

MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG

A MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG ÁTTEKINTÉSE
KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPÁBAN

MAGYARORSZÁG

Projekt: Mobilitási szegénység a közép- és kelet-európai országokban

Szerzők: Dr. Ana Stojilovska

Város, időpont: Budapest, 2023. április

KUTATÁSI HÁTTÉR

A mobilitási szegénységet egyes országokban viszonylag kevésbé vizsgálták, és sem uniós, sem nemzeti szinten nem állnak rendelkezésre egyértelmű meghatározások. A probléma azonban egyre sürgetőbbé válik, mivel az üzemanyagárak emelkednek, és egyes országok nagymértékben függnek az autóktól, így a munkába járás vagy a napi ügyintézés nagyon drágává válhat. A legfontosabb tényező, amely a mobilitás szegénységet okozza, a háztartás jövedelme. A mobilitási költségek azonban alacsonyabbak, ha a családtagok jól elérhetők tömegközlekedéssel, és gyalog/kerékpárral is el tudják intézni a napi teendőket. Úgy tűnik, hogy a periférikus és (tömegközlekedéssel) nehezen megközelíthető területeken élő alacsony jövedelmű háztartások lehetnek a leginkább érintett és kiszolgáltatott csoportok.

Ennek fényében a Mobilitási szegénység Közép- és Kelet-Európában című projekt célja a szakpolitikák áttekintése és a mobilitási szegénység helyzetének értékelése Bulgáriában, Horvátországban, Magyarországon, Romániában, Szlovákiában és Szlovéniában. Célja továbbá, hogy felhívja a politikai és döntéshozók figyelmét a mobilitási szegénység kérdésére. A kiválasztott országok áttekintése minden egyes ország esetében egy 4 oldalas politikai összefoglalót fog eredményezni. A szakpolitikai összefoglalókat minden országban 20-30 érdekelt félhez lesz eljuttatva. Ezek a jelentések egy hozzáférhető uniós adatbázison és minőségi betekintésen (pl. interjúk) alapulnak majd. Ezek a szakpolitikai összefoglalók jó alapot jelentenek majd a projekt további tevékenységeihez, különösen az érdekelt felek tudatosításához és kommunikációjához.

A projektet az Európai Éghajlatvédelmi Alapítvány finanszírozza.

TARTALOMJEGYZÉK

1/ A mobilitási szegénység meghatározása és mutatói (o.3)

2/ Helyzet a mobilitási szegénység területén (o.6)

3/ Mobilitási szegénységgel kapcsolatos politikák és intézkedések (o.15)

4/ A mobilitási szegénység kulcsfontosságú szereplői (o.17)

5/ Kutatási lehetőségek (o.18)

6/ Szakértői értékelés (o.19)

7/ Szakirodalom (o.20)

1/ A MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG MEGHATÁROZÁSA ÉS MUTATÓI

A mobilitási szegénység meghatározása

A mobilitási szegénység, amelyet gyakran a közlekedési szegénységgel szinonimaként használnak, viszonylag új fogalom, amelyet gyakran az energiaszegénységgel szoros összefüggésben vizsgálnak. Az akademikusok a közlekedési szegénységet tágabb értelemben a közlekedéssel és a hozzáféréssel kapcsolatos mindenféle egyenlőtlenségként és/vagy specifikusabb értelemben a közlekedési költségek megfizethetőségeként határozzák meg (Mattioli et al., 2017). A közlekedési energiaszegénység mint a közlekedési szegénység egy alcsoportja az üzemanyagárak emelkedésével szembeni kiszolgáltatottságot jelenti (Robinson és Mattioli, 2020). További viták szerint a közlekedési, a lakás- és a háztartási energiaágazat költségeit és megfizethetőségét együttesen kell vizsgálni (Stojilovska et al., 2020). **A közlekedési vagy mobilitási szegénységnek azonban még nincs elfogadott definíciója.**

A szakpolitikában az **EU** a "közlekedési szegénység" kifejezést javasolja, amely az általános szolgáltatásokhoz és a munkához való hozzáféréshez szükséges megfelelő közlekedési szolgáltatások hiányára, illetve az ilyen közlekedési szolgáltatások megfizetésének képtelenségére utal (European Parliament, 2022). Ez a megközelítés a közlekedési szegénység következő aspektusait ismeri el: 1) nincs **közlekedés elérhetőség**, ami a közlekedési lehetőségek hiányát vagy a mobilitási szegénységet jelenti; 2) nincs **közlekedéshez való hozzáférés**, például a fogyatékkal élők esetében; 3) **közlekedés alacsony megfizethetősége**, ami a közlekedés költségeinek fedezésére való képtelenséget jelenti; 4) utazással töltött túl sok **idő**, vagyis az időszegénység; és 5) **nem megfelelő közlekedési feltételek**, például a közlekedési lehetőségek veszélyessége vagy bizonytalansága (European Parliament, 2022).

Magyarországon nincs hivatalos mobilitási szegénység-definíció. A közlekedési mobilitás alatt inkább a közlekedési szolgáltatások korlátozott hozzáférhetőségének vagy megfizethetőségének hiányát értjük. Magyarországon a mobilitás szót inkább a társadalmi vagy foglalkozási mobilitásra használják, mint a közlekedésre. A közlekedési szegénységről szóló magyarországi viták korlátozottak, és többnyire a lakhatási (energia) szegénység, a vidéki szegénység és a társadalmi kirekesztés körüli szélesebb körű vitákba ágyazódnak. A

közlekedési szegénység összekapcsolható a lakhatási szegénységgel, mivel a hátrányosabb helyzetű településeken az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférés korlátozottabb (Habitat_for_Humanity_Hungary, n.d.). A közlekedéshez való megfelelő hozzáférés hiánya fokozhatja a társadalmi kirekesztettséget (Bertolini et al., 2008). A közlekedési költségek megfizetésének lehetősége az aktív álláskereső egyik előfeltétele (Egyensúly Intézet, 2021).

