



city
mobil
net



Dear reader,

we are happy to provide you with translations for our 4th newsletter edition. Please find within this document the language versions for the article

Transit Oriented Development: planning for greater accessibility and mobility

We hope you enjoy reading it!

Your CityMobilNet team

1. German language version
2. Spanish language version
3. French language version
4. Croatian language version
5. Italian language version
6. Polish language version
7. Romanian language version
8. Portuguese language version

ÖV-orientierte Verkehrsentwicklung: planen für bessere Mobilität und Zugänglichkeit

27. Juni 2017

Dieser Artikel evaluiert die Wirkung von zwei Investitionsprojekten mit Fokus auf ÖV-orientierter Entwicklung im Hafengebiet Maltas. Die beiden Projekte wurden teils durch die Mittel des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung 2007-2014 finanziert. Die beiden Projekte sind zum einen „Stärkere Cottonera Gemeinden – das Recht der Bürger auf Erreichbarkeit und Mobilität“ und zum anderen „Vertikale Verbindung – bessere Erreichbarkeit durch innovativen und sauberen Verkehr“. Beide Projekte folgten direkt den Zielen der Priorität 6 „Urbane Regeneration und Verbesserung der Lebensqualität“. Die Betrachtung der beiden Projekte 10 Jahre nach der Umsetzung stellt die ÖV-orientierte Verkehrsentwicklung in den Fokus: haben die Projekte ihre Ziele erreicht?

Vorstellung Cottonera Hafengebiet Projekt



Im August 2015 wurde die Ansiedlung der Amerikanischen Universität von Malta in Cottonera genehmigt. Mit diesem Beschluss wurde die Wiedernutzung der britischen Dockgebäude des Docks Nr. 1 sowie die Revitalisierung des Hafengebiets von Cottonera komplettiert. Dies war der abschließende Schritt um das Projekt rund um die Cottonera Gemeinden mit einer Investition von € 8,6 Mio zu vervollständigen. Zweck des Gesamtprojekts war eine integrierte urbane Revitalisierung für das Gebiet zu starten. Weitere Maßnahmen waren eine bessere Verkehrsverbindungen und interne Verkehrsstruktur sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums mittels Wohnbauprogrammen. Beide Punkte zielten auf die bessere Wohnquartiere, bessere Erreichbarkeit, nachhaltige Mobilitätsnutzung und soziale Aufwertung ab.

Die Ansiedlung der Amerikanischen Universität war eine kluge politische und planerische Entscheidung für die Förderung weiterer Aufwertungsprojekte:

1. Die vollständige Wiedernutzung des Docks Nr. 1 von Triq ix-xatt bis Triq San Pawl. Die Aufwertung durch die Wiedernutzung soll auch auf die umliegenden Nachbarschaften übertragen werden, um wirtschaftliche und soziale Impulse zu setzen.
2. Aufwertung weiterer Nachbarschaften: Der Gemeinderat von Bormla hat hierzu ein Gebiet in Bereich der St. Johns Festung ausgewiesen. Es ist ein neues Beleuchtungssystem, neue Bänke in öffentlichen Raum und eine neue Pflasterung vorgesehen.
3. Aufwertung einer Nachbarschaft im Bereich Dar Bormla, die für beeinträchtigte Personen gedacht ist. Die zuständige Gebäudeverwaltung Agenzija Support koordiniert das Projekt selbst.

Vorstellung des Valletta Lifts



Der Valletta Lift auf der anderen Seite des Hafenbeckens ergänzt das Cottonera Projekt.

Das Projekt widmet sich der Verbesserung der Verbindung zwischen dem Hafen selbst und der höher gelegenen Stadt Valletta – mittels eines Lifts. Die bessere Verbindung verstärkt die bestehenden Aufwertungs- und Mobilitätsprojekte im Hafengebiet und zielt auf weitere Investitionen durch private

und öffentliche Mittel. Valletta selbst wird zu einem attraktiveren Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Leider wurde das Projekt für die Umsetzung gegenüber der Planung verkleinert. Ursprünglich war ein Park+Ride Angebot in Kombination mit einer diagonal verlaufenden Liftanbindung vorgesehen. Eine politische Entscheidung änderte diese Idee zugunsten des gebauten vertikal verlaufenden Lifts – einer besseren Lösung fürs Auge aber einer schlechteren Lösung für die Verkehrsprobleme.

Eine weitere Park+Ride Anlage war am Valletta Landfront Ditch vorgesehen. Die Regierung hat diese Pläne zugunsten des Hafen-Regenerationsprojekts geändert und die verfügbaren Mittel in den Bau des Park+Ride am Eingang zu Valletta investiert. Der Lift - eine Alternative zum Pkw für die Erreichbarkeit von Valletta - soll auch die Verkehrsmittelwahl verändern.

Ergebnisse der ÖV-orientierten Verkehrsentwicklung

Die beiden Projekte zeigen, dass ÖV-orientierte Verkehrsentwicklungsprojekte eine Veränderung erreichen können. Die Ergebnisse weisen deutliche Verbesserungen in den Bereichen Erreichbarkeit und Mobilität nach. Ein Auszug der Ergebnisse zeigt:

- eine veränderte Verkehrsmittelwahl anhand der Verdopplung der Nutzungsdaten für Lift, Fährverbindungen und Eco-Busse
- Eine größere Kapazität der Park+Ride Anlagen
- Einen besseren Verkehrsfluss durch die Neugestaltung des Hafengebiets und der benachbarten Straßen zugunsten von Shared Space Lösungen und Fußgängerorientierung
- die Aufwertung des Kulturerbes z.B. anhand des Docks Nr. 1
- die Aufwertung von Sozialwohngebäuden und Nachbarschaften

Schlussfolgerung

Wie 2007 geplant, konnte die Einführung der ÖV-orientierten Verkehrsentwicklung die Verbesserung der lokalen Umwelt- und Wirtschaftsbedingungen erreichen. Der Nutzen dieser Art von Verkehrsentwicklung für kleine Gemeinden und Nachbarschaften weist ein Potenzial für die weitere Anwendung im Bereich des städtischen Umfelds auf. Diese Beispiele aus Malta belegen die Anwendbarkeit von ÖV-orientierter Verkehrsentwicklung in verschiedenen Städten; samt ihren Effekten auf Nachhaltigkeit, smartes Wachstum und grüne Städte. Die Investitionen wurden durch die ERDF Programme ermöglicht und somit auch der Wandel zugunsten von besserer Erreichbarkeit und nachhaltiger Mobilität.

