

People-friendly streets à Islington, Londres

16 mars 2023

Ayanda Collins

Contenu:



Islington Low Traffic Neighbourhoods (LTNs)



Monitoring des résultats

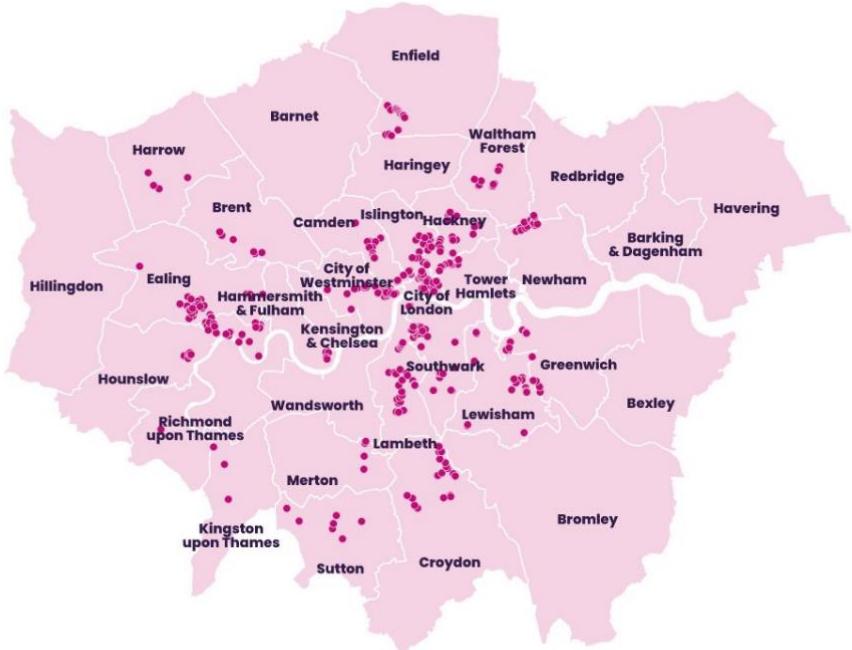


Community feedback



Key lessons learned

Filtres modaux à Londres



Un peu d'infos sur Islington

- Population 250.000 habitants
- Diversité dans la population
- 70% des ménages n'ont pas accès à une voiture
- Situé dans le centre de Londres
- A pris du retard dans la mise en œuvre de la mobilité active au cours des dernières années
- New Transport strategy et net zero strategy très ambitieuses



Islington Low Traffic Neighbourhoods (LTNs)

8 LTNs

Dekt 24% van de wijk

Geïmplementeerd als **18-month Experimental Traffic Order (ETO)** testen

Groepen van lokale straten die **grenzen** aan hoofd- of strategische wegen waar het "**doorgaand**" autoverkeer wordt geweerd.

Gebruikte verkeersfilters:



