

Jövőkutatás alapú analitikus tervezés

„....míg korábban azt gondoltuk okos embernek aki látta a jövőt és ki tudta számítani a jövőhöz tartó folyamatokat, addig ma az okos ember látja, hogy a jövő kiszámíthatatlan, mégis tud alkalmazkodni, mert tudása konvertálható más-féle, az éppen aktuális tudásra”.

(Mérő László: A homo informaticus evolúciója” című előadása, 2025)

A közlekedésben:

a konvertálható tudás = konvertálható eszközrendszer

Zavar a közlekedés jövőjét illetően

Virtuális tér, kontra közlekedési tér

- NO TRAFFIC – Maradj otthon





Mítoszok:

- Internet: az esélyegyenlőség kovácsa
- Közösségi média: a demokrácia megteremtője
- Mesterséges Intelligencia: az egyetemes tudás letéteményese

Túlzott teher és elvárás az informatikán

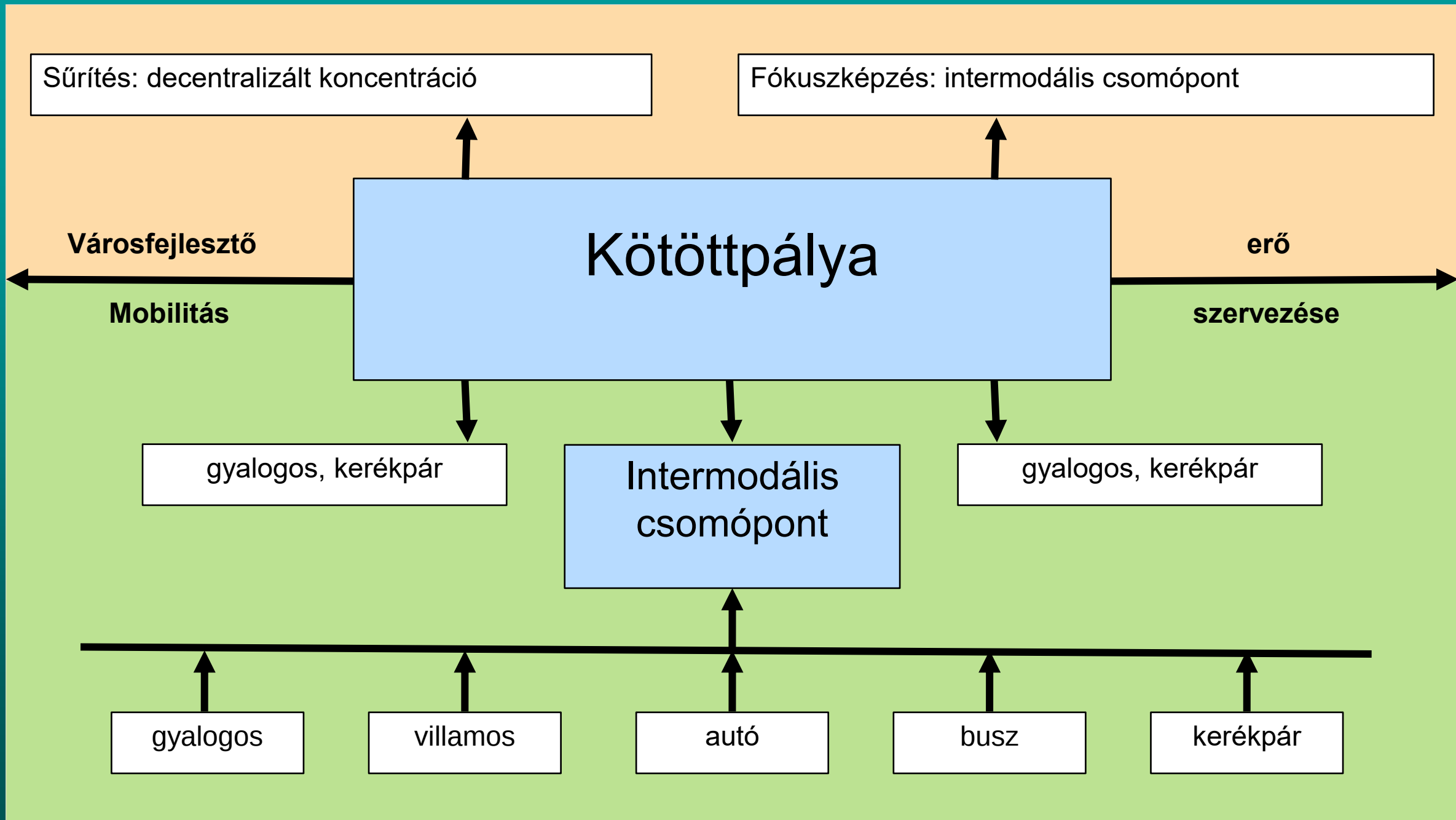
- Soltész Attila (Infótér elnök): *Az információs társadalom nem tudta megoldani a társadalom mély problémáit.*
- Dávid-Barrett Tamás (Oxford egyetem viselkedéskutató): *Az új technológiák a hagyományos kollektív buborékokat egyéni, lokális buborékká szakítják.*