Desarrollo orientado al tránsito: planificación para una mayor accesibilidad y movilidad

27. Juni 2017

Este artículo evalúa el impacto de la inversión de capital en dos proyectos importantes que promueven el Desarrollo Orientado al Tránsito (Transit Oriented Development, TOD, en sus siglas en inglés) en la zona portuaria de Malta. Estos dos proyectos fueron cofinanciados por la Unión Europea a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el programa 2007-2014. Los proyectos son "Comunidades más Fuertes en Cottonera - El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad y la movilidad" y "Conexión Vertical - Mejor accesibilidad a través de un transporte innovador y más limpio". Ambos en línea con los objetivos del Eje Prioritario 6 "Regeneración Urbana y Mejora de la Calidad de Vida". La revisión de los proyectos 10 años después del inicio arroja luz sobre la herramienta de planificación y tránsito; ¿Han alcanzado realmente estos proyectos los objetivos fijados?

Presentación de los dos proyectos: Cottonera Waterfront Project



En agosto de 2015 la Autoridad de Planificación dio el visto bueno para localizar el proyecto de la Universidad Americana de Malta en Cottonera, que consistía en la reutilización adaptativa de los Edificios Británicos en el Muelle Número 1 y la regeneración completa de la costa de Cottonera. Este fue uno de los proyectos finales que garantizó la finalización del proyecto de "Fortalecimiento de las comunidades algodonerías - los ciudadanos tienen derecho a la accesibilidad y la movilidad", con una inversión de 8.610.410 euros. El propósito fue lanzar un proyecto integrado de regeneración urbana para Cottonera. Las intervenciones incluían: áreas de tránsito mejoradas, desarrollo del ámbito público a través del embellecimiento y la mejora de las condiciones sociales a través de programas de vivienda. Estos proyectos se dirigieron a fortalecer los barrios de la localidad y conseguir una regeneración sostenible a través de una mejor accesibilidad y movilidad.

La ubicación de la Universidad Americana de Malta en 2015 tiene lugar gracias a una sabia decisión política y de planificación para estimular una mayor regeneración mediante la reutilización adaptativa y los agentes diversificados del cambio:

1. El embellecimiento completo de los nodos del Muelle Número 1 que se extiende desde Triq ix-xatt a Triq San Pawl. Se dirige a las áreas urbanas en el entorno inmediato para aumentar la permeabilidad del proyecto, favoreciendo el spin off económico y social como resultado de la regeneración física.
2. El Ayuntamiento de Bormla destinó el lugar que se encuentra en el Bastión de San Juan, justo al lado de la calle San Nicholas y frente a una zona residencial para mejorarla. El

proyecto incluye la instalación de nuevos sistemas de iluminación, instalación de bancos y nuevos pavimentos.

3. El proyecto propuesto fue el embellecimiento de los alrededores de Dar Bormla, que es una de las residencias del área. El área exterior está siendo rediseñada en esta nueva propuesta para atender a las personas con discapacidad y reestructurar los espacios de estacionamiento actuales".

Presentación de los dos proyectos: Conexión Vertical



El éxito del proyecto fue catalizado por el Proyecto de Conexión Vertical de Valeta en el lado opuesto del Gran Puerto. El alcance del proyecto era proporcionar un mayor acceso entre el muelle de La Valeta y el corazón de la ciudad a través de un enlace vertical. Este nuevo proyecto mantendrá los proyectos ya iniciados y fomentará la inversión pública y privada en la zona. También mantendrá sistemas auxiliares de tránsito operacional

y mejorará una regeneración urbana más sostenible. Además, convertiría a Valeta en una ciudad más atractiva para vivir y mejoraría la calidad de vida de la comunidad local y de trabajo existente.

Desafortunadamente, el proyecto se redujo con respecto al documento original de Planificación y Diseño. Originalmente fue diseñado como un parque y paseo con un elevador diagonal con impacto visual atenuado. La decisión política y de planificación en ese momento era eliminar el parking y el paseo y buscar un sistema vertical "off-the-shelf" con mayor impacto visual y reduciendo significativamente los puntos de tránsito. El otro elemento que habría hecho el proyecto más viable era el cambio del parking que fue diseñado con un esquema que ajardinaba parte de la Valeta. El actual Gobierno ha revertido la decisión del parking. El nuevo Proyecto de Regeneración del Gran Puerto inyectó fondos en el desarrollo del parking como parte del plan maestro de regeneración para la entrada de la Valletta. El proyecto de Conexión Vertical fue diseñado para fomentar un cambio modal hacia modos no automovilísticos al viajar a Valeta.

Resultados positivos de los indicadores

Los dos proyectos con intervenciones recientes a raíz de los documentos de planificación originales han demostrado en el medio plazo que el desarrollo orientado al tránsito ha impulsado verdaderamente el cambio. Las estadísticas actuales muestran un cambio significativo en la movilidad y la accesibilidad y también un impacto positivo en el entorno urbano. Algunos de los resultados del proyecto en relación con sus indicadores específicos son:

- Un cambio modal con el uso del elevador y del transbordador así como eco-autobuses
- Aumento de la capacidad de las instalaciones de Park + Ride
- Un mejor flujo de tráfico rediseñado frente al mar y calles adyacentes con espacio compartido y mayor accesibilidad
- Mejor calidad del aire gracias a la reducción de la congestión
- Rehabilitación del patrimonio, por regeneración y reutilización de los muelles de la Universidad Americana de Malta

- Regeneración de bloques de viviendas sociales y vecindarios

Conclusión

Como se predijo en 2007 "la implementación de estas medidas y la medición de su éxito en microambientes con microeconomías refleja la flexibilidad de este instrumento de planificación. El efecto sobre pequeñas comunidades y barrios mide sus posibilidades aplicadas estratégicamente en todos los niveles de tejido y textura de la ciudad. Los casos malteses apuntan hacia la posible adaptación en diversas ciudades y sus resultados alentadores con respecto a la sostenibilidad, el "crecimiento inteligente" y la promoción de las ciudades verdes." El programa y los fondos del FEDER han hecho posible la inversión de capital para iniciar este proceso y estimular una mayor movilidad y accesibilidad.

