

Zsinka Flóra

## Térbeli mobilitás és társadalmi egyenlőtlenségek

Elméleti perspektívák

**Absztrakt:** Az elmúlt évtizedekben a társadalomtudományok területén több olyan elméleti munka született, amely a társadalmi jelenségek „szedentarista” magyarázataival szemben foglal állást, és a mobilitások, áramlások tereként írja le a késő modernitás társadalmát. Több szerző is emellett érvel, hogy a 21. században a térbeli mobilitás lesz a legfontosabb társadalomstrukturáló tényező. Jelen tanulmány célja, hogy megvilágítsa a mozgások és a társadalmi egyenlőtlenségek összefüggéseit elméleti nézőpontból. Ennek érdekében néhány olyan elméleti perspektívát mutatok be, amelyek ezt az összefüggést próbálják megragadni. Először kitérek a közlekedéstudomány e témához kapcsolódó koncepcióira, amelyek a közlekedési hálózatokhoz való egyenlőtlen hozzáférést problematizálják. Ezt követően a nemzetközi szakirodalom alapján azt tárgyalom, hogy a szegregáció fogalma hogyan terjeszthető ki a térbeli mobilitás mintázataira. Ezután kitérek azokra az új mobilitási paradigmához köthető megközelítésekre, amelyek a mobilitást a tőke egy típusaként definiálják. Végül pedig egy olyan értelmezési keretet vázolok fel Bourdieu elmélete nyomán, amely a mobilitás gyakorlatait szimbolikus distinkciókat fenntartó praxisokként fogja fel. Összegzésként azt próbálom meg bemutatni, hogy ezek a megközelítések hogyan alkalmazhatók azoknak a térbeli-társadalmi folyamatoknak az elemzésére, amelyek a rendszerváltást követő évtizedekben jelentek meg vagy erősödtek fel Magyarországon.

**Kulcsszavak:** mobilitás, egyenlőtlenségek, kirekesztés, hálózati tőke, motilitás, habitus

## Bevezetés

Ha a szociológiában mobilitásról esik szó, akkor a legtöbb esetben a társadalmi mobilitást szokták érteni rajta, és a legutóbbi időkhöz jóval kevesebb figyelem irányult a térbeli mobilitás különböző formáira. A térbeli mobilitás jelentőségének felismerése a társadalmasodás szempontjából először Georg Simmel szociológiájában jelent meg (Berger 2016, 2023a), de a későbbiekben ez a gondolat hosszú időre feledésbe merült. Ebben az értelemben írja John Urry (2007: 20–26), hogy az általa képviselt, az ezredfordulón kibontakozó új mobilitási paradigma közvetlen gondolati előzményeit Simmel írásaiban találta meg. Az utóbbi évtizedekben a globális kapitalizmus szerkezeti átalakulását kísérő folyamatokra reflektálva ismét megjelent a társadalomtudományokban a térbeli mobilitás különböző aspektusait övező diskurzus, és népszerűvé váltak azok a jelzők és metaforák, amelyek a késő modernitás társadalmát a likviditás, a mobilitás, az áramlások tereként írják le (Appadurai 1996; Castells 2005 [1996]; Bauman 2000; Urry 2003, 2007). E megközelítések szerint korunkban a térbeli-társadalmi folyamatokra a hálózatos szerveződés lesz jellemző, és a nemzetállamok által reprezentált területiséget újfajta topológiák váltják fel. A társadalmi élet átalakulásának alapvető oka tehát, hogy az egyre kiterjedtebb közlekedési és kommunikációs hálózatoknak köszönhetően a nagy távolságok is könnyen áthidalhatóvá válnak. A földrajzi közelség és távolság jelentősége bizonyos értelemben háttérbe szorul, és ezzel összefüggésben a kapcsolódások szerepe felértékelődik<sup>1</sup>. Bruno Latour példájával élve, „lehet, hogy az elektromágneses hullámok mindenhova eljutnak, de ettől még kell, hogy legyen antennám, dekóderem és érvényes előfizetésem, ha fogni akarom a CNN-t” (Latour 1999 [1991]: 199–200). A hálózati kapitalizmus világában azok tudnak érvényesülni, és azoknak van presztízse, akik mozgékonyak és képesek kapcsolódásokat teremteni (Boltanski és Chiapello 2005 [1999]).

A mobilitást biztosító infrastruktúrák természetesen nem mindenhol vannak megfelelően kiépítve, másrészt bizonyos jellegzetességeikből adódóan nem minden társadalmi csoportot fogadnak be azonos mértékben, hiszen amíg egyes helyeket vagy cselekvőket összekötnek, ezzel egyidejűleg másokat kizárnak. Az egyenlőtlenségeket újratermelő hatalmi viszonyok tehát a kommunikációs és közlekedési hálózatok fejlődésének jellegzetességeiben is manifesztálódnak. A korábbi optimista várakozásokkal ellentétben úgy tűnik, hogy a 21. századi mobilitási hálózatok hajlamosak reprodukálni a korábbiakban kialakult hierarchikus viszonyokat, és szerveződésükre erős centralizáció jellemző (Morley 2017; Urry 2007).

A térbeliség új formáinak előtérbe kerülése tehát új kérdéseket vet fel mobilitás és társadalmiság összefüggéseit illetően. A mozgás társadalomkonstituáló szerepének újbóli felismeréséből következik a térbeli mobilitás és az egyenlőtlenségek problémájának összekapcsolása. Egyes szerzők szerint korunkban a mobilitás lesz az elsődleges

---

<sup>1</sup> Mindez nem jelenti azt, hogy a lokalitás és a földrajzi közelség teljes mértékben jelentőségét veszíti a társadalmi kapcsolatok szerveződésében, hiszen a hálózatok (amelyek bizonyos mértékig maguk is lokalizálhatók a földrajzi térben) gyakran olyan cselekvőket kötnek össze, akik személyesen is ismerik egymást. Az újabb és újabb technológiák megjelenése nem jelent éles cezúrát, hanem sokkal inkább egy kontinuos folyamatról van szó, amelynek során a régi és új technológiák egymással átfedésben, egymást kiegészítve teremtik meg a kommunikáció és mobilitás feltételeit (Morley 2017: 97–98).

társadalomstrukturáló tényező, amely egyre nagyobb mértékben meghatározza a globális társadalmi egyenlőtlenségek szerkezetét (Bauman 2002 [1998]; Urry 2007). Jelen tanulmány célja, hogy elméleti nézőpontból világítsa meg a mozgások és a társadalmi egyenlőtlenségek összefüggéseit. A következőkben néhány olyan elméleti perspektívát vázolok fel, amelyek segítségével ezek az összefüggések megragadhatók.

Mobilitáson a továbbiakban nemcsak az egyik lokációból a másikba való eljutást értem, hanem Cresswell definíciója alapján a fogalom komplexebb értelmezésére töreksem. Cresswell (2006: 3–4) szerint a mobilitás három különböző, de egymással szorosan összefüggő mozzanatból áll. A mozgás először is tapasztalati tény, megfigyelhető és mérhető valóság, abban az értelemben, ahogyan például a közlekedéscsoportrajz vagy a migrációkutatók számára összesített adatokban megragadható. A második momentumot képezik a mobilitás reprezentációi, diskurzusai, vagyis a mobilitás körüli (gyakran ideológus) jelentések és azok termelése. Végül pedig a mobilitás a konkrét megélt gyakorlatokat is jelenti, amelyekben megtestesül. A mozgásokat tehát megragadhatjuk a statisztikai adatok, a jelentések és a praxisok szintjén; és mindhárom aspektusban tetten érhetjük azokat a hatalmi tényezőket, amelyek az egyenlőtlenségeket reprodukálják. A következőkben bemutatásra kerülő megközelítések mindegyikében a mobilitás más-más vetületére kerül hangsúly. A mobilitásra fókuszáló elemzésekben még akkor is, ha a Cresswell által felsorolt mozzanatok egyikét helyezzük fókuszba, érdemes szem előtt tartani és figyelembe venni mindhárom aspektust annak érdekében, hogy a térbeli mobilitás és a társadalmi viszonyok összefüggéseit teljes komplexitásukban lássuk.

A következőkben először azt mutatom be, hogy milyen konceptuális megközelítéseket dolgoztak ki a közlekedés és az egyenlőtlenségek összefüggéseinek vizsgálatára a közlekedéstudomány területén. Az e fejezetben tárgyalt fogalmak, mérőszámok tehát arra a problémára fókuszálnak, hogy a különböző társadalmi csoportok nem egyenlően férnek hozzá a közlekedési hálózatokhoz. Az ezt követő fejezetben tárgyalt megközelítések viszont nem a hozzáférés mértékét helyezik középpontba, hanem azt a megfigyelést, hogy a különböző csoportokat képviselő cselekvők mozgásai nem azonos időben és nem azonos útvonalakon valósulnak meg. E fejezetben tehát arra térek ki, miként lehet a szegregáció fogalmát dinamizálni és kiterjeszteni a térbeli mobilitás mintázataira. Ezt követően azokat az elméleteket tárgyalom, amelyek a mobilitást a tőke egy típusaként definiálják. Ennek keretében az új mobilitási paradigma képviselőinek írásai alapján tárgyalom a hálózati tőke és a „motilitás” fogalmait. E megközelítések esetében tehát ismét a mobilitási képességek közötti különbségek lesznek hangsúlyosak, de a közlekedéstudományban alkalmazott koncepciókhoz képest a mobilitás fogalma jóval komplexebb értelemben jelenik meg bennük, továbbá jellemző rájuk az igény, hogy a korunkban zajló társadalmi változásokkal összefüggésben, tágabb perspektívában értelmezzék a térbeli mobilitás tekintetében jelentkező egyenlőtlenségeket. Végül pedig egy olyan megközelítést vázolok fel Bourdieu elmélete nyomán, amely a mobilitás gyakorlatait mint szimbolikus distinkciókat fenntartó praxisokat értelmezi. Itt a hangsúly ismét nem a mobilitás mértékének eltérésein lesz, hanem a mobilitási gyakorlatok különbözőségein, tehát a szegregációval kapcsolatos fejezethez hasonlóan itt is a csoportok közötti elkülönülésről esik szó. A bourdieu-i megközelítésben azonban hangsúlyosabb a szimbolikus dimenzió, és ezzel összefüggésben az elkülönülés elsősorban a társadalmi térben jelenik meg, míg a szegregációval kapcsolatos

fejezet inkább a fizikai térben zajló folyamatokat tematizálja. Az egyes fejezetekben tárgyalt elméleti perspektívákat tehát megkülönböztethetjük aszerint, hogy a mobilitás mértékére vagy a mobilitás formái, gyakorlatai közötti különbségekre helyezik-e a hangsúlyt. Emellett mindegyik megközelítésre jellemző egy sajátos fókusz, ami előnyöket és korlátokat egyaránt jelent az alkalmazás szempontjából.

A különböző teoretikus nézőpontok ismertetését követően empirikus szakirodalmak segítségével azt próbálom meg bemutatni, hogy e megközelítések hogyan alkalmazhatók azoknak a térbeli-társadalmi folyamatoknak az elemzésére, amelyek a rendszerváltást követő évtizedekben jelentek meg vagy erősödtek fel Magyarországon. E példák segítségével jól látható egyrészt az, hogy milyen összefüggéseket találunk a tanulmányban tárgyalt elméleti perspektívák között, másrészt hogy e perspektívák hogyan kombinálhatók vagy egészíthetők ki egymással. Jelen írásban tehát amellet kívánok érvelni, hogy a magyarországi települések társadalmi és térbeli szerkezetét is befolyásoló folyamatok tanulmányozásánál érdemes figyelembe venni és adott esetben továbbgondolni azokat az elméleteket, amelyek a társadalomtudományos elemzések fókuszába a térbeli mobilitás különböző formáit állítják, mivel ezáltal komplexebb képet kaphatunk az egyenlőtlenségeket kitermelő struktúrák működéséről.

