

A . イギリスの概略計画の段階における PI 事例の概要

No.	事例資料名	対象計画	概要	形態	主な内容
A-1	代替案を掲載した市民協議用のリーフレット	< A428 線 > Caxton Gibbet から Hardwick までの 2km の幹線道路の改良計画。	各代替案について理解してもらうため、概要をまとめたリーフレットを配布。	A 3 程度のリーフレット(両面)	・代替ルート(4 ルート)の地図・断面図、影響と費用の比較 ・環境影響と抑制策 ・整備効果 ・却下済の代替ルートと却下理由 ・今後の予定
A-2	リーフレットと共に配布された質問票	< A30 線 > Bodmin から Indian Queens までの幹線道路の改良計画。	各代替案に対する意見や要望を述べる手段を提供するため、リーフレットと一緒に配布。	A3 (片面)	・住所・氏名 ・道路・鉄道の利用状況 ・渋滞や安全性 ・比較検討の上で重視する指標 ・自由記入欄
A-3	パブリック・エキシビジョンで示された代替案の内の 1 つを評価するパネル	< A303 線 > ストーンヘンジの側を通る 9.2km の幹線道路の改良計画。	計画のプロセス、目的、代替案、代替案の評価などを理解してもらうため、それぞれ概要をパネルにまとめて展示。	展示用パネル	・問題点 ・クライテリア(指標) ・自然環境への影響 ・安全性への影響 ・経済への影響 ・アクセシビリティへの影響 ・総合評価 ・費用対効果分析結果
A-4	構想ルートが決定されたことを示すリーフレット	< A428 線 > Caxton Gibbet から Hardwick までの 2km の幹線道路の改良計画。	大臣の決定したルートをリーフレットにまとめて配布。	A 3 程度のリーフレット(表裏)	・道路の現状など ・市民協議の結果 ・大臣決定ルート ・今後の予定

Highway AgencyはCambridgeの西A428のCaxton Gibbet周辺、Hardwickのdual道路の間を改良することを提案している。

この冊子は計画案を記載し、あなたのコメントを求めている。

改善が必要な理由

A428はMilton Keynes、Cambridge、Ipswichにつながる国道の核を形成しており、さらにM11、A1、A14、A1198、その他にリンクする地域の道路ネットワークに重要な道路である。

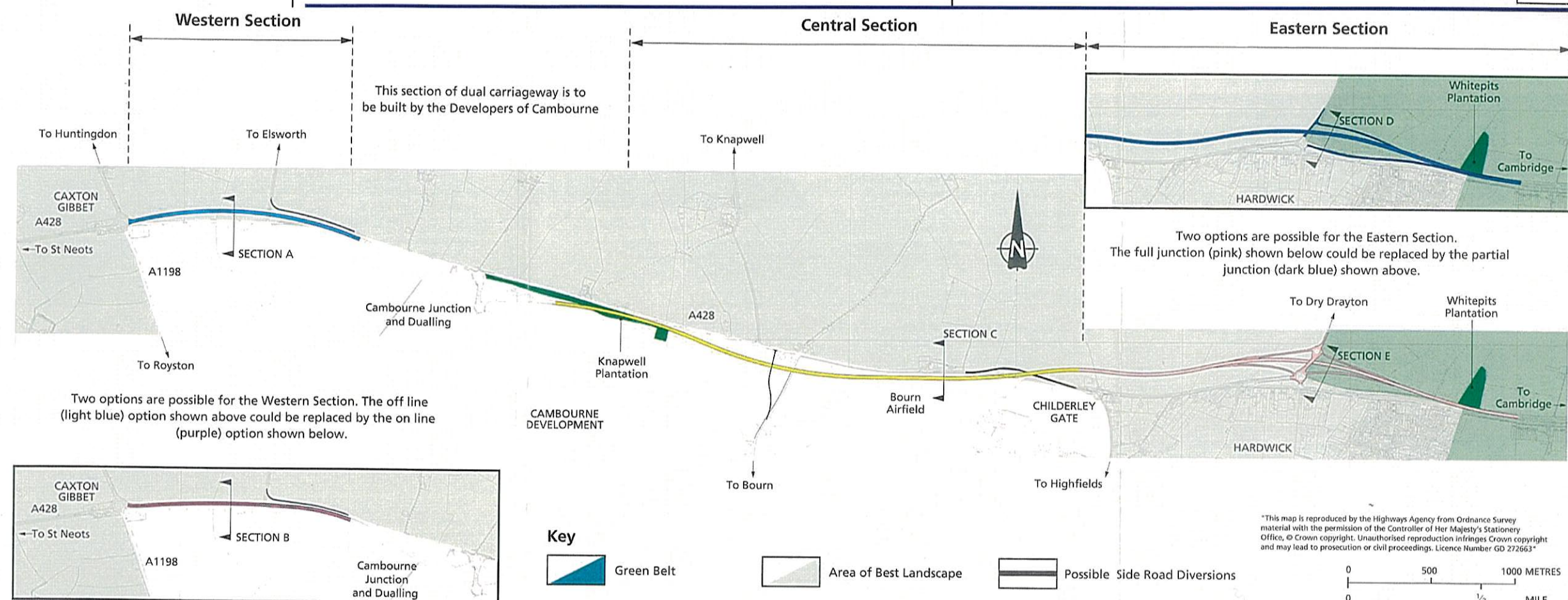
A428のCaxton Gibbet周辺とHardwickの区間はsingle carriagewayで、現在1日に約18,000台の交通量がある。Papworth Everardを通るA1198と同様に、A14のHuntingdonとCambridge間の渋滞迂回路になっている。渋滞は特に朝のラッシュアワー時に発生する。

