



Successful Travel Awareness Campaigns
& Mobility Management Strategies



Nº de proyecto: **518368**

Siglas del proyecto: **MAX**

Título del proyecto: **Campañas exitosas de concienciación de viajes y estrategias exitosas de gestión de la movilidad**

Proyecto integrado

6.2. Desarrollo sostenible

1.6.2. Objetivo de transporte sostenible en superficie

3.1.1.1.3. Conocimiento avanzado de medidas innovadoras en el transporte urbano

Título del informe:

WP D

Directrices para la integración de la gestión de la movilidad con la planificación de la ordenación del territorio

Período comprendido:

Fecha de preparación: **Agosto de 2009**

Fecha de inicio del proyecto: **1 de octubre de 2006**

Duración: **36 meses**

Versión: **1.7**

Preparado por: **synergo, ENU**

Revisado por: **ILS, Uni Maribor**

Verificado por: **ENU, ILS**

Estado: **Final**

Nivel de difusión: **Externa**

Proyecto financiado por la Comisión Europea dentro del VI Programa Marco (2002-2008)

PRÓLOGO: DIRECTRICES DE MAXLUPO COMO PARTE DEL PROYECTO MAX

La gestión de movilidad es una poderosa forma de influir en el modo de viajar de las personas y, de ese modo, lograr reducir la repercusión negativa del excesivo uso del coche. El proceso de ordenación del territorio presenta oportunidades fundamentales para la gestión de la movilidad: puede ayudar a producir un entorno urbanizado menos dependiente de los coches. La planificación y la tramitación de los permisos de construcción son puntos clave en los que puede introducirse la gestión de la movilidad para influir en el modo de viajar de las personas hasta y desde un nuevo proyecto urbanístico, a partir del día mismo de su apertura. Estas directrices se sirven de ejemplos de la vida real para mostrar cómo y cuándo puede integrarse la gestión de la movilidad en la ordenación territorial. Resultan útiles para cualquier profesional de la planificación, promotor o político que desee utilizar de forma más activa el proceso de planificación como forma de influir en el comportamiento que tienen las personas a la hora de realizar viajes para reducir los embotellamientos y mejorar la accesibilidad y la calidad de vida de nuestras ciudades, así como los nuevos proyectos urbanos dentro de ellas.

Estas directrices han sido desarrolladas dentro del proyecto MAX: Campañas exitosas de concienciación de viajes y estrategias exitosas de gestión de la movilidad como parte del Paquete de Trabajo (WP) D: Integración de la gestión de la movilidad con ordenación territorial. Las presentes directrices explican y ofrecen ejemplos de políticas que ayudan a integrar el transporte sostenible con el proceso de ordenación del territorio, y a saber integrar mejor la gestión de la movilidad con dicha ordenación del territorio.

MAX se desarrolló entre los años 2006 y 2009 y ha sido el proyecto de investigación sobre gestión de la movilidad más importante dentro del VI Programa Marco de la Unión Europea. El consorcio MAX, formado por 28 socios, sirvió para ampliar, estandarizar y mejorar la gestión de la movilidad, y lo hizo en los campos de la gestión de la calidad, campañas, evaluación, creación de modelos y ordenación territorial. Gran parte del trabajo fue directamente promocionada por la Plataforma Europea sobre Gestión de la Movilidad (EPOMM, por sus siglas en inglés), entidad que sigue apoyando dicho trabajo en la actualidad. Ese trabajo ha tenido como resultado varios productos y servicios que pueden descargarse en la página www.epomm.org. Para obtener más información visite www.epomm.org o www.max-success.eu.

Estas directrices han sido desarrolladas por synergo (Suiza), ILS (Alemania), la Universidad Napier de Edimburgo (Escocia) y la Universidad de Maribor (Eslovenia); con contribuciones por parte de los demás socios en el WP D de MAX: Universidad Tecnológica de Cracovia (Polonia), Universidad Técnica de Vilnius Gediminas (Lituania), Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio (ETT) (España), Trivector Traffic (Suecia). Las presentes directrices están basadas en los descubrimientos realizados en los países miembros del WP D anteriormente mencionados, Irlanda y Holanda, y también incluyen la experiencia de la UE en este campo. Al final del documento hemos incluido una lista completa de informes del WP D.

Autores:

synergo: Roberto De Tommasi

ILS: Janina Welsch

Universidad Napier de Edimburgo: Tom Rye

Universidad de Maribor: Aljaž Plevnik

Resumen

La gestión de la movilidad es una forma de promover el uso del transporte sostenible influyendo en las actitudes y el comportamiento de los viajeros. La gestión de la movilidad con frecuencia se centra en una ubicación específica: una oficina, un hospital, una universidad, un centro comercial o un estadio, por ejemplo. Muy al inicio del proceso de planificación, cuando se confeccionan los planes de ordenación territorial, las autoridades locales pueden garantizar que los nuevos proyectos urbanos se ubicarán en lugares donde haya acceso a varios medios de transporte diferentes. Entonces, cuando se planifica un nuevo emplazamiento, o cuando se amplía o modifica uno ya existente, normalmente se necesita un permiso de construcción, lo que implica mantener negociaciones con el promotor de dicho emplazamiento y con las autoridades públicas. Para garantizar las medidas de gestión de la movilidad en el emplazamiento antes de su inauguración, es importante la presencia de: gestión de aparcamientos; infraestructuras para viajar en bicicleta, a pie y en transporte público; nuevos servicios de autobús; o campañas publicitarias y de promoción para animar a los usuarios del emplazamiento a utilizar medios de transporte alternativos. Ambos enfoques garantizan que los usuarios del emplazamiento dispongan de varias formas de llegar al mismo desde el primer día, cuando están más abiertos a considerar alternativas. En su conjunto, estas acciones dentro de la planificación y del proceso de tramitación de permisos de construcción relacionados con el emplazamiento son lo que en este informe se denomina **integración de la gestión de la movilidad con la planificación de la ordenación territorial**.

Esta integración es una buena idea porque reduce los embotellamientos y la contaminación producida por el tráfico en los nuevos proyectos urbanos; ofrece acceso a dichos proyectos urbanos para todo el mundo, independientemente de si tienen coche o no; y porque funciona: nuevos hospitales construidos en Cambridge y Edimburgo, en el Reino Unido, necesitaron implantar un plan de gestión de la movilidad como parte del proceso de tramitación del permiso de construcción y, en la actualidad, tan solo entre un 40 y un 50% del personal que trabaja en dichos hospitales viaja en automóvil hasta el lugar de trabajo. Sin el plan de gestión de la movilidad, esta cifra estaría mucho más cerca del 90%. Esto se traduce en menos tráfico, menos embotellamientos, mejor salud de los trabajadores y menos emisiones de CO₂. Si tomamos como referencia la media del Reino Unido de 6.200 km anuales en desplazamientos en automóvil y el gasto en concepto de emisión de ruidos y carbono, los embotellamientos, la contaminación local del aire, las infraestructuras y los accidentes (visite la página www.webtag.org.uk), que asciende a un total de 18 € por kilómetro, cada miembro del personal que pasa de ir a trabajar conduciendo a utilizar otro medio de transporte, reducirá el gasto social de su repercusión medioambiental en 1.100 € al año. Además, la organización podría ahorrar una media de 350€ al año en el mantenimiento de zonas de aparcamiento que ya no tendrían que ofrecer.

Estas directrices, dirigidas a los planificadores, consultores, autoridades locales, promotores y escuelas universitarias de planificación, ofrecen consejos prácticos y ejemplos reales sobre el mejor modo de integrar el transporte sostenible con la ordenación del territorio y, de este modo, sobre la manera de conseguir que la gestión de la movilidad pase a ser parte integrante del proceso de tramitación del permiso de construcción de nuevos proyectos urbanos. También hemos incluido un apéndice con 75 estudios de casos prácticos sobre integración del transporte sostenible con la ordenación territorial, y sobre gestión de la movilidad en el proceso de tramitación de permisos de construcción. La Figura 1 que aparece a continuación muestra todos los posibles tipos de resultados que se incluyen en las presentes directrices.

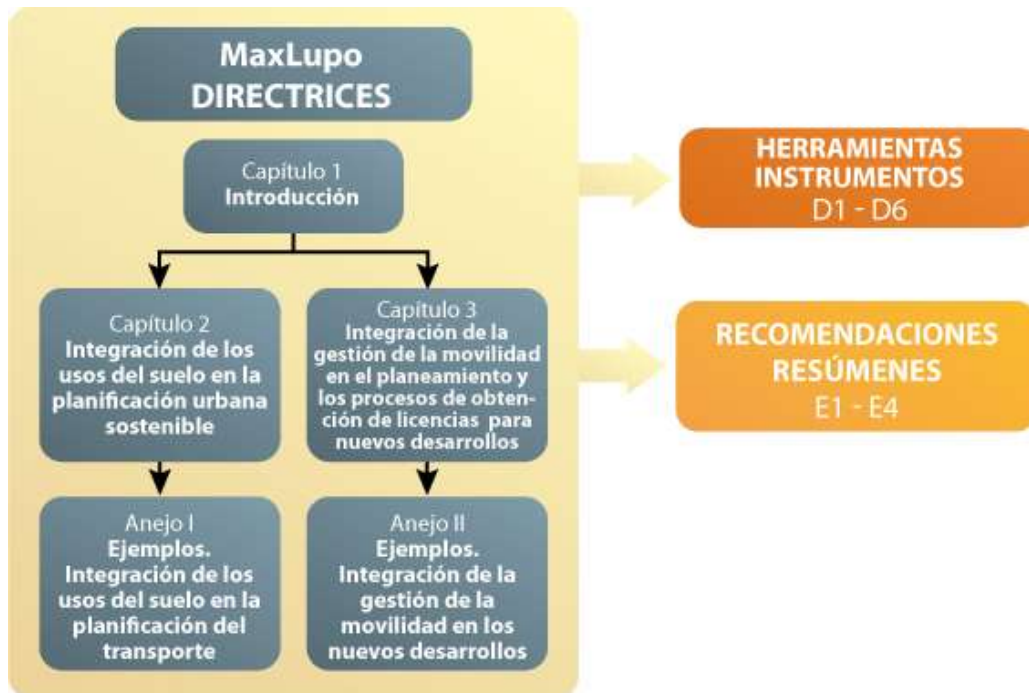


Figura 1: Resultados del proyecto WP D sobre integración de la gestión de la movilidad con la planificación

Integrar el transporte sostenible con la ordenación del territorio significa: conseguir una estructura urbana centrada en determinadas políticas en la que puede accederse localmente a las necesidades locales; densidades medias con una variedad de usos; concentrar los proyectos urbanos en puntos clave de las líneas de transporte público (nodos) y/o en varias paradas a lo largo de corredores bien comunicados; reutilizar zonas industriales abandonadas situadas dentro del casco urbano; y valorar la repercusión del transporte como parte del proceso de planificación. A continuación mostramos formas en las que puede lograrse la aplicación de dichas políticas:

Directrices de las diferentes políticas

En muchos países, las directrices para la política de planificación son desarrolladas por los gobiernos regionales o nacionales para influir en los planes de ordenación territorial de los gobiernos locales y en las decisiones sobre permisos de construcción. Las directrices pueden redactarse para animar a la integración de la ordenación del territorio con el transporte sostenible, y para animar al gobierno local a aplicar medidas de gestión de la movilidad en nuevos proyectos urbanos.

Políticas derivadas de leyes medioambientales

En algunos países existen leyes medioambientales que ejercen una fuerte influencia en el contenido de los planes locales y/o en las decisiones sobre permisos de construcción. Por ejemplo, una ley de la UE exige que las ciudades cumplan con determinados umbrales de calidad del aire; las medidas de gestión de la movilidad aplicadas a un nuevo proyecto urbano podrían contribuir a ello.

Planificación y planes

Los planes locales establecen las ubicaciones de los nuevos proyectos urbanos en diferentes categorías de ordenación del territorio y, en ocasiones, también de las nuevas infraestructuras de transportes. Los planes pueden confeccionarse de tal modo que promocionen / animen al uso del transporte sostenible. Por ejemplo, la ubicación de distintos usos del suelo como zonas residenciales o zonas comerciales y el diseño de la zona en sí (vías peatonales, un número limitado de plazas de aparcamiento no situadas en la calle, etc.) influirán en el medio de transporte que escojan las personas para desplazarse. Así, estos planes cuentan con el potencial de integrar mejor la ordenación del territorio con el transporte.

Integración funcional / organizativa

Para que la planificación de la ordenación territorial influya en el modo de viajar de las personas, es importante que quienes se encargan de planificar dicha ordenación del territorio comprendan cómo pueden hacerlo y, para ello, deben estar al corriente de los posibles problemas relacionados con el transporte que existen. Una forma de hacerlo es garantizar que quienes se encargan de planificar la red de transportes y quienes planifican la ordenación del territorio realmente trabajen conjuntamente y puedan compartir impresiones e influir en el trabajo del otro.

La integración de la gestión de la movilidad con el proceso de tramitación de los permisos de construcción puede producirse cuando cada proyecto urbano recibe el permiso de construcción de forma independiente, o cuando los planes locales se confeccionan a modo de Planes detallados de Ordenación Territorial (PDOTs), herramienta que existe en varios países. La integración puede producirse de varias formas diferentes, como mostramos a continuación:

Asesoramiento sobre gestión de la movilidad durante la planificación o durante el proceso de tramitación del permiso de construcción

Antes de entregar a la autoridad pública los documentos de solicitud de permiso de un Plan detallado de Ordenación Territorial o de un nuevo edificio para que proceda a su examen, ya se habrá producido un contacto entre las autoridades y el solicitante. Durante este período de contacto, la entrega al solicitante de información (ya sea de forma verbal o por escrito) acerca de la gestión de la movilidad por parte de las autoridades locales podría ser una sencilla estrategia para lograr concienciar al promotor.

Garantizar la gestión de la movilidad por medio de la negociación

La inclusión de la gestión de la movilidad como tema de negociación aumentará las posibilidades de que los promotores adopten esta estrategia a la hora de organizar el tráfico generado por el nuevo proyecto urbano. Por ejemplo, la autoridad local podría mostrar una buena disposición a la hora de comprometerse en lo referente a la cantidad deseada de plazas de aparcamiento si el promotor está dispuesto a cobrar tarifas de aparcamiento y a construir un gran número de instalaciones para estacionar bicicletas.

Garantizar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en la normativa sobre aparcamiento

La integración de un nuevo artículo en la normativa local sobre aparcamiento que estipule que en los nuevos proyectos urbanos que tengan un tamaño determinado los promotores deberán proporcionar un Plan de movilidad (que incluya objetivos a los que se compromete, medidas y mecanismos de control y supervisión) mejorará directamente la implementación de la gestión de la movilidad.

Asegurar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en las condiciones y obligaciones de planificación

El proceso normal al que el solicitante de un permiso de construcción se enfrenta en muchos estados miembros incluye el requisito de asumir determinadas condiciones y obligaciones de planificación. La gestión de la movilidad también podría integrarse dentro de dichas condiciones. Para asegurar que todos los municipios pongan en práctica la gestión de la movilidad, se recomienda su inclusión en las condiciones de planificación desarrolladas a nivel estatal siempre que sea posible.

Promoción de viviendas libres de vehículos

A fin de ofrecer a los municipios la posibilidad de promover viviendas libres de vehículos, las leyes y normas correspondientes (normativas sobre aparcamiento, leyes sobre planificación y construcción) deberían incluir normativas especiales para zonas residenciales libres de automóviles o con una baja presencia de los mismos. En ellas, el número de plazas de aparcamiento suministradas puede ser muy inferior al que normalmente se requiere, siempre que se cumpla con determinadas condiciones. Los planes locales son prerequisites fundamentales para permitir tal reducción dentro del permiso de construcción, puesto que definen la ubicación y el diseño potenciales de dichas zonas (por ejemplo, cerca de paradas de transportes públicos, con una buena red de carriles bici, etc.).

Modelos contingentes de acceso para regular el tráfico motorizado en proyectos urbanos multifuncionales

El “Modelo Contingente de Acceso” es una prometedora estrategia para reducir el tráfico motorizado en grandes emplazamientos como centros comerciales o estadios de deportes, que normalmente generan grandes cantidades de desplazamientos en automóvil. La idea es limitar el máximo número de desplazamientos en automóvil permitidos hasta y desde el proyecto urbano definiendo un contingente que no puede superarse durante determinado período de tiempo. Las sanciones a aplicar en el caso de que se supere ese número de desplazamientos deberán fijarse en un contrato firmado entre el promotor y la autoridad local. Dicho contrato forma parte del permiso de construcción.

Fomentar la adopción de la gestión de la movilidad por medio de la legislación medioambiental

En determinados países, las leyes medioambientales exigen que, en proyectos urbanos de determinado tamaño o con un número determinado de plazas de aparcamiento, el solicitante deberá ofrecer un estudio de valoración del impacto medioambiental junto con la solicitud del permiso de construcción o junto con la solicitud de aprobación de un Plan detallado de Ordenación Territorial; esto puede utilizarse para garantizar que las medidas de gestión de la movilidad mitigan dicho impacto.

Niveles máximos de aparcamientos

Los estándares de aparcamiento normalmente se definen como las normativas de aparcamiento establecidas por las autoridades, y normalmente establecen la tasa *mínima* de espacios de aparcamiento por cada tipo de uso dentro de un proyecto urbano. Son la referencia que emplean los promotores para calcular la cantidad de espacios de aparcamiento para coches que debe incluir el nuevo proyecto urbano. Convertir las tasas mínimas en tasas máximas puede reducir de forma significativa la cantidad de desplazamientos realizados en coche, especialmente en aquellos proyectos urbanos creados en zonas urbanas densas con buenas alternativas al uso del coche y sin espacios de aparcamiento alternativos.

Pago por aparcamientos

El pago por aparcamientos es un procedimiento que se aplica si un promotor no puede crear las plazas de aparcamiento necesarias en el proyecto urbano mismo o en la zona circundante. En este caso deberá pagar determinada cantidad de dinero a la autoridad local. Este dinero se emplea normalmente en la construcción de plazas de aparcamiento, pero en algunos estados de la Unión Europea, también se emplea para crear redes de transporte público o de carriles bici. Otra opción prometedora sería utilizar el dinero para medidas “suaves” de gestión de la movilidad en el nuevo proyecto urbano.

¿Funcionará en su país la integración de la gestión de la movilidad con la ordenación del territorio? La presente guía y otros resultados obtenidos por MAX ayudan a dar a conocer el potencial de integración. Algunos ejemplos procedentes de Eslovenia y España muestran que incluso en aquellos países que carecen de experiencia previa en la integración de la gestión de la movilidad con la planificación, esta puede funcionar. Por lo tanto, esta guía **le puede ser** de gran utilidad en su caso.

Índice

Resumen	3
1 Introducción	8
1.1 <i>Integración de la gestión de la movilidad con la ordenación del territorio ¿De qué se trata?</i>	8
1.2 <i>¿Qué cubren las directrices y qué no?</i>	9
1.3 <i>¿A quién están dirigidas las directrices?</i>	11
2 Integración de la ordenación territorial con la planificación del transporte sostenible	12
2.1 <i>¿Por qué integrar la ordenación del territorio y el transporte?</i>	12
2.2 <i>Políticas con el potencial de integrar mejor el transporte sostenible con la planificación de la ordenación del territorio</i>	14
2.2.1 <i>Resumen</i>	14
2.2.2 <i>Directrices de las diferentes políticas</i>	15
2.2.3 <i>Políticas derivadas de leyes medioambientales</i>	18
2.2.4 <i>Planificación y planes</i>	20
2.2.5 <i>Integración funcional / organizativa</i>	23
3 Integración de la gestión de la movilidad durante la planificación y durante el proceso de tramitación del permiso de construcción de nuevos proyectos urbanísticos	25
3.1 <i>Introducción</i>	25
3.2 <i>El Plan detallado de ordenación territorial</i>	28
3.3 <i>El proceso de tramitación del permiso de construcción</i>	29
3.4 <i>Políticas prometedoras que apoyan la integración de la gestión de la movilidad</i>	31
3.4.1 <i>Introducción</i>	31
3.4.2 <i>Resumen</i>	31
3.4.3 <i>Asesoramiento sobre gestión de la movilidad durante la planificación o durante el proceso de tramitación del permiso de construcción</i>	33
3.4.4 <i>Garantizar la gestión de la movilidad por medio de la negociación</i>	35
3.4.5 <i>Garantizar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en la normativa sobre aparcamiento</i>	37
3.4.6 <i>Asegurar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en las condiciones y obligaciones de planificación</i>	38
3.4.7 <i>Promoción de viviendas libres de vehículos</i>	41
3.4.8 <i>Modelo contingente de acceso para regular el tráfico motorizado en instalaciones multifuncionales</i>	43
3.4.9 <i>Fomentar la adopción de la gestión de la movilidad por medio de la legislación medioambiental</i>	47
3.4.10 <i>Estándares de número máximo de aparcamientos</i>	50
3.4.11 <i>Pago por aparcamientos</i>	54
3.5 <i>Supervisión y ejecución de la gestión de la movilidad garantizada a través del proceso de tramitación del permiso de construcción</i>	57
4 ¿Cómo transmitir y aplicar la integración en diferentes sistemas de planificación?	58
4.1 <i>Transferibilidad</i>	58
4.2 <i>Pasos recomendados hacia la integración de la gestión de la movilidad y la planificación de la ordenación del territorio</i>	60
Annex I: Integration of land use with transport planning	63
Annex II: Integration of Mobility Management at new developments	84

1 Introducción

1.1 Integración de la gestión de la movilidad con la ordenación del territorio ¿De qué se trata?

La gestión de la movilidad es un concepto que sirve para fomentar el uso del transporte sostenible y gestionar la demanda de uso del automóvil cambiando las actitudes y el comportamiento de los viajeros. En el núcleo mismo de la gestión de la movilidad existen medidas “suaves” como la información y la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de las actividades de diferentes socios. Las medidas “suaves” pueden funcionar por sí solas, pero también pueden mejorar la eficacia de las medidas “duras” dentro del transporte urbano (por ejemplo, nuevas líneas de tranvía, nuevas carreteras y nuevos carriles bici). Las medidas correspondientes a la gestión de la movilidad (en comparación con las medidas “duras”) no necesariamente requieren de grandes inversiones financieras y pueden presentar una elevada relación coste-beneficio.

En muchos países, la gestión de la movilidad es predominantemente una actividad basada en un emplazamiento que está relacionada con lugares que generan gran cantidad de tráfico, como por ejemplo empresas, colegios, salas de conciertos, estadios de deportes, hospitales, administraciones completas con base en diversas ubicaciones diferentes, lugares de recreo y zonas residenciales. En estos casos, la gestión de la movilidad persigue gestionar la forma en que las personas se desplazan desde y hasta el lugar en cuestión. El principal objetivo es que los viajes generados desde y hasta determinado lugar se realicen, dentro de lo posible, en otros medios de transporte diferentes de los automóviles particulares con un solo ocupante.

En la gestión de la movilidad basada en un emplazamiento, los propietarios o arrendatarios de un proyecto urbano son el agente principal. Deberán promover e implementar la gestión de la movilidad para que los usuarios del emplazamiento puedan aprovecharse de las medidas. La autoridad pública, sobre todo el municipio local, juega por lo tanto un papel fundamental a la hora de animar o exigir a los agentes del emplazamiento que consideren la gestión de la movilidad. Deben distinguirse dos situaciones relacionadas con el momento de intervención de la autoridad pública:

- **Cuando un proyecto urbano ya se encuentra en uso:** En este caso, los patrones de comportamiento relativo a la movilidad están generalmente prefijados y son muy difíciles de cambiar. La dificultad para animar al propietario o arrendatario del proyecto urbano es bastante elevada, especialmente cuando no perciben la existencia de problemas relacionados con el tráfico generado por las actividades de sus proyectos urbanos. Por ejemplo, ¿por qué debería un propietario implementar medidas de gestión de la movilidad cuando hay suficientes plazas de aparcamiento en el lugar? La autoridad pública puede garantizar que el propietario se implica activamente utilizando estrategias como la concienciación, los incentivos o el asesoramiento gratuito. Es bastante extraño que las autoridades públicas de cualquier país sean capaces de ejecutar una solicitud de actividad de gestión de la movilidad en un proyecto urbano que ya esté en uso.
- **Cuando el proyecto urbano se encuentra en su etapa de planificación:** La interacción entre el propietario (o promotor) de un proyecto urbano y la autoridad pública se produce debido al hecho de que toda la fase de planificación finaliza únicamente cuando se concede el permiso de construcción y sus condiciones son satisfechas una vez construido dicho proyecto urbano. Los problemas relativos al transporte conectados con el citado proyecto urbano son uno de los temas de la fase de planificación. Esto incluye solicitudes derivadas de la legislación (por ejemplo, normativas sobre aparcamiento o impacto medioambiental) que deberán satisfacerse si se desea obtener el permiso de construcción. En todo este procedimiento, la inclusión de la gestión de la movilidad en forma de directrices, recomendaciones e incluso condiciones ayuda a que los agentes del emplazamiento se impliquen en la planificación de la gestión de la movilidad. La etapa de planificación es también un buen momento para ofrecer a los usuarios del enclave incentivos para utilizar

diferentes medios de transporte para desplazarse hasta allí, puesto que sus hábitos a la hora de viajar todavía no se han establecido y, por lo tanto, se mostrarán más abiertos a la influencia.

La presente guía se centra mucho más en la segunda etapa, en la que el proceso de planificación ofrece un punto de inflexión en el que poder garantizar la gestión de la movilidad desde el inicio mismo: en la etapa de planificación, a fin de apoyar el desarrollo urbano sostenible con ubicaciones que sean accesibles de varias formas diferentes. La integración de la gestión de la movilidad dentro del proceso de planificación de ordenación del territorio se centra en las posibilidades que tienen las autoridades públicas durante el proceso de tramitación del permiso de construcción de garantizar que los agentes relacionados con el emplazamiento tomen en consideración tales medidas “suaves” antes de que un proyecto urbano entre en funcionamiento.

Para que la gestión de la movilidad a nivel del emplazamiento quede eficazmente integrada dentro de este proceso, es importante que los emplazamientos se ubiquen, en la medida de lo posible, en lugares a los que pueda accederse de varias formas diferentes. La gestión de la movilidad en el emplazamiento resulta más sencilla si, por ejemplo, este está ubicado cerca de las principales rutas de transporte público. Esto es tarea del sistema de planificación de ordenación del territorio y se trata con mayor profundidad en el Capítulo 2 de la presente guía. Si no se satisface esta condición previa, eso no significa que la gestión de la movilidad del emplazamiento no pueda funcionar, pero sería más difícil, y medidas como el fomento del uso de bicicletas y transporte público resultan menos aplicables que, por ejemplo, la creación de servicios de *carsharing* (servicio de coches compartidos) o de líneas de autobuses lanzadera.

Tal y como muestra el Capítulo 2, la integración de la gestión de la movilidad con la planificación resulta más fácil en aquellas zonas donde existen varios medios de transporte diferentes; esto implica que se trata de zonas urbanas. Sin embargo, existen casos en que la gestión de la movilidad se ha integrado dentro del proceso de tramitación del permiso de construcción de proyectos también en zonas rurales, por lo tanto la guía resulta pertinente en todas las zonas.

1.2 ¿Qué cubren las directrices y qué no?

Con estas directrices, el equipo de MAX ofrece información práctica sobre:

- Cómo lograr una mejor integración de la planificación del transporte sostenible con la planificación de la ordenación territorial.
- Cómo integrar mejor la gestión de la movilidad con el proceso de planificación de la ordenación del territorio.

El equipo de MAX está convencido de que la mejor forma de alcanzar estos objetivos no es la de realizar conjeturas teóricas, sino más bien la de ofrecer ejemplos claros de políticas prometedoras y su implantación que ya se hayan puesto en marcha en la práctica. Este enfoque hace que las directrices sean más concretas. Los lectores comienzan con ejemplos prácticos gracias a los cuales pueden decidir si las condiciones marco de su propio caso les permitirán actuar de forma similar, o si no es posible debido a condiciones marco que son, por ejemplo, políticamente casi imposibles de superar.

En este sentido, la cuestión de la transmisibilidad de las políticas aquí ilustradas tan solo puede tratarse de un modo muy amplio en estas directrices, porque sería “desproporcionado” tener en cuenta las condiciones marco legales, de planificación, etc. de cada país, región o municipio de Europa a fin de encontrar políticas hechas a la medida. Serán los mismos lectores los que lleven a cabo este proceso de valoración de la utilidad de las presentes directrices.

La estructura del documento se muestra en el siguiente diagrama:

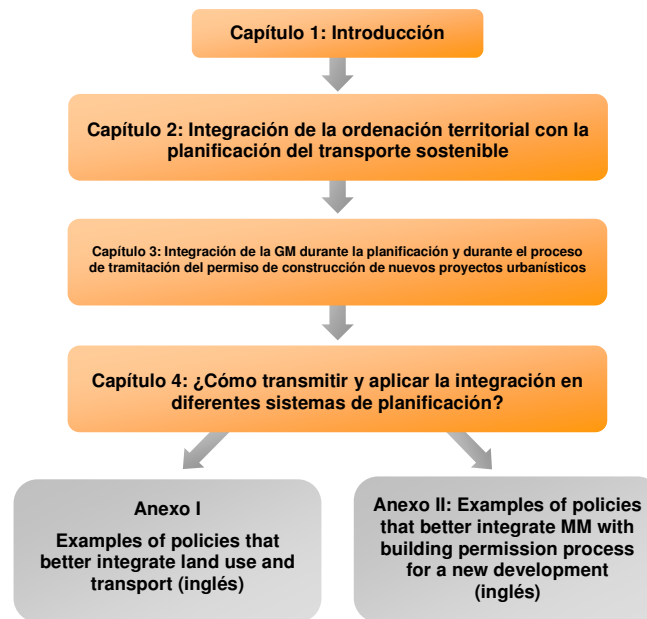


Figura 2: Estructura de las directrices

La estructura del documento es la siguiente:

- **Capítulo 2: Integración de la ordenación territorial con la planificación del transporte**
Este capítulo presenta los objetivos más importantes que una integración exitosa del transporte y la ordenación territorial debería lograr, una gama de políticas prometedoras y ejemplos ya existentes de ellas.
- **Capítulo 3: Integración de la gestión de la movilidad durante la planificación y durante el proceso de tramitación del permiso de construcción de un nuevo proyecto urbano**
Este capítulo explica cómo funcionan el proceso de elaboración de un Plan detallado de ordenación territorial y el proceso de obtención de un permiso de construcción. Toda una gama de políticas, ilustradas con ejemplos reales, muestran las diferentes formas de fomentar la gestión de la movilidad entre los promotores de nuevos proyectos urbanos durante la etapa de planificación.
- **Capítulo 4: ¿Cómo transmitir y aplicar la integración en diferentes sistemas de planificación?**
Este capítulo ofrece una visión general de la transmisibilidad de las políticas presentadas en los capítulos previos y recomienda cómo adaptarlas.
- **Anejo I: Ejemplos de políticas y casos implantados de integración de ordenación territorial y planificación de transportes (Examples of policies and implemented examples for the better integration of land use and transport planning - solo disponible en inglés)**
El Anejo I presenta una gama de ejemplos de políticas ya existentes en la realidad que apoyan la integración entre la planificación espacial y la ordenación del territorio. Cada ejemplo se describe detalladamente en forma de ficha.

- **Anejo II: Ejemplos de políticas y casos implantados para la integración de gestión de la Movilidad y la planificación y proceso de solicitud de permisos de construcción de nuevos desarrollos urbanos (Examples of policies and implemented examples for the integration of MM in the planning and building permission process of new developments - solo disponible en inglés)**

El Anexo II presenta una gama de ejemplos de políticas reales que apoyan la integración de la gestión de la movilidad dentro de la planificación y del proceso de tramitación del permiso de construcción de los nuevos proyectos urbanos. Cada ejemplo se describe detalladamente en forma de ficha.

1.3 ¿A quién están dirigidas las directrices?

Estas directrices se dirigen a distintos grupos objetivo implicados en la planificación y el desarrollo urbanísticos.

- **Planificadores** que trabajan en la ordenación del territorio o en los departamentos de planificación medioambiental de administraciones nacionales, regionales o locales.

Las políticas aquí ilustradas sirven como base para el futuro desarrollo de políticas ya existentes, o para el lanzamiento de políticas nuevas, para la integración de la ordenación territorial con la planificación de transportes; y también para la modificación de leyes, instrumentos de planificación, etc. ya existentes, que ya fomentan la gestión de la movilidad en nuevos proyectos urbanos.

- **Personal de los departamentos** de las administraciones locales y regionales que se encargan del día a día de la planificación y la tramitación de los permisos de construcción de los proyectos urbanos.

Las presentes directrices pueden ayudar a estas personas a comprender en qué punto pueden modificarse los procesos en los que trabajan, a menudo con muy poco esfuerzo administrativo, para integrar mejor el transporte y la gestión de la movilidad con la ordenación territorial (y de este modo reducir los problemas de transporte que con frecuencia surgen cuando se construyen nuevos desarrollos urbanos).

- **Consultores de urbanismo y transportes, expertos en gestión de la movilidad** que trabajan para las administraciones públicas o para los promotores / propietarios de los proyectos urbanos.

En el marco del desarrollo de nuevos planes de ordenación del territorio (o de la revisión de planes de ordenación del territorio ya existentes), de normativas sobre aparcamiento, de estrategias de gestión de la movilidad o de otros tipos de políticas, las administraciones públicas a menudo confían en la capacidad y experiencia de los consultores privados. Los encargados de la planificación urbanística y de transportes como expertos en gestión de la movilidad ayudan a los promotores o propietarios de los proyectos urbanos a preparar solicitudes de permisos de construcción o Planes detallados de Ordenación Territorial. Tanto para los planificadores como para los expertos en gestión de la movilidad, las presentes directrices son una fuente de futuras mejoras del trabajo que realizan para sus clientes.

- **Universidades, Escuelas de planificación** u otras instituciones formativas.

Para aquellas facultades universitarias que enseñan ordenación del territorio, planificación de transportes o gestión de la movilidad, estas directrices son una fuente para el desarrollo de cursos o seminarios confeccionados a la medida. En www.epomm.org encontrarán muestras de material didáctico basado en el WP D de MAX.

2 Integración de la ordenación territorial con la planificación del transporte sostenible

2.1 ¿Por qué integrar la ordenación del territorio y el transporte?