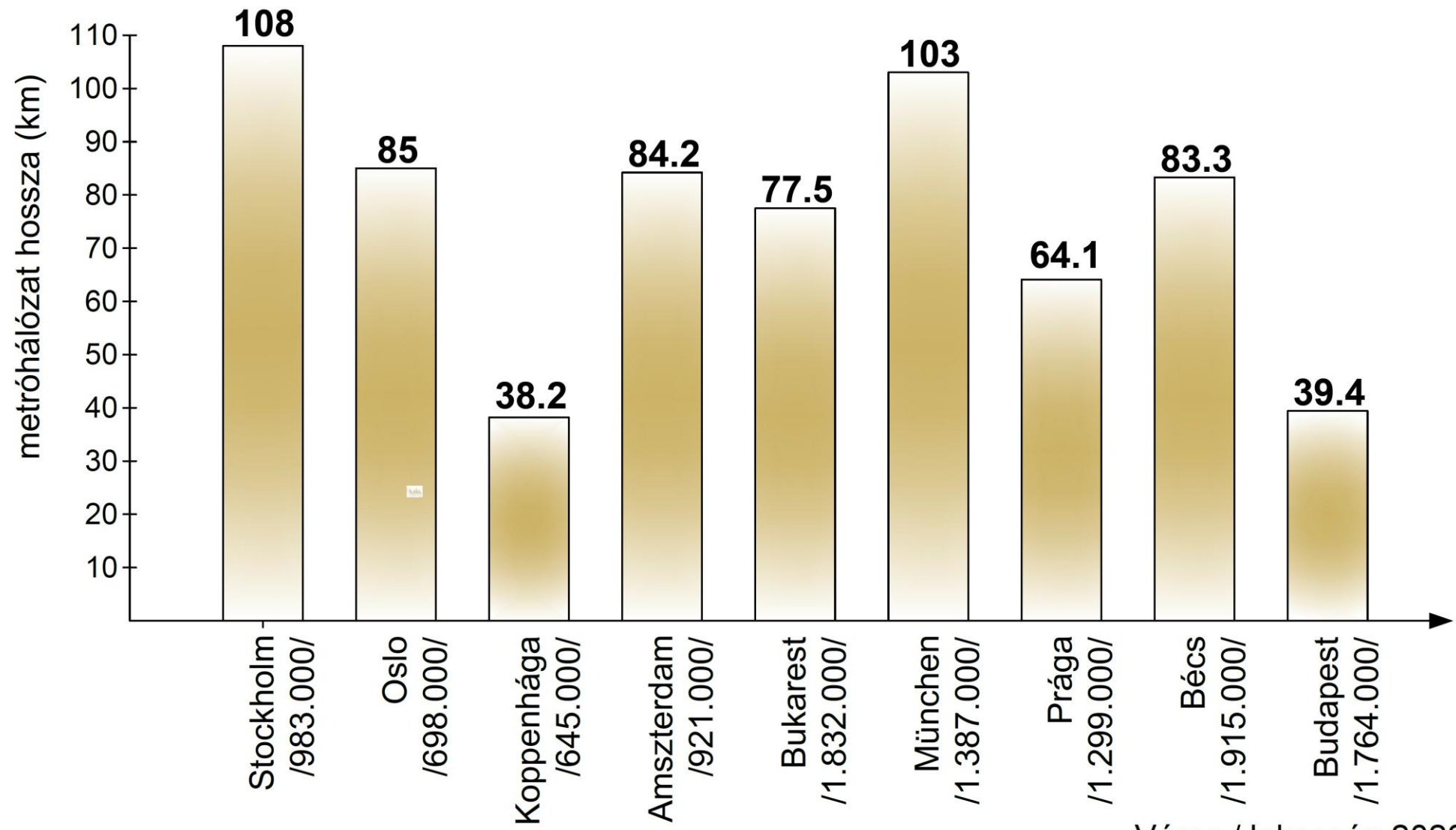
A közlekedés által okozott problémákat a már amúgy is repedezett társadalmi szövet további szakadásával orvosolni hiba.

