

COISÍOCHT, ROTHÁÍOCHT AGUS BRÚ TRÁCHTA:

15

FHÍRIC GHASTA DO CHINNTEOIRÍ



Fuair tionscadal FLOW de chuid CIVITAS maoiniú ó chlár Horizon 2020 de chuid an Aontais Eorpach ar son taighde agus nuáil faoi chomhaontú deontais Uimh. 635998

Cén tionchar a bhíonn
ag bearta coisíochta agus
rothaíochta ar an mbrú
tráchta uirbeach?

Réamhrá



Más mian leat scéimeanna coisíochta agus rothaíochta a thabhairt isteach, ach go bhfuil inní ort go gcuirfear leis an mbrú tráchta, beidh na Fíricí Gasta FLOW ina gcabhair duit.

Is cúis mhór inní é an brú tráchta dúinn go léir, cinnteoirí áitiúla go háirithe, agus iad ag plé le dúshlán éagsúla – amhail caighdeán na beatha, sábháilteacht ar bhóithre agus caighdeán an aeir sa cheantar acu.

Fuaireamar amach ó suirbhé FLOW¹ gur cúis inní do bheagnach leath de na cinnteoirí polaitíochta agus riaracháin é an brú tráchta agus scéimeanna coisíochta (41%) agus rothaíochta (48%) á dtabhairt isteach acu. Ach rud iontach go leor, fiú na cinnteoirí a bhfuil inní orthu go méadófar an brú tráchta, glacann an chuid is mó acu (84% i gcás coisíochta agus 75% i gcás rothaíochta) scéimeanna den sórt sin ar aon nós – ag féachaint do na tairbhí éagsúla a bhaineann leis an ngluaiseacht ghníomhach sin.

Ach tá inní orthu fós faoin mbrú tráchta agus faoin gcaoi a nglacfaidh muintir na háite le scéimeanna nuá, má chreideann siad go gcuirfear leis an mbrú tráchta. Ní thuigtear i gcónaí go laghdóidh an choisíocht agus an rothaíocht an brú tráchta sa chathair. Cuidíonn na modhanna taistil sin le spás a chur ar fáil ar na bóithre agus an sreabhadh tráchta a fheabhsú – do chách.

An dóigh inár féidir le coisíocht agus rothaíocht cuidiú le brú tráchta inár gcathracha a laghdú

¹ Leis an Suirbhé Bonnlíne ar Chinnnteoirí a rinne FLOW, tugtar léargas ar thuairimí na gcinnteoirí (idir riarthóirí agus ionadaithe tofa) ar fud na hEorpa. Fuarthas 79 freagairt bhaill ó chinnnteoirí ar fud na hEorpa.

Fíricí Gasta FLOW

Cad a tharlaíonn nuair a chuirtear lána rothar in áit lána carr? Nó má thugann tú níos mó ama agus spás do choisithe bóthar gnóthach a thrasnú? Sin a rinne roinnt cathracha, agus seo iad na torthaí.

Leis na Fíricí Gasta FLOW seo, tugtar léargas ar an gcaoi is féidir le bearta coisíochta agus rothaíochta, ní amháin na dálaí ag coisithe agus rothaithe a fheabhsú, ach dul i ngleic le brú tráchta maidir le motariompar poiblí agus príobháideach araon. Cuireann siad síos ar roinnt torthaí – iontacha is dócha – a baineadh amach chun feabhas a chur ar éifeachtúlacht fhoriomlán an chórais iompair, agus coinniollacha coisíochta agus rothaíochta a fheabhsú.

Tá 15 fhíric bailithe againn don bhróisiúr seo, agus iad curtha in eagar de réir an chineál scéime: Tosóimid amach le roinnt staitisticí a léiríonn tionchar ag roinnt beart coisíochta ar an mbrú tráchta. Ansin, tugtar tuairisc ar bhearta rothaíochta agus ar srianta ar rochtain. Ar deireadh, déanfaimid plé ar na féidearthachtaí inár gcathracha chun brú tráchta a laghdú trí dhálaí maidir le coisíocht agus rothaíocht a chur chun cinn agus a fheabhsú.