La integración de la ordenación del territorio y la planificación del transporte produce un patrón de ordenación del territorio que facilita la integración de la gestión de la movilidad con el sistema de planificación de ordenación del territorio. Estudios anteriores de la UE demuestran que es más fácil que un proyecto urbano situado cerca de un transporte público de alta calidad implante la gestión de la movilidad de forma más sencilla que otro situado en las afueras de un núcleo urbano y al que sólo se pueda acceder por carretera. Un proyecto urbanístico con mayor densidad de población tiene más probabilidades de que se realicen desplazamientos en bicicleta o a pie que uno con baja densidad. El objetivo de este capítulo es presentar ejemplos de políticas que fomenten esta integración de la ordenación del territorio y de la planificación del transporte. En último término, estas políticas pretenden lograr uno o más de los siguientes objetivos:

- **Una estructura urbana policéntrica**, en la que sea posible acceder a las necesidades básicas en centros locales y en la que el acceso a otros centros de mayor rango sea sencillo mediante transporte público y bicicleta.
- **Densidades medias y altas de población con mezcla de usos distintos** en lugar de una separación estricta de los usos, ya que dicha separación obliga a los ciudadanos a desplazarse mayores distancias para acceder a ellos.
- **Los proyectos urbanos**, especialmente del tipo que obliga a gran número de desplazamientos (por ejemplo, tiendas u oficinas, pero también viviendas) deben **concentrarse en nodos y a lo largo de los corredores de la red de transporte público**, o, al menos, en lugares con potencial para convertirse en nodos de transporte público. Estas áreas (nodos y corredores) deben identificarse en planes estratégicos y locales, probablemente mediante el uso de medición de la accesibilidad. Después podrían establecerse umbrales de accesibilidad (al transporte público), de manera que no se fomenten o no se permitan ciertos tipos de proyectos urbanísticos en zonas en los que los niveles de accesibilidad se encuentren por debajo del umbral.
- **Reutilización de zonas desindustrializadas** (en las que anteriormente había centros industriales o comerciales pero que ahora necesitan de nuevos proyectos urbanísticos) en lugar de permitir nuevos proyectos en áreas sin urbanizar, ya que la primera opción no produce un crecimiento urbano tan disperso.
- Cuando se **planifica un nuevo proyecto urbanístico, debe evaluarse su repercusión en el transporte** y deben tenerse en cuenta sus necesidades de transporte a la hora de elegir su ubicación. Si se prevé que la influencia del proyecto urbanístico sea excesiva en la ubicación elegida, se puede seleccionar una ubicación distinta. Con independencia de esto, el proceso de ordenación del territorio debe tener en cuenta la conexión para peatones y ciclistas con destinos cercanos, el acceso a paradas y a terminales de transporte público y espacio para el acceso y el estacionamiento de vehículos compartidos en las ubicaciones más adecuadas.
- **Limitar la cantidad de estacionamiento fuera de la vía pública** que hay que facilitar en los nuevos proyectos urbanísticos para reducir los nuevos estacionamientos, con la intención de reducir el uso del automóvil para acceder a los nuevos proyectos urbanísticos y salir de estos, y también limitar el estacionamiento en la vía pública en toda la zona del proyecto urbanístico.

Sin embargo, en muchas zonas de muchos países, dichos objetivos no siempre los comparten los promotores y *no* forman parte de las políticas habituales de ordenación del territorio, por lo que el resultado es un patrón de ordenación del territorio que tiende hacia la dispersión urbana, algo que es poco propicio para la gestión de la movilidad.

Asimismo, tanto desde el punto de vista institucional como desde el organizativo, si la planificación y el transporte quieren integrarse mejor, puede ser necesario introducir **cambios organizativos** para garantizar que **los encargados de la planificación del transporte y los encargados de la planificación del territorio** en las administraciones públicas **colaboren estrechamente**, y también para asegurar que los encargados de la planificación territorial conozcan los objetivos de los encargados de la planificación del transporte. Esto puede suceder incluso si trabajan para el mismo organismo, ya que es probable que trabajen en secciones o en departamentos diferentes, que sus puntos de vista difieran y que su formación y su experiencia sean distintas. Por lo tanto, el capítulo presenta algunos ejemplos (limitados) de dicha “integración funcional”, aunque esta área necesita un estudio en mayor profundidad.

Todos los tipos de políticas presentados en este capítulo (Sección 2.2) le ayudarán a lograr estos objetivos; dichas políticas tendrán la mayor repercusión si se implantan conjuntamente, pero un tipo de política implantada de forma independiente tendrá un impacto positivo.

El proyecto MAX estudió los sistemas de planificación de 10 países europeos diferentes y concluyó que la planificación local es un instrumento clave en todas ellas, puesto que determina el marco de desarrollo a nivel local (con frecuencia se complementa con un plan más detallado correspondiente a una zona específica: este es el caso de Alemania, España, Lituania y Suiza, por ejemplo). Puesto que el plan local muestra qué terreno deberá calificarse para determinados usos, dónde deberán ubicarse las infraestructuras de transporte y, (también con frecuencia) las densidades de uso del suelo necesarias, supone un instrumento ideal para garantizar un patrón de ordenación territorial que apoye el viaje en transporte público, a pie y en bicicleta. No obstante, la cuestión de si el plan local realmente cumple su misión depende de dos factores principales:

- Si quienes confeccionan el plan son conscientes de la posibilidad de usar el plan de este modo; y
- La situación política local y el modo en que esta influye en la forma adquirida por el plan local. Por ejemplo, algunos grupos de presión tratarán de lograr que sus propios territorios se incluyan en el plan local para su desarrollo; o quizá los puntos de vista personales del alcalde influyan en la relación entre el transporte y la ordenación territorial dentro del plan.

Tal y como puede verse también en las siguientes secciones de este capítulo, el gobierno regional y el nacional también pueden influir en el modo en que dichos objetivos se ven reflejados en los planes locales.

2.2 Políticas con el potencial de integrar mejor el transporte sostenible con la planificación de la ordenación del territorio

Esta sección ofrece por primera vez un resumen de todas las políticas y, más adelante, siguientes subsecciones describen cada política al detalle y las ilustran con varios estudios de casos prácticos.

2.2.1 Resumen

Directrices de las diferentes políticas

Las directrices para la política de planificación son desarrolladas por los gobiernos regionales o nacionales para influir en los planes de ordenación territorial de los gobiernos locales y en las decisiones sobre permisos de construcción. Pueden abarcar varios temas diferentes, no únicamente la gestión de la movilidad. Sin embargo, dichas directrices existen en algunos países para animar a la integración de la ordenación del territorio con el transporte sostenible, y para animar al gobierno local a que exija medidas de gestión de la movilidad en los nuevos proyectos urbanísticos, a través del proceso de tramitación del permiso de construcción.

Políticas derivadas de leyes medioambientales

En algunos países existen leyes medioambientales que ejercen una fuerte influencia en el contenido de los planes locales y/o en las decisiones sobre permisos de construcción. Por ejemplo, una ley de la UE exige que las ciudades cumplan con determinados umbrales de calidad del aire; las medidas de gestión de la movilidad aplicadas a un nuevo proyecto urbano podrían contribuir a ello.

Planificación y planes

Los planes locales establecen las ubicaciones de los nuevos proyectos urbanos en diferentes categorías de ordenación del territorio y, en ocasiones, también de las nuevas infraestructuras de transportes. Los planes pueden confeccionarse de tal modo que promocionen / animen al uso del transporte sostenible. Por ejemplo, la ubicación de distintos usos del suelo como zonas residenciales o zonas comerciales y el diseño de la zona en sí (vías peatonales, un número limitado de plazas de aparcamiento no situadas en la calle, etc.) influirán en el medio de transporte que escojan las personas para desplazarse. Así, estos planes cuentan con el potencial de integrar mejor la ordenación del territorio con el transporte.

Integración funcional / organizativa

Si la planificación de la ordenación territorial va a emplearse de tal modo que influya en el modo de viajar de las personas, es importante que quienes se encargan de planificar dicha ordenación del territorio comprendan cómo pueden hacerlo y, para ello, deben estar al corriente de los posibles problemas relacionados con el transporte que existen. Una forma en que puede lograrse es garantizar que quienes se encargan de planificar la red de transportes y quienes planifican la ordenación del territorio en un municipio o en una zona determinada realmente trabajen conjuntamente y puedan compartir impresiones e influir en el trabajo del otro.

Limitar el estacionamiento en los nuevos desarrollos urbanos es otro tipo de política de planificación que tiene una repercusión indirecta sobre la ubicación general del proyecto urbano pero, puesto que también es muy importante a nivel del emplazamiento, lo trataremos en el capítulo 3.

2.2.2 Directrices de las diferentes políticas

Trasfondo y objetivos

Las directrices de las diferentes políticas ofrecen asesoramiento sobre los objetivos, las políticas y (en caso de que corresponda) el reparto de la ordenación del territorio que todo plan debería incluir, por lo tanto son creadas por un nivel del gobierno para que los niveles inferiores de dicho gobierno las utilicen a la hora de confeccionar planes. No todos los países cuentan con directrices para las distintas políticas; algunos que sí las poseen son Holanda, Alemania, Suecia, Eslovenia, Suiza, Irlanda y el Reino Unido, donde las autoridades locales son animadas a dar forma a sus planes locales para aumentar la densidad de sus proyectos urbanísticos (especialmente en nodos de transporte) y para concentrar dichos proyectos urbanísticos a lo largo de los ejes principales de transporte. Polonia también cuenta con directrices para las políticas sobre la reutilización de zonas desindustrializadas (anteriormente en uso), que pueden asistir enormemente al transporte sostenible, puesto que dichos emplazamientos a menudo se ubican en antiguas zonas urbanas cercanas al transporte público.

Situación si no existen las directrices

En el caso de que dichas directrices no existan o no estén implantadas, la alternativa consiste en el desarrollo de parcelas de suelo, a menudo en el límite de una ciudad, dispuestas de forma dispersa y sin tomar en consideración su ubicación en relación con el transporte, tan solo considerando cómo ofrecer una única vía de conexión con la carretera principal más cercana. Esto dificulta la comunicación de los desarrollos urbanos por medio de transporte público (puesto que para los autobuses y tranvías es mucho más eficaz atravesar las ciudades de un lugar a otro) y aumenta las distancias, lo que hace que ir a pie y en bicicleta sean opciones poco viables. El efecto acumulativo de estos cambios a nivel del emplazamiento es un cambio gradual en una zona más amplia, como por ejemplo que el transporte en dicha zona pase a depender mucho más del automóvil.

Cómo pueden desarrollarse las directrices

Cualquier país o región puede desarrollar una forma de lograr que exista un interés político en desarrollar directrices, aunque en algunos casos el método para conseguirlo no esté dirigido por políticos sino por funcionarios públicos. Un requisito fundamental para que dichas políticas se adopten en un país o región es que se conozcan. En el Reino Unido, tales políticas se desarrollaron por dos motivos: en primer lugar, determinados municipios debieron afrontar cierta presión política para reducir los problemas derivados del tráfico, los cuales se percibía que estaban causados por un nuevo proyecto urbano; y, en segundo lugar, porque un ministro del entonces gobierno conservador (en 1994) vio que el sistema de planificación contaba con el potencial de influir en el comportamiento a la hora de realizar desplazamientos y le preocupaba personalmente el tema de reducir los embotellamientos de tráfico y la emisión de gases de efecto invernadero. Aunque estas razones pueden parecer demasiado específicas del Reino Unido, se explican aquí para mostrar cómo y por qué dichas políticas pueden adoptarse a nivel nacional.

En los siguientes recuadros se muestran dos ejemplos de dichas directrices para políticas.

GUIA PARA LA PLANIFICACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES (PPG) 13 (INGLATERRA, REINO UNIDO)

La PPG 13 es una guía emitida por el gobierno del Reino Unido para las administraciones locales y regionales. Trata acerca de la ubicación, la mezcla y la densidad de desarrollos urbanos, y acerca del apoyo a las medidas de transporte para nuevos proyectos urbanísticos. Recomienda que, a la hora de crear planes de desarrollo, las autoridades locales deberían incluir políticas y distribución del suelo que trate de:

- Aumentar la densidad del desarrollo urbano y la mezcla de usos
- Garantizar que el proyecto urbano de mayor densidad se encuentre en zonas bien comunicadas por el transporte público
- Concentrar los proyectos urbanos en zonas donde ya exista un número significativo de habitantes, para evitar la dispersión urbanística y para apoyar los servicios (tiendas, bares, centros médicos, colegios) a nivel local, de tal modo que la gente no tenga que viajar para llegar hasta ellos

La Guía PPG 13, a pesar de ser un documento de planificación, también anima a las autoridades locales a implantar medidas de transporte sostenible para apoyar el acceso sostenible a sus desarrollos urbanos.

Con respecto a las decisiones sobre los permisos de construcción, la PPG 13 anima a las autoridades locales a lograr que los promotores garanticen la creación de planes de transporte (planes de gestión de la movilidad basados en el emplazamiento) durante este proceso, y a usar las obligaciones de planificación de la Sección 106 para asegurar que se produzcan contribuciones financieras para la mejora del transporte fuera del emplazamiento específico del proyecto (consulte el capítulo 3).

Principales objetivos y razones para la implantación

La PPG 13 ayuda a las autoridades locales a proteger el medio ambiente en sus actividades de planificación urbanística (lo cual es su obligación por ley). Además, la PPG 13 puede ayudar a reducir los embotellamientos de tráfico, a aumentar la inclusión social y a recortar el impacto medioambiental provocado por los transportes. También puede reducir la presión sobre el suelo sin urbanizar situado en los límites de las ciudades, centrando los desarrollos urbanos más en zonas desindustrializadas que en zonas ya construidas.

Consistencia en la aplicación de la política

El sistema de planificación británico no está tan codificado como lo están otros. Una guía de planificación territorial como la PPG 13 debe, por ley, tenerse en cuenta por parte de las autoridades encargadas de la planificación a la hora de confeccionar planes y de tomar decisiones relacionadas con la planificación. No obstante, si existen otras buenas razones para no tener en cuenta la PPG 13 y puede demostrarse ampliamente, podrán tener prioridad otro tipo de consideraciones. Además de esto, la PPG 13 está redactada de tal modo que permite una amplia interpretación de sus políticas: por ejemplo, una ubicación que se considera “bien comunicada por el transporte público” en la zona de una autoridad local podría no ser considerada del mismo modo en otra.

La necesidad de que exista una integración y una coordinación de la ordenación territorial y de la planificación de las redes de transportes es un requisito indispensable de la PPG 13 y deberá incluirse en todo plan de desarrollo y en toda decisión importante sobre planificación territorial. Pero la fuerza con que se aplica y conduce, por ejemplo, a la ubicación de desarrollos urbanos en ejes principales de transporte público varía de una zona a otra.

Sin embargo, el gobierno inglés tiene la potestad (y en ocasiones hace uso de ella) de hacer que las autoridades locales cambien los planes de desarrollo y las decisiones sobre permisos de construcción si no se puede demostrar que se han tenido adecuadamente en cuenta guías nacionales como la PPG 13.

Eficacia

No se ha llevado a cabo una supervisión de la eficacia de la PPG 13 que esté disponible públicamente.

DIRECTRICES DE PLANIFICACIÓN REGIONAL PARA LA ÁREA METROPOLITANA DE DUBLÍN (GDRPG) - IRLANDA

Las Directrices de planificación regional para la Área Metropolitana de Dublín ofrecen el contexto estratégico general para los planes de desarrollo de las autoridades locales de la región, así como un marco para futuras infraestructuras. Las autoridades de planificación de la Área Metropolitana de Dublín (GDA) están obligadas a tomar en consideración las políticas incluidas en las GDRPG a la hora de confeccionar sus propios planes. Como dichos planes atraviesan un período de escrutinio por parte del público y del gobierno central antes de ser adoptado, es posible que el gobierno nacional solicite que se efectúen modificaciones en un plan determinado para que refleje mejor la orientación tanto nacional como regional. Aunque se trata de una orientación, las GDRPG tienen carácter de ley, pero no se trata de una ley que deba seguirse al pie de la letra, sino más bien una guía susceptible de ser interpretada.

Principales objetivos y razones para la implantación

Las directrices proponen que los planes cumplan con los siguientes requisitos:

- Consolidar el desarrollo y aumentar las densidades generales para lograr una forma urbana más compacta; y
- Facilitar la provisión y el uso de un sistema de transporte público mejorado.

La razón para ello es combatir los grandes problemas de congestión de tráfico que hay en Dublín, y también crear una ciudad más sostenible para contribuir a los objetivos de reducción de emisiones de CO₂ en Irlanda dentro de la UE al completo.

Eficacia

No se ha llevado a cabo una revisión sistemática de la eficacia de las GDRPG. Las directrices para planificación regional pueden ser aplicadas de formas diferentes por diferentes autoridades y, siempre y cuando puedan justificar cómo las han aplicado a su plan de desarrollo, esta inconsistencia en la aplicación es totalmente legítima.

Encontrará más información en el Anejo

- [B1: Planning Policy Guidance \(PPG13\)](#)
- [B2: Greater Dublin Regional Planning Guidelines](#)

2.2.3 Políticas derivadas de leyes medioambientales

Antecedentes y objetivos

En ocasiones, las leyes medioambientales pueden derivar en la creación de políticas de transporte consistentes con dichas leyes, y estas tendrán implicaciones en el transporte. Esto puede suceder en el caso de que la ley medioambiental busque mitigar los impactos medioambientales del transporte en nuevos proyectos urbanos; aquí existe un vínculo claro con el sistema de ordenación territorial. Según la legislación de la UE, gran número de nuevos proyectos urbanísticos necesitan una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), pero con frecuencia esto forma parte del proceso de tramitación del permiso de construcción, y no se presta una especial atención a los impactos medioambientales del transporte generados por la construcción y operación del nuevo edificio. Sin embargo, el cometido de las autoridades competentes que inspeccionan la EIA es solicitar o aconsejar para que se trate el tema del transporte como un impacto fundamental en dicha EIA y en el proceso de planificación. Esto no requiere cambios en la legislación principal. Está claro que si el transporte se incluyera más a menudo en la EIA, los promotores estarían obligados a mostrar cómo han propuesto reducir y mitigar los impactos del transporte en el proyecto urbanístico.

La legislación europea exige la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de políticas y planes. No obstante, la interpretación de la legislación varía enormemente de un estado miembro a otro, y dicha legislación no es suficientemente específica como para exigir una evaluación de los impactos del transporte en un nuevo plan de ordenación del territorio, por ejemplo. Por tanto, el hecho de si la legislación se utiliza o no de este modo depende de su interpretación, a menudo a nivel de cada plan individual, en cada estado miembro. Estas interpretaciones se deben a la falta de criterios consistentes (a nivel europeo) que sirvan de baremo para evaluar el impacto ambiental.

Cómo puede desarrollarse la política

Realizar este cambio requiere una mayor concienciación por parte de las autoridades competentes de que el impacto provocado por el transporte es, de hecho, un tipo de impacto ambiental; y de que existen formas de gestionar dichos impactos integrando la gestión de la movilidad dentro del proceso de planificación. Además, es necesario que se produzca un cambio de actitud entre los promotores y las autoridades encargadas de la planificación para que por fin entiendan que llevar a cabo dicha evaluación es totalmente razonable. Es posible que se encuentre cierta resistencia por parte de los promotores, pero tales evaluaciones son una práctica normal en el Reino Unido, Irlanda, Suiza, Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda, sin colocar cargas tan pesadas sobre la industria del desarrollo urbanístico de dichos países como para que el desarrollo urbanístico / la actividad económica se haya visto mermada.

En el siguiente recuadro mostramos un ejemplo de política derivada de una ley medioambiental.

PLAN ESTRUCTURAL REGIONAL PARA LA UBICACIÓN DE LUGARES ALTAMENTE FRECUENTADOS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE BIEL (SUIZA)

Esta política se aplica a la Aglomeración Urbana de Biel, Suiza, y fue creada por el departamento de planificación espacial. En vigor desde 2004, se aplica a nivel regional y local en lugares altamente frecuentados, es decir, aquellos que generan más de 2.000 desplazamientos en coche al día, como grandes edificios de oficinas y centros comerciales. La política se aplica en proyectos nuevos o ampliaciones.

Contenido

A fin de alcanzar el objetivo del Plan Cantonal de Acción para un Aire Limpio, el plan estructural del Cantón de Berna define entre otras una cuota máxima de 575.000 kilómetros diarios realizados por los automóviles; dicha cuota deberá mantenerse entre 2002 y 2015 y aplicarse a lugares altamente frecuentados de todo el cantón que se construyan durante ese mismo período. El plan estructural asigna un “crédito de kilómetros realizados por automóviles” a cada una de las 3 aglomeraciones urbanas siguientes: Berna, Thun y Biel. El plan estructural cantonal establece además que los denominados “créditos de kilómetros realizados por automóviles” deberán asignarse a los lugares altamente frecuentados que corresponda, como los ubicados cerca de zonas densamente pobladas y zonas donde existe una alta concentración de empleos. Otra condición indispensable que debe tenerse en cuenta es la buena accesibilidad en coche y en transporte público.

En base a estas condiciones previas, los municipios que conforman la aglomeración urbana de Biel elaboraron un plan estructural regional para la ubicación de lugares altamente frecuentados. Dicho plan constaba de los siguientes pasos:

- Preselección de ubicaciones adecuadas para lugares altamente frecuentados dentro de la aglomeración urbana en base a criterios de planificación espacial.
- Un acuerdo de coordinación (2002) entre los municipios y los departamentos cantonales implicados, relativo a lo siguiente: la ubicación precisa de los lugares altamente frecuentados y la distribución de “créditos de km realizados por vehículos” correspondientes a cada uno de ellos; procedimientos de supervisión; definición legal de los lugares altamente frecuentados dentro del plan estructural regional en un plazo de 2 años; y el ajuste del plan estructural de la ciudad de Biel en lo relativo a estacionamientos.
- Desarrollo de un plan estructural regional para la ubicación de lugares altamente frecuentados dentro de la aglomeración urbana, de obligado cumplimiento legalmente para los municipios de toda la aglomeración urbana, que siga los requisitos de la ley de construcción del Cantón de Berna.

Principales objetivos y razones para la implantación

El Plan de acción para un aire limpio del cantón de Berna tiene como fin limitar el crecimiento del tráfico entre los años 2000 y 2015 hasta un 8% o 1,3 millones de kilómetros realizados por los automóviles al día. Alrededor de un 4,5% de ellos (725.000 km realizados por coches al día) ha sido adjudicado al desarrollo general de los municipios, y el resto está dedicado al desarrollo de lugares altamente frecuentados de todo el cantón. Esta política es de obligado cumplimiento y está dirigida a las autoridades encargadas de la planificación urbanística (regional y/o local) y a los promotores (públicos o privados).

Eficacia

Desde que entró en vigor la política, un total de 5 nuevos lugares altamente frecuentados han recibido permisos de construcción. Ya casi se ha utilizado toda la cantidad de créditos de km realizados por automóviles adjudicada a la aglomeración urbana. Esto quiere decir que ningún otro lugar altamente frecuentado recibirá permiso de construcción antes del año 2015.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [B3: Regional structure plan for the localisation of Heavily Frequented Sites \(HFS\) of the agglomeration of Biel](#)
- [B4: Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites \(HFS\) in the Cantonal Structure Plans](#)

2.2.4 Planificación y planes

Antecedentes y objetivos

Los planes pueden confeccionarse de tal modo que promuevan / animen al uso del transporte sostenible. Esto puede ser el resultado de que los autores de los planes tomen en consideración las directrices nacionales o regionales (como las incluidas en la Sección 0 anteriormente), o sencillamente porque hayan decidido que reducir la necesidad de viajar forma parte de los objetivos de su plan. De cualquier modo, la integración se fomenta asegurando que las intenciones de ordenación del territorio establecidas en los planes se enfoquen hacia todos o alguno de los objetivos que se citan en la introducción del presente capítulo. Los planes son diferentes a las políticas (aunque están relacionados con ellas) porque los planes se refieren a la ordenación territorial de zonas específicas, mientras que las políticas tienen un alcance más general.

Situación alternativa

Se trata de algo que se aleja de la situación de muchas regiones y países, más “normal” o habitual, en la que se confeccionan planes para las zonas destinadas a nuevos usos y, a continuación, se tratan las consecuencias que las decisiones relativas al uso del suelo tienen sobre el transporte en una etapa posterior; y en la que no se contempla la posibilidad de planificar la ordenación del territorio para reducir la repercusión en el transporte.

Cómo pueden desarrollarse los planes

Las políticas de este tipo pueden ejecutarse en cualquier municipio, tanto si existen o se ejecutan unas directrices de carácter nacional o regional como si no. Entre las ciudades que poseen y utilizan tales políticas sin una fuerte dirección por parte del gobierno nacional se encuentran Munich y Estocolmo. Esto es así como consecuencia de decisiones políticas locales producidas a lo largo de muchos años, y también como consecuencia de economías locales que les brindaron poder para negociar con los promotores. Las probabilidades de que dichas políticas se adopten en la confección de los planes son mayores, no obstante, si una firme dirección nacional o regional fomenta su uso, y todavía son mayores si las altas esferas del gobierno son capaces de influir en el contenido real de los planes de ordenación territorial, como sucede por ejemplo en el Reino Unido y Suiza. El siguiente recuadro incluye detalles acerca de un plan de ordenación territorial regional, perteneciente al Reino Unido, que tenía como uno de sus objetivos integrar mejor el transporte con la ordenación del territorio.

En el siguiente recuadro encontrará un ejemplo de dicho plan.

PLAN ESTRUCTURAL DE EDIMBURGO Y LOTHIAN - ESCOCIA (REINO UNIDO)

Este plan se aplica en la región de Lothian (alrededor de Edimburgo) en Escocia, Reino Unido. Fue creado por un comité de autoridades encargadas de la planificación —municipios locales— pero su aprobación final, en 2004, corrió a cargo del gobierno de Escocia (cada gobierno nacional realiza la aprobación final a todos los planes confeccionados en niveles gubernamentales inferiores en el Reino Unido). Se aplica a nivel regional y local. El plan está diseñado para ser utilizado por las autoridades encargadas de la planificación cuando diseñen planes locales y tomen decisiones relativas a los permisos de construcción, y también por los promotores (públicos o privados) cuando soliciten dichos permisos de construcción.

Contenido

El Plan Estructural de Edimburgo y Lothians contiene varias políticas que, por un lado, orientan acerca del desarrollo de planes locales de ordenación territorial en los cuatro municipios que conforman la zona de Edimburgo y Lothians, y por otro asesoran en la toma de decisiones sobre permisos de construcción para proyectos urbanos individuales de grandes dimensiones. Este Plan Estructural contiene gran número de objetivos estratégicos y de políticas que apoyan las condiciones marco para la gestión de la movilidad.

Una de las finalidades estratégicas del Plan Estructural de Edimburgo y Lothians es integrar la ordenación municipal con el transporte a través de objetivos como:

- Ubicar un nuevo proyecto urbanístico para reducir la necesidad de viajar, especialmente en coche;
- Reducir los desplazamientos hasta Edimburgo desde los municipios circundantes;
- Maximizar la accesibilidad para toda la comunidad a pie, en bicicleta y en transporte público;
- Garantizar que, siempre que sea posible, se desarrollen zonas desindustrializadas antes que zonas sin urbanizar;
- Aumentar el acceso a oportunidades laborales a través de una distribución más equilibrada del suelo laboral, otorgando preferencia a aquellas ubicaciones para nuevos proyectos urbanos que dispongan de un fácil acceso a pie, en bicicleta y en transporte urbano;
- Aumentar el acceso a la vivienda permitiendo la creación de planes locales, cuando corresponda, que soliciten la provisión de vivienda asequible;
- Aumentar el acceso a instalaciones comerciales y de recreo dando preferencia a aquellas ubicaciones para dicho nuevo proyecto que tengan un fácil acceso a pie, en bicicleta y en transporte público;
- Identificar ubicaciones laborales estratégicas que sean, o puedan llegar a ser, altamente accesibles a pie, en bicicleta y en transporte público.

Principales objetivos y razones para la implementación

Los objetivos se muestran en la lista anterior. Las razones para la implementación son reducir el uso del automóvil privado para reducir los embotellamientos y por motivos medioambientales, y garantizar que las personas puedan tener acceso a los nuevos proyectos urbanísticos independientemente de si poseen o no un automóvil. También existe el deseo de reducir la dispersión urbana para proteger las zonas verdes.

Eficacia

No se ha llevado a cabo una supervisión formal del plan. No obstante, no hay duda de que ha llevado a una concentración de planes urbanos y viviendas que generan un elevado nivel de desplazamientos en zonas que podrían haberse dejado sin desarrollar en el marco de otros planes estructurales, como por ejemplo los antiguos Docklands situados al norte del centro de Edimburgo.

Comentarios adicionales

Como sucede con todas las políticas de planificación urbanística del Reino Unido, este plan no es totalmente obligatorio: podrá ignorarse o aplicarse de forma selectiva alguna política incluida en dicho plan si puede demostrarse que existen razones para hacerlo. De modo que queda a medio camino entre lo obligatorio y lo voluntario.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [B5: Edinburgh and Lothians Structure Plan \(ELSP\)](#)
- [B6: South Dublin Development Plan](#)
- [B7: Regional Land Use Plan](#)
- [B8: Land Use Development Plan](#)
- [B9: Cantonal Structure Plan](#)

2.2.5 Integración funcional / organizativa

Antecedentes y objetivos

Conseguir la plena integración del transporte y la planificación de la ordenación del territorio no es tan solo una cuestión técnica, sino también organizativa. A menudo, ambos elementos se planifican de forma separada y existe muy poca comunicación entre los departamentos responsables del transporte y los responsables de la planificación de la ordenación territorial. En ocasiones es posible que ambos existan dentro de organizaciones totalmente independientes. Un aspecto fundamental de la integración es aumentar la comunicación y el trabajo conjunto entre departamentos para que cada parte pueda comprender mejor a la otra y esté más preparada para cooperar con la otra; en última instancia, esto podría desembocar en mejores resultados. El nivel más elevado de integración funcional se produce cuando quienes se encargan de planificar los transportes y la ordenación del territorio trabajan juntos en estrategias comunes (por ejemplo, un plan combinado de ordenación territorial y transportes en lugar de planes independientes para el transporte y para la ordenación del territorio).

En el siguiente recuadro se describe un ejemplo de integración organizativa.

COOPERACIÓN ENTRE LAS OFICINAS DE PLANIFICACIÓN ESPACIAL Y DE TRANSPORTES DENTRO DE LA ADMINISTRACIÓN DEL CANTÓN DE AARGOVIA, SUIZA

El Departamento de Construcción, Transporte y Medio Ambiente del Cantón está formado por 9 oficinas, entre las que se incluyen las dos oficinas correspondientes a planificación de transportes y planificación espacial. Desde el año 1997, la cooperación entre las oficinas ha sido estandarizada por medio de un modelo denominado *Verwaltungsinterne Koordination (VIK)*, que significa “coordinación dentro de la administración”. El procedimiento VIK se aplica cada vez que surge un tema en que estén implicadas varias oficinas (como la aprobación de planes comunales de ordenación del territorio, la aprobación de correcciones sobre el plan estructural cantonal o también la creación de planes y proyectos a nivel cantonal incluidos en la planificación de transportes y la ordenación territorial)

En el caso de la aprobación de los planes comunales de ordenación del territorio, la oficina de planificación juega un papel más destacado. Dicha oficina comprueba primero el plan de ordenación del territorio bajo el aspecto de los requisitos de planificación espacial definidos en el plan estructural cantonal y también en la Ley de Planificación y Construcción del Cantón. A continuación envía el plan de ordenación territorial a la oficina de transportes. La oficina de transportes revisa el plan desde el punto de vista de los requisitos de transporte, según lo definido en el plan estructural y por el Plan Cantonal de Transportes. En ocasiones también deben involucrarse otras oficinas, como la oficina de medio ambiente. Todas las declaraciones y las solicitudes de modificación se incluyen por parte de la oficina que va a la cabeza en un documento redactado para el municipio en cuestión. La comprobación realizada por las diferentes oficinas debe ser finalizada en un plazo de 1 mes. Entonces, como paso final, los representantes de las diferentes oficinas mantienen reuniones para solucionar cualquier problema importante que pudiera haber surgido.

A fin de garantizar que realmente se produce la coordinación de los diferentes requisitos de planificación de la ordenación territorial, el transporte y el medio ambiente, en el año 2006 el cantón creó una nueva figura dentro de la administración. Esta persona está encargada de coordinar todos los aspectos relevantes de la integración de la planificación del transporte y la ordenación territorial en proyectos en los que el cantón deba desempeñar algún papel. El perfil laboral define que la coordinación entre ambas oficinas debe garantizarse en una etapa muy temprana.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [B10: Cooperation between spatial planning and transport planning offices within the administration of the Canton of Aargovia](#)
- [B11: Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland](#)

3 Integración de la gestión de la movilidad durante la planificación y durante el proceso de tramitación del permiso de construcción de nuevos proyectos urbanísticos

3.1 Introducción

La gestión de la movilidad basada en los centros de atracción y generación puede tener un gran impacto en conseguir que el tráfico generado por un proyecto urbano sea más sostenible. Cada proyecto tiene sus propias condiciones marco particulares y la gama de medidas adecuadas y eficaces puede variar de un proyecto a otro. Con frecuencia se emplea un Plan de Movilidad a un centro atractor o generador para reducir el impacto del tráfico generado por los nuevos desarrollos urbanos. Un Plan de movilidad está compuesto por varios pasos fundamentales, tales como analizar las condiciones marco, establecer los objetivos a alcanzar en términos de cambio de modo de transporte elegido, definir el rango de medidas a implantar, definir las responsabilidades para la implantación y la operación de las medidas, definir los procedimientos de supervisión y evaluación, implantar las medidas y supervisar el impacto. En el núcleo mismo de cada Plan de movilidad se encuentran las medidas de gestión de la movilidad; las medidas más habituales que los propietarios y arrendatarios de los proyectos urbanos ponen en marcha con mayor frecuencia son las siguientes (no se trata de una lista exhaustiva):

- **Gestión del aparcamiento de automóviles en centros atractores/generadores** por medio del cobro de tarifas de aparcamiento y/o de la concesión de plazas de aparcamiento a empleados, visitantes o clientes, de acuerdo con la normativa definida;
- **Incentivos financieros** que las empresas ofrezcan a sus empleados para fomentar el uso de los medios de transporte sostenibles para desplazarse, como billetes gratuitos, o incentivos tales como billetes para el transporte público combinados con entradas para eventos importantes (como partidos de fútbol, ferias o conciertos);
- **Mejora de las infraestructuras del centro atractor/generador** para fomentar el uso de bicicletas entre los visitantes, empleados y clientes, tales como aparcamientos para bicicletas seguros y resguardados de la lluvia que estén situados cerca de la entrada de los edificios, o buenas conexiones con la red de carriles bici, así como instalaciones exclusivas para los empleados tales como vestuarios, taquillas y duchas.
- **Sistemas de *carsharing* (servicio de coches compartidos) o *carpooling* (uso compartido de un automóvil privado) dentro de la propia empresa** para los empleados;
- **Información sobre todos los modos de transporte** que pueden emplearse para llegar al lugar: información a través de Internet, folletos, mapas o vallas publicitarias para todos los visitantes, clientes y empleados del centro atractor/generador;
- **Mejoras especiales en el transporte público** como ampliación de servicios de autobús ya existentes, o creación de servicios de enlace financiados total o parcialmente por el ocupante o promotor del lugar;
- **Actividades de concienciación** como semanas dedicadas a la movilidad o días de acción.