A mobilitási szegénység mutatói

Tekintettel arra, hogy a mobilitási szegénységnek még nincs elfogadott definíciója, **nincsenek széles körben használt mutatók sem**. A közlekedési (mobilitási) szegénységről szóló rendelkezésre álló viták alapján azonban van néhány releváns mutató a közlekedési (mobilitási) szegénység mérésére, amelyeket az 1. táblázat mutat be. Az 1. táblázat az Eurostat által éves vagy időszakos alapon gyűjtött mutatókat mutatja be, amelyek a közlekedés elérhetőségét, rendelkezésre állását vagy megfizethetőségét mérik. Érdekesség, hogy a Magyar Statisztikai Hivatal adatokat gyűjt a háztartások alapvető szükségleteket kielégítő fix kiadásaira vonatkozóan, amelyek az élelmiszerekre és alkoholmentes italokra, a lakhatásra és háztartási energiára, valamint a közlekedésre fordított kiadásokból állnak. Ez azt jelzi, hogy a közlekedés már statisztikailag is alapszükségletnek számít az élelmiszerral és az energiával együtt. Ezekon a mutatókon kívül léteznek olyan összetett mutatók (indexek), amelyek képesek a közlekedési szegénység megfizethetőségi és/vagy hozzáférési szempontjainak kombinációját kiszámítani.

1. táblázat: A közlekedési (mobilitási) szegénység rendelkezésre álló mutatói

A közlekedési (mobilitási) szegénység szempontja	Mutató vagy index	Az ellenőrzés gyakorisága	Forrás
Megfizethetőség (mutató)	<u>Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát kor, nem és jövedelmi csoport szerint</u>	Rendszertelen, utolsó adat 2014-ből	Eurostat
Megfizethetőség (mutató)	<u>Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási</u>	Rendszertelen, utolsó adat 2014-ből	Eurostat

A MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG ÁTTEKINTÉSE MAGYARORSZÁGON

	<u>státusz és jövedelmi kvintilis szerint</u>		
Elérhetőség /hozzáférés (mutató)	<u>A népesség megoszlása a tömegközlekedéshez való hozzáférés nehézségei, a jövedelmi kvintilis és az urbanizáció foka szerint</u>	Rendszertelen, utolsó adat 2012-ből	Eurostat
Megfizethetőség (mutató)	Azok a személyek, akik nem engedhetnek meg maguknak <u>személygépkocsit</u>	Éves alapon	Eurostat
Megfizethetőség (mutató)	<u>A háztartások végső fogyasztási kiadásai fogyasztási cél szerint (COICOP 3 számjegű) - közlekedés</u>	Éves alapon	Eurostat
Megfizethetőség/elérhetőség (mutató)	<u>A belföldi személyszállítás modális megoszlása</u>	Éves alapon	Eurostat
Megfizethetőség (mutató)	<u>A háztartások alapvető szükségleteket kielégítő állandó kiadásai, amelyek az élelmiszerekre és alkoholmentes italokra, lakhatásra és háztartási energiára, valamint közlekedésre fordított kiadásokból állnak</u>	Éves alapon, az utolsó adat 2018-ból származik	Magyar Statisztikai Hivatal
Megfizethetőség/ hozzáférés (index)	<u>Közlekedési energiaszegénységi index (amely az 1) energiaköltségekből, 2) a tömegközlekedés megfizethetőségéből és 3) a tömegközlekedéshez való hozzáférésekből áll)</u>	2019-ben készült tanulmány	OpenEXP/ EPPI
Megfizethetőség (index)	<u>A tömegközlekedés megfizethetősége a legszegényebb csoport számára (1) a tömegközlekedés havi ára, 2) a háztartás átlagos mérete és 3) a városi terület legszegényebb 25%-ának jövedelme)</u>	A kiszámítandó indexre kiértékelhető képlet	Európai Bizottság

Forrás: (European Commission n.d.; Eurostat n.d.; Hungarian Central Statistical Office 2018; OpenEXP 2019)

2/ HELYZET A MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG TERÜLETÉN

A magyarországi közlekedési szegénységről rendelkezésre álló adatokat a 2-5. táblázat és az 1-4. ábra mutatja be. Az adatok azt mutatják, hogy Magyarországot Európán belül sokkal jobban érinti a közlekedési szegénység és a közlekedési energiaszegénység. A közlekedési szegénység leginkább a **megfizethetőség** kérdése, és azokat érinti, **akik már eleve jövedelmi szegények**. A közlekedéshez való hozzáférés azonban Magyarországon nem jelent problémát, és a közlekedés **elérhetősége** jobb, mint az európai átlag. A **nyugdíjasok** a közlekedés megfizethetőségét tekintve jobb helyzetben vannak, mint más kiszolgáltatott csoportok Magyarországon, és hasonló helyzetben vannak, mint a nyugdíjasok az EU-ban. Magyarország jobb környezetvédelmi szokásokkal rendelkezik a közlekedési módok tekintetében, mivel az európai átlagnál kevesebb autót és több tömegközlekedési eszközt használ.

2. táblázat: Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát kor, nem és jövedelmi csoport szerint 2014-ben %-ban.