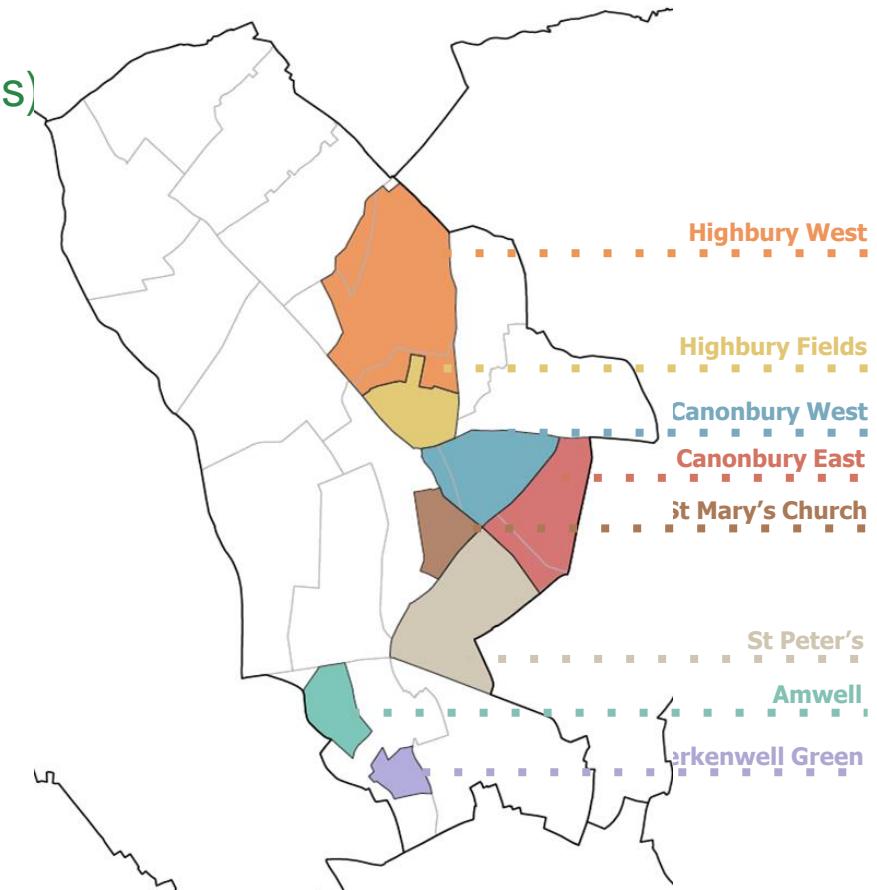
Bollards



Cameras



Planten



Plus à venir!

- 8 nouveaux Liveable neighbourhoods en développement > 70% du quartier
- A ce jour, 4 LTNs sont permanentes, sur base du monitoring des résultats et du feedback des consultation, 3 sont toujours en phase test



Monitoring results

Indicators



Traffic volumes



Traffic speeds



Cycle volumes



Journey times

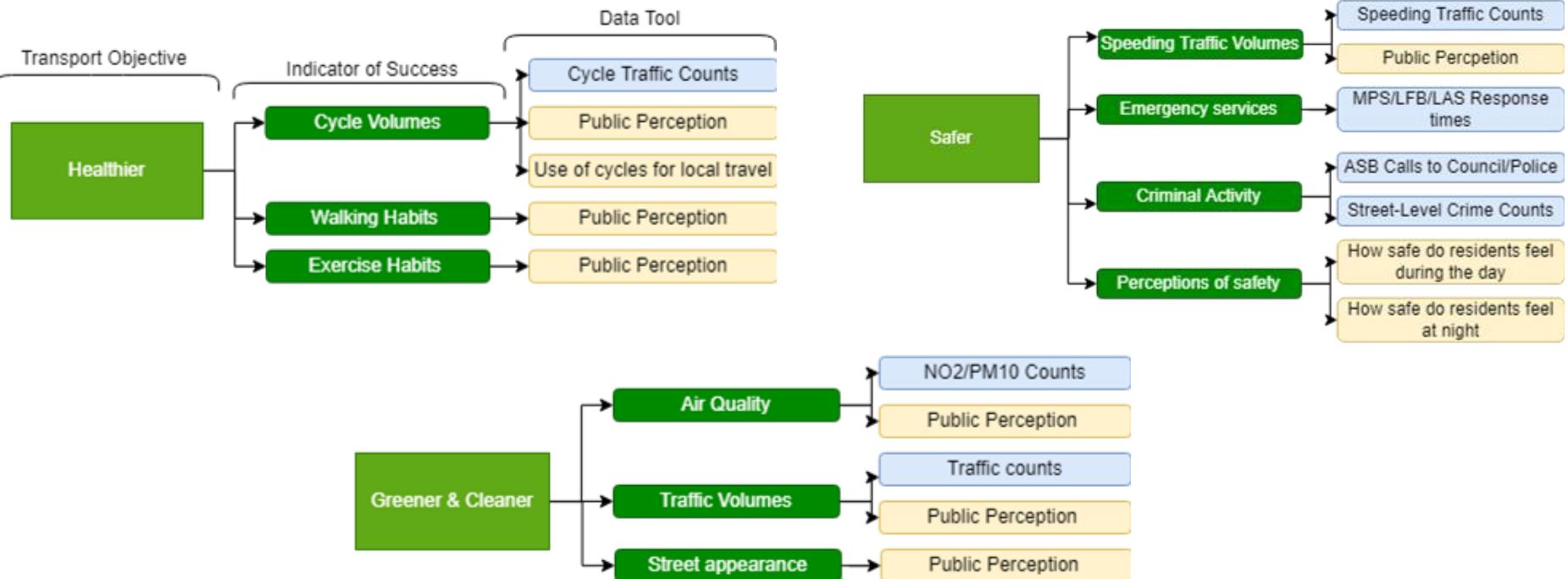


Air quality (NO₂)