Se trata de una larga lista de medidas, pero la experiencia práctica demuestra que el enfoque más eficaz para lograr un cambio de comportamiento es adoptar una mezcla equilibrada entre la disuasión acerca del uso del automóvil y los incentivos positivos para fomentar el uso de alternativas al coche. Es importante seleccionar las medidas de tal modo que se ajusten a las circunstancias concretas de un emplazamiento y sus usuarios. Las medidas sobre el uso de la bicicleta resultan muy poco útiles en una zona muy montañosa donde no existan instalaciones para bicicletas y los empleados deban recorrer grandes distancias para llegar al lugar, por ejemplo. Las medidas de *carpooling* pueden tener mucho éxito en aquellos lugares en los que los empleados tengan

horarios uniformes y sus salarios no sean muy elevados, por lo que el hecho de compartir un automóvil para desplazarse puede resultarles atractivo. Por lo tanto, para escoger las medidas que más se ajusten al centro atractor/generador, es necesario que el promotor (y la autoridad) sepan algo acerca de las personas que lo van a utilizar, normalmente por medio de encuestas realizadas en zonas cercanas similares o entre el grupo de usuarios ya existentes si se les está reubicando desde otro edificio.

Las medidas de gestión de la movilidad a un centro atractor/generador normalmente son implantadas por el promotor y, más tarde, por el ocupante. Por ejemplo, el promotor garantizará que se construyen plazas de aparcamiento de calidad para bicicletas y el ocupante promocionará dichas plazas de aparcamiento y fomentará el uso de la bicicleta. En centros de atracción de grandes dimensiones (por ejemplo, con 300 o más empleados si se trata de un lugar de trabajo), con frecuencia se contrata a un empleado a tiempo parcial o a tiempo completo para implantar las medidas de gestión de la movilidad en dicho centro. Para algunas medidas, deben implicarse otras organizaciones, como por ejemplo, servicios de autobús hasta el centro atractor/generador, que obviamente deberá estar gestionado por un operador de autobuses, en ocasiones contratado por el ocupante de dicho emplazamiento. Podrá encontrar más información sobre cuándo y cómo llevar a cabo un plan de gestión de la movilidad a un centro atractor/generador en otros resultados procedentes del WP D de MAX (www.max-success.eu), o en la *Essential Guide to Travel Planning* del Reino Unido en la página www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/work/essentialguide.pdf.

Entre los principales beneficios que obtienen los propietarios, promotores y arrendatarios de los centros atractores/generadores cuando introducen la gestión de la movilidad se incluyen los siguientes; estos pueden utilizarse como argumento por parte de los municipios a la hora de tratar con los promotores durante el proceso de tramitación del permiso de construcción.

- Recortar gastos (por ejemplo, para plazas de aparcamiento y su mantenimiento, horario de los desplazamientos/presupuestos, flota de automóviles, etc.);
- Mejora de accesos al centro atractor/generador en todos los modos de transporte y para todos los usuarios de dicho centro;
- Empleados más motivados, satisfechos y sanos;
- Utilizar un terreno actualmente empleado en plazas de aparcamiento de forma más productiva;
- Aumentar y producir una Responsabilidad Social Corporativa;
- Cumplir con los planes y con otras condiciones establecidas por las autoridades públicas (por ejemplo, requisitos de aparcamiento vinculados con el permiso de construcción, permisos medioambientales, etc.).

En algunos sistemas de planificación podría permitirse a los promotores que desarrollen un emplazamiento con mayor densidad si introducen gestión de la movilidad, aumentando de este modo el valor del suelo; también es posible informar a los promotores de que si implantan medidas de gestión de la movilidad en un emplazamiento, esto podría ayudarles a obtener permisos de construcción para otros lugares en el futuro.

Para garantizar que se implanten medidas de gestión de la movilidad, resulta fundamental que los agentes del enclave mismo comiencen a actuar en una etapa muy inicial del proyecto. Garantizarlo es todo un reto para la autoridad pública: ¿dónde y cómo hacerlo?

El mejor momento para comentar con los promotores la posibilidad de implantar medidas de gestión de la movilidad en el desarrollo urbano es cuando se encuentren en el proceso de obtener el permiso de construcción. En ese momento, los municipios pueden utilizar una o varias de las siguientes estrategias:

- **Fijar la implantación de medidas de gestión de la movilidad como recomendación y consejo, como punto de negociación o como condición**

Un enfoque general que permite garantizar la inclusión de la gestión de la movilidad en nuevos proyectos urbanos es apelar a la buena voluntad o a la responsabilidad corporativa de un promotor: la administración local únicamente ofrece recomendaciones y consejos, esperando que los promotores se comporten. Otra forma es aplicar la gestión de la movilidad como punto de negociación. Por ejemplo, la solicitud de construir una determinada cantidad de plazas de aparcamiento puede combinarse con la implantación de una gama de medidas de gestión de la movilidad que fomenten el uso de medios de transporte alternativos para llegar hasta las instalaciones del proyecto urbano. Finalmente, en algunos sistemas, las administraciones locales tienen la opción de influir en el promotor de forma directa. Una política adecuada podría ser exigir, por ejemplo, el desarrollo e implantación de un plan de movilidad como condición directa para la obtención del permiso de construcción. Esta drástica medida implica que la gestión de la movilidad se convierte entonces en un requisito imprescindible para obtener dicho permiso.

- **Influir en el número de plazas de aparcamiento incluidas en un nuevo proyecto urbanístico**

La cantidad de plazas de aparcamiento disponibles en un proyecto urbano es un importante “elemento impulsor” que ejerce una gran influencia en el modo en que las personas viajan hasta un lugar. Diferentes instrumentos pertenecientes a las políticas que se utilizan durante la fase de planificación o durante el proceso de tramitación del permiso de construcción, con frecuencia ofrecen a la administración pertinente alguna posibilidad de influir en el número de plazas de aparcamiento. Es más probable que se considere la aplicación de la gestión de la movilidad con una política restrictiva que determine, por ejemplo, números máximos y no mínimos de plazas de aparcamiento, o vinculando el número de estacionamientos con la accesibilidad en transporte público. Un número menor de plazas de aparcamiento de las que se habían planificado puede animar a los promotores a pensar en otras formas de gestionar el tráfico previsto hasta/desde el proyecto urbano; este es el momento en que comienzan a considerar la aplicación de la gestión de la movilidad.

En las dos siguientes secciones se describen dos mecanismos por medio de los cuales puede integrarse la gestión de la movilidad con la planificación: se trata del Plan detallado de ordenación territorial en la sección 3.2, y los pasos principales del proceso de obtención de permisos de construcción en la sección 3.3. Ambos se ilustran con ejemplos referentes a Zurich, Suiza (el documento Etapa de trabajo 1: Análisis del WP D de MAX describe dichos procesos en otros nueve países europeos, pero Suiza se ha seleccionado como ejemplo en este caso). Mientras que estos mecanismos son obviamente facetas del proceso de tramitación del permiso de construcción, la integración funcional descrita en la sección 2.2.5 también ayuda enormemente si debemos integrar la gestión de la movilidad con la planificación.

La Sección 3.4 ofrece una visión general de políticas reales que existen en la práctica, mostrando también por quién deberían ser adaptadas y su posible nivel de influencia en la implantación de medidas de gestión de la movilidad en un centro atractor/generador.

3.2 El Plan detallado de ordenación territorial

El Plan detallado de ordenación territorial (PDOT) es un importante instrumento de planificación comunal, aunque con frecuencia con un alcance ligeramente diferente según en qué país se aplique (por ejemplo: *Plan Parcial* en España; *Bebauungsplan* en Alemania; *detaljplan* en Suecia; *Gestaltungsplan* en Suiza; *Obcinski Podrobni Prostorski Nacrt* en Eslovenia). El PDOT con frecuencia es realmente detallado, y especifica el plan local de ordenación territorial (o plan de calificación). Está dedicado a cierta zona y/o a un proyecto urbano especial y complejo en el que, por ejemplo, se planifique construir varios edificios nuevos. Normalmente, las zonas de proyectos urbanos de gran tamaño como centros comerciales, estadios de deportes, grandes instalaciones de ocio o nuevos distritos completos necesitan de un PDOT. Este plan fija las condiciones marco con respecto a, por ejemplo, el diseño de las calles y de las infraestructuras, o los temas medioambientales. En algunos países facilita o incluso predefine también todo el proceso de obtención del permiso de construcción correspondiente a cada uno de los edificios planificados en la zona afectada por el PDOT.

Un PDOT se crea, por lo tanto, antes de que los promotores soliciten el permiso de construcción. En aquellos casos en que se planifican proyectos urbanos de mayores dimensiones, se definen muchos temas relacionados con todo el complejo dentro del PDOT, como la accesibilidad de la zona (en varios tipos diferentes de medios de transporte) o la provisión total de estacionamientos. Estos aspectos no forman parte, por lo tanto, de la posterior solicitud del permiso de construcción de un único edificio, a diferencia de lo que sería “normal” según lo descrito más arriba.

El PDOT puede estar preparado por el mismo promotor, o en estrecha cooperación con el departamento de planificación de la ciudad. Se compone de un mapa de la zona correspondiente al proyecto urbano, y de explicaciones y normativas adicionales. En aquellos casos en que el promotor se implique en todo el proceso de planificación, el PDOT ofrece mayor flexibilidad que un enfoque más pasivo (cuando el plan se confecciona antes de conocer al futuro usuario). Los requisitos pueden adaptarse más fácilmente: por ejemplo, el número de plazas de aparcamiento normalmente necesario puede cambiar en toda la zona del proyecto urbano si las circunstancias requieren de una cantidad mayor o menor de plazas de estacionamiento de la estipulada por la normativa municipal sobre aparcamiento. De este modo pueden evitarse las condiciones en cada edificio independiente. Con frecuencia se emplea un proceso de cooperación entre las diferentes partes interesadas (como el promotor, el municipio local, los vecinos, etc.) como método para alcanzar una solución de común acuerdo.

En algunos países (como Lituania o Polonia), los PDOTs fijan normas y reglas bastante estrictas para el proyecto urbano planificado, por lo que el examen para la entrega de permisos de construcción se limita a comprobar que el edificio cumple con dicho PDOT, y existe mucho menos libre arbitrio que en otros países (como por ejemplo Suiza). Si se desean integrar los requisitos de gestión de la movilidad dentro del proceso de planificación en dichos países, debe realizarse a nivel del PDOT en lugar de dentro de las decisiones sobre permisos de construcción de edificios individuales.

En Suiza, el PDOT se incluye en un procedimiento especial relacionado con el proceso de participación pública. Debe ser aprobado por el cantón y finalmente ratificado por el municipio (o el mismo cantón). En el caso de la ciudad de Zurich, el departamento de planificación urbana es el organismo encargado de la coordinación, y una intensa interacción entre el solicitante, la ciudad y el cantón garantiza el cumplimiento de los requisitos locales y regionales. Una vez aprobado el PDOT, puede comenzar el proceso de tramitación del permiso de construcción correspondiente a cada edificio.

Un PDOT también puede incluir una normativa especial con relación a la gestión de la movilidad, aunque actualmente en muchos países esto sucede más en la teoría que en la práctica. El PDOT podría estipular, por ejemplo, que el municipio y el promotor deberán negociar o integrar gestión de la movilidad en los proyectos urbanos de mayor tamaño de la zona incluida en dicho plan. Podría ser, por ejemplo, que se permita al solicitante

construir menos plazas de aparcamiento (de las que la ley normalmente exige) si implementa medidas de gestión de la movilidad para los futuros usuarios de las instalaciones. El dinero ahorrado podría destinarse a invertir en incentivos para los empleados que viajen a pie, en bicicleta o en transporte público, o para fomentar medios de transporte sostenibles entre los visitantes. También puede ser que el solicitante solo reciba el permiso de construcción para el número de plazas de aparcamiento que desea si implementa medidas de gestión de la movilidad en toda la zona afectada por el PDOT.

3.3 El proceso de tramitación del permiso de construcción

El proceso para obtener un permiso de construcción puede ser bastante complicado y, por supuesto, puede variar no solo de un país a otro, sino también de un municipio a otro. Por ese motivo describimos tan solo los pasos principales del proceso. El caso de la ciudad de Zurich en Suiza se emplea para mostrar en qué consiste dicho proceso.

Paso 1: Preparar y enviar la solicitud

A fin de obtener un permiso de construcción, el solicitante (propietario o promotor de un edificio) no solo deberá preparar información técnica sobre el edificio o edificios planificados, sino también documentos adicionales como parte de dicha solicitud. Dependiendo del tipo, tamaño y ubicación del proyecto urbano, deberán cumplirse diferentes requisitos. Estos se estipulan en documentos como el plan local de ordenación territorial, el código del edificio y la normativa sobre aparcamiento de la ciudad. Normalmente es labor de los arquitectos que desarrollaron el plan de construcción del edificio preparar todos los documentos necesarios, puesto que el propietario o promotor del edificio no es un especialista técnico.

Uno de estos documentos adicionales tiene que ver con las *plazas de aparcamiento* correspondientes al nuevo proyecto urbano. Muestra el número de nuevas plazas de aparcamiento planificado en relación al tipo y tamaño de los usos, tales como vivienda, tiendas u oficinas. En Zurich, también se requiere la construcción de estacionamientos para bicicletas en los nuevos proyectos urbanos. Como parte del examen normal de la solicitud del permiso de construcción, y de acuerdo con la normativa sobre aparcamiento de la ciudad, el departamento de ingeniería civil revisará que la cantidad planeada de estacionamientos para coches y bicicletas sea la correcta.

Es posible que deban tenerse en cuenta otros requisitos derivados de otras leyes nacionales y regionales dentro del proceso de obtención de un permiso de construcción. Es preciso considerar la ley nacional sobre medio ambiente en el caso de grandes proyectos urbanos de determinado tipo, como uno con 300 plazas de aparcamiento o más. En tal caso es necesario llevar a cabo una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) dentro del proceso de tramitación del permiso de construcción para predecir y mitigar posibles impactos medioambientales.

Fácilmente puede incluirse información sobre gestión de la movilidad en conversaciones mantenidas entre la autoridad local y el promotor antes del envío formal de una solicitud de permiso de construcción. No obstante, si los empleados de una autoridad con cuentan con este conocimiento profesional, podría ofrecerse una lista de expertos y consejos por escrito sobre gestión de la movilidad a los solicitantes y sus arquitectos.

Paso 2: Examen de la solicitud del permiso de construcción

Una vez preparados todos los planes y documentos para la solicitud del permiso de construcción, deben enviarse a la agencia responsable de permisos de construcción de la ciudad. Dependiendo del tipo, tamaño y ubicación del proyecto urbano planeado, el coordinador (en Zurich es el “arquitecto del distrito”) de este departamento decide qué otros departamentos deberán colaborar en el examen y si es necesario que se involucre la administración regional. Con respecto a los temas de transporte, el cantón de Zurich debe incluirse siempre que se lleve a cabo un estudio de evaluación de impacto ambiental para el proyecto urbano.

Una vez enviados todos los documentos necesarios, todos los departamentos los leen y después, en un plazo determinado de tiempo, deben emitir un veredicto para la agencia coordinadora. Deben juzgar si se cumplen todos los requisitos (por ejemplo, en relación con detalles sobre transporte, medio ambiente o construcción); de no ser así, el veredicto deberá describir qué más debe hacer el promotor para poder obtener el permiso de construcción. En aquellos casos en que se hayan solicitado más plazas de aparcamiento de las que permite la normativa, obviamente su número deberá reducirse; esto también puede suceder en los casos en que se considere que la EIA inicial no mitiga el impacto ambiental negativo.

Paso 3: Aprobación del permiso de construcción

Una vez emitidos todos los veredictos, la agencia coordinadora desarrolla un veredicto común que se envía al jefe del departamento de planificación de la ciudad y, a continuación, al “consejo de construcción” (un organismo político compuesto por 3 miembros del concejo municipal) para su aprobación formal (con o sin condiciones). Según el tipo de proyecto urbanístico, el “consejo de construcción” puede conceder permiso al jefe del departamento de planificación de la ciudad para que certifique el permiso de construcción.

En ocasiones, el permiso de construcción tan solo se concede con algunos requisitos adicionales. En tal caso el solicitante deberá entregar documentos adicionales que demuestren que dichos requisitos serán satisfechos. Si los solicitantes no están satisfechos con las condiciones impuestas, también tienen la posibilidad y el derecho de objetar contra la decisión. Entonces da comienzo un proceso legal bastante largo que tendrá una consecuencia segura: la ampliación del plazo para obtener el permiso de construcción final.

Una *condición* relacionada con el transporte o con el medio ambiente podría ser la reducción del número de plazas de aparcamiento planeadas para un nuevo proyecto urbanístico. La agencia de planificación de transportes deberá en tal caso remitirse a la normativa sobre aparcamiento de la ciudad y la agencia de protección ambiental deberá remitirse a la legislación sobre medio ambiente. En lugar de una reducción del número de plazas de aparcamiento, también podría darse como condición la exigencia de que el promotor implemente medidas de gestión de la movilidad, por ejemplo para mitigar impactos medioambientales negativos del nuevo proyecto urbano.

3.4 Políticas prometedoras que apoyan la integración de la gestión de la movilidad

3.4.1 Introducción

Los siguientes subcapítulos muestran políticas prometedoras que apoyan la integración de la gestión de la movilidad en el marco del proceso de examen de un Plan detallado de Ordenación Territorial, o de las solicitudes de permisos de construcción por parte de promotores o propietarios. Las políticas aquí presentadas muestran enfoques que pueden adoptar las autoridades públicas para animar u obligar a los solicitantes a considerar la gestión de la movilidad como una estrategia para gestionar los desplazamientos que se generarán a causa de los nuevos proyectos urbanos de forma eficaz, racional y respetuosa con el medio ambiente.

Las políticas aquí incluidas hacen referencia a enfoques que ya existen en la práctica, y se detallan en casos específicos dentro del Anexo II. Deberá tenerse en cuenta que dichos casos representan “las buenas prácticas” en lugar de la práctica cotidiana habitual en la mayoría de municipios, regiones y estados. Además, se han elegido principalmente ejemplos procedentes de aquellos países representados por los miembros del WP D (España, Alemania, Reino Unido, Polonia, Eslovenia, Lituania y Suiza). Con toda probabilidad también podrán encontrarse buenos ejemplos en otros países.

- Las políticas presentadas siguen dos estrategias para influir en el hecho de que se aplique la gestión de la movilidad en los proyectos urbanísticos:
- Por una parte, las *políticas* pueden influir en la *consideración de la gestión de la movilidad* de forma directa si exigen dicha gestión de la movilidad como requisito indispensable, si establecen la posibilidad de utilizar la gestión de la movilidad como punto de negociación o si ofrecen simple información o asesoramiento al solicitante.
- Por otro lado, las *políticas* pueden influir principalmente en la *cantidad y la gestión de plazas de aparcamiento* en los nuevos proyectos urbanos, o en la cantidad de viajes en coche que estos generen. La repercusión de la gestión de la movilidad es en este segundo caso indirecta, puesto que el promotor debe manejar la “situación del tráfico” en el caso de que tenga que construir una cantidad reducida de estacionamientos. La gestión de la movilidad se convierte, por lo tanto, en un valioso modo de hallar soluciones.

3.4.2 Resumen

El resumen presenta políticas prometedoras que se describirán con más detalle en las secciones 3.4.3 a la 3.4.11

Asesoramiento sobre gestión de la movilidad durante la planificación o durante el proceso de tramitación del permiso de construcción

Antes de entregar a la autoridad pública los documentos de solicitud de permiso de un Plan detallado de Ordenación Territorial o de un nuevo edificio para que proceda a su examen, ya se habrá producido un contacto entre las autoridades y el solicitante. Durante este período de contacto, la entrega al solicitante de información (ya sea de forma verbal o por escrito) acerca de la gestión de la movilidad por parte de las autoridades locales podría ser una sencilla estrategia para lograr concienciar al promotor.

Garantizar la gestión de la movilidad por medio de la negociación

La inclusión de la gestión de la movilidad como tema de negociación aumentará las posibilidades de que los promotores adopten esta estrategia a la hora de organizar el tráfico generado por el nuevo proyecto urbano. Por ejemplo, la autoridad local podría mostrar una buena disposición a la hora de comprometerse en lo referente a la cantidad deseada de plazas de aparcamiento si el promotor está dispuesto a cobrar tarifas de aparcamiento y a construir un gran número de instalaciones para estacionamiento de bicicletas.

Garantizar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en la normativa sobre aparcamiento

La integración de un nuevo artículo en la normativa local sobre aparcamiento que estipule que en los nuevos proyectos urbanos que tengan un tamaño determinado los promotores deberán proporcionar un Plan de Movilidad (que incluya objetivos a los que se compromete, medidas y mecanismos de control y supervisión) mejorará directamente la implantación de la gestión de la movilidad.

Asegurar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en las condiciones y obligaciones de planificación

El proceso normal al que el solicitante de un permiso de construcción se enfrenta en muchos estados miembros incluye el requisito de asumir determinadas condiciones y obligaciones de planificación. La gestión de la movilidad también podría integrarse dentro de dichas condiciones. Para asegurar que todos los municipios pongan en práctica la gestión de la movilidad, se recomienda su inclusión en las condiciones de planificación desarrolladas a nivel estatal siempre que sea posible.

Promoción de viviendas libres de vehículos

A fin de ofrecer a los municipios la posibilidad de promover viviendas libres de vehículos, las leyes y normas correspondientes (normativas sobre aparcamiento, leyes sobre planificación y construcción) deberían incluir normativas especiales para zonas residenciales libres de automóviles o con una baja presencia de los mismos. En ellas, el número de plazas de aparcamiento suministradas puede ser muy inferior al que normalmente se requiere, siempre que se cumpla con determinadas condiciones. Los planes locales son prerrequisitos fundamentales para permitir tal reducción dentro del permiso de construcción, puesto que definen la ubicación y el diseño potenciales de dichas zonas (por ejemplo, cerca de paradas de transportes públicos, con una buena red de carriles bici, etc.).

Modelos contingentes de acceso para regular el tráfico motorizado en proyectos urbanos multifuncionales

El “Modelo Contingente de Acceso” es una prometedora estrategia para reducir el tráfico motorizado en grandes emplazamientos como centros comerciales o estadios de deportes, que normalmente generan grandes cantidades de desplazamientos en automóvil. La idea es limitar el máximo número de desplazamientos en automóvil permitidos hasta y desde el proyecto urbano definiendo un contingente que no puede superarse durante determinado período de tiempo. Las sanciones a aplicar en el caso de que se supere ese número de desplazamientos deberán fijarse en un contrato entre el promotor y la autoridad local. Dicho contrato forma parte del permiso de construcción.

Fomentar la adopción de la gestión de la movilidad por medio de la legislación medioambiental

En determinados países, las leyes medioambientales exigen que, en proyectos urbanos de determinado tamaño o con un número determinado de plazas de aparcamiento, el solicitante deberá ofrecer un estudio de valoración del impacto medioambiental junto con la solicitud del permiso de construcción o junto con la solicitud de aprobación de un Plan detallado de Ordenación Territorial; esto puede utilizarse para garantizar que las medidas de gestión de la movilidad mitigan dicho impacto.

Estándares de número máximo de aparcamientos

Los estándares de aparcamiento normalmente se definen como las normativas de aparcamiento establecidas por las autoridades, y normalmente establecen la tasa *mínima* de espacios de aparcamiento por cada tipo de uso dentro de un proyecto urbano. Son la referencia que emplean los promotores para calcular la cantidad de espacios de aparcamiento para coches que debe incluir el nuevo proyecto urbano. Convertir las tasas mínimas en tasas máximas puede reducir de forma significativa la cantidad de desplazamientos realizados en coche, especialmente en aquellos proyectos urbanos creados en zonas urbanas densas con buenas alternativas al uso del coche y sin espacios de aparcamiento alternativos.

Pago por aparcamientos

El pago por aparcamientos es un procedimiento que se aplica si un promotor no puede construir las plazas de aparcamiento necesarias en el proyecto urbano mismo o en la zona circundante. En este caso deberá pagar determinada cantidad de dinero a la autoridad local. Este dinero se emplea normalmente en la construcción de plazas de aparcamiento, pero en algunos estados de la Unión Europea, también se emplea para crear redes de transporte público o de carriles bici. Otra opción prometedora sería utilizar el dinero para medidas “suaves” de gestión de la movilidad en el nuevo proyecto urbano.

3.4.3 Asesoramiento sobre gestión de la movilidad durante la planificación o durante el proceso de tramitación del permiso de construcción

Las autoridades locales pueden brindar asesoramiento a los promotores acerca de cómo incluir la gestión de la movilidad en sus proyectos urbanos durante el proceso de tramitación del permiso de construcción. Esto puede ser tan sencillo como aconsejarles que consulten con operadores de transporte público.

Situación habitual

Antes de enviar los documentos para la aprobación de un permiso de construcción o la solicitud de un PDOT, el solicitante puede recibir todo tipo de asesoramiento por parte de la agencia implicada o de los departamentos que corresponda pertenecientes a las administraciones locales o regionales. Ofrecer asesoramiento en una etapa temprana tiene como fin garantizar que se satisfacen todos los requisitos de códigos de construcción, normativas sobre aparcamiento, etc. para que el proceso de examen y la aprobación finalicen lo antes posible.

Nueva política y sus beneficios

Como sucede con el asesoramiento sobre otros temas relacionados con un proyecto urbano, puede ofrecerse al solicitante asesoramiento sobre gestión de la movilidad basada en un emplazamiento de forma estandarizada. Ya sea a la hora de desarrollar planes para zonas enteras o para proyectos individuales, puede ser de gran utilidad para el solicitante recibir asesoramiento sobre medidas de gestión de la movilidad. La existencia de dicho servicio deberá darse a conocer al solicitante por medio de documentos de orientación relacionados con la solicitud de permisos de construcción, o durante los primeros contactos personales que se produzcan entre el solicitante y la autoridad pública.

Si la solicitud del permiso de construcción no tiene éxito en lo tocante a temas relativos al transporte, el solicitante también tendrá la posibilidad de recibir un servicio de asesoramiento sobre gestión de la movilidad en esta etapa.

Dichos servicios aumentarán las posibilidades de que el promotor considere la gestión de la movilidad en la fase misma de planificación de un proyecto urbanístico. Por supuesto, los promotores no están obligados a utilizar

dicho servicio, por lo que se necesitarán grandes dosis de esfuerzo para convencerles de que lo hagan y de que obtendrán grandes beneficios de ello.

El servicio de asesoramiento sobre gestión de la movilidad puede estar ofrecido por especialistas del departamento de planificación de transportes de una región o municipio. Si se cuenta con tales profesionales se requerirá la presencia de personal de formación o de expertos externos que presten el servicio.

Condiciones marco

No existen unas condiciones marco especiales que deban cumplirse para poder implantar este servicio de asesoramiento sobre temas de gestión de la movilidad. Pero resulta importante que haya expertos en estos temas disponibles internamente en las administraciones, o que pueda recurrirse a expertos en gestión de la movilidad para solicitar ayuda.

Procedimiento para la integración y partes interesadas implicadas

Ofrecer tal servicio de asesoramiento no significa que deba crearse un nuevo puesto de trabajo dentro de la administración. Es probable que estas actividades puedan incluirse en un perfil de puesto ya existente y, a partir de ahí, ampliarlo. La otra posibilidad es externalizar la actividad y contratar los servicios de expertos en este campo. En cualquier caso, es bastante probable que sea necesario convencer al político encargado de la planificación de transportes sobre los beneficios de dicho servicio para los solicitantes de permisos de construcción.

ASESORAMIENTO SOBRE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA ADMINISTRACIÓN DE AARGOVIA (SUIZA)

El Departamento de Transportes es muy activo en el campo de la gestión de la movilidad. Forma parte de la estrategia oficial sobre transportes del cantón. Desde el año 2008, el departamento ha creado una plataforma de gestión de la movilidad denominada *aargaumobil*. Entre las obligaciones de la *aargaumobil* se incluyen actividades de consultoría en el campo de la gestión de la movilidad destinadas a municipios y empresas privadas. Una tarea especial para la *aargaumobil* también consiste en ofrecer recomendaciones detalladas sobre gestión de la movilidad a promotores que estén planeando construir nuevos edificios.

Este hecho ha desembocado en que todas las solicitudes de permisos de construcción deben ser revisadas por el Departamento de Transportes y que las solicitudes de más de 60 plazas de aparcamiento sean también revisadas por la *aargaumobil*. En aquellos casos en que tiene sentido hacerlo, se incluyen recomendaciones (y ocasionalmente obligaciones) para aplicar la gestión de la movilidad.

Encontrará más información en el Anexo

- [C1: Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process](#)

3.4.4 Garantizar la gestión de la movilidad por medio de la negociación

En muchos países, el proceso de tramitación de los permisos de construcción implica negociación y compromisos entre la autoridad local y el promotor. La gestión de la movilidad puede ser un punto de negociación, y puede tratar de convencerse a los promotores para que la implanten.

Situación habitual

Las condiciones relativas a los aspectos sobre transporte que debe cumplir el solicitante de un permiso de construcción normalmente están fijadas en las leyes, normativas o instrumentos de planificación relacionados que aplica el municipio correspondiente. En función de la potestad que permiten dichos instrumentos, las negociaciones entre el solicitante y la autoridad local (y en ocasiones la autoridad regional) son posibles. Sin embargo, no es muy usual que las medidas de gestión de la movilidad sean un tema en dichas negociaciones.

Nueva política y sus beneficios

La inclusión de la gestión de la movilidad como tema de negociación aumentaría las posibilidades de que se implantaran medidas de gestión de la movilidad como parte del proyecto urbano, especialmente cuando los instrumentos de planificación, las leyes y las normativas ya existentes no incluyen dicha gestión de la movilidad como condición, o cuando existe escasa voluntad política de mostrarse “duro” o firme con un solicitante. Obviamente, para poder garantizar la gestión de la seguridad de este modo, ambas partes (solicitante y autoridad) deberán estar preparados para adquirir compromisos. Por ejemplo, es posible que la autoridad permita una mayor densidad en el proyecto urbano a cambio de que el solicitante y los ocupantes del emplazamiento implanten medidas de gestión de la movilidad.

Condiciones marco

Una condición muy importante es que las leyes, normativas y orientaciones ya existentes permitan que tengan lugar las negociaciones en la naturaleza de un proyecto urbano; además, existen más posibilidades de que dichas negociaciones tengan éxito en zonas donde la economía es favorable y el impacto del tráfico motorizado (como los embotellamientos) es visto como un problema.

El tema de la negociación debería fijarse idealmente por contrato, y es importante que se incluya la supervisión de la repercusión de las medidas de gestión de la movilidad que se implanten.

Principales partes interesadas en la implantación

Las principales partes interesadas que desempeñan un papel importante en la negociación son aquellos departamentos y agencias que deben tramitar la solicitud del permiso de construcción por un lado, y el promotor por el otro.

PLAN DE SOCIEDAD DEL DISTRITO DE LLOYD, PORTLAND (ESTADOS UNIDOS)

El distrito de Lloyd está situado justo al este del distrito financiero central de Portland, en el corazón de la ciudad. La zona está formada por 275 acres y actualmente da trabajo a más de 21.000 empleados (2005). Aproximadamente 650 empresas y 1.000 unidades residenciales se encuentran dentro de las fronteras del distrito de Lloyd.

Hasta el año 1990, la construcción de estacionamientos no estaba sujeta a normativa alguna. El espacio para proyectos urbanos comerciales era muy abundante, y el aparcamiento era gratuito para los usuarios de coches dentro del distrito. Además, la zona no estaba bien comunicada por medio de transporte público, lo que condujo a una cuota de utilización de dicho transporte público de tan solo un 10%.

La previsión de crecimiento del empleo llevada a cabo a mediados de la década de 1990 predijo que el crecimiento se doblaría en los años subsiguientes y, en consecuencia, se produciría un profundo aumento de los niveles de congestión de tráfico. Todo esto condujo a la convicción de que los patrones de movilidad del distrito deberían gestionarse de forma más eficaz. En 1994 se estableció el Plan de Asociación del distrito de Lloyd con la ciudad de Portland, los propietarios de terrenos y la TriMet (empresa regional de transporte público) con los siguientes objetivos: mejorar la cuota de usuarios del transporte público del distrito de Lloyd, logrando que pase de un 10% en 1994 a un 42% en 2015. Reducir la cuota de conductores de vehículos privados del distrito de Lloyd, logrando que pasara de un 72 % en 1994 a un 33 % en 2005.

El Plan de Asociación del distrito de Lloyd es un programa que incluye varias medidas. Entre otros, los puntos principales del plan (a los que se comprometieron los tres socios) fueron: Un mejor servicio de transporte público para la zona, mejor acceso e instalaciones para viajar en bicicleta y a pie, un número máximo de estacionamientos para el nuevo proyecto urbano destinado a oficinas y tiendas, gestionar y limitar el número de plazas de aparcamiento en estacionamientos que ocupen grandes extensiones, acuerdo por parte del sector privado para dar soporte e implantar programas de ayuda para que los empleados viajen en transporte público, establecimiento de un programa financiado por el sector privado para la formación de un distrito de mejora para los negocios (BID, por sus siglas en inglés), creación de la Asociación de gestión del transporte de Lloyd que hace las veces de foro y catalizador para implantar el plan, reparto de los ingresos obtenidos de los parquímetros a través de la Asociación de Gestión del Transporte de Lloyd para dar soporte al transporte y los servicios de estacionamiento dentro del distrito de Lloyd, desarrollo de un plan para instalar controles de aparcamiento y parquímetros en el distrito a fin de eliminar las plazas de aparcamiento gratuitas y situadas fuera de la vía pública.

Las medidas relacionadas con las infraestructuras son financiadas por el estado de Oregón en el marco de los Créditos fiscales para el uso de energía con fines comerciales (dirigidos a las empresas que invierten en soluciones de movilidad sostenible).

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C2: Lloyd District Partnership Plan](#)
- [C3: MAXIMA \(free bus service to shopping centre\)](#)
- [C4: Business Park Goudse Port](#)
- [C5: Technology Park “Phönix-West”](#)
- [C6: Urban development of Aspern Seestadt](#)

3.4.5 Garantizar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en la normativa sobre aparcamiento

La normativa u orientación que establece cuántas plazas de aparcamiento es necesario construir en un nuevo proyecto urbanístico puede modificarse para que incluya la necesidad de aplicar medidas de gestión de la movilidad a fin de reducir la repercusión que tendrá el transporte en dicho proyecto urbanístico.

