



Dublin Cycling Campaign,
% Tailor's Hall,
Back Lane,
Dublin 8

KELLYSTOWN SHD 308695

<http://www.pleanala.ie/casenum/308695.htm>

<https://www.kellystownshd.com>

13th December 2020

INTRODUCTION

Á
Y ^Áæ^Á, !ãã * Áq Á [~ Á] Áà^ @Á[-Á@ÁQã * æÁÔ^ &ã * ÁÔæ] æã } Áæ^ ~ à* ! [~] Á[-Á@ÁÔ~ à]ã Á
Ô^ &ã * ÁÔæ] æã } Á @Á@Á Á^ ^) Áæç[&æã * Á[Á[] ! [ç^á& &ã * Áã ÷æ d^ &c !^Á[ÁÔ~ à]ã Á[Á
G Á^æ• Áæ) àÁæÁ^* ã ç!^á&@æã ÁÁGEFEGEJËÖ~ à]ã ÁÔ^ &ã * ÁÔæ] æã } Áã ÁæÁ [^ à^!Á[-Á
Ô^ &ã dã ÁÇ, È & ã dã ÌÁ@ÁQã @ÁÔ^ &ã * ÁÔæç[&æã Á^ç [! \ È Á@Á^ç [! \ Á ÁQã]æ) àÁ -ÁÔ^ &^Á
Ôæ] æã } ÈÁÔã ^ÁÔ^• çæãÈæ) àÁÔ!^ ^, æ ÁÔ! [~] • Èæ) àÁã Á@ÁQã @Á [^ à^!Á[-Á@ÁÔ~ ! [] ^æ) Á
Ô^ &ã ç^ç^á^!æã } ÁÇ, È & È [ÌÁU~ !Áæ) Áã Áq Á[æ ^ÁÔã * æÁæ^ æ^Áæ) àÁ!ã) à!^ Á[æ^Á[Á
^ç^!^ [] ^È[-ÁæÁæ^• È[& &^Áæ) àÁ æ ÈÖ~ à]ã Áæ) àÁQã * æÁÔ^ &ã * ÁÔæ] æã } Á ^!& [^ÁQã * æÁ
Ô!^] ç ÁÔ!^] &ã Áã ç!^ çÁ Áã] ! [ç^Á æ) ã * Áæ) àÁ& &ã * Áã ÷æ d^ &c !^Á[Á@Á^!^ • ç, } Á[&æÁ
æ^æã]æ) Á~ ç^ Á@æ^Á [{ ^Á& } &^! } • Á ã@Á@Á[æÁæ [~ dã