Crime and ASB /
Emergency services
response times

Des objectifs aux indicateurs



Metingen voor implementatie

- Het verzamelen van basisgegevens is essentieel om de verandering te rechtvaardigen en het plan te ondersteunen.
- Het gebruik van continue tellers (SmartLenz) kan op langere termijn basisgegevens over voetgangers en fietsers opleveren.
- Analyse van voetgangers is de moeite waard
- Automatische nummerplaatherkenning kan een herkomstbestemming opleveren om de mate van doorgaand verkeer aan te tonen.

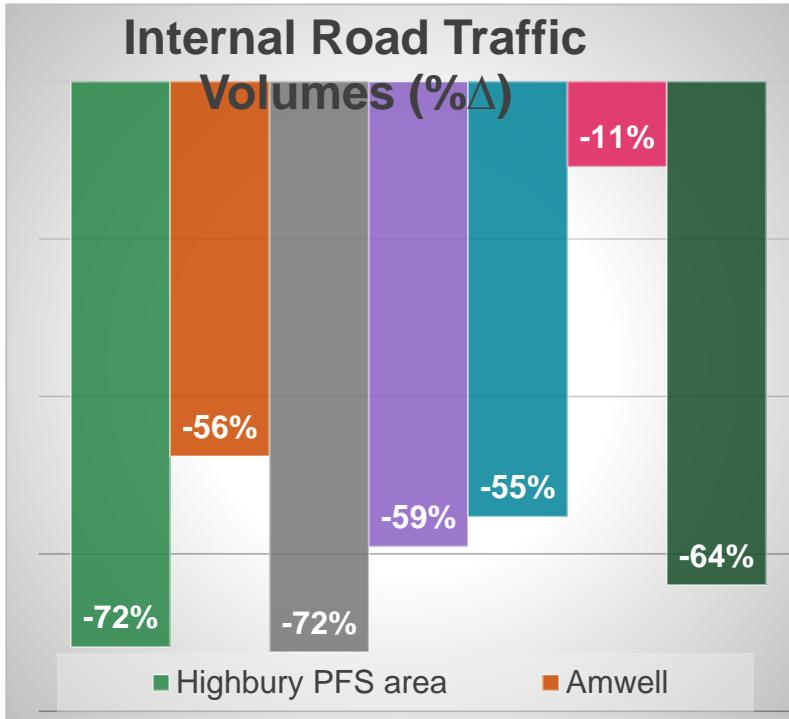


Des méthodes moins communes à considérer

- Données mastercard pour mesurer le volume de ventes
- Données des vélos partagés (sans station)
- Continuous counters vs temporary counters
- Comportements anti-sociaux
- Données sur le temps de trajet
- Données sur le temps de trajet des bus
- Données sur la qualité de l'air
- Comptage de piétons