Développement orienté vers le transport en commun : planification d'une meilleure accessibilité et mobilité

27. Juni 2017

Cet article évalue l'impact de l'investissement en capital dans deux grands projets visant à promouvoir le développement orienté vers le transport en commun (TSD) dans la région de Porto Malte. Ces deux projets ont été financés en partie par l'Union européenne par le biais du Fonds européen de développement régional (FEDER) pour le programme 2007-2014. Les projets sont une « communauté plus forte de Cottonera - Le droit des citoyens à l'accessibilité et à la mobilité » et une « connexion verticale - Une meilleure accessibilité grâce à un transport innovant et plus propre ». Ils étaient tous deux bien placés dans le but de l'axe prioritaire 6 « Régénération urbaine et amélioration de la qualité de vie ». La révision des projets 10 ans après la création met l'accent sur le TSD en tant qu'outil de planification et de transit ; Ces projets ont-ils vraiment atteint les objectifs fixés?

Présentation des deux projets : Cottonera Waterfront Project



En août 2015, l'Autorité de planification a donné l'initiative de localiser le projet de l'Université américaine de Malte à Cottonera qui verrait la réutilisation adaptative des bâtiments britanniques au Dock n° 1 et la régénération complète du projet Waterfront pour Cottonera. Ce fut l'un des projets finaux qui a permis d'achever l'achèvement de la branche de planification « Bâtir Cottonera Communautés - Les citoyens droit à l'accessibilité et la mobilité » avec un investissement de 8 610 410 €. Le but de ce projet était de lancer un projet intégré de régénération urbaine pour Cottonera. Les interventions comprennent : les zones de transit améliorées, le développement du domaine public grâce à l'embellissement et la mise à niveau des conditions sociales par le biais de programmes de logement. Ces projets visaient à renforcer les quartiers dans la localité et à installer une régénération durable grâce à une meilleure accessibilité et à la mobilité.

L'emplacement de l'Université américaine de Malte en 2015 est une décision judicieuse en matière de politique et de planification pour stimuler la régénération par une réutilisation adaptative et des agents diversifiés de changement:

1. L'embellissement complet des nœuds Dock Number 1 s'étendant de Triq ix-xatt à Triq San Pawl. Il cible les zones urbaines dans les environs immédiats pour accroître la perméabilité du projet favorisant les retombées économiques et sociales résultant de la régénération physique.

2. Le Conseil local de Bormla a réservé le site situé dans le Bastion de St. John's juste à côté de la rue St.Nicholas et devant un quartier résidentiel pour la mise à niveau. Le projet comprend l'installation de nouveaux systèmes d'éclairage, la fixation de bancs et le nouveau pavage.
3. Le projet proposé par Agenzija Support est l'embellissement de la zone environnante à l'extérieur de Dar Bormla qui est l'une des résidences gérées par l'agence. La zone extérieure est en train d'être redessinée dans cette nouvelle proposition visant à répondre aux besoins des personnes handicapées et à restructurer les places de stationnement actuelles.

Présentation du projet : une connexion verticale



Le succès du projet a été catalysé par le projet de connexion verticale de Valletta sur le côté opposé du Grand Harbour. La portée du projet était de fournir un meilleur accès entre le front de mer de Valletta et le cœur de la ville à travers un lien vertical. Ce nouveau projet permettrait de soutenir les projets déjà en cours et d'encourager d'autres investissements publics et privés dans la région. Cela permettrait également de maintenir les systèmes de transit opérationnels auxiliaires et d'améliorer la régénération urbaine plus durable. En outre, il fera de Valletta une ville plus attrayante pour vivre et améliorer la qualité de vie de la communauté locale et professionnelle existante.

Le projet a malheureusement été exporté et réduit à partir du mémoire original de planification et de conception. À l'origine, il a été conçu comme un parc et une promenade avec un ascenseur diagonal avec un impact visuel atténué. La décision politique et de planification à l'époque était de retirer l'élément du parc et de l'autobus pour un système vertical "off-the-shelf" avec un impact visuel plus important et réduire considérablement les points de transit. L'autre élément qui aurait rendu le projet plus viable était l'élément du parc et de la promenade qui a été conçu avec un programme d'aménagement paysager dans le fossé Valletta Landfront. Le gouvernement actuel a renversé la décision du parc et a roulé. Le nouveau projet de régénération de Grand Harbour a injecté des fonds dans le développement du parc et à la place du plan directeur de la régénération pour l'entrée de Valletta. Le projet de connexion verticale a été conçu pour encourager un transfert modal vers les modes non-auto lors de la navette vers Valletta.

Résultats positifs pour les indicateurs TOD

Les deux projets avec des interventions récentes suite aux mémoires de planification initiaux ont prouvé à moyen terme que le développement axé sur le transport en commun a vraiment entraîné des changements. Les statistiques actuelles montrent un changement significatif dans la mobilité et l'accessibilité et également un impact positif sur l'environnement urbain. Certains des résultats du projet par rapport à leurs indicateurs spécifiques sont les suivants:

- Un changement de mode de doubler l'utilisation de l'ascenseur et du ferry ainsi que les autobus écologiques

- Capacités accrues pour les installations Park + Ride
- Un meilleur flux de circulation par le bord de mer redessiné et les rues adjacentes avec un espace partagé et une promenade améliorée
- Meilleure qualité de l'air grâce à une congestion réduite
- Réhabilitation du patrimoine, par exemple Par la régénération et la réutilisation des docks pour l'Université américaine de Malte
- Bâtiments et quartiers de logements sociaux régénérés

Conclusion

Comme prévu en 2007, "la mise en œuvre de l'ET et l'évaluation de son succès sur les micro-environnements avec des micro-économies reflète la nature souple de cet outil de planification. L'effet de TSD sur les petites communautés et les quartiers mesure ses possibilités appliquées stratégiquement à tous les niveaux de tissu et de texture de la ville. Les cas maltais soulignent l'adaptation possible de TOD dans diverses villes et ses résultats encourageants vis-à-vis de la durabilité, de la « croissance intelligente » et de la promotion des villes vertes. » Le programme et les fonds du FEDER ont permis l'investissement en capital pour l'initier Traiter et stimuler la mobilité et l'accessibilité.