Mutató	Magyarország	EU 27 (2020-tól)
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - a teljes népesség jövedelme, kora és neme	5.1	2.4
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - a népesség összjövedelme, életkor, csak a nők esetében	5	2.4
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - a medián ekvivalens jövedelem 60%-a alatt, teljes életkor és nemek szerint	21	5.8

A MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG ÁTTEKINTÉSE MAGYARORSZÁGON

Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - az ekvivalens mediánjövedelem 60%-a alatt, teljes életkor, és csak nők	20.6	5.7
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - a teljes népesség jövedelme és neme, 16-24 éves korosztály	5.4	2.2
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - a medián ekvivalens jövedelem 60%-a alatt, nemek összessége, 16-24 éves korosztály	15	4.2
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - a medián ekvivalens jövedelem 60%-a alatt, csak nők, 16 és 24 év közöttiek	16	4.1
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát - a teljes népesség jövedelme és neme, 65 éves vagy annál idősebbek	1.6	1.7

Forrás: (Eurostat n.d.)

3. táblázat: Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási státusz és jövedelmi kvintilis szerint 2014-ben, %-ban.

Mutató	Magyarország	EU 27 (2020-tól)
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási státusz és jövedelmi kvintilis szerint - minden foglalkoztatási státusz és minden jövedelmi kvintilis esetében	5.1	2.3
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási	23.6	6.6

A MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG ÁTTEKINTÉSE MAGYARORSZÁGON

státusz és jövedelmi kvintilis szerint - munkanélküliek és minden jövedelmi kvintilis		
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási státusz és jövedelmi kvintilis szerint - nem foglalkoztatottak és minden jövedelmi kvintilis	6.8	2.9
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási státusz és jövedelmi kvintilis szerint - nyugdíjasok és minden jövedelmi kvintilis	2.1	1.9
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási státusz és jövedelmi kvintilis szerint - valamennyi foglalkoztatási státusz opció és az első jövedelmi kvintilis	17.3	5.4
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási státusz és jövedelmi kvintilis szerint - munkanélküliek és az első jövedelmi kvintilis	30.2	9.7
Azok a személyek, akik nem engedhetik meg maguknak a tömegközlekedés rendszeres használatát foglalkoztatási státusz és jövedelmi kvintilis szerint - nem foglalkoztatottak és az első jövedelmi kvintilis	20.1	6

Forrás: (Eurostat n.d.)

A 2. és 3. táblázat szerint egy magyar ember körülbelül kétszer kevesebb tömegközlekedést engedhet meg magának, mint egy átlagos európai. A legkiszolgáltatottabb csoportot **a szegénységi küszöb alatt élők vagy a munkanélküliek alkotják**, míg a kiszolgáltatottságuk jelentősen megnő, ha a szegénység és a munkanélküliség egyaránt jelen van. A **nők** valamivel jobb helyzetben vannak a tömegközlekedés megfizetése terén, mint a férfiak, míg a **fiatalok** és különösen a fiatal nők nagyobb kihívásokkal néznek szembe a megfizethetőség terén, különösen az európai átlaghoz képest. A **nyugdíjas** magyarok tömegközlekedés megfizethetősége magas, és hasonló az európai nyugdíjasokéhoz.

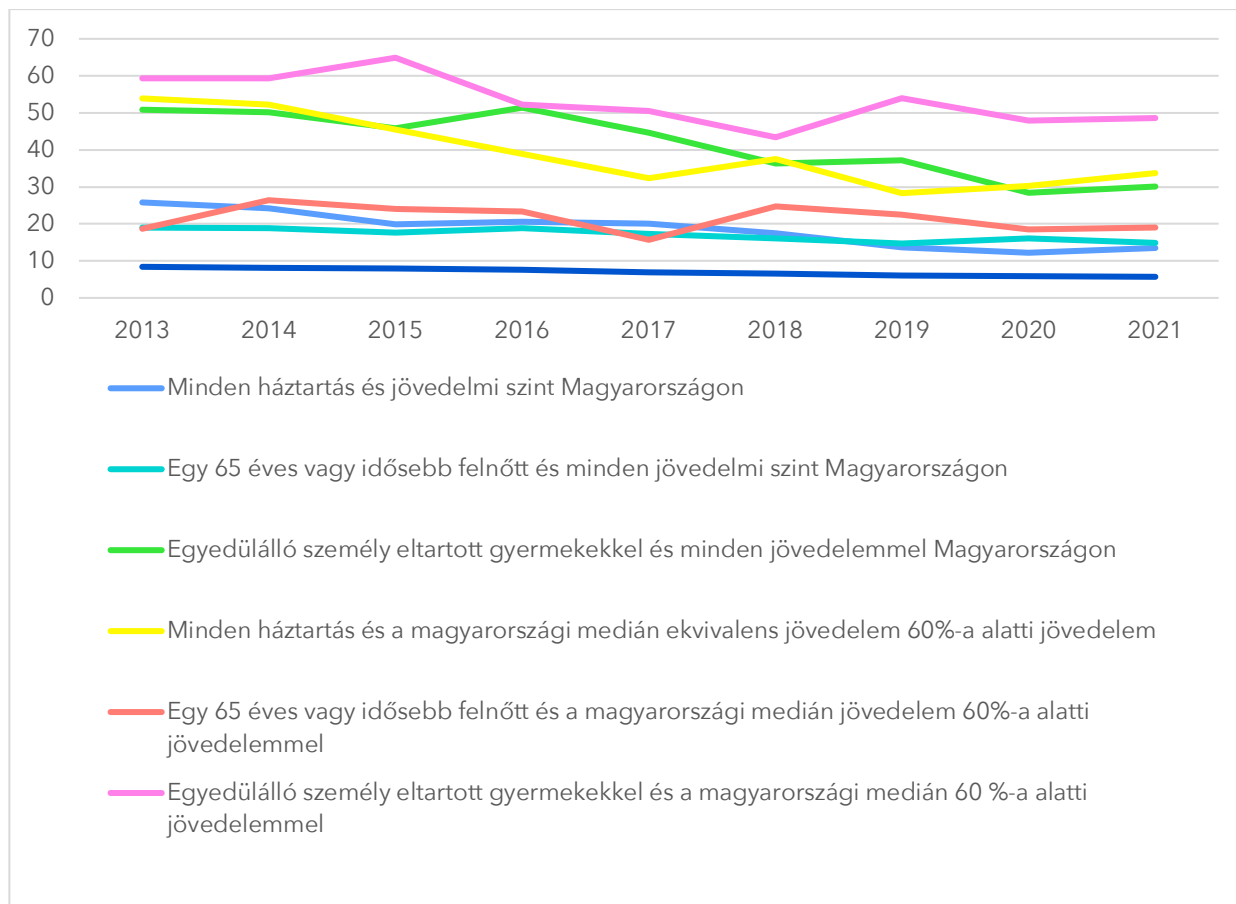
4. táblázat: A lakosság megoszlása a tömegközlekedéshez való hozzáférés nehézségei, a jövedelmi kvintilis és az urbanizációs fok szerint 2012-ben, %-ban.