交通事故数は同様の道路よりも多い。脇道から幹線道路に入るとき、特に右折時の通行が困難である。

1994年4月、A248の北部の大規模整備する計画の概要は承認された。Cambourneと知られている整備計画は、最終的には3,000戸以上の住宅とビジネス街や工業団地で構成される。開発作業は現在進行中である。

Cambourne計画の承認には、Cambourneにdual道路（dual carriageway：隣接する中央分離帯のある道路）を2キロメートルに渡って建設することが求められた。

Cambourneは進行しており、2002年までにdual道路を建設しなければならない。2006年までに、A248の交通量は一日約36,000台に増加すると予測される。これは通常の交通量増加と、Cambourneとその他の開発に



より発生する交通量も含まれるからである。深刻な渋滞はA248の新しいdual道路の両サイドとも改善されないと考えられる。

考えられる選択肢

いくつかの選択肢が考えられ、その中ですでに却下されたものもある。却下された選択肢は、問題を解決できるものでなかったり、利益が少なかったり、他の選択肢より不利益が多かったりしたものである。却下された選択肢は裏面に記載されている。好ましい選択肢はこの冊子に記載されている。これらの選択肢は全て、Caxton GibbetからHardwickのdual道路までの区間に2車線のdual道路を建設する案である。dual道路へのアクセスはCaxton Gibbet周辺の道路とCambourneの新ジャンクション、Hardwickに建設される2レベルのジャンクション

だけである。Hardwickのジャンクションの周辺はbelitであるが、dual道路はbelitではない。いかなる財産も破壊されてはならない。

Highway Agencyの調査では、dual道路の利益が、支出を上回ることを示している。

好ましい選択肢

簡単に説明するために、3つのパートに分ける。

西部：Caxton Gibbet周辺からCambourneのdual道路までの間。2つの案が考えられる。一つは現在の幹線道路を通る案（紫）と、もう一つが北を通る案（ライトブルー）。on-line案は既存の幹線道路をone carriageway利用し、新しいアクセス道路は周辺に建設される。

中央部：Cambourneのdual道路の西に接続する。案は黄色で示されている。Cambourneのdual道路に接続し、既存の幹線道路の南

をChilderly Gateの直前まで通り、既存の幹線道路の北に位置する案である。

Cambourneジャンクションの東の、既存の幹線道路はCambourneからCambridgeの間を地元の交通と、自転車、公共交通が利用できるように、そのままにする。全てのローカルルートがopenのために、橋を整備する。**東部：**Hardwick周辺。配置が似ている2案が示されている。1案はフルジャンクション（ピンク）、もう1案は一部ジャンクション（ダークブルー）。一部ジャンクションはHardwickのdual道路からの交通量を制限する。

選択肢の比較

建設費用は下記。

西部：

off-line（ライトブルー）案

・全長1.47km(0.91mile)、費用は£270万。

・既存の幹線道路を近隣地へのアクセスに利用する。
・沿道の植物の生態を維持しつつ、9.0ヘクタールの農地が必要である。

on-line（紫）案

・全長1.42km(0.88mile)、費用£240万。

・would be adjacent to property and would require provision of new accesses at the rear of property