Situación habitual

Con respecto a los nuevos proyectos urbanísticos, la normativa habitual sobre aparcamientos define cuántas plazas pueden (o deben) construirse según el tipo y tamaño de cada uso planeado. Normalmente, la indicación se ofrece a modo de número de plazas de aparcamiento por metro cuadrado de uso, por ejemplo, 1 plaza de aparcamiento por cada 120 m² de superficie destinada a viviendas.

Nueva política y sus beneficios

La inclusión de una cláusula en la normativa sobre aparcamiento que exija o aconseje la implantación de medidas de gestión de la movilidad en un proyecto urbanístico nuevo o renovado podría garantizar dicha implantación. El beneficio de todo ello es que la gestión de la movilidad se tendría en cuenta desde el inicio mismo del proceso de planificación. La integración deberá suscitarse de tal modo que no solo se vea garantizada la implantación de las medidas de gestión de la movilidad, sino también los objetivos a conseguir en términos, por ejemplo, de la cuota de utilización de medios de transporte sostenibles entre los usuarios de un emplazamiento.

Condiciones marco

La inclusión de una cláusula en la normativa sobre aparcamiento que obligue a la introducción de la gestión de la movilidad se recomienda especialmente en zonas en las que exista un buen acceso utilizando medios de transporte diferentes del coche. Además, el municipio debe poder ofrecer asesoramiento u otro tipo de ayuda a aquellos solicitantes de permisos de construcción o PDOT que se vean afectados por esta nueva cláusula.

Procedimiento para la integración y partes interesadas implicadas

El procedimiento para integrar una nueva cláusula en la normativa / orientación sobre aparcamiento varía de un país a otro y también de un municipio a otro. Con mucha frecuencia se trata de un tema político y, por lo tanto, un tema sobre el que el Parlamento o el concejo municipal deben aprobar las modificaciones. Para la administración, esto puede suponer que se requiera un enorme esfuerzo para convencer a los políticos de los beneficios de la gestión de la movilidad basada en un centro atractor/generador. La cláusula será redactada por la administración implicada, normalmente el departamento de transportes. En algunos países, las modificaciones de estándares sobre aparcamiento también deben ser aprobadas por autoridades de mayor nivel, como las regionales.

NORMATIVA SOBRE APARCAMIENTO EN EL MUNICIPIO DE CHAM (SUIZA)

En 2007, la normativa sobre aparcamiento de la ciudad de Cham, en Suiza, se vio ampliada por un nuevo artículo sobre gestión de la movilidad. El nuevo artículo estipula:

Si un nuevo proyecto urbano planeado en una zona comercial (según el Plan Local de Ordenación Territorial) anticipa la construcción de 50 plazas de aparcamiento o más, el promotor deberá incluir un plan de gestión de la movilidad junto con la solicitud del permiso de construcción. Dicho plan deberá mostrar cómo se promoverá el uso de medios de transporte diferentes del automóvil privado. También deberá incluir objetivos de obligado cumplimiento, medidas pertinentes para lograr dichos objetivos y un instrumento de supervisión. El contenido del plan estará sujeto a un contrato entre el ayuntamiento y el promotor, y formará parte del permiso de construcción.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C7: Parking regulation of the municipality of Cham](#)

3.4.6 Asegurar la gestión de la movilidad por medio de su inclusión en las condiciones y obligaciones de planificación

En aquellos estados en los que pueden imponerse condiciones y obligaciones de planificación para el promotor durante el proceso de tramitación del permiso de construcción, estas pueden utilizarse para garantizar la presencia de gestión de la movilidad en el proyecto urbano. En determinados países, las condiciones deben ser impuestas a través del PDOT, y no en el proceso de tramitación del permiso de cada edificio independiente.

Situación habitual

El requisito de cumplir con determinadas condiciones y obligaciones de planificación es una situación a la que los solicitantes de permisos de construcción deben enfrentarse en muchos estados. Si el proyecto urbanístico va a ser construido, por ejemplo, en una zona histórica protegida, lo más habitual es que deba cumplirse con determinadas condiciones arquitectónicas. Otra condición podría ser que el promotor plante determinado número de árboles en el emplazamiento del proyecto urbano antes de que este entre en funcionamiento. Una obligación de tipo económico podría garantizar que el promotor de un nuevo proyecto urbano contribuya en el gasto de la construcción de un nuevo colegio o centro comunitario. Con respecto a los temas relacionados con el transporte, existen países en los que los promotores privados deben contribuir económicamente a la creación de estructuras de transporte vinculadas al proyecto urbano pero no situadas propiamente en él, sino en los alrededores del mismo.

Nueva política y sus beneficios

La integración de la gestión de la movilidad podría asegurarse por medio de la inclusión de su obligatoriedad en condiciones de planificación ya existentes. Como sucede con otras condiciones de planificación, la gestión de la movilidad basada en un centro atractor/generador sería entonces un requisito normal aplicado a proyectos urbanos de determinado tamaño, uso y ubicación. Las autoridades locales deberán definir exactamente dicho tipo de proyectos.

Condiciones marco

La integración de los requisitos de gestión de la movilidad es una tarea del municipio local. La condición deberá ser flexible y tomar en consideración la ubicación específica del proyecto urbano (en términos de accesibilidad en varios medios de transporte diferentes). Para garantizar dicha accesibilidad, el promotor podría, por ejemplo, implicarse en parte de la financiación de nuevos servicios de transporte público a través de la obligación correspondiente (como ya sucede en países como el Reino Unido y Suiza). El hecho de que el nivel económico sea elevado y que la congestión de tráfico sea considerada un problema también pueden ser importantes condiciones marco para lograr la aceptación de la gestión de la movilidad y el uso de normativas para garantizar la inclusión de medidas de gestión de la movilidad en el proyecto.

Procedimiento para la integración y partes interesadas implicadas

La inclusión de la gestión de la movilidad es una obligación vinculada al proceso de tramitación del permiso de construcción y debe aplicarse a nivel local. Para garantizar que los municipios la aplican del mismo modo, la potestad de aplicar dicha obligación deberá desarrollarse a nivel nacional, con claras directrices enfocadas a los municipios acerca de cuándo y cómo aplicarla.

OBLIGACIÓN Y CONDICIÓN DE PLANIFICACIÓN EN LA ORIENTACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL 13, SECCIÓN 106 (REINO UNIDO)

La PPG13 (“Planning Policy Guideline 13”) trata acerca de la ubicación, la mezcla y la densidad del proyecto urbano, y sobre el apoyo a las medidas de transporte para el nuevo proyecto urbanístico. Recomienda que las autoridades locales deberían garantizar que los promotores diseñen planes sobre desplazamientos (planes de gestión de la movilidad basados en un centro atractor/generador) cuando soliciten un permiso de construcción, y que deberán emplear condiciones legales para conseguir que los promotores paguen las infraestructuras de transporte y los servicios del nuevo proyecto urbano y, además, limitar las plazas de aparcamiento en el centro atractor/generador.

Muchas autoridades siguen el consejo que aparece en la PPG 13 de garantizar la presencia de planes de gestión de la movilidad basados en el centro atractor/generador. No obstante, la “fuerza” de dichos planes de gestión de la movilidad varía enormemente de un lugar a otro, puesto que algunos tan solo establecen la sencilla condición de que deberá prepararse un plan antes de la inauguración del emplazamiento, mientras que otros utilizarán condiciones y obligaciones (acuerdos) que especifiquen el contenido del plan, su supervisión, las sanciones que se impondrán en caso de no cumplimiento y que obliguen al pago de las mejoras necesarias que se produzcan fuera del emplazamiento mismo (por ejemplo, nuevos servicios de autobús). En zonas económicamente menos prósperas, es posible que no se solicite a los promotores que preparen plan alguno, o que el plan que preparen sea una mera formalidad.

HOSPITAL DE ADDENBROOKES, CAMBRIDGE (REINO UNIDO)

Addenbrookes es un emplazamiento que ocupa 27 hectáreas, situado 3 km al sur del centro de la ciudad, en su mismo límite, y que está compartido con la universidad y con el consejo de investigación médica. Allí trabajan unas 7.000 personas, y el lugar genera más de 18.000 desplazamientos en coche al día. Actualmente hay 365 edificios y estacionamientos en el emplazamiento. El lugar ha ido creciendo desde el año 1993 (cuando tan solo había 4.000 empleados) y se ha visto sujeto a varias obligaciones legales con el Ayuntamiento que le han obligado a gestionar la repercusión del transporte.

Dichas obligaciones le exigían un límite de 3.900 plazas de aparcamiento, y que redujera el porcentaje de empleados que viajaban solos en automóvil privado del 50% en 2000 al 45% en 2005, utilizando medidas llevadas a cabo por las diversas partes implicadas. El logro real consistió en un 38% de empleados viajando solos en su vehículo particular en 2005. En el año 2004, una nueva obligación estableció un objetivo para reducir los viajes en automóvil realizados por pacientes/visitantes del 90% al 86% en 2006.

La autoridad local impuso requisitos escalonados para reducir el uso del automóvil en el proyecto urbano estableciendo un número máximo de plazas de aparcamiento, gestionando los establecimientos, cobrando por estacionar y mejorando los medios de transporte alternativos, especialmente la bicicleta, el autobús y los aparcamientos disuasorios. Entre las medidas incluidas se encuentran: mejores redes de autobús, una nueva estación de autobús, grandes descuentos en los billetes semanales de autobús, enlaces con el aparcamiento disuasorio más cercano, gestión y cobro de los estacionamientos (para invertir parte de los ingresos en medidas de gestión de la movilidad), aparcamientos para bicicletas y duchas, y enlaces mejorados para viajar en bicicleta desde la ciudad hasta el emplazamiento del proyecto.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C8: Planning Policy Guidance 13 \(PPG13\), S106 planning obligations and planning conditions](#)
- [C9: Addenbrookes Hospital](#)

3.4.7 Promoción de viviendas libres de vehículos

En zonas con una excelente accesibilidad en transporte público y bicicleta, y con buenas rutas para acceder caminando, la vivienda construida con un número reducido o ningún aparcamiento puede ser una propuesta viable de mercado. La falta de plazas de aparcamiento es un enorme estímulo para la implantación de la gestión de la movilidad.

Situación habitual

Los proyectos de vivienda normalmente requieren de un número mínimo de plazas de aparcamiento, como cualquier otro tipo de proyecto urbano.

Nueva política y sus beneficios

Las viviendas libres de vehículos o viviendas con un número reducido de vehículos permiten la realización de proyectos de viviendas que necesitan construir menos plazas de aparcamiento de las que requiere la ley, o ninguna plaza en absoluto. Los beneficios resultan evidentes: aquellas personas que habitan dichas viviendas utilizan el coche mucho menos que las que habitan en proyectos convencionales. La gestión de la movilidad no es un requisito legal en los proyectos de viviendas libres de vehículos sino más bien un punto añadido. Medidas como la información sobre alternativas al coche, una buena infraestructura de instalaciones para bicicletas, acceso a servicios de *carsharing*, etc., facilitan enormemente la vida sin vehículos.

Condiciones marco

Las condiciones marco para la promoción de viviendas libres de vehículos están formadas, en primer lugar, por la ubicación de dichos proyectos. Se recomienda promoverlas en entornos fuertemente urbanos, donde la red de transporte urbano y de carriles bici ofrezca buenas oportunidades para emplear alternativas al coche.

Procedimiento para la integración y partes interesadas implicadas

Los proyectos de viviendas libres de automóviles se desarrollan en orden ascendente y, en ellos, los propietarios de los edificios están dispuestos a vivir y fomentar un estilo de vida “sin automóviles o con menor número de ellos”. La autoridad municipal puede promover este tipo de proyectos de vivienda no poniéndoles trabas. Pueden hacerlo asegurándose de que la normativa sobre aparcamientos o los códigos de construcción permiten un número reducido de plazas de aparcamiento, o ninguna en absoluto. Normalmente esto puede regularse incluyendo frases como “bajo determinadas circunstancias, el número mínimo de plazas de aparcamiento podrá ser inferior a...” o “bajo determinadas circunstancias no será necesario construir espacio destinado a aparcamientos”, especificando a continuación cuáles serían dichas circunstancias. Si no existen ya este tipo de añadidos en la normativa sobre aparcamientos y en los códigos de construcción, será necesario realizar modificaciones específicas, que normalmente dependen de una decisión a nivel político.

Además, el propietario o promotor del edificio normalmente deberá garantizar que no se permitirá la venta o alquiler dentro del proyecto a ninguna familia que posea un automóvil. Esto puede regularse mediante contrato entre el propietario / promotor y la administración local, o garantizando que los residentes del proyecto urbano no reúnan las condiciones para obtener permisos de estacionamiento en la vía pública, si dicho proyecto urbano está situado en una “zona azul” de estacionamiento o similar. También deberá definirse el procedimiento a seguir en caso de incumplimiento: por ejemplo, el propietario estará obligado a construir plazas de aparcamiento adicionales o deberá incluir aparcamientos de pago adicionales si demasiados hogares desobedecen y poseen o utilizan un automóvil privado. A fin de garantizar que estas normativas siguen vigentes incluso si la propiedad cambia de dueño, las condiciones deberán estar vinculadas a la parcela de suelo en que se encuentra el proyecto, solicitando una notificación en el registro de la propiedad.

VIVIENDAS LIBRES DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE HAMBURGO (ALEMANIA)

El estado de Hamburgo incluye la normativa sobre plazas de aparcamiento para automóviles y bicicletas en su código de construcción. La norma administrativa (*Globalrichtlinie*) define este tema con mayor detalle y ofrece un número de aparcamientos para coches y bicicletas según el uso y el tamaño de cada edificio. Aquí se establecen tres motivos diferentes para reducir el número de plazas de aparcamiento necesarias: tarifa reducida en los billetes de los transportes públicos para empleados de empresas ubicadas en proyectos urbanos; un billete para el transporte público combinado con una entrada para distintos eventos (deportivos, culturales, etc.); y un proyecto de viviendas libres de vehículos o con un número reducido de ellos.

En el caso de la vivienda libre de automóviles, el proyecto urbano deberá cumplir con determinados requisitos, como una buena accesibilidad por medio de transporte público, más de 30 unidades de alojamiento, el concepto de evitar el uso del automóvil y la declaración por parte de cada residente de que no adquirirán un vehículo. Si se cumplen todos estos requisitos, el estándar habitual de 1 plaza de estacionamiento por cada unidad habitable puede reducirse a 0,2 plazas de aparcamiento por unidad.

PROYECTO DE VIVIENDAS LIBRES DE AUTOMÓVILES “GARTENSTADT SIEDLUNG WEISSENBURG”, MÜNSTER (ALEMANIA)

El proyecto libre de vehículos “*Gartenstadt Siedlung Weissenburg*” cubre una zona de 3,2 hectáreas y se encuentra en la zona llamada “*Geistviertel*” situada dentro del casco urbano a tan solo 2,5 km al sur del centro de Münster. Existen gran número de instalaciones de suministros cerca, y hay una estación de *carsharing* situada en los límites de la zona ocupada por el proyecto urbano. La zona principal está destinada a uso residencial, y se han construido/se construirán un total de 196 unidades de alojamiento para hogares libres de automóviles en esta antigua zona militar. Las unidades tienen diversos tamaños, desde estudios hasta apartamentos familiares de 5 habitaciones. Las dos primeras etapas de construcción, con 70 y 60 unidades respectivamente, estuvieron listas para su ocupación en 2001 y 2003. La tercera y última deberá estar terminada hacia el año 2012. Todos los alojamientos se destinarán a viviendas sociales.

Este proyecto urbano está conectado con el centro de la ciudad por medio de una red de carriles bici; se tarda aproximadamente 10 minutos en recorrer la distancia. Además, existen 3 líneas de autobús, todas con una frecuencia de 10 minutos, situadas a muy poca distancia. En autobús se tarda alrededor de 15 minutos en llegar a la estación principal y 7 minutos al centro de la ciudad.

El municipio exigió 0,2 plazas de aparcamiento por cada unidad de alojamiento destinadas a vehículos de *carsharing* y a visitantes. La implantación de un sistema de *carsharing* fue uno de los requisitos indispensables para otorgar un número reducido de plazas de aparcamiento. Esta reducción formaba parte del contenido del Plan detallado de Ordenación Territorial, y la empresa inmobiliaria *Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH* (WGM) tuvo que firmar un contrato de planificación urbana con la ciudad para obtener el permiso de construcción. Los arrendatarios firman un contrato privado con WGM declarando que no poseen ni utilizan vehículos privados.

Para más información sobre viviendas libres de automóviles y gestión de la movilidad en zonas residenciales y viviendas consulte también los resultados obtenidos del proyecto de la UE [ADD HOME](#)

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C10: Car-free Housing](#)
- [C11: Gartenstadt Siedlung Weissenburg \(Car-free housing project\)](#)

3.4.8 Modelo contingente de acceso para regular el tráfico motorizado en instalaciones multifuncionales

En el caso de proyectos urbanísticos de grandes dimensiones y en algunos contextos de regulación es posible, como condición para la obtención del permiso de construcción, fijar un número máximo de viajes en coche permitidos para desplazarse hasta y desde un proyecto urbano determinado.

Situación habitual

Aquellos proyectos urbanos de uso variado como centros comerciales combinados con restaurantes, instalaciones deportivas y otras instalaciones de ocio normalmente suelen ser bastante grandes. Dichos proyectos generan un gran volumen de tráfico, lo que con frecuencia provoca ruidos, embotellamientos adicionales de tráfico, etc., especialmente en las horas punta. Una característica propia de dichos proyectos multifuncionales es que se encuentran situados fuera de las ciudades, sobre todo en lugares bien conectados con autopistas, y que cuentan con un gran número de plazas de aparcamiento.

Nueva política y sus beneficios

A fin de limitar el impacto negativo del tráfico generado por tales zonas de uso diverso, deberán adoptarse diferentes estrategias. En primer lugar, este tipo de proyectos urbanos, denominados “lugares altamente frecuentados” en Suiza, únicamente deberían recibir permiso para ser construidos en zonas con una excelente accesibilidad en transporte público. En segundo lugar, dichos proyectos urbanos no deberían construirse sobre suelo sin urbanizar, sino más bien en zonas desindustrializadas en los límites del centro de las ciudades.

Además de aplicar estándares restrictivos sobre el estacionamiento de vehículos, la implementación en tales zonas de los denominados Modelos contingentes de acceso es un método valioso de mantener bajo control el volumen de tráfico motorizado. Los Modelos contingentes de acceso implican que no se permite que el volumen de tráfico de automóviles generado por un proyecto urbano de múltiples usos supere determinada cantidad al día, mes o año. La cantidad está relacionada por una parte con el volumen máximo de tráfico que la red vial de los alrededores es capaz de absorber, y por otra con el cumplimiento de determinados umbrales medioambientales de polución ambiental o acústica. Aunque el proyecto urbano de múltiples usos integre tipos diferentes de finalidades de uso (como tiendas, restaurantes, viviendas, oficinas, etc.) y el número de plazas de aparcamiento esté vinculado a estos tipos de usos (según las tasas de estacionamiento por cada tipo de uso establecido en los estándares sobre aparcamiento), el Modelo contingente de acceso también ofrece una gran ventaja al propietario del edificio. Dicho propietario puede decidir cómo utilizar las plazas de aparcamiento y no es necesario que siga las normas definidas en la normativa sobre aparcamiento. La clave está en que no se supere el número máximo de viajes en automóvil generados. En caso de incumplimiento, las sanciones serán acordadas entre el promotor y la administración de la ciudad.

El Modelo contingente de acceso ejerce una influencia indirecta en las medidas establecidas de gestión de la movilidad. El propietario de los edificios no desea superar el número máximo permitido de viajes en automóvil generados. A fin de permanecer dentro de este límite, el promotor/propietario deberá fomentar el uso de medios de transporte sostenibles para desplazarse hasta el proyecto urbano multifuncional: es decir, gestión de la movilidad.

Condiciones marco

El número de viajes en automóvil permitidos y las sanciones en caso de incumplimiento se establecen en un contrato firmado entre el promotor/propietario del edificio y el municipio, y esto conforma una parte fundamental del proceso de tramitación del permiso de construcción. El uso del Modelo contingente de acceso resulta razonable en aquellos proyectos urbanos en los que existen varios usos que generan grandes cantidades de desplazamientos en muy poco espacio de tiempo. Esto significa, por ejemplo, tiendas, restaurantes, cines o

eventos deportivos para los que la estancia normal de los visitantes no suele exceder las 2 ó 3 horas. Además, deben ofrecerse buenas alternativas para el uso de otros medios de transporte diferentes del coche. Finalmente, el número de viajes hasta y desde la zona de estacionamiento deberá poder ser supervisado, por ejemplo, equipando las entradas a los aparcamientos con vallas.

Procedimiento para la integración y partes interesadas implicadas

El Modelo Contingente de Acceso es un instrumento de planificación bastante nuevo que todavía debe demostrar su utilidad a quienes toman las decisiones. Esto significa que la concienciación es muy importante. La adopción de dicho modelo podría definirse mejor a nivel regional. La ubicación de dichas zonas multifuncionales podría definirse en el marco de un plan espacial regional, y la adopción de Modelos Contingentes de Acceso podría utilizarse como condición indispensable.

MODELO CONTINGENTE DE ACCESO DE LA CIUDAD DE ZURICH (SUIZA)

El Modelo Contingente de Acceso define el número máximo de viajes en coche que se permite que genere un proyecto urbano, correspondientes a los diferentes tipos de ordenación del territorio que existen en el emplazamiento. El cálculo de los viajes en coche permitidos se inicia con el número de plazas de aparcamiento estipuladas en la normativa sobre aparcamiento de la ciudad de Zurich. A diferencia de la normativa sobre aparcamiento, el Modelo contingente de acceso no regula el modo en que se emplean las plazas de aparcamiento. Esto permite cierta flexibilidad para la gestión de las plazas de aparcamiento dentro del límite permitido de viajes en coche por cada período de tiempo.

El número máximo de viajes en coche permitidos se calcula en base a los siguientes factores: el número máximo de plazas de aparcamiento según la normativa sobre aparcamiento de la ciudad (que incluye la calidad del acceso a la zona en transporte público), el potencial específico de desplazamientos por cada tipo de uso del suelo (número de viajes que un uso específico genera durante un período de tiempo determinado), la capacidad de la red vial de la zona donde se encuentra el proyecto urbano y los umbrales de contaminación ambiental y acústica definidos por la Ley medioambiental. El Modelo Contingente de Acceso debe garantizarse por medio de un proceso implantado por el promotor/propietario del terreno que incluye la supervisión de los desplazamientos, la gestión del aparcamiento y un procedimiento de información.

La supervisión deberá ser realizada periódicamente por parte de una institución independiente que informe al Departamento de Planificación de Transportes de la ciudad de Zurich. En caso de que se supere el número máximo de viajes podrán aplicarse determinadas sanciones. En primer lugar, deberán implantarse medidas de infraestructura u organizativas, pero si dichas medidas adicionales no obtienen el efecto deseado, la autoridad pública tiene el deber de actuar según las normas incluidas en la normativa sobre aparcamiento de la ciudad. Esto podría implicar la redistribución de las plazas de aparcamiento para los diferentes usos del proyecto urbano, o la reducción de la cantidad general de plazas de aparcamiento permitidas.

Los principales objetivos y motivos para la implementación del Modelo Contingente de Acceso son:

- Permitir la creación de proyectos en zonas urbanas densas, ya saturadas de tráfico.
- Controlar los efectos ambientales de proyectos urbanos formados por grandes edificios / inmuebles.
- Permitir el uso múltiple flexible de las plazas de aparcamiento.
- Mantener el volumen de tráfico bajo control definiendo el número máximo permitido de viajes en coche.

Con la aplicación del Modelo Contingente de Acceso, ya queda definido un contingente de viajes permitidos en coche durante la fase de planificación para todo el proyecto en general. Puede solicitarse que el contingente de viajes se realice por pasos, estableciendo límites parciales conforme progresa la construcción de todo el proyecto en general. En consecuencia, el promotor no deberá solicitar el permiso para la construcción de más plazas de aparcamiento cada vez que entre en funcionamiento una parte del proyecto urbanístico. Este modelo también permite al municipio estudiar la compatibilidad de los proyectos urbanos de grandes dimensiones y con un intenso tráfico con respecto a la capacidad de la red vial ya existente por un lado, y al medio ambiente por el otro.

SIHL CITY, ZURICH (SUIZA)

Sihlcity es un proyecto urbano multifuncional de la ciudad de Zurich formado por varios edificios. Se extiende sobre unos 97.000 m² e incluye diferentes usos como tiendas, servicios, cultura, cines, hoteles, gimnasios, centros de salud y belleza y algunas viviendas. Sihlcity cuenta con alrededor de 19.000 visitantes al día, y 2.300 personas trabajan allí. Este proyecto urbano se encuentra situado en las afueras del centro de la ciudad, cerca de una importante autopista que termina en la ciudad de Zurich. También está bien conectado con el sistema regional de ferrocarriles (la estación de tren se encuentra en una de las entradas principales de la zona) y con el sistema local de transporte público (cerca del lugar hay una parada de autobús y dos paradas de tranvía). La zona cumple además una función de recreo para el barrio, puesto que cuenta con una mezcla de usos laborales y residenciales. El número general de plazas de aparcamiento en Sihlcity es de 850, lo que significa 1 estacionamiento por cada 110 m² de suelo.

Dentro del proceso de obtención del permiso de construcción se fijaron legalmente por medio de contrato varias soluciones para el transporte: el número de plazas de aparcamiento se fijó en 850 y el estacionamiento debía ser de pago, los propietarios del terreno debían implementar 600 estacionamientos para bicicletas así como un servicio de entrega a domicilio en bicicleta, y se exigió al propietario del terreno que financiara la mejora de una ruta de autobús y tranvía durante los dos primeros años de funcionamiento de las instalaciones. Además, se solicitó un Modelo Contingente de Acceso, que permitía la generación de un máximo de 8.800 viajes en coche al día (objetivo que debía alcanzarse al cabo de 5 años).

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C12: Access Contingent Model](#)
- [C13: Sihlcity, multifunctional development](#)
- [C28: Irvine Spectrum, Orange County, USA – office development](#)

3.4.9 Fomentar la adopción de la gestión de la movilidad por medio de la legislación medioambiental

En determinados países, se exige o fomenta la adopción y el uso de la gestión de la movilidad en proyectos urbanos individuales (por medio del sistema de planificación de ordenación del territorio), a través de la legislación medioambiental.

Situación habitual

Durante el examen de la solicitud de un permiso de construcción, la legislación ambiental puede entrar en juego: por ejemplo, cuando existe la exigencia de estimar los impactos medioambientales negativos que provoca un edificio o toda la zona ocupada por un proyecto urbano durante su construcción y operación.

Nueva política y sus beneficios

Desde el punto de vista medioambiental, un aspecto importante es la cantidad de tráfico motorizado que generará un proyecto urbano según su tamaño, ubicación y el número de plazas de aparcamiento planeadas. Obligar a un solicitante a ofrecer un estudio de evaluación de impacto ambiental junto con la solicitud del permiso de construcción o la solicitud de aprobación de una PDOT resulta muy importante. Cuando dicha evaluación del impacto ambiental incluye aspectos relacionados con el tráfico, es posible que deba reducirse el número de plazas de aparcamiento o que deban implementarse medidas adicionales para fomentar el uso de medios de transporte sostenibles.

Las políticas medioambientales también pueden ejercer su influencia en proyectos urbanos ya existentes: si las actividades de una empresa tienen una repercusión considerable en el medio ambiente, podrían emitirse permisos medioambientales anuales renovables si se cumplen las condiciones exigidas. Con respecto a los temas relacionados con el transporte, una condición podría ser la implementación de gestión de la movilidad.

Condiciones marco

La legislación medioambiental normalmente se establece a nivel nacional. Por lo tanto, su contenido varía de un país a otro. En primera instancia debe aclararse si la ley ya existente permite la integración de nuevos procedimientos como estudios de evaluación de impacto ambiental o la concesión de permisos medioambientales. De lo contrario, la ley deberá modificarse en consonancia, pero este normalmente es un procedimiento bastante prolongado.

Procedimiento para la integración y partes interesadas implicadas

La aplicación de nuevas políticas como los procedimientos de evaluación de impacto ambiental o la concesión de permisos medioambientales normalmente se lleva a cabo a nivel local. Como sucede con otras políticas, resulta importante tener en cuenta la idea de la competición entre municipios para atraer nuevas empresas y retener las ya existentes. A fin de minimizar esta coincidencia tanto como sea posible, la implantación de dichas políticas deberá organizarse a nivel nacional, con la condición de que los municipios la apliquen de forma seria.

LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL (HOLANDA)

La Ley de Gestión Ambiental (o *Wet Milieubeheer*) de 1993 tiene como finalidad “proteger el medio ambiente”. Esta amplia interpretación incluye:

- Mejora del medio ambiente;
- Promover la eliminación adecuada de materiales de desecho;
- Promover el uso eficiente de la energía y las materias primas;
- Reducir los efectos dañinos que los transportes particulares y de mercancías tienen en el medio ambiente dentro de las ciudades.

Según los términos de esta ley, aproximadamente un cuarto de las empresas holandesas deben recibir un permiso medioambiental para poder operar. Para recibir dicho permiso, deben cumplir con los requisitos estipulados en la Ley de Gestión Ambiental. La ley establece que (dentro del marco determinado por las autoridades competentes) las empresas mismas son responsables de la reducción del impacto ambiental que producen. Las empresas pueden responsabilizarse de la reducción de su impacto ambiental, por ejemplo, midiendo el impacto de sus operaciones y trazando un plan para reducirlo (en gran parte, del mismo modo en que los planes de gestión de la movilidad están formados por fases de diagnóstico y de acción). Tales planes de diagnóstico y de acción también pueden estar dirigidos a aspectos ambientales específicos, tales como: ahorro de energía y gestión del transporte.

La ley tiene como finalidad responsabilizar a las empresas para que sigan los pasos que sean necesarios para reducir su impacto ambiental. Para ampliarse, cambiar de ubicación o simplemente seguir funcionando, las empresas deben obtener un permiso de las autoridades locales cada tres años, en base a una aplicación que demuestre cómo se mitigará y minimizará el impacto ambiental. Esto podría interpretarse de tal modo que incluyera el impacto del transporte hasta, desde y en el emplazamiento, aunque la ciudad de Ámsterdam es la única que lo ha interpretado así. La gestión de la movilidad no se mencionaba específicamente en la ley; su definición del impacto ambiental era mucho más amplia, para permitir a las empresas cierta flexibilidad a la hora de escoger sus impactos más importantes.

PERIÓDICO DE TELEGRAAF, CIUDAD DE ÁMSTERDAM (HOLANDA)

De Telegraaf es uno de los periódicos más grandes de Holanda. Forma parte del grupo Telegraaf Media Group (TMG), situado en un emplazamiento muy accesible (tanto en transporte público como por carretera), dentro de un parque de negocios a unos 800 m de la estación de Sloterdijk, al oeste de Ámsterdam en dirección hacia el aeropuerto de Schiphol. La oficina y la planta cuentan con 2.100 empleados en edición, marketing, ventas, administración e impresión/envío. En 2001, TMG solicitó al municipio la renovación periódica de su permiso ambiental: era una de esas organizaciones holandesas a las que se exige la obtención de un permiso ambiental del municipio local para poder seguir operando, al amparo de la Ley ambiental de 1993. De este modo, no se trataba únicamente de una parte del proceso de planificación, sino que se aplicaba a la operación continuada de un proyecto. Dicho esto, también se exigió a muchas nuevas organizaciones, organizaciones en reubicación y organizaciones en expansión (hasta el 1/1/08) que obtuvieran dicho permiso. En el caso de TMG, la gestión de la movilidad era una condición para la concesión del permiso. No obstante, este requisito no se extendía a la especificación por parte del municipio de aplicar medidas específicas de gestión de la movilidad.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C14: Environmental Management Act](#)
- [C15: De Telegraaf newspapers](#)
- [C16: Environmental Impact Assessment Procedure](#)
- [C17: Traffic Impact Assessment Study \(Estudio de tráfico\)](#)
- [C18: Environmental Quality Standards in the Environmental Code](#)
- [C19: The “City entrance” project](#)

3.4.10 Estándares de número máximo de aparcamientos

Si el número de plazas de aparcamiento que es preciso que construya un promotor en un nuevo proyecto urbano se ve limitado y existen muy pocos estacionamientos (o ninguno) fuera del proyecto en cuestión, es un potente estímulo para que los promotores y ocupantes del centro atractor/generador implementen medidas de gestión de la movilidad.

Situación habitual

Los estándares sobre aparcamiento establecen la cuota (o el número) de plazas de aparcamiento que pueden o deben construirse por una cantidad determinada de metros cuadrados de tipo de uso planificado en un nuevo proyecto urbano. Normalmente esta cuota se define como la cuota mínima o el número mínimo de plazas que debe construir el promotor. Está enfocada a evitar el estacionamiento en la vía pública (especialmente en plazas públicas de aparcamiento). Por una parte, esto es comprensible, pero por otra el uso único de cuotas mínimas conduce a la construcción de grandes cantidades de plazas de aparcamiento lo que, consecuentemente, atrae más tráfico de vehículos. Además, las plazas con frecuencia quedan desocupadas, lo que es un desperdicio de suelo. Los estándares de aparcamiento con frecuencia son establecidos por los mismos municipios y se integran en las normativas locales de aparcamiento. Esto puede conducir a situaciones en las que las cuotas adoptadas por un municipio difieren bastante de las del municipio colindante.

Nueva política y sus beneficios

La nueva política invierte la política que se aplica habitualmente al definir cuotas mínimas de estándares de aparcamiento para exigir cuotas máximas o el rango entre un mínimo y un máximo. Además, también puede tomarse en consideración la accesibilidad al emplazamiento utilizando medios de transporte diferentes del coche como un conjunto de factores para reducir todavía más la cuota máxima. Estos “factores de reducción” pueden establecerse para diferentes zonas con niveles similares de accesibilidad.

La norma suiza sobre estándares de estacionamiento (consulte el Anexo) sugiere este tipo de enfoque, tal y como se muestra a continuación:

- Subdivisión en zonas donde la cantidad existente de tráfico de peatones y bicicletas sea superior al 50%, de entre un 25% y un 50% o inferior al 25% del volumen total de tráfico;
- Subdivisión en zonas donde la frecuencia de paradas de transporte público por hora sea de 5 o más, de entre 1 y 4 paradas a la hora, o que no estén conectadas por medio de transporte público en absoluto.