Razvoj orijentiran na tranzit: planiranje veće dostupnosti i mobilnosti

27. Juni 2017

Ovaj članak ocjenjuje utjecaj kapitalnih ulaganja u dva glavna projekta za promicanje tranzitno orijentiranog razvoja (TOD) unutar područja koji obuhvaća luku na Malti. Ova dva projekta financirana su od strane Europske unije kroz Europski fond za regionalni razvoj (ERDF) za program 2007.-2014. Nazivi projekata na engleskom jeziku su: „Stronger Cottonera Communities – The citizens right to accessibility and mobility“ i „Vertical Connection – Better accessibility through innovative and cleaner transport“. I jedan i drugi dobro se uklapaju unutar ciljeva Prioritetne osi 6 „Urbana regeneracija i poboljšanje kvalitete života“. 10 godina nakon njihove implementacije baca se svjetlo na TOD kao alat za planiranje i tranzit. Postavlja se pitanje, jesi li projekti uistinu postigli postavljene ciljeve?

Predstavljanje projekta: projekt Cottonera Waterfront



U kolovozu 2015. godine, Odjel za planiranje dao je zeleno svjetlo da se American University of Malta uvrsti u projekt Cottonera, što bi značilo prilagodljivu uporabu britanskih zgrada na doku broj 1 i potpunu obnovu Cottonera rive. Bio je ovo jedan od konačnih projekata koji su osigurali završetak projekta „Stronger Cottonera Communities – The citizens right to accessibility and mobility“ s ulaganjem od €8.610.410,00. Svrha projekta bila je pokretanje integriranog projekta urbane obnove Cottonere. Intervencije uključuju: poboljšana tranzitna područja, razvoj javnog područja kroz uljepšavanje i unapređenje socijalnih uvjeta putem stambenih programa. Ovi projekti usmjereni su na jačanje povezanosti među četvrtima i instaliranje održive regeneracije kroz bolju dostupnost i mobilnost.

Položaj American University of Malta u 2015. godini dolazi kao mudra politička odluka u poticanju daljnje regeneracije kroz adaptivnu ponovnu upotrebu i raznolike agente promjena:

1. potpuno ukrašavanje doka broj 1 koji se proteže od Triq ix-xatt do Triq San Paw. Ono je namijenjeno urbanim područjima u neposrednom okruženju kako bi se povećala propusnost projekta i poticao ekonomski i društveni razvitak.
2. Lokalno vijeće grada Bormla izdvojilo je tvrđavu Sv. Ivana odmah u ulici Sv. Nikole i ispred stambenih prostora. Projekt uključuje postavljanje novih rasvjetnih sustava, popravak klupa i novo popločavanje.
3. Predloženi projekt od strane Agencija Support je ukrašavanje okolice izvan Dar Bormla koji je jedan od onih područja kojima upravlja agencija. Vanjsko područje redizajnirano je u ovom novom prijedlogu na način da zbrinjava osobe s invaliditetom i restrukturira trenutna parkirna mjesta.

Predstavljanje projekta: A Vertical Connection



Uspjeh projekta kataliziran je projektom pod nazivom „Vertical Connection – Better accessibility through innovative and cleaner transport“ koji se odvijao na suprotnoj strani Grand Harbour na Malti. Opseg projekta bio je osigurati veći pristup rivi u Valletti i samome centru grada kroz jednu vertikalnu poveznicu. Ovaj novi projekt podržava projekte koji su već u provedbi i potiče daljnja javna i privatna ulaganja u tom području. Isto tako, održavat će pomoćne operativne sustave tranzita, poboljšati urbanu regeneraciju te učinit će da se poboljša kvaliteta života postojeće lokalne i radne zajednice u gradu Valletta. Projekt je nažalost isključen iz prvobitnog dokumenta o planiranju i dizajniranju grada. Izvorno je bio dizajniran kao park i mogućnost vožnje dijagonalnim dizalom s prigušenim vizualnim svojstvima. Politička odluka u to vrijeme bila je uklanjanje elemenata parka i vožnje i prebacivanje na vertikalni sustav s većim vizualnim učinkom smanjujući pritom tranzitne točke u velikoj mjeri. Drugi element koji bi projekt učinio izvedivim i održivijim bio je park i element vožnje što je dizajnirano sukladno planu uređenja zaljeva u Valletti. Sadašnja Vlada preinačila je odluku o parku i vožnji. Umjesto toga, projekt Vertical Connection osmišljen je kako bi potaknuo pomak prema ne-motoriziranim modelima u cestovnom prijevozu u gradu Valletta.

Pozitivni rezultati TOD pokazatelja

Dva projekta s nedavnim intervencijama koje prate izvorni plan pokazali su da tranzitno orijentirani razvoj doista potiče promjenu. Trenutna statistika pokazuje značajnu promjenu u mobilnosti i pristupačnosti, isto kao i pozitivan utjecaj na okoliš. Neki od rezultata projekta sukladno specifičnim pokazateljima su sljedeći:

- Modalni pomak od udvostručenja dizala i korištenja trajekta i eko-autobusa
- Povećani kapaciteti za sadržaje „park“ i „vožnja“
- Bolji protok prometa kroz osmišljenu rivu i susjedne ulice s dijeljenim prostorom i prostorom prikladnim za šetnje
- Veća kvaliteta zraka radi smanjenja gužve i zagušenja
- Obnova nasljeđa, primjerice regeneracija i ponovno korištenje dokova od strane American University Malta
- Obnova socijalnih stambenih blokova i gradskih četvrti.