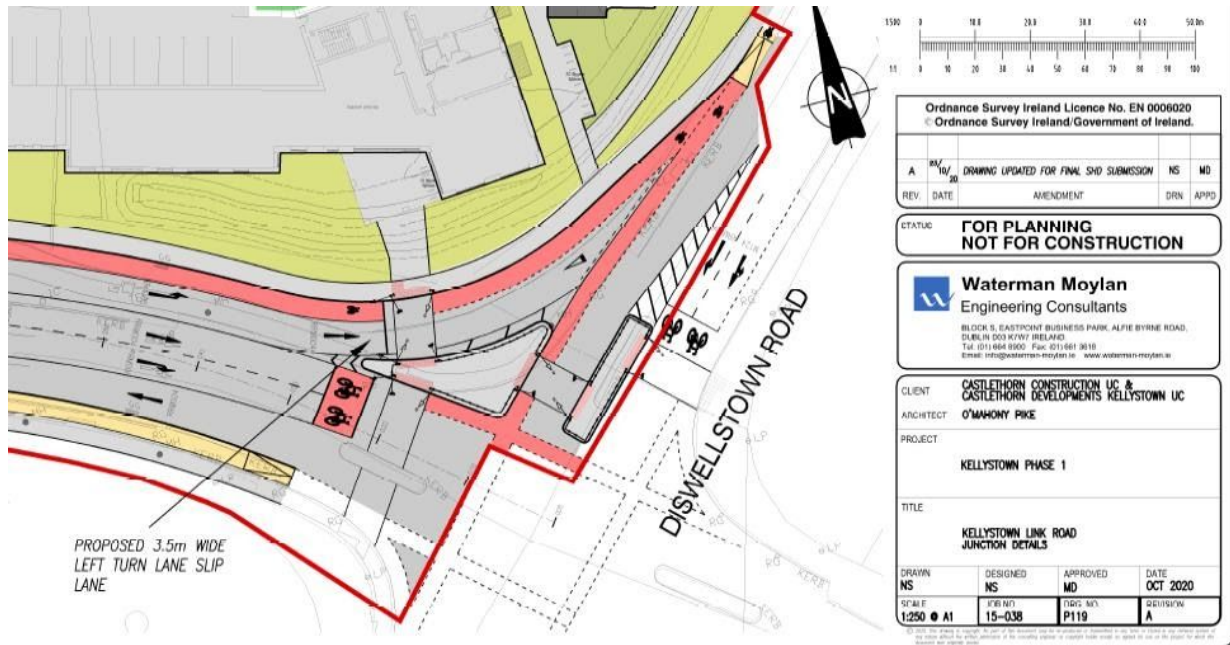
GENERAL COMMENTS

Uç^!æÁQã * æÁÔ^ &ã * ÁÔæ] æã } Á ^!& [^• Á@Á Á^• ã } Áæ) àÁ@!^Áæ^Á [{ ^Á æ^Á& &ã * Áæ) àÁ
, æ) ã * Áæ^ !^• Á ã@Á Á@Áç^! [] { ^ } dãçç@~ * @Á ^Á[Á@æ^Á] ^&æÁ& } &^! } • Á ã@Á]æ) ^áÁ
! [æÁÁ } &ç] Á^• ã } • È

SPECIFIC COMMENTS

Slip Road

V@Á]ã Á[æÁæ Á @, } Áã ÁQ æ^ÁFÁã Áæ^) Á+ [{ Á@ÁÔ) * ã ^!ã * Á^&ç } Á[-Á!æ) ã * • Á15038
P119AÁæ Á] æçÁ[-Á@Á] ! [] [• ^áÁá^ç^! [] { ^ } çÁ[&æ^áÁæÁ@Áô } &ç] Á[-ÁU [!ç!•ç, } Á[æÈ
Öã, ^!|•ç, } Á[æÁæ) àÁÔ!Á! [^ Á!æ^ ÈV@!^Áæ^Áæ^ ~ { à^!Á[-Á^æ [] Á @Á]ã Á[æ• Áæ^Á [Á
! [] * ^!Á& } • æ^!^áÁ^• ç!^æã^ÁÁ



Á

Image 1 : Taken from 15038 P119A Kellystown Link road

Á

^} dæ & ^Áq Áæ& { { [áæ Áæ Áæááæ } æÁæ ^Áf !Áæ æà [~ } áÁæ æáÉ @æ@ æÁ
 [] ^!æ Áæ Áæ ^-á c } } *Á |æ ^Áæ } | | æ@ *Á c@Á •á } æá ^áá b } &æ } Á, æ@
 Öá, ^||d, } Á Ü [æÉá Éá Ü [çá æ } Á [-Áæ Áæááæ } æÁ ^-á c } } *Á |æ ^Á [] Á c@Á
 } [| c@æ c } } Áæ } | | æ@ Á ^Á ^•d, } Á Sæ \ Á Ü [æÉá, ^||d, } Á Ü [æÁ á } æá ^áá
 b } &æ } ÉV@Á [æÁ] | | ç { ^ } • Á [] [] • ^ Áæ } * Á c@Á æ Á [] æ ^Á } á ^ Á c@Á Ü æ á
 ! Á S ^ ^•d, } Á Sæ \ Á Ü [æÁ : ^ } d ^ Á } Á ~ à | æ Áæ] | æ Á f ! Áæ } • | ææ } qæ Áæ] • dæ á Á
 æ Áæ ~ ! ^ Á Á ^ | | , Á Á dæ æ c á Á [{ Á Ü à | æ Á } * æ ^ { ^ } á Á Ö ^ ! * æ * Á Ü [~ c Á Ü @ ^ á
 ! Á [- Á Á á æ æ * q] ! ^ } æ á á Á ^ Á Ö | áæ } Á Ü &æ } ^ | Á Ö ^ ! • [] Á c@Á [&æ • Á c@Á Ü c@Á Á
 cE * • Á G E G E Á [} Á á ^ c@Á Á cæ * æ Á Ö [~ } c Á Ö [~ } &æ Éá ~ ! ^ Á Á c@Á ^ • d, } Á Sæ \ Á
 dæ æ c á Á - [{ Á Ö Ü c@Á Ü æ á ! Á Ö áæ æ * Éá Ü [æ Á . Á Ö ^ ! * æ * Á Ü [~ c Á ^