Si se planifica un nuevo proyecto urbano en una zona donde el tráfico de peatones y bicicletas supone más del 50% del volumen total de tráfico y donde la frecuencia del transporte público por hora es de 5 o más, la cuota de plazas máximas de aparcamiento (o las tasa del rango entre un número mínimo y un número máximo de plazas de aparcamiento) será inferior a la cuota correspondiente a proyectos urbanos situados en otras zonas.

El beneficio de esta política invertida resulta obvio: se permite la construcción de menos plazas de aparcamiento, especialmente en nuevos proyectos urbanos situados en zonas urbanas densas con una buena red de transporte público y con una elevada tasa de tráfico de peatones y bicicletas. Como consecuencia, los promotores considerarán implementar medidas de movilidad para gestionar la cantidad reducida de plazas de aparcamiento disponibles.

Condiciones marco

A fin de lograr que la política de aplicar estándares de número máximo de aparcamientos sea lo más eficaz posible, deberán cumplirse las siguientes condiciones marco:

- Para evitar la competencia entre municipios, esta nueva política deberá ser desarrollada por el gobierno regional o, todavía mejor, por el gobierno nacional en la forma de directrices o de una norma (dirigida a las autoridades locales) que supongan una base establecida que pueda emplearse como referencia para la integración de los estándares dentro de las normativas locales sobre aparcamiento.
- La política municipal sobre aparcamiento no deberá planificar el uso de ningún estacionamiento público para estancias prolongadas, y no deberá existir ninguna otra plaza de aparcamiento para estancias prolongadas cerca del proyecto urbano (en un radio de 15 minutos a pie, en el caso de un lugar de trabajo);
- La calidad de la red de transporte público deberá ser muy elevada y dicho transporte público deberá suponer una alternativa real al uso del coche.

Principales partes interesadas en la implantación

Como ya se mencionó en la sección anterior, las directrices o normas deberán desarrollarse a nivel nacional. Las partes interesadas que deben tomar la iniciativa, por lo tanto, son los departamentos de planificación de transportes. La aplicación de las directrices tiene lugar a nivel de cada municipio, que deberá incluirlas en sus propias normativas locales sobre aparcamiento. La modificación de la normativa está habitualmente sujeta a decisiones de carácter político.

ESTÁNDARES DE NÚMERO MÁXIMO DE APARCAMIENTOS, INGLATERRA (REINO UNIDO)

Tal y como indica su nombre, los estándares de número máximo de aparcamientos de Inglaterra fijan la cantidad máxima (aplicable a nivel nacional) de plazas de aparcamiento que se permite construir en nuevos proyectos urbanos. Dichos estándares son un Anexo de la PPG 13, aunque tan solo se introdujeron en la última versión de la PPG 13, en el año 2001. Las versiones anteriores de la PPG 13 sugerían que las autoridades locales debían fijar sus propios estándares de número máximo de aparcamientos a nivel local, pero muchos municipios se resistían a hacerlo por temor de que las autoridades vecinales fijaran estándares menos restrictivos a fin de atraer proyectos urbanísticos.

Los estándares incluidos en la PPG 13 no se aplican a proyectos residenciales; estos se rigen por una PPG diferente (la PPG 3) y fijan un máximo de 1,5 plazas por cada residencia de una zona, lo que significa que algunas pueden construirse con más plazas de aparcamiento que otras, siempre que se mantenga la media de 1,5 plazas. Los estándares y el tamaño mínimo de los proyectos urbanos a los que se aplican se muestran en la siguiente tabla:

Uso	Estándar nacional de número máximo de aparcamientos por m ² de suelo sin construir a menos que se estipule lo contrario.	Umbral fijo y aluive en que se aplica el estándar (suelo sin construir)
Tiendas de comestibles	1 plaza por cada 14 m ²	1000 m ²
Tiendas no destinadas a comestibles	1 plaza por cada 20 m ²	1000 m ²
Cines y salas de conferencias	1 plaza por cada 3 asientos	1000 m ²
D2 (diferentes de cines, salas de conferencias y estadios)	1 plaza por cada 22 m ²	1000 m ²
B1 incluyendo oficinas	1 plaza por cada 30 m ²	2500 m ²
Educación superior y niveles mayores de enseñanza	1 plaza por cada 2 empleados 1 plaza por cada 15 estudiantes	2500 m ²
Estadios	1 plaza por cada 15 asientos	1500 asientos

PPG13:planningpolicyguidance/ppg13

Esto significa que muchas autoridades pueden encontrarse (y se encuentran) en la situación de contar con estándares de número máximo de aparcamientos para los proyectos urbanos más grandes y estándares de número mínimo de aparcamientos para los proyectos urbanos más pequeños. Los estándares no son una legislación de primer orden, aunque poseen nivel legal por formar parte de una orientación para la planificación. Pueden ignorarse o adaptarse pero, si esto sucede, deben existir muy buenos motivos para ello. Si una autoridad legal concede un permiso a un edificio que cuenta con un número de plazas de aparcamiento superior a los estándares máximos permitidos, el gobierno nacional podría revocar la decisión. En general, no obstante, se aplican con una consistencia razonable.

PLAN DE DESARROLLO DE LA CIUDAD DE CORK (SECCIÓN 49 POLÍTICA T12) (IRLANDA)

Los Planes Locales de Desarrollo (su denominación oficial en Irlanda es LDPs) son el principal mecanismo del sistema irlandés de planificación para guiar y regular el desarrollo. Como autoridad encargada de la planificación, el ayuntamiento de Cork debe crear un Plan de Desarrollo (según los requisitos establecidos por la Ley de Planificación y Desarrollo del año 2000). El ayuntamiento puede establecer, dentro del plan, cualquier número de políticas que considere relevantes para la regulación del desarrollo.

Con respecto a la reducción del impacto ambiental y del impacto provocado por los transportes en el proyecto urbano, el Plan de Desarrollo de la ciudad de Cork incluye la política T12, que dice: “El ayuntamiento exigirá la preparación e implementación de planes de gestión de la movilidad en todos los proyectos urbanos importantes que vayan a construirse o a ampliarse. El texto que respalda la política ofrece más información al respecto, incluyendo explicaciones de qué es un plan de gestión de la movilidad, qué podría contener y cómo debería implementarse (incluyendo la necesidad de que exista un coordinador de gestión de la movilidad en los proyectos urbanos más grandes cubiertos por la política). También pone de relieve la necesidad de fijar objetivos, de la supervisión de los mismos y del hecho de informar de forma regular al ayuntamiento. La política incluye estándares de número máximo de aparcamiento para todos los nuevos proyectos urbanos, y la prohibición de construir estacionamientos adicionales en algunos de estos proyectos.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C20: Maximum parking standards](#)
- [C21: Cork City Development Plan \(Section 49 Policy T12\)](#)
- [C22: Swiss Normative on parking standards \(SN 640 281\)](#)
- [C23: Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan](#)
- [C24: Parking Regulation of the city of Krakow](#)

3.4.11 Pago por aparcamientos

En ocasiones se permite o anima a los promotores a construir menos plazas de aparcamiento de las que sería normalmente necesario para un proyecto urbano del tamaño planificado. El dinero obtenido puede emplearse ocasionalmente para la gestión de la movilidad.

Situación habitual

Si los promotores no pueden construir el número requerido de plazas de aparcamiento dentro de la parcela del proyecto urbano planeado o en una de las zonas colindantes, en tal caso deberán pagar al municipio cierta cantidad de dinero. Dicha cantidad normalmente se establece en la normativa sobre aparcamientos y la emplea la autoridad local para la construcción de plazas de aparcamiento, preferiblemente en las cercanías del proyecto urbano en cuestión para que puedan ser empleadas por los futuros usuarios de dicho proyecto; de forma alternativa, el dinero puede emplearse en la financiación de estacionamientos disuasorios o de la mejora de los medios de transporte alternativos.

Nueva política y sus beneficios

Una buena política garantizará que el dinero obtenido de los pagos por aparcamientos también se emplee en la mejora del transporte público y la red de carriles bici de un municipio, especialmente en la zona donde se encuentra el nuevo proyecto urbano. Esto tendría como consecuencia una mejora de las alternativas al uso del coche. Otro enfoque sugeriría que los municipios devolvieran al menos parte de la suma desembolsada con la condición de que la empleen en la implantación de toda una gama de medidas de gestión de la movilidad en el nuevo proyecto urbano que garanticen la reducción del uso de los automóviles. Esta estrategia podría formar parte de las negociaciones entre el promotor y la autoridad local.

Condiciones marco

Las principales condiciones marco para utilizar el dinero obtenido de los pagos por aparcamientos para otros fines diferentes de la construcción de plazas de aparcamiento o para introducir dicho dinero como tema de negociación son, probablemente, modificar la normativa local sobre aparcamiento por una parte y también la Ley sobre planificación y construcción a nivel nacional, estatal o regional (la cual con frecuencia supone la base legal que se consulta a la hora de redactar las normativas locales sobre aparcamiento).

Principales partes interesadas en la implementación

La modificación del procedimiento de pago por aparcamientos tal y como se aplica normalmente está sujeta a decisiones políticas a nivel local y, con frecuencia, también a un nivel superior del gobierno. Las modificaciones de todas las leyes derivadas garantizarían que todos los municipios de un país o región adopten la modificación respectiva de sus normativas locales.

NORMATIVA SOBRE ESTACIONAMIENTO Y PAGO POR APARCAMIENTOS EN RENANIA DEL NORTE-WESTFALIA (ALEMANIA)

Por norma general, el marco legal para el estacionamiento de vehículos es el Código Federal de Construcción (*Baugesetzbuch*). El Código Estatal de Construcción de Renania del Norte-Westfalia (*Bauordnung NRW: BauO NW*) completa este marco. La base legal de la normativa sobre estacionamiento y los pagos por aparcamientos en Renania del Norte-Westfalia es § 51 BauO NW.

Contenido principal:

- Obligación de construir plazas de aparcamiento dentro del proceso de tramitación del permiso de construcción (si se espera que exista tráfico motorizado);
- Obligación similar de construir plazas de aparcamiento para bicicleta durante el proceso de tramitación del permiso de construcción (sin estándares de calidad);
- Posibilidad de restringir o limitar el número de plazas de aparcamiento (por motivos de diseño urbano, transporte o seguridad) por medio de una normativa municipal.
- El pago por aparcamientos es posible por medio de un acuerdo con el municipio (criterios: la construcción es imposible o inaceptable, incluso en parcelas de terreno ubicadas en las cercanías);
- El dinero obtenido con dichos pagos se destinará a mejorar la accesibilidad del proyecto; según la modificación realizada en 2000, también podrán adoptarse medidas de inversión para transporte público o bicicletas.

Los municipios pueden establecer normativas locales adicionales sobre estacionamiento para un mayor refinamiento del aparcamiento como zona del proceso de tramitación del permiso de construcción, o para establecer Planes detallados de ordenación territorial.

Los pagos por aparcamientos son posibles si el diseño urbano del proyecto y de las zonas colindantes (especialmente en los centros de las ciudades) o si el carácter del sistema de transportes imposibilita construir todas las plazas mínimas de aparcamiento necesarias en el centro atractor/generador. Si esto no es posible, las plazas de aparcamiento deberán construirse en otra parcela cercana en su lugar. Si esto tampoco resulta posible, el promotor abonará determinada cantidad de dinero a la autoridad municipal. Esta cantidad queda establecida en una normativa local sobre aparcamiento y deberá destinarse a crear estacionamientos, al transporte público o a las infraestructuras de carril bici u otros transportes a fin de poder lidiar con la demanda esperada de tráfico/aparcamientos y mejorar las opciones alternativas al uso del coche para poder reducir la demanda de estacionamientos para coches relacionada con este proyecto urbano.

PARQUE TECNOLÓGICO “PHÖNIX-WEST”, DORTMUND (ALEMANIA)

El lugar está situado dentro del casco urbano de Dortmund, a unos 5 km al sur del centro de la ciudad, cerca del céntrico distrito de Hörde. Toda la zona de Phoenix-West ocupa alrededor de 110 ha, y será desarrollada como parque empresarial con algunas otras instalaciones más pequeñas destinadas a servicios, tiendas y ocio/cultura. Algunos edificios se encuentran ya en uso, pero la zona principal fue planificada para su desarrollo en 2015.

Existen normativas sobre aparcamiento bastante restrictivas en el Plan Detallado de Ordenación Territorial, y se ha planificado la construcción de tan solo unas pocas plazas de aparcamiento en la vía pública. Las alternativas en el propio emplazamiento son los estacionamientos subterráneos o de varios pisos, pero se trataría de soluciones muy costosas. El concepto de movilidad de la ciudad ofrece algunas alternativas: los promotores pueden realizar pagos (de forma parcial) por los aparcamientos que no pueden construirse (y así la autoridad pública construirá garajes de estacionamiento público) y/o pueden establecer un concepto de movilidad para sus empresas e implantar medidas de gestión de la movilidad. En este caso, la necesidad de estacionamientos se reducirá y, por lo tanto, la autoridad pública suspenderá la obligación de todas o algunas de las plazas de aparcamiento que, de otro modo, serían necesarias. Este es un tema sujeto a negociación y, hasta la fecha (agosto de 2009) no se ha logrado alcanzar un acuerdo sobre el tema.

Más información disponible en el Anexo (únicamente en inglés)

- [C25: Parking Regulations and Parking Pay-off in North Rhine - Westphalia](#)
- [C5: Technology Park “Phönix-West”](#)

3.5 Supervisión y ejecución de la gestión de la movilidad garantizada a través del proceso de tramitación del permiso de construcción

Una vez garantizada la gestión de la movilidad por medio del proceso de tramitación del permiso de construcción, puede producirse una de las siguientes opciones (o ambas):

- La implantación de determinadas medidas (por ejemplo, aparcamientos para bicicletas, un nuevo servicio de autobús, servicios de *carpooling*, etc.) en el centro atractor/generador por parte del promotor / ocupante. Esto son **beneficios obtenidos**.
- Puede establecer objetivos para el perfil de movilidad del proyecto urbano: por ejemplo, que cinco años después de la inauguración, el 50% de los desplazamientos se realizarán hasta y desde el proyecto urbano en medios de transporte diferentes del automóvil privado. Esto son **resultados**.

Los beneficios obtenidos pueden medirse por medio de la observación y también por medio del envío a la autoridad local por parte del promotor/ocupante de pruebas que demuestren que se han puesto en práctica.

Los resultados normalmente necesitan supervisarse por medio de algún tipo de recuento o encuesta. La herramienta de MAX MaxSumo ofrece asesoramiento acerca de cómo diseñar y llevar a cabo encuestas (www.max-success.eu). Básicamente, la encuesta deberá medir el modo en que viaja la gente hasta y desde el emplazamiento, y deberá realizarse anualmente o con mayor frecuencia. A fin de evitar la parcialidad y para no influir en la encuesta, quienes la lleven a cabo deberán ser independientes.

En el caso de que se necesiten beneficios obtenidos o resultados, la autoridad local también necesita mantenerse en contacto regularmente (por ejemplo, cada tres meses) con el promotor/ocupante del emplazamiento para comprender de forma cualitativa en qué fase se encuentra el plan de gestión de la movilidad, y para ayudar a resolver cualquier posible problema.

Si no se alcanzan los beneficios ni los resultados, deberá implementarse algún tipo de sanción; de otro modo hay muy pocos motivos por los que el promotor/ocupante implantaría el plan de gestión de la movilidad en un primer momento. Las sanciones podrían incluir (aunque esto depende mucho del sistema de planificación de estado miembro en cuestión):

- Introducir medidas adicionales de gestión de la movilidad en el emplazamiento;
- La obligación de reducir el número de plazas de aparcamiento en el proyecto urbano;
- No percibir la devolución de una fianza que se abonó a la autoridad local durante el proceso de tramitación del permiso de construcción. En ese caso, la fianza será retenida por la autoridad local y empleada en financiar medidas de transporte que compensen la falta de éxito del plan de gestión de la movilidad.

Resulta esencial estipular por escrito en un acuerdo o contrato que forme parte del permiso de construcción qué beneficios y resultados se esperan, en qué va a consistir la supervisión y las posibles sanciones que deberán aplicarse.

Encontrará más información sobre supervisión y ejecución en <http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/tpp/goodpracticeguidelines-main.pdf>

4 ¿Cómo transmitir y aplicar la integración en diferentes sistemas de planificación?

En este capítulo se ofrecen algunas recomendaciones sobre cómo podrían proceder los usuarios de la presente guía para aplicarla en su propio país. Dichas recomendaciones se basan en observaciones sobre cómo se ha integrado la gestión de la movilidad en el sistema de planificación de Suiza y del Reino Unido, y de la acogida que recibió la idea cuando se comentó en talleres de simulación de planificación en países donde este concepto es muy nuevo, como España, Eslovenia, Polonia y Lituania.

El punto de vista del WP D de MAX es que la integración de la gestión de la movilidad y la planificación puede transmitirse a nuevos contextos considerando cada emplazamiento de forma independiente, según la presencia de personas interesadas en la integración y conocedoras de la misma como parte del proceso de planificación.

La integración más sistemática y frecuente de la gestión de la movilidad y la planificación es más difícil de establecer y requiere de gran cantidad de apoyo por parte del gobierno nacional o regional.

4.1 Transferabilidad

La transferabilidad es una cuestión fundamental en casi todos los proyectos de investigación de la UE y el WP D de MAX no es ninguna excepción. La cuestión es si la experiencia y la práctica de un país pueden transferirse y aplicarse en otro. Las pruebas clave de transferabilidad en el WP D de MAX fueron un análisis de los sistemas de planificación de varios países y los talleres de simulación de planificación, en los que se exploró la idea de integrar la gestión de la movilidad con el proceso de tramitación del permiso de construcción en emplazamientos específicos de cinco países miembros diferentes.

Existen pruebas, obtenidas por estos dos medios, de que incluso en aquellos países en que la gestión de la movilidad por sí misma es una idea muy novedosa, ya se está considerando integrarla con el proceso de planificación de la ordenación del territorio: algunos ejemplos incluyen países como Eslovenia, España y Polonia.

Una importante advertencia que se extrae de nuestros descubrimientos sobre la transferabilidad es que resulta imposible ofrecer asesoramiento detallado sobre la viabilidad legal de transferir la práctica de un sistema de planificación a otro dentro del alcance del WP D de MAX. Este tema es fundamental, pero debemos dejarlo en manos del usuario de esta guía si tiene realmente interés en aplicar la experiencia obtenida en otro país al suyo propio.

A partir de esta investigación, hemos llegado a la conclusión de que:

- Existen muchas similitudes entre diferentes sistemas de planificación, especialmente en el modo en que se elaboran los Planes Locales y los Planes detallados de Ordenación Territorial; y en la responsabilidad de los distintos niveles del gobierno dentro del sistema de planificación.
- Esto significa que **existe “espacio” suficiente para la integración de la gestión de la movilidad dentro del proceso de planificación de muchos países**, al menos por medio de la negociación, y esto puede hacerse tomando municipio a municipio y considerando caso por caso: la integración de la gestión de la movilidad dentro del proceso de planificación (por medio de la negociación) es algo que puede adoptarse fácilmente y que puede ampliarse e irse incrementando.

- Por lo tanto, muchos de los medios que hemos identificado para poder incluir la gestión de la movilidad dentro del proceso de planificación **son transferibles**, pero es posible que únicamente puedan transferirse en **un primer momento a unos pocos proyectos urbanos** en los que uno o dos ocupantes o políticos locales estén particularmente interesados en la gestión de la movilidad, o la conozcan, o en los que la gestión del impacto provocado por el transporte del nuevo proyecto urbano sea una prioridad política especialmente alta.

Por ejemplo, es posible negociar un plan de transporte para un nuevo proyecto urbano en Eslovenia si los intereses locales apoyan la idea y si existen personas implicadas que conozcan el concepto. Pero es posible que, inicialmente, tan solo suceda en unos pocos proyectos.

En contraste, en Inglaterra es una práctica más extendida porque actualmente está apoyada por políticas locales y nacionales así como por algunos años de experiencia práctica implantando dichas políticas. No obstante, puede verse cómo el concepto básico ha sido transferido de Inglaterra a Eslovenia. El reto para Eslovenia será entonces convertir esta práctica en algo normal y que se aplica habitualmente, en lugar de algo excepcional y aislado.

- Por lo tanto, **para comenzar a transferir** experiencias y casos prácticos de un país a otro, los requisitos fundamentales son **conocer dicha experiencia** (por ejemplo, qué es un plan de viajes y por qué puede generar beneficios cuando se integra en un nuevo proyecto urbano) y la **voluntad o interés político** de realizar dicha transmisión y probar algo nuevo.

Tal y como se ha indicado anteriormente, el interés o la voluntad en ocasiones se encuentra entre los funcionarios públicos y no entre los políticos. Por ejemplo, los primeros pasos que se tomaron para integrar la gestión de la movilidad dentro del proceso de planificación de Nottingham, Reino Unido, se tomaron a causa del interés y los conocimientos de los trabajadores de la autoridad local, y no de los políticos. Por lo tanto, resulta crucial para que la integración pueda arrancar saber hasta qué punto es conocida y aceptada la idea de integrar la gestión de la movilidad con la planificación de la ordenación del territorio.

- La **siguiente etapa en la transferencia de la política** consiste en que dicha política pase de ser adoptada e implantada *ad hoc* a ser **institucionalizada dentro del sistema de planificación de transportes / ordenación territorial** de un país o región. Para ello, es posible que se necesiten cambios **en las políticas y leyes nacionales y regionales**. Por lo tanto, es necesario que se establezcan grupos de presión y que se logre concienciar a los políticos a nivel nacional y regional. También es preciso que se produzca algún reconocimiento político de que dichas políticas resultan beneficiosas, como ha sucedido en Irlanda o Suecia, por ejemplo.

En el Reino Unido y Suiza, la integración de la gestión de la movilidad con la planificación de la ordenación territorial se produce en la práctica porque existe una política al respecto, pero también porque la ley de planificación ofrece a los más altos niveles del gobierno cierto control sobre los municipios en las áreas de planificación y concesión de permisos de construcción. Es posible que, en aquellos países en los que las altas esferas del gobierno ejercen un menor control, la implementación de cualquier política nacional/regional sobre integración (si es que existe) sea más variable (lo contrario de esto, por supuesto, se produce cuando el gobierno nacional tiene alguna influencia sobre el gobierno local y la política del gobierno nacional *no* fomenta la integración de la gestión de la movilidad con la planificación).

Cómo adaptar la política o práctica es un tema que debe juzgarse a nivel local, en base al conocimiento de cómo se utiliza en otros países, y qué diferencias existen en el nuevo país. A partir de la limitada experiencia de los talleres MAX de simulación de planificación, parece ser que las políticas pueden transferirse sin tener que adaptarlas demasiado.

- Finalmente, **en determinados casos existen barreras legislativas** que impiden transferir directamente las políticas: por ejemplo, la normativa nacional eslovena sobre construcción debería modificarse para permitir el uso de estándares de número máximo de aparcamientos para uso residencial. En esta situación, es necesario practicar el pensamiento creativo, o puede que la política sencillamente no sea transferible y deba aceptarse ese hecho.

En el caso de aquellas políticas exploradas en el WP D de MAX, hemos llegado a la conclusión de que muchas de ellas pueden ser transferidas y que no es necesario adaptarlas en exceso para que dicha transferencia funcione. A fin de que su uso se extienda por los países o regiones enteros a los que se transfiere dicha política, es necesario obtener asesoramiento regional o nacional, junto con requisitos o incentivos que deberán utilizar los municipios en sus actividades de planificación.

4.2 Pasos recomendados hacia la integración de la gestión de la movilidad y la planificación de la ordenación del territorio

Se recomienda la adopción de todas las políticas incluidas en la presente guía y resumidas en las Secciones 2.2.1 y 3.4.2 si uno de los objetivos de la política de transportes es maximizar la accesibilidad mientras se minimiza el impacto ambiental y los embotellamientos provocados por el transporte. Su adopción no podrá ser considerada a corto o medio plazo únicamente si existe una barrera legal que lo impida. El tipo de política que es preferible adoptar depende de la situación legal, de los instrumentos de planificación existentes y de la disposición de la clase política de un país, región o municipio.

Los siguientes son los pasos que se recomienda seguir a los distintos niveles del gobierno, según corresponda:

- Comenzar con la posición de **aconsejar sobre gestión de la movilidad y concienciar** acerca de la integración de dicha gestión de la movilidad con la planificación de la ordenación territorial. Siempre puede ofrecerse asesoramiento, en cualquier punto durante los primeros pasos de la tramitación de un permiso de construcción; cuando un solicitante contacta con la administración recibe consejos acerca de cómo integrar los temas sobre transportes y la gestión de la movilidad. Lo que hace con dicha información / asesoramiento no requiere de condición o documento alguno;
- **Negociar la integración de la gestión de la movilidad con la planificación de la ordenación del territorio en proyectos urbanos de gran tamaño**, argumentando sobre la base de la accesibilidad mejorada para todos (y por lo tanto, el tamaño del mercado), la inclusión social (en proyectos no comerciales) sin fijar ninguna obligación o condición.
- Comprobar si puede **ampliar normativas ya existentes** dentro del proceso normal de tramitación del permiso de construcción y utilizar los sistemas de condiciones/obligaciones ya existentes o contratos adicionales con los promotores para integrar la obligación de implantar también la gestión de la movilidad;
- Encontrar **autoridades locales**, preferentemente aquellas con mayores presiones sobre el desarrollo, que estén **dispuestas a dar un paso adelante**: comprobar la transferibilidad de las políticas a su propio sistema legal, dirigir negociaciones, desarrollar su propia guía sobre gestión de la movilidad y (siempre y cuando la ley lo permita), establecer estándares de número máximo de aparcamientos o aplicar modelos contingentes de acceso. Dichas autoridades actuarán como “pioneras” de las mejores prácticas;

- En algunos países también puede ayudar el hecho de aportar **“expertos” externos, nacionales o internacionales, que vendan la idea de la integración**; dependerá de si se les tomará más en serio que a los locales;
- **Grupos de presión / concienciación** en todos los niveles del gobierno que pongan de manifiesto la **necesidad/los beneficios de modificar la ley y las políticas**.

Claramente, este proceso no siempre resultará sencillo; en particular, la legislación de determinados estados miembros puede dificultar enormemente algunos aspectos de la integración de la gestión de la movilidad con la planificación. En otros aspectos, el proceso de concienciación y búsqueda de apoyo a la integración implica mantener comunicaciones durante un período bastante dilatado de tiempo. El mensaje será mejor recibido en momentos de mayor crecimiento económico y en zonas con mayores presiones de desarrollo y mayores niveles de congestión de tráfico; y también si es comunicado de forma experta por defensores entusiastas capaces de emitir un mensaje fuerte y claro.

Informes sobre experiencias previas

Para obtener más información acerca de la investigación de MAX, sobre la que están basadas las presentes directrices, puede consultar los siguientes informes:

- *State of the Art report - WPD, Integrating planning and Mobility Management* (2007)
- *Comprehensive State of the Art report – Annex D* (2007)
- *Working Stage Analysis 1: Comparison of integration of sustainable transport, Mobility Management and land use planning in WPD Partner countries* (2008)
- *WPD Working Stage Simulations: Common report on ‘planning simulation workshops’* (2008)

Puede descargar estos y otros informes sobre el proyecto MAX: Campañas exitosas de concienciación sobre viajes y estrategias exitosas de gestión de la movilidad en el sitio Web www.max-success.eu. Puede descargar otra información útil y herramientas MAX para mejorar el uso de la integración de la gestión de la movilidad de diversas formas en www.epomm.org o en www.max-success.eu.

Asistencia adicional y datos de contacto

Para obtener asistencia adicional en la integración de la gestión de la movilidad con la planificación de la ordenación del territorio en su ciudad, municipio o región, por favor, no dude en contactar con uno de los socios del WPD de MAX.

Alemania

Janina Welsch
ILS - Instituto de investigación para el desarrollo regional y urbano gGmbH
P.O. Box 101764
D-44017 Dortmund
janina.welsch@ils-forschung.de
www.ils-research.de

España

Alicia García de Miguel
ETT - Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio S.A.
C/ Explanada, 8, 1º
ES-28040 Madrid
ademiguel@ett.es
www.ett.es

Lituania

Kristina Gaučė
Universidad técnica Vilnius Gediminas
Saulėtekio al. 11
LT-2040 Vilnius
kris@ap.vgtu.lt
www.vgtu.lt

Suecia

Christer Ljungberg
Trivector Traffic AB
Åldermansgatan 13
SE-22764 Lund
christer.ljungberg@trivector.se
www.trivector.se

Polonia

Aleksandra Faron
Universidad tecnológica de Cracovia
Warszawska 24
PL-31155 Krakow
ola@transys.wil.pk.edu.pl
www.pk.edu.pl

Suiza

Roberto De Tommasi
synergo, Mobilität - Politik - Raum
Grubenstrasse 12
CH-8045 Zürich
detommasi@synergo.ch
www.synergo.ch

Eslovenia

Aljaž Plevnik
Universidad de Maribor, Facultad de Ingeniería Civil
Smetanova ulica 17
SI-2000 Maribor
aljaz.plevnik@uir.si
www.fg.uni-mb.si

Reino Unido

Tom Rye
Universidad Napier de Edimburgo
10 Colinton Rd
Edinburgh EH10 5DT
t.rye@napier.ac.uk
www.napier.ac.uk

Annex I: Integration of land use with transport planning

The following case studies provide examples of existing policies which encourage the integration of land use with transport planning to promote more sustainable transport patterns.

Nr.	Name	Applied in	Country
B1	Planning Policy Guidance 13 (PPG13)	England	UK
B2	Greater Dublin Regional Planning Guidelines	Greater Dublin	Ireland
B3	Regional structure plan for the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) of the Agglomeration of Biel	Agglomeration of Biel	Switzerland
B4	Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) in the Cantonal Structure Plans	Swiss Cantons	Switzerland
B5	Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP)	Lothian region, Scotland	UK
B6	South Dublin Development Plan	South Dublin	Ireland
B7	Regional Land Use Plan	German regions	Germany
B8	Land Use Development Plan	all parts of Ireland	Ireland
B9	Cantonal Structure Plan	Swiss Cantons	Switzerland
B10	Cooperation between spatial planning and transport planning offices within the administration of the Canton of Aargovia	Canton of Aargovia	Switzerland
B11	Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland	Southeast Scotland/Edinburgh region	UK

B1	Planning Policy Guidance 13 (PPG13)	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: Department of Communities and Local Government
Type of policy: Guideline	In force since: 1994	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>PPG13 deals with the location, mix and density of development; and with supporting transport measures for new development. It recommends that, when drawing up development plans, local authorities should:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Increase the density of development, • Increase the mix of uses, • Ensure that higher density development is located in areas that are well served by public transport, or capable of being well served by public transport, • Concentrate development in areas where there is already a significant population, to avoid urban sprawl and increase the probability that the settlement is big enough to support services locally, so that people do not have to travel for them, • Take into account their own and other authorities' proposals for new public transport infrastructure and services, so that development can capitalise on these. <p>PPG13, although a planning document, also encourages local authorities to implement sustainable transport measures to support sustainable access to their developments.</p> <p>With regard to decisions on building permission, PPG13 encourages local authorities to secure travel plans (site based MM plans) from developers through this process, to use Section 106 planning obligations to secure financial contributions to off-site transport improvements/measures.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>PPG13 helps to achieve the objectives of the current law governing planning in England, the Planning and Compulsory Purchase Act 2004. In this, local authorities have a duty to protect the environment in their planning activities. In addition, PPG13 is designed to assist the achievement of transport policy objectives, such as reduced congestion, greater social inclusion and a better environmental performance for transport. It is also intended to reduce pressure on greenfield land on the edge of towns, by focusing development more on brownfield sites in existing built-up areas.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>It must be taken into account to at least to some extent in developing plans and making planning decisions.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The need for integration and coordination of land-use and transport planning is a requirement of PPG13 and should feature in every development plan and major planning decision. But how strongly this is applied and leads for example to development focused on public transport axes differs from area to area.</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	

Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Planning and Compulsory Purchase Act 2004 	
Effectiveness:	
<p>No publicly available monitoring has been carried out of the effectiveness of PPG13. Anecdotally it appears that more development has taken place in town and city centres since the publication of PPG13 than previously; and that it has led to the use of the planning system as a significant trigger to site mobility plans. However, there is no overall analysis of these progress reports that is publicly available.</p>	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Section 106 planning obligations (agreements) • PPG13 	
Additional comments:	
<p>The British planning system is not as codified as others. Planning guidance such as PPG13 should be taken into account by planning authorities when they are drawing up plans and making planning decisions. However, if there are other good reasons not to take PPG13 into account, and a good case can be made, then other considerations may take precedence. In addition, PPG13 is written in a way that allows a great deal of interpretation of its policies – for example, a location that is judged to be “well-served by public transport” in one local authority area might not be in another.</p>	
Information provided by:	Date:
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	17.12.2008

B2	Greater Dublin Regional Planning Guidelines	
Applied in: Greater Dublin	Country: Ireland	Produced by: National Government with input from regional and local authorities
Type of policy: guideline	In force since: 2004	Level of application: regional level
Content: <p>The Greater Dublin Regional Planning Guidelines (GDRPG) are produced in accordance with the requirements of the Planning and Development Act 2002. The Guidelines provide the overall strategic context for the Development Plans for the local authorities in the region, and also provide a framework for future investment in infrastructure including transport. The Greater Dublin Area (GDA) consists of Dublin City and the counties of Dun Laoghaire-Rathdown, Wicklow, Kildare and Fingal ("the metropolitan area") and, in addition, the counties of Meath, Wicklow and Kildare ("the hinterland"). The intention is that the planning authorities take into account the policies in the GDRPG when drawing up their own plans; since the plans go through a period of scrutiny by public and central government before they are adopted, it is possible for national government in particular to require changes to a plan so that it better reflects both national and regional guidance. Although guidance, the GDRPG has legal status since it is required to be produced under the law. However, it is in itself not a law that must be followed <i>to the letter</i>; it is rather guidance that can be interpreted.</p>		
Main objectives and reasons for implementation: <p>The Guidelines propose that the strategy will follow a development path that will:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidate development and increase overall densities of development which will lead to a more compact urban form, relative to the size of the population; and • Facilitate the provision and use of a considerably enhanced public transport system. <p>The reason for this is to combat the major congestion problems that Dublin suffers, and also to create a more sustainable city to contribute to Ireland's CO2 reduction targets within the EU as a whole.</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
Influenced by main policies: see additional comments		
Effectiveness: <p>A qualitative review of one Development Plan in the Greater Dublin area shows that there has been considerable interpretation of the GDRPG by the authors of the plan; its intent in terms of sustainable transport and the location of development is significantly watered down. No systematic review of the effectiveness of the GDRPG has been carried out.</p>		
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan • Regional Planning Guidelines – Greater Dublin Area 		

Additional comments:

The various documents that should have influenced the GDRPG are:

- [The National \[Infrastructure\] Development Plan](#) and [National Spatial Strategy](#),
- [Sustainable Development, a Strategy for Ireland](#)
- [National Anti Poverty Strategy](#)
- [Guidelines on Local Agenda 21](#)
- [National Climate Change Strategy](#)
- [The Dublin Transportation Office's regional transport strategy](#)

The regional planning guidelines can be applied very differently by different authorities and as long as they are able to justify how they have applied them to their development plan, this inconsistency in application is entirely lawful.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B3	Regional structure plan for localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) of the Agglomeration of Biel (<i>Regionaler Richtplan verkehrsentensive Vorhaben in der Agglomeration Biel</i>)	
Applied in: Agglomeration of Biel	Country: Switzerland	Produced by: Spatial Planning Association of the Region of Biel
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: regional and local level
<p>Content:</p> <p>In order to fulfil the objective of the cantonal Clean Air Action Plan, the structure plan of the Canton of Berne defines among others a maximum quota of 575,000 car-km per day which are allowed to be generated between 2002 and 2015 from HFS located in the whole Canton. For each of the 3 agglomerations Berne, Thun and Biel the structure plan assigns a "credit of car-km". For the agglomeration of Biel an amount of 45,000 car-km per day within the mentioned time frame is reserved. In the Canton of Berne HFS are defined as buildings, which are generating more than 2000 car-trips per day. Therefore it does not matter if it is a new or an enlargement of an existing building. The cantonal structure plan states furthermore that the defined "credits of car-km" has to be assigned to adequate locations for HFS. They should be placed nearby densely populated areas and areas with a concentrated amount of working places. A good accessibility with car and public transport is another precondition to take into consideration.</p> <p>On the base of the mentioned preconditions by the cantonal structure plan the municipalities enclosed in the agglomeration of Biel elaborated a so-called regional structure plan for the localisation of HFS. Thereby following working steps have been adopted:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pre-selection of adequate sites for HFS within the agglomeration on the base of spatial planning criteria, • Coordination agreement (2002) between the tackled municipalities and the cantonal departments involved with following stipulations: geographical assignment of HFS - localisations, assignment of the credits of car-km to the single localisations, controlling procedures, legal fixation in the regional structure plan within 2 years, adjustment of the structure plan on parking of the city of Biel. • Development of a regional structure plan for the localisation of HFS in the agglomeration, which is legally binding for the municipalities of the whole agglomeration, following the requirements of the building law of the Canton of Berne. 		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Clean Air Action Plan of the Canton of Berne states that the defined objectives for air and climate protection can (only) be achieved, if the traffic volumes within the canton derived from individual motorized transport between 2000 and 2015 are not augmenting more than 8 % or 1,3 Mio. of car-km per day. Fixed in the cantonal structure plan, 4,5 % (725,000 car-km per day) of the volume is allocated in general for the development of the municipalities. 3.5 % (575,000 car-km per day) are dedicated to the development of HFS within the whole Canton.</p>		
Targeted at: planning authorities (regional and/or local) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Structure plan of the Canton Berne (in German) - Clean Air Action Plan of the Canton Berne (in German) 		

Effectiveness:

The fixation of the localisation of HFS and the procedures in the regional structure plan of the agglomeration and within the coordination agreement was the base of a controlled development of HFS within the tackled area. Since the instrument is in act, totally 5 new HFS have received a building permission. Within the building permit procedure the municipalities have assigned a maximum quota of car-trips to each HFS with the respective controlling procedures to be adopted. The total amount of car-km credits assigned to the agglomeration is depleted nowadays. That means that no additional HFS will receive building permission till 2015.