・3.9ヘクタールの農地が必要で、既存の幹線道路の北部にある植生を取り除く。

・既存道路のone carriagewayを利用

中央部：

南（黄色）案

・全長3.51km(2.18mile)、費用£1190

・Cambourne開発の土地を8.9ヘクタール、Bourn Airfieldの土地を8.7ヘクタール必要である。

・Knapwell Plantationの土地を0.7ヘクタールremoveする。

・既存道路は地元の交通のために、残しておく。

東部：

東部の2案は両方とも全長2.65km(1.65mile)でありWhitepits Plantationの端をremoveする。

フルジャンクション（ピンク）案

・費用は£690万

・32.8ヘクタールの農地が必要

・合流ができ、dual道路を残す

一部ジャンクション（ダークブルー）案

・費用は£610万。

・25.6ヘクタールの農地が必要

・dual道路からCambridge方面の通行ができなくなる、またはdual道路につながるSt Neots方面の通行ができるこれらの移動にはCambourneとMaddingleyのどちらのジャンクションも使う必要がある。

影響の削減

環境への影響を削減

- ・財産と生態系への影響を最小限に抑え、可能な限り沿道の植生を保護する。
- ・植樹、道路との境界を仕切ったり、囲む効果があるアーススクリーンを整備を含むランドスケープスキームの実施。

利益

選好案

- ・将来の交通量の増加に対応できる幹線道路容量の増加。
- ・長距離の幹線道路交通とは別に、地元の交通の安全性向上。
- それにより
 - ・渋滞の緩和
 - ・交通事故の減少

環境への影響

道路周辺に、景勝地や国家的に重要な保護地は無いが、次の環境的問題点に熟慮を行っている。

景観

Bourne Airfieldを通る中央部を除いて、全ての案はCambridgeshire County Councilに指定された景勝地内にある。東部はグリーンベルトを侵略する。環境保全命令の出ている樹木を含む、既存の植生を多少失うことになる。所有地や公用地からの景色に、不の影響がある。しかし、これらの影響は植樹を行うことにより、長期的には減っていく。

環境土地利用

西部と東部の案は農地を利用し、農業の混乱を招く。中央部はCambourne開発とBourn Airfieldの土地を利用する。

水質と排水

道路スキームの廃水処理は水流や水源に悪影響を及ぼさないかを、適切に調査を行う。

騒音

長期的に交通量が増加すると予測され、騒音のレベルは開発が行われなくても増加することが予想される。Hardwickでは幹線道路からの距離が長くなるため、騒音が減る地点が多くなる。

大気質

渋滞が悪化すれば、大気汚染も悪化する。それ故に、全ての案は大気質を改善させる。一部では道路との距離が離れたためであるところもあるが、渋滞が緩和されたためである。

文化遺産

遺跡発掘となる可能性のある場所が指定された。

建設期間中の破壊

検討されている案は、既存の幹線道路のから大体が離れており、建設期間中は多少の破壊は起こる。地域的な破壊は橋、property周辺、西部のon-line案の部分で起こる。

歩行者、自転車、乗馬

既存の幹線道路はそのままにし、歩行者や自転車、乗馬による道路利用者の安全性を確保する。

エコロジーと自然保護
全ての案は樹木、生垣、沿道の植樹に影響を与え、生態系に影響を与える。地域の在来種を広域に植樹することであたらしい野生生息地をけいせいする。それでもアナグマの生息地に影響があるかもしれない。