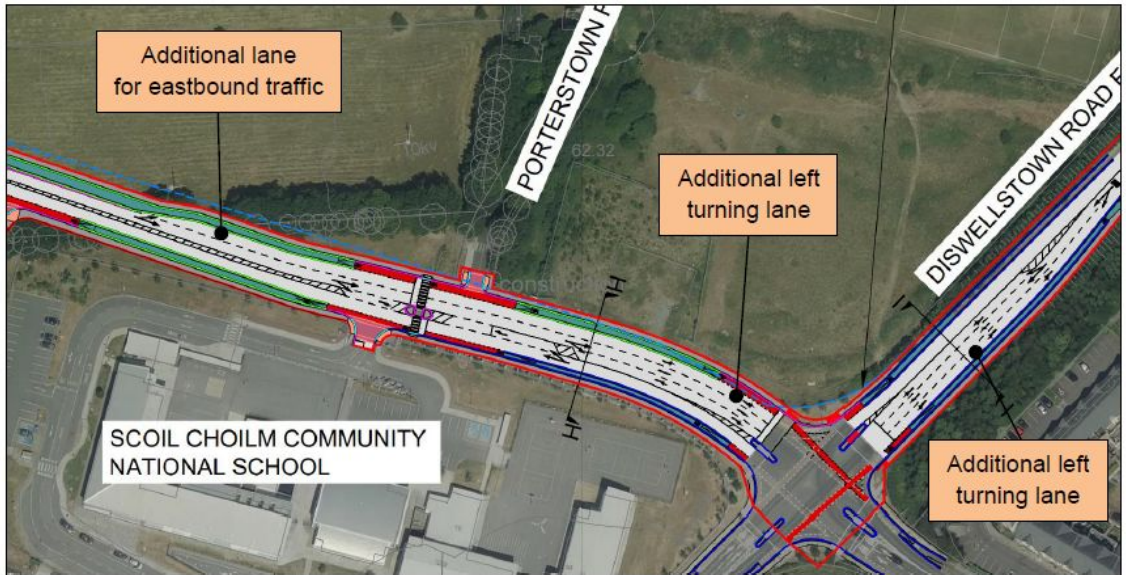


Figure 9 | Kellystown Link Road – Emerging Route extracted from CSEA Part 8 Drawing.

Image taken from Fingal County Council consultation page for Kellystown road upgrade Part 8 consultation

cE Á @ , } Áæ Áq æ ^ Á Áæ ^ } Á [{ Á c@Á V | æ á Áæ á Á V | æ } [| | c@æ • • • { ^ } c Á [{ Á æ ^ Á G Á
 æ á Á H É c@Á á ^ ç [] ^ ! • Á c@æ ^ Á ^ } ç } ^ á Á c@æ c@Á ^ Á æ ^ Á dæ æ ^ - á c } } * Áæ ^ Á [] [] • ^ á Á
 æ Á c@Á & : ^ } c Á á ^ ç [] [{ ^ } c Á] | æ Á á Á cæ * æ Á Ö [~ } c Á Ö [~ } &æ Á f ! Á c@Á S ^ ^ • d, } Á [æ Á
 ~ } * ! æ ^ É V @ Á æ Á Áæ] | | & c@æ c@Á ^ Á æ Á [] [] • ^ á Á dæ æ ^ - á c } } * Áæ ^ Á ~ c@Á Á [c Á
 ^ æ ! ^ Á | æ Á [æ Á • Á æ @æ cæ á Áæ] ^ Á ^ - á c } } * Áæ ^ Áæ á Áæ } & ^ c Á Áæ] æ á Áæ & ^ æ æ * Á
 & [• • æ * Á cæ ^ • Á f ! Á] ^ á • dæ æ • Áæ á Áæ & æ c É Á q æ ^ Á c Á • @ , • Á , c@æ c@Á & ~ } &æ Á c@Á
] | [] [] • ^ á É V @ Áæ æ ^ Á • @ , } Á á ^ Á c@Á á ^ ç [] ^ ! • Á æ Á d Á f ! ^ á c@Á • cæ á æ á Áæ á Á
 * ~ æ Á æ ^ Á á ^ cæ ^ á Áæ Á c@Á cæ * æ Á Ö [~ } c Á Ö [~ } &æ Á á ^ ç [] [{ ^ } c Á] | æ Á É Ö T W Ü Ü É Á ææ } æ Á
 Ö & ^ Á f æ ~ æ Áæ á Á c@Á ææ } æ Á V | æ } [| | c@æ c@Á ^ Á [{ Á ^ [] | d Á Á