Information sources:

- [Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Berner Fahrleistungsmodell, Grundlagen und Anwendung, Bern, 2005. \(in German\)](#)
- [Regionalplanungsverband BS Biel-Seeland, Richtplan Verkehrsintensive Vorhaben, VIV, Agglomeration Biel, Biel, 2004. \(in German\)](#)

Additional comments:

none

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

28.11.2008

B4	Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) in the cantonal structure plans (<i>Empfehlung zur Behandlung von verkehrsintensiven Vorhaben in kantonalen Richtplänen</i>)	
Applied in: Swiss Cantons	Country: Switzerland	Produced by: Federal Office for the Environment; Federal Office for Spatial Development
Type of policy: recommendation	In force since: 2006	Level of application: regional level
<p>Content:</p> <p>The recommendations show that sites for big developments for buildings and installations need to be determined in the cantonal structure plans because they have considerable impacts on space and environment due to the traffic they generate. For the determination of suitable sites, the relevant criteria are the normative objectives and principles of spatial planning legislation and the principles of sustainable development. All objectives (economic, social and environmental) have to be taken into account in a balanced manner and carefully coordinated. Locations for traffic-intensive installations (heavily frequented sites) and their potential capacities have to be specified in the cantonal structure plan. The recommendations define as good locations for HFS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locations, which correspond to the requirements of potential investors (good accessibility for clients and huge market potential in the surroundings), • Locations, which after the implementation of an HFS have still enough potential for development, • Locations, which are or can be connected in an excellent way with the existing road network, without creating not resolvable overloads of the street network capacity, • Locations, which are very well accessible by the existing public transport system or where the system can be enhanced in foreseeable time, • Locations, which are or can be made very good accessible with slow modes (by foot, by bike), • Locations, which are located in the surroundings of the potential clients (short distances to main densely populated areas), • Locations, which are situated nearby working areas, leisure sites, etc. and are already good accessible by public transport. <p>For the designation of the potential capacities of a HFS in order to maintain the mentioned objectives the recommendations indicate the parameters to be considered: amount of floor-space and mix of use, amount of car parking for client's employees, amount of car-trips generated by the HFS. The cantons can choose how they define the locations and framework conditions for the use within the cantonal structure plan but it is recommended to fix them geographically.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In 1998 and 1999 the Swiss Federal Council was committed through two motions of representatives of the National Council to solve possible inconsistencies between the Law on Spatial Planning and the Environmental Protection Act with regard of the location of HFS. The established recommendations to the Cantons to designate the location of HFS within the cantonal structure plans were released with the aim to</p> <ul style="list-style-type: none"> • Improve the coordination within the application of spatial planning and environmental law, • Encourage the Cantons to apply the existent spatial planning instruments, • Consider in a consistent and harmonised way all the related public and private interests. <p>With the early determination of the spatial localisation and the potential capacities of HFS in the structure plans of the Cantons a comprehensive and coordinated planning of all the spatial interest shall be achieved. Furthermore the building permit processes and the zone planning activities of the municipalities shall be deliberated from questions of principle with regard the spatial localisation of HFS.</p>		

Spread of the policy:	
Almost all of the 26 Swiss Cantons have included the theme of HFS within their structure plans.	
Consistency of application of the policy:	
The consistency of the application varies between the different structure plans. Only a few of them defined the localisation of HFS geographically (e.g. Canton of Berne), others have only defined criteria which have to be fulfilled for the localisation (e.g. Canton of Zurich, Aargau, Solothurn). Furthermore the definition of HFS with regard of the amount of maximum car-trips that can be generated from HFS varies also between the cantonal structure plans.	
Targeted at:	How binding is the policy?
planning authorities	voluntary
Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) • Environmental Protection Act, 1985 (in German) 	
Effectiveness:	
A monitoring system to analyse the effectiveness of the policy with regard of the localisation of HFS will be implemented by the Federal Office for Spatial Development in the year 2009. At this stage it can't be stated if the inclusion of HFS in the structure plans has had an influence in such a way that HFS are more often localised in brown-field areas or not. For some cantons like Zurich and Berne this tendency is clearly noticed.	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Bundesamt für Umwelt, Bundesamt für Raumentwicklung, Verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan - Empfehlungen zur Standortplanung, Bern 2006. (in German) 	
Additional comments:	
none	
Information provided by:	Date:
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	28.11.2008

B5	Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP)	
Applied in: Lothian region, Scotland	Country: United Kingdom	Produced by: Committee of planning authorities - local municipalities - approved by Scottish Government
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: regional and local level
<p>Content:</p> <p>The ELSP contains a number of policies which guide both the development of local land use plans in the four municipalities that make up the ELSP area, but which also guide decisions on building permission for individual large developments. The ELSP contains a large number of strategic objectives and policies that support framework conditions for MM. For example, one of its strategic aims is to integrate land use and transport, through objectives such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locating new development so as to reduce the need to travel, particularly by private car; • Reducing commuting to Edinburgh from the landward Council areas; • Maximising accessibility for all in the community by foot, cycle and public transport; • Ensuring that, where possible, brownfield land is developed in preference to greenfield land; • Increasing access to employment opportunities through a more balanced distribution of employment land, giving preference to locations for new development with easy access by foot, cycle and public transport; • Increasing access to housing by enabling local plans, where appropriate, to require the provision of affordable housing; • Increasing access to shopping and leisure facilities by giving preference to locations for new development with easy access by foot, cycle and public transport; • Identify strategic employment locations which are, or can be made, highly accessible by foot, cycle and public transport. 		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Objectives are listed above. Reasons for implementation are to reduce use of private car for congestion reduction and environmental reasons; and to ensure that people can access new development regardless of whether they have a car or not. There is a desire to reduce urban sprawl and to protect Green Belts.</p>		
Targeted at: planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPP17, the Scottish version of PPG13 		
<p>Effectiveness:</p> <p>There is no formal monitoring of the plan. However there is little doubt that it has led to a concentration of high trip generating development and housing in areas that might have been left un-developed under other structure plan scenarios - for example, the old Docklands to the north of Edinburgh city centre.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Edinburgh and the Lothians Structure Plan (ELSP) 		

Additional comments:

As with all UK planning policy, the plan is not absolutely binding - if a case can be made for ignoring or selectively applying policies within the plan, then this is permissible. So it is between mandatory and voluntary.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

29.01.09

B6	South Dublin Development Plan	
Applied in: South Dublin	Country: Ireland	Produced by: South Dublin County Council (SDCC)
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>The South Dublin County Council Development Plan (SDCCDP) sets out a strategy for development in the County. It then sets out a large number of policies related to that strategy which, if interpreted correctly, will help it to achieve its objective of a better quality of life for its population through encouraging economic growth whilst minimising environmental degradation. These policies cover areas such as housing, employment, environment, urban design, infrastructure and transport. In addition the plan shows which types of development will or may be permitted in which areas of the County, and sets out standards for car parking provision in new developments. It is not stated whether these are set as maxima, minima or guidelines, but it is clearly stated that they could be reduced in areas of higher public transport accessibility and in town and district centres, although at times subject to a payment in lieu of on-site parking by the developer to the council for the provision of parking elsewhere. Development is largely focused on existing areas, so there is a presumption against additional urban sprawl.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Development plans are a means of using the land use planning system to meet the general objective of sustainable development, as required in the Planning and Development Acts 2000 and 2002. They are the principal means of governing the (re-)development of land in Ireland. The key objectives of the SDCCDP appear to be economic development, coupled with environmental protection. However, there is an important chapter on urban design which emphasises the need to move away from Dublin's traditional low-density sprawling and car based suburbs, to development that is denser, has a greater mix of uses, encourages short trips on foot and so reduces the need to travel by car. In addition, it is one of the aims of the plan overall to "as far as practicable" reduce the need to travel by car, and there is a range of policies related to linking development to new/improved public transport, cycling and walking infrastructure. Policy H2, for example, seeks higher residential densities close to public transport nodes and town and district centres.</p>		
Targeted at: developers (public or private)	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dublin Strategic Planning Guidelines 2000-2016 • Dublin Regional Planning Guidelines 2004-2016 • Dublin Transportation Office regional transport strategy 2000-2016 • National policies and guidelines as listed in the case on Irish development plans in general 		
<p>Effectiveness:</p> <p>The first monitoring report on the implementation of the plan and its effect in achieving its objectives was submitted in 2006. It showed that some progress had been made in accordance with policy H2 and urban design objectives in increasing urban densities, especially in town and district centres. It also showed that transport infrastructure such as park and rides and Quality Bus Corridors was being planned and delivered alongside new transport. However, the scale of this type of development was relatively small alongside more traditional lower density edge of town development. The progress report does not mention the density of employment development nor its location in relation to transport nodes and corridors.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan 		

Additional comments:

The Irish planning system is permissive and so individual development applications can be assessed “on their merits” and if there are good local and/or specific reasons for over-riding or interpreting only very loosely any policies, then this is permitted and development can still go ahead.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B7	Regional Land Use Plan (<i>Regionalplan</i>)	
Applied in: Germany	Country: Germany	Produced by: Regional planning communities
Type of policy: plan	In force since: not in force yet	Level of application: regional levels
<p>Content:</p> <p>The Regional Land Use Plan is a quite new instrument and was generally introduced or allowed on national level in 1998 within the Federal Spatial Planning act (<i>Raumordnungsgesetz: ROG</i>). It is handled as a subsection of regional spatial planning which is the responsibility of the 16 German federal states (§9 <i>ROG: Regionalpläne</i>).</p> <p>If there are several (highly) functional connected cities within a region and if they are organised in regional planning communities (<i>regionale Planungsgemeinschaften</i>) these organisations can take over parts of the responsibilities of regional planning from the state and incorporate the common local land use plans (<i>gemeinsamer Flächennutzungsplan</i>) into it. The common local land use plan is an instrument of the national building code (<i>Baugesetzbuch: BauGB</i>) (§204 <i>BauGB: gemeinsamer Flächennutzungsplan</i>).</p> <p>The regional land use plan is not a widely used planning instrument and today only two such plans are under development. One is developed for the central Ruhr Area and one for the region Frankfurt; both did not come into force yet (December 2008).</p> <p>In the central Ruhr Area (<i>Städteregion Ruhr 2030</i>) there are 6 municipalities which develop such a commonly agreed regional land use plan for their territories – they belong to 3 different administrative districts (<i>Regierungsbezirk</i>) which means that at present there are 3 different regional plans. They hope to join forces for a better guided land use planning and development in their area. The municipalities take over the regional planning duties for spatial planning and replace in the same step the 'normal' 6 local land use plans (<i>Flächennutzungsplan</i>), which are set up for the administrative area of each municipality. Altogether the regional land use plan will be binding for the administration of the municipalities and will include ~680 km² and 1.8 Mio inhabitants. The plan is supposed to come into force in 2009.</p> <p>For the Frankfurt region (<i>Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main</i>) the regional land use plan will be developed for all 75 municipalities within the region (~2,500 km², more than 2 Mio. inhabitants). Here the organisation works together with the 'Regierungspräsidium Darmstadt'. This plan is supposed come into force in 2009.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The aim is to develop a joint regional land use plan (<i>Regionaler Flächennutzungsplan</i>) which integrates contents from state and from municipal responsibility in one plan. Therefore it replaces the local land use plans. But there is a different in detail of the map scales (local land use plan 1:10,000 – regional land use plan 1:50,000). Those contents which are relevant for the regional planning level are taken over into the (upper level) regional plans.</p> <p>The regional land use plans are expected to coordinate the somehow missing regional context for the land use planning on municipal level. They will integrate some transport planning aspects as well – especially the bigger transport network plans (road / rail).</p> <p>Integration of land use and transport planning takes place but is not the main aim of this instrument. The main advantage is a common understanding and agreement about the future development of the region. This instrument should minimise the competition between the cities and allow a guided development for the whole region.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>This is not a very widely used instrument and currently there are two such plans which are not finally developed and not have come into force yet.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>see above</p>		

Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)
Influenced by main policies: Strengthening regional planning in order to reflect existing regional interdependencies and functional connections between the municipalities.	
Effectiveness: Until now no such plan has come into force. Therefore it is not possible to give any statement on how effective regional land use plans may be.	
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Städteregion Ruhr 2030 (in German) • Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main (in German) 	
Additional comments: Binding level of policy: Once set up, the regional land use plan is binding for the municipal authorities (like the existing “normal” local land use plans). Setting up such plan is voluntary, the municipalities decide, if they want to join forces and set up a regional land use plan within a regional planning community or if they keep the status quo and produce single “normal” local land use plan on their own.	
Information provided by: ILS, Dortmund, Germany	Date: 03.12.2008

B8	Land Use Development Plan	
Applied in: all parts of Ireland	Country: Ireland	Produced by: Planning authorities, Country Councils
Type of policy: plan	In force since: required since 2000, renewed every 5 year	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>Land use development plans set out the policies for new development in a given area and zoning plans to show where there will be a presumption in favour of certain types of development. Development plans must contain objectives related to the zoning of land; the provision of infrastructure, including transport infrastructure; the protection of the environment and the built heritage; the integration of planning with the needs and characteristics of the community; the protection of landscape and views; and the provision of leisure and other amenities. They have to take into account national policy and guidance when they are drawn up, which can include specific requirements with regard to transport.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Development plans are a means of using the land use planning system to meet the general objective of sustainable development, as required in the Planning and Development Acts 2000 and 2002. They are the principal means of governing the (re-)development of land in Ireland.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Every planning authority must have one.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Every planning authority has to have a development plan. Every development plan will not seek to integrate sustainable transport and/or MM with land use planning; however, some do, particularly those in large urban areas where there is regional planning guidance in place (e.g. Cork, Dublin).</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? voluntary	
<p>Influenced by main policies:</p> <p>- see additional comments</p>		
<p>Effectiveness:</p> <p>Every two years planning authorities must produce a report to their politicians on progress on implementing the plan. However, there is no overall analysis of these progress reports that is publicly available.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan • South Dublin Development Plan Progress Report 2004-2006 		

Additional comments:

There is provision in the law for Development Plans to have sub-area local plans within them in areas of significant development scale or pressure. The various documents that should be taken into account when putting together a Development Plan include:

- [The National \(Infrastructure\) Development Plan](#) and [National Spatial Strategy](#).
- Regional Planning Guidance, where this exists (main urban areas only)
- [Sustainable Development, a Strategy for Ireland](#)
- [National Anti Poverty Strategy](#)
- [Guidelines on Local Agenda 21](#)
- [National Climate Change Strategy](#)

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B9	Cantonal Structure Plan (<i>Kantonaler Richtplan</i>)	
Applied in: all Swiss Cantons	Country: Switzerland	Produced by: Spatial Planning Department of the Cantons
Type of policy: plan	In force since: 1979	Level of application: regional level
<p>Content:</p> <p>According to the federal Law on Spatial Planning (<i>Bundesgesetz über die Raumplanung</i>), the cantons have to draw up a so-called structure plan, which is subject to approval by the Federal Council. As pre-requisite the Cantons define first how they envisage spatial development in their area. This in form of guidelines of the spatial development according to the federal objectives and spatial planning principles. The guidelines include among others the desired urban and transportation development in a time-frame of 10 years. The structure plan itself, which is composed by text and maps, is in a way the operational instrument, which defines how and with which measures the desired spatial development will be achieved. Normally the structure plan consists of several parts: the urban and landscape development plan and the transport plan are always part of it. With regard of transport the structure plan has to describe (by text and with maps) among others the street and railway network of overriding importance and the existing public transport offer within the area. Among others it has also to define the principles of accessibility with public transport (density of network and stops, frequencies) of urban areas in general and concrete developments in detail.</p> <p>The cantonal structure plan also contains instructions on how to proceed: for example, it may be specified how communes should proceed when designating a building zone in accordance with the requirements of federal law, where and when adjustments of the size of building zones are necessary. The cantonal structure plan is therefore not an outline of a “desirable final state” of the cantonal territory, but a process plan for co-ordinating and steering the next stages of spatial development already underway. The map therefore does not constitute the main instrument of the structure plan, but serves to clarify and define the content of the structure plan. The structure plan are constantly adjusted in line with developments (“updated”) and revised at least every 10 years.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The structure plan is the one of the planning instruments which helps to achieve the aim of spatial development stated in the Law on Spatial Planning, which is in force since 1979.</p> <p>Its <i>primary aim</i> is the <i>economical use of the limited land area</i>. The importance of this aim can be understood better if one considers that only 30 percent of the small country area (42,000 km²) is suitable for intensive use by people.</p> <p>The <i>second aim</i> of Swiss spatial planning is the <i>co-ordination of all activities with spatial impact</i> carried out by the federal, cantonal and communal authorities. All activities have spatial impact if they change land use or settlement of the country or are intended to maintain these. The “appropriate land use” and “ordered settlement” laid down in the Federal Constitution requires such co-ordination.</p> <p>The <i>third aim</i> demand that the activities of the authorities which have spatial impact be orientated towards a desired spatial development. The spatial planning concept which this requires is laid down at federal level in the “Swiss Planning Policy Guidelines” with the related implementation programme and at cantonal level in the corresponding “Spatial Development Guidelines” and structure plans. An important element of planning policy expressed there is the orientation “<i>towards decentralised concentration</i>”, i.e. a network of compact settlement areas of different sizes. At federal level this is described as an “interlinked system of towns and rural areas”.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>All 26 Cantons have structure plans, where the desired urban and transport development and the measures to achieve has to be stated.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The need of integration and coordination of land-use and transport planning is a condition and the way how it is done has to be showed in every structure plan. But how strong this is applied and leads for example to a development of new areas along the existing public transport areas differs from Canton to Canton.</p>		

Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? mandatory
Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) 	
Effectiveness:	
<p>So far no monitoring system exists on national level which could tell, how far the stated integration between urban and transport development within the structure plans of the cantons is effective in terms of sustainable urban development. In general Cantons with high concentrations of inhabitants and working places (like Berne, Basel, Geneva or Zurich) apply the integration much stronger than other Cantons. A very advanced canton is Berne, which has defined within the structure plan so-called "concentrated development areas of cantonal importance" along the axes of regional S-Bahn - system. The structure plan of the Canton of Zurich defines "that central areas of urban development as well as important sites for leisure have to be provided with attractive connections into the public transport network." With regard to the regional S-Bahn – system the structure plan states that "the accessibility of development areas that lie further than 400m from an S-Bahn stop must be guaranteed by additional bus and tram services". Furthermore it is written that "public transport stops have to be reachable in a good way by foot or by bike."</p>	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) • Structure plan of the Canton Berne (in German) • Structure plan of the Canton of Zurich (in German) 	
Additional comments:	
none	
Information provided by: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 28.11.2008

B10	Cooperation between spatial planning and transport planning offices within the administration of the Canton of Aargovia	
Applied in: Administration of Aargovia	Country: Switzerland	Carried out by: Department for construction, transport and environment of the Canton of Aargovia
<p>Content:</p> <p>9 offices compose the Department for construction, transport and environment of the Canton of Aargovia. Thereby the offices for transport planning and spatial planning are included. Since 1997 the co-operation between the offices is standardised through a model called "<i>Verwaltungsinterne Koordination (VIK)</i>", which means "coordination within the administration". For every issue which tackles different offices, like for example the approval of local land use plans, the approval of amendments of the cantonal structure plan or also the elaboration of plans and projects in transport and land use planning of cantonal importance the VIK procedure comes to act. Taken the example of the approval of the communal land use plans the spatial planning office has the leading role. The office checks first the land use plan under the aspect of the requirements of spatial planning defined in the cantonal structure plan and the Law on Planning and Construction of the Canton. Then it submits the land use plan to the transport office. The transport office checks the plan under the point of view of the transport requirements defined also by the structure plan and the Cantonal transport plan. Sometimes other offices have to be involved like the office for environment. All the statements and requirements for amendments are included by the leading office in a document destined to the tackled municipality. The check made by involved offices has to be done within one month. Then as a final step the representatives of tackled offices have a meeting. If there are existing diversities in the comments of the single offices they have to be solved during the meeting.</p> <p>To further assure that the coordination of the different requirements of land use, transport and environmental planning is taking place, the Canton has defined since 2006 a new working position. The assigned expert has to coordinate all relevant aspects of integration of transport and land use planning projects where the Canton has to play a role. The work profile defines that the coordination between the two offices has to be assured in an early stage.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The VIK procedure and also the new work place was installed to assure that all requirements of transport and land use planning are considered in a early stage within the fields of work of the administration.</p>		
<p>Breadth/depth of integration:</p> <p>The installed standardised procedure of co-ordination between the land use planning and transport planning office tackles all projects within the Department where an integration of land use and transport planning is needed.</p>		
<p>Consistency of functional integration:</p> <p>The procedure is strongly applied as described in the section "content".</p>		
<p>Other policies from other levels of government that influenced setting up of functional integration (if any):</p> <p>none</p>		
<p>Effectiveness:</p> <p>see information in the former sections</p>		
<p>Information sources:</p> <p>Personal information from employees of the Department</p>		
<p>Additional comments:</p> <p>none</p>		
<p>Information provided by:</p> <p>synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland</p>		<p>Date:</p> <p>28.11.2008</p>

B11	Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland	
Applied in: Southeast Scotland/Edinburgh region	Country: United Kingdom	Carried out by: local authorities
Content: The Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP), the current regional plan for the Edinburgh region, was put together by planners and transport planners working together, and a land-use transport interaction model (LUTI) was used to model the effects of various land use scenarios on transport, and vice versa. This led to decisions about the location of new development in order to reduce its impacts on the road network and to support the use of public transport for trips to work and shopping, and from new housing. The new City Region (structure) plan (currently under development to replace the ELSP) is being developed by a team located in the same office as the regional transport body, SESTRAN. The purpose of this is to increase the transport input to the City Region plan - although the areas covered by it and by SESTRAN are different!		
Main objectives and reasons for implementation: The structure plan procedure and the co-location of the organisations was an attempt to ensure that all requirements of transport and land use planning at the regional level are considered together, rather than land-use decisions being made and transport having to adapt to those.		
Breadth/depth of integration: This affected the structure (regional) plan and can be seen in the way it concentrates main employment centres in areas that are capable of being (relatively) well-served by public transport; its effect on the new regional (City Region) plan is unknown as the collocation of the two organisations is a new thing.		
Consistency of functional integration: unknown		
Other policies from other levels of government that influenced setting up of functional integration (if any): <ul style="list-style-type: none"> • SPP17, the Scottish version of PPG13 		
Effectiveness: The co-working has had some influence on the shape of the Edinburgh and Lothian Structure plan - in particular, how major development areas are identified in relation to transport infrastructure.		
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Edinburgh and Lothians Structure Plan 		
Additional comments: none		
Information provided by: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom		Date: 29.01.2009

Annex II: Integration of Mobility Management at new developments

The following case studies provide examples of existing policies which encourage the integration of Mobility Management at new developments during the planning and/or building permission process.

Nr.	Name	Applied in	Country
C1	Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process	Canton of Aargovia	Switzerland
C2	Lloyd District Partnership Plan	Portland	USA
C3	MAXIMA (free bus service to shopping centre)	Vilnius	Lithuania
C4	Business Park Goudse Port	Gouda	Netherlands
C5	Technology Park “Phönix West”	Dortmund	Germany
C6	Urban Development of Aspern Seestadt	Vienna	Austria
C7	Parking regulation of the municipality of Cham	Cham	Switzerland
C8	Planning Policy Guidance 13 (PPG13), S106 planning obligations and planning conditions	England	UK
C9	Addenbrookes Hospital	Cambridge	UK
C10	Car Free Housing	Hamburg	Germany
C11	Gartenstadt Siedlung Weißenburg (Car-free housing project)	Münster	Germany
C12	Access Contingent Model	Zürich	Switzerland
C13	Sihlcity, multifunctional development	Zürich	Switzerland
C14	Environmental Management Act	Netherlands	Netherlands
C15	De Telegraaf newspapers	Amsterdam	Netherlands
C16	Environmental Impact Assessment Procedure	Switzerland	Switzerland
C17	Traffic Impact Assessment Study	Spain	Spain
C18	Environmental Quality Standards in the Environmental Code	Sweden	Sweden
C19	The “City entrance” project	Malmö	Sweden
C20	Maximum parking standards	England	UK
C21	Cork City Development Plan Section 49 Policy T12	Cork City	Ireland
C22	Swiss Normative on Parking Standards	Switzerland	Switzerland
C23	Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan	Maribor	Slovenia
C24	Parking regulation of the City of Krakow	Krakow	Poland
C25	Parking Regulations and Parking Pay-Off in North Rhine - Westphalia	North Rhine - Westphalia	Germany
C26	Gelre Hospitals	Apeldoorn, Zutphen	Netherlands
C27	Spatial Development Plan (SDP) and Local Spatial Development Plan (LSDP)	Krakow	Poland
C28	Irvine Spectrum Business Park Development Trip Reduction Program	Irvine	USA

C1	Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process	
Applied in: Administration of the Canton of Aargovia	Country: Switzerland	Produced by: Department for Transport of the Canton of Aargovia
Type of policy: procedure	In force since: 2008	Level of application: Regional level
<p>Content:</p> <p>The Department for Transport of the Canton of Aargovia is involved in the building permit procedures of requests which have to pass the evaluation also on the Cantonal level. Therefore the related body within the cantonal administration includes the Department for Transport in order to check if a request of a building permission fulfils transport related issues defined by the cantonal structure plan and the law of planning and construction of the canton of Aargovia.</p> <p>The Department for Transport is very active in the field of Mobility Management. It forms part of the official transport strategy of the canton. Since 2008 the Department has installed a Mobility Management platform called <i>aargaumobil</i>, which is carried on the base of a mandate by two Mobility Management experts on the one hand and by persons from the cantonal administration on the other. The duties of <i>aargaumobil</i> include consulting activities in the field of Mobility Management towards municipalities and private companies. A special issue of <i>aargaumobil</i> is also to include as much as possible recommendations on MM to developers which are planning to construct new buildings.</p> <p>This fact has lead to the consequence that all the requests for building permission which have to be controlled by the Department for Transport and have a request of more than 60 parking spaces, will also be checked by <i>aargaumobil</i>. In those situations where it makes sense, recommendations (and sometimes) obligations to include Mobility Management are given.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The reason for the implementation of this procedure was to assure from the early beginning the inclusion of Mobility Management in the building permit process, sometimes in terms of advices and sometimes in terms of request.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The procedure is applied only in the Department of Transport of the Canton.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Every request for building permission of a development with more than 60 parking spaces is judged also under the perspective of site bases Mobility Management.</p>		
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>voluntary</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Every kind of development of which the request of building permission has to be checked by the Department for Transport of the Canton of Aargovia.</p>		
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>building permission process</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <p>Transport Strategy of the Canton of Aargovia, 2006 (in German)</p>	
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Since the implementation of the procedure (early 2008) recommendations on Mobility Management have been included in 10 requests for building permission which had to be checked by the Department.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobility Management Platform <i>aargaumobil</i> (in German) 		

Additional comments:

none

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

19.12.2008

C2	Lloyd District Partnership Plan	
Applied in: city of Portland	Country: United States	Name of the developer: Association of landowners within the Lloyd District
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 1994
<p>Description of the development:</p> <p>The Lloyd District is located just east of Portland's Central Business District in the heart of the city. The area comprises 275 acres and currently employs just over 21,000 employees (2005). Approximately 650 business and 1,000 residential units are located within the Lloyd District boundaries. Up until 1990, the construction of parking wasn't subject to any regulation. Commercial real-estate development space was bountiful and parking was free of charge for car users within the district. In addition the area was not well served by public transport which led to a mode-split of less than 10 % in favour of public transport. The forecasts on employment growth undertaken in the mid-1990's predicted a doubling of growth in the coming years and, consequently, a severe increase in the levels of traffic congestion. This led to the conviction that the district's mobility patterns should have to be more effectively managed. In 1994 the <i>Lloyd District Partnership Plan</i> with the city of Portland, the landowners and the TriMet (regional public transport company) was established with the following main goals: Enhance the Lloyd District commuters' mode-split share of public transport users from 10 % (1994) to 42 % (2015). Reduce the Lloyd District commuters' mode-split share of drive-alone car users from 72% (1994) to 33% (2005).</p> <div data-bbox="1002 629 1385 1106" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1002 1111 1177 1133">Source: Lloyd TMA</p>		
Type of applied process: <ul style="list-style-type: none"> • 	Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • City of Portland • TriMet (regional public transport company) 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>ECO (employee commute option) Rule of the State of Oregon (since 1995): Requires that all employers in the Portland metropolitan region with 50 or more employees to implement programs to reduce employee drive alone trips. The program requires that each business in the region develop a trip reduction plan, receive State approval of the plan and measure and report progress toward achievement of that plan.</p>		
<p>Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:</p> <p>The Lloyd District Partnership Plan is a programme with several measures. Among others the key points of the plan (committed by the 3 partners) where: Improved public transport service to the area, improved access and amenities for biking and walking, maximum parking ratios for new office and retail development, managing and limiting the supply of parking spaces on large surface parking lots, agreement by the private sector to support and implement employee public transport subsidy programs, establishment of a private sector funding program through formation of a Business Improvement District (BID), creation of the Lloyd Transport Management Association (LTMA) that acts as a forum and catalyst to implement the plan, sharing of parking meter revenues through the LTMA to support transportation and parking services within the Lloyd District, development of a plan for installing parking controls and parking meters in the district to eliminate free and off-street commuter parking spaces. Infrastructure measures are financed by the State of Oregon in the framework of the Business Energy Tax Credits (BETC) (targeted to businesses investing in sustainable mobility solutions).</p>		

Knowledge of the end-user:

New businesses which are settling down in the Lloyd District Area can become member of the LTMA without paying any membership fee. In 2007 the LTMA has 71 member businesses representing approximately 9'000 employees.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Public Transport Store	employees, clients, visitors	in act	TriMet, LTMA	LTMA
PASSport (discounted annual public transport pass)	employees in Lloyd District	in act	TriMet	LTMA
bicycle racks and storage lockers	employees in Lloyd District	in act	BETC (State of Oregon)	LTMA
reserved on-street parking for carpooling	employees in Lloyd District	in act	city of Portland	LTMA
emergency ride-home service	employees in Lloyd District	in act	TriMet	TriMet
awareness rising activities	employees in Lloyd District	in act	LTMA	LTMA
marketing activities	in- and outside Lloyd District	in act	LTMA	LTMA

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The LTMA maintains a program staff of 3 persons. There are 5 standing committees (with representatives of the companies located in the district) at work on projects and programs. All serve under the oversight of the Board of Directors. The annual budget for covering the costs of operation (not infrastructure investments) is around \$ 250,000. The funding is received from BID (tax rate on the value of every commercial building), parking meter revenues (51 % of the whole district amount), commissions (3 % on the sale of transport tickets in the transportation store located in the district) and grants from the regional government.