- Stumpf-Bíró Balázs (összeomláskutató): *Az emberek szeretnek végtelenül leegyszerűsített, egybites üzenetekben gondolkodni.*

Ne autózz!

A bizonytalanság terhében, a városlakónak,
a megbízhatóan működtetett város nyújt
stabilitást és biztonságot.





Város / lakosság 2020



Analitikus tervezés

Célkeresztben a vonzáskörzetek

Foglalkoztatottak budapesti ingázás (1.000 főre kerekítve)

Budapestre

Pest megyéből: 257.000 fő

Összesen: 399.000 fő

Budapestről

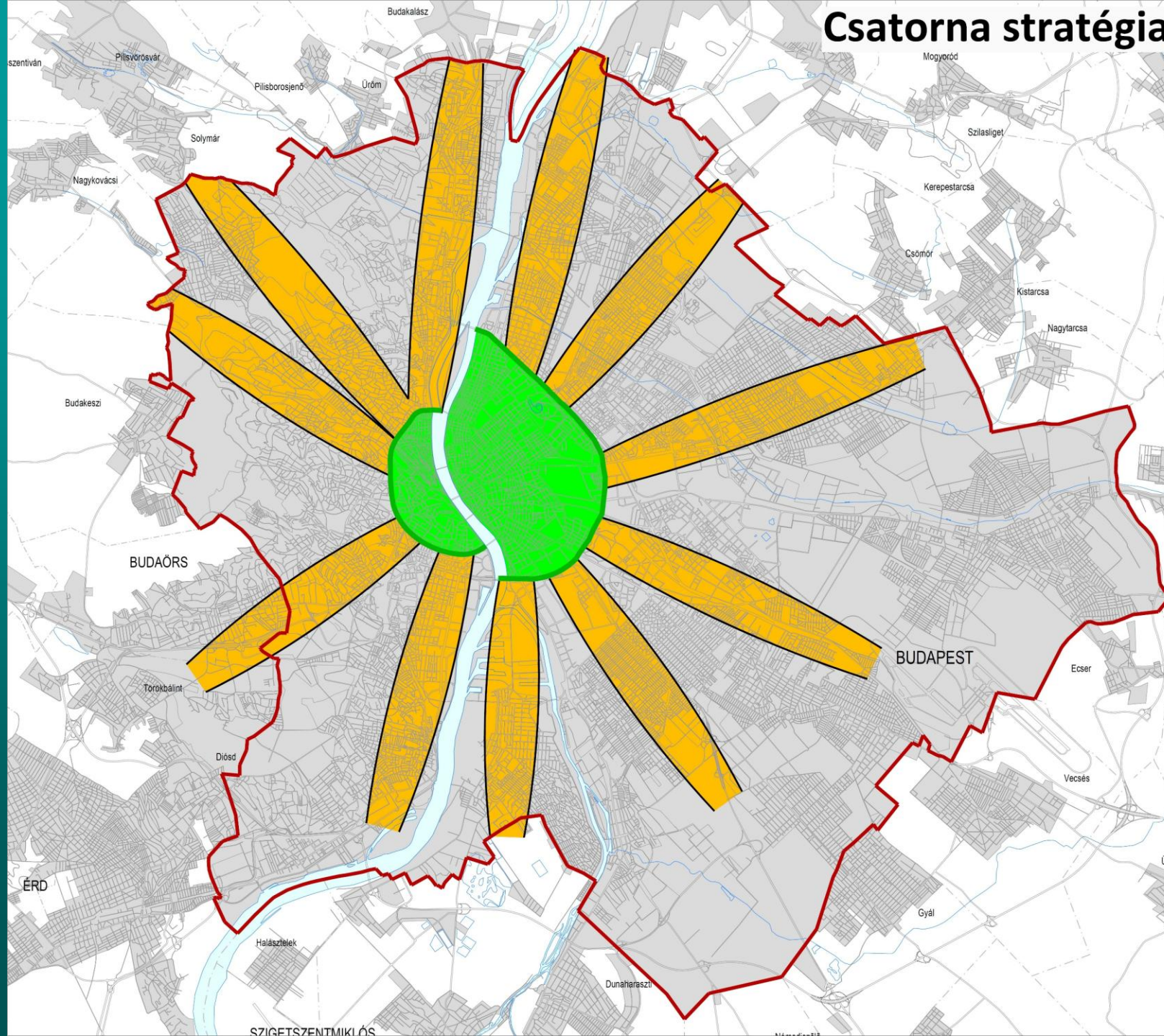
Pest megyébe: 62.000 fő

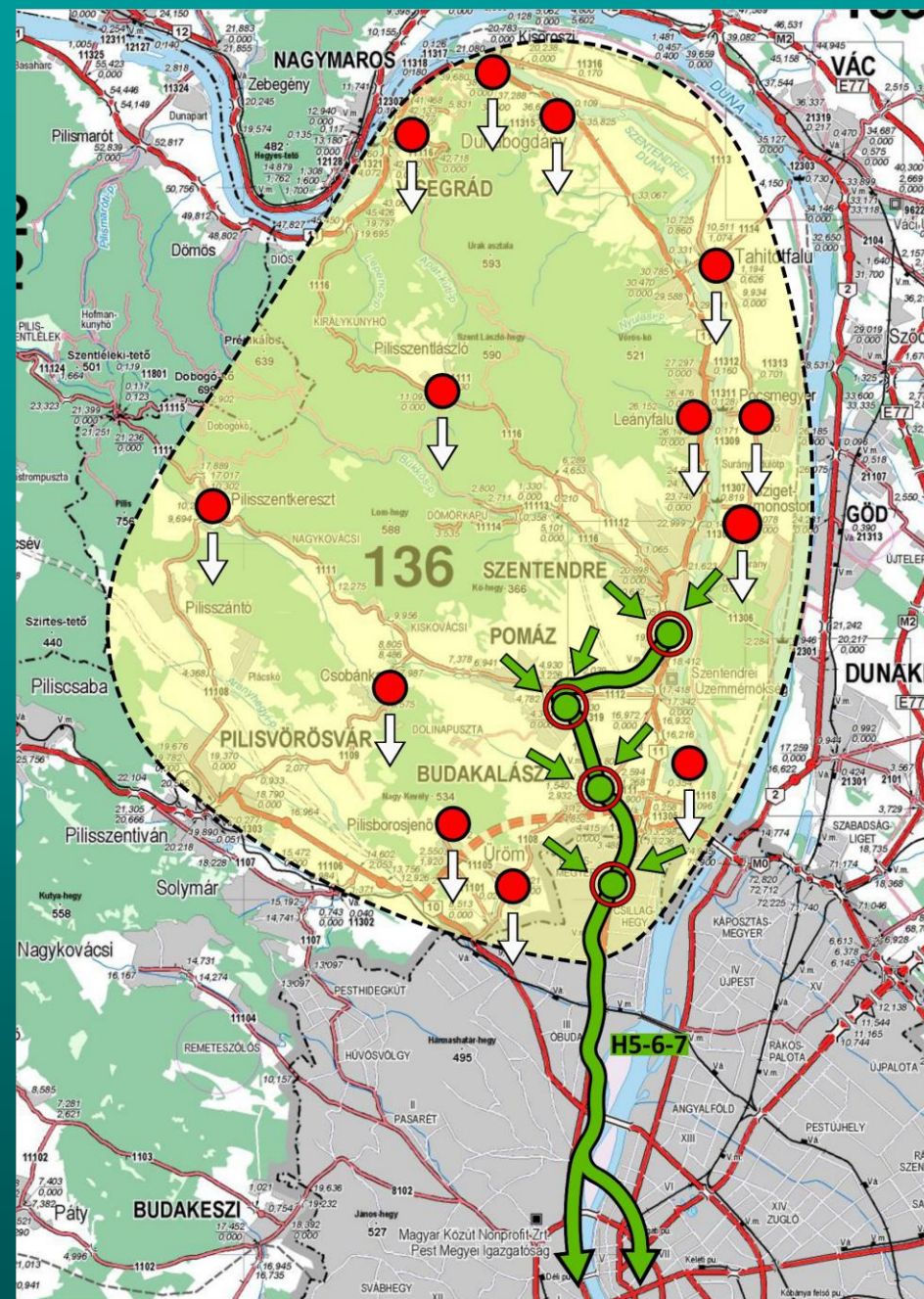
Összesen: 81.000 fő

(KSH-BFVT 2022)

- **a budapesti városrégió** egy szervesen összekapcsolt gazdasági- társadalmi- térszerkezeti egység