Óæ^áÁ} Ác@æÁæ Á} *!ææ^áÁæ[~ á@æ Áæ^} Á}![[[. ^áÁ{!ÁR} &æ} Á ÉV@ Á
 ~} *!ææ^áÁæ[~ á@æ @ææ Áæ Áæ^ Á æ@æ Áææá ÁS^||. d, } Áæ\ ÁÜ[æá&!!^} d' Á
 [] Á ~ à|æáæ} |æ Á{!Á} } ~ |ææ} ææ{ } |á^ Áæ [Áæáææ} æÁ-æ{ } æ * Áæ ^ Áæ} ^ Á
 [] Ác@Á} [!c@æ ^ Áæ} |! æ@æ Áææææ Á~ c' ^ Áæ^ @æ^ Á{ [ç^ { ^} Á Á- [{ Á
 S^||. d, } ÁSÖÚÁ, æá. ÁÖæ & @æá. d, } Áæ áÁ} ^ Á} Ác@Á [!c@æ æ Á} Áæ} |! æ@æ
 d' Á} [çæ^ Áæ á! Áæ&^ Áæ Ác@. ^ Á HÁV!æ æ Áæ} áÁV!æ} .] [!c@æ . ^} áÜ! |æ & Á
 P { à^! ÁFÍ ÉHÍ ÁÖ! & { ^} áÜ^ Á^} & ÁFÍ ÉHÍ |ÉÉÍ ÁV!æ æ Áæ} áÁV!æ} .] [!c@æ
 @æ . ^} áT ÁÜ! |æ & áFÍ ÉHÍ áÖ! & { ^} áÜ^ [!c@æ FÍ ÉHÍ |ÉÉÍ ÁV!æ æ Áæ} áÁ
 V!æ} .] [!c@æ . ^} áæ [& Á æ @ Áæ *! ^ Áæ Áæ *! ^ Ác@ ÁÖá, ^||. d, } ÁÜ! æá@Öá^ Á
 . ^ *! ^ *ææ * Ác@ { Á- [{ Ác@ Á. dææ @ Ác@ ~ * @ áæ æ ÁÖá ^! ÁGJÁá} . dæ^ Ác@ Á
]![[[. ^áÁ} *!ææ^áÁ} &æ} Á

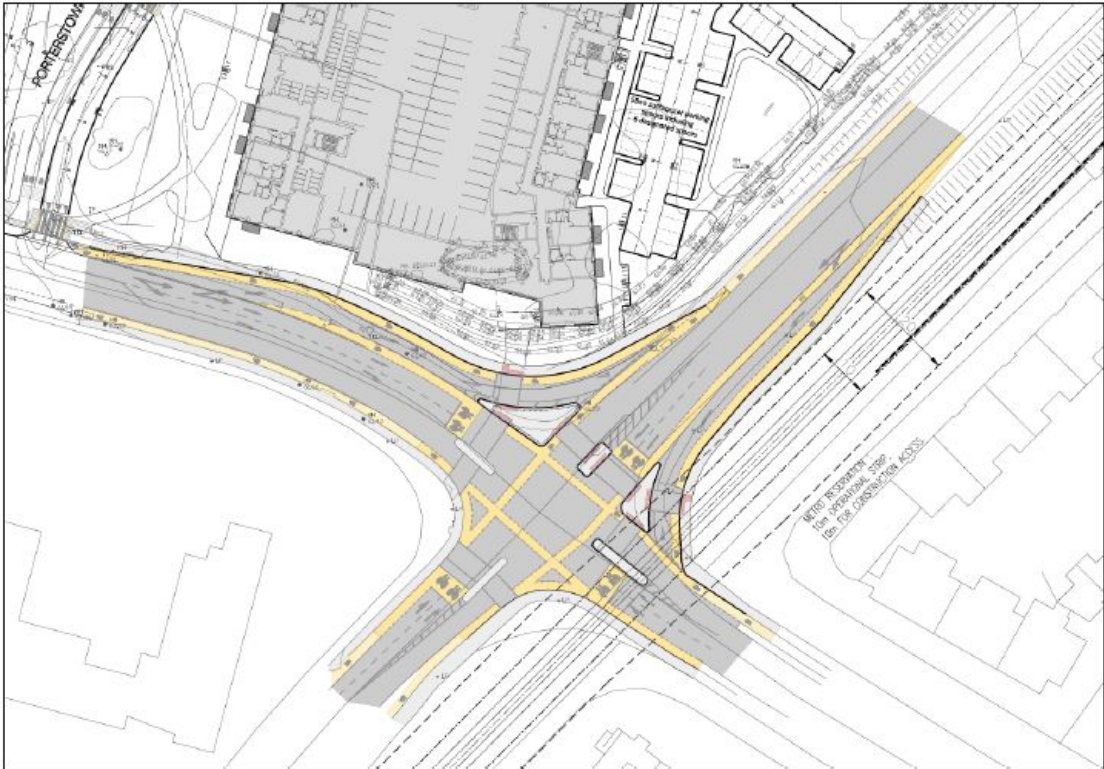


Figure 29 | Junction 4 – Upgraded Layout.

