

XXX.

Országos Urbanisztikai Konferencia

Program- és absztraktfüzet

2024.11.14.

Flashback Studio

1033 Budapest, Bogdáni út 1.

A konferencia programja

8.00 - 8.30

8.30 - 9.15

9.15 - 10.15

10.15 - 10.45

10.45 - 12.15

12.15 - 13.15

13.15 - 14.30

14.30 - 15.30

15.30 - 16.00

16.00 - 17.10

17.10 - 18.30

18.30 - 19.00

19.00 - 20.00

Regisztráció & kávé

Köszöntők

Plenáris előadások

Kávészünet

Szekcióelőadások

Ebéd

Plenáris kerekasztal

Szekcióelőadások

Kávészünet

Szekcióelőadások

Szekcióelőadások

Záró plenáris és díjátadó

Sörköstoló



Plenáris megnyitó



Első blokk
8:30-10:15



Aquincum terem



Moderátor:
Bogdán Gergely



Köszöntők

Teveli-Horváth Dorottya & Szöllőssy Anita
alapítók, Urbavis

Salamin Géza
elnök, Magyar Urbanisztikai Társaság

Plenáris előadások

Karácsony Gergely
főpolgármester, Budapest

Mayer Gábor
területfejlesztési államtitkár, KTM

Erő Zoltán
fővárosi főépítész, Budapest Főváros

Salamin Géza
elnök, Magyar Urbanisztikai Társaság

Pusztai-Nagy Dorottya
szolgáltatásfejlesztési vezető, LIVING

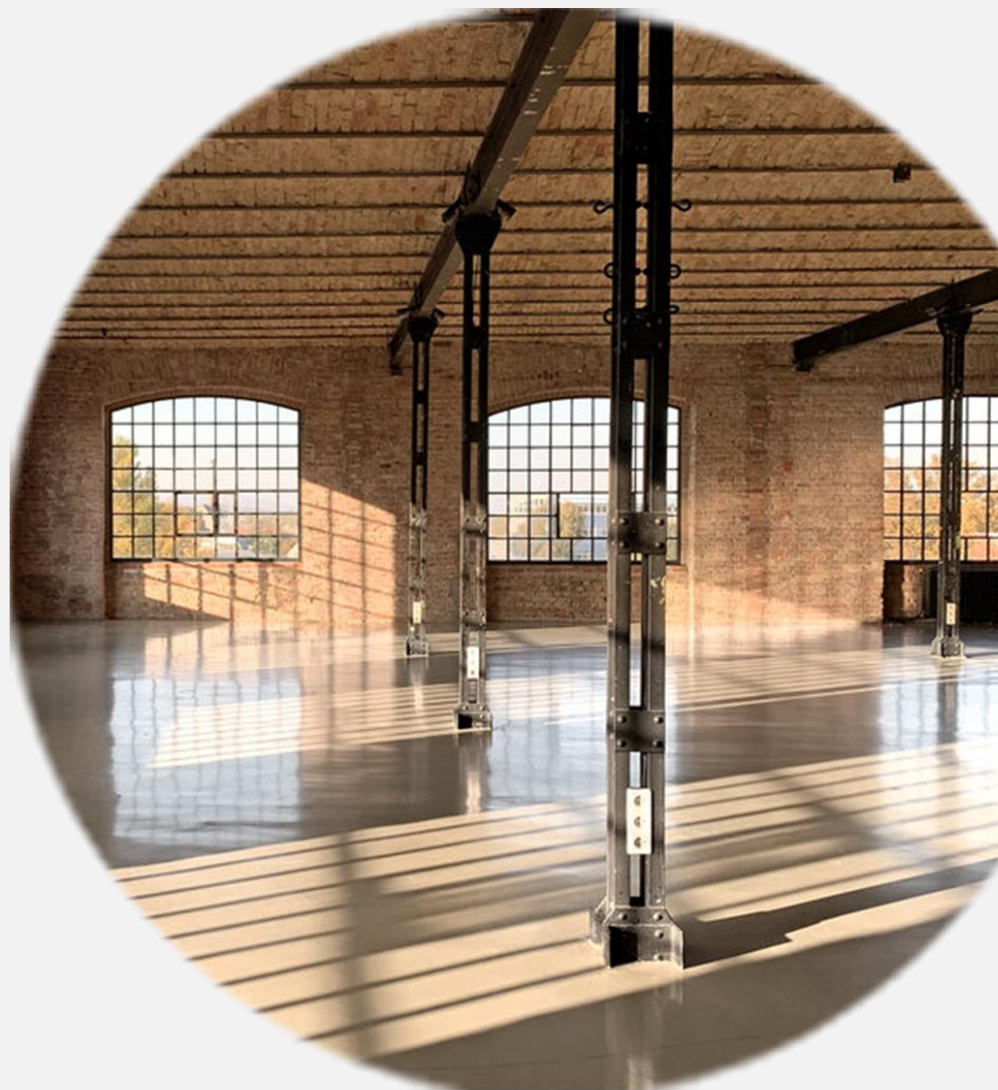
Takács Ágnes
projektfejlesztési vezető, SolServices Kft



Plenáris leírás

A jubileumi, XXX. Országos Urbanisztikai Konferencia első blokkjában először Salamin Géza, a Magyar Urbanisztikai Társaság elnöke, majd ezt követően Teveli-Horváth Dorottya és Szöllőssy Anita, az Urbavis alapítói fogják köszönteni a résztvevőket.