Seachas inní a bheith ort go dtiocfaidh méadú ar an mbrú tráchta, tá síuil againn go bhfaighidh tú misneach chun cinntí nua a ghlacadh, agus go rachaidh na bearta sin chun leas na cathrach agus mhuintir na háite.

Ar ndóigh, cuir scéala chugainn má tá samplaí eile agat a bhféadfaimid cuir leis an mbileog Fíricí Gasta seo.



Clár na nÁbhar



Tionchar ag **bearta coisíochta ar bhrú tráchta**

1. Nuair a cuireadh limistéar áirithe ar fáil do choisithe amháin, bhí spás ann do 700 duine sa bhreis le linn na n-uaireanta is gnóthaí (Baile Átha Cliath, Éire)
2. Níor cuireadh leis an mbrú tráchta nuair a rinneadh bóithre a chaolú chun an bealach trasna do choisithe a laghdú (Liospóin, an Phortaingéil)
3. Tháinig laghdú de 40% ar amanna taistil nuair a rinneadh feabhsúcháin do choisithe (Strasbourg, an Fhrainc)
4. Rinneadh laghdú de 15% ar amanna taistil do thacsaithe agus busanna nuair a cuireadh pláis do choisithe ar fáil (Nua Eabhrac, Stáit Aontaithe Mheiriceá)

Tionchar ag **bearta rothaíochta ar bhrú tráchta**

5. Laghdú de 45% ar an mbrú tráchta agus iompar poiblí níos tapúla nuair a tugadh isteach feabhsúcháin ar áiseanna rothaíochta (Cóbanhávan, an Danmhairg)
6. Laghdú 3.8 milliún uair ar an am a chaitear i mbrú tráchta nuair a tógadh bóthar rothaíochta (an Ísiltír)
7. 50,000 turas sa charr níos lú nuair a tógadh líonra bóithre rothar (an Ruhr, an Ghearmáin)
8. Laghdú ar an mbrú tráchta mar thoradh ar an gclár comhroinnte rothar le linn oibreacha sa chathair (Bordeaux, an Fhrainc)
9. Laghdú de 4% ar an mbrú tráchta nuair a tugadh isteach clár comhroinnte rothar (Washington DC, Stáit Aontaithe Mheiriceá)

10. Laghdú 35% ar amanna taistil sa charr nuair a tugadh isteach lánai nua rothar (Nua Eabhrach, Stáit Aontaithe Mheiriceá)

Tionchar ag **srianta ar fheithiclí ar bhrú tráchta**

11. Laghdú de 30% ar líon na gcarranna i lár na cathrach tar éis limistéar saor ó charranna a thabhairt isteach (Páras, an Fhrainc)
12. Laghdú de 16% ar an trácht agus laghdú de 10,000 turas cairr in aghaidh an lae tar éis srianta ar rochtain ar cheantair áirithe (Londain, an Ríocht Aontaithe)

Acmhainn na coisíochta agus na rothaíochta chun an brú tráchta a laghdú

13. Aon mhiliún amháin turas in aghaidh an lae a bhféadfaí a dhéanamh ar shiúl na gcós faoi 10 nóiméad (Londain, an Ríocht Aontaithe)
14. 6.47 milliún turas in aghaidh an lae a bhféadfaí a dhéanamh ar an rothar faoi 20 nóiméad (Londain, an Ríocht Aontaithe)
15. Coimeádann clár sráideanna scoile 4,000 carr ón mbóthar le linn buaicthréimhsí (Bolzano, an Iodáil)



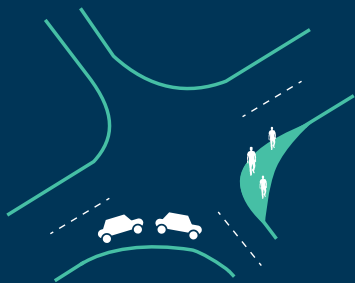


Cearnóg phoiblí nua a chuireann feabhas ar an mbrú tráchta agus spás do **700** duine sa bhreis le linn na n-uaireanta is gnóthaí

BEART: Tá Cuid den bhóthar a theorannú do
choisithe
SUÍOMH: Baile Átha Cliath, Éire