Image 3: Junction 4- Upgraded layout. Taken from Traffic and Transport assessment on Page 53

Á

U} Á æ ^ Á Gæ áÁ HÁ Ác@ ÁV!æ æ Áæ} áÁV!æ} .] [!c@æ . ^} áÜ! |æ & Áæ
 æ Áæ * { ^} Á{! Á} & ^æ^ áÁæ æ Á [ç^ { ^} Á Áææææ Áæ & ^æ^ áÁæ^ @æ^ Á [ç^ { ^} Á

Connectivity and legibility issues also occur at a more localised scale where the movement of traffic is given priority over that of pedestrians. Pedestrians often have to walk long distances to designated crossing points. Larger junctions can also be difficult to navigate and significantly delay journey times. Many large junctions corral pedestrian movement (and in some cases cyclists) away from desire lines, using guardrails, increasing the amount of time it takes to cross as users navigate a number of individually signalised crossings (see Figure 2.8).

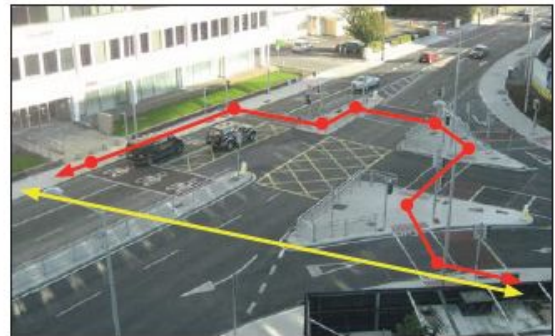


Figure 2.8: Examples of a junctions designed to minimise vehicle delays which significantly increase crossing times for pedestrians. Pedestrian desire lines (represented by the yellow line) are diverted through a series of separate crossings (represented by the red line). The top example can take pedestrians as long as 5 minutes to navigate.

Image 4 : Page 20 of DMURS

Á

Á

Á

CYCLE LANE ALONG PORTERSTOWN ROAD

Y ^ Á ^ | & { ^ Á @ Á ^ * ! ^ * æ ^ á Á @ æ ^ á Á & & ^ Á æ á Á ^ á ^ • d æ Á æ @ Á } * Á @ Á [! c ! • d , } Á [æ á Á á Á æ ^ Á ! Á & & * Á ! Á ! Á æ ^ Á á Á æ á Á • É V @ Á @ æ ^ á Á æ @ Á æ ^ Á & [[~ ! Á ! ^ Á Á Á @ Á @ á Á Á Q æ ^ Á É Q æ ^ Á Á æ Á æ ^ } Á [{ **1506A-OMP-00-SP-DR-A-1000** É V @ ! ^ Á Á [Á ^ Á ! } & ^ Á Á @ Á , æ @ Á Á @ Á æ @ Á Á Á ^ c ! • Á ! Á Á ^ c ! • Á Á Á • Á @ Á Á Á ^ c ! • Á æ ^ Á Á [~ ! á Á Á • Á Á @ Á Á Á Á ^ c ! Á æ @ Á Á Á @ Á Á ! Á [• d Á É V @ Á æ } á Á & & * Á æ ~ á Á & [{ ^ } á Á minimum [Á Á ^ c ! • Á ! Á @ æ ^ á Á æ ^ Á

Section 1.9.3 National Cycling Manual.

Ù @ æ ^ á Á æ á Á • Á æ ^ Á á á | á ^ á Á à Á [c Á] ^ á ^ • d æ • Á æ á Á & & á Á • Á æ á Á ^ ~ | á Á ! ^ á & á Á Û æ á Á [Á Û ! ç á Á † ! Á à [c Á { [á ^ • É Y æ @ Á ^ c &] d } Á [Á] ~ ! [• ^ É á • á } ^ á Á @ æ ^ á Á d ^ • É • @ æ ^ á Á æ á Á • Á @ ~ ! á Á Á æ [æ á Á Á ! à æ Á æ ^ á Á Á Á Á [• • æ ^ É V @ ! ^ Á @ æ ^ á Á æ á Á • Á } [Á Á Á æ [æ á Á É @ ! ^ Á Á Á } ~ { à ! Á Á } • æ ^ á Á } • Á Á [[[, • Á @ Á á Á @ [Á [c Á & & á Á • Á á Á ^ á ^ • d æ • Á Á à Á æ æ ^ Á Á @ Á [c Á] ! ^ • ^ } & É Á Û @ æ ^ á Á æ á Á • Á ^ c Á Á Á @ ~ ! á Á æ á Á á á ~ { & [{ á á á Á æ @ Á É É Á