コミュニティへの影響
案は、多少コミュニティに直接影響を与える。幹線道路はHardwickから離れる。

却下された案

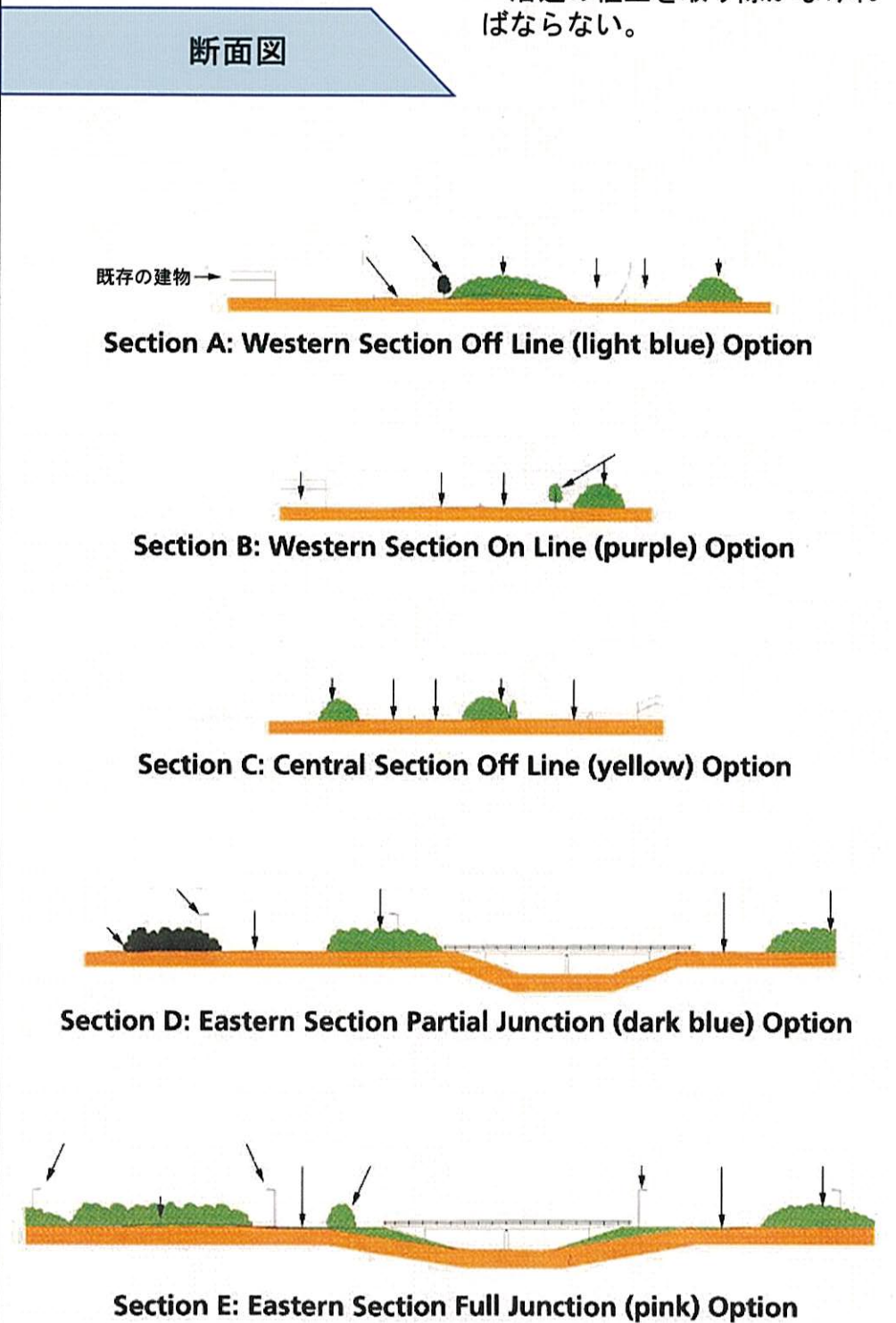
2つのdual道路の案が中央部で検討されたが、すでに却下された。

on-line案は既存のA248を通り、既存の1車線幹線道路を使用する

・地域の交通と、長距離の交通を分離させない。

・propertyとプライベートアクセスに悪影響がある。

・沿道の植生を取り除かなければならない。



北部案は地域交通のために、幹線道路はそのままにする案だが、却下された理由は、

- ・農地を分断する。
- ・他の案よりも、景勝地に影響を与える。
- ・この冊子に示されている(黄色)南部案より特に利益がない。

次に何が起こるか？

このConsultationの結果が検討され、DETRの大臣がこの計画を進めるかどうか決定し、詳細に計画された選択案を公表する。Orderと評価書の発表に入る。

あなたの見解

もし、この計画案にコメントや提案があれば、同封のアンケートに記入してください。無料で郵送、もしくはエキシビション会場にあるボックスに、入れてください。返答の締め切りは1999年12月17日。

詳しいこと

HardwickとBournでエキシビションが開かれます。

Hardwick Pavilion

金曜日 1999年11月12日
午後1時～午後8時

土曜日 1999年11月13日
午前10時～午後4時

Bourn Village Hall

木曜日 1999年11月25日
午後1時～午後8時

金曜日 1999年11月26日
午前10時～午後4時

エキシビションではHighway Agencyの代表者とコンサルティングの専門家がオプションの説明を行います。

報告書の概要は1999年12月17日まで、エキシビションと下記の会場で用意されている。

Cambridgeshire County Council
Local Government Information Service, Room 022
Shire Hall
Castle Hill
Cambridge
CB3 0AP