Tá Faiche an Choláiste i mBaile Átha Cliath ar na seoltaí is mó le rá in Éirinn, ach bíonn an trácht an-trom ar an mbóthar sin. Is minic a bhíonn scrogall tráchta ann agus daoine ag gabháil chun na hoibre ar an rothar nó sa charr, agus ar an bpríomhbhealach do thurasóirí (ar shiúl na gcós den chuid is mó). Le linn na n-uaireanta is gnóthaí ar maidin agus sa tráthnóna, gabhann 3800 duine in aghaidh na huair tríd an T aomhal. Ar dtús, bhí sé beartaithe cosc a chur ar charranna príobháideacha ar thaobh amháin den aomhal. Tar éis an samhaltú a rinneadh mar chuid den tionscadal FLOW, léiríodh gurbh fhearr an bóthar sin a theorannú do choisithe amháin – agus iompar poiblí fiú a chur ar mhalairt slí – d’fhonn an brú tráchta a laghdú agus ligean do 700 duine sa bhreis gabháil tríd an gcaolas tráchta le linn na n-uaireanta is gnóthaí. Rinneadh an plean nua a fhaomhadh agus tá sé beartaithe go gcuirfear tús leis na hoibreacha in 2018. Áirítear leis na bearta bainistíochta tráchta cead bealaigh do bhusanna d’fhonn an t-am taistil agus bainistíocht páirceála a bhainistiú ar chuarbhóthar Bhaile Átha Cliath.

FOINSE:
Dublin City Council – College Green Project 2015



Ní thagann aon mhéadú ar an mbrú tráchta nuair a dhéantar bóithre a **chaolú chun** an bealach trasna do choisithe a laghdú

BEART:

An bealach trasna agus an ga cuair a
laghdú

SUÍOMH:

Liospóin, an Phortaingéil

FOINSE:

Lisbon City Council, Pedestrian Accessibility Plan Team (2017):
Estudo da Percepção do Indivíduo na Modificação do Espaço Público:
Comportamentos e percepções de peões antes e após obras de
requalificação na Rua Alexandre Herculano.

D'fhonn an t-am a thabhairt do choisithe Sráid Alexandre Herulano a thrasnú, chuir cathair Liospóin dhá bheart i bhfeidhm a forbraíodh mar chuid den samhltú a rinneadh mar chuid de thionscadal FLOW: laghdaíodh an bealach trasna agus an ga cuair ag na cúinní ar fad. Tugtar an méid céanna ama do choisithe an bóthar a thrasnú, ach leis an achar níos giorra, bíonn go leor ama acu an tsráid a thrasnú go slán sábháilte. Roimhe sin, bhí ar choisithe an crosaire a thrasnú ar luas 0.51m/s. Anois, bíonn coisithe ar a suaimhneas agus iad ag trasnú ar luas 0.12m/s. Braitheann coisithe níos sábháilte (+18%) agus bíonn níos lú brú orthu ó thiománaithe a bheith ag siúl go tapa (-14%). Tugadh an trácht chun suaimhnis freisin, agus sroicheann tiománaithe chun an crosaire ar luas níos ísle. Níor tuairiscíodh aon mhéadú ar an mbrú tráchta i gcathair Liospóin.



Laghdú

40%

ar am taistil bus de
thoradh ar
fheabhsúcháin
do choisithe

BEART:

Cosáin níos leithne, uainiú coigeartaithe
na soilse tráchta

SUÍOMH:

Strasbourg, an Fhrainc

FOINSE:

Kretz, Tobias, F. Schubert, F. Reutenauer (2013): Using
micro-simulation in the restructuring of an urban environment in
favour of walking. European Transport Conference 2013. PTV Group,
Karlsruhe, Germany & PTV Group, Strasbourg, France.