### **Egyenlőtlen hozzáférés a közlekedési hálózatokhoz**

Ha a mobilitás és a társadalmi egyenlőtlenségek összefüggéseit tematizáló társadalomtudományos megközelítéseket vesszük számba, mindenképpen érdemes kitérni a közlekedéstudomány területén az 1990-es évektől kezdve egyre jelentősebbé váló kutatási irányzatra, amely a közlekedési hálózatokhoz való hozzáférés szerepét vizsgálja az egyenlőtlenségekkel és a kirekesztéssel kapcsolatban. Ezek a kutatások rávilágítanak arra, hogy akik hátrányokat szenvednek el a közlekedési eszközökhöz, hálózatokhoz való hozzáférés tekintetében, azok további lehetőségektől esnek el a társadalmi tőke felhalmozása és a társas kapcsolatok kialakítása szempontjából, nehezebben tudnak elhelyezkedni a munkaerőpiacon, kevésbé érhetőek el számukra a különböző javak és szolgáltatások, és ezáltal fokozottan ki vannak téve a társadalmi kirekesztés kockázatának (például Currie és Stanley 2007; Lucas, Grosvenor és Simpson 2001; Hodgson és Turner 2003). Az oksági kapcsolat természetesen fordítottan is értelmezhető, hiszen a különböző – jövedelem, státusz, társadalmi nem, életkor, etnikai hovatartozás alapján definiált – társadalmi csoportoknak eltérő lehetőségei lehetnek a közlekedéshez való hozzáféréshez (például Blumenberg 2004; Adeel, Yeh és Zhang 2016; Olvera, Mignot és Paulo 2004)<sup>2</sup>.

E kutatások gyakran használják a közlekedési szegénység fogalmát (Lucas et al. 2016; Mattioli, Lucas és Marsden 2017). Lucas et al. (2016) szerint olyan komplex fogalomról

---

<sup>2</sup> Ez összefügghet egyrészt azzal, hogy a közlekedési hálózatok területileg egyenlőtlenül vannak kiépítve, másrészt pedig azzal, hogy az infrastruktúrák bizonyos jellegzetességeikből adódóan kirekesztőek lehetnek. Például kutatások bizonyítják, hogy a közlekedési infrastruktúrák tervezésénél egy olyan tipikus felhasználó – a jómódú, egészséges, fehér férfi utas – igényeit veszik figyelembe, aki a közlekedési eszközöket az otthonából a munkahelyére történő ingázásra használja, anélkül, hogy kitérőket tenne, ami inkább a család és a háztartás igényeit ellátó női utasokra jellemző (Lubitow, Rainer és Bassett 2017; Sanchez 2008).

van szó, amely a közlekedéssel összefüggésben jelentkező hátrányok különböző aspektusait foglalja magában, amelyek közül a szakirodalomban az itt következőket szokták tárgyalni. A mobilitási szegénység (*mobility poverty*) a (motorizált) közlekedés rendszerszintű hiányát jelenti, ami korlátozza a mobilitás lehetőségeit, és a legtöbb esetben az infrastruktúra és a szolgáltatások hiányához kapcsolódik. A hozzáférés tekintetében mutatkozó szegénység (*accessibility poverty*) utal arra, hogy az érintett egyén vagy csoport számára nehezen elérhető bizonyos kulcsfontosságú tevékenységek és szolgáltatások (munkahelyek, oktatás, egészségügyi szolgáltatások, üzletek). Ennek oka lehet a közlekedés számukra túlságosan magas költsége vagy az, hogy a szolgáltatások nagy távolságra helyezkednek el lakóhelyüktől, így pedig nehézkesen és csupán nagy időráfordítással érhetőek el számukra. A közlekedés megfizethetőségének problémája (*transport affordability*) arra hívja fel a figyelmet, hogy az alacsony jövedelmű háztartások számára jelentős teher a közlekedés költségeinek finanszírozása, mivel kiadásainak igen nagy hányadát teszi ki. A közlekedés hatásainak való kitettség (*exposure to transport externalities*) pedig arra utal, hogy bizonyos csoportok aránytalanul nagyobb mértékben szenvedik el a közlekedési rendszer negatív hatásait (balesetek, légszennyezés, zaj).

A közlekedéstudomány területén a társadalmi egyenlőtlenségekkel összefüggésben gyakran tárgyalják a közlekedési hátrányok hatását a társadalmi kirekesztésre (*transport related social exclusion*) (Church, Frost és Sullivan 2000; Lucas 2012; Priya és Uteng 2009). E megközelítés sok tekintetben átfedést mutat a közlekedési szegénység koncepciójával, és szintén egy rendkívül összetett és sokrétű jelenséget vizsgál. Church, Frost és Sullivan (2000) szerint hét csoportra oszthatók azok a tényezők, amelyek a közlekedéssel összefüggésben kirekesztést eredményeznek. A fizikai kirekesztés (1) a közlekedési rendszernek azokkal a fizikai sajátosságaival függ össze, amelyek bizonyos embercsoportok (pl. gyerekek, alacsony növésű személyek, idős emberek, fogyatékkal élők) számára megnehezítik a közlekedést azáltal, hogy fizikai vagy pszichés szempontból akadályokat képeznek számukra. A földrajzi kirekesztés (2) a közlekedési infrastruktúra hiányosságaira utal bizonyos településeken vagy településrészekben. A szolgáltatásokból való kizárás (3) azt jelenti, hogy bizonyos társadalmi csoportok számára a közlekedés magas költségei korlátozzák a különböző szolgáltatások igénybevételét. A gazdasági kirekesztés (4) arra utal, hogy a közlekedés területén elszenvedett nehézségek a munkaerőpiacra való bekapcsolódás tekintetében is hátrányt jelentenek. Az időalapú kirekesztés (5) az időszegénység fogalmával függ össze, és elsősorban olyan személyeket érint, akiknek másokról kell gondoskodniuk (pl. egyedülálló anyák), vagy valami más típusú élethelyzetben vannak, ami miatt nehezen tudják az idejüket megszervezni (pl. több műszakban kénytelenek dolgozni), emiatt pedig csak korlátozott időt tudnak utazásra fordítani. A félelemalapú kirekesztés (6) a közlekedési eszközök és bizonyos típusú nyilvános terek által keltett szorongásra és félelemre utal, amely akadályozza az egyén mobilitását. Ezt egyrészt az illető csoporthovatartozása, másrészt a nyilvános terek jellege is befolyásolhatja. Térbeli kirekesztést (7) jelent az, amikor a közlekedési vállalat biztonsági örei szabályozzák az utasok térhasználatát, és bizonyos csoportokat kizárnak vagy fegyelmezően lépnek fel velük szemben. Kenyon, Lyons és Rafferty (2002: 10) szerint összefoglalóan egy olyan folyamatról van szó, amely bizonyos embercsoportok számára „meggátolja a részvételt a közösség gazdasági, politikai és társadalmi életében, abból adódóan, hogy a lehetőségekhez, szolgáltatásokhoz és a társadalmi

hálózatokhoz korlátozottan férnek hozzá, ami részben vagy egészben az elégtelen mobilitásnak tudható be egy olyan társadalomban és környezetben, amely a nagyfokú mobilitás követelményére épül”.

A fentiek alapján elmondhatjuk, hogy a közlekedéstudomány területén végzett kutatók rávilágítanak arra, hogy a közlekedéssel összefüggésben rendkívül sok olyan tényező merülhet fel, amely fokozza egyes csoportok hátrányait, és a társadalmi integráció ellenében hat. Azonban az általánosabb definíciók megfogalmazását és a teoretizálást nehezíti, hogy a társadalmi környezet, a térbeli adottságok és más kontextuális hatások jelentősen befolyásolhatják azt, hogy kiket érint a közlekedési szegénység és kirekesztés. Például egy kevésbé gyalogolható (Berze és Dúll 2022) településen nagyobb hátrányt jelent, ha valaki nem rendelkezik gépkocsival, mint olyan környezetben, ahol a szolgáltatások gyalogosan is egyszerűen, kényelmesen és gyorsan közelíthetők meg. Vagy ahogyan a fentiekben idézett definícióból is kiderül, fontos az a szempont is, hogy az adott társadalomban a részvételnek milyen mértékben feltétele a mobilitás. E kutatásokra egy olyan szemlélet jellemző, amely egzakt, jól mérhető változóknál igyekszik megragadni az összefüggéseket. Rendszerint a közlekedésnek egy konkrét formájára fókuszálnak, és azt az egyenlőtlenségek valamely jól operacionalizálható dimenziójával hozzák összefüggésbe. Ez a kutatási terület sokkal inkább alkalmazott jellegű, és jellemzően a szakpolitika számára igyekszik feltárni azt, hogy mely területek szorulnak fejlesztésre annak érdekében, hogy a közlekedési hálózat működését inkluzívabbá tegyék. Ebből következően mind a mobilitás, mind pedig az egyenlőtlenség fogalma szűkebb értelemben jelenik meg bennük, de az e kutatásokban felvetett szempontok, mérőszámok relevánsak lehetnek egy szélesebb perspektívával jellemezhető kutatás számára is.

### Szegregáció és mobilitás

A társadalmi egyenlőtlenségek térbeli kivetülésének egyik legfontosabb aspektusa a szegregáció. A térbeli kirekesztés irodalma hagyományosan a lakóhelyek elhelyezkedésére fókuszál, de léteznek olyan megközelítések is, amelyek a szegregáció fogalmát a térbeli mobilitás csoportspecifikus mintázataira is kiterjesztik. A társadalmi-térbeli kirekesztést ugyanis az érintettek nemcsak lakóhelyükön tapasztalhatják meg, hanem számos más kontextusban is, mint például a munkahelyeken, a kikapcsolódás helyein, a felkeresett üzletekben, a szomszédsági kapcsolatokban vagy épp a virtuális térben (Aksyonov 2011; Blumen és Zamir 2001; McQuid és Dijst 2012; Schnell és Haj-Yahya 2014).

Egyes szerzők szerint a szegregáció vizsgálatakor érdemes figyelembe venni a vizsgált csoportok aktivitási terét (*activity space*) (például Schnell és Yoav 2001; Wang, Li és Chai 2012; Dixon et al. 2019). Az aktivitási tér fogalmán a mindennapi rutintevékenységek során felkeresett helyeket és az ennek során bejárt útvonalakat értik (Horton és Reynolds 1971; Cagney et al. 2020). A térhasználatnak e mintázatai az osztály, az etnikai hovatartozás, a társadalmi nem és az életkor változói mentén differenciálódnak. Hasonló megközelítést takar Atkinson és Flint (2004) koncepciója a szegregált idő- és térpályákról. Ez utóbbi tanulmányban a szerzők úgy érvelnek, hogy a városi elit térbeli elkülönülése nemcsak abban mutatkozik meg, hogy a lakóparkok enklávészerűen zárt világába

vonulnak vissza. Egyrészt a mindennapi mozgásaik során felkeresett helyek (munkahelyeik, prémium fogyasztási terek, gyermekeik oktatási intézményei, társas életük színhelyei) is a legtöbb esetben szigorúan őrzött, exkluzív létesítmények. Másrészt mobilitási stratégiáikra az jellemző, hogy az útvonalak, amelyeken mozognak és a közlekedési módok, amelyeket igénybe vesznek (autó, taxi, első osztály a vonatokon és a repülőgépeken, VIP-váróterem, magánutak), lehetővé teszik számukra a nem kívánt társadalmi interakciók elkerülését. Tehát a különböző társadalmi csoportok mindennapi rutinmozgásaik során eltérő idő- és térpályákat járnak be, mivel nem ugyanazokat a helyeket keresik fel, nem ugyanazonokon az útvonalakon, és nem ugyanabban a ritmusban és időbeosztás szerint mozognak. Atkinson (2008) másutt úgy fogalmaz, hogy a jómódúak mobil enklávét alakítanak ki, vagyis olyan hálózatos szerkezetű védett tereket, amelyek biztosítják, hogy a városi térben való mozgásaik során láthatatlanok és megközelíthetetlenek maradjanak, és magukat is megkímélik a szegénység látványától és az alacsonyabb társadalmi osztályokhoz tartozókkal való kontrollálatlan érintkezéstől.<sup>3</sup>

Aksyonov (2011) Szentpétervár példáján mutatja be, hogy az elit és a legszegényebb városi rétegek lakóhelyei nagyon is közel esnek egymáshoz, tehát a szegregáció nem annyira a lakóövezeti elkülönülés tekintetében mutatkozik meg, hanem sokkal inkább abban, hogy bevásárlásaikat teljesen más típusú üzletekben bonyolítják<sup>4</sup> és egyéb tevékenységeik is eltérő aktivitási tereket rajzolnak ki. Tehát lehetséges az is, hogy különböző társadalmi csoportok lakóhelyüket tekintve integráltak élnek, de aktivitási terület vizsgálva mégis kimutatható a szegregáció.