South Cambridgeshire District Council
South Cambridgeshire Hall
9-11 Hills Road
Cambridge
CB2 1PB

Bourn Post office, Short Street
Hardwick Post Office
Cambridge Road

Papworth Everard Post Office,
Ermine Street North

Cambourne Concept Centre
Cambridge Central Library

The Highways Agency
Heron House
49-53 Goldington Road
Bedford
MK40 3LL



A30 Bodmin to Indian Queens Improvement Public Consultation Questionnaire

リーフレットを読むために時間をお割きいただきありがとうございます。可能であればエキシビションに是非ご参加ください。参加できない場合にも、A30に関する問題があなたにどう影響するか、そしてあなたがその解決に関して何をクライテリアとするのか、我々が知ることは重要です。つきましては、次のアンケートにお答えください。あなたの回答は内密に扱わせて頂きます。

1 あなたは
A30のこの区間の直近にお住まいですか？ ☐ YES ☐ NO
この道路から3マイル以内にお住まいですか？ ☐ ☐

2 この道路を利用する頻度は

毎日	☐ YES	☐ NO
週1回	☐	☐
月1回	☐	☐
時々	☐	☐

利用する方は、普段何で移動していますか？
(一つだけチェックしてください)

バス ☐

タクシー ☐

自家用車 ☐

バイク ☐

自転車 ☐

徒歩 ☐

その他（記入してください） _____

最近自家用車を使った方は、その時公共交通機関の利用は検討しましたか？ ☐ YES ☐ NO

その時なぜ公共交通機関を利用しなかったのですか？ _____

3 A30のこの区間を横断することはありますか？ ☐ YES ☐ NO

その場合、どこを横断しますか？ _____

普段の交通手段を記入してください。（車、自転車など） ☐ YES ☐ NO

4 The Par to Newquary鉄道を定期的に利用しますか？ ☐ YES ☐ NO

“はい”と回答した方は、どの駅を利用しているか記入してください。 _____

5 Parにあるメインラインサービスに接続する、地元のThe Par to Newquary鉄道を利用しますか？ ☐ YES ☐ NO

6 この区間の交通渋滞問題と、安全性の問題は解決する必要があるとお考えですか？ ☐ YES ☐ NO

“いいえ”と回答した方は、何かコメントがあれば記入をして、このアンケートを提出してください。

質問6で“はい”と回答した方は、質問7～13にお答えください。:

7 渋滞に関してどうお考えですか？

年間通して渋滞がある	☐ YES	☐ NO
夏期だけ渋滞がある	☐	☐
7,8月だけ渋滞がある	☐	☐
時々渋滞がある	☐	☐

8 渋滞と安全性の問題を引き起こしている要因は何だと考えていますか？
(一番目の要因には“1”二番目は“2”のように)

車の量が多すぎる	☐
ジャンクションの数が多すぎる	☐
アイロン橋の高さ制限	☐
大型車両や低速車両	☐
歩行者のための施設の欠如	☐
自転車のための施設の欠如	☐

その他記入してください。 _____

9 どこが一番問題だと思いますか？

Bodmin Bypass	☐ YES	☐ NO
Victoria	☐	☐
Gross Moor	☐	☐
Indian Queens	☐	☐

その他記入してください。 _____

10 あなたは交通渋滞による影響がありますか？

直接的	☐ YES	☐ NO
間接的	☐	☐

“はい”と回答した方はどのような影響がありますか？ _____

11 1994年の計画会議では、この区間は2車線に改良する必要があると決定されました。

この決定に賛成ですか？ ☐ YES ☐ NO ☐ Don't Know

1994年以降あなたの考えは変わりましたか？ ☐ ☐ ☐

“はい”と回答した方は、なぜ考えが変わったのですか？ _____

12 下に問題を解決する際に、検討されるクライテリアが示されています。あなたにとって重要な順に順位を付けていってください。（一番重要なものには“1”、二番目には“2”のように）

Gross MoorSSSI/国立自然保護区に与える影響	☐
田園地方(風景、自然景観)に与える影響	☐
直近の住民に与える影響(騒音、大気汚染)	☐
移動時間(例、速度)	☐
移動時間の信頼性(例、所要時間が分かる)	☐
安全性	☐
その他記入してください。 _____	☐