Bhí imní ann ar dtús go dtiocfadh méadú ar an
mbrú tráchta nuair a cuireadh i bhfeidhm pleanan-
na Strasbourg an acmhainn tráchta timpeall
Dhroichead Kuss a laghdú. Ach nuair a rinneadh
cosáin a leathnú, an spás bóithre a chaolú agus
uainiú na soilse tráchta a choigeartú, ní hamháin
gur tháinig feabhas ar shábháilteacht do choisithe
agus rothair, ach bhí tairbhí nach beag i gceist don
iompar poiblí. Rinneadh laghdú ar an am feithimh
agus taistil sa chóras iompair phoiblí, agus
laghdaíodh an t am taistil ar línte áirithe bus de 40%.
Leis na hathruithe ar uainiú na soilse tráchta, tháinig
laghdú ar an am feithimh do choisithe: idir 30 agus
60 soicind faoi láthair, i gcomparáid le breis is 60
soicind roimhe sin.

FHÍRIC GHASTA 3



Pláis nua do choisithe:

15%

de laghdú ar an am
taistil do thacsaithe
agus busanna

BEART:

Tuilleadh spáis a chur ar fáil do choisithe

SUÍOMH:

Nua Eabhrac, Stáit Aontaithe Mheiriceá

FOINSE:

Department of Transportation (2010): Green Light for Midtown evaluation report. **New York City Department of Transportation in Living Streets (2011):** Making the Case for Investment in the Walking Environment: a review of the evidence, a report for Living Streets by the University of the West of England and Cavill Associates

Bíonn brú mór tráchta ar Broadway, Manhattan, áit ina bhfuil croisairí casta agus easpa spáis do choisithe, go háirithe sna cearnóga iomráiteacha Times agus Herald. D'fhonn tuilleadh spáis a chur ar fáil do choisithe, chuir an chathair an trácht ar athbhealach, rinneadh na crosairí a shimpliú agus cruthaíodh pláis do choisithe sa dá chearnóg. Cé gur tháinig méadú ar an méid tráchta, tháinig laghdú 15% ar an am taistil do thacsaithe agus busanna. Leis an gclár sin, cruthaíodh timpeallacht uirbeach níos fearr do dhaoine bualadh le chéile agus caidreamh a dhéanamh. Bíonn sé níos sábháilte anois trasnú agus tháinig laghdú ar an líon gortuithe: 63% i gcás tiománaithe agus 35% i gcás coisithe.



Feabhsúcháin ar áiseanna rothaíochta: Laghdú

45%

ar an mbrú tráchta agus córas iompair phoiblí níos tapúla

BEART:
Feabhsúcháin ar an mbonneagar agus laghdú ar an luasteorainn
SUÍOMH:
Cóbanhávan, an Danmhairg

FOINSE:
ICLEI (2014): The Nørrebrogade Project: revitalizing a major road corridor for enhanced public transport and urban life. ICLEI Case Stories: Urban-LEDS Series - No. 01. Ar fáil ag <http://bit.ly/2p9mlwf>
Copenhagenize.com (2013): Nørrebrogade - a Car-Free(ish) Success. Ar fáil ó <http://bit.ly/2nStiUD>

In 2006, rinne cathair Chóbanhávan athrú mór ar shráid Nørrebrogade, ina raibh brú mór tráchta: rinneadh cosáin rothar agus coisithe a leathnú, tugadh isteach lánaí speisialta do bhusanna agus laghdaíodh an luasteorainn ó 50 km/h go 40 km/h. Tháinig laghdú de 45% ar an mbrú tráchta ó charranna sa cheantar, laghdú 10% ar an am taistil do bhusanna, laghdú 50% ar an leibhéal torainn, agus méadú 10% ar líon na rothaithe. Tháinig laghdú 45% ar an líon timpistí bóthair faoi cheann 33 mhí. Méadaíodh ioncam fostaíochta agus tráchtála chomh maith: osclaíodh 27 gnóthas nua ar an tsráid, agus thairbhí siad d'éifeachtúlacht seachadta fheabhsaithe. Chuir tionscadal Nørrebrogade le tairraingteacht an cheantair uirbhí agus cuireadh feabhas ar chaighdeán an aeir.