Zaključak

Kao što je predviđeno 2007. godine, implementacije TOD-a i ocjenjivanje uspjeha na mikro okruženjima s mikro ekonomijama odražava fleksibilnost ovog alata za planiranje. Učinci TOD-a na male zajednice i gradske četvrti strateški su primjenjivi na svim razinama gradske strukture i teksture. Ovakvi slučajevi upućuju na moguću prilagodbu TOD-a u raznim drugim gradovima, a njegovi ohrabrujući rezultati odnose se na održivost, „pametan rast“ i promicanje zelenih gradova. ERDF program i sredstva omogućili su kapitalno ulaganje kako bi se pokrenuo cijeli proces i potaknula veća mobilnosti i dostupnost.

Sviluppo orientato al transito: pianificazione per una maggiore accessibilità e mobilità

27. Juni 2017

Questo articolo valuta l'impatto degli investimenti di capitale in due grandi progetti che promuovono lo sviluppo del transito orientato (TOD) nell'area del porto di Malta. Questi due progetti sono stati cofinanziati dall'Unione Europea tramite il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) nell'ambito della programmazione 2007-2014. I progetti sono "Stronger Cottonera Communities - I cittadini hanno diritto all'accessibilità e alla mobilità" e una "Connessione verticale - Migliore accessibilità attraverso un trasporto innovativo e più pulito". Erano entrambi in sintonia con gli obiettivi dell'asse prioritario 6 "Rigenerazione urbana e miglioramento della qualità della vita". E' necessario verificare i progetti 10 anni dopo l'avvio del TOD come uno strumento di pianificazione e di transito; Questi progetti realmente raggiungono gli obiettivi fissati?

Introduzione al progetto: Cottonera Waterfront Project



Nel mese di agosto del 2015 l'Autorità di pianificazione ha dato il via alla locazione del progetto Cottonera dell'Università Americana di Malta che vedrebbe il riutilizzo adattivo degli edifici britannici al Dock n. 1 e la completa rigenerazione del progetto sul lungomare di Cottonera. Questo è stato uno dei progetti finali che ha assicurato il completamento della "Stronger Cottonera Communities - I cittadini hanno diritto all'accessibilità e alla mobilità" con un investimento di 8.610,410 euro. Lo scopo di questo progetto è stato quello di lanciare un progetto di rigenerazione urbana integrata per Cottonera. Gli interventi comprendono: aree di transito rafforzate, lo sviluppo della sfera pubblica attraverso l'abbellimento e l'adeguamento delle condizioni sociali attraverso programmi per l'alloggio. Questi progetti sono stati diretti a rafforzare i quartieri della località e ad implementare la rigenerazione sostenibile attraverso una migliore accessibilità e mobilità.

La posizione dell'Università americana di Malta nel 2015 rappresenta una saggia decisione politica e progettuale per stimolare ulteriormente la rigenerazione attraverso il riutilizzo adattivo e gli agenti diversificati del cambiamento:

1. L'abbellimento completo dei nodi Dock Number 1 che si estende da Triq ix-xatt a Triq San Pawl. Esso si rivolge alle aree urbane nelle immediate vicinanze per aumentare la permeabilità del progetto che favorisce lo spin off economico e sociale come risultato della rigenerazione fisica.
2. Il Consiglio Locale di Bormla ha destinato il sito che si trova nel bastione di San Giorgio appena fuori St.Nicholas Street e di fronte ad aree residenziali per l'aggiornamento. Il

progetto prevede l'installazione di nuovi sistemi di illuminazione, il fissaggio di panchine e la nuova pavimentazione.

3. Il progetto proposto dall' Agenzija Support è l'abbellimento dell'area circostante al di fuori di Dar Bormla, una delle residenze gestite dall'agenzia. L'area esterna viene ridisegnata in questa nuova proposta per soddisfare le persone con disabilità e ristrutturare i parcheggi attuali.

Introduzione al secondo progetto: una connessione verticale



Il successo del progetto è stato catalizzato dal Valletta Vertical Connection Project sul lato opposto del Grand Harbour. L'ambito del progetto era quello di fornire un maggiore accesso tra il lungomare di Valletta e il cuore della città attraverso un collegamento verticale. Questo nuovo progetto sosterrrebbe i progetti già in corso ed incoraggerebbe ulteriori investimenti pubblici e privati nella zona al fine di sostenere anche i sistemi di

transito operativi ausiliari e aumentare la rigenerazione urbana più sostenibile. Inoltre, farebbe della Valletta una città più attraenti per vivere e migliorare la qualità della vita della comunità locale e lavorativa esistente.

Il progetto è stato purtroppo esportato e ridotto dall'originale Pianificazione e Design Brief. Originariamente è stato progettato come un parco e una salita con un ascensore diagonale con impatto visivo attenuato. La decisione politica e di pianificazione al momento era di rimuovere il parco e l'elemento di salita e andare verso un sistema verticale "off-the-shelf" con un maggiore impatto visivo e ridurre significativamente i punti di transito. L'altro elemento che avrebbe reso più efficace il progetto era il parco e l'elemento di salita che era stato progettato con un sistema di paesaggio nel fossato di Valletta. L'attuale governo ha invertito la decisione del parco e della salita. Il nuovo progetto di rigenerazione Grand Harbour ha iniettato fondi per lo sviluppo del parco e la salita come parte del masterplan di rigenerazione per l'ingresso della Valletta. Il progetto di collegamento verticale è stato progettato per favorire uno spostamento modale nei confronti delle modalità non auto quando ci si trasferisce alla Valletta.

Risultati positivi per gli indicatori TOD

I due progetti con interventi recenti a seguito degli esiti della pianificazione originale che hanno dimostrato a medio termine che lo sviluppo orientato al transito ha provocato un cambiamento veramente stimolante. Le statistiche attuali mostrano un cambiamento significativo della mobilità e dell'accessibilità e anche un impatto positivo sull'ambiente urbano. Alcuni dei risultati del progetto rispetto ai loro indicatori specifici sono:

- Uno spostamento modale dal raddoppio dell'ascensore e del traghetto e degli eco-bus;
- Aumento delle capacità per i servizi Park + Ride;
- Un flusso di traffico migliore grazie al lungomare ridisegnato e alle strade adiacenti con spazio condiviso e maggiore camminamento;
- Migliore qualità dell'aria grazie alla riduzione della congestione;

- Riabilitazione del patrimonio, ad es. rigenerazione e riutilizzo dei bacini per l'American University di Malta;
- Rigenerazione di blocchi di alloggi sociali e quartieri.