A Graham és Marvin (2001) által leírt fragmentált városfejlődés (*splintering urbanism*) jelensége is arra a folyamatra utal, amelynek során a prémium és a marginalizált hálózati terek egyre inkább elválnak egymástól. A nagyvárosokban kialakuló komplex infrastrukturális hálózatok a jómódúak számára a mobilitás új lehetőségeit kínálják, ugyanakkor sok esetben akadályozzák az e hálózatok használatából kizárt, marginalizált csoportokhoz tartozó személyek mozgását. A városi térben a különböző társadalmi csoportok gyakran egymás szoros földrajzi közelségében élnek, azonban az infrastrukturális hálózatok egymástól való elszakadása mégis azt eredményezi, hogy szinte soha nem találkoznak egymással. A hálózatos struktúrák sajátosságaiból adódóan tehát az abszolút térben mérhető közelség–távolság fogalmaival egyre nehezebben ragadható meg a szegregáció jelensége, mivel sokkal inkább a kapcsolódások meglétéről vagy hiányáról van szó.

Egyes szerzők azt hangsúlyozzák, hogy a késő modernításban a cselekvéseinknek és a mozgásainknak a fizikai tér mellett a kibertér is egyre inkább otthont ad, és ezáltal hibrid aktivitási terek jönnek létre (Kwan 2000; Ren és Kwan 2007). A hozzáférés eltérő lehetőségei miatt a társadalmi csoportok közötti elkülönülés a virtuális szférára is kiterjedhet,

---

3 Ezt érdemes kiegészíteni azzal, hogy a társadalmi elit jellemzően csak szabályozott körülmények között mint kiszolgáló személyzettel érintkezik az alacsonyabb társadalmi pozíciót betöltő személyekkel, akik gyakran követik őket mozgásukban. Ahogy Cresswell (2006) fogalmaz, a kinetikus elitet kiszolgáló kinetikus underclass is nagyfokú mobilitás jellemzi. A különbség abban áll, hogy az ő mozgásuk nem szabadon választott, hanem a megélhetés kényszere által motivált.

4 A tanulmány alapján a tehetősek kizárólag a rendszerváltás után létesített hipermarketekben vagy szupermarketekben vásárolnak, míg a szegények a piacon, kioszkokban és olyan kisebb üzletekben, amelyek már a szocializmus idején is működtek. A vizsgált népességben a szegények 70%-a soha életében nem volt szupermarketben, míg a gazdagok 100%-a oda jár bevásárolni (Aksyonov 2011).

tehát az egyenlőtlenségek a hibrid terekben is megmutatkoznak. Emellett a terek hibridizálódásának kapcsán a hatalmi viszonyok megmutatkoznak abban is, ahogyan a különböző szoftverek és algoritmusok szabályozzák a (fizikai és virtuális) terekhez való hozzáférés lehetőségeit (Berger 2023b: 55), ami szintén abba az irányba hat, hogy bizonyos hálózati terek csak a privilegizált helyzetűek számára lesznek átjárhatók.

A társadalmi integráció és a tolerancia megteremtését az olyan városi terek kialakítása szolgálná, amelyek a fizikai és a topográfiai határokat átjárhatóvá teszik, bátorítják a spontán találkozásokat és interakciókat, és ezáltal az elfogadás atmoszféráját teremtik meg (Sendra és Sennett 2020). Tehát ha ezzel ellentétben az infrastrukturális hálózatok elszakadnak egymástól, és a térbeli mobilitás szegregált mintái alakulnak ki, akkor az a félelem, a bizalmatlanság és az intolerancia növekedését eredményezi. Úgy tűnik tehát, hogy többek között a technikai és társadalmi környezet növekvő hálózatosodásából adódóan egy adott település lakói által bejárt idő- és térpályák közötti kapcsolódások szerepe kulcsfontosságú lesz az integráció szempontjából. Ez indokolja, hogy a szegregáció kutatásakor érdemes legalább akkora hangsúlyt helyezni a térbeli mobilitás elkülönülő mintázataira, mint a lakóhelyi kirekesztésre.

Az e fejezetben bemutatott megközelítés elsősorban arra fókuszál, hogy különböző társadalmi csoportok esetében a térhasználat eltérő útvonalakat és csomópontokat érint, illetve mozgásaik nem ugyanazon infrastruktúra igénybevételével valósulnak meg. Ebben a szemléletben kevésbé hangsúlyos az a szempont, hogy a mobilitás foka, intenzitása és a mobilitási képességek között is jelentős különbségek jelenhetnek meg. A térbeli mobilitással összefüggő egyenlőtlenségek e vetületeit a következő részben tárgyalt koncepciók próbálják megragadni.

### A mobilitás mint tőke

A mobilitás tőkeként való értelmezése elsősorban az új mobilitási paradigmához köthető. Az irányzatot képviselő szerzők szerint a társadalmiság többé már nem területi alapon szerveződik, hanem mobilitási hálózatok által, amelyeket a mozgások különböző formái és az azokat konfiguráló immobil infrastruktúrák alkotnak (Hannam, Sheller és Urry 2006). A lokális kontextusokból kiágyazódott cselekvők számára a mobilitási hálózatokba való bekapcsolódás jelenti a társadalmi részvétel új formáját. Erre azonban a társadalom tagjainak nem azonos mértékben van lehetőségük. A mobilitásra való képesség ilyen értelemben tehát az egyenlőtlenségek új dimenzióját alkotja. Ezt a jelenséget próbálja megragadni Vincent Kaufmann motilitáskonceptiója és John Urry hálózatitőke-fogalma.

A motilitás a térbeli-társadalmi mobilitásra való képességet jelenti, és magában foglalja a különböző mobilitási formákhoz való hozzáférést (*access*), az ehhez szükséges kompetenciákat (*competencies*) és az elsajátítással (*appropriation*) kapcsolatos tényezőket (Kaufmann, Bergman és Joye 2004: 750). A hozzáférés jelenti egyrészt azt, hogy milyen lehetőségek állnak rendelkezésre a közlekedésre és a kommunikációra, másrészt pedig azt, hogy ezekhez milyen feltételekkel lehet hozzáférni. A kompetenciák magukban foglalják a fizikai képességeket, a megszerzett tudást (pl. jogosítvány) és a cselekvések megszervezéséhez, összehangolásához szükséges készségeket. Végül pedig az elsajátítással kapcsolatos

tényezőkön a cselekvők azon stratégiái és gyakorlatai értendők, amelyek révén a hozzájárulásuk lehetőségeit és kompetenciáikat kihasználják és alkalmazzák. E koncepció tehát összekapcsolja a térbeli és a társadalmi mobilitást, mivel a térbeli mobilitást olyan erőforrásként kezeli, amely lehetővé teszi a cselekvők számára, hogy előnyöket szerezzenek általa, javítsák pozíciójukat, és leküzdjék az időbeli és térbeli akadályokat. A motilitás nem azonos a ténylegesen megvalósuló és megfigyelhető mozgással, hanem az arra való potenciált fejezi ki. Előfordulhat, hogy valaki jelentős motilitással bír, de ezt nem használja ki. Ebben az esetben a nagyfokú mobilitásra való képesség egyfajta biztosítékot jelent számára, mivel bizonyos élethelyzetekben szélesíti a cselekvési lehetőségek körét, és lehetséges alternatívaként mindig kihasználható (Dubois et al. 2015).

Kaufmann (2014) szerint a mobilitás maussi értelemben vett totális társadalmi tény, amelynek segítségével a társadalmi kapcsolatok összessége értelmezhető, vagyis egy olyan eszköz a szociológia számára, amely feltárja azt az alapvető logikát, amely által a különböző társadalmi szférák működése megérthető. Mivel a mobilitás mint szervező elv ennyire mélyen áthatja a társadalmi életet, a mobilitásra való képesség lesz az egyik legfontosabb társadalomstrukturáló tényező. A motilitás a koncepciót kidolgozó teoretikusok szerint több, mint a gazdasági, kulturális és társadalmi tőkék kombinációja, és így önálló tőkefajtanak tekinthető, amely kulcsszerepet tölthet be az integrációban (Flamm és Kaufmann 2006; Kaufmann és Audikana 2020). A motilitás természetesen kapcsolatban áll a többi tőketípussal, és át is konvertálható más típusú tőkévé (Kaufmann, Bergman és Joye 2004). Kaufmann és Audikana (2020) szerint egész pontosan az 1970-es évek óta bekövetkezett társadalmi változás az, ami indokolja a motilitás önálló tőkefajtaként való megkülönböztetését. A klasszikus modernításban a szakmai érvényesüléshez és a karrierlehetőségek kibontakoztatásához elegendő volt a bourdieu-i három tőketípus megfelelő kombinációja, de az utóbbi évtizedekben a mobilitásra való képesség és hajlandóság is meghatározó tényezővé vált a szakmai előmenetel szempontjából. A motilitás emellett elősegíti az anyagi, kulturális és társadalmi tőkék aktiválását is.

Urry Kaufmann motilitásfogalmát próbálja meg továbbfejleszteni *Mobilities* (2007) című könyvében, és ez alapján alkotja meg a hálózati tőke (*network capital*) fogalmát. A hálózati tőke a társadalmi kapcsolatok kialakításának és fenntartásának a képességét jelenti, amely lehetővé teszi akár nagy földrajzi távolságok áthidalását is. Lényegében tehát azokat a társadalmi előnyöket jelenti, amelyeket a motilitás tesz lehetővé. Urry érvelése szerint ugyanis nem önmaguknak a mobilitásoknak van jelentőségük, hanem a társadalmi következményeiknek, vagyis annak, hogy bizonyos csoportok másokhoz képest (érzelmi, pénzügyi, gyakorlati) előnyökre tesznek szert általuk (Urry 2007: 196). A hálózati tőke a következő nyolc komponensből tevődik össze:

- közlekedéshez, utazáshoz szükséges dokumentumok (pl. jogosítvány, útleve),
- távoli helyeken élő rokonok és ismerősök, akiknek a vendégszeretetére számíthatunk,
- a mozgáshoz szükséges kompetenciák (pl. gyaloglás, menetrendek olvasása, közlekedési és IKT-eszközök használata),
- információ és kommunikáció fogadására, tárolására alkalmas eszközök, helyszínek (iroda, titkárság, e-mail fiók, weboldal, üzenetrögzítő),
- kommunikációs eszközök,
- megfelelő és biztonságos találkozóhelyek (iroda, klubhelyiség, hotel, kávézó, utcasarok),

- hozzáférés a közlekedési és kommunikációs eszközök és infrastruktúrák használatához,
- idő, pénz és erőforrások a felsoroltak koordinálására.

Urry szerint a hálózati tőke felsorolt elemeinek kombinációi alapján egy új rétegződési struktúra alakul ki, amely a Weber által tételezett osztály, rend és párt mellett létezik (Urry 2007: 197). Ezt a megállapítását sajnos bővebben nem fejti ki, ahogy azt sem, hogy a hálózati tőke alapján milyen csoportok definiálhatók, és e modell milyen összefüggést mutat a rétegződést meghatározó egyéb tényezőkkel. Urry szándéka szerint a hálózati tőkének a motilitás fogalmán túlmutató koncepciónak kellene lennie, mivel a definíció szerint nem pusztán a mozgásra való képességet jelenti, hanem azt is, hogy a cselekvők a mobilitások által hogyan képesek a társadalmi kapcsolataikat fenntartani. Azonban abban a formában, ahogyan Urry konceptualizálta a hálózati tőkét (a felsorolt komponensek jelentette erőforráskészletként), nem világos, hogy hogyan fedí le ezt a meghatározást, és mennyiben jelent tágabb fogalmat, mint a motilitás, hiszen az említett összetevők – a második kivételével – kevésbé utalnak a társadalmi kapcsolatok tényleges létesítésére és fenntartására.