13 その他何か意見がございましたら、下にお書きください。

アンケートにお答えいただきありがとうございます。

最近のエキシビションに出席されましたか？ ☐ YES ☐ NO

名前、住所、郵便番号を記入してください。これは市民協議の一部で回答者の分布を分析するために使用するためです。

名前: _____

住所: _____

郵便番号: _____

アンケート用紙の出し方
エキシビションに出席された方は用紙に記入をして、箱に入れてください。
記入に時間がかかる方、またはエキシビションに出席できない方は、折りたたんで2000年2月18日(金)までにポストに入れてください。
切手は不要です。

THIRD FOLD AND TUCK IN

BUSINESS REPLY SERVICE
Licence No BS 8024



HIGHWAYS AGENCY
(Room 414)
Tollgate House
Houlton Street
BRISTOL
BS2 9DJ

SECOND FOLD

計画案のアセスメント表

8

この表は、幹線道路プログラムの政府のレビューの一部として実施されたアセスメントをとりまとめたものです。1998年の「A New Deal for trunk Roads in England」に掲載されています。

幹線道路への投資を評価する政府の5の基準に対してアセスメントを実施しました。

- 環境への影響
- 安全性
- 経済
- アクセシビリティ
- インテグレーション（統合）

環境・交通・地域省から出された「A New Deal for trunk Roads in England: Understanding the New Approach to Appraisal」、「A new Deal for Trunk Roads in England: Guidance on the new Approach to Appraisal」のコピーはエキシビションでも見ることができます。これらの書類には評価のアプローチの仕方と、表についての詳細な説明が付属しています。そのコピーは環境・交通・地域省から直接入手することができます。

この表の中で使われている略語は次のとおりです：

BCR	費用便益率	GOSW	South West政府事務所	NT	ナショナルトラスト
CO	二酸化炭素	HGV	大型車両	PM ₁₀	10ミクロン以下の粒子状物質
CO ₂ BA	DETRの費用対効果分析 コンピュータープログラム	N/A	使用できない情報	PVB	便益現在価値
D2	片側二車線道路	NO ₂	二酸化窒素	PVC	費用現在価値
EH	イングランドの遺産	NPV	現在価値	vpd	一日の交通量
				VOCs	運転コスト

A303 Stonehenge (GOSW) オンライン2km Winterbourne Stokeのトンネルとバイパス 費用：1億2520万ポンド

問題	Stonehengeの周囲、環境、Winterbourne Stokeの安全性は深刻な状況であり、改善される必要がある。Stonehenge世界遺産（モニュメントの近く）とWinterbourne Stoke Villageの間の片側1車線のA303の1996年交通量は22,800台/日（大型車両12.2%）			
他の選択肢	4kmのトンネルを含む道路の様々な選択肢は7年以上かけて検討されてきた。短期で3車線に拡張する計画は便益が少ない。			
クライテリア	サブクライテリア	定性的な影響	定性的な指標	評価
環境影響	騒音	A303がトンネルになれば、ストーンヘンジのモニュメント周辺においては、騒音が確実に減る。Winterbourne Stoke Villageの中心を避けるバイパスにおいては、騒音が確実に減る。	世帯数 - 騒音の増加 1 - 騒音の減少 34	正味33世帯への騒音が減少
	大気質	A303がトンネルになり、A344が閉鎖されれば、Stonehengeの大気は大幅に改善される。バイパスによってWinterbourne Stoke Villageの住宅の大気も改善される。大幅には減らない。	世帯数 - 大気汚染の増加 22 - 大気汚染の減少 0	PM ₁₀ : (未決) NO ₂ : (未決)
	景観	これは国家的、国際的にも珍しい景観である。この選択案は田園地方の遠景と多角的な眺望に利益がある。		価値上昇
	生物学的多様性	Till川を横断する作業に伴い国際的に重要な2つの場所に損害を与える可能性がある。		かなり価値が減少 ⁽¹⁾
	遺産	世界遺産のある場所には、既存の道路を移動させるので大きな利益がある。		かなり価値が上昇
	水質			(未評価) ⁽²⁾
安全性		Winterbourne Stokeの傾斜のあるジャンクションの片側一車線道路は標準以下である。	交通事故=430 死亡=22 重傷=163 軽傷=500	PVB: 1510万ポンド PVC: 23%
経済	移動時間と運転コスト		ピーク時 6.4マイル インターピーク時 2.6マイル	PVB: 7021万ポンド PVC: 105%
	コスト			PVC: 6700万ポンド
	信頼性	夏期の金、土、日曜日に既存の片側一車線道路に入る車の渋滞は深刻である。	ストレスレベル：前127% 後42%	PVCはあまり高くない
	再生（活性化）	South East地区とDevonとCornwall地区の間のリンクを改善する。	地域再生に役立つ。 スキームによっては開発しない。	
アクセシビリティ	公共交通	公共交通に与える大きな影響はない。A303とA344を通るAmesbury-Shrewton間のバスは、一日4台で、LongbarrowからA306に迂回することが前提とされる。A303にバスは走っていない。Salisburyの東/西ルートが10マイルで最寄りの駅である。		普通
	分断	トンネルにより分断は緩和される。Winterbourne Stokeの分断は減る。		価値上昇
	歩行者、その他	自転車、歩行者、乗馬のために、トンネルに代わるルートが必要。		わずかに価値減少
総合				普通