Mutató	Magyarország	EU 27 (2020-tól)
A népesség megoszlása a tömegközlekedéshez való hozzáférés nehézségei, a jövedelmi kvintilis és az urbanizáció foka szerint - nagyon magas nehézségek - az urbanizáció minden fokán és minden jövedelmi kvintilisben	2.3	5.8
A népesség megoszlása a tömegközlekedéshez való hozzáférés nehézségei, a jövedelmi kvintilis és az urbanizáció foka szerint - nagyon magas nehézségek - vidéki területek és minden jövedelmi kvintilis	2.3	11.4
A népesség megoszlása a tömegközlekedéshez való hozzáférés nehézségei, a jövedelmi kvintilis és az urbanizáció foka szerint - nagyon magas nehézségek - az urbanizáció minden fokozata és az első jövedelmi kvintilis	2.9	6.7
A népesség megoszlása a tömegközlekedéshez való hozzáférés nehézségei, a jövedelmi kvintilis és az urbanizáció foka szerint - nagyon magas nehézségek - vidéki területek és az első jövedelmi kvintilis	2	12

Forrás: (Eurostat n.d.)

A 4. táblázat szerint a tömegközlekedés elérhetősége Magyarországon sokkal jobb, mint az EU-ban. Az uniós átlaghoz képest a vidéki területeken élő, az első jövedelmi kvintilisbe tartozóknak lényegesen kevesebb nehézségük van a tömegközlekedés elérésében Magyarországon.

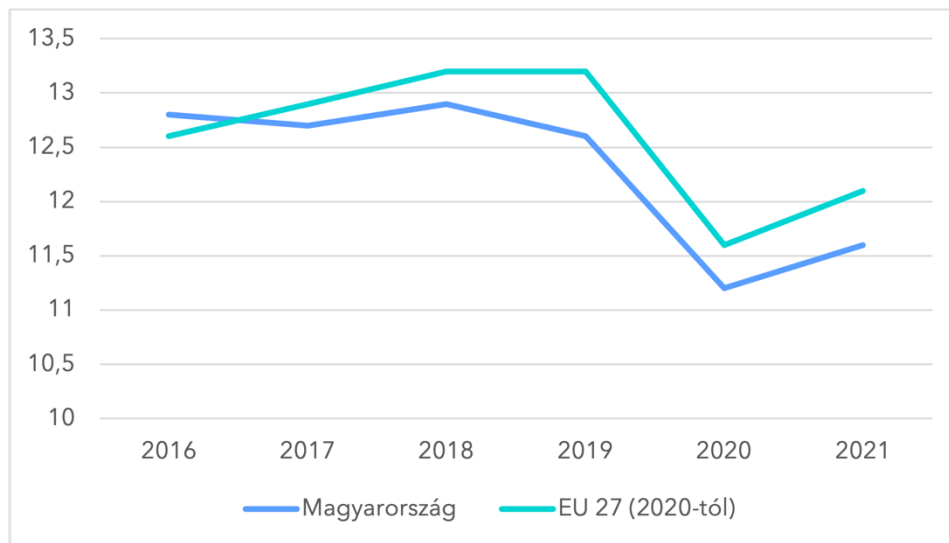
1. ábra: Azok a személyek, akik nem engedhetnek meg maguknak személygépkocsit 2013-2021 között, %-ban



Forrás: (Eurostat n.d.)