Másképpen megfogalmazva a hálózati tőke a mobilitási rendszerekhez való hozzáférést jelenti. A mobilitási rendszerek az emberek, a tárgyak és a szimbolikus javak cirkulációja köré szerveződnek. E cirkulációs folyamatok strukturált útvonalak mentén konfigurálódnak, amelyek magukban foglalják például az úthálózatot, a repülőtereket, a telefonvonalakat, az internethálózatot. Minél nagyobb szerepet tölt be a cirkuláció egy társadalom szerveződésében, és minél nagyobbra értékelik, annál fontosabb szerepe van a hálózati tőkének a társadalmi integráció szempontjából (Urry 2008).

A hálózati tőke Urry (2007) szerint napjainkban egyre jelentősebb rétegeképző tényezővé válik, és egyre nagyobb mértékben ez a faktor jelöli ki az egyének és csoportok helyét a globális társadalmi egyenlőtlenségek rendszerében. Nemcsak arról van szó, hogy a hipermobil elit nagy mennyiségű hálózati tőkét halmoz fel, hanem arról is, hogy egyidejűleg más társadalmi csoportok mobilitását gátolja azáltal, hogy kirekesztő tereket hoz létre és kisajátítja az infrastrukturális hálózatokat. Az előnyösebb helyzetben lévő csoportok tagjai pusztán azáltal, hogy bizonyos preferenciákat érvényesítenek a közlekedési módok tekintetében, rendszerszinten gátolhatják mások mobilitását. Ezt az összefüggést szemlélteti Doreen Massey (1994: 150) példája is, miszerint minél többen döntenek az autós közlekedés mellett, annak érdekében, hogy személyes mobilitásukat fokozzák, annál kevésbé lesz fenntartható a tömegközlekedési rendszer, ami viszont sokak számára az egyetlen alternatívát jelenti. Tehát az autósok potenciálisan csökkentik azoknak a mobilitását, akik kizárólag a tömegközlekedésre támaszkodhatnak. Az egyenlőtlenségek természetére jól rávilágít Ursula Biemann (2010) tanulmánya is azokról a mexikói nőkről, akik az Egyesült Államok és Mexikó határán elhelyezkedő sivatagi város, Ciudad Juárez amerikai üzemeiben súlyosan kizsákmányoló munkakörülmények között forrasztják azokat a chipeket, amelyek a privilegizált helyzetűek mobilitását elősegítik. Munkájuk biztosítja mások bekapcsolódását a fejlett infrastrukturális hálózatokba, míg ők maguk víz- és áramellátást nélkülöző kunyhókban élnek anélkül, hogy bármi reményük lenne arra, hogy kilépjenek ebből a helyzetből. Ebben az értelemben a hálózati tőke mennyisége mentén megosztó csoportok között mélyülnek az egyenlőtlenségek. Sheller (2018) egyenesen úgy

fogalmaz, hogy a kinetikus elit monopolizálja a Föld erőforrásait annak érdekében, hogy biztosítsa akadálytalan mozgását a globális térben, ezzel rendkívüli mértékben növelve a karbonkibocsátást, aminek klimatikus és környezeti következményeit főleg éppen azok viselik, akiknek nincs lehetősége a könnyed helyváltoztatásra. A környezeti problémák és a természeti katasztrófák különös aktualitást adnak a hálózati tőke szerepének. Az ilyen szerencsétlenségek ugyanis olyan helyzeteket teremtenek, melyekben jól láthatóvá válik az, hogy a menekülésben és a problémák elkerülésében milyen nagy előnyöket élveznek a jelentősebb hálózati tőkével rendelkezők (Urry 2012: 28).

A szerzők hangsúlyozzák, hogy a hálózati tőkének rendkívül fontos szerepe van a társadalmi tőke akkumulációja szempontjából is, ezért azok a beavatkozások, amelyek mobilitásukban gátolnak egyéneket vagy csoportokat (például azáltal, hogy az infrastrukturális hálózatokat nem mindenütt ugyanolyan mértékben építik ki és fejlesztik), az érintettek társadalmi kirekesztődését eredményezhetik (Cass, Shove és Urry 2005; Larsen et al. 2006).

A mobilitás tőkeként való konceptualizálásának előnye, hogy figyelembe veszi az átalakuló térbeli-társadalmi viszonyok által teremtett egyenlőtlen feltételeket, és ennek megfelelően bővíti ki azoknak a tőketípusoknak a körét, amelyek meghatározzák az egyének és csoportok pozícióját a társadalmi térben. Bizonyos mértékig meggyőző érvek szólnak tehát amellett, hogy önálló tőketípusként tekintünk rá. Ugyanakkor ez ellen az értelmezés ellen szól az a tény, hogy elviekben lehetséges az, hogy valakinek a tőkekészletére a klasszikus három tőkefajta közül csak az egyiknek a dominanciája legyen jellemző, míg a másik kettő minimális szinten marad, ez azonban elképzelhetetlen a mobilitási tőke esetében. Ha megnézzük azokat a komponenseket, amelyekből a motilitás vagy a hálózati tőke felépül, akkor láthatjuk, hogy ezeknek túlnyomó része a klasszikus tőketípusok valamelyikének specifikus formáját jelenti, vagy azoknak a meglétét feltételezi. A mobilitási hálózatokba való bekapcsolódás anyagi feltételeinek biztosításához (előfizetések, eszközök, járművek, jegyek, bérletek) gazdasági tőkére van szükség, a felsorolt kompetenciák túlnyomó része (a mozgáshoz szükséges fiziológiai adottságokat leszámítva) bizonyos fajta kulturális tőkét jelent, a földrajzi mobilitásra való hajlandóságot és képességet biztosító kapcsolati háló megléte pedig a birtokolt társadalmi tőke mennyiségével és összetételével függ össze. Mindazonáltal, mivel az anyagi tőke, az objektívált és inkorporált kulturális tőke és a kapcsolati tőke olyan speciális formáiról van szó, amelyek fontos erőforrásokat jelenthetnek a megváltozott társadalmi világ feltételeihez való alkalmazkodásban, mégis érdemes lehet önálló tőkefajtaként kezelni.<sup>5</sup> Ennél nagyobb problémát jelent viszont az, hogy egy olyan szemlélet, amely a mobilitásra mint erőforrásra tekint, nem tudja értelmezni azokat a helyzeteket, melyekben a mobilitás kényszerűséget és veszteséget jelent, vagy amikor az immobilitás szabad döntésen alapszik.<sup>6</sup> E problémára megoldás lehet a

5 Egyes szerzők szerint megkérdőjelezhető, hogy a tőke eredendően ökonomiai fogalmát érdemes-e kiterjeszteni olyan jelenségekre, amelyek nem gazdasági folyamatokhoz kapcsolódnak (például Angelusz 2010; Böröcz 2019 [2000]: 136, 25. l.; Sík 2006), de e kérdés tárgyalására itt nem térek ki.

6 Az a tény, hogy az immobilitás lehet önkéntes, és a mobilitás kényszerű, kérdésessé teszi azt, hogy egyáltalán van-e értelme a két kategóriát egymással szembeállítani. A szakirodalom inkább azokra az esetekre fókuszál, ahol egyesek mobilitását mások immobilitása biztosítja, de emellett léteznek olyan esetek is, amikor egyesek önkéntes immobilitása mások kényszerű mobilitása által válik lehetővé (gondoljunk például az ételfutárookra). Ezért is írja Bauman (1996), hogy a posztmodern társadalomban mindannyian a turista és a csavargó pólusai közötti kontinuumon helyezkedünk el, helyünket pedig az jelöli ki, hogy mennyire vagyunk szabadok a döntéseinkben.

következő fejezetben részletezett, Bourdieu elméletén alapuló szemlélet, amely a(z) (im)-mobilitás gyakorlatait a társadalmi tér egymást kölcsönösen kizáró pozícióival felelteti meg, és ennek megfelelően egymáshoz való viszonyukban elemzi.

### **A mobilitás és az immobilitás megkülönböztetett és megkülönböztető gyakorlatai**

Ha a mobilitást tőkeként fogjuk fel, akkor ebből az is következik, hogy a mobilitás mindig a magas társadalmi státusszal azonosítható, következésképpen az előnytelenebb társadalmi helyzetűekre immobilitás lesz jellemző. Ez azonban egyrészt nem minden esetben igaz, másrészt ebben a megközelítésben homályban maradnak azok a társadalmi jelenségek, szimbolikák, amelyek a különböző mozgásformákhoz kapcsolódnak. A szimbolikus dimenzió felfedéséhez, valamint a mobilitási gyakorlatok és a társadalmi pozíció közötti kapcsolatok értelmezéséhez támpontokat nyújthat Bourdieu praxiselmélete. Ha ebből a szemszögből próbáljuk megközelíteni a kérdést, akkor azt feltételezhetjük, hogy a társadalmi tér különböző pozícióit elfoglaló egyénekre és csoportokra a mobilitás és az immobilitás eltérő gyakorlatai lesznek jellemzőek, amelyek kifejezik a társadalmi csoportok közötti szimbolikus distinkciókat.

A gyakorlatok egyrészt megkülönböztetettek, mivel egymástól elkülönülő pozíciók és az ezeknek megfelelő habitusok termékeként alakulnak ki, ugyanakkor megkülönböztető jelekként is működnek, amelyek a társadalmi csoporthoz való tartozást szimbolizálják (Bourdieu 1984 [1979], 2002 [1994]). A közlekedés tekintetében például a társadalmi csoportok közötti egyenlőtlenségek nem feltétlenül abban mutatkoznak meg, hogy a jómódúak a közlekedés költségesebb módjait is igénybe tudják venni, hanem abban is, hogy bizonyos közlekedési módok és eszközök előnyben részesítése ízlésbeli, életstílusbeli különbségeket jelenít meg, vagyis az osztálykülönbségek látens módon fejeződnek ki bennük. A kerékpározás és a gyaloglás például meglehetősen költségkímélő módjai a közlekedésnek, mégis egyes nagyvárosok felkapott negyedeiben a jómódú dzsentrifikánsok körében kifejezetten preferált gyakorlatoknak számítanak, amelyek egy olyan balliberális értékrendbe illeszkednek, amely a környezeti fenntarthatóságot is szem előtt tartja (Danyluk és Ley 2007; Hjorthol és Bjørnskau 2005). A motorizált közlekedésről való lemondást esetükben viszont az teszi lehetővé, hogy elegendő tőkével rendelkeznek ahhoz, hogy olyan lakóhelyet válasszanak, amely megfelelően ellátott szolgáltatásokkal és potenciális munkahelyekkel, amelyek gyorsan és könnyen elérhetők. Ilyen értelemben a környezettudatosságot reprezentáló mobilitási gyakorlatok valójában privilégiumot jelentenek. A nagyvárosi középosztály e közlekedési preferenciáiban nemcsak az alsóbb osztályoktól való elkülönülés igénye jelenik meg, hanem a szimbolikus csoporthatárokat azzal a szuburbán középosztállyal szemben is fenntartják, melynek életmódját egy gépkocsihasználaton alapuló mobilitási mintázat határozza meg (Danyluk és Ley 2007; Rérat és Lees 2011). Egyes kutatók szerint azonosítható egy olyan új normatív diskurzus, amely az automobilitással szemben a kerékpározást tekinti a felelős állampolgári hozzáállást kifejező, üdvözlendő mobilitási formának. Azonban, ahogyan az automobilitás rezsimje is felerősítette bizonyos társadalmi csoportok hátrányait, úgy egy kerékpáros közlekedés által dominált mobilitási rezsim is kirekesztő lenne (Green, Steinbach és Datta

2012). Nettleton és Green (2014) kisebbségi csoportokhoz tartozó személyekkel készült interjúk elemzésével mutatja be, hogy a habitus milyen nagy mértékben meghatározza a mobilitási formákkal kapcsolatos diszpozíciókat is. Amikor a válaszadóknak feltették a kérdést, hogy miért nem kerékpároznak, mindannyian elnevelték magukat, majd abszurdnak minősítették a kérdést, vagy azt feltételezték, hogy a kérdező nem gondolja komolyan. A szerzők szerint a kerékpározás annyira idegen a megkérdezettek habitusától, hogy számukra az „elképzelhetetlen” tartományába esik. Vagyis az a moralizáló diskurzus, amely a kerékpározást tekinti az egyetlen legitim közlekedési alternatívának, valójában látens módon kirekeszti azokat a csoportokat, amelyek habitusukból adódóan idegenkednek ettől a mobilitási formától.