Verkeersvolumes

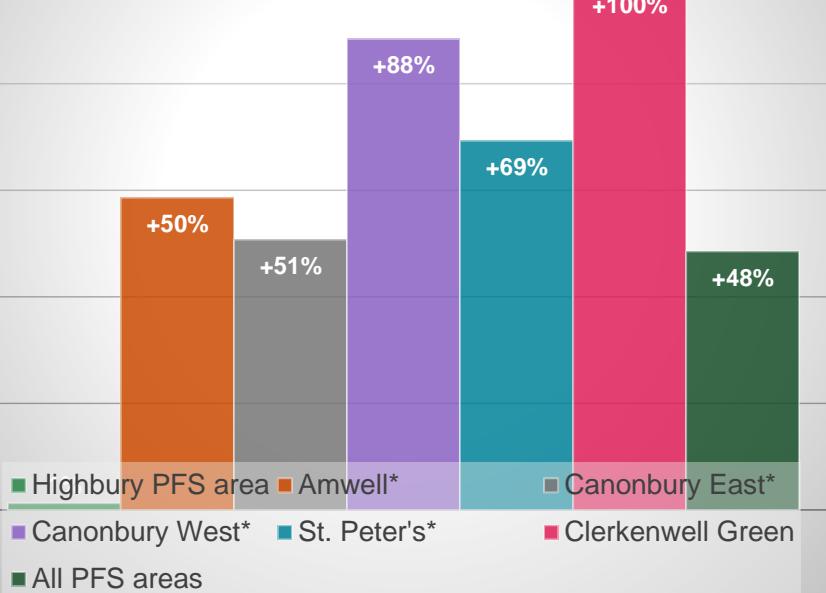
Internal Road Traffic



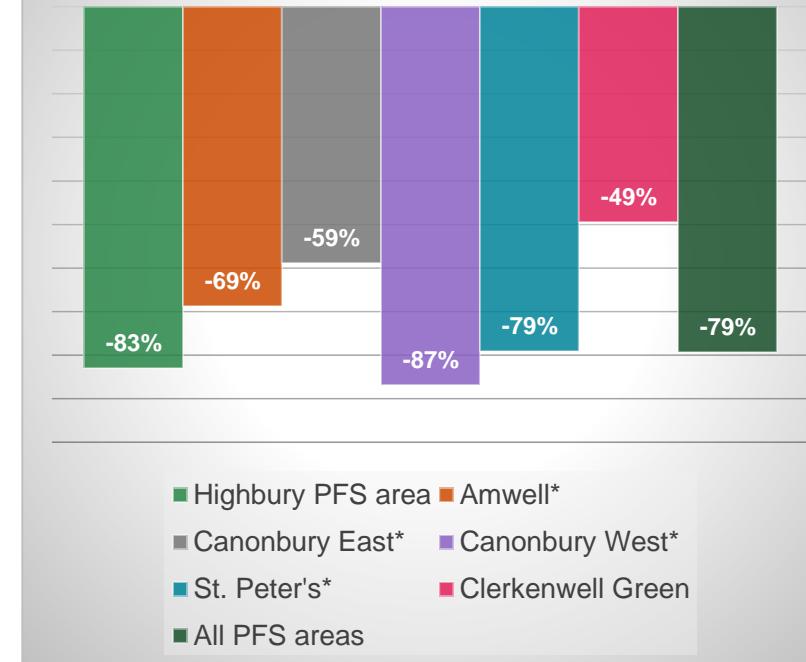
Boundary Road Traffic Volumes (%Δ)



Internal Road Cycle Volumes (%Δ)

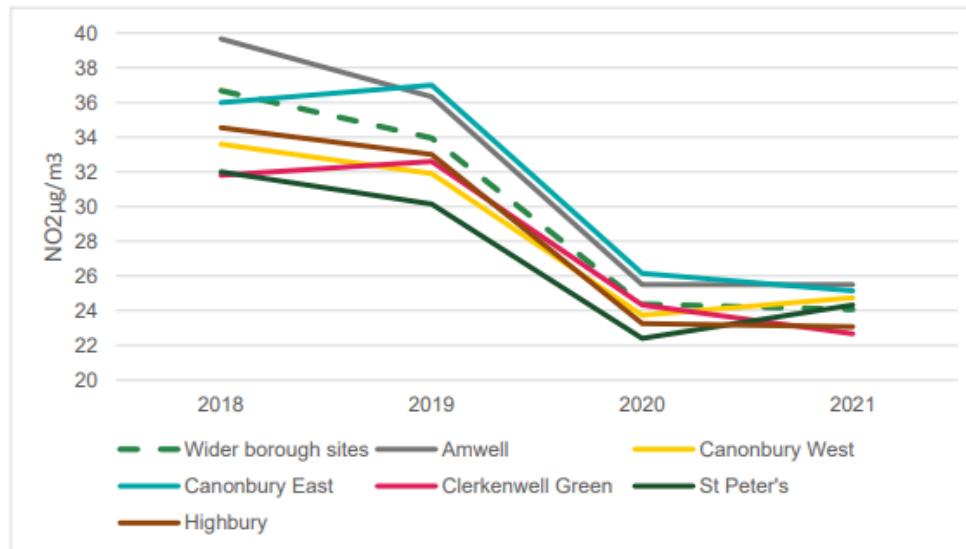


Internal Road Speeding volumes (%Δ)

