Il processo di partecipazione sul trasporto pubblico locale nella Valbisagno

Politiche di regolazione della mobilità e circolazione promiscua

maggio 2011

Premessa

Le risultanze del processo di partecipazione hanno, in estrema sintesi, evidenziato:

- consenso pressoché totale sulla realizzazione di un tram in sponda destra come unica soluzione credibile all'esigenza di mobilità della Valbisagno;

- significativo consenso a soluzioni di tracciato che agevolino l'utilizzo della tramvia e la riqualificazione dei quartieri;

- ripetute **preoccupazioni** relativamente a:
    - penalizzazione delle attività commerciali;
    - modalità e tempi di cantierizzazione;
    - realizzazione in tempi certi.

Come operare: progetto preliminare

Partendo dalle indicazioni raccolte durante il percorso partecipato, attivare un progetto preliminare che arrivi a delineare con un maggiore livello di dettaglio la “idea tranvia”.

Il progetto dovrà essere accompagnato da un continuo confronto con cittadini, stakeholder, commercianti, in totale analogia con esperienze fatte in altre città europee.

Obiettivi:

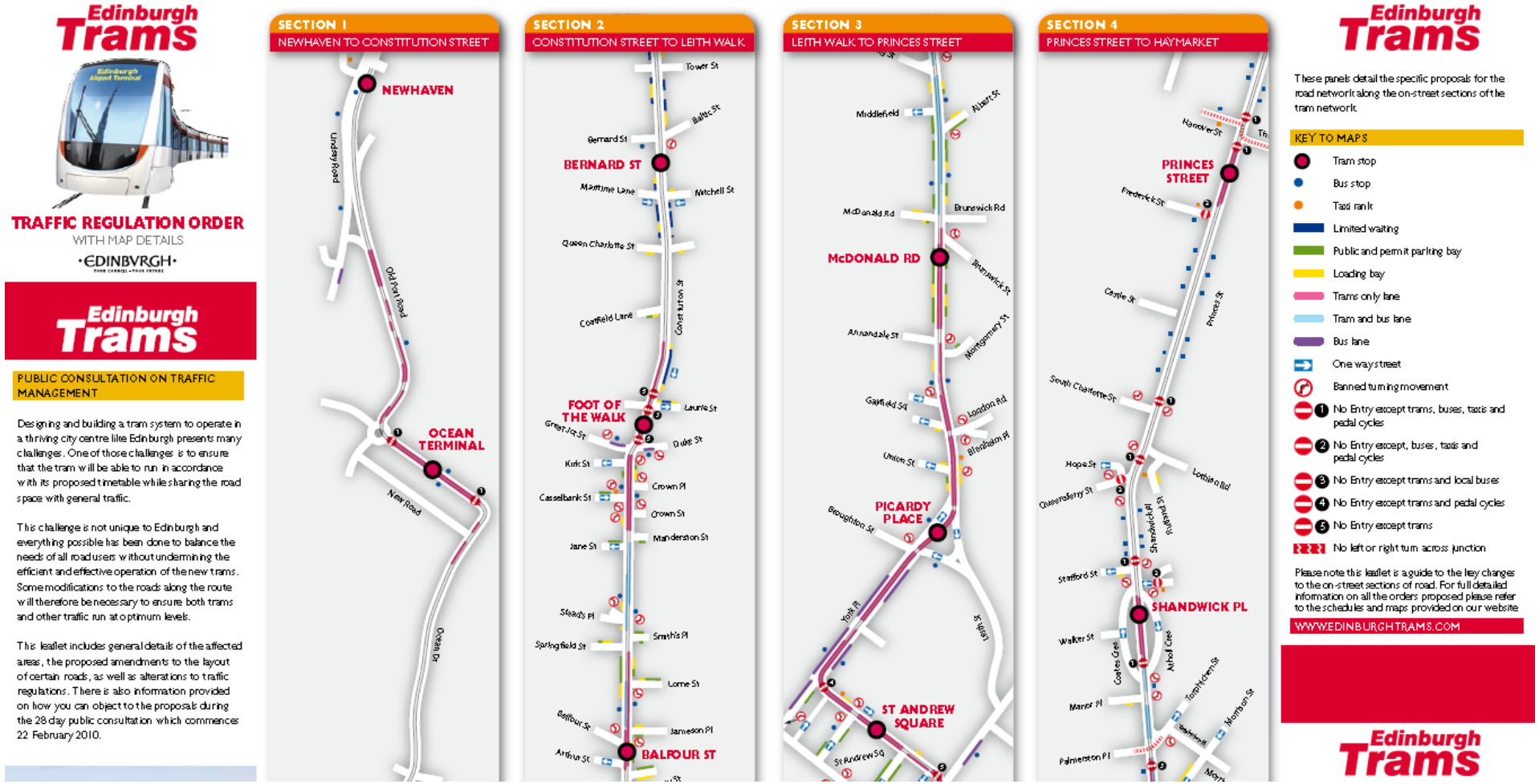
- addivenire a un livello di dettaglio maggiore su tutti gli aspetti dell’opera;
- ottenere di conseguenza una pressoché totale “accettazione dell’opera”;
- acquisire gli elementi tecnico-economici di supporto alla individuazione di fonti di finanziamento pubbliche o private.

Il confronto con cittadini e soggetti interessati, comprende tra l’altro:

- individuazione delle criticità puntuali: accessi privati, interazione con le attività degli esercizi commerciali, rilocalizzazione di parcheggi e aree di carico-scarico, posizionamento fermate, **politiche di regolazione**, ecc. ;
- costruzione di uno o più scenari e validazione mediante simulazioni di traffico.

Con un processo ricorsivo dei due punti precedenti si arriva a determinare lo scenario finale, auspicabilmente largamente condiviso.