A rövid köszöntéseket követően gondolatébresztő plenáris előadásokat hallgatunk meghívott vendégeinktől, Karácsony Gergely főpolgármestertől, Mayer Gábor államtitkártól, illetve Erő Zoltán fővárosi főépítésztől. A délelőtti plenáris blokk második szakaszában Salamin Géza, Pusztai-Nagy Dorottya, illetve Takács Ágnes fognak felszólalni.

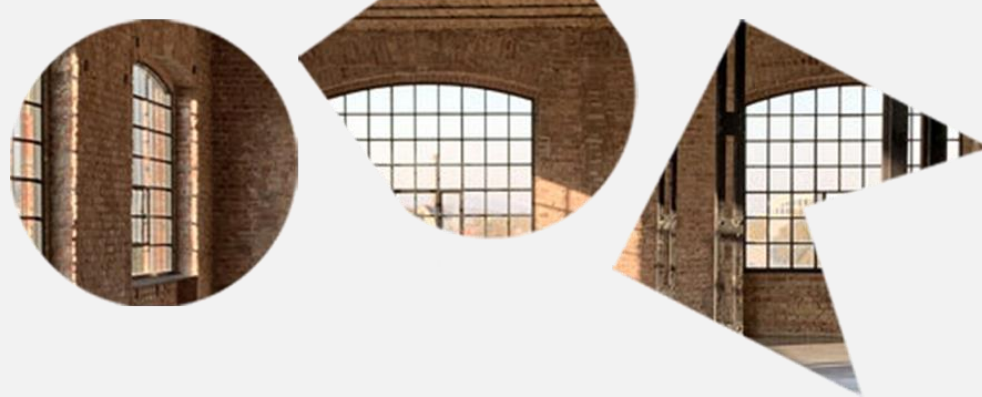


Dr. Lieszkovszky József Pál

Az igényvezérelt közlekedési rendszerek alkalmazása a városi és a vidéki terekben

Az igényvezérelt közlekedési formák (DRT – Demand Responsive Transport) létrehozatala óta az a gondolat áll ezen rendszerek mögött, hogy miképp lehetne hatékonyabb módon a közforgalmú közlekedési kínálatot a tényleges kereslethez igazítani olyan ritkán lakott városi és vidéki térségekben, ahol a közlekedési igény mindig is alacsony volt. Ráadásul sok esetben – főképp a vidéki térségekben – a marginalizált helyzetben lévő társadalmi csoportok élnek nagy arányban azokon a településeken, ahol a közforgalmú közlekedési kínálat alacsony; így a DRT rendszerek a közlekedési eredetű szegénység és a közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettség problematikájára is megoldásként szolgálhatnak.

Az előadás során többek között az alábbi kérdésekre keressük a válaszokat: Mikor és hol jöttek létre az első DRT szolgáltatások? Hogyan és milyen formában tudják helyettesíteni vagy kiegészíteni a meglévő fix, menetrendszerinti közforgalmú közlekedési rendszereket? Milyen hasonlóságok és különbségek tapasztalhatók a városi és a vidéki megjelenési formái között? Hol kerülnek DRT megoldások Magyarországon alkalmazásra, s még hol lehetne ilyeneket megvalósítani?



Boros Lajos - Börzsey Barnabás - Faragó Zsombor - Kriska Olivér - Lőkös Mihály - Szkalisity András - Tráser Nándor Zoltán - Nagy Gyula

Tényleg minden rolleres szabálytalan? - A szegedi rollerhasználat longitudinális vizsgálatának eredményei

Napjaink talán legtöbb vitát kiváltó mikromobilitási eszközei az elektromos rollerek, amelyekkel jelenleg tanulják az együttélést a közlekedők. A közbeszédben elterjedt, hogy sok a rolleres érintettség a sérüléssel járó balesetekben, ennek oka pedig, hogy a felhasználók a szabályokat figyelmen kívül hagyják. Vizsgálatunk célja, hogy e vélekedés igazságtartalmát vizsgáljuk: valóban így van-e ez, illetve, hogy a saját, vagy a bérelt rollereket használók a szabálytalanabbak? A kutatás színtere Szeged, ahol kifejezetten sok a rolleres a terepviszonyok, az úthálózat, az egyetemváros jelleg miatt. A vizsgálat a terepi megfigyelésre, forgalomszámlálásra épült. Az eredményeink azt mutatják, hogy a rollerhasználat a körülményektől függetlenül jellemző: még esős időben is egy átlagos órában 15 rolleres volt. Hangsúlyos a saját tulajdonú rollerek használata: minden Lime-használóra több mint 3 saját e-rolleres jut. A legmagasabb szabálytalansági- és konfliktus arány a Lime-osok körében volt. A rögzített 791 rolleres 31 alkalommal került konfliktusba és 163 esetben szabálytalankodott. A jelenlegi KRESZ-ben sem egyértelmű, hogy hol kellene közlekedniük a rollereseknek – ez önmagában jelentős konfliktusforrás. A legtöbb szabálytalanságot és konfliktust a járdán hajtók okozták. A leggyakoribb szabálytalanság a zebrán áthajtás és a ketten egy rolleren utazás volt.