Conclusioni

Come previsto nel 2007 "l'implementazione del TOD" e il suo successo su microambienti con microeconomie riflette la natura flessibile di questo strumento di pianificazione. L'effetto del TOD sulle piccole comunità e quartieri misura le sue possibilità applicate strategicamente a tutti i livelli del tessuto e della struttura della città. I casi maltesi indicano l'eventuale adattamento del TOD in diverse città e i suoi risultati incoraggianti rispetto alla sostenibilità, alla "crescita intelligente" e alla promozione delle città verdi. Il programma e i fondi del FESR hanno reso possibile l'investimento di capitale per avviare questo processo e stimolare maggiore mobilità e accessibilità.

Rozwój Zorientowany na Transport (Transit Oriented Development TOD): planowanie dla większej dostępności i mobilności

27. Juni 2017

W niniejszym artykule ocenia się wpływ inwestycji kapitałowych w dwa duże projekty promujące rozwój zorientowany na transport (TOD) w obszarze portowym na Malcie. Te dwa projekty zostały częściowo finansowane przez Unię Europejską za pośrednictwem Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) program na lata 2007-2014. Projekty to "Silniejsza Wspólnota Cottonera - prawo obywateli do dostępności i mobilności" oraz "Połączenie wertykalne - lepsza dostępność dzięki innowacyjnemu i czystemu transportowi". Oba projekty doskonale wpisują się w realizację celów Osi Priorytetowej 6 "Regeneracja Obszarów Miejskich i Poprawa Jakości Życia". Ewaluacja projektów po 10 latach od wdrożenia rzuca światło na TOD jako narzędzie planowania i tranzytu. Czy projekty rzeczywiście pozwoliły osiągnąć wyznaczone cele?

Projekt "Cottonera Waterfront"



W sierpniu 2015 roku przedstawiciele Urzędu Planowania dali zielone światło projektowi lokalizacji Amerykańskiego Uniwersytetu Maltańskiego w dzielnicy Cottonera, który obejmował także zbadanie możliwości adaptacyjnego wykorzystania budynków brytyjskich na stacji dokującej nr 1 oraz całkowitą regenerację nabrzeża Cottonera. Celem projektu "Silniejsza Wspólnota Cottonera - prawo obywateli do dostępności i mobilności" (z dofinansowaniem w kwocie 8.610.410 euro) było uruchomienie zintegrowanego projektu rewitalizacji obszarów miejskich w Cottonera. Interwencje objęły: poprawę terenów tranzytowych, rozwój sfery publicznej poprzez upiększanie i poprawę warunków socjalnych i programy mieszkaniowe. Działania te miały na celu poprawę warunków życia w regionie i rozpoczęcie rewitalizacji m.in. poprzez ulepszoną dostępność do mobilności.

Zlokalizowanie Uniwersytetu Amerykańskiego Malty na obszarze Cottonera okazało się trafianą decyzją polityczną i planistyczną i pozwoliło na dalszą rewitalizację całego obszaru.

Projekt "Połączenie wertykalne"



Sukces tego projektu wynika z połączenia z projektem Valletta Vertical Connection po przeciwnej stronie Grand Harbour. Zakres projektu zapewniał większy dostęp do nabrzeża Valletty i centrum miasta poprzez połączenie wertykalne. Nowy projekt wspierał projekty już realizowane i zachęcał do podjęcia dalszych inwestycji publicznych i prywatnych na danym obszarze. Celem projektu było także uczynienie Valetty atrakcyjniejszym miastem oraz poprawa jakości życia i warunków pracy lokalnej społeczności.

Niestety pierwotne założenia projektu zostały zredukowane i okrojone. Zrezygnowano między innymi z realizacji parku oraz windy, które zostały zaprojektowane z myślą o krajobrazie Valletta Landfront. Obecny rząd cofnął decyzję o rezygnacji z parku i windy – są one istotnym elementem planu rewitalizacji Valletta Entrance. Projekt ma na celu przede wszystkim zachęcenie do rezygnacji z samochodu podczas podróży do Valletty.

Pozytywne wyniki wskaźników TOD

Obecne dane wskazują znaczną zmianę w zakresie mobilności i dostępności, a także pozytywny wpływ wdrożonych zmian na środowisko miejskie. Wskaźniki odzwierciedlające sukces wdrożonych projektów:

- zwiększone wykorzystanie eco-autobusów i windy przy transporcie towarów
- zwiększona wydajność parkingów typu Park&Ride
- poprawa warunków ruchu i bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego – dzięki przeprojektowaniu i przebudowie nabrzeżnej infrastruktury drogowej
- lepsza jakość powietrza dzięki zmniejszeniu zatorów drogowych
- rewitalizacja obszarów zdegradowanych
- rewitalizacja budynków socjalnych i mieszkalnych

Wnioski

Zgodnie z przewidywaniami z 2007 r., wdrożenie TOD i ocena jego skuteczności w skali mikro odzwierciedla elastyczny charakter tego narzędzia planistycznego. Wpływ TOD na małe społeczności i dzielnice mierzy swoje możliwości stosowane strategicznie na wszystkich poziomach miejskich struktur. Przykład maltański wskazuje na możliwość dostosowania TOD do sytuacji w różnych miastach a wyniki z zakresu zrównoważonego rozwoju, "inteligentnego wzrostu" i promowania zielonych miast są najlepszą z możliwych rekomendacji.

Dezvoltarea Orientată spre Tranzit: planificare pentru o mai bună accesibilitate și mobilitate

27. Juni 2017

Acest articol evaluează impactul investițiilor de capital în două proiecte majore care promovează Dezvoltarea Orientată spre Tranzit (DOT) în zona portuară din Malta. Aceste două proiecte au fost finanțate parțial de către Uniunea Europeană prin Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR) prin programul din perioada 2007-2014. Proiectele sunt: "Comunități Cottonera mai puternice – Dreptul cetățenilor la accesibilitate și mobilitate" și "Conexiune verticală – O mai bună accesibilitate prin transport inovativ și mai curat". Ambele proiecte s-au încadrat foarte bine în obiectivele Axei Prioritare 6 "Regenerare Urbană și îmbunătățirea calității vieții". Vizitând proiectele la 10 ani după ce au fost demarate dă posibilitatea clarificării DOT ca instrument de planificare și tranzit; oare proiectele chiar și-au atins țintele stabilite?