Traffico promiscuo e politiche di regolazione: una esigenza diffusa, l'esempio di Edimburgo



PUBLIC CONSULTATION ON TRAFFIC MANAGEMENT

Designing and building a tram system to operate in a thriving city centre like Edinburgh presents many challenges. One of those challenges is to ensure that the tram will be able to run in accordance with its proposed timetable while sharing the road space with general traffic.

This challenge is not unique to Edinburgh and everything possible has been done to balance the needs of all road users without undermining the efficient and effective operation of the new trams. Some modifications to the roads along the route will therefore be necessary to ensure both trams and other traffic run at optimum levels.

This leaflet includes general details of the affected areas, the proposed amendments to the layout of certain roads, as well as alterations to traffic regulations. There is also information provided on how you can object to the proposals during the 28 day public consultation which commences 22 February 2010.

PUBLIC CONSULTATION

Public Consultation begins 22nd February 2010 for 28 days

Drawings of the changes being promoted by the City of Edinburgh Council can be examined at the City Chambers, High Street, Edinburgh from 22 February to 20 March between the hours of 9:30 am and 3:30 pm Mondays to Fridays. Drawings will also be available for the duration of the consultation at the following public libraries:-

- Central Library, George IV Bridge, Edinburgh
- Portobello Library, 14 Rosefield Avenue, Portobello
- Leith Library, 28-30 Ferry Road, Leith
- Wester Hailes Library, 1 Westside Plaza, Edinburgh
- Blackhall Library, 56 Hillhouse Road, Edinburgh
- McDonald Library, Leith Walk, Edinburgh
- Morningside Road Library, 184 Morningside Road, Edinburgh

An exhibition, staffed by experts on the TRO process will also run from 22 February until 20 March 2010 at the City Chambers reception. This will be open from 11am - 3pm Monday - Saturday with extended opening to 7pm on Thursdays.

WHAT ARE THE BENEFITS OF TRAMS?

- Faster journey times
- Less congestion = less pollution & noise
- Integrated network with Lothian Buses – same affordable fare on both
- Easy, level boarding
- Comfortable and smooth journey
- Safer – inspector plus driver
- Looks great
- City Centre to airport in 20 mins

THEY'RE GOOD FOR EDINBURGH

- Better transport is essential to move our growing population around
- Trams are environmentally friendly
- Making the city more accessible, connecting Edinburgh Airport terminal to Newhaven via the West End, City Centre and Leith
- Reliably and quickly connect Scotland's busiest airport, supporting businesses and tourism
- Bringing people into the city centre for business, retail and leisure

TRAFFIC REGULATION ORDER – THE PROCESS

A Traffic Regulation Order, or TRO, is the legal tool necessary to regulate the road network. Amendments to the current TRO for the city must be made to allow the tram to run on the road network.

Each area of the city has its unique challenges and each section has been looked at in detail. Examples of proposed changes include: altering turns; creating new tram only, and tram and bus only sections; and introducing new parking and loading arrangements.

Many of these changes are necessary for operational and safety reasons, for example tram only areas are required at all tram stops. Also, for safety reasons the Office of Rail Regulations (ORR) state that general traffic can only cross tram tracks under traffic signal control. This means that unless a junction is signal controlled, traffic can only turn left-in and left-out from the side-road to ensure that there is no conflict with the tram.

The main changes planned for the on-street sections of the route from Newhaven to Haymarket are detailed overleaf.

The proposals have been subject to a rigorous review process that has included extensive consultation with the emergency services and bus operators as well as a previous informal public consultation in 2008. There have also been hundreds of hours of traffic modelling undertaken to ensure the plans are the best solution for those using the city's streets.

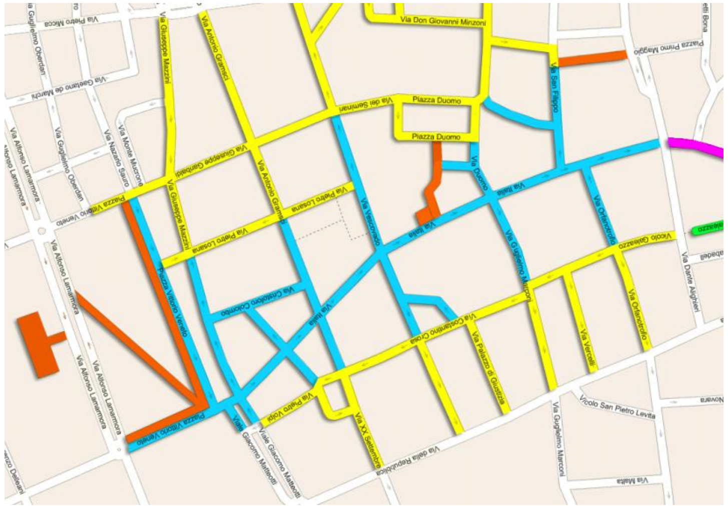
Politiche di regolazione con l'obiettivo molteplice di riqualificare urbanisticamente, garantire il regolare esercizio della linea tranviaria e consentire la circolazione locale

Porte

La porta è un dispositivo di moderazione del traffico che segna l'ingresso da una strada urbana principale ad un ambito residenziale oppure che delimita zone residenziali con caratteristiche differenti

Attraversamenti rialzati

L'attraversamento pedonale rialzato persegue il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e di ridurre la velocità dei veicoli in transito



Stanza di traffico

La regolazione di aree di pertinenza locale può essere gestita mediante la creazione di circuiti atti a permettere il normale accesso alle attività commerciali ed alle pertinenze private

Preferenziamento del mezzo pubblico

Attraverso una gestione integrata del sistema tranviario e di semafori intelligenti è possibile mantenere la regolarità dell’esercizio senza penalizzare il traffico privato