A fentiekben a biciklizés példáján próbáltam meg illusztrálni, hogy egy adott mobilitási gyakorlat hogyan lehet eszköze a distinkcióknak, a látens diszkriminációnak és a középosztály különböző frakciói közötti szimbolikus küzdelemnek. A kerékpározás más kontextusokban természetesen sok minden más is jelenthet, a fentiek csupán azt kívánják szemléltetni, hogy a mobilitási gyakorlatok mindig társadalmi jelentéseket hordoznak, továbbá nem állíthatjuk, hogy a közlekedéssel, mobilitással kapcsolatos preferenciák és a társadalmi csoportok anyagi lehetőségei között közvetlen megfelelés állna fent. Hasonlóképpen említhetjük volna a különböző sportokat is mint hierarchizált viszonyokat kifejező mozgásformákat, ahogyan arra Bourdieu számos példával szolgál a *Distinction*-ben.

A fejezet eddigi fejtegetései elsősorban a közlekedési módokra fókuszáltak, de érdeemes arra is kitérni, hogy a habitus hatása a testi diszpozíciók legszélesebb körében tetten érhető. A testi habitus, a hexis „közvetlenül hat a mozgáskészségre, mégpedig egyszerre egyedi és szisztematikus testtartási sémaként, mivel a testtechnikák és -eszközök egész rendszerével kapcsolódik össze, és mivel egy sereg társadalmi jelentést és értéket hordoz” (Bourdieu 2009 [1972]: 236). Vagyis a test mint társadalmi produktum a mozgáson, a járáson, a gesztusokon, a mimikán keresztül önkéntelenül fejezi ki, hogy valaki miként érzékeli saját helyzetét a társadalmi térben (Bourdieu 1978 [1977]). A cselekvők térbeli mozgásai tehát olyan testi diszpozíciók, amelyeket a társadalmi világ és a társadalmi világ hatásait magán hordozó anyagi világ kényszerei is formálnak (Berger 2018). Ebből következően a társadalmi elvárásokon túl a mozgás alkalmazkodik a fizikai tér struktúráihoz, de kondicionálják például az adott társadalmi nemre/osztályra/etnikumra jellemző öltözködési szokások és szabályok is, hiszen a különböző ruhadarabok más és más mozgásokat tesznek lehetővé vagy kényszerítenek ránk (vö. Bourdieu 2000 [1998]: 37). A fizikai tér habitusra gyakorolt hatását mutatja az, hogy a származási környezet urbanus vagy rurális jellege is egészen eltérő térbeli diszpozíciókat alakít ki (Jóvér 2023; Tomay és Berger 2024a, 2024b) és így a cselekvők mozgásai e tekintetben is magukon hordozzák a szocializációs közeg jellegzetességeit. Azok az átmeneti terek pedig, amelyek a nagyvárosokból kiszoruló, lefelé mobil és a vidékről a város felé orientálódó, felfelé törekvő egyének és háztartások számára otthont adnak, vegyes, köztes habitusokat termelnek ki (Németh 2020; Vigvári 2023: 43).

A társadalmi térben történő mobilitás gyakran jelent helyváltoztatást egyúttal a fizikai térben is, mivel a társadalmi tér viszonyai gyakran a fizikai térben is leképeződnek (Bourdieu 1999 [1993]; Berger 2018; Németh 2023). Például, ha valakinek megváltozik a társadalmi helyzete, elképzelhető, hogy ezzel egyidejűleg új lakóhelyre is költözik.

Tehát ha az olyan – az életút szempontjából jelentősegteljesebb – mozgásokat vizsgáljuk, mint a migráció vagy a költözés és az otthonteremtés, ezekben az esetekben is meghatározóak a társadalmi pozíciónak megfelelő, a habitusban kódolt preferenciák (Bourdieu 2005 [2000]).

E fejezetben érdemes még szót ejteni a térbeli tőke (*spatial capital*) fogalmáról. A térbeli tőkét egyes szerzők a motilitás fogalmával azonos értelemben használják (Rérat és Lees 2011), de létezik egy olyan megközelítés, amely nagyobb mértékben támaszkodik a bourdieu-i elméletre. Centner (2008) a térbeli tőkét a szimbolikus tőke egy formájának tekinti, amelyet a cselekvők akkor hoznak mozgásba, ha a társadalmi küzdelmek tétje a fizikai tér. A térbeli tőke a gazdasági, a kulturális és a társadalmi tőkék birtoklásán, vagyis egészen pontosan a birtokolt tőkék tőke mivoltának félreismerésén alapszik. Tehát a szimbolikus tőke más alakjaihoz hasonlóan az elismerés és a legitimitás forrása itt is a félreismerés (vö. Bourdieu 2014 [1978]). Így magyarázható az, hogy a privilegizált csoportok térigényét mások legitimként, természetesként fogadják el. Mindennek eredményeként a különböző társadalmi csoportok eltérő mértékben férnek hozzá a városi térhez, és nem egyenlő módon képesek azt alakítani. A térbeli tőke tehát jelenti a terek elsajátítására, formálására, ellenőrzésére és a térhasználat szabályainak meghatározására való képességet. Amikor egy csoport tagjai a fizikai teret a maguk céljainak megfelelően használják és alakítják át mások rovására, az a szimbolikus erőszak egy formáját jelenti. Tehát a privilegizált csoportokra jellemző térbeli gyakorlatok nemcsak a társadalmi térben jelentenek elkülönböződést, de a fizikai térben is kirekesztő helyeket hoznak létre, amelyek mások térbeli mozgásait, gyakorlatait kontrollálják és akadályozzák. Mosselson (2020) hasonló értelemben használja a térbeli tőke fogalmát, azzal kiegészítve, hogy a habitus adaptációs képességét is magában foglalja, ami lehetővé teszi a cselekvő számára, hogy a különböző típusú tereket otthonosan használja, belakja (*inhabit*), és gyorsan alkalmazkodjon a különböző terek sajátosságaihoz. A térbeli tőke ebben a megközelítésben tehát korántsem azonos a motilitással. Ugyan magában foglalja azt az aspektust is, hogy egy adott társadalmi csoport mennyire képes a teret a mobilitás által elsajátítani, de ennél lényegesen többről van szó. E koncepció rávilágít a fizikai és a társadalmi tér komplex viszonyára és arra a folyamatra, ahogyan a cselekvők térbeli diszpozíciói és gyakorlatai közvetítenek a kétféle tér között. A motilitás és a hálózati tőke fogalmával ellentétben azonban nem helyez hangsúlyt a hálózatokba való bekapcsolódás képességére.

### Összefüggések, következtetések

A fentiekben néhány olyan megközelítést mutattam be, amelyek segítségével a térbeli mobilitás és a társadalmi egyenlőtlenségek összefüggései megragadhatók. Az elmúlt évtizedekben bekövetkezett változások kétségkívül szükségessé teszik a fentiekben tárgyalt szempontok figyelembevételét az átalakuló társadalmi élet jelenségeinek megértéséhez. Magyarországon, ahol közismerten szélsőséges egyenlőtlenségek jellemzik a térszerkezetet, különösen érdemes figyelmet szentelni a térbeli mobilitás folyamatainak, amelyek potenciálisan megoldást jelenthetnek a térbeli egyenlőtlenségek kiegyensúlyozására, de el is mélyíthetik azokat.

Úgy tűnik, hogy Magyarországon az elmúlt években a rendszerváltás óta nem tapasztalt mértékben növekedett a belföldi vándorlási események száma (Bálint és Obádovics 2021), ami a magyar társadalom viszonylagos immobilitása (Csizmady, Kőszeghy és Győri 2019; Csizmady et al. 2020)<sup>7</sup> mellett is jelzi a változás tendenciáit. A szuburbanizáció, a nagyvárosok peremvidékein található zártkertek benépesedése (Vigvári 2022, 2023), az aprófalvakat érintő szelektív elvándorlás és elnéptelenedés (Bálint 2012; Balogh és Kovách 2021; Gödri és Spéder 2009; Tímár és Velkey 2016; Virág 2007), a vidéki nosztalgiát kereső középosztálybeliek (Csurgó 2014; Nemes, Orbán és Tomay 2022; Nemes et al. 2022; Tomay és Völgyi 2022) és a nyugat-európai beköltözők (Máté és Pirisi 2019) megjelenése bizonyos rurális terekben, a hátrányos helyzetű falvakból induló, külföldi munkavállalási célú migráció (Gábel 2022; Váradi et al. 2017) és a vidéki népesség egyes csoportjainak az immobilitása (Alpek et al. 2022; Czibere és Kovách 2019; Zsinka 2023) mind olyan tendenciák, amelyek nagymértékben formálják a városi és vidéki tereket, és jelentős következményekkel járnak az ott élők életére nézve. Az említett folyamatok hatására a lokális társadalmak belső struktúrája átalakul, és egyes területeken a népesség társadalmi összetételét tekintve egyre heterogénebbé válik, míg másutt a homogenizálódás, majd a szegregáció és a gettósodás tendenciái erősödnek fel (például Ladányi és Szelényi 2004; Ladányi 2012; Váradi és Virág 2014; Virág 2005, 2008, 2017). E térfolyamatok megértéséhez is kiindulópontokat kínálnak a tanulmányban részletezett elméletek. Az, hogy melyiket részesítjük előnyben, természetesen függhet a kutatás témájától és a kutatási kérdéstől, de akár több megközelítés is integrálható az elméleti keretbe, és így ugyanaz a jelenség többféle nézőpontból is elemezhető lesz.

Az infrastrukturális hálózatok egyenlőtlen térbeli kiterjedése és kiépítettsége természetesen Magyarországon is problémát jelent. Az újabb technológiákat biztosító hálózatok fejlődését a korábbi időkből örökölt térszerkezeti egyenlőtlenségek határozzák meg. Tehát Magyarországon is a hagyományosan centrum-pozícióval rendelkező települések jelentik az infokommunikációs hálózatok csomópontjait (Rechnitzer, Grosz és Csizmadia 2003), míg a gazdasági szempontból hanyatló, elnéptelenedő településeken, régiókban az infrastruktúra leépülése jellemző (Máté, Pirisi és Trócsányi 2017). Az infrastruktúrák térbeli elhelyezkedése és kiterjedése mellett érdemes azt is figyelembe venni, hogy milyen más tényezők befolyásolhatják a közlekedéshez való egyenlőtlen hozzáférést. Ehhez kiindulópontot jelenthet, ha a közlekedési szegénység és a közlekedéssel összefüggésben jelentkező társadalmi kirekesztettség korábbiakban felsorolt dimenziói mentén vizsgáljuk az egyes csoportok helyzetét.

Az olyan nagyobb volumenű folyamatok esetén, mint a szuburbanizáció és a dzsentrifikáció, a középosztály érintett csoportjainak lakóhelyválasztása mögötti motívumok, a tudatos és habitualizált osztálystratégiák megértéséhez a motilitás és a hálózati tőke<sup>8</sup> fogalmai, valamint a bourdieu-i elmélet is kínálnak támpontokat. A dzsentrifikációt vizsgáló tanulmányok alapján arra lehet következtetni, hogy a mobilitási tőke egyrészt mint erőforrás van jelen a költözés megvalósításánál, másrészt a mobilitási tőke növelése cél is

7 A hivatkozott tanulmányok alapján az elmúlt években tapasztalható növekedés ellenére mind a lakásmobilitás, mind pedig a területi mobilitás alacsony szintje jellemző a magyar népesség körében.