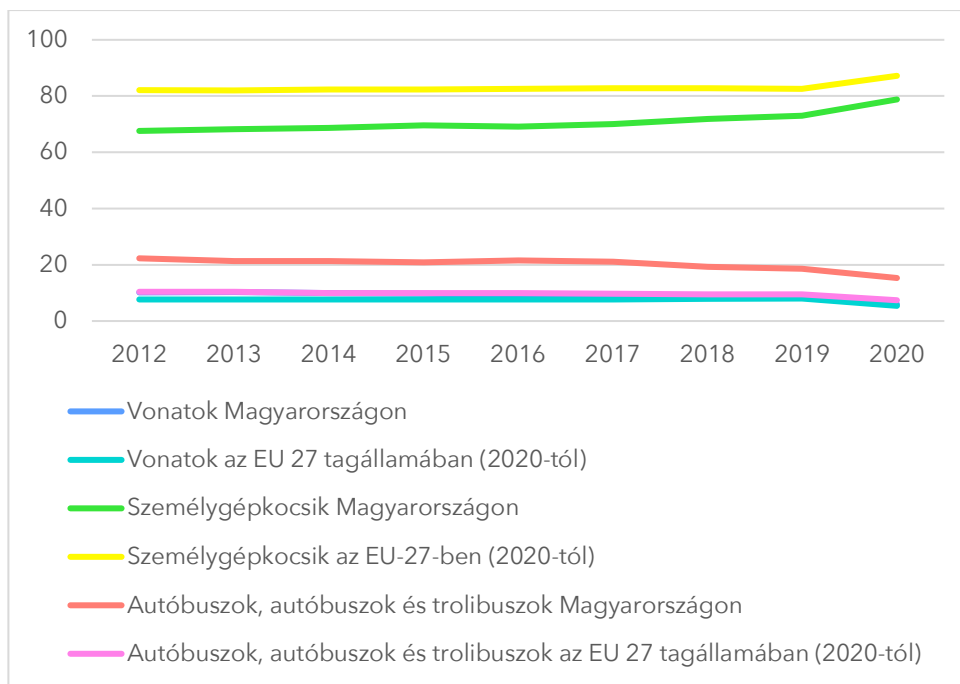
A személygépkocsi megfizethetősége Magyarországon alacsonyabb, mint az EU-ban, de a 2013-2021 közötti időszakban 48%-kal csökkent (1. ábra). Kategóriánként a szegénységben élő, egyedülálló, eltartott gyermeket nevelő személyek rendelkeznek a legkevésbé valószínűsíthetően személygépkocsival, de helyzetük az évek során javult. Az idősek engedhetnek meg maguknak leginkább autót Magyarországon, és helyzetük viszonylag stabil, illetve enyhén javult az elmúlt 8 évben.

2. ábra: A háztartások végső fogyasztási kiadásai fogyasztási cél szerint - közlekedés - a teljes összeg %-a 2016-2021-ben



Forrás: (Eurostat n.d.)

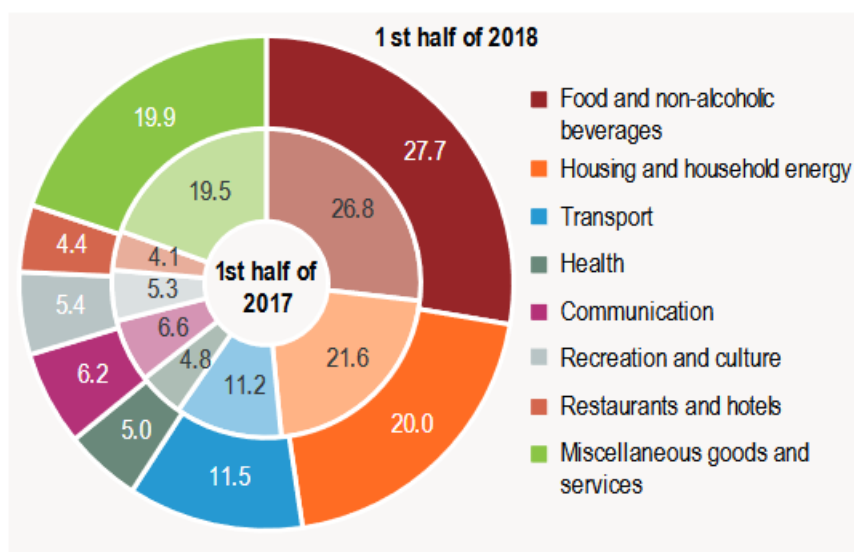
3. ábra: A belföldi személyszállítás modális megoszlása 2012-2020-ban (%)



Forrás: (Eurostat n.d.)

A 2. és 3. ábra alapján mind az EU, mind Magyarország hasonló mintázatot követ a **közlekedésre fordított végső fogyasztási kiadásokban és a közlekedés közlekedési módok szerinti megoszlásában** az évek során. Magyarországon alacsonyabbak a közlekedési kiadások, amelyek a 2016-2021 közötti időszakban enyhén csökkentek. A vonatokra vonatkozó értékek az EU-ban és Magyarországon szinte átfedik egymást. Magyarországon az uniós átlaghoz képest valamivel magasabb a motorvonat, az autóbusz és a trolibusz használata, és alacsonyabb a személygépkocsiké. A személygépkocsik használata azonban növekszik, a motorvonatok, autóbuszok és trolibuszok használata pedig csökken Magyarországon.

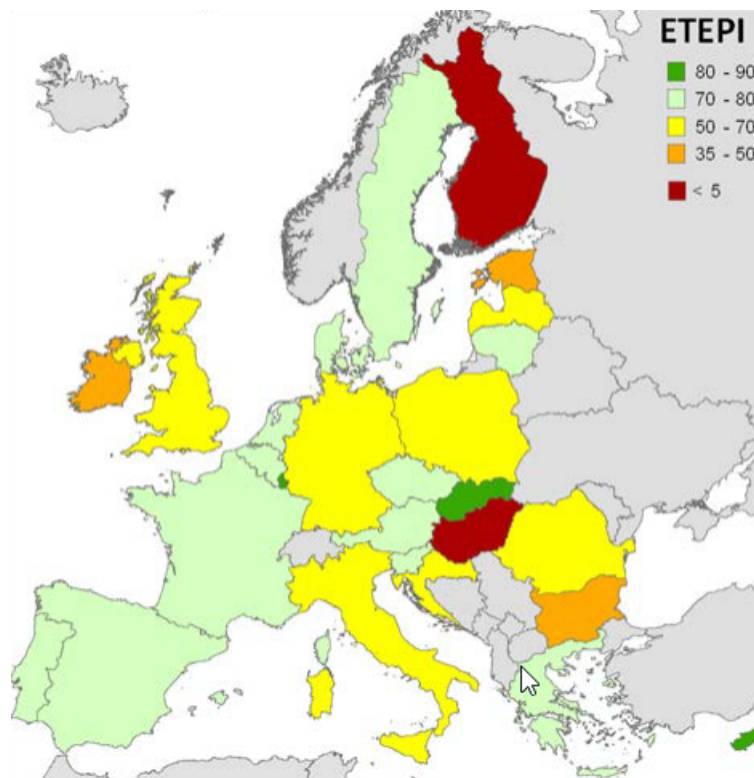
4. ábra: A háztartások egy főre jutó havi kiadásainak megoszlása 2017-2018-ban (%)