Bóthar rothaíochta: Laghdú

3.8
milliún uair ar an am a
chaitear i mbrú tráchta

BEART:
Lánaí rothar tapa gan crosaíre a thógáil
SUÍOMH:
An Ísiltír

I staidéar a rinne Goudappel Coffeng, comhlacht comhairleoireachta san Ísiltír, fuarthas go ndéanfaí laghdú 3.8 milliún uair in aghaidh na bliana ar an méid ama a chaitear i mbrú tráchta san Ísiltír dá dtógfaí 675 ciliméadar de bhóithre rothaíochta sa bhreis. Fuarthas go bhféadfaí 9.4 milliún uair d'am taistil sa charr a choigilt gach bliain dá méadófaí an úsáid a bhainfí as rothair leictreacha. Bhain an staidéar leas as samhaltú tráchta chun fiosrúchán a dhéanamh ar an tionchar a bheadh ar rogha na modhanna iompair san Ísiltír dá gcuirfeadh fad le líonra bóithre rothaíochta.

FOINSE:
Goudappel Coffeng (2011): Cycle freeways - What are the benefits?



Líonra bóithre
rothaíochta: Laghdú
den ghá

50,000

turas mótarfheithiclí
in aghaidh an lae

BEART:

Bóthar rothaíochta 101km a thógáil i
gceirtleán uirbeach

SUÍOMH:

An Ruhr, an Ghearmáin

Léirigh staidéar ar an éileamh tráchta sa réigiún Ruhr, ina bhfuil dlús mór daonra, gur féidir fáil réidh le suas le 50,000 turas i bhfeithiclí in aghaidh an lae, ach an bóthar rothaíochta RS1 a chur ar fáil. Tá codanna den Radschnellweg Ruhr (Bóthar Rothaíochta an Ruhr) fós á dtógáil. Meallfaidh an bóthar nua rothaíochta 101 km rothaithe agus tiománaithe eile trí bhealach sábháilte éifeachtúil a chur ar fáil dóibh agus meallfar tiománaithe tríd an mbrú tráchta a laghdú. Meastar gur €180 milliún an costas iomlán (timpeall €1.8 milliún/km), costas i bhfad níos lú ná tionscadal bóithre d'fheithiclí, a chosnaíonn €8.24 milliún/km ar an meán sa Ghearmáin.

FOINSE:

Regionalverband Ruhr (2014): Machbarkeitsstudie Radschnellweg
Ruhr RS1. Essen: RVR.

World Highways (2010). European highway construction costs
evaluated.



Maolú tráchta mar thoradh ar scéim um chomhroinnt rothar le linn **oibreacha sa chathair**

BEART: Scéim um chomhroinnt rothar a chur ar bun le linn oibreacha bóithre fadtéarmacha
SUÍOMH: Bordeaux, an Fhrainc

FOINSE:
Belhocine, Aurelien (2015): Bicycle policies of Bordeaux Métropole,
Master Thesis SciencesPo Bordeaux

Thosaigh cathair Bordeaux ag cur rothar ar fáil ar iasacht saor in aisce chun go bhféadfaidh daoine dul isteach sa chathair agus an trambhealach á thógáil, a thosaigh in 2000. D'éirigh go maith leis an gclár agus forbraíodh scéim bhuan 4,000 rothar. Sa tréimhse sin, nuair a bhí brú mór tráchta de bharr na n oibreacha tógála, chuaigh daoine leis an mód taistil ní b'fhusa, ní ba shaoire agus ní ba phraiticiúla. Úsáideadh an carr mar an modh taistil i gcás 64% de thurais sular cuireadh tús leis na hoibreacha tógála, agus le linn na tréimhse tógála, laghdaíodh an méid sin go 40%. In éagmais an laghdú sin ar úsáid carranna le linn na tréimhse tógála, níl amhras ar bith ach gur brú tráchta níos troime a bheadh ann. Roghnaíodh an rothar i gcás 9% de na turais ar fad i lár na cathrach, agus 4% ar fud na cathrach, i gcomparáid le 1-2% sular cuireadh tús leis an scéim. Tháinig méadú 2% ar líon na dturas ar shiúl na gcós (ó 22% go 24%) agus méadú ar úsáid iompair phoiblí ó 9% go 10%.