(Envisaged) effects:

- Transport: drive alone trips: 60 % (1997) to 42 % (2007); public transport trips: 21 % (1997) to 38 % (2007)
- 1,902 t of CO₂ saved (in 2006)
- 210,000 gallons of gasoline saved (in 2006), resulting in annual savings of approx. \$ 627,000

Information sources:

- [Website Lloyd TMA](#)

Additional comments:


none

Information provided by:

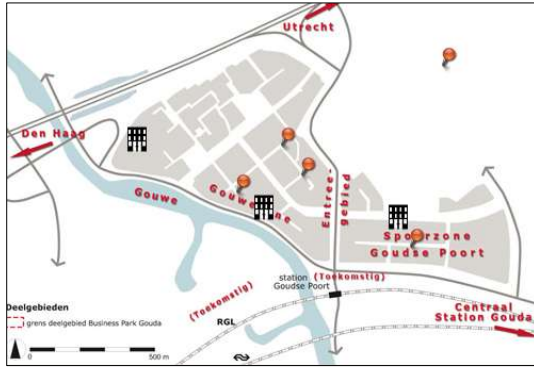
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:


16.10.2008

C3	MAXIMA (free bus service to shopping centre)	
Applied in: Cities of Vilnius	Country: Lithuania	Name of the developer: UAB MAXIMA LT
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 2000
<p>Description of the development:</p> <p>MAXIMA is a shopping centre, situated in the suburbs of Vilnius. It is still in the boundaries of Vilnius City Municipality, but the distance from MAXIMA to the nearest resident area is around 5 km, to city centre around 10 km. MAXIMA is one of the biggest supermarkets in Lithuania, selling all kinds of manufactured goods, there are some restaurants, bank offices and drugstores located in the same building too.</p> <p>MAXIMA can be reached only by private car using the motorway A1 Vilnius – Kaunas. That’s why the owners decided to have free bus from Vilnius to the shopping centre. Parking spaces had to be designed according to the Building Technical Regulation (BTR), which defines that one parking space has to be built for each 20 m² of the shopping centre hall area. There is no information if more parking spaces than required were built. According to BTR, 90 % of parking spaces were dedicated for visitors.</p>		 <p>Source: Maxima</p>
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detailed Site Development Plan • building permission process • technical project 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • city of Vilnius • Urban Development Department of the city of Vilnius
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>The developer took the decision to implement one of the Mobility Management measures in his initiative.</p>		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>Building of new site was object for negotiations, but more information about agreement between developer and municipality isn’t available. Planning conditions were prepared according to BTR valid at that time, which means that minimum of parking spaces, connection to motorway, basic requirements for engineering infrastructure and environment protection were set in this document. As far as it is known, there were no special requirements related to MM from the public authorities.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>No information available</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <p>No information available</p>		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
free bus service	employees and clients	in act	UAB MAXIMA LT	UAB MAXIMA LT
bus information in the Website (time schedules, routes)	clients	in act	UAB MAXIMA LT	UAB MAXIMA LT
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
No information available				
(Envisaged) effects:				
Social: Owners decided to run the bus first of all for the better comfort of the employees; positive feedback from the employees				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • MAXIMA Website (in Lithuanian) • MAXIMA's representative for press • Municipal enterprise „Vilniaus planas“ 				
Additional comments:				
•				
Information provided by:			Date:	
Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania			01.12.2008	

C4		Business Park Goudse Poort	
Applied in: city of Gouda	Country: Netherlands	Name of the developer: Municipality of Gouda	
Status of the development: building permission obtained	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: 2008 – 2016	
<p>Description of the development:</p> <p>Goudse Poort is located at the edge of the town of Gouda, close to the A12 and A20 motorways and within one hour travel distance from Rotterdam, Eindhoven or Arnhem. It is a long, narrow piece of land, about 2.5-3 km away from the railway station, which is served by 4 intercity and two local trains per hour. The business park is currently a mixture of manufacturing/warehousing and office functions, with 6,000 people working there. The aspiration of the municipality is to turn it into a modern business park, with only office functions, by 2015, and to double the number of staff. This strategy obviously depends on the existing non-office functions gradually moving away from Goudse Poort.</p>		 <p>Source: www.goudsepoort.nl</p>	
<p>The restructuring of the 160 acres area will result in ca. 120,000 m² of new office spaces; ca. 50,000 m² of retail businesses and an increase of employees: from 6,000 workers now to 12,000 workers in the future.</p>			
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • building permission process • “park management” 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Gouda • Province of South Holland 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>There are no particular policies at work here but a general desire to capitalise on Goudse Poort's excellent accessibility and to increase the number of jobs on the site. The local plan for the area was changed to limit parking for new businesses to 1 space per 50 m² and to include this as a condition of building permission. The Province of South Holland is also keen to promote sustainable transport for congestion reduction reasons.</p>			
<p>Content of the negotiation and influence in establishing Mobility Management measures:</p> <p>The majority of the developers and owners of the buildings and land at Goudse Poort negotiated an agreement about the pattern of its future development. This included agreement on the concept of central parking (a smaller number of spaces, centrally located rather than dedicated spaces for each building), and the inclusion of transport within “park management”, the service fee that landowners and occupiers pay for centrally-provided services at Goudse Poort. Normally park management covers only items such as the maintenance of common areas, but in the case of Goudse Poort, it includes transport. Further to this, employers pay for their employees to use the Goudse Shuttle, a regular bus service that links the business park to the main intercity station in central Gouda.</p>			
<p>Knowledge of the end-user:</p> <p>The Detailed Site Development Plan (<i>bestemmingsplan for Goudse Poort</i>), including commitments on parking standards, was developed in collaboration with major landowners at Goudse Poort and secured through a negotiated agreement. Knowledge by the municipality of the end-users' requirements is therefore high.</p>			

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Goudse Poort Express – shuttle bus links business park to main railway station	employees and visitors	in act	until 2007 by OPTIMUM2 project; thereafter by province and some employer contribution	park management association with province of South Holland
Mobility Card – various mobility services available on one card	employees	in act (for Goudse Poort Express only) until 1.1.2009	until 2007 by OPTIMUM2 project; thereafter by province and some employer contribution	as above, with consultancy support. Plan to put more mobility services on one card will not now go ahead.
cycle facilities to link site to rest of town	employees	in planning	Municipality	Municipality
public transport bicycle	employees	in act	Province, rail operator	Park manager for publicity; rail operator for bikes
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
This is now carried out largely by the park manager's office although prior to 2007 the Province of South Holland played a bigger role due to the subsidy and consultancy support available through the OPTIMUM2 project.				
(Envisaged) effects:				
no information available				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Goudse Poort website (in Dutch) • OPTIMUM2 cookbook 				
Additional comments:				
The Goudse Poort website states (Jan 2009) that due to the economic downturn the agreement between site owners/developers and the municipality and province regarding the future development of Goudse Poort has been abandoned.				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.01.2009	

C5		Technology Park “Phönix-West”	
Applied in: city of Dortmund	Country: Germany	Name of the developer: general: state owned development agency LEG in cooperation with city of Dortmund, single projects: different developers	
Status of the development: development in construction	Type of developer: private and public	(Expected Date) where development gets in use: some buildings are already in use, main area is planned to be developed until 2015	
<p>Description of the development:</p> <p>The site is located within the city area of Dortmund, about 5km to the south of the city centre. It is a brown field area with 150 years of steel production history, the first blast furnace came into use in 1852. The former industrial site is divided into two re-development areas (Phoenix-West closed down in 1998; and Phoenix-East closed down in 2001). They are located in close vicinity to the district centre of Hörde. The whole area of Phoenix-West has about 110ha. Thereof, 40 ha are reserved for commercial uses. The detailed site development plan (<i>Bebauungsplan</i>) identifies most of it as an area of the special use (<i>Sondergebiet</i>) ‘technology park’. It will be developed as a business park. Therefore no housing is permitted (mainly due to potential limit exceeding noise exposure). On this special use area the land use is mainly restricted to ‘future’ technology industries, laboratories, offices and start-ups. The area is designed for attracting branches like micro system and nano technologies, production engineering, software development and other IT-industries and corresponding services. Furthermore there will be some smaller service, shopping and leisure / cultural facilities. Some former industrial buildings are listed (heritage-protected) and will be redecorated.</p>			
			
		<p>Source: PhoenixDortmund</p>	
Type of applied process: building permission process	Main public authorities involved in the process:		
	<ul style="list-style-type: none"> • City of Dortmund, Department for business development • City of Dortmund, Department for town planning and architectural control • City of Dortmund, Department for Transport 		
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:			
<ul style="list-style-type: none"> • Local Parking Charter (in German) • Detailed site development plan: <i>Bebauungsplan Hö-253</i> (not yet published or online available; draft version locally available) • Bauordnung NRW (in German) • Mobility concept & guidance for developers for Phoenix-West (<i>Mobilitätshandbuch Zukunftsstandort PHOENIX West</i>, editor: LEG Stadtentwicklung GmbH & Co.KG /Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt; 1. edition, Dortmund, June 2008) 			
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:			
<p>Quite restrictive parking regulations within detailed site development plan, only a low number of on-street parking is planned. An indirect restriction of surface parking exists: due to regulations like building density or building lines only few ground level parking spaces can be build on the parcel itself. Alternatives are underground or multi-storey parking, but these would be expensive solutions. Offered alternatives within the city's mobility concept: the developers can (partially) pay-off parking spaces that cannot be built (then the public authority will built public parking garages) and/or they can set up a mobility concept for their business and implement MM measures. In this case, the need for parking will be reduced and</p>			

therefore the public authority will suspend the duty.

Knowledge of the end-user:

The detailed site development plan and the mobility guidebook were produced without knowing the developers of the single parcels and buildings. The developer may not even be the user of the building. In consequence, the activities are seen sceptical by the developers yet known and the department of business development of the City of Dortmund.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
new bus lines	employees, clients,	planned	public transport company, city of Dortmund	public transport company
suspend duty to construct parking spaces in case of MM concept	developers	option for developers in negotiation process	City of Dortmund (consulting)	City of Dortmund
pre-defined measure: high quality bicycle parking to reduce number of car parking spaces	employees, clients,	option for developers in negotiation process	developers / tenants	Developers
pre-defined measure: shower & changing facilities – save one parking space	employees	option for developers in negotiation process	developers / tenants	developers / tenants

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

Handling the building permission process lies within the responsibility of the city's department for town planning and architectural control. Negotiations about the minimum number of requested parking spaces and the implementation of MM will be done with administrative assistance of the transport development department, and will be organised by the existing staff.

(Envisaged) effects: no information available

Information sources:

- [Dortmund Project \(in German\)](#)
- [City of Dortmund \(in German\)](#)
- Draft of the detailed site development plan (internal document: Stadt Dortmund 2007: Entwurf des Bebauungsplanes Hö-253 - Phoenix-West)
- results from ILS planning simulation within MAX

Additional comments:


Ref to "Status of Development": Despite of the fact that the corresponding detailed site development plan (Bebauungsplan Hörde 253 – Phoenix-West) is about to come into force in early 2009 (depending on the extend of public approval or disapproval of the existing plan), parts of the site are already developed (e.g. main road 'Konrad-Adenauer-Allee' and MST-factory). By end of 2008, beginning of 2009 it is planned to finish all basic (road) infrastructure as well as the decontaminating and restructuring of surfaces for those areas, which are designated for construction.

Information provided by:

ILS, Dortmund, Germany

Date:

03.12.2008

C6		Urban development of Aspern Seestadt	
Applied in: City of Vienna	Country: Austria	Name of the developer: Wien 3420 Aspern Development AG	
Status of the development: Development in construction	Type of developer: Public and private	(Expected Date) where development gets in use: The first phase for 7000 inhabitants is to be developed until 2015, estimated completion year: 2025	
<p>Description of the development:</p> <p>Vienna is developing a new city district – Aspern Seestadt – construction of which is planned to start in 2009, the first inhabitants will come in 2012. In 2025 the new district is to have 20.000 inhabitants and 20.000 jobs. The distance from the city centre is over 10 km, however, it will be connected to the city centre by underground from 2014 on.</p> <p>A Masterplan of the city was made in a concourse. The Masterplan was accepted in 2006 by the Vienna city government. It contains the aim to have a modal share of only 30% motorised traffic. However, there are no provisions for Mobility Management contained in the Masterplan. To close this gap, the consultant in charge was commissioned to develop a mobility guidebook in an interactive process with many stakeholders, including city planners, traffic planners, chambers of commerce and of labour, politicians and public transport companies.</p> <p>The developed mobility guidebook provides detailed guidance for the Aspern Seestadt development company on how to proceed during the coming years to achieve the high level goal of less than 30% motorised traffic. The process of developing the mobility guidebook through a series of workshops has resulted in broad support by all major stakeholders for very innovative Mobility Management and general sustainable transport measures. The workshops were conducted according to the methodology used within the MAX research project. This resulted in a joint development of for Vienna totally new measures. The process and the measures are exemplary for planning processes in Austria and beyond.</p>		 <p>Source: Aspern Development AG</p>	
Type of applied process: pre-development planning		Main public authorities involved in the process:	
		<ul style="list-style-type: none"> • Wien 3420 Aspern Development AG • Several municipalities of the city of Vienna 	
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:			
<ul style="list-style-type: none"> • RVS 3.931 - <i>Stadtstrassen, Querschnitte, Querschnittsgestaltung von Innerortsstrassen</i> (Guidelines and regulations for road construction, Vienna, January 2001) • Garage law, City of Vienna (in German) • Master plan Traffic Vienna 2003 (in German) 			
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:			
The process to make a mobility guidebook was carried out in a series of 5 full-day workshops, which had between 10 and 30 participants.			
Knowledge of the end-user:			
Detailed information on how to organise transport will be available for potential new inhabitants. At time of move-in, inhabitants will receive a Mobility Guidebook with all information on walking, cycling and Public Transport. With money of a “Mobility Fund”, all inhabitants will receive a PT-ticket for a period of at least one year to generate sustainable transport behaviour from the first moment. A Mobility Centre located directly in the middle of the housing area will be the main venue for all questions concerning Mobility for both, daily purposes and leisure needs.			

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Reduction of parking spaces by 50 %	developers	Negotiation process	Wien 3420 Aspern Development AG	Wien 3420 Aspern Development AG
Integrated communication, marketing and Mobility Management concept	For developers, future inhabitants, future employers, future employees and schools	Planned	Mobility fund	Wien 3420 Aspern Development AG
Mobility Centre	future inhabitants, future employers, future employees and schools	Planned	Mobility fund	Wien 3420 Aspern Development AG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
<p>The Mobility Management activities are managed by the Wien 3420 Aspern Development AG. Co-operations with the public transport provider of Vienna (Wiener Linien), CarSharing.at guarantee a customer orientated outcome of all measures. In addition, the development AG negotiates with developers as well as with companies, developing a new business location, to reduce the parking spaces by half. With a big part of the savings of this “not-construction”, a “Mobility fund” will be fed with whom the first MM activities can be paid.</p>				
(Envisaged) effects:				
<p>Achieving ambitious modal split of overall generated traffic in a peripheral new city district:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40% Public Transport • 30% Cycling, Walking • 30% MIT (Motorised Individual Transport, mainly car) 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Wien 3420 Aspern Development AG (in German) • Aspern Seestadt (in German) • Masterplan of the detailed site development plan (in German) • Mobility guidebook for Aspern (MOBILITÄTSLEITFADEN für Aspern, die Seestadt Wien, Februar 2009) (German, available at Wien Aspern Development AG and FGM-AMOR) 				
Additional comments:				
<p>This sort of strategy – putting mobility issues central – could even have been implemented in an earlier stage in the project – in that case the master plan might have looked quite different, the goals could have been even more ambitious.</p> <p>The methodology and the developed measures can be applied anywhere in Europe where there is the will to bring stakeholders and experts of varying disciplines to work together to achieve sustainable mobility.</p>				
Information provided by:			Date:	
FGM-AMOR, Graz, Austria			9.04.2009	

C7		Parking regulation of the municipality of Cham	
Applied in: municipality of Cham	Country: Switzerland	Produced by: Municipality of Cham	
Type of policy: law	In force since: 2007	Level of application: Local level	
<p>Content:</p> <p>The new parking regulation of the municipality of Cham includes an interesting article in favour of Mobility Management:</p> <p><i>If in a business zone (according to the communal land use plan) a new development foresees the construction of 50 or more car parking spaces a Mobility Management concept has to be delivered together with the request for building permit by the developer. The concept has to show how the use of alternative modes to car will be promoted. It has to include binding objectives therefore, relevant measures to achieve the objectives and a controlling instrument. The content of the concept is subject of a contract between the council and the developer and is part of the building permit (Article 9).</i></p> <p>The regulation also refers to car-free and car-reduced housing areas and to the application of access contingent models:</p> <p><i>The council is allowed to reduce the normal requirement of the amount of parking spaces (defined in the parking regulation) in case of "special circumstances". A reduction at planned car free or car reduced housing areas is possible as long the rules to be adopted are assured by contract and inserted in the cadastral register of the municipality... At developments used for business purposes the council is authorised in accordance with the cantonal authorities to fix a maximum of allowed car trips instead of the number of parking (Article 10).</i></p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In the last years the municipality was exposed to a increased development in terms of buildings. In order to keep negative impact in terms of traffic development under control the parking regulation was adapted. The inclusion of a new article referring on Mobility Management and car free / car reduced housing is an expression of political willingness to promote sustainable transport.</p>			
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since the new parking regulation came into force only in 2007 no request for building permission, where article 9 or 10 had to come into force, was submitted at the municipality.</p>			
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>see above</p>			
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Mandatory		
<p>Designated to which kind of development?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 9: business developments with a request of more than 50 parking spaces. • Article 10: requests of "housing developers" where the amount of parking spaces is below the normal rate; business developments where the application of an access contingent model makes sense 			
Applied or applicable in which kind of process? <ul style="list-style-type: none"> • building permit process 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Building Law of the municipality of Cham, 2006 (in German) • Planning and Building Law of the Canton of Zug, 1998 (in German) 		

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Both articles have a direct influence on the set-up of Mobility Management at the site level. Article 9 defines directly the need of a Mobility Management concept with defined objectives, measures to achieve the objectives and controlling instruments.

Article 10 is directly related to the number of parking spaces. Indirectly the construction of a car free / reduced housing area or the application of a access contingent model at business sites leads to the implementation of Mobility Management in order to manage the generated traffic in a sustainable way with a reduced number of parking spaces available.

Information sources:

- [Einwohnergemeinde Cham, Parkplatzreglement, 2007 \(in German\)](#)

Additional comments:

None

Information provided by:


synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

19.12.2008

C8	Planning Policy Guidance 13 (PPG13), S106 planning obligations and planning conditions	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: National Government (Ministry responsible for spatial planning)
Type of policy: guideline	In force since: 1994 (but modified since)	Level of application: Regional and local level
Content: PPG13 deals with the location, mix and density of development; and with supporting transport measures for new development. It recommends that local authorities should secure travel plans (site based MM plans) from developers through the process of applying for building permission, and that they should use planning conditions and Section 106 planning obligations to secure financial contributions to off-site transport infrastructure and services, and to limit on-site parking at new developments. Under planning legislation since at least the 1970s, local authorities have had the legal power to impose conditions on the granting of planning permission and to enter into legal agreements (S106 obligations) with developers to secure more complex contributions. For example, a condition might require a developer to plant a certain number of trees within the development site before it becomes operational; an obligation could secure a financial contribution from the developer to the costs of providing a new school or community centre. Thus conditions and obligations are not necessarily transport-related and were not designed with transport in mind. However, they are used by some local authorities to secure MM. A condition, for example, could regulate the opening hours of a car park at a new development; an obligation could secure money to pay for a new bus service (for a number of years) or for a new junction to access the development, or for a site MM plan (travel plan) with specified targets and financial penalties for not achieving those. However, the legalities of using obligations in this way are not completely certain and some local authorities are reluctant to do so, but others use the law in this way.		
Main objectives and reasons for implementation: PPG13 helps to achieve the objectives of the current law governing planning in England, the Planning and Compulsory Purchase Act 2004. In this, local authorities have a duty to protect the environment in their planning activities. In addition, PPG13 is designed to assist the achievement of transport policy objectives, such as reduced congestion, greater social inclusion and a better environmental performance for transport. It is also intended to reduce pressure on greenfield land on the edge of towns, by focusing development more on brownfield sites in existing built-up areas.		
Spread of the policy: It must be taken into account to at least some extent in developing plans and making planning decisions.		
Consistency of application of the policy: Many authorities follow the advice in PPG13 to secure site based MM plans. However, the “strength” of the MM plans that they secure varies significantly from place to place because some will simply place a condition that a plan should be prepared before the site opens, whilst others will use conditions and obligations to specify the plan content, monitoring, penalties for non-achievement and to pay for necessary improvements off-site (e.g. new bus services). In less economically successful areas, developers may not be asked to prepare any plan, or the plan that they prepare will just be a formality.		
Targeted at: Local and regional planning authorities	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	
Designated to which kind of development? Policy is targeted at all types of developments but consistency/severity of application perhaps at its highest in commercial and retail development, although location of housing also influenced by PPG13.		
Applied or applicable in which kind of process? Applied at building permission stage, backed up with policy in local plans that larger developments should have site MM plans.	Influenced by main policies: Planning and Compulsory Purchase Act 2004	
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Strong influence – principal reason why MM at site level has been encouraged through the planning process since 1999 in England and Wales (and by similar guidance in Scotland).		

Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • PPG13 • Section 106 planning obligations 	
Additional comments:	
Existence of policy recognised in law; it is a secondary law, but as it is not codified it is applicable only as guidance. This means that its application is interpreted in relation to local circumstances, and if there is a good reason not to apply it, that is allowable. Hence although it has legal status it can be applied in various ways, or not at all, depending on the situation.	
Information provided by:	Date:
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	04.12.2008

C9		Addenbrookes Hospital	
Applied in: city of Cambridge	Country: United Kingdom	Name of the developer: Cambridge University Hospitals NHS Foundation Trust	
Status of the development: development in use	Type of developer: public	(Expected Date) where development gets in use: -	
<p>Description of the development:</p> <p>Addenbrookes is a 27 hectare site, 3 km south of the city centre and on the very edge of the city, shared with the university and medical research council. Some 7,000 staff work there and the site generates over 18,000 vehicle trips each day. There are now 365 on-site buildings and car parks. The site has been growing since 1993 (when there were only 4,000 staff) and has been subject to a number of S106 agreements with the City Council (advised by the County Council, which is the transport authority) to manage transport impacts. The Hospital Trust's S106 obligations with the planning authorities committed it to a cap of 3,900 parking spaces and to reducing single occupant car commuters from 50 % of staff in 2000 to 45 % in 2005, using measures to be worked out between the various parties involved.</p>		 <p>Source: presentation by travel coordinator (see below)</p>	
<p>The actual achievement was 38 % of staff driving alone in 2005. In 2004 a further S106 set a target for reducing patient/visitor trips by car from 90 % to 86 % by 2006.</p>			
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • building permission process • S106 agreement • planning condition 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Cambridge • Cambridgeshire City Council 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • East of England Regional Spatial Strategy • Cambridgeshire Structure Plan • S106 planning obligations • PPG13 • Cambridge City Local Development Framework 			
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>Phased requirements to reduce car use to development by capping number of car parking spaces, managing car parking, charging for car parking, and improving alternative modes especially cycling, bus and links to park and ride. Measures have included revised bus networks, a new bus station, significant discounts on weekly bus tickets, links to the nearby park and ride site, parking charging and management (with ringfencing of income to spend on MM measures), cycle parking and showers and much improved off-site cycle links from the city to the site.</p>			
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>None</p>			

Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:

Lack of car parking; cost of developing new car parking; poor accessibility for staff and patients; road network was at capacity. If car use had continued as it was in 1993, additional development could not have been accommodated without massive investment in new roads and car parks which were politically and financially not acceptable. There was clearly a regulatory element to the MM measures at the site – the local authority had a policy and enforced it through the planning system – but the hospital itself also recognised that trying to run the hospital with most people getting there by car was just not going to work.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
bus station	patients, employees, visitors	in act	Hospital / bus company	Hospital / bus company
improved bus links	patients, employees, visitors	in act	Hospital / bus company	Hospital / bus company
bike parking and showers	mainly employees	in act	Hospital	Hospital
bike paths	mainly employees	in act	County council	County council
parking management / charging	patients, employees, visitors	in act	Hospital	Hospital
park and ride	patients, employees, visitors	in act	County council	County council

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

Employees travel coordinator runs the Mobility Management plan at the development; part of estates department, which also manages car parking. Significant senior management support.

(Envisaged) effects:

- share of employees driving alone to work: 74% (in 1993), 35% (in 2004)
- costs: self financing from parking charges (€ 1.10 per day in 2004)

Information sources:

- [Presentation by travel coordinator](#)
- [Minutes of Cambridgeshire County Council planning committee](#)
- [WHO case study](#)

Additional comments:

County Council investment in park and ride and cycling infrastructure off-site, and readiness of bus operator (Stagecoach, formerly Cambridge Bus) to work with Addenbrooke's have been important in achieving results. Gradual implementation of parking management important in gaining employee acceptance of policy.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

01.12.2008

C10	Car-free Housing	
Applied in: City of Hamburg	Country: Germany	Produced by: State Government of Hamburg; Government Agency for Building and Transport
Type of policy: law	In force since: 2002	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>The State Building Codes (<i>Bauordnungen der Länder</i>) of the 16 German Federal States set the legal framework for the car-free housing projects. Most important for these kind of projects are regulations regarding the minimum number of required parking spaces, which are defined in the State Building Codes (exception: Berlin) and in the respective administrative rules (<i>Verwaltungsvorschriften</i>). In most states, the municipalities can or must set up local charters for detailed parking space regulations, which have to be fulfilled in order to get a building permission. Often, the opportunity exists to reduce the minimum number of parking spaces in case of good PT accessibility. Some States allow a further reduction if special requirements are met.</p> <p>The State of Hamburg defines parking regulations for car and bicycle parking spaces in its building code. The administrative rule (so called '<i>Globalrichtlinie</i>') defines this issue in further detail and gives numbers of car and bicycle parking spaces according to uses and sizes of buildings. Here, three different reasons for reducing the number of required car parking spaces are set: a reduced PT ticket for employees of business developments; a combined entrance and PT ticket for events (sport, culture) and a car-reduced or car-free housing project. In case of car-free housing, the development has to fulfil certain requirements like good PT accessibility, more than 30 accommodation units, a concept for avoiding car-use and a declaration of the residents, not to own a car. If these requirements are fulfilled, the regular amount of 1 parking space per accommodation unit can be reduced to 0.2 parking spaces per accommodation unit.</p> <p>Most state Building Codes basically allow car-free housing by not hindering them. It is important to point out, that car-free housing projects do not exist because of these regulations (there are no real pro car-free housing policies or regulations). Some of the actual regulations have been changed in the past years as a reaction to 'bottom-up' approaches for successful car-free projects. For a car-free or car-reduced area, there is often an organisation or association which closes an urban planning contract (<i>Städtebaulicher Vertrag</i>) with the city and guarantees that a minimal number parking spaces (e.g. for visitors) is sufficient. In most cases this organisation closes additional private contracts with either owners or tenants of the houses containing paragraphs which regulate the (non)ownership and usage of private cars.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Those laws and regulations relevant for car-free housing weren't originally set up for fostering car-free housing projects. Car-free housing projects were not developed because of existing regulations but despite them. Today, some federal states adapted their laws and regulations for defining rules or creating better preconditions for car-free housing.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>See consistency of application of the policy</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Most regulations belong to the building law sector (all levels from federal to the municipal). Therefore the regulations in general are applied in various ways. Car-free housing projects exist, but are not very common. Detailed negotiations between the developers and the city are always needed for getting a building permission for car-free housing in new developments.</p>		
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/or regional and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)</p>	

Designated to which kind of development?	
Theoretically designated to all housing developments that need a building permission.	
Applied or applicable in which kind of process?	Influenced by main policies:
<ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan • building permission process 	<ul style="list-style-type: none"> • Car-free housing projects are generally bottom-up approaches
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:	
The influence is indirect: There is no obligation to implement Mobility Management within the car-free housing developments. But the car-alternative modes play a central role in setting up the plans. Therefore, the location of the project, good public transport accessibility and good quality bicycle storage facilities are considered early in the development process and are included in specific regulations (e.g. the construction plans of the buildings). Car-sharing stations are in most cases included in the plans as well, in order to offer many alternative transport options to the inhabitants. In many cases, the respective association or the developer negotiate for special conditions e.g. for PT or car-sharing, thus some MM aspects are often included in the planning process in order to successful implement such car-free projects.	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Case study: Car-free living in Hamburg - Saarlandstraße (in German) • Globalrichtlinie: 'Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze' HH (in German) • State Building Code: Hamburg (in German) 	
Additional comments:	
Reference to binding of policy: Using the mentioned regulations for granting building permissions is mandatory; but there is no requirement to develop car-free housing projects.	
Information provided by:	Date:
ILS, Dortmund, Germany	04.12.2008

C11	Gartenstadt Siedlung Weissenburg (Car-free housing project)	
Applied in: city of Münster	Country: Germany	Name of the developer: Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH (WGM)
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: first construction stage in use since 2001; completion of whole project in 2012
<p>Description of the development:</p> <p>The car-free project "Gartenstadt Siedlung Weissenburg" covers an area of 3.2 ha and is located in the inner city area called "Geistviertel", only 2.5 km south of Münster's city centre. Many supply facilities are close-by and a car-sharing station is located at the edge of the development. Within the area a training centre is situated for people doing their civilian service for a special organisation. The main area is for residential use, a total of 196 accommodation units for car-free households shall be built on former military grounds. The flats are of various sizes, from 1 room apartments to 5 room flats. The first two construction stages with 70 and 60 accommodation units were ready to get in use in 2001 and 2003. The third and last one should be finished until 2012. All accommodation units are reserved for social housing.</p>		
		 <p>Source: WGM</p>
<p>The development is connected with the city centre by a net of cycle paths; it takes approx. 10 min. Three bus lines with a frequency of 10 min are within walking distance. With a bus it takes about 15 min to main station and 7 min to the city centre.</p>		
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Building permission process • Detailed Site Development Plan • Urban planning contract (public private) 	<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Münster • Local public transport provider 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • law: Bauordnung NRW (in German) • local charter: parking pay-off (in German) • Detailed Site Development plan: Weissenburg (in German) 		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>The municipality required 0.2 parking spaces per accommodation unit for the use for car-sharing vehicles and visitors. The implementation of a car-sharing offer was one of the requirements for the reduced number of parking spaces. This reduction is content of the Detailed Site Development Plan (<i>Bebauungsplan</i>) and the housing company "Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH" WGM closed an urban planning contract with the city in order to get the building permission. Tenants sign a private contract with the WGM, stating that they do not own and use a private car.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>Urban planning contract (<i>Städtebaulicher Vertrag</i>) including sections on urban design, car-free living and car-sharing. The WGM is responsible to secure the car-free project via private contracts and a car-sharing station with 8 spaces for car-sharing vehicles.</p>		

Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:

The competition "living without an own car" of the German federal state of North Rhine-Westphalia (NRW) influenced this car-free housing project. The local housing company WGM developed in cooperation with the City of Münster the first car-free housing project in NRW.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
car sharing	residents	in act	StadtteilAuto / WGM	StadtteilAuto
bike parking	residents	in act	WGM	WGM
public transport time tables located at entrances of the buildings	residents	in act	-	no information available

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The status of car-free households is secured by private contracts between residents and the housing company WGM. The households declare that they neither own nor buy a car. Those who do own a car lose the right to live in the quarter. An arbitration board decides about exceptions from this car-freeness, which may be granted for persons with handicaps or temporary professional reasons. The car-sharing organisation offers all tenants of the area a reduced membership fee.