COBAの結果

PVB: 8530万ポンド PVC: 6700万ポンド NPV: 1830万ポンド BCR: 1.27

(1)問題に対応した計画内容によって、負のスコアは修正される。(2)環境庁はハイウェイの計画方針に反対していない。



ENGLISH HERITAGE



HIGHWAYS
AGENCY

HIGHWAYS AGENCY

幹線道路の改良

A428 CAXTON COMMON TO HARDWICK IMPROVEMENT

選択ルートの発表

2000年6月

パブリックインフォメーション

他機関からのコメント

Cambridgeshire County Councilはdual道路を支持し、off-line案とHardwickのfullジャンクションを選好した。

South Cambridgeshire District Councilはdual道路を支持し、西部のoff-line案とHardwickのfullジャンクション、A428を地元交通のためにretentionすることを選好した。

The Parish Councilの全てが改善の必要性に支持した。2つが西部のoff-line案、5つがHardwickのfullジャンクションを選好した。Dry Drayton Parish CouncilとHardwick Parish Councilの2つがpartialジャンクションを選好した。

Local Landowners and Businessesは大体dual道路に支持した。多くの企業は業務を継続することを検討する。西部のoff-line案に強い支持があり、ほぼ全てがHardwickのフルジャンクションを選好した。

他のコメント

アンケートで出された主なコメント

1. Madingley Hillのピーク時の渋滞は緩和できない。

2. Madingley Hillの渋滞はM11のジャンクション14に東と南方向のリンクを作れば解消できる。

3. 提案されているDual道路はSt. Neotsまで延びるべき。

4. Cambourneのデベロッパーが資金を出す2kmのdual道路と同時に選好案を建設すべき。

5. 提案されたA428の改良により、渋滞しているA14から交通が流入してくる。これにより町の中に通過交通が入ってくる。

コメントに対する回答

1. A428の改良でMadingley Hillの交通状況が大きく変わることはない。この改良計画の根本的な役割はCaxton GibbetとHardwick間の交通容量を拡大することである。

2. Madingley Hillの渋滞は、朝のピーク時にCambridgeに向かう車によって引き起こされている。ジャンクション14は実施中のCambridge to Huntingdonマルチモーダル調査で検討されている。

3. Caxton Gibbet交差点から西側ではA428の交通量が減少する。St. Neotsまで延長する計画は今のところない。

4. 2002年までに完了する必要がある2kmのdual道路の準備作業は進められている。選好案に関しては、より多くの準備作業を必要とし、2006年までに開通する見込みはない。

5. マルチモーダル調査はA14の問題を対象としている。がCaxton CommonとHardwick間のスキームの次段階で実施されるThe traffic workが、調査結果を検討する。特にA14の改良が実施される前段階のA14からA428へ転換する交通量が調

大臣の決定

環境交通地域大臣は見解が示されたと考え、Caxton Gibbet交差点とHardwick間のdual道路を基本とした改良への強い支持を表明した。

3区間の結論は：

西部区間：大臣はOff-line案を選好した。On-line案に比べて土地の取得と費用がかかるが、地域住民の環境のメリットが重要だと考え、Off-line案を進めることとした。

中央区間：大臣は南部Off-line案を強力に選好し、この案を進めることに同意した。

東部区間：大臣はFullジャンクションを選好した。通過交通流入の可能性を認めたもの、問題が出た場合、適切な交通規制で対応できると考えた。Fullジャンクションは費用と土地取得が必要だが、アクセス性が重要だと考えた。よってFullジャンクションを進める案とした。