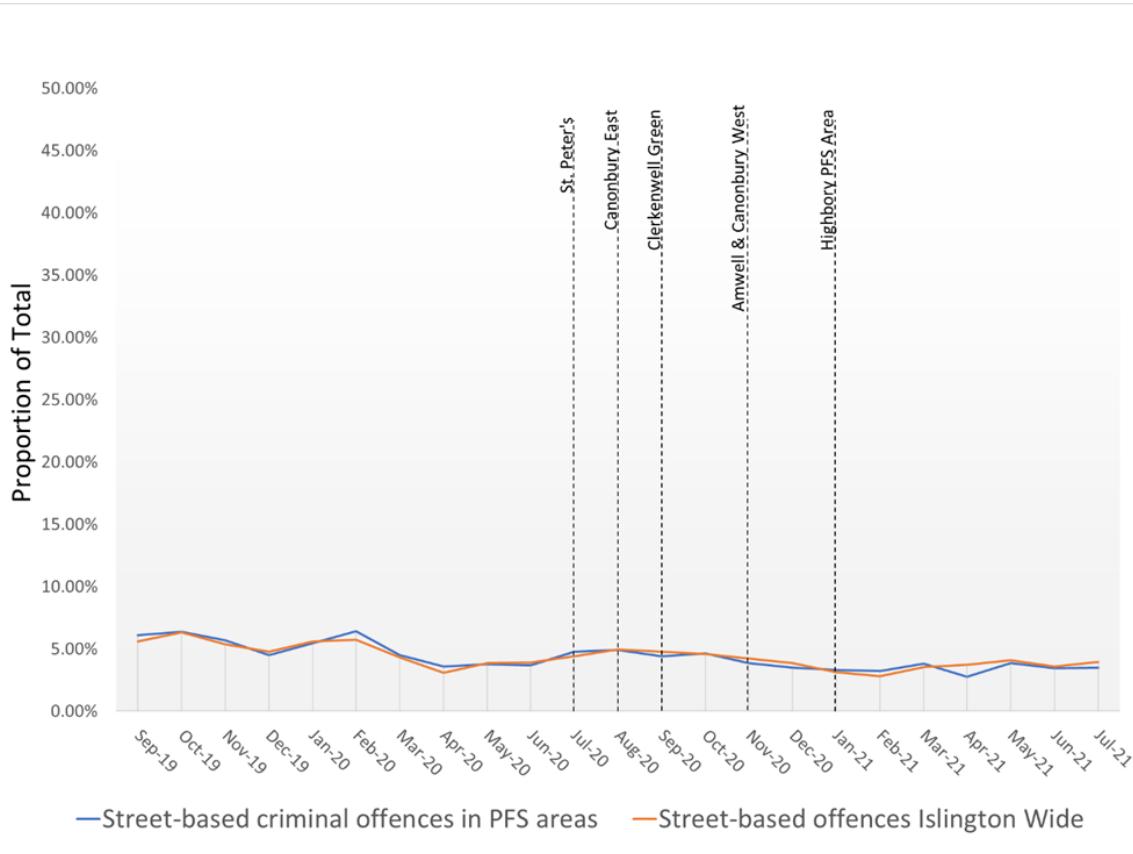


Luchtkwaliteit resultaten

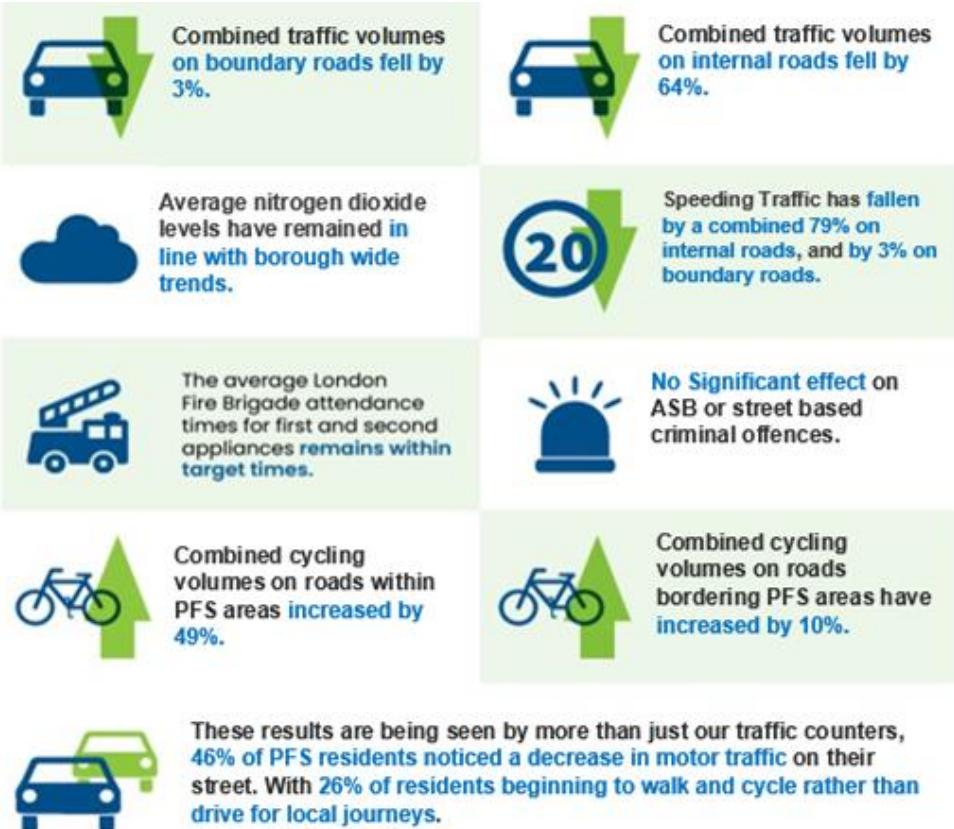
Figure 3. Annual average mean NO₂ ratified and bias-adjusted monitoring results 2018-2021 for Low Traffic Neighbourhoods (boundary, internal and non-road sites) compared to wider borough sites



Crime



Samenvatting



Engagement de la communauté



Belangrijkste punten van kritiek

Kritiek	Antwoord
Zal het verkeer (en de luchtverontreiniging) verplaatsen naar grenswegen	Duidelijk bewijs van verkeersverdamping
Sommige mensen hebben de auto nodig	Alle adressen bereikbaar met de auto Voor mensen die langer moeten reizen - vrijstelling voor gehandicapten
Vertraagt de reactietijd van de hulpdiensten	Noodhulpdiensten zijn vrijgesteld Geen bewijs van vertraging
Sommige mensen willen blijven rijden en deze regelingen zullen dat niet tegenhouden.	“carrot and stick” benadering van gedragsverandering
De straten zijn te rustig en niet veilig	Geen bewijs van toename van criminaliteit en antisociaal gedrag

Comment nous gérons la consultation



Doctor Bike & Islington cargo bikes at St Peter's LTN
– August 2021



School Street Consultation –
interactive foldable stand



Street interception – Autumn 2021



Adapted cycle session
– Autumn 2021

Activités

- Questionnaires online
- Emails & correspondances.
- Workshops et focus groups avec personnes à mobilité réduite, isolées socialement et personnes âgées.
- Pop-up et street interceptions.
- Débat collèges communaux.
- Porte-à-porte et visites d'entreprises.



Commonplace

Le conseil a invité au feedback sur le programme PFS à travers un certain nombre de canaux.

Un portail *Commonplace* a été ouvert entre mai 2020 et mars 2021.



6,447 répondants et des milliers de commentaires.