Prezentarea celor două proiecte: Proiectul Cottonera la Malul Mării



În august 2015, Autoritatea de Planificare și-a dat acordul pentru locarea proiectului Universității Americane din Malta în Cottonera, care ar trebui să se ocupe de reutilizarea adaptată a clădirilor britanice de la Docul nr. 1 și regenerarea completă a proiectului de clădiri de la malul mării pentru Cottonera. Acesta a fost unul dintre ultimele proiecte care a asigurat încheierea proiectului și "Comunități Cottonera mai Puternice – Dreptul cetățenilor la accesibilitate și mobilitate" și a rezumatului de planificare, proiect care s-a ridicat la o valoare a investiției de 8.610.410,00 euro. scopul acestui proiect a fost de a lansa un proiect integrat de regenerare urbană pentru Cottonera. Intervențiile au cuprins: zone de tranzit mai eficiente, dezvoltarea domeniului public prin înfrumusețare și îmbunătățirea condițiilor sociale prin programe de locuințe. Aceste proiecte au vizat consolidarea cartierelor din localitate și instalarea regenerării durabile printr-o mai bună accesibilitate și mobilitate.

Locația Universității Americane din Malta în 2015 apare ca urmare a unei decizii politice și de planificare înțelepte în stimularea regenerării ulterioare prin intermediul reutilizării ușor de adaptat și a agenților diversificați de schimbare:

1. Îmbogățirea completă a intersecțiilor Docului numărul 1 care se extind de la Triq ix-xatt la Triq San Pawl. Aceasta vizează zonele urbane din împrejurimile imediate pentru a spori permeabilitatea proiectului, ceea ce favorizează transformarea economică și socială ca urmare a regenerării fizice.
2. Consiliul Local Bormla a rezervat pentru modernizare zona în care se află în Bastionul St. John, chiar lângă strada St. Nicholas și în fața unei zone rezidențiale. Proiectul include instalarea de sisteme noi de iluminat, repararea mobilierului urban și pavaj nou.

3. Proiectul propus de Agenzia Support vizează înfrumusețarea zonei înconjurătoare din afara Dar Bormla, care este una dintre reședințele administrate de agenție. Zona exterioră este redesenată în această nouă propunere pentru a răspunde persoanelor cu handicap și va restructura spațiile de parcare actuale. "

Prezentarea celor două proiecte: O conexiune verticală



Succesul proiectului a fost accelerat de Proiectul Vertical Connection Valletta, din partea opusă a Marelui Port. Scopul proiectului a fost acela de a oferi acces sporit între malul mării Valletta și centrul orașului prin intermediul unei legături verticale. Acest nou proiect putea susține proiectele aflate deja în derulare și încuraja investițiile publice și private în zonă. De asemenea, susținea sistemele de tranzit operaționale auxiliare și sporea viabilitatea regenerării urbane. În plus, aceasta ar determina ca Valletta să devină un oraș mai atractiv pentru a trăi și ar spori calitatea vieții comunității existente locale și a navetiștilor.

Proiectul a fost, din nefericire, exportat și redus de la Tema de proiectare și Design originală. Inițial a fost proiectat pe tipologia "park and ride" ca un parc și plimbare cu un lift diagonal cu impact vizual diminuat. Decizia politică și de planificare în acel moment a fost eliminarea elementelor de "park and ride" și de a susține un sistem vertical gata făcut cu un impact vizual mai mare și reducerea semnificativă a punctelor de tranzit. Un alt element care ar fi făcut proiectul mai viabil era elementul de "park and ride" care a fost proiectat cu o schemă de amenajare a teritoriului în șanțul Valletta Landfront.

Actualul guvern a schimbat decizia asupra elementului "park and ride". Noul proiect Grand Harbour Regeneration a injectat fonduri în dezvoltarea elementului "park and ride", ca parte a planului de regenerare pentru intrarea în Valletta. Proiectul de conectare verticală a fost conceput pentru a încuraja o schimbare modală către modurile non-auto atunci când oamenii călătoresc la Valletta.

Rezultate pozitive pentru indicatorii DOT

Cele două proiecte Cele două proiecte cu intervenții recente, în urma sesiunilor de planificare inițiale, au demonstrat pe termen mediu că dezvoltarea orientată spre tranzit a condus cu adevărat la schimbare. Statisticile actuale arată o schimbare semnificativă a mobilității și a accesibilității, precum și un impact pozitiv asupra mediului urban. Unele dintre rezultatele proiectului în raport cu indicatorii lor specifici sunt:

- O schimbare modală generată de dublarea numărului de utilizări a ascensorului și a utilizării feribotului, precum și a eco-autobuzelor
- Capacități sporite pentru facilitățile "Park & Ride"
- Un flux al traficului îmbunătățit prin redesenarea malului mării și a străzilor adiacente cu spații comune și creșterea posibilității pietonale
- O mai bună calitate a aerului prin reducerea congestiei
- Reabilitarea patrimoniului, de ex. prin regenerarea și reutilizarea docurilor pentru Universitatea Americană din Malta
- Blocuri și cartiere de locuințe sociale regenerate

Concluzie

Așa cum s-a prognozat în 2007, "implementarea DOT și măsurarea succesului său în micro-medii cu micro-economii reflectă natura flexibilă a acestui instrument de planificare. Efectul DOT asupra comunităților mici și cartierelor măsoară posibilitățile sale aplicate strategic la toate nivelele țesăturii și texturii orașului. Cazurile malteze indică posibila adaptare a DOT în diverse orașe și rezultate încurajatoare în ceea ce privește durabilitatea, "creșterea inteligentă" și promovarea orașelor verzi ". Programul FEDR și fondurile au făcut posibilă investiția de capital pentru a iniția acest proces și pentru a stimula o mai mare mobilitate și accesibilitate.