次に何が起こるか？

A428 Caxton Common to Hardwick改善は'Preferred Route'で示され、開発から保護される。

Highway Act 1980に基づいたdraft statutory orderと評価書が発表される前に、ルートはこれからも開発される。

市民からのコメント、抗議の機会を増やす。診査前のパブリックインクワイアリーは反対意見の性質と重要性によっては扱われる。

スキームの全ての要素は提案として見直され、詳細に計画される。

計画と目的の調整のために計画のコピーは地域計画機関(Local Planning Authorities)から発行される。

この冊子は以下の場所で入手可能：

Cambridgeshire County Council
South Cambridgeshire District Council

Bourn Post Office
Hardwick Post Office
Papworth Everard Post office

Cambourne Concept Centre
Cambridge Central Library

The Highways Agency
Heron House,
49-53 Goldington RD, Bedford

The Highways Agency
RM S12/03, St. Christopher House
Southwark Street, London

Highway AgencyはCambridgeの西A428のCaxton Gibbet周辺、Hardwickのdual道路の間を改良することを提案している。

この冊子は1999年11月と12月に行われたPublic Consultationの結果をまとめたものである。環境交通地域省の大臣の決定も示している。

背景

A428はMilton Keynes、Cambridge、Ipswichにつながる国道の核を形成している。地域の道路ネットワークに重要な道路である。

A428のCaxton Common周辺とHardwickの間はsingle carriagewayで、現在1日に約18,000台の交通量がある。A14の渋滞迂回路になっている。渋滞は特に朝のラッシュアワー時に発生する。交通事故数は同様の道路よりも多い。

1994年4月、A248の北部の大規模整備する計画の概要は承認された。開発は現在進行中であり、最終的には3,000戸以上の住宅とビジネス街や工業団地で構成される。

Cambourne計画の承認にはCambourneに隣接するdual道路(dual carriageway:隣接する中央分離帯のある道路)を2キロメートルに渡って建設することが求められた。Cambourneは進行しており、2002年までにdual道路を建設しなければならない。

2006年までに、A248の交通量は一日約36,000台に増加すると予測される。A248の深刻な渋滞は改善されないと考えられる。A428Caxton CommonからHardwick間の開発は'A New Deal For Trunk Roads In England' (DETR July 1998)の'Scheme Associated With Development'を参考にしている。

パブリックコンサルテーション

コンサルテーションの冊子とアンケートは国と地域の機関に配布された。対象地域内の住民と企業に約4000の冊子とアンケートが配布された。さらに役所、郵便局、ケンブリッジ中央図書館、Cambourneコンセプトセンターにも冊子とアンケートが置かれた。

パブリックエキシビジョンがHardwick Pavilionで1999年11月12日(金)と13日(土)、Bourn Village Hallで11月25日(金)と11月26日(土)に開催された。

コンサルテーションで提示されたオプション

改善オプションは3つのパートに分けて提示された。

西部区間: Caxton Gibbet周辺とCambourneの間のdual道路。既存道路にon-lineとoff-lineの2案が挙げられた。

中央区間: CambourneとChilderly Gateの間のdual道路。南部off-line案が提示された。

東部区間: Childerly GateとHardwickの間のdual道路。どの方面にも行けるfullジャンクションと、行けない方面があるpartialジャンクションの2案が提示された。

回答

全495のアンケートの有効回答と44の文書による回答を市民と以下から得た。

Cambridgeshire County Council;
South Cambridgeshire District Council;
7のlocal Parish Council;
7の地主の代理人;
4人の地元議員;
13の地元企業;
19のその他の団体

回答の分析

市民からの回答スキームに対する強い支持が回答で示された。95.9%は改善が必要だと考えていた。

西部区間: 回答の59.8%がOff-line案、28.2%がOn-line案を選好した。Off-line案への支持が多かったのは道路が住宅地から離れるため、環境的に利益が多いからである。

中央区間: 回答の90.7%が南部Off-line案に支持を示した。地域交通、自転車、公共交通が利用できるよう、CambourneからCambridge間の既存道路を残すことに多くの支持があった。

東部区間: 回答の64.7%はfullジャンクション案、31.9%はpartialジャンクション案を選好した。一般的に、Fullジャンクションはpartialジャンクションより便利で、安全なアクセスができると考えられている。一方でfullジャンクションは特にDry Draytonの通過交通が増加すると考えられた。

Preferred Route