Transport Infrastructure Ireland (TII) *Á[Á& { { ^} á ÁÉÁ ^c!Á á á ~ { Á á@Á} Á @e^áÁ*
*•] á&^Á } Á^!^^}, áéÁ[~c•ÉÜ^^ÁQ áé^Á Á @, á *Ááá|^Á ÉÁÜá *^Á -Á á ááé i^Á á@Á |Á*

Table 4.1: Range of Mandatory Widths for Cycle Facilities

		Desirable Min (m)	One Step Below Desirable Min (m)	Two Steps Below Desirable Min (m)
One Way (Cycle Facility)	Low Volume	2.0	1.75	1.5
	High Volume	3.0	1.75	1.5
Two Way (Cycle Facility)	Low Volume	2.5	2.0	1.75
	High Volume	3.0	2.5	1.75
Shared Use One Way (Cycle Facility) with pedestrians	Low Volume	3.0	2.0	1.75
	High Volume	4.0	3.0	2.0
Shared Use Two Way (Cycle Facility) with pedestrians	Low Volume	3.0	2.0	1.75
	High Volume	5.0	3.0	2.5

& &^Áááá •É

Á

Image 5: Table 4.1 from TII Rural Cycle Scheme Design (including Amendment No. 1, dated December 2014)

] ~ à|æ| Áæ&••æ|Á& &|Á] æ\ ð * ÉY @|Á@ @ã^)•æ Á& &|Á] æ\ ð * Á Á] | [çã^áÁ] Áæ
•^& |^Á| &æ} Éæ æ\ á& &|Á] æ\ ð * Á Á&] æ|Á] | [çã^áÁ] Áæ ð Á •^áÉ**Guidance**
for selecting the most appropriate type of bicycle parking facility depending on
location and user needs is outlined in the National Cycle Manual, 'Bicycle Parking
Facilities'. Fingal County Council will have regard to this document when
considering applications where bicycle parking is a requirement.

Multi-Storey Parks and Cycle Facilities

æ|Á& &|Áæ&ã•Á Á ~ |çã ç |^ ÁæÁ] æ\ •Á æ|Á^Áæ| [~ } áÁ| [|Á^ç|Áæ] á& { } |ç| Á
•^*|^* æ\ áÁ| [{ Áç @æ |æÁæ æÉÔ &ã •Á @ |áÁæ [Áæ^Áá•ã } æ\ áÁ| d^ Áæ] áÁ çáÁ
| ~ ç•Áæ@ÁæÁ] æ\ ÉY @|Á] [••æ|É^*|^* æ\ á& &|Áæ&••Á @ |áÁ^Á] | [çã^áÁ] Á
àæ^ { ^ } çæÁ] æ\ •Á^ Áæ^*|^* æ\ á& &|Áæ]] Á |Á^áææ^áÁæ

