

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



Agglomerációs kihívások, attitűdök, fenntartható közlekedésfejlesztés és várostérségi igazgatás / 2



Ötödik blokk/2
17:10-18:30



Aquincum terem



Bodor Ádám;
Nagy Zsombor



Szekció előadások

Dr. Lieszkovszky József Pál: Az igényvezérelt közlekedési rendszerek alkalmazása a városi és a vidéki terekben

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

Virág Benedek: Közösségi kerékpártárolók kialakítása üresen álló helyiségekben

Simon Dániel: Agglomerációs városközpont és szociális lakószövet

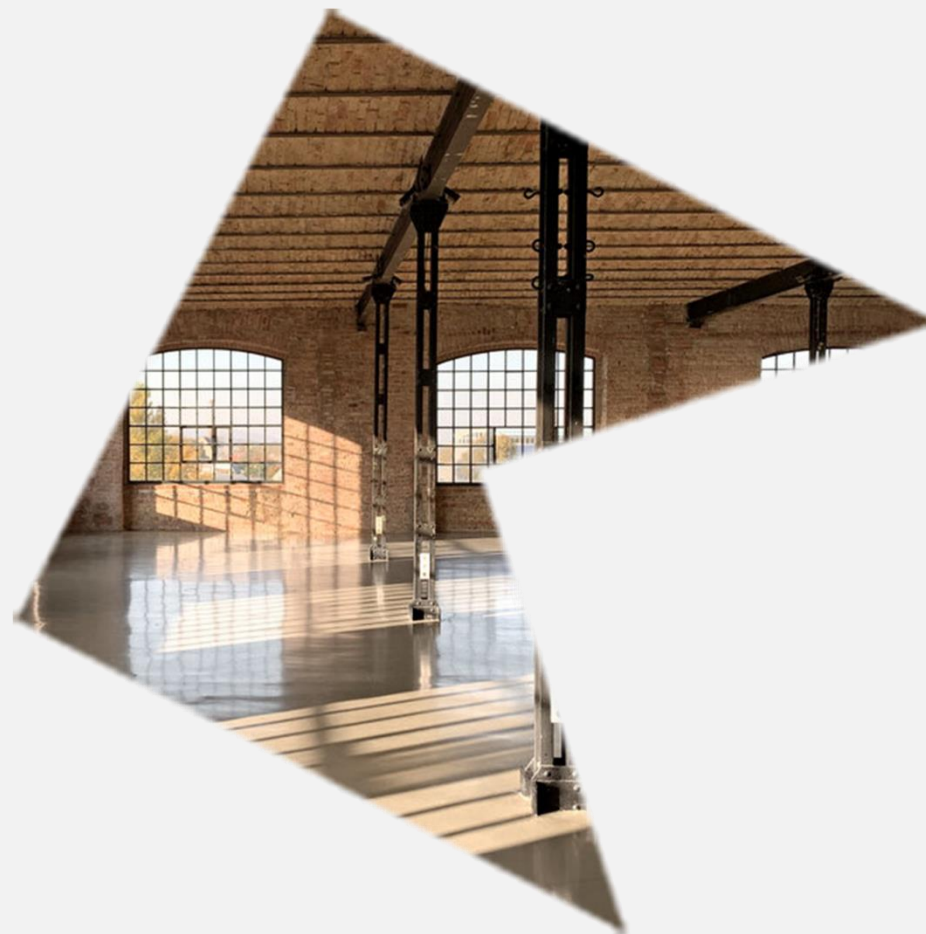
Kérdések & válaszok



Szekcióleírás

A fenntartható közlekedésfejlesztés kihívásaival egyaránt szembesülünk agglomerációs és települési léptékben is. A szekcióban ezekből a dilemmákból és az arra adott válaszokból mutatunk be egy csokrot, nemcsak közlekedésfejlesztési, hanem urbanisztikai szempontokat egyaránt érintve.

A szekció második felében városaink, településeink fenntartható közlekedésével foglalkozunk, olyan kérdéseket érintve, mint az igényvezérelt közlekedés, a mikromobilitás, vagy épp az innovatív kerékpártárolási megoldások. A szekciót rövid, interaktív beszélgetéssel zárjuk arra a kérdésre keresve a választ, melyek lennének azok a kérdések, amikkel a közlekedéstervezésnek és a kapcsolódó kutatásnak aktívabban kellene foglalkoznia.

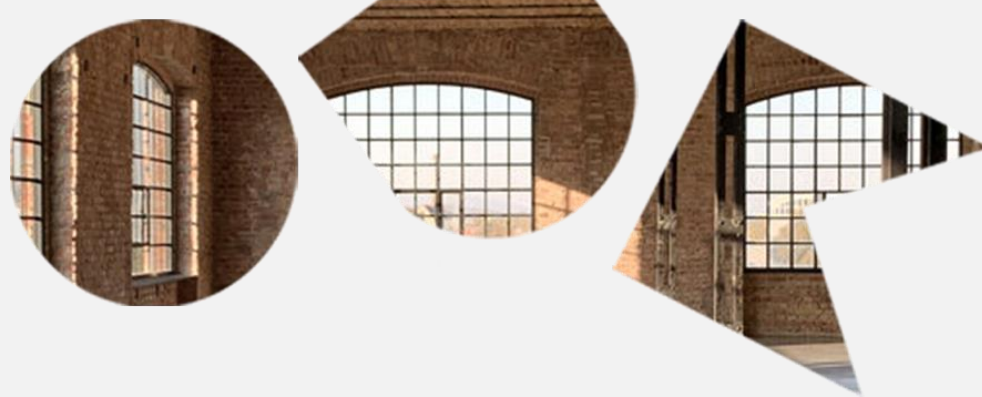


Dr. Lieszkovszky József Pál

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.