Desenvolvimento Orientado para o Trânsito (TOD): Planeamento Para Uma Melhor Acessibilidade e Mobilidade

22 / 06 / 2017

Este artigo avalia o impacto do investimento de capital em dois grandes projetos de promoção do Desenvolvimento Orientado pelo Trânsito (Transit Oriented Development, TOD, na sigla em Inglês) na zona portuária de Malta. Estes dois projetos foram financiados pela União Europeia através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) para o programa 2007-2014. Os projetos são "Comunidades Cottonera mais fortes - o direito dos cidadãos a acessibilidade e mobilidade" e "Conexão Vertical - Acessibilidade melhorada através do transporte inovador e mais limpo.", ambos em linha com os objetivos do Eixo Prioritário 6 "Regeneração Urbana e Melhoria da Qualidade de Vida.". Revisitar os projetos 10 anos após o início lança luz sobre o TOD, enquanto ferramenta de planeamento e de trânsito. Estes projetos terão realmente atingido os objetivos definidos?

Apresentação dos dois projetos: Projeto "Cottonera Waterfront"



Em agosto de 2015, a Autoridade de Planeamento deu luz verde à localização do projeto da Universidade Americana de Malta em Cottonera. Este projecto consistia na adaptação e reutilização dos "British Buildings" na Doca n.º 1 e na regeneração completa da costa Cottonera. Este foi um dos projetos finais que garantiam a conclusão do projeto "Fortalecimento das Comunidades de Cottonera - O direito dos cidadãos a acessibilidade e mobilidade", com um investimento de €8.610.410. O objetivo foi lançar um projeto de regeneração urbana integrada para Cottonera. As intervenções incluíram: melhoria das zonas de circulação rodoviária, a beneficiação do espaço público através do embelezamento e melhoria das condições sociais através de programas habitacionais. Estes projetos foram direcionados para o fortalecimento dos bairros da cidade e para uma regeneração sustentável, através da melhoria da acessibilidade e mobilidade.

Esta localização da Universidade Americana de Malta em 2015 é tida como uma decisão sensata de política de planeamento, que incentivou uma maior regeneração através da reutilização adaptada em conjunto com os diversos agentes de mudança:

1. O embelezamento integral dos nós da Doca N.º1, que se estendem de Triq ix-xatt a Triq San Pawl. Destina-se às áreas urbanas contíguas, de forma a aumentar a permeabilidade do projeto, promovendo o spin off económico e social, como resultado da regeneração física.

2. A Câmara Municipal de Bormla selecionou a zona de Bastion de San Juan, junto à Rua San Nicholas e frente a uma área residencial, para a intervenção de melhoria. O projeto inclui a instalação de novos sistemas de iluminação, instalação de bancos e novos pavimentos.
3. O projeto proposto foi a beneficiação da envolvente de Dar Bormla, que é uma das zonas residenciais na área. O espaço exterior está a ser redesenhado, nesta nova proposta, para atender às necessidades das pessoas com deficiência, assim como reestruturar as zonas de estacionamento atuais.

Apresentação de dois projetos: Projecto “Valletta Vertical Connection”



O sucesso do projeto foi catalisado pelo projecto “Valletta Vertical Connection”, na outra margem do Grande Porto. O desígnio do projeto foi proporcionar maior acesso entre a zona costeira de Valletta e o coração da cidade, através de uma ligação vertical. Este novo projeto irá manter os projetos já iniciados e incentivar o investimento público e privado na área. Irá também manter sistemas operacionais auxiliares de trânsito e potenciar a regeneração urbana mais sustentável. Além disso, fará de Valeta uma cidade mais atraente para viver e melhorará a qualidade de vida da comunidade local e de trabalho existente. Infelizmente, o projeto foi reduzido relativamente ao original. Este foi originalmente concebido como um Park&Ride com um elevador diagonal, com reduzido impacto visual. A decisão política de foi eliminar o Park&Ride e partir para um sistema vertical "off-the-shelf" com maior impacto visual, reduzindo significativamente as necessidades de deslocação. O outro elemento que teria tornado o projeto mais viável seria o esquema de Park&Ride, que foi desenhado como um elemento de arquitetura paisagista de ajardinamento da Fortificação de Valleta. O atual governo reverteu a decisão do Park&Ride. O novo Projeto de Regeneração do Grande Porto afectou os fundos para o desenvolvimento de Park&Ride para o plano de regeneração da “Entrada de Valletta”. O projeto Valletta Vertical Connection foi planeado no sentido de encorajar a mudança modal para modos suaves quando se viaja para Valletta.

Resultados positivos para os indicadores TOD

Os dois projetos, com intervenções recentes de acordo com os projetos originais, provaram que o TOD realmente impulsionou a mudança no médio prazo. Os dados atuais mostram uma alteração significativa nos indicadores de mobilidade e acessibilidade, assim como um impacto positivo em meio urbano. Alguns dos resultados do projeto, em relação aos seus indicadores específicos, são:

- Duplicação das transferências modais entre o elevador e o ferry, incluindo o ecobus;
- Aumento da capacidade das infraestruturas de Park+Ride;
- Um fluxo de tráfego melhorado através da redefinição da Marginal e ruas adjacentes, com espaço partilhado e maior capacidade nas vias pedonais
- Melhor qualidade do ar pela redução de congestionamento
- Reabilitação do património, por exemplo, pela regeneração e reutilização das docas para a Universidade Americana de Malta

- Regeneração de blocos habitacionais e bairros sociais.

Conclusões

Tal como previsto em 2007, "a implementação do TOD e a avaliação do seu sucesso em microambientes com micro economias, demonstra a natureza flexível desta ferramenta de planeamento. O efeito do TOD em pequenas comunidades e bairros permite avaliar as suas possibilidades aplicadas estrategicamente a todos os níveis do tecido urbano na cidade. O caso Maltês aponta para a possível adaptação do TOD a diversas cidades e o seu resultado encorajador em relação à sustentabilidade, ao "crescimento inteligente" e à promoção de "cidades verdes". " O programa e os fundos do FEDER tornaram possível o investimento de capital para iniciar este processo e estimular uma melhoria da mobilidade e acessibilidade.