Forrás: (Hungarian_Central_Statistical_Office 2018)

A 4. ábra szerint 2018-ban az alapkiadások közül a legnagyobb arányban az élelmiszerek és alkoholmentes italok (27,7%), majd a lakhatás és háztartási energia (20%), a közlekedés pedig 11,5%-kal képviseltette magát. A közlekedési kiadások aránya 2017 és 2018 között 0,3%-kal nőtt.

5. ábra: Európai közlekedési energiaszegénységi index (ETEPI) 2018-ban



Forrás: (OpenEXP 2019)

Az európai energiaszegénységi indexről szóló tanulmány szerint a közlekedési energiaszegénység összetevőjét egy pontszám alapján határozzák meg, és minél magasabb a pontszám, annál jobb az előrehaladás a közlekedési energiaszegénység enyhítésében (5. ábra). Ez a közlekedési energiaszegénységi index azt mutatja, hogy Magyarország a legrosszabb, míg Luxemburg a legjobb eredményt érte el (OpenEXP 2019). A közlekedési energiaszegénység Magyarországon a legmagasabb az EU-ban a közlekedési energiaköltségek alacsony megfizethetősége miatt, ami különösen az első jövedelmi kvintilis polgárait érinti (OpenEXP 2019), amint az az 1. ábrán, valamint a 2. és 3. táblázatban látható.

3/ MOBILITÁSI SZEGÉNYSGGEL KAPCSOLATOS POLITIKÁK ÉS INTÉZKEDÉSEK

Annak ellenére, hogy Magyarországon nem ismerik el egyértelműen a közlekedési szegénységet, vannak olyan politikák, amelyek célja a közlekedési szolgáltatások javítása, többek között a szegények számára. Vannak kezdeményezések a közlekedési ágazat zöldítésére is. A **Nemzeti Közlekedési Stratégia** célja egy társadalmilag előnyös struktúra kialakítása a társadalmi igazságosság és méltányosság támogatása érdekében (Oszter, 2017). A **Nemzeti Energia- és Klímaterv** a közlekedési ágazat zöldítését a megújuló energiaforrások 14%-os arányának 2030-ig történő bevezetésével és az elektromos autókra való összpontosítással tervezi, de a közlekedési szolgáltatásokhoz való hozzáférésről és azok megfizethetőségéről nem esik szó (Ministry of Innovation and Technology, 2022).

A sérülékeny csoportok **tömegközlekedési kedvezményekben részesülnek**. A Budapesti Közlekedési Központ kedvezményes jegyeket ad a fogyatékkal élőknek, a kisgyermekes szülőknek, a nyugdíjasoknak, a diákoknak és a hallgatóknak, míg a 65 éves vagy idősebb személyek ingyen utazhatnak (BKK, 2023). A Volánbusz helyközi belföldi szolgáltató szintén kedvezményeket nyújt diákoknak, fogyatékkal élőknek, a legalább 65 éves idősök pedig ingyen utazhatnak (Volánbusz, 2023). A lakóhelyüktől eltérő településen dolgozó munkavállalók számára is létezik **ingázási támogatás**, ha bizonyos feltételek teljesülnek, vagy ha a munkába járáshoz nem áll rendelkezésre tömegközlekedés (KCG Partners, 2023). Ez a juttatás 2023 januárjától emelkedett (KCG Partners, 2023). Ez azt jelenti, hogy a közlekedési szegénység nem csak bizonyos kiszolgáltatott csoportok megfizethetőségének kérdését jelenti, hanem az EU által javasolt időbeli szegénységet is. A közlekedési árak a polikrízis alatt stabilak voltak, csak a reptéri busz ára emelkedett jelentősen. A közlekedési bírságdíj ára is emelkedett a világjárvány óta.

A közelmúltban **eltávolították a tankolás ársapkát**, ami a személygépkocsikat használókat érinti. Az államilag előírt 480 forintos (1,17 euró) literenkénti felső határt 2021 novemberében állapították meg, hogy megfékezzék az áremelkedést (Euronews, 2022, IEA, 2022). A plafont 2022 decemberében eltörölték az importhiány és a pánikszzerű vásárlások miatti üzemanyaghiány miatt (Reuters, 2022). A benzinkutakon az 1970-es évekbeli hiányok óta a leghosszabb sorok álltak (Euronews, 2022). Ez jól mutatja a közlekedési ágazat fosszilis tüzelőanyagoktól való függését, a polgárok függőségét és az üzemanyagárral szembeni kiszolgáltatottságát.

Láthatóak a kerékpárhasználat, az elektromos autók és a járműmegosztás, mint az **alternatív és környezetbarát közlekedés** új módozatainak népszerűsítésére irányuló erőfeszítések. Budapesten számos autómegosztási lehetőség, kerékpármegosztási lehetőség, valamint elektromos roller és elektromos mopedek megosztásának lehetőségei állnak rendelkezésre (Best of Budapest, n.d.). Ennek lényege, hogy városi közlekedési alternatívákat kínáljanak azoknak a személyeknek, akiknek nincs saját autójuk (Best of Budapest, n.d.). Az elektromos autók használata egyre nagyobb teret nyer Magyarországon, ezért több nyilvánosan elérhető elektromos töltőt telepítettek (CEENERGY NEWS, 2022). Nincs keresztellenőrzés arra vonatkozóan, hogy ezek a zöld közlekedési lehetőségek elérhetőek lennének-e a kiszolgáltatott csoportok számára, és valószínűbb, hogy azok számára is elérhetőek, akik nem szegények.