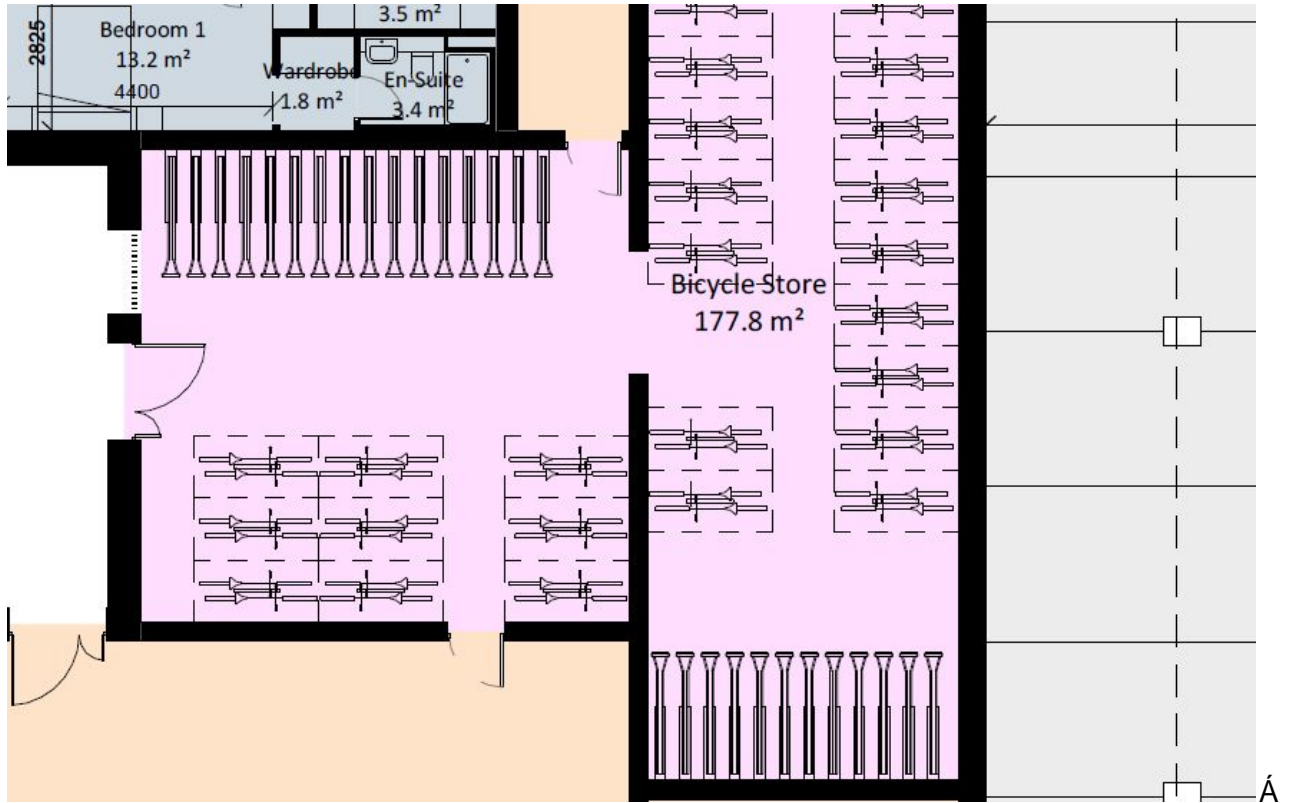
Location of Cycle Stands

Ô &|Á] æ\ ð * Áæ&ã•Á æ|Á^Á& } ç^} æ\ ç^ Á| &æ\ áÉ^& |^Éæ æ^ Á] Á •^Éæ~ æ| ÁæÁ
æ\ áÁ, ^|Á•ã } [•ç^áÉ Y^æ@|Á] | [ç&ç^áÁ æ&ã•Á •@ |áÁ à^Á& } •æ^|áÉ, @|Á
æ] | [] |æ^ÉQÁæáæ} É] æ\ ð * Á @ |áÁ^Á] æ\ áÁ æ@ Áæ] [] |æ\ áÉ, ^|É~] |çã^áÁ
æ^æÁæ] áÁ { [] æ\ |^áÁ^ ÁÔÔVXÁ, @|Á] [••æ|ÉQÁ] ~ à|æ| Áæ&••æ|Áæ^ ðáð * ÉæÁ
] | [] |ç} Á | Á& &|Á] æ\ ð * Á @ |áÁ^Á] ~ à|æ| Áæ&••æ|Áç Áçã æ\ | •ÉV@•^Á] æ\ •Á
•@ |áÁ^Áæ ð Áæ^} çãæ|Áæ] áÁæ&••æ|Áæ] áÁ @ |áÁ^] |æ| Á^Á| &æ\ áÁæ| [~ } áÁ
+ [|Á^ç|Á&| •^Á] Á@Á æ] Á} çæ &Á Á@Á ~ ðáð * ÉÁ

Security

Ô &ã •Á @ |áÁ^Áæ|Áç Á^& |^Áæ| çÁ|æ^ Áæ] áÁ @^|Áç Á@Á& &|Á] æ\ ð * Á çæ] áÉ
Ù& |^Á& &|Á& { [] ~ } •Á @ |áÁ^Á] | [çã^áÁ] @|Á^æææ|Áæ] áÉ] Á] ææ| æÉ] Áæ^Á
[~æ|Á^ç| [] { ^ } çæ ç |^ ÁæÁ] æ\ •Áæ] æ\ Áææ] •É

- Á
- Á
- Á
- Á



Á

Image 7: Taken from 1506A-OMP-BA-00-DR-A-1000_BlockA_Level00

Á

Á

Á

Á

Á

CONCLUSION

The diagram illustrates a storage area layout on Level 00. Key features include:

- Bedroom 1:** 13.2 m², with a width of 2025 units.
- Wardrobe:** 1.8 m².
- En-Suite:** 3.4 m².
- Bicycle Store:** 177.8 m², featuring multiple rows of bicycle racks.