Scéim um chomhroinnt rothar: Laghdú de **4%** ar an mbrú tráchta

BEART:

Scéim um chomhroinnt rothar a chur ar
bun

SÚÍOMH:

Washington DC, Stáit Aontaithe Mheiriceá

FOINSE:

Hamilton, Timothy, and Casey J. Wichman (2015): Bicycle Infrastructure and Traffic Congestion: Evidence from DC's Capital Bikeshare. Discussion paper 15-39. Washington, DC: RFF.
David Schrank, Bill Eisele, Tim Lomas, and Jim Bak (2015): Texas A&M Transportation Institute's 2015 urban mobility scorecard. Technical report, Texas A&M University.

Tháinig laghdú de 4% ar an mbrú tráchta in Washington DC nuair a tugadh isteach scéim um chomhroinnt rothar, de réir staidéar le Hamilton agus Wichman. Léirigh iarstaidéar go bhféadfaí costas \$57 (€52) in aghaidh na bliana a spáráil do chomaitéirí ar fud limistéar Washington, agus costas iomlán de suas le \$182 milliún (€166 milliún) a spáráil. Is ionann laghdú de 4% ar an mbrú tráchta agus tairbhe bhliantúil de thart ar \$1.28 milliún (€1.17 milliún) ó laghdú ar astaíochtaí CO₂. Measann na húdair go bhfuil comaitéirí ag dul leis an rothar, seachas an carr, agus gurb é sin an fáth a bhfuil méadú le húsáid comhroinnte rothar.

Lánaí nua rothar: laghdú

35%

ar an am taistil



BEART:
Lánaí nua rothar cosanta ar an mbóthar
SUÍOMH:
Nua Eabhrac, Stáit Aontaithe Mheiriceá

FOINSE:
Peters, Adele (2014): New York City's Protected Bike Lanes Have
Actually Sped Up Its Car Traffic, Fast Company.

Ba ghnáth gur ghlac sé $4\frac{1}{2}$ nóiméad taisteal sa charr ar Ascaill Columbus in Manhattan ón 96ú go dtí 77ú sráid (1.6km), de réir mheastacháin ag New York City Department of Transportation. Anois ó tugadh isteach lánaí rothar ar an mbóthar in 2011, ní ghlacann sé ach 3 nóiméad an turas céanna a dhéanamh. Ní raibh an laghdú ar an spás do charranna ina chúis le haon mhoill ag na crosairí ach a mhalairt. Chuaigh na lánaí rothar chun tairbhe gach mód taistil agus rinneadh laghdú de 35% ar an am taistil do thiománaithe, cé go raibh an líon céanna carranna ar an mbóthar. Tá sé sin mar thoradh ar dhearadh cliste, a chur lanai clé leis le lígean do charranna éirí as an sreabhadh, na rothaithe taobh thiar dóibh a fheiceáil, gan an brú tráchta a mhóthú taobh thiar dóibh agus iad ag casadh ar chlé.

FHÍRIC GHASTA 10



Limistéar saor ó charranna: laghdú de **30%** ar líon na gcarranna i lár na cathrach

BEART:
Limistéar nua do choisithe
SUIOMH:
Páras, an Fhrainc

Is limistéar saor ó charranna é Parc Rives de Seine do choisíocht, rothaíocht agus fóillíocht, agus Láithreán Oidhreacht Domhanda UNESCO i lár chathair Pháras. Luasbhealach móthrachta a bhí ann ar bhruach na habhann, roimhe sin, ar a raibh brú mór trachta ó mhótarfheithiclí. Sé mhí i ndiaidh don ché a theorannú do choisithe amháin, léirigh figiúirí na cathrach gur tháinig laghdú de 1,349 carr (28.8%) in aghaidh an lae i lár na cathrach (Feabhra 2017 i gcomparáid le Feabhra 2016). Míníonn paradacsa Braess an chaoi a n-imíonn an trácht gan tasc gan tuairisc, deirtear gur féidir an méid trachta a laghdú nuair a fhaightear réidh le bóthair móthrachta, toisc go gcuirtear daoine ar mhalairt slí, athraíonn siad a sceidil, minicíocht taistil nó rogha modh taistil.

FOINSE:
Cathair Pháras (2017): Moins de véhicules et moins de pollution depuis la piétonnisation de la rive droite.