Magyarországon, különösen Budapesten nagy hangsúlyt fektetnek a **zöld és alternatív közlekedés** támogatására. 2019-ben elindult a Zöld Busz Program, amelynek célja a modern, fenntartható és környezetbarát tömegközlekedés támogatása a 25 000 lakosnál nagyobb vidéki településeken (CEENERGY NEWS, 2020). A Magyar Kerékpárosklub kerékpáros térképet dolgozott ki a legjobb kerékpáros útvonalak bemutatására (We love Budapest, 2020). A kerékpározás iránti megnövekedett érdeklődést a COVID-19 járvánnyal magyarázzák, mivel több lakos döntött úgy, hogy szabadidős céllal vagy munkába járás céljából kerékpározik (We love Budapest, 2020).

4/ A MOBILITÁSI SZEGÉNYSÉG KULCSFONTOSÁGÚ SZEREPLŐI

Az 5. táblázat felsorolja a terület legfontosabb érdekelt feleit. Ezek **nemzeti és helyi** szintű szervek. Ugyanakkor új, alulról szerveződő szereplők is aktívan részt vesznek a környezetbarát közlekedéssel kapcsolatos tudatosság növelésében. A listán szerepelnek a közlekedési szegénységgel kapcsolatos témákat vizsgáló nem kormányzati szervezetek, valamint a magánszektorbeli szervezetek, amelyek autómegosztással és más alternatív közlekedési kezdeményezésekkel foglalkoznak.

5. táblázat: A közlekedési ágazat legfontosabb szereplői

Érdekelt felek	A közlekedési szegénységgel kapcsolatos felelősség
Kormány	Viteldíj- és díjpolitika szabályozása; fogyasztói ártámogatások
Regionális hatóságok	Viteldíj-támogatás és bevételi támogatás mértéke
Helyi hatóságok	Helyi közutak és tartozékaik fejlesztése és karbantartása
Közlekedési vállalatok	BKK Budapest a budapesti járatokra; Volánbusz a helyközi járatokra
A zöld közlekedésben részt vevő vállalatok	Elektromos autók bérlése, autómegosztásban való részvétel
NGO-k	A közlekedési szegénységhez szorosan kapcsolódó kérdésekkel, például az energia- és lakhatási szegénységgel foglalkozó munka
A zöld életmód aktivistái/ támogatói	A Bringazz a munkába és a Green Guide Online a zöld életmódot és a kerékpározást népszerűsíti

Forrás: szerző, European_Committee_of_the_Regions, n.d., Bringazz_a_munkaba, 2023. Green_Guide_Online, 2022).

5/ KUTATÁSI LEHETŐSÉGEK

Az **Eurostat** leállította a vonatkozó mutatók némelyikére vonatkozó éves adatgyűjtést. A közlekedés megfizethetőségére összpontosítanak, míg a közlekedési szegénység értékelésébe nem építették be a hozzáférés szempontját és a közlekedés környezetbarát jellegét (tömegközlekedés a személygépkocsival szemben), valamint az időszegénységet. Ezenkívül a **szociális szempontok** nem kerültek be az új közlekedés környezetbarátabbá tételére irányuló politikákba. Összességében a közlekedési szegénységgel kapcsolatos tudatosság hiánya lehetővé teszi, hogy a közlekedés környezetbarátabbá tétele és a szociális közlekedéspolitiká párhuzamosan, összehangolatlanul fejlődjön.

6/ SZAKÉRTŐI ÉRTÉKELÉS

Magyarországot az EU egyik legmagasabb közlekedési szegénysége jellemzi. Az uniós átlagnál jobb hozzáférési szempontot azonban elhanyagolták. A tömegközlekedés-politika a kiszolgáltatott kategóriák széles csoportjának nyújt támogatást, és az idősek megfizethetősége a kiszolgáltatott csoportok közül Magyarországon a legmagasabb, hasonlóan az uniós szinthez. Ez az időseket Magyarországon megillető utazási kedvezményeknek tulajdonítható. Még az időszegénység elleni intézkedések is léteznek, mivel a közlekedési költségek statisztikailag az alapvető szükségletekre fordított háztartási költségek részét képezik az országban. Az autófüggőség is alacsonyabb, mint az EU-ban, miközben a közlekedési ágazat környezetbarátabbá tételére irányuló erőfeszítések is zajlanak. A jövedelmi szegénység és a közlekedési szegénység között magas a korreláció. Ezért több támogatási intézkedést kell erre irányítani, például ingyenes tömegközlekedést a kiszolgáltatott csoportok számára, valamint más alternatív közlekedési módok megfizethetőbbé tételét e kiszolgáltatott csoportok számára.