Le plus de votes

36% → Problème



volume of traffic

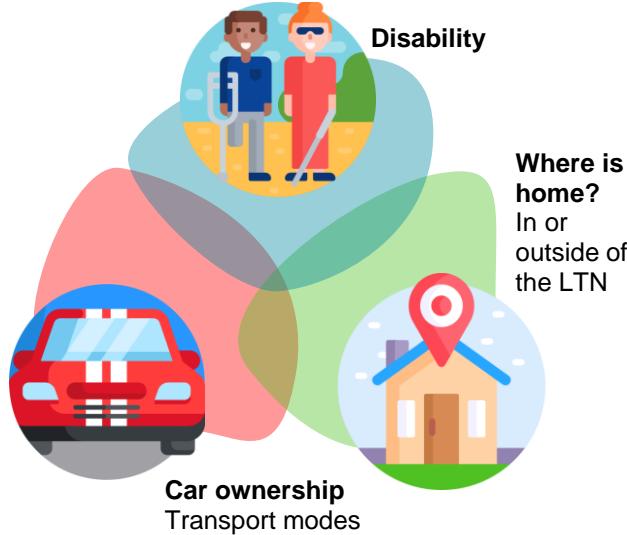
Solution 27%



Limiter l'accès des routes

How analyseren we resultaten?

- Categoriseren van de gegevens.
- Cross tabulation: positieve en negatieve percepties en hoe interageren ze.



St Peter's Consultation results

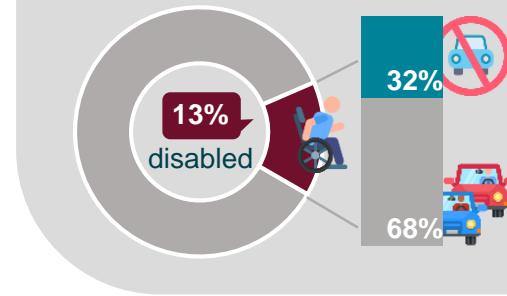
47%
St Peter's residents

Residents Car ownership*



*30% of Islington households own a car

Disability & car ownership



Perspectives



26%



51%



26%



51%

It's **safer** to use the street at night



35%



66%

The air is **cleaner**



37%



68%

It's **safer** to cross the street



27% of car owners **walk and cycle more** instead of driving

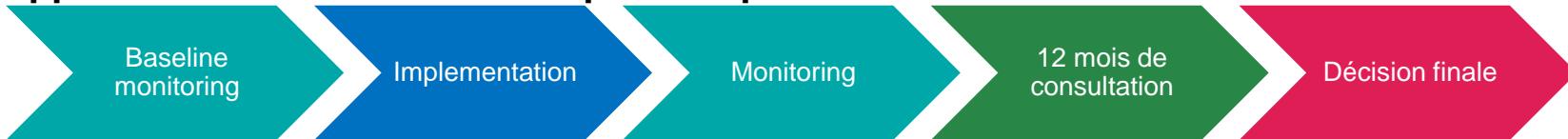
"Others": only 4% of people mentioned removing the LTN



ISLINGTON
For a more equal future

Nouvelle approche à la consultation pour le futur

Approche Covid: Consultation après l'implémentation



Nouvelle approche: Consultation avant l'implémentation



Belangrijkste lessen



Besoin d'un leadership politique fort

Challenges:



240 “freedom of information”



4,300 correspondances



Risques légaux



Protestations



Menaces personnelles

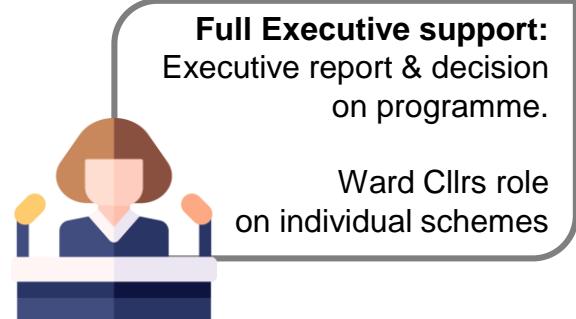


Protest in Upper Street. [Islington Tribune](#)



No. of seats

“The May 5 vote has given a seal of approval to low traffic neighbourhoods” – [Islington Tribune](#)



Samenwerkings met academische instel



Journal of Transport Geography

Volume 96, October 2021, 103194

Equity in new active travel infrastructure: A spatial analysis London's new Low Traffic Neighbourhoods

Rachel Aldred^a , Ersilia Verlinghieri^a , Megan Sharkey^a
Irena Itova^a , Anna Goodman^b