FHÍRIC GHASTA **11**



Srianta ar rochtain ar cheantair áirithe: laghdu **10,000** turas mótarfheithicle in aghaidh an lae

BEART:
Srianta ar rochtain agus dúnadh bóithre
SUÍOMH:
Londain, an Ríocht Aontaithe

Thug buirg Walthamstow i Londain isteach an Mini Holland Programme d'fhonn an trácht a laghdú i gceantair chónaithe. Mar chuid den iarracht sin chun leibhéal céanna áiseanna don rothaíocht atá inchomparáide leis an Ísiltír, dúnadh bóithre áirithe i gceantair áitiúla chun an trácht a laghdú agus an rothaíocht a chur chun cinn mar an gnáthmhodh taistil do thurais áitiúla. Cuireadh lánaí rothar ar leith leis na príomhbhóithre sa cheantar. Mar thoradh air sin, bhí fáilte níos mó roimh rothair agus cuireadh cosc ar an trácht gabháil trí cheantair chónaithe seachas na príomhbhóithre a úsáid. Léiríonn na torthaí gur tháinig laghdú 56% ar an leibhéal tráchta ar 12 phríomhbhóthar, agus laghdú 10,000 ar líon na dturas i gcarranna in aghaidh an lae. Cé gur tháinig méadú beag ar an trácht idir an dá bhóthar sa cheantar taobh leis, tháinig laghdú de 16% ar an trácht ó cuireadh tús leis an scéim.

FOINSE:
Ross Lydall (2016): 'Mini Holland' scheme in Walthamstow hailed as major success as traffic falls by half. Evening Standard.



1 mhilliún turas in aghaidh an lae a bhféadfaí a dhéanamh ar shiúl na gcos faoi 10 nóiméad

SUÍOMH:

Londain, an Ríocht Aontaithe

Léiríodh in anailís a rinneadh le déanaí ar shonraí ó shuirbhé taistil go ndéanann muintir Londain beagnach 2.4 milliún turas in aghaidh an lae ar mhodhanna taistil mótaí (carranna, gluaisrothar, tacsáí nó iompar poiblí) a bhféadfaí a dhéanamh ar shiúl na gcos. Turas níos lú ná 10 nóiméad ar shiúl na gcos a bheadh i gceist le 40% de na turas sin don chuid is mó de dhaoine. Fuarthas freisin go bhfuil 1.2 milliún turas i modhanna taistil mótaí faoi láthair a bhféadfaí cuid den bhealach a dhéanamh ar shiúl na gcos. Cuir i gcás daoine a théann chuig an stáisiún traenach i gcar nó bus. Cé go bhféadfadh sé a bheith riachtanach infheistíocht a dhéanamh i mbonneagar do choisithe chun na torthaí sin a bhaint amach, léiríonn an taighde go bhfuil acmhainn mhór ann líon na dturas i mótarfheithiclí (agus an brú tráchta) a laghdú.

FOINSE:

Transport for London (2017): Analysis of Walking Potential.



I gcás **6.47 milliún** turas
in aghaidh an lae a
dhéantar i mótarfheithiclí,
d'fhéadfaí an ceann
scríbe a bhaint amach
faoi 20 nóiméad ar an rothar

SUÍOMH:

Londain, an Ríocht Aontaithe

Rinne cathair Londain anailís ar acmhainn na rothaíochta, ar aon dul leis an anailís ar acmhainn na coisíochta thuasluaite. Fuarthas sa staidéar ó 2017 gur as na 13 mhilliún turas a rinneadh i mótarfheithiclí, d'fhéadfaí 8.17 milliún (62%) acu a dhéanamh ar an rothar. As na 8.17 turas a bheadh indéanta ar rothar, ghlacfaidh 6.47 milliún acu níos lú ná 20 nóiméad ar an gcuid is mó de dhaoine ar an rothar. Áirítear leis na 6.47 milliún turas sin 2.4 milliún a bhféadfaí a dhéanamh go hiomlán ar shiúl na gcos, mar a luaitear thuas. Tá breis is leath acu níos giorra ná 3km agus déantar iad i gcarraí faoi láthair. Faoi láthair, as an líon iomlán turas sin a bhféadfaí a dhéanamh ar an rothar, ní dhéantar ach 6% acu ar an rothar. Cuimhnigh ort go bhfuiltear ag súil le fás mór ar chathair Londain le linn na 25 bliana le teacht, is fiú go mór leas a bhaint as an acmhainn rothaíochta agus coisíochta sin chun an brú tráchta agus astaíochtaí a laghdú ar fud an líonra iompair.