Magyarországot jelentősen érinti a közlekedési szegénység, különösen a legszegényebb csoportokat. A közlekedési szegénység összefügg a jövedelmi szegénységgel és a társadalmi kirekesztéssel (Sansonetti és Davern, 2021). A közlekedést a hazai alapszolgáltatásokon belül kell figyelembe venni, hogy az energiaszegénységgel együtt hatékonyan lehessen kezelni. Mivel a közlekedési szolgáltatások hagyományosan a szénalapú üzemanyagok használatába ágyazódnak, a közlekedési szegénységet az alacsony szén-dioxid-kibocsátású politikai erőfeszítésekkel együtt kell kezelni. Mindenekelőtt, annak ellenére, hogy léteznek a közlekedési szegénység mérséklésére irányuló szakpolitikák, a kérdést sem a szakpolitikákban, sem a stratégiákban nem ismerték el. A közlekedési szegénység hivatalos elismerése utat nyithat a közlekedési ágazatban a nagyobb társadalmi és zöld politikai kohézióhoz, valamint olyan intézkedések kidolgozásához, amelyek csökkentik a közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának lekötöttségét és növelik a közlekedés megfizethetőségét.

SZAKIRODALOM

BERTOLINI, P., MONTANARI, M. & PERAGINE, V. 2008. Poverty and social exclusion in rural areas.

BEST OF BUDAPEST. n.d. Vehicle sharing. Available: <https://bestofbudapest.hu/transportation/vehicle-sharing/>.

BKK. 2023. Monthly passes. Available: <https://bkk.hu/en/tickets-and-passes/prices/monthly-passes/>.

BRINGAZZ A MUNKABA. 2023. Main page. Available: https://www.bringazzamunkaba.hu/?fbclid=IwAR02LgC8QvgGRBibasvCQBIH_OgQqLtCyE2NBGSzkGzuD8-jqSz90x6-UcM.

CEENERGY NEWS. 2020. Hungary's big green public transport overhaul. Available: <https://ceenergynews.com/voices/hungarys-big-green-public-transport-overhaul/>.

CEENERGY NEWS. 2022. Steady growth of electric vehicles in Hungary, MEKH reports. Available: <https://ceenergynews.com/transport/steady-growth-of-electric-vehicles-in-hungary-mekh-reports/>.

EGYENSÚLY INTÉZET. 2021. How do we reduce poverty? Background study on the transformation of the welfare benefits system. Available: https://egyensulyintezet.hu/wp-content/uploads/2022/02/ei_szegenyseg_hatter_v2.pdf.

EURONEWS. 2022. Hungary scraps cap on fuel prices after shortages spark long queues at petrol stations Available: <https://www.euronews.com/2022/12/07/hungary-scraps-cap-on-fuel-prices-after-shortages-spark-long-queues-at-petrol-stations>.

EUROPEAN COMMISSION. n.d. Mobility and transport. Available: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi/affordability-public-transport-poorest-group-indicator_en.

EUROPEAN COMMITTEE OF THE REGIONS. n.d. Hungary Transport. Available: <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Hungary-Transport.aspx>.

EUROPEAN PARLIAMENT. 2022. Understanding transport poverty. Available: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf).

EUROSTAT. n.d. Database [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.

GREEN GUIDE ONLINE. 2022. Find the best green places! Available: <https://greenguide.hu/?fbclid=IwAR3nC6Ww3ccWYALeli8oBlh3vnRReUDYRecgMcf3W6GITWcCN5mwZQnUqc>.

HABITAT FOR HUMANITY HUNGARY. n.d. Housing poverty. Available: https://www.habitat.hu/files/habitat_prezentacio_Kompatibilitasi_mod.pdf.

HUNGARIAN CENTRAL STATISTICAL OFFICE. 2018. STATISTICAL REFLECTIONS Consumption of households, 1st half of 2018 (based on preliminary data). Available: <https://www.ksh.hu/docs/eng/xftp/stattukor/haztfogy/ehaztfogy1806.pdf>.

IEA. 2022. Fuel price cap. Available: <https://www.iea.org/policies/15475-fuel-price-cap>.

KCG PARTNERS. 2023. Commuting Allowance Doubled in Hungary Available: <https://ceelegalmatters.com/hungary/22476-commuting-allowance-doubled-in-hungary>.

MATTIOLI, G., LUCAS, K. & MARSDEN, G. 2017. Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. *Transport Policy*, 59, 93-105.

MINISTRY OF INNOVATION AND TECHNOLOGY. 2022. National Energy and Climate Plan. Available: https://energy.ec.europa.eu/system/files/2022-08/hu_final_necp_main_en.pdf.

OPENEXP. 2019. European Energy Poverty Index. Available: https://www.openexp.eu/sites/default/files/publication/files/european_energy_poverty_index-eepi_en.pdf.

OSZTER, V. 2017. Transport policies in Hungary - historical background and current practice for national and regional level. *European Transport Research Review*, 9, 20.

REUTERS. 2022. Hungarian government scraps price cap on fuels as shortage worsens. Available: <https://www.reuters.com/business/energy/hungary-government-scraps-price-cap-fuels-2022-12-06/>.

ROBINSON, C. & MATTIOLI, G. 2020. Double energy vulnerability: Spatial intersections of domestic and transport energy poverty in England. *Energy Research & Social Science*, 70, 101699.

SANSONETTI, S. & DAVERN, E. 2021. Women and transport. Available: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf).

STOJILOVSKA, A., ZIVCIC, L., BARBOSA, R., GROSSMANN, K. & GUYET, R. 2020. Compendium: On existing and missing links between energy poverty and other scholarly debates. Available: http://www.engager-energy.net/wp-content/uploads/2020/04/COST_ENGAGER_WG4_Case_Study_Linking_debates_3-April-2020.pdf.

VOLANBUSZ. 2023. Domestic fares Available: <https://www.volanbusz.hu/en/travel-information/buying-ticket/domestic-fares>.

WE LOVE BUDAPEST. 2020. Cycle routes around Budapest illustrated on new citywide map. Available: <https://welovebudapest.com/en/article/2020/6/4/cycle-routes-around-budapest-illustrated-on-new-citywide-map>.