8 A továbbiakban – az egyszerűség kedvéért – a motilitás és a hálózati tőke fogalmakra együttesen a mobilitási tőke megnevezéssel fogok utalni.

lehet, mivel sok esetben a (szuper)dzsentrifikánsok olyan, stratégiai szempontból előnyös lakóhelyet keresnek, mely lehetővé teszi számukra, hogy minél mobilabbak legyenek, vagyis növeljék mobilitási tőkéjüket (vö. Butler és Lees 2006; Rérat és Lees 2011). Ezzel egyidejűleg a városi és vidéki dzsentrifikáció és a szuburbanizáció esetén is stratégiai cél lehet a szimbolikus distinkciók fenntartása és a középosztálybeli pozíció megtartása a habitus által kondicionált ízlésnek megfelelő lakóhely kiválasztásával (Bridge 2001; Csanádi és Csizmady 2002; Tomay és Berger 2024a, 2024b). Ezzel szemben az előnytelenebb helyzetű társadalmi rétegek települések közötti migrációját sokkal inkább a kényszerek határozzák meg. Például a Budapestet érintő szuburbanizációs hullám idején a kiköltöző hátrányos helyzetűek esetében a fővárosi lakás és életmód fenntartásának magas költségei jelentették azokat a kényszertényezőket, amelyek a lakóhelyváltást motiválták (Csanádi és Csizmady 2002). Esetükben elmondhatjuk, hogy az infrastrukturális szempontból jobban ellátott településről való kiköltözésük a mobilitási tőkéjük csökkenését eredményezte, mivel a privilegizált csoportokkal ellentétben ők feltehetően kevésbé képesek a térbeli hátrányok áthidalására, és még kevésbé tudják azokat előnyükre fordítani.

Az eldugott zsáktelepüléseket érintő vidéki dzsentrifikáció esetén a beköltöző középosztálybeliek mobilitási tőkével való ellátottságuknak köszönhetően élvezhetik az általuk preferált környezet előnyeit úgy, hogy számukra kevésbé jelent problémát a térbeli távolságokból adódó nehézségek leküzdése. A hasonló elhelyezkedésű hátrányos helyzetű kistelepüléseken élő szegény rétegek számára lakóhelyük elzártsága hátrányaik fokozódását eredményezi. A zsákfalu tehát a mobilitási tőkével jól ellátott beköltözők számára a szabadság tere lehet, míg másokat foglyul ejt és korlátok közé szorít. Egy adott településen a lakosság mobilitási tőkéje messzemenően meghatározó lehet az egész település jövője szempontjából is. A magyarországi térszerkezetben hasonló pozíciót elfoglaló, közel azonos népességszámmal bíró zsáktelepülések esetén jelentős különbségek mutatkozhatnak a lokális közösségek szerveződése és a helyi lakosok életéselyeinek alakulása szempontjából attól függően, hogy az ott élők milyen mértékben képesek áthidalni azokat a földrajzi és szimbolikus távolságokat, amelyek lakóhelyüket a településhálózat centrumaitól elválasztják (vö. Ragadics 2023). Alpek et al. (2022) kutatásai alapján egyes településeken a lakosság nagy részének immobilitása a településhálózat perforálódásához, vagyis diszfunkcionális működéséhez vezet. A helyi társadalom tagjaira jellemző (im)-mobilitási mintázatok alakulásának tehát az adott település határain túlmutató következményei vannak.

A mobilitási tőkével kapcsolatos koncepciókat bemutató fejezetben szó esett arról, hogy a mobilitási tőke fontossága különösen erőteljesen mutatkozik meg a különböző válsághelyzetekben. A COVID-19 világjárvány által teremtett nem mindennapi körülmények között Magyarországon is megfigyelhető volt, hogy akik számára rendelkezésre álltak a feltételek ahhoz, hogy távmunkában dolgozzanak, vagy heti néhány napot Budapestre ingázzanak, azoknak lehetőségük nyílt nyaralójukba leköltözve biztonságos, békés helyzetben átvészelni a járvány időszakát és elkerülni a betegség kockázatát, valamint a bezártságot (Nemes et al. 2022). Vagyis a mobilitási tőkével jól ellátott csoportok tudták előnyükre fordítani a helyzetet. A mobilitást tőkeként konceptualizáló megközelítések tehát hasznosak lehetnek azoknak a csoportstratégiáknak és a bennük megmutakozó

egyenlőtlenségeknek az elemzésére is, amelyek a pandémia vagy egyéb tényezők okozta válsághelyzetekben aktiválódnak.

Az empirikus kutatások során érdemes feltenni azt a kérdést is, hogy a mobilitási tőke szintje hogyan függ össze a többi tőketípussal való ellátottsággal. Láttuk, hogy a szakirodalom elsősorban a társadalmi tőke képzése szempontjából hangsúlyozza a mobilitási tőke szerepét. A magyarországi kutatások alapján szintén úgy tűnik, hogy a földrajzi térben mobilabb személyek kiterjedtebb és nagyobb diverzitással jellemezhető kapcsolati hálóval rendelkeznek (Dávid, Albert és Huszti 2020). Bizonyos hátrányos helyzetű csoportok tőkekészletére azonban a megkötő társadalmi tőke túlsúlya jellemző, ami szintén a helyhez kötöttségüket fokozó tényező (Vasárus és Szalai 2023; Váradí 2015). A családi és lokális kapcsolatrendszerekbe való erősebb betagozódás nehezíti és kevésbé kívánatosá teszi a mobilitást. E kapcsolatok rendkívül fontos erőforrást jelentenek az érintettek megélhetési stratégiáiban és a mindennapi élet nehézségeinek leküzdésében, de gátjává válhatnak a társadalmi és a térbeli mobilitásnak (Fehér és Virág 2014; Méreiné és Málóvics 2020; Tóth et al. 2017). Ha esetleg mégis lakóhelyet változtatnak (akár saját elhatározás, akár telepfelszámolás vagy más kényszerítő körülmény okán), a mobilitási tőkével való nem megfelelő ellátottságukból adódóan nehézséget jelent számukra a kapcsolattartás a hátrahagyottakkal.

Bourdieu azokra az esetekre, amikor a megváltozott strukturális feltételek között a habitus diszfunkcionálissá válik, és új körülményekhez kényszerül adaptálódni, a hiszterézis, a Don Quijote-effektus, az elsődleges és másodlagos habitus, valamint a hasadt habitus fogalmát használja (Hadas 2022: 17–20). Nemcsak a társadalmi változás következtében átalakuló objektív körülmények (Bourdieu 1978 [1974]: 239–240), de a társadalmi térben és/vagy a fizikai térben történő helyváltoztatás is szükségessé teheti a habitus alkalmazkodását. Ebből adódik, hogy a migrációkutatások és a mobilitáskutatások is előszeretettel alkalmazzák a hasadt habitus fogalmát (Hadas 2022: 29–32). Nyíró Zsanna és Durst Judit (2022) a társadalmi mobilitás szubjektív tapasztalatát elsőgenerációs értelmiségiek esetében vizsgálva azt találták, hogy a földrajzi mobilitás terjedelme hatással van arra, hogy milyen mértékben destabilizálódik a megkérdozettek habitusa. Viszont ha csoportok mozgásait és azok következményeit vetjük egybe, akkor a földrajzi távolság, amelyet a mobilitás átível, nem sokat árul el arról, hogy mindez mekkora alkalmazkodási kényszerrel jár az érintettek részéről, és mekkora valószínűséggel eredményezi a habitus kibillenését (Németh 2023). Mindebből az következik, hogy – Mosselson meglátásával összhangban – érdemes a térbeli tőke konceptualizálásakor a habitus alkalmazkodóképességét is erőforrásként figyelembe venni.

A migrációs folyamatok eredményeképpen létrejövő heterogén összetételű vidéki és városi terekben a bekötözők és az óslakosok különböző csoportjainak térhasználati közti eltérések interpretálhatóak a „Szegregáció és mobilitás” című részben bemutatott megközelítések segítségével, ami lehetővé teszi a csoportspecifikus aktivitási terek megrajzolását és az infrastrukturális hálózatok elkülönülésének megfigyelését. E perspektíva segítségével – a lakóhelyi szegregáció fogalmán túllépve – a vegyes társadalmi összetételű településeken is vizsgálható a térbeli kirekesztés. A térhasználat eltérő mintái természetesen a habituselmélettel is magyarázhatóak, és így a szimbolikus dimenzióra és az

egyenlőtlenségek látens formáira is nagyobb hangsúly kerülhet. E két megközelítés abban az esetben integrálható, ha az infrastrukturális hálózatokat olyan térbeli formáknak fogjuk fel, amelyek a társadalmi térben elkülönülő csoportok gyakorlatai révén alakulnak ki, és mivel az egyenlőtlen viszonyok kristályosodnak ki bennük, a társadalmi tér egyenlőtlenségeit is megszilárdítják. E folyamat révén tehát a szimbolikus erőszak a fizikai térben is materializálódik.

A vándorlási folyamatok következtében kialakuló heterogén összetételű lokális társadalmakban konfliktusforrást jelenthet, hogy a különböző csoportokra a térhasználat eltérő mintázatai jellemzőek (Kiss 2005; Molnár 2005; Vasárus, Bajmócy és Lennert 2017), ami a térbeli habitus (Tomay és Berger 2024a, 2024b) csoportspecifikus sajátosságaival függ össze. Az ilyen konfliktushelyzeteket, a helyek jelentéseinek meghatározásáért és a térhasználat szabályainak kialakításáért folyó küzdelmeket vizsgáló empirikus kutatásokban a térbeli tőke fentiekben definiált koncepciója is támpontokat nyújthat az elemzéshez.

Mindezek alapján elmondhatjuk, hogy a mobilitási mintázatok eltérései, a mobilitási képességek tekintetében mutatkozó egyenlőtlenségek, a mobilitás és az immobilitás gyakorlataihoz kapcsolódó, hierarchizált viszonyokat kifejező társadalmi jelentések, diskurzusok mind olyan tényezők, amelyek nagyon sokat elárulnak a társadalmi egyenlőtlenségek természetéről és a társadalmi (dez)integráció tendenciáiról. Az itt tárgyalt elméleti megközelítésekéből is kitűnik, hogy a térbeli mobilitás differenciált mintázatainak vizsgálata fényt vethet a fizikai tér és a társadalmi tér közötti dialektikus kölcsönhatások működésére, és segítségünkre lehet azoknak a folyamatoknak az értelmezésében, amelyek a késő modernitásban a társadalmi viszonyokat és a földrajzi helyeket alakítják. A fentiekben bemutatott néhány példán keresztül az is látható, hogy e megközelítések a rendszerváltást követően kibontakozó térbeli-társadalmi folyamatokat elemző magyarországi kutatásokba is jól integrálhatók.

## Hivatkozott irodalom

- Adeel, Muhammad, Anthony Gar-On Yeh és Feng Zhang (2016): Transportation Disadvantage and Activity Participation in the Cities of Rawalpindi and Islamabad, Pakistan. *Transport Policy* (47): 1–12. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.12.001>
- Aksyonov, Konstantin E. (2011): Social Segregation of Personal Activity Spaces in a Posttransformation Metropolis (Case Study of St. Petersburg). *Regional Research of Russia* (1): 52–61. DOI: <https://doi.org/10.1134/S2079970511010023>
- Angelusz Róbert (2010): Tőke vagy erőforrás? Adalékok a társadalmi tőke elméletéhez. *Szociológiai Szemle* 20(3): 147–166.
- Alpek, Balázs Levente, Pirisi Gábor, Tésits Róbert, Máté Éva és Németh Ádám (2022): Examining a Theoretical Concept. (Im)Mobility as a Factor of Perforation in a Rural Hungarian Context. *Geographica Pannonica* 26(4): 319–333. DOI: <https://doi.org/10.5937/gp26-38880>
- Appadurai, Arjun (1996): *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Atkinson, Rowland (2008): The Flowing Enclave and the Misanthropy of Networked Affluence. In *Networked Urbanism: Critical Perspectives on Social Capital in the City*. Mike Savage és Talja Blokland (szerk.). Aldershot: Ashgate, 42–58.
- Atkinson, Rowland és John Flint (2004): Fortress UK? Gated Communities, the Spatial Revolt of the Elites and Time-Space Trajectories of Segregation. *Housing Studies* 19(6): 875–892. DOI: <https://doi.org/10.1080/0267303042000293982>