FOINSE:

Transport for London (2017): Analysis of Cycling Potential.

FHÍRIC GHASTA **14**



Coimeádann Clár Sráideanna Scoile **4,000 carr** amach ón mbóthar le linn na n-uaireanta is ghnóthaí

BEART:

Srianta ar rochtain (limistéir do choisithe, srianadh ar thrácht)

SUÍOMH:

Bolzano, an Iodáil

I gcathair Bolzano san Iodáil, tugadh isteach tionscnamh do bhunscoileanna in 1986 chun sábháilteacht agus neamhspleáchas leanaí san iompar a chothú agus trácht a laghdú le linn na n-uaireanta is ghnóthaí. Is é is brí le Sráideanna Scoile ná srianadh ama a chur ar rochtain ag carranna ar shráideanna áirithe timpeall scoileanna ar feadh achar gearr (e.g. 15 nóiméad) le linn na n-uaireanta is ghnóthaí ag tús agus deireadh an lae scoile. Cuireann sé sin cosc ar thuismitheoirí leanaí a fhágáil agus a bhailiú ag geataí na scoile. Tá thart ar 6,000 leanaí bunscoile in Bolzano, agus déantar 80% de na turais sa chathair i mód eile seachas carr. Maidir leis an méid tráchta a sheachnaítear leis an tionscnamh sin – dá dtiománfaí 6,000 leanaí ar scoil, meastar go mbeadh 4,800 turas sa bhreis ar an líonra bóithre le linn na n-uaireanta is ghnóthaí. Is ionann sin agus 8% den líon iomlán turas i mótarfheithiclí.

FOINSE:

Transport Learning (2012): D6.1. – Materials for the site visits in Graz (AT) and Bolzano (IT). Comune di Bolzano (2009): Piano Urbano Della Mobilità 2020 Mobilitätsplan.

EOLAS FAOI FLOW



Is tionscadal CIVITAS de chuid Horizon 2020 é FLOW, a ritheann ó Bhealtaine 2015 go hAibreán 2018. Tá modheolaíocht anailíse ilmhódach forbartha ag FLOW chun tionchar ag bearta coisíochta agus rothlaochta ar fheidhmíocht an líonra iompair agus an brú tráchta a mheas. Tá smaointe FLOW á dtástáil sna cathracha comhpháirtíochta Búdapest, Baile Átha Cliath, Gdynia, Liospóin, Mlogúnchen agus Sófia.
<http://h2020-flow.eu>

SCRÍBHNEOIRÍ:

Pasquale Cancellara, Polis
Bonnie Fenton, Rupprecht Consult
Dagmar Köhler, Polis
Andy Nash, crowdsourced-transport
Benedicte Swennen, ECF
Bronwen Thornton, Walk 21
Martin Wedderburn, Walk 21

TEAGMHÁIL:

Comhordaitheoir Tionscadail:

Rupprecht Consult
Bonnie Fenton, Kristin Tovaas
b.fenton@rupprecht-consult.eu, k.tovaas@rupprecht-consult.eu

Bainisteoir Eisiúna:

Polis
Dagmar Köhler
dkoehler@polisnetwork.eu

Tá Fíricí FLOW ar fáil i bhfoirm sleamhnáin PowerPoint le haghaidh láithreoireachtaí freisin ó www.h2020-flow.eu

SÉANADH

Is iad na húdair amháin a bheid freagrach as inneachar an doiciméid seo. Ní gá gur léiriú é ar thuairim an Aontais Eorpaigh. Ní ghlacfaidh an INEA ná an Coimisiún Eorpach freagracht as úsáid aon fhaisnéise sa doiciméad seo.



Fuar tionscadal FLOW de chuid CIVITAS maoiniú ó chlár Horizon 2020 de chuid an Aontais Eorpaigh ar son taighde agus nuálaí faoi chomhaontú deontais Uimh. 635998