TRANSPORT FINDINGS

The Impact of Low Traffic Neighbourhoods and Other Active Travel Interventions on Vehicle Ownership: Findings from the Outer London Mini-Holland Programme

Anna Goodman¹ , Scott Urban², Rachel Aldred³

¹ London School of Hygiene and Tropical Medicine, ² Hertford College, Oxford University, ³ University of Westminster

Keywords: low traffic neighbourhood, active travel infrastructure, car ownership, vehicle ownership

<https://doi.org/10.32866/001c.18200>

Findings

We use vehicle registration data to examine whether active travel interventions in Outer London between 2015–2019 affected motor vehicle ownership, compared to other neighbourhoods. We find statistically significant reductions in car/van ownership in areas introducing 'low traffic neighbourhoods' (-6%, or 23 cars/vans per 1000 adults, after two years). We also find statistically significant but smaller reductions in areas introducing other infrastructure such as cycle tracks (-2%, or 7 cars/vans per 1000 adults, after 2 years). These effects increased after adjusting for the changing age profile of the intervention areas. Our findings indicate that active travel interventions can reduce motor-vehicle ownership, particularly interventions involving low traffic neighbourhoods.

Show more

+ Add to Mendeley Share Cite

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103194>

Under a Creative Commons license

TRANSPORT FINDINGS

The Impact of Introducing Low Traffic Neighbourhoods on Road Traffic Injuries

Anthony A Laverty¹ , Rachel Aldred² , Anna Goodman³

¹ School of Public Health, Imperial College London, ² Active Travel Academy/School of Architecture and Cities, University of Westminster, ³ Faculty of Epidemiology and Population Health, London School of Hygiene and Tropical Medicine

Keywords: road traffic injuries, modal filter, traffic calming, low traffic neighbourhood, motor traffic reduction

[10.32866/001c.18300](https://doi.org/10.32866/001c.18300)

Findings

We examine the impact on road traffic injuries of introducing low traffic neighbourhoods in Waltham Forest, London. Using Stats19 police data 2012–2019, we find a three-fold decline in number of injuries inside low traffic neighbourhoods after implementation, relative to the rest of Waltham Forest and the rest of Outer London. We further estimate that walking, cycling, and driving all became approximately 3–4 times safer per trip. There was no evidence that injury numbers changed on boundary roads. Our findings suggest that low traffic neighbourhoods reduce injury risks across all modes inside the neighbourhood, without negative impacts at the boundary.

Show more

+ Add to Mendeley Share Cite

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103194>

Under a Creative Commons license

This research effectively disproves the argument that low-traffic zones will necessarily cause an increase in traffic and air pollution in neighbouring streets.

– Dr Audrey de Nazelle

Search Part D: Transport Environment

December 2022, 103536



Evaluation of low traffic neighbourhood (LTN) impacts on NO₂ and traffic

Xiuleng Yang^a, Emma McCoy^{a b}, Katherine Hough^c, Audrey de Nazelle^{c d}

Show more

+ Add to Mendeley Share Cite

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103194>

Under a Creative Commons license

Get rights and content

open access

Exceptions pour personnes à mobilité réduites

- Évaluation de l'impact sur l'égalité
- Problème pour les personnes à mobilité réduite qui conduisent car elles ont des trajets plus longs - loi sur l'égalité
- Pas toutes les personnes à mobilité réduite
- L'application des filtres de circulation se fait au moyen de caméras qui peuvent utiliser une "liste d'exceptions".
- Aujourd'hui, certaines personnes handicapées souffrant de pathologies spécifiques peuvent franchir les filtres.

Belangrijkste lessen

- Basisgegevens verzamelen om argumenten voor verandering aan te dragen
- Nauw samenwerken met lokale politici
- Gebruik geen referendumvragen
- Vanaf een vroeg stadium rekening houden met gehandicapte bestuurders en bedrijven
- Gerichte betrokkenheid bij specifieke groepen
- Aankomende veranderingen ver van tevoren bekendmaken
- Partnerschappen met universiteiten om onderzoek te publiceren

Get in touch!

Aya Collins

aya@smartransport.co.uk