The storage area is equipped with various racks, including hanging rods and shelves, designed for efficient use of space. The plan is marked with section lines A-A and 2025.

Á
Á
Ü^* æá•Á
Á
Ö:ÁÜæ |ÁÖ[|& |æ } ÁÁ
Á
Øá * æÁÖ^ &á * ÁÖæ] æá } ÁÁ
Á
Ò(æáÁá * æO á~ à|á & &á * È[{ Á

APPENDIX I

Á
Fingal Development Plan 2017- 2023
Ü^&á } ÁÈ ÁÜ^ •æá æá^ÁÖ^•á } Áá áÁÜæá áæá•ÁÁ
Á
~ÁÜàb&á^ÁÜT HFÁ
Úi[{ [e^Áç&^| | } ó^ àæá Á^•á } Á^•] [] ••Á Á Á&@ç^Áç @Á^ æá ÈÁ^ •æá æá^Á àæá Áá áÁ
} æ^ |æ^Á } çá[] { ^ } • ÈÁ @È@æ^Áææáç^Á Á^•á } • ÈÁ [| \ | • Áá áÁçá á[| • Á^&á } Á ÈÁ
V|æá •] [|æá } ÁÁ

Á
~ÁÜàb&á^Á VÈI ÁÁ
Öç[&æá } • Á @|^Áç @|^Á^} • æ Á^ç^[[{ ^ } ó Á Áá * Á | [çáááÈÁ } & | æ^Á@Á^ç^[[{ ^ } ó
[-ÁæÈ^Á^á @ [^ | ç [á • ÈÁ @|^Á] È [ç | á^áÁá }] [| ó Áá | , ^áÁá áÁ [ç | á^áÁ^ @|^Á
@ç^Á&&^•Á } | Á | Á^á^á • Á^ ó^ • ó^ æ^ Á^ • æ^Á@Á^á @ [^ | ç [á ÈÁ^æá * Áá ~ &@
à^æ^Á^ áç Á^ à|áÁ^á Á áçÁ^Á } Á^ áæd^ &ç | Á ÈÁ^ à|áÁ@æçÁ &] [{ áÁá } áÁ { { ^ } æ^ Á
à^ } ^ á ÈÁ

Á
Á
Á
Á
~ÁÜàb&á^Á VFHÁÁ

Ò)•~|^Á@ÁÖ|^)ÁQ+æd~&c|^ÁÚdæ^*^Á&|}}^&•Áæ áÁæ c*|æ•Á çä ç *Áæ áÁ^, Á
&|{ { ~ } ä•Á@|^ * @Á}|||äe^Á|æ} ä *É} * [ä * Á æ æ ^ { ^ } óæ áÁ [ç^!] æ &ÉÁÚàb&ç^Á
ÖÖEÜ^~ ä^Áæ|Á^, Á^ç^| | { ^ } óÁ &| } dæ~ c^Á Á@Á | [c&ç } Áæ áÁ } @æ & { ^ } óÁ -Á çä ç * Á
*|^) Áæ +æ d~ &c|^Áæ áÁ@Á^|æ|^ Á -Á^, Á|^) Áæ +æ d~ &c|^Áæ Áæ } ||| äe^ÉÁÚàb&ç^Á
ÖÖEÜ^ç^| | ÁæÖ &^ÉÚ^á^•dææ Á^ç [!\ÁÚdæ^*^Á | Áæ * æÁ@æ^ } &| {] æ•^•Á@Áæ * æÁ æ Á
æ áÁ @!Á | | [•^áÁ | ~ c•Á @æ ç | Á^Á &|^) ^áÁ | Áç } ||| äe^ÁÖ•^•{ ^ } óæ áÁÚdæ^* Á
Ò) çä [] { ^ } çÁÖ•^•{ ^ } dÁ^&ç } ÁÇÉÉÁ [ç^ { ^ } óæ áÁQ+æ d~ &c|^ÁÚ~•çæ æ|^Á|æ } [| dÁ
Y æ ä * Áæ áÁÖ &| ä * ÁY æ ä * Áæ áÁ& &| ä * Áæ^Á@Á [•Á-æ } óÁ [á^Á -Áæ|^ Áæ | { •Á -Á^Á
[-Á | æÉ] æ & Éæ áÁ@Á [•Á~•çæ æ|^ Áæ | { •Á -Á } çä [] { ^ } çÁæ] æÖ É