- Balogh Karolina és Kovách Imre (2021): Az örök falu – hanyatlás és fennmaradás. A községi népesség számának változása. *Tér és Társadalom* 35(1): 29–53. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.35.1.3300>
- Bauman, Zygmunt (1996): *Tourists and Vagabonds: Heroes and Victims of Postmodernity*. Reihe Politik-wissenschaft 30. Wien: Institut für Höhere Studien (IHS).
- Bauman, Zygmunt. (2000): *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity.
- Bauman, Zygmunt (2002 [1998]): *Globalizáció – A társadalmi következmények*. Budapest: Szukits Kiadó.
- Bálint Lajos (2012): Belföldi vándorlás 2012. In *Demográfiai Portré 2012: Jelentés a magyar népesség helyzetéről*. Őri Péter és Spéder Zsolt (szerk.). Budapest: KSH Népeségtudományi Kutatóintézet, 126–136.
- Bálint Lajos és Obádovics Csilla (2021): Belföldi vándorlás. In *Demográfiai portré 2021: Jelentés a magyar népesség helyzetéről*. Monostori Judit, Őri Péter és Spéder Zsolt (szerk.). Budapest: Központi Statisztikai Hivatal Népeségtudományi Kutatóintézet, 251–275.
- Berger Viktor (2016): Georg Simmel térelmélete(i). *Szociológiai Szemle* 26(2): 4–28.
- Berger Viktor (2018): *Térré szőtt társadalmiság*. Budapest: L'Harmattan.
- Berger Viktor (2023a): From Spatial Forms to Perception: Reassessing Georg Simmel's Theory of Space. *The American Sociologist* 54(1): 123–146. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12108-022-09556-x>
- Berger Viktor (2023b): *Az életvilág mediátizálódása*. Budapest: L'Harmattan.
- Berze Iván Zsolt és Düll Andrea (2022): Gyalogolhatóság és gyaloglási viselkedés ember-környezet tranzakció-tudományi megközelítésben. *Tér és Társadalom* 36(4): 52–85. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.36.4.3438>
- Biemann, Ursula (2010): Making the Transnational Intelligible. In *Mission Reports: Artistic Practices in the Field/ Video Works 1998–2008*. Ursula Biemann és Jan-Erik Lundström (szerk.). Umea, Bristol: Bildmuseet, Umea University, Arnolfini Gallery, 19–28.
- Blumen, Orna és Iris Zamir (2001): Two Social Environments in a Working Day: Occupation and Spatial Segregation in Metropolitan Tel Aviv. *Environment and Planning A: Economy and Space* 33(10): 1765–1784. DOI: <https://doi.org/10.1068/a3452>
- Blumenberg, Evelyn (2004): En-gendering Effective Planning: Spatial Mismatch, Low-Income Women, and Transportation Policy. *Journal of the American Planning Association* 70(3): 269–281. DOI: <https://doi.org/10.1080/01944360408976378>
- Boltanski, Luc és Eve Chiapello (2005 [1999]): *The New Spirit of Capitalism*. New York – London: Verso. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10767-006-9006-9>
- Bourdieu, Pierre (1978 [1974]): Az osztályok pályája és a valószínűségi okság. In *A társadalmi egyenlőtlenségek újratermelődése*. Budapest: Gondolat, 237–310.
- Bourdieu, Pierre (1978 [1977]): Hevenyészett megjegyzések a test társadalmi észleléséről. In *A társadalmi egyenlőtlenségek újratermelődése*. Budapest: Gondolat, 151–164.
- Bourdieu, Pierre (1984 [1979]): *Distinction. A Social Critique of the Judgement of Taste*. London: Routledge és Kegan Paul.
- Bourdieu, Pierre (1999 [1993]): Site effects. In *The Weight of the World*. Cambridge: Polity Press, 123–129.
- Bourdieu, Pierre (2000 [1998]): *Férfiuralom*. Budapest: Napvilág.
- Bourdieu, Pierre (2002 [1994]): Társadalmi tér és szimbolikus tér. In *A gyakorlati észjárás. A társadalmi cselekvés elméletéről*. Budapest: Napvilág, 11–29.
- Bourdieu, Pierre (2005 [2000]): *The Structures of the Economy*. Cambridge: Polity Press.
- Bourdieu, Pierre (2009 [1972]): A gyakorlat elméletének vázlata. In *A gyakorlat elméletének vázlata & Három kabil etnológiai tanulmány*. Budapest: Napvilág, 175–323.
- Bourdieu, Pierre (2014 [1978]): Szimbolikus tőke és társadalmi osztályok. *Replika* (87): 7–18.
- Böröcz József (2019 [2000]): Kistársadalom – kiskapuk. *Replika* (112): 123–143. DOI: <https://doi.org/10.32564/112.11>
- Bridge, Gary (2001): Bourdieu, Rational Action and the Time-Space Strategy of Gentrification. *Transactions of the Institute of British Geographers* 26(2): 205–216. DOI: <https://doi.org/10.1111/1475-5661.00015>
- Butler, Tim és Loretta Lees (2006): Super-Gentrification in Barnsbury, London: Globalization and Gentrifying Global Elites at the Neighbourhood Level. *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series* 31(4): 467–487. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2006.00220.x>
- Cagney, Kathleen A., Erin York Cornwell, Alyssa W. Goldman és Liang Cai (2020): Urban Mobility and Activity Space. *Annual Review of Sociology* 46(1): 623–648. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-121919-054848>
- Cass, Noel, Elizabeth Shove és John Urry (2005): Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review* 53(3): 539–555. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>
- Castells, Manuel (2005 [1996]): *A hálózati társadalom kialakulása – Az információ kora. Gazdaság, társadalom és kultúra, I. kötet*. Budapest: Gondolat.
- Centner, Ryan (2008): Places of privileged consumption practices: Spatial capital, the dot-com habitus, and San Francisco's Internet boom. *City & Community* 7(3): 193–223. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1540-6040.2008.00258.x>

- Church, Andrew, Martin E. Frost és Karen Sullivan (2000): Transport and Social Exclusion in London. *Transport Policy* 7(3): 195–205. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X)
- Currie, Graham és Janet Stanley (2007): Investigating Links between Social Capital and Public Transport. *Transport Reviews* 28(4): 529–547. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441640701817197>
- Cresswell, Tim (2006): *On the Move. Mobility in the Western World*. New York: Routledge.
- Czibere Ibolya és Kovách Imre (2019): Községekben élő immobil fiatalok. *Metszetek* 8(3): 3–22.
- Csanádi Gábor és Csizmady Adrienne (2002): Szuburbanizáció és társadalom. *Tér és Társadalom* 16(3): 27–55. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.16.3.1978>
- Csizmady Adrienne, Kószeghy Lea és Győri Ágnes (2019): Lakásmobilitás, társadalmi pozíciók és integrációs csoportok. *socio.hu* 9(3): 1–27. DOI: <https://doi.org/10.18030/socio.hu.2019.3.1>
- Csizmady Adrienne, Győri Ágnes, Kószeghy Lea és Rácz Attila (2020): Területi mobilitás és a magyar társadalom integrációs csoportjai. In *Mobilitás és integráció a magyar társadalomban*. Kovách Imre (szerk.). Budapest: Argumentum Kiadó és Társadalomtudományi Kutatóközpont, 135–167.
- Csurgó Bernadett (2014): A vidék nosztalgijája. Kulturális örökség, turizmus- és közösségszervezés három északalföldi kistérségben. *socio.hu* 4(2): 1–20. DOI: <https://doi.org/10.18030/SOCIO.HU.2014.2.1>
- Danyluk, Martin és David Ley (2007): Modalities of the New Middle Class: Ideology and Behaviour in the Journey to Work from Gentrified Neighbourhoods in Canada. *Urban Studies* 44(11): 2195–2210. DOI: <https://doi.org/10.1080/00420980701520277>
- Dávid Beáta, Albert Fruzsina és Huszti Éva (2020): Kapcsolati tőke és földrajzi mobilitás. In *Mobilitás és integráció a magyar társadalomban*. Kovách Imre (szerk.). Budapest: Argumentum Kiadó és Társadalomtudományi Kutatóközpont, 163–192.
- Dixon, John, Colin Tredoux, Gemma Davies, Johnny Huck, Bree Hocking, Brendan Sturgeon, Duncan Whyatt, Neil Jarman és Dominic Bryan (2019): Parallel Lives: Intergroup Contact, Threat and the Segregation of Everyday Activity Spaces. *Journal of Personality and Social Psychology* 118(3): 457–480. DOI: <https://doi.org/10.1037/pspi0000191>
- Dubois, Yann, Emmanuel Ravalet, Stéphanie Vincent-Geslin és Vincent Kaufmann (2015): Motility and High Mobility. In *High Mobility in Europe*. Gil Viry és Vincent Kaufmann (szerk.). London: Palgrave Macmillan, 101–128. DOI: [https://doi.org/10.1057/9781137447388\\_6](https://doi.org/10.1057/9781137447388_6)
- Fehér Katalin és Virág Tünde (2014): Élet egy kisváros peremén. *Tér és Társadalom* 28(3): 50–65. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.28.3.2574>
- Flamm, Michael és Vincent Kaufmann (2006): Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities* 1(2): 167–189. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>
- Gábrriel Dóra (2022): *A boldogulás útvesztői: Idősgondozás külföldön, vidéki nők élettörténetében*. Budapest: Balassi Kiadó.
- Gödri Irén és Spéder Zsolt (2009): Belföldi vándorlás. In *Demográfiai Portré 2009. Jelentés a magyar népesség helyzetéről*. Monostori Judit, Óri Péter, S. Molnár Edit és Spéder Zsolt (szerk.). Budapest: KSH Népeségtudományi Kutatóintézet, 109–117.
- Graham, Stephen és Simon Marvin (2001): *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London – New York: Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780203452202>
- Green, Judith, Rebecca Steinbach és Jessica Datta (2012): The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London. *Sociology* 46(2): 272–289. DOI: <https://doi.org/10.1177/0038038511419193>
- Hadas, Miklós (2022): *Outlines of a Theory of Plural Habitus: Bourdieu Revisited*. London – New York: Routledge.
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller és John Urry (2006): Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities* 1(1): 1–22. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Hjorthol, Randi Johanne és Torkel Bjørnshau (2005): Gentrification in Norway: Capital, Culture or Convenience? *European Urban and Regional Studies* 12(4): 353–371. DOI: <https://doi.org/10.1177/0969776405058953>
- Hodgson, Frances C. és Jeff Turner (2003): Participation Not Consumption: The Need for New Participatory Practices to Address Transport and Social Exclusion. *Transport Policy* 10(4): 265–272. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2003.08.001>
- Horton, Frank E. és David R. Reynolds (1971): The Effects of Urban Spatial Structure on Individual Behavior. *Economic Geography* 47(1): 36–48. DOI: <https://doi.org/10.2307/143224>
- Jóvér, Vanda (2023) A New Way to Understand Urban-Rural Relations: Habitus Studies of Rural Places. *Hungarian Geographical Bulletin* 72(1): 75–85. DOI: <https://doi.org/10.15201/hungeobull.72.1.5>
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman és Dominique Joye (2004): Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4): 745–756. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>