Csatorna stratégia





Észak-budai csatona

Észak- budai agglomeráció (16 település)

- lakónépesség: 101.642 fő
- aktív (munkavállaló) népesség: 47.840 fő
- helyben foglalkoztatott: 17.845 fő
- Budapestre jár dolgozni: 23.343 fő

- Budapestre ingázik:	30.543 fő
= közösségi közlekedéssel:	4.263 fő
= autóval:	13.956 fő
= kerékpárral:	310 fő
= motorral:	99 fő
= egyéb:	11.915 fő



A stratégiai beavatkozások lépcsői:

- Az indokolt utazások számának csökkentése
- Az indokolt utazások fenntartható módválasztása
- Az autóval kezdett, indokolt utazások vonzó módváltása

Analizálás:

- településszerkezeti adottságok
 - = szétterülés, központ nélküliség
- közlekedésszerkezeti adottságok
 - = korszerűtlen, évtizedek óta változatlan
- népesség összetétele
 - = életviteli, mobilitási szokások nem ismertek

Beavatkozási stratégia

- Érintett célcsoportok azonosítása
- Utazási lánc azonosítás
- **Eszközhasználati beavatkozási** pontok (hierarchia):
 - = utazás kiindulása, eszközváltási pont, kordonvonalak, utazási cél
- „- Lágy” befolyásolási eszköztárának meghatározása
- Szabályozási eszköztár azonosítása
- Infrastruktúrafejlesztési feladatok
- Rendszerszintű monitoring

Mobilitást befolyásoló tényezők

- korösszetétel
- családi állapot
- képzettség
 - munkahelyi adottságok
 - mobilitási szokások
- *eszközkínálat*

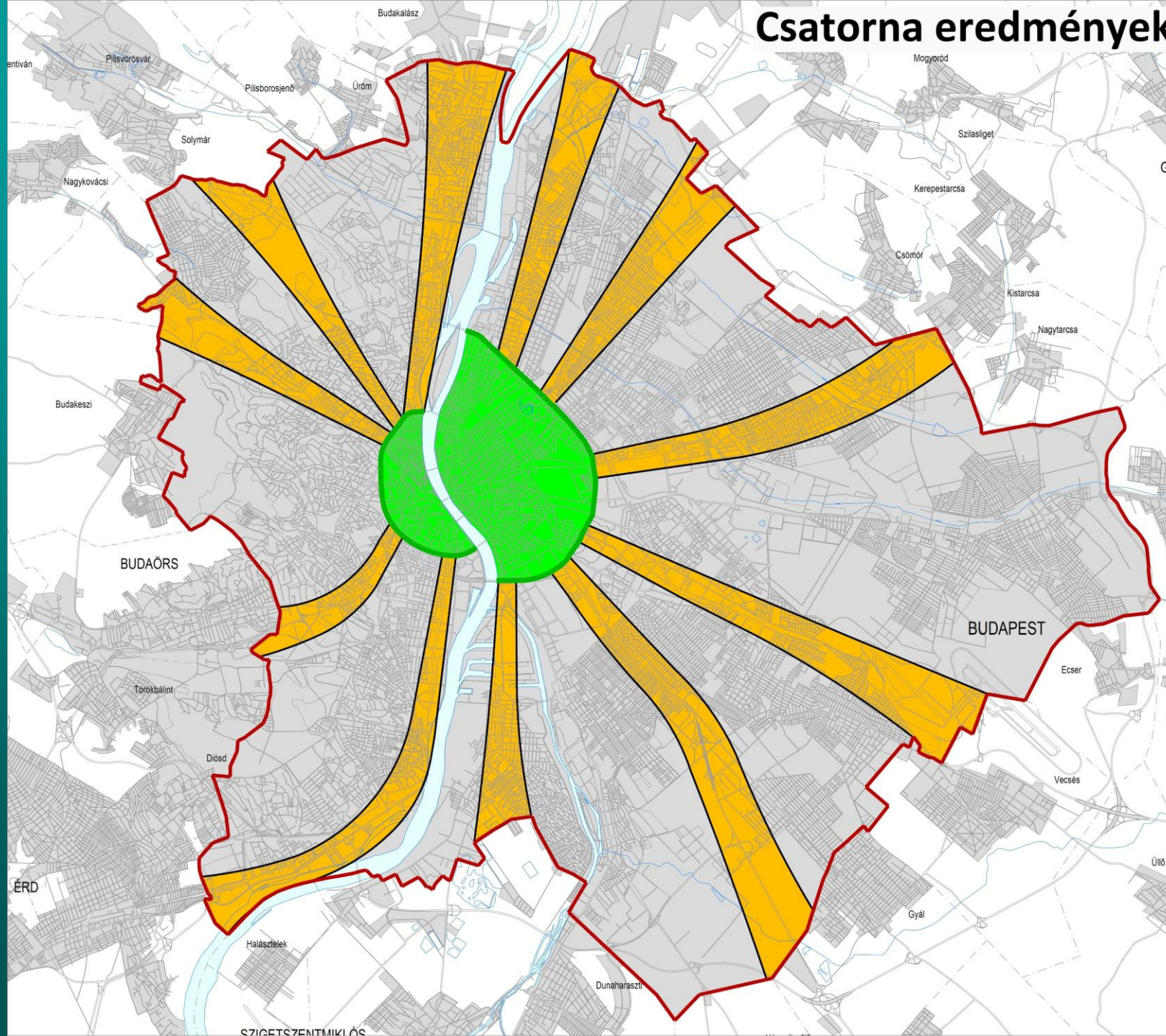
Állandó elemek eszköztára:

- H5 HÉV helyett ÉDVE
- Szentendre és Pomáz intermodális
- Városhatár új intermodális

Változó elemek eszköztára

- Kerékpárhálózat
- Volán viszonylatok
- Shuttle járatok
- P+R parkolók
- Információs rendszer

Csatorna eredmények



Tervezhető-e a mobilitás?

KÖSZÖNÖM A FIGYELMÜKET!