- Kaufmann, Vincent (2014): Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica* 8(1): 1–17.
- Kaufmann, Vincent és Ander Audikana (2020): Mobility Capital and Motility. In *Handbook of Urban Mobilities*. Ole B. Jensen, Claus Lassen, Vincent Kaufmann, Malene Freudental-Pedersen és Ida Sofie Gotzsche Lange (szerk.). London: Routledge, 41–47. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781351058759-4>
- Kenyon, Susan, Glenn Lyons és Jackie Rafferty (2003): Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Social Exclusion through Virtual Mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3): 207–219. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1)
- Kiss Réka (2005): Migrációs folyamatok hatása Budajenő társadalmára. In *Utóparaszti hagyományok és modernizációs törekvések a magyar vidéken*. Schwarz Gyöngyi, Szarvas Zsuzsa és Szilágyi Miklós (szerk.). Budapest: MTA Néprajzi Kutatóintézet és MTA Társadalomkutató Központ, 243–255.
- Kwan, Mei-Po (2000): Human Extensibility and Individual Hybrid-Accessibility in Space-Time: A Multi-Scale Representation Using GIS. In *Information, Place, and Cyberspace Issues in Accessibility*. Donald G. Janelle és David C. Hodge (szerk.). Berlin: Springer, 241–256.
- Ladányi János (2012): *Leselejtettek*. Budapest: L'Harmattan.
- Ladányi János és Szelényi Iván (2004): *A kirekesztettség változó formái*. Budapest: Napvilág.
- Larsen, Jonas, John Urry és Kay Axhausen (2006): *Mobilities, Networks, Geographies*. Aldershot: Ashgate.
- Latour, Bruno (1999 [1991]): *Sohasem voltunk modernek*. Budapest: Osiris.
- Lubitow, Amy, Jennifer Rainer és Sasha Bassett (2017): Exclusion and Vulnerability on Public Transit: Experiences of Transit Dependent Riders in Portland, Oregon. *Mobilities* 12(6): 924–937. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1253816>
- Lucas, Karen (2012): Transport and Social Exclusion: Where Are We Now? *Transport Policy* (20): 105–113. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lucas, Karen, Tim Grosvenor és Roona Simpson (2001): *Transport, the Environment and Social Exclusion*. York, UK: Joseph Rowntree Foundation.
- Lucas, Karen, Giulio Mattioli, Ersilia Verlinghieri és Alvaro Guzman (2016): Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences. *ICE Proceedings Transport* 169(6): 353–365. DOI: <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Massey, Doreen (1994): *Space, Place and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Mattioli, Giulio, Karen Lucas és Greg Marsden (2017): Transport Poverty and Fuel Poverty in the UK: From Analogy to Comparison. *Transport Policy* (59): 93–105. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.007>
- Máté Éva, Pirisi Gábor és Trócsányi András (2017): A felszakadozó térszerkezet Magyarországa – Esettanulmány a Dél-dunántúli régióból. In *Tudományköziség és magyarságtudomány a nyelvi dimenziók tükrében: A VIII. Nemzetközi Hungarológiai Kongresszus három szimpóziumának előadásai*. Benő Attila, Gúti Erika, Juhász Dezső, Szo-ták Szilvia, Terbe Erika és Trócsányi András (szerk.). Törökbálint: Termini Egyesület, 196–205.
- Máté Éva és Pirisi Gábor (2019): Rendhagyó dezurbanizáció? Külföldi beköltözők helye és szerepe a Baranyai-Hegyháton. *Településföldrajzi Tanulmányok* 8(2): 79–97.
- McQuoid, Julia és Martin Dijst (2012): Bringing Emotions to Time Geography: The Case of Mobilities of Poverty. *Journal of Transport Geography* (23): 26–34. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.019>
- Méreiiné Berki Boglárka és Malóvics György (2020): Városi deszegregáció, társadalmilag heterogén lakóközösségek, társadalmi tőke – egy hazai városi szegregátum felszámolásának tapasztalatai. *Tér és Társadalom* 34(2): 35–66. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.34.2.3217>
- Molnár Mária (2005): A mindennapi élet konfliktusai Tinnyén a falusi lakosok és az újonnan betelepülők között. In *Utóparaszti hagyományok és modernizációs törekvések a magyar vidéken*. Schwarz Gyöngyi, Szarvas Zsuzsa és Szilágyi Miklós (szerk.). Budapest: MTA Néprajzi Kutatóintézet és MTA Társadalomkutató Központ, 231–241.
- Morley, David (2017): *Communications and Mobility: The Migrant, the Mobile Phone, and the Container Box*. Oxford: Wiley és Blackwell. DOI: <https://doi.org/10.1002/9781119372080>
- Mosselson, Aidan (2020): Habitus, Spatial Capital and Making Place: Housing Developers and the Spatial Praxis of Johannesburg's Inner-City Regeneration. *Environment and Planning A: Economy and Space* 52(2): 277–296. DOI: <https://doi.org/10.1177/0308518X19830970>
- Nemes Gusztáv, Orbán Éva és Tomay Kyra (2022): Meghasadt valóságok – dilemmák a turizmus és a dzsentrifkáció szerepéről a vidék fejlődése kapcsán. *Szociológiai Szemle* 32(1): 88–113. DOI: <https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.2022.1.5>
- Nemes Gusztáv, Tomay Kyra, Sulyok Judit és Orbán Éva (2022): Nekem a Balaton a Riviéra – turisztikai dzsentrifkáció a Balaton-felvidéken a COVID-19 járvány idején. *Tér és Társadalom* 36(2): 99–122. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.36.2.3427>
- Nettleton, Sarah és Judit M. Green (2014): Thinking about Changing Mobility Practices: How a Social Practice Approach Can Help. *Sociology of Health & Illness* 36(2): 239–251. DOI: <https://doi.org/10.1111/1467-9566.12101>

- Németh Krisztina (2020): Marginalizált térből átmeneti térbe. Egy térbeli-társadalmi mobilitási pálya megélt jelentései. *Szociológiai Szemle* 30(2): 50–71. DOI: <https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.2020.2.3>
- Németh Krisztina (2023): Társadalmi tér, fizikai tér és habitus: elméleti csomópontok és kutatási irányok. *Szociológiai Szemle* 33(2): 56–80. DOI: <https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.2023.2.3>
- Nyíró Zsanna és Durst Judit (2022): Rasszizálás mindenekfelett. Az oktatási mobilitás hatása a habitusra. In *A társadalmi mobilitás ára*. Durst Judit, Nyíró Zsanna és Bereményi Ábel (szerk.). Budapest: Gondolat Kiadó és Társadalomtudományi Kutatóközpont.
- Olvera, Lourdes Diaz, Dominique Mignot és Christelle Paulo (2004): Daily Mobility and Inequality: The Situation of the Poor. *Built Environment* 30(2): 153–160. DOI: <https://doi.org/10.2148/benv.30.2.153.54318>
- Priya, Tanu és Andre Uteng (2009): Dynamics of Transport and Social Exclusion: Effects of Expensive Driver's License. *Transport Policy* 16(3): 130–139. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.005>
- Ragadics Tamás (2023): „Ha itt bármi baj lenne, ez a falu egységbe állna.” – Helyi közösségek a magyarországi vidék kistelepülésein. *Századvég* 26(3): 9–36.
- Rechnitzer János, Grosz András és Cszmadia Zoltán (2003): A magyar városhálózat tagozódása az infokommunikációs infrastruktúra alapján az ezredfordulón. *Tér és Társadalom* 17(3): 145–163. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.17.3.905>
- Ren, Fang és Mei-Po Kwan (2007): Geovisualization of Human Hybrid Activity–Travel Patterns. *Transactions in GIS* 11(5): 721–744. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9671.2007.01069.x>
- Rérat, Patrick és Loretta Lees (2011): Spatial Capital, Gentrification and Mobility: Evidence from Swiss Core Cities. *Transactions of the Institute of British Geographers. New Series* 36(1): 126–142. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2010.00404.x>
- Sanchez, Thomas W. (2008): Poverty, Policy, and Public Transportation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 42(5): 833–841. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.01.011>
- Schnell, Izhak és Benjamini Yoav (2001): The Sociospatial Isolation of Agents in Everyday Life Spaces as an Aspect of Segregation. *Annals of the Association of American Geographers* 91(4): 622–636. DOI: <https://doi.org/10.1111/0004-5608.00262>
- Schnell, Izhak és Nasreen Haj-Yahya (2014): Arab Integration in Jewish-Israeli Social Space: Does Commuting Make a Difference? *Urban Geography* 35(7): 1084–1104. DOI: <https://doi.org/10.1080/02723638.2014.929257>
- Sendra, Pablo és Richard Sennet (2020): *A rendezetlenség megtervezése*. Budapest: Pallasz Athéné.
- Sheller, Mimi (2018): Theorising Mobility Justice. *Tempo Social* 30(2): 17–34. DOI: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763>
- Sik Endre (2006): Tőke-e a kapcsolati tőke, s ha igen, mennyiben nem? *Szociológiai Szemle* 16(2): 72–95.
- Timár Judit és Velkey Gábor (2016): The Relevance of the Political Economic Approach: The Interpretations of the Rural in the Migration Decision of Young Women and Men in an Economically Backward Region. *Journal of Rural Studies* 43(4): 311–322. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2015.11.012>
- Tomay Kyra és Berger Viktor (2024a): Inclusion or Exclusion? The Spatial Habitus of Rural Gentrifiers. *Social Inclusion* (12): 1–17. DOI: <https://doi.org/10.17645/si.7787>
- Tomay Kyra és Berger Viktor (2024b): Habitus és térbeliség viszonya a vidéki dzsentrifkáció kapcsán. *socio.hu* 14(2): 129–150. DOI: <https://doi.org/10.18030/socio.hu.2024.2.129>
- Tomay Kyra és Völgyi Bence (2022): Közösség és dzsentrifkáció egy vidéki településen. *Szociológiai Szemle* 32(1): 65–87. DOI: <https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.2022.1.4>
- Tóth Janka, Méreiné Berki Boglárka, Málóvics György, Juhász Judit és Boros Lajos (2017): „Ha csak úgy kiköltöztetjük az embereket, egymás nélkül elvesznek.” Erőforrások, korlátok és ezek térbelisége a roma szegregátumokban lakók számára: egy hazai város példája. *Tér és Társadalom* 31(3): 62–84. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.31.3.2859>
- Urry, John (2003): *Global Complexity*. Cambridge: Polity.
- Urry, John (2007): *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Urry, John (2008): Moving on the Mobility Turn. In *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Weert Canzler, Vincent Kaufmann és Sven Kesselring (szerk.). Aldershot: Ashgate, 13–23.
- Vasárus Gábor, Bajmócy Péter és Lennert József (2018): In the Shadow of the City: Demographic Processes and Emerging Conflicts in the Rural-Urban Fringe of the Hungarian Agglomerations. *Geographica Pannonica* 22(1): 14–29. DOI: <https://doi.org/10.5937/22-16572>
- Vasárus Gábor és Szalai Ádám (2023): Formálódó peremterületek: a szegénység és a jóléti szuburbanizáció egymás mellett élése hazai városok példáján. *Tér és Társadalom* 37(1): 23–48. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.37.1.3476>

- Váradi Monika Mária (2015): A túlélés és a társadalmi betagozódás között: szegénység, kirekesztettség és kapcsolatrendszerek. In *Törésvonalak: Szegénység és etnicitás vidéki terekben*. Virág Tünde (szerk.). Budapest: Argumentum, 45–68.
- Váradi Monika Mária és Virág Tünde (2014): A térbeli kirekesztés változó mintái vidéki terekben. *Szociológiai Szemle* 25(1): 89–113.
- Váradi Monika Mária, Durst Judit, Fehér Katalin, Németh Krisztina és Virág Tünde (2017): Kényszerű mobilitás: migrációs utak hátrányos helyzetű vidéki terekben. *socio.hu* 7(3): 25–46. DOI: <https://doi.org/10.18030/socio.hu.2017.3.25>
- Vigvári András (2022): A külterületi zártkertek benépesülése a lakhatási válság árnyékában. *Szociológiai Szemle* 32(1): 145–168. DOI: <https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.2022.1.7>
- Vigvári András (2023): *Zártkert-Magyarország. Átmeneti terek a nagyvárosok peremén*. Budapest: Napvilág.
- Virág Tünde (2005): Az etnikai szegregáció változatai. In *Roma szegregációs folyamatok a cserhádi és dél-baranyai kistérségekben*. Baranyi Béla (szerk.). Budapest: Gondolat és MTA Etnikai-nemzeti Kisebbségkutató Intézet, 84–132.
- Virág Tünde (2007): Migrációs folyamatok az aprófalvakban. In *Közösségtanulmány. Módszertani jegyzet*. Kovács Éva (szerk.). H. n.: Néprajzi Múzeum és PTE-BTK Kommunikáció- és Médiatudományi Tanszék, 134–146.
- Virág Tünde (2008): Változó gazdasági-társadalmi kapcsolatok egy cigányok lakta faluban. *Szociológiai Szemle* 18(1): 60–77.
- Virág Tünde (2017): A cigányfalu mint jelenség és értelmezési keret. *Replika* 104(4): 45–62.
- Wang, Donggen, Fei Li és Yanwei Chai (2012): Activity Spaces and Sociospatial Segregation in Beijing. *Urban Geography* 33(2): 256–277. DOI: <https://doi.org/10.2747/0272-3638.33.2.256>
- Zsinka Flóra (2023): A szegénység csapdái – Időperspektíva és térhasználat mélyszegénységben élő nők habitusában. *Tér és Társadalom* 37(2): 36–61. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.37.2.3467>

A tanulmány „A vidéki dzsentrifikáció szerepe a településfejlődésben” című (FK-138098) projekt keretében az Innovációs és Technológiai Minisztérium Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával készült el.

Zsinka Flóra

PHD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem – Demográfia és Szociológia Doktori Iskola