(Envisaged) effects:

no information available

Information sources:

- [ADD HOME Case Study: Weißenburg](#)
- [information website: wohnen plus mobilität - case study \(in German\)](#)
- [residents: Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. \(in German\)](#)
- [housing company: Wohnungsgesellschaft Münsterland \(in German\)](#)

Additional comments:

None

Information provided by:

ILS, Dortmund, Germany

Date:

08.12.2008

C12	Access Contingent Model (<i>Fahrtenkontingent Modell</i>)	
Applied in: City of Zurich	Country: Switzerland	Produced by: Transport Planning Department, city of Zurich
Type of policy: planning instrument	In force since: 1999	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>The Access Contingent Model defines the maximum number of car trips which are allowed to be generated from a development respectively from the different types of utilisation allowed. The calculation of the allowed car trips starts from the number of allowed parking spaces defined in the parking regulation of the city of Zurich. Compared to the parking regulation the Access Contingent Model does not regulate the utilisation of the parking spaces. This allows certain flexibility in the management of the parking spaces within a pre-described limit of car trips per time period. The maximum number of allowed car trips is calculated on the base of following factors: the maximum number of car parking spaces according the parking regulation of the city (which includes the quality of accessibility of the area with public transport), the specific trip potential per type of utilisation (number of trips which a specific use generates per a certain time period), the capacity of the road network in the surroundings of the development area and the specifications concerning air and noise emissions defined by the Environmental Law. The Access Contingent Model has to be assured with an organisation scheme installed by the developer/landowner and includes the monitoring of the trips, the parking management and the reporting procedure. The controlling has to be done periodically by an independent institution that reports to the Transport Planning Department of the city of Zurich. In case that the maximum number of trips is exceeded sanctions can be applied. First, infrastructural or organisational measures have to be implemented do these additional measures not guarantee that the maximum number of allowed car trips can be maintained the public authority has the duty to act according the rules defined in the parking regulation of the city. This can be to re-distribute the parking spaces to the uses of the development or to reduce the overall number of allowed parking spaces.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The main objectives and reasons for the implementation of the Access Contingent Model are:</p> <ul style="list-style-type: none"> • To allow development in dense urban areas, already saturated with traffic, • To control the environmental effects of large buildings/real estate developments, • To allow flexible and multi-use of parking spaces, • To keep car traffic volume under control by defining the maximum number of car trips. <p>With the application of the Access Contingent Model a contingent of allowed car trips is already defined in the planning phase and for the overall development. The trip contingent can be claimed stepwise as partial limit according to the progress of realisation of the overall development. Consequently the developer has not to appeal for parking space permission every time a part of the development is getting in use. The model allows furthermore verifying the compatibility of large and traffic intensive developments with regard to the capacity of the existing road network on the one hand and on the environment on the other.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since 1999 the Access Contingent Model is applied at new developments that fulfil certain preconditions (see below).</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Once decided by the public authority that a certain development fulfils the necessary preconditions the model is strongly applied.</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	


<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Following main preconditions for the application of the model must be fulfilled:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Access of the development by car must be controllable (limited number of access and exit points), • Development area is well connected with public transport, • Clear information about the future mix of uses of the entire development, • More than 150 parking spaces or more than 2000 car trips per day generated from the development, • Uses with high demand on parking spaces at peak hours, • Wide mix of uses and high density of uses. 	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan (recommended) • building permission process (to be defined case by case) 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking regulation of the city of Zurich, 1996 (in German) • Federal Law on Environment, 1983 (in German)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>The application of the Access Contingent Model has an indirect influence on the set-up of Mobility Management measures. In order to assure that the number of allowed car trips are not exceeded a (paid) parking management scheme often is applied. This is done either by the developer itself or by tenants or owner of buildings which have received a contingent of allowed car trips (defined in a contract with the developer). Furthermore the tackled developments are always well accessible with public transport. So further financial incentives like Job-Tickets and information will help to promote the use of public transport at employees and clients. Often the developments have also an extended amount of bike parking at disposal of employees and clients.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt, Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich (Editors): Fahrtenmodell - eine Planungshilfe, Zürich, 2007. (in German) 	
<p>Additional comments:</p> <p>It is not mandatory for the public authority to apply the Access Contingent Model at every new development. But once it is applied due to the impact of the new development would be too negative in terms of car traffic and environmental effects, it is mandatory for the developer. The defined requirements (number of trips, organisational scheme, sanctions) are fixed in a contract between the public authority and the developer. The contract is a part of the building permission or the Detailed Site Development Plan.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland</p>	<p>Date:</p> <p>16.10.2008</p>

C13	Sihlcity, multifunctional development	
Applied in: city of Zurich	Country: Switzerland	Name of the developer: Karl Steiner AG, Zürich (now Sihlcity AG: Association of owners of Sihlcity)
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 2007
<p>Description of the development:</p> <p>Sihlcity is a multifunctional development composed by several buildings in the city of Zurich. On around 97,000 m² ground floor space different uses like retail, services, culture, cinema, hotels, fitness, wellness and few housing are located. Sihlcity has around 19,000 visitors per day and 2,300 working places.</p> <p>The development is placed outside of the city centre nearby one important highway ending at the city of Zurich. The development is also well connected to the regional train system (the railway stop is located at one of the main entrances of the area) and to the local public transport system (one bus and two tramway stops are located nearby the area). The area has furthermore a recreational function for the neighbourhood which is a mix of working and living area. The overall number of parking spaces at Sihlcity is 850, which means 1 parking per 110m² ground floor space.</p>		 <p>Source: Sihlcity AG</p>
Type of applied process: Building permission process	Main public authorities involved in the process:	
	<ul style="list-style-type: none"> • Department for building permission of the city • Transport Planning Department of the city • Environmental Department of the city 	
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:		
Access Contingent Model of the city of Zurich		
Requirements from the public authorities:		
Within the process of getting a building permission different transport solutions were fixed legally by contract: number of parking spaces was fixed on 850 and the parking had to be taxed, 600 bike parking spaces and a home delivery service by bike had to be installed by the landowners, and they were imposed to finance the improvement of a tramway line and a bus line for the first two years of operation. Furthermore an Access Contingent Model was requested, allowing the generation of maximum 8,800 car trips per day (to achieve after 5 years).		
Additional agreements between authorities and developer:		
See requirements from the public authorities		
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:		
Mobility Management measures like paid parking and the installation of a bike home delivery service were imposed by the public authority. As a consequence the association of owners of Sihlcity implemented further measures like information services on the Web-Site about the accessibility of Sihlcity with all type of modes and no parking allowances for the employees of the shops within the development.		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
paid parking	clients	in act	-	Sihlcity AG
restricted distribution of parking permits	employees	in act		Sihlcity AG
tramline extension	clients, employees	in act	public transport company, Sihlcity AG	public transport company
bus line extension	clients, employees	in act	public transport company, Sihlcity AG	public transport company
home delivery service by bike	clients	in act	private provider (subsidised by public authority)	private provider
bike parking	clients, employees	in act	Sihlcity AG	Sihlcity AG
accessibility information on Website	clients, employees	in act	Sihlcity AG	Sihlcity AG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
<p>The number of generated trips is regularly monitored and reported by the Sihlcity AG to an independent organisation which controls the reported numbers and informs the public authority about the ongoing development of car trips. The most of the indicated Mobility Management measures are organised by dedicated persons within the Sihlcity AG.</p>				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> Mode-Split of clients: around 70% are visiting Sihlcity without a car 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> Transport Planning Department of the City of Zurich: Mobilitätsmanagement - Fahrtenmodell Sihlcity, presentation at the salon de la mobilité, Neuchâtel, Switzerland, 2007 (in German) Website Sihlcity (in German) 				
Additional comments:				
None				
Information provided by:			Date:	
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland			16.10.2008	

C14		Environmental Management Act (<i>Wet Milieu Beheer</i>)	
Applied in: Netherlands	Country: Netherlands	Produced by: National Government (Ministry responsible for environmental and spatial planning)	
Type of policy: law	In force since: 1993	Level of application: Regional and local level	
<p>Content:</p> <p>The Environmental Management Act (“Wet Milieubeheer” or EMA) of 1993 is meant to “protect the environment”. This broad interpretation includes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Improvement of the environment, • Promoting the suitable removal of waste materials, • Promoting efficient use of energy and raw materials, • Reducing the harmful effects on the environment of individual and goods transport within cities. <p>Under the terms of this act, approximately one quarter of Dutch companies must receive an environmental permit in order to operate. They are selected because of their larger than average environmental impacts. To receive the permit, they must fulfil the requirements of the EMA. The act states that within the framework determined by the competent authorities, the companies themselves are responsible for the reduction of their environmental impact. Companies can take responsibility for the reduction of their environmental impact by, for example, measuring the impact of their operations and drawing up a plan to reduce it (much in the same way MM plans comprise both diagnostic and action phases). Such diagnoses and action plans may also focus on specific environmental aspects, such as: energy-saving and transport management.</p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The law is intended to put responsibility on companies for taking reasonable steps to reduce their environmental impacts. To expand, change location or simply to carry on operating, companies have to obtain a triennial permit from local authorities, based on an application that demonstrates how environmental impacts will be mitigated and minimised. This could be interpreted to include the impacts of transport to, from and at the site, although only the City of Amsterdam ever interpreted the law in this way. MM was not specifically mentioned in the law – its definition of environmental impacts was much broader, to permit the companies themselves some flexibility in selecting their most significant impacts.</p>			
<p>Spread of the policy:</p> <p>The environmental law is applied by municipalities and occasionally provinces right across the Netherlands.</p>			
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>With respect to transport, the use of the environmental law to regulate in favour of MM is very rare. The only example of the use of the law to require MM by companies is in Amsterdam.</p>			
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>		<p>How binding is the policy?</p> <p>mandatory</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>The law did apply to larger companies in all sectors. Since 1/1/2008 it has been reduced in scope, so that only companies with significant environmental impacts need to apply it. This definition excludes almost all service industry like banks or shops.</p>			

<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>The application for the environmental permit is required for companies to continue operating and if they are planning to increase in size or move location – but only for those companies now required to apply for an environmental management permit (see above, re the change in the law on 1/1/08).</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Netherlands Environmental Law (in Dutch) - Netherlands Environmental Law 1/1/08 modification (in Dutch)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Potentially strong influence but in practice minimal (except in Amsterdam) because most local authorities chose not to interpret the law to cover transport to, from and at the site, as they did not want to be seen to be over-regulating, at the possible risk of deterring investment in their area.</p>	
<p>Information sources:</p> <p>see main policies influencing the law</p>	
<p>Additional comments:</p> <p>In 2000, the Dutch government published a document called “The environmental law and Mobility Management”, which supported the idea of using the law to cover MM for at least larger trip generating uses – those with more than 100 staff, for example. In 2004, there was a motion in Parliament to extend the law to explicitly include reference to MM. However, this was rejected on the grounds that the competent authorities (i.e. local authorities) should have the flexibility to interpret the law for their areas, and also because work was already underway to simplify and reduce the regulatory load on companies from the Environment Ministry's various regulations.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom</p>	<p>Date:</p> <p>16.10.2008</p>

C15	De Telegraaf newspapers (production site)	
Applied in: city of Amsterdam	Country: Netherlands	Name of the developer: De Telegraaf Newspapers
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: in use at this site since at least 1995
Description of the development: <p>De Telegraaf is one of the largest newspapers in the Netherlands. It is part of the Telegraaf Media Group (TMG), based at a very accessible site (by both public transport and road) on a business park around 800 m from Sloterdijk station in the west of Amsterdam, en route to Schiphol airport; there is also ample free parking (around 1 space per employee!). The office and plant employs 2100 people in editing, marketing, sales, administration and printing/dispatch. In 2001 TMG applied to the municipality for the periodic renewal of its environmental permit – it was one of those organisations in the Netherlands required under the 1993 Environmental Law to obtain an environmental permit from the local municipality to continue to operate. Thus this was not something that was part of the planning process – it applied to a continuing operation. That said, many new, relocating and expanding organisations were (until 1/1/08) also required to obtain such a permit. In the case of TMG, Mobility Management was a condition of the granting of the permit. However, this requirement did not extend to the specification by the municipality of specific Mobility Management measures.</p>		 <p>Source: Gemeente Amsterdam</p>
Type of applied process: <ul style="list-style-type: none"> • application for replacement environmental permit • environmental permit required for operation of existing site – not part of the planning process per se 	Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • city of Amsterdam 	
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: <ul style="list-style-type: none"> • 1993 Netherlands Environmental Act (Wet Milieubeheer) as interpreted by City of Amsterdam (in Dutch) 		
Requirements from the public authorities: <p>TMG was required to carry out an assessment of its accessibility, current travel patterns, specify MM measures already in use and planned measures, covering commuters, visitors, business travel and freight/deliveries.</p>		
Additional agreements between authorities and developer: <p>None</p>		
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures: <p>For TMG accessibility was not a problem so in fact the main objective for the management was to keep the costs of any MM measures as low as possible.</p>		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
cycle plan	employees	under consideration	municipality	municipality and TMG
car pooling	employees	in act	TMG	TMG
public transport travel info and personalised advice	employees	in act	TMG	TMG
route descriptions	mainly employees	in act	TMG	TMG
business travel measures to cut costs	employees	in act	TMG	TMG
freight transport – Eco-Driving training	employees		TMG	TMG
flexible working pattern	employees	in act	TMG	TMG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
About five person months were invested by TMG in setting up the plan, which was then run by the company's environmental coordinator.				
(Envisaged) effects:				
no information available				
Information sources:				
Slimreizen.nl (in Dutch)				
Additional comments:				
None				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.12.2008	

C16	Environmental Impact Assessment Procedure (<i>Umweltverträglichkeitsprüfung</i>)	
Applied in: Switzerland	Country: Switzerland	Produced by: Federal council
Type of policy: law	In force since: 1983	Level of application: All levels
<p>Content:</p> <p>The Environmental Impact Assessment (EIA) is a procedure defined by Swiss Law of Environment. It is targeted to new or re-newed constructions which can pollute the environment in a considerable way. The type of constructions which are subject of an EIA are defined by the Federal Council and are listed in the decree of EIA. Beyond others also parking construction with more than 300 parking spaces are subject of an EIA. Developers which are asking for building permission for a new development which includes more than 300 parking spaces have to deliver a EIA report to the building permit authority. In general the report has to include information on the following main issues:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction and foreseen measures to reduce the environmental impact, • Starting situation in terms of transport, • Environmental impact of the construction (building and using of the construction), • Further measures foreseen by the developer to reduce the environmental impact. <p>The report will be checked during the building permit process by the relevant departments. For parking constructions with more than 300 parking spaces this is normally the environmental department of the municipality and the canton. The check is done under the aspect if the requirements of the environmental law are fulfilled. The result of the check can lead to the consequence that the developer has to reduce the number of requested parking spaces and/or install additional measures as a condition for obtaining the building permit.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The main reasons and objectives for the implementation of the EIA were to keep the environmental impact of a new construction under control and minimise them as much as possible.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The EIA is a national law and has to be applied in whole Switzerland.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>In terms of the thresholds on air and noise pollution the check by the involved environmental departments is applied strictly. With regard of other issues concerning the environmental impacts (like landscape) of a construction there is a margin of interpretation.</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Mandatory	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>All developments where more than 300 parking spaces are foreseen to be constructed.</p>		
Applied or applicable in which kind of process? <ul style="list-style-type: none"> • building permit process 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Federal Law on Environment, 1983 (in German) 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

The influence is normally indirect but it can also be direct. The result of the check of the EIA report can lead to a reduction of number of parking spaces which may implicate the developer to install Mobility Management measures.

The check can also lead to the result that the developer is enforced to install directly Mobility Management measures and / or reduce the number of parking spaces.

Information sources:

- [Schweizerischer Bundesrat, Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1988 in German](#)

Additional comments:

None

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

19.12.2008

C17	Traffic Impact Assessment Study (<i>Estudio de tráfico</i>)	
Applied in: Municipalities, Autonomous Region of Madrid	Country: Spain	Produced by: Autonomous Region
Type of policy: recommendation	In force since: 2001	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>The Traffic Impact Assessment Study has the aim to analyse and evaluate in a preliminary way the kind of transport generated and attracted in new urban developments. The analysis is done in relation to existing infrastructure in the surroundings and planned infrastructure in the planned area, with the purpose to identify principal traffic flows, major conflict situations and capacity problems. Generated and attracted trips are calculated based on future uses of the areas. The connections and accesses to the existing road network are also evaluated.</p> <p>Only car and public transport is evaluated in the study, pedestrians, cyclists or other potential modes are not taken into account. Nor is the pedestrian infrastructure network analysed.</p> <p>In case of conflict situations or capacity problems of calculated traffic flow or general inadequacy of the planned infrastructure, actions and solutions are proposed to improve the situation.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In the Land Use Law in the Autonomous Region of Madrid it's specified that a Detailed Site Development Plan (<i>Plan Parcial</i>) has to be elaborated for "land possible to develop" (<i>suelo urbanizable</i>). In order to have the Detailed Site Development Plan approved and for the following procedures of development some specific studies have to be elaborated and included as additional documentation as "technical commitment and guarantees of sustainability of the proposed solutions for the area", e.g. water and sewage, tele-network. The surface cannot be developed unless all specific studies have been approved within the plan.</p> <p>Regarding the traffic assessment study it doesn't say expressly that it is obligatory to develop it, but specific studies including the "right connection, extension and reinforcements of every infrastructure, equipment and public municipal and supra-municipal services, that will be used by the future population (supposing they will be permanent residents), and as a minimum the integration of networks of education, welfare, sanitary, sports, culture, spare-time, daily commerce, security service, firemen and the connection to the infrastructure and road service... ..urban and regional public transport on road and rail." (Art. 48 2a Number d) in the same paragraph states that a specific study of the connection and autonomy of the public transport system has to be done, guaranteeing there will be no congestion or capacity overloading with the existing traffic or for different future scenarios.</p> <p>These two paragraphs are interpreted as the traffic assessment study.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Part of the technical studies presented within the planning instrument Detailed Site Development Plan (DSDP) for new developments on "land possible to develop". Different legislation in every Autonomous Region - in the case of Madrid it is mandatory to present it, but the extension and detail of the study depends on the responsible in the town council. In the worst case, neither the responsible person nor the committee approving the DSDP ask for such a study.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Once decided that an area is "possible for building development" and has to develop a DSDP for building development it is strongly applied.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	

<p>Designated to which kind of development?</p> <p>It must be an area classified as "possible for building development" (<i>suelo urbanizable</i>) in the Municipal General Urban Plan (<i>Plan General de Ordenación Urbana</i>).</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>It is part of the process of the development of a Detailed Site Development Plan.</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Land Use Law of the Autonomous Region of Madrid, Ley del Suelo, 9/2001, de la Comunidad de Madrid (Land Use Law) • General Urban Plan (municipal). E.g. Plan General de Ordenación Urbana de Getafe 2002, Ayuntamiento de Getafe 2004. • Detailed Site Development Plan (site-level). E.g. Plan Parcial del sector PP-02 de Suelo Urbanizable Sectorizado de Los Molinos. Mónica de Blas, Euroestudios, and Rueda y Vega asociados, 2005
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>The application of the Traffic Impact Assessment Study has an indirect influence of the set-up of MM. At the moment the influence is low or none, very few studies lead to a change in the original plans. Many times the study is not being carried out and taken into account in a serious way -just done and included. It's up to the responsible mobility department in the Municipality to demand the study and this does not always happen. Only if there are special interests on regional/national level, the Autonomous Region might not approve the plan if some of the specific studies are missing or poorly elaborated. If the people responsible for mobility wishes, they can demand a very good study and take into consideration the corrections proposed.</p> <p>This means the traffic assessment study could be improved. There are no legal barrier, legally, hindering that other modes and networks than road and rail can't be studied. So the municipality has the freedom to change the requisites, e.g. add to the content the pedestrian and bicycle network, analysis of parking spaces and evaluate the distribution of all modes of transport. In this way the influence of MM measures could be much more direct and stronger.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • see main policies influencing the law • Personal communication with expert 	
<p>Additional comments:</p> <p>At the moment the Land Use Law is too wide and open to interpretation. The Detailed Site Development Plan has to be approved in an Urban Commission consisting of representatives from local and regional administrations and external actors from e.g. ecological associations, but only some of the representatives have the right of voting, and if no one acts and demands a more specific study it will not be done.</p> <p>This is an advantage if someone wants to demand higher criteria but a disadvantage if no one cares. In many of the administrations in Spain no one cares since that means more work and a possible delay in the plans.</p> <p>The Traffic Impact Assessment Study has been classified as recommendation, although it's not entirely correct. It's more of a study and if the planners want to ignore it that is possible.</p> <p>An example of a multi-modal Transport Assessment study from the UK can be found at http://www.hw.ac.uk/sistech/rae/documents/HWUTP-HWU_travel_plan.pdf</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>ETT, Madrid, Spain</p>	<p>Date:</p> <p>17.11.2008</p>

C18	Environmental Quality Standards in the Environmental Code (<i>Miljöbalken</i>)	
Applied in: Sweden	Country: Sweden	Produced by: Ministry of Environment
Type of policy: law	In force since: 1999	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>The Environmental Code (<i>Miljöbalken</i>) is Sweden's environmental legislation. Adopted in 1999, it gathers all relevant legislation in one code. The Environmental Code allows the Swedish government to introduce so called Environmental Quality Standards, regulations on the quality of land, water, air or nature in other respects, for certain geographical areas or for the country as a whole. Environmental quality standards are a type of legally binding policy instrument introduced to deal with the environmental impacts of diffuse emission sources such as traffic and agriculture.</p> <p>Authorities have a duty to ensure that an environmental quality standard is not violated. The local authorities' comprehensive plans have to show how the municipality intends to enforce environmental quality standards. County administrative boards have a duty to ensure that the standards are taken into account in planning.</p> <p>In cases where there is a risk for exceeding the standards, an action programme should be established. The action programme specifies which instruments should be used for ensuring compliance with the standard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrative instruments, e.g. requirements that physical planning be changed with respect to environmentally sustainable infrastructure, traffic planning and build-out of public transport; • Economic instruments, e.g. fees and taxes; • Informative instruments, e.g. education and public information campaigns. <p>At present, action programmes have been established, due to exceedances of the environmental quality standards in the County of Stockholm (NO₂, PM10), the Gothenburg Region (NO₂, PM10), and the municipalities of Helsingborg (NO₂), Uppsala (NO₂, PM10), Umeå (NO₂), Norrköping (PM10), and Malmö (NO₂).</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Environmental Code came into force in 1999, replacing fifteen previous environmental acts which were unified into the Code. The purpose of the Environmental Code is to promote sustainable development which will assure a healthy and sound environment for present and future generations.</p> <p>The main reason to introduce environmental quality standards was to enable implementation of the EC directives that prescribe this type of standard.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since 1999 the Environmental Code is applied in planning at all levels, nationwide. The Environmental Quality Standards are also enforced in the entire country, forcing municipalities to perform continuous measurements in the street environment.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The Environmental Code and the Environmental Quality Standards are part of the national Swedish legislation, i.e. strongly applied.</p>		
Targeted at: planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	

<p>Designated to which kind of development?</p> <p>The Environmental Quality Standards apply to all kinds of development. When measurements or calculations show that there is a risk for exceeding the standards on a specific site, the responsible authority must use all measures imaginable to set the figures straight.</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • process of development of a Detailed Site Development Plan • building permission process • process of setting up comprehensive plans for municipalities 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe • Environmental Code (1998)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>When there is a risk of exceeding the environmental quality standards, the government demands from the county administrative board to establish an action program showing how the local air quality can be improved. In some of these action programs, Mobility Management (e.g. information to the public and to corporations, parking management, congestion charging, requirement for transport plans for large enterprises) is part of the solution. As of today, several action programs have been adopted, where emphasis has been put on municipal measures (that is, measures that are to be implemented by the municipality) within the field of Mobility Management. As for companies, there are no examples available, where a company has been required to set up any direct Mobility Management measures (for example, mobility plan). In short, this is due to the fact that there is no support for such requirements in the national regulations. However, this has been highlighted in several of the action plans, where the County Administrative Board and/or the municipality have required an amendment in the regulations.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe • Preparatory work for the Swedish Environmental Code legislation 	
<p>Additional comments:</p> <p>None</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Trivector, Traffic AB, Lund, Sweden</p>	<p>Date:</p> <p>17.12.2008</p>

C19	The “City entrance” project (and integration of Mobility Management in the action programme of the city)	
Applied in: City of Malmö	Country: Sweden	Name of the developer: TK Development (in dialogue with the city of Malmö)
Status of the development: development in construction	Type of developer: Public	(Expected Date) where development gets in use: March 2009
<p>Description of the development:</p> <p>Malmö's action programme was developed due to the exceedance of the environmental quality standards. It contains a specific chapter about Mobility Management (the main general measures are further described in the section „main Mobility Management measures”). In Malmö it is also of interest to shortly look at one concrete example, "The City Entrance", a project initialised by the municipality concerning the area fronting the main highway leading into the city (see picture of the block, with the new buildings in light blue and the high way in the upper top of the picture). Here it is suggested that a large shopping centre with app. 60 stores and an underground garage with 1000 parking places should be developed. This was also as a way for the municipality to renew a nowadays rather shabby block with great potential. In short the chain of events was as follows: All relevant departments within the municipal organisation were positive, except for the Environment Department. This department advised against the development with reference to the already existing air quality problems in the area, which of course would be further deteriorated by a shopping centre, which will increase traffic on some of the most frequented streets in the area by 10 %. However, this department could not by itself hinder the decision to go ahead with the development. Also the County Administrative Board expressed serious doubts with reference to air quality, but chose not to stop the development. However, in the action programme for Malmö, which is now adopted, this area is highlighted. Several measures should be conducted by the municipality, concerning the concrete traffic environment (for example, bus lanes, new solutions for traffic signals, giving priority to public transport, one-way street directions for private cars). Furthermore, a number of soft measures within the field of Mobility Management should be initialised by the municipality in dialogue with the stores and the developer when the shopping centre opens up in march 2009. For example campaigns for sustainable travels to and from the shopping centre, as well as real-time public transport signs within the centre, are mentioned. However, no requirements have been directly put on the developer, since the national regulations give no support for such measures as of today.</p>		
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • process of comprehensive planning • Detailed Site Development Plan 	<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • city of Malmö • Country administrative board 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Environmental Code (adapted in 1999) (in Swedish) 		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>In the city of Malmö, measurements or calculations have shown that the Environmental Quality Standards are exceeded. The Swedish government has requested from the county administrative boards to establish an action programme the municipality. The county boards then require that the municipality itself takes action to reduce exhausts from traffic.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>None</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 		



Source: TK development

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
campaigns for reduced car use to/from the City Entrance (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
bus lanes, traffic signal adjustments, one-way streets in the area of the shopping centre (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
real-time public transport signs in shopping centre (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
measures to increase the status of bicycling	inhabitants	in progress	city of Malmö	city of Malmö
reducing car traffic at four specific sites in Malmö	visitors, employees	in progress	city of Malmö	city of Malmö
counteracting free work site parking	employees	in progress	city of Malmö, County administrative board	city of Malmö, County administrative board
new travel policy for employees of the city	city employees	in act	city of Malmö	city of Malmö
information to people moving in to the city	new inhabitants	in act	city of Malmö	city of Malmö
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
Within the municipality of Malmö, about five employees work part time with these issues. There is no specific development that has its own organisation of staff. Projects are carried out continuously, according to the yearly budget.				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> • Transport: less private cars in the area • Environment: Less air pollutant levels 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • The City of Malmö's webpage (in Swedish) • The webpage of the development (in Swedish) • Action Programme for Malmö 				
Additional comments:				
•				
Information provided by:			Date:	
Trivector, Traffic AB, Lund, Sweden			17.12.08	

C20	Maximum parking standards	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: National Government (Ministry responsible for spatial planning)
Type of policy: guideline	In force since: 2001 England	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>As their name suggests, England's maximum parking standards (MPS) set nationally-applicable maximum amounts of parking that are allowed to be built with new developments. The MPS are an Annex to PPG13, although they were only introduced in the last version of PPG13 in 2001. Earlier versions of PPG13 suggested that local authorities set their own maximum standards at local level, but many were reluctant to do so because of the fear that neighbouring authorities would set less restrictive standards in order to attract development. The standards in PPG13 do not apply to residential developments; these are covered by a different PPG, PPG3, and set a maximum of 1.5 spaces per dwelling across an area – meaning that some can be built with more spaces, and some with fewer, as long as the average is 1.5 spaces. The standards and the minimum size of developments to which they are applying are shown on the next sheet in this spreadsheet. This means that many authorities can be – and are – in the situation of having maximum standards for large developments and minimum standards for smaller developments.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The main objective of PPG13 is to use the planning system to reduce the need to travel and to reduce the use of the car to access developments. Maximum parking standards are seen as an important way to achieve the second objective and indeed the limited literature on this topic bears this out (see COST342 report (2006)), for example. PPG13 seeks to reduce car use to deal with congestion and environmental problems.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>It must be taken into account to at least some extent in making planning decisions for all large developments. All municipalities apply the standards.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The standards are not primary legislation, although as part of planning guidance, they have legal status. They can be ignored/adapted but if this occurs, there must be a very good rationale for so doing. If a local authority grants permission to a building with more than the national permitted maximum standards, national government could reverse the decision. In general, however, they are applied with reasonable consistency.</p>		
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>mandatory</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Policy is targeted at all types of developments except residential ones (residential maximum standards covered by PPG3).</p>		
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>First part of building permission process</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planning and Compulsory Purchase Act 2004 • PPG13 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Strong influence – a key reason why MM at site level has been encouraged through the planning process. Some anecdotal evidence suggests that maximum parking standards and no availability of free on-street parking near the site will lead to an increase in lift-giving (and therefore vehicle km travelled), but the DfT (2002) publication *Making Travel Plans Work* cited parking management as “the hallmark of high-achieving travel plans”, suggesting that MPS can have a very strong influence on the effectiveness of MM at the site level – and because they in some sense lead to a parking problem, they also encourage the use of MM as a solution.

Information sources:

- [PPG13](#)
- [Dft \(2002\) Making Travel Plans Work](#)
- [The Effect of maximum car parking standards including inward investment. Scottish Govt. \(2001\)](#)
- [Barker Review on Land use Planning \(2007\)](#)

Additional comments:

MPS for residential parking have now been abandoned, due in part to practicality problems – in many developments, residents have two or more cars per household, leading to parking on footways and on green areas. The recent (2007) Barker review of the planning system (see information sources) as one of the periodic shifts of policy direction that the British planning system seems to find necessary; without presenting any clear evidence, the review decided that MPS for other land uses may be deterring economic development and so it seems likely that they will be relaxed in the next version of PPG13, although this has not yet (December 2008) been published. The only actual research on the topic of MPS and economic development, carried out before their introduction in Scotland in 2003, could find little evidence that they would deter economic development (see information sources).

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

16.10.2008

C21		Cork City Development Plan Section 49 Policy T12	
Applied in: Cork City		Country: Ireland	Produced by: City Council
Type of policy: planning instrument		In force since: 2004	Level of application: local level
Content: Development Plans are the principal mechanism in the Irish planning system for guiding and regulating development. As a planning authority, Cork City Council must (under the requirements of the Planning and Development Act 2000) produce a Development Plan. Within the Plan it is able to set out any number of policies that it believes are relevant to the regulation of development. With regard to mitigating the environmental and transport impacts of development, the Cork City Development Plan includes a policy T12 which reads “[the Council will require] Mobility Management plans to be prepared and implemented for all significant new and expanded developments”. The supporting text to the policy provides some more detail, including explaining what a MM plan is, what it might contain, and how it should be implemented – including the requirement for a MM coordinator at the largest developments covered by the policy. It also highlights the need for targets, monitoring of these, and regular reporting to the City Council. The effectiveness of the policy is strengthened by maximum parking standards for all new developments, with some developments permitted no additional parking.			
Main objectives and reasons for implementation: The policy was enacted to try to reduce congestion and pollution from traffic generated by new developments. Ireland has until very recently been enjoying a period of very strong economic growth and in consequence congestion has become a major concern.			
Spread of the policy: Not known. In common with the UK planning system, the Irish system is permissive so if there are good reasons for not following policy T12 then a development can still be permitted.			
Consistency of application of the policy: Not known. Given current (2008) economic conditions, unlikely to be that strong. However, certain employers e.g. university college Cork have strong and active travel plans (MM plans) related to the planning process.			
Targeted at: Developers (public or private)		How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
Designated to which kind of development? “Significant” developments – all uses. Appears that this is defined as developments with more than 100 staff.			
Applied or applicable in which kind of process? Building permission process		Influenced by main policies: - Cork Regional Planning Guidelines - Irish National Spatial Strategy	
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Potentially strong influence but new policy so experience and knowledge of how to apply it (by Council and by developers) still developing. In addition, recession in Ireland is likely to reduce pressure to manage development impacts.			
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> Cork City Development Plan Within Development Plan, Chapter 5 (Transportation) contains policy on MM plans; Chapter 11 includes max parking standards			
Additional comments: For explanation of its non-mandatory nature see explanation under “consistency of application of policy”. Draft Development Plan 2009-2014 includes reference to MM plans although policy T12 has been removed. Maximum parking standards strengthened in 2009-2014 plan compared to 2004 plan.			
Information provided by: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom		Date: 16.12.2008	

C22		Swiss Normative on Parking Standards (SN 640 281)	
Applied in: Swiss municipalities	Country: Switzerland	Produced by: Swiss Association of Road and Transport Experts	
Type of policy: recommendation	In force since: 2006	Level of application: Regional and local level	
<p>Content:</p> <p>The Swiss Normative on parking standards SN 640 281 is a concrete recommendation or guideline for defining the appropriate number of parking spaces at new developments. It includes specific values on the number of parking for different types of uses like housing (1 parking space per 100 m² ground floor space for residents and 0,1 for visitors) or businesses with high client frequencies (2 parking spaces per 100 m² ground floor space for employees and 0,5 for clients). For the application of the values the embedment of a development within existing bicycle and public transport network has also to be considered. Therefore the normative defines 5 so-called types of localisation. Those types are defined by a matrix where on the one hand the amount of pedestrian and bicycle traffic in the surrounding of a development (more than 50 %, 25 - 50 % and less than 25 % of the entire traffic) and on the other hand the quality of public transport accessibility in terms of the amount of stops per hour (more than four times per hour, one to four times per hour, not served at all with public transport) are classified. A further element of the normative is a matrix where the five types of localisation are combined with the specific values per use. That means for example if a development is classified in a type of localisation A (that means with share of pedestrians and bike traffic of more than 50 % and a frequency of more than 4 public transport journeys per hour) the specific number of parking per use should be reduced to a minimum of 20 and a maximum of 40%.</p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Swiss Association of Road and Transport Experts is an established and accepted organisation by federal, cantonal and local administrations. The normatives are seen as a thematic input from the part of experts without any political motivation or background. Regarding the specific normative on parking standards the idea was that municipalities all over Switzerland have a common base on which they can formulate their own parking standards and procedures for calculation and include them in legally binding instruments, like parking regulations or requirements in the building permit process. The objective behind was, that the normative serves as a kind of common reference.</p>			
<p>Spread of the policy:</p> <p>The normative is widely applied by Swiss municipalities, because it is accepted as a consolidate background information.</p>			
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The consistency of the application varies. There are municipalities which take over the values of the normative in their parking regulations completely/ directly. Others are using it as a base but the values are modified.</p>			
Targeted at: local planning authorities	How binding is the policy? Voluntary		
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>All type of developments and uses located in a municipality</p>			
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • development of a new parking regulation • building permission process (to be defined case by case) 		<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • none 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

In general the normative is an important base for the development of the local parking regulations. The parking regulation itself is then the legally binding instrument which is used for evaluating if the number of parking spaces at a new development granting for building permission is appropriate or not. If the regulation includes not only the specific values of the amount of parking per use but also considers the quality of the embedment within the existing bike and public transport network the maximum allowed number of requested parking spaces can be reduced (in case that the accessibility of the development with alternative modes to the car is of high quality). In a lot of cities within Switzerland which have a high quality public transport network the parking regulations are considering this fact with regard of the allowed parking rates for new development. This has an indirect effect on the set-up of Mobility Management at the site level because the reduced number of realisable parking spaces lead as a consequence to further measures in order to have a well-balanced mode-split.

Information sources:

- VSS, SN 640 281, Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Zürich, 2006.

Additional comments:

None

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

18.12.2008

C23	Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan (<i>Občinski podrobni prostorski načrt</i>)	
Applied in: City of Maribor	Country: Slovenia	Produced by: Planning department of the city of Maribor
Type of policy: Recommendation	In force since: 2006	Level of application: local level
Content: The policy is prepared as part of the Municipal Detailed Spatial Plan (<i>Občinski podrobni prostorski načrt</i>). It is set as a recommendation in the paragraph of the plan describing surfaces for bicyclists. Paragraph prescribes standards and conditions regarding bicycle network like types of bicycle paths according to road hierarchy, dimensions of bicycle lanes according to type, recommended pavement types or minimal distances from buildings, fences and trees. Paragraph also describes basic standards for bicycle parking as: location of parking regarding the building entrance, design of parking facilities, compatibility with other urban equipment and other conditions. Larger part of the paragraph is binding for all new developments and renovations. Only the parking standards for bicycles, as only recently added component of a spatial plan, are set as a recommendation. Standards are prescribing the number of spaces depending on type of development (residential, office, retail, culture, education, sport and industry). Overall number of required bike parking spaces is set as a sum of spaces for everyday users (residents and/or employees) and occasional users (visitors). Calculations are made according to number of employees (for workplaces), housing units, rooms or beds (for residential areas, hotels, student dormitories and hospitals), seats (sport facilities, theatres, religious buildings) or according to gross surface area of the development (most other uses). For example, a recommended number of parking spaces for hotels is a sum of spaces for employees (1 space per 10 employees) and spaces for hotel guests (calculated according to hotel surface, 1 parking space per 500 m ²).		
Main objectives and reasons for implementation: There is no national regulation or guidance concerning the number, location and quality of bicycle parking. Legislation allows the municipal spatial plan to prescribe standards and norms in appropriate detail, but most municipalities do not decide to specify the bicycle parking standards. Developers often use leftover space for placing a minimal number of parking spaces or in worse case do not plan any. After a building is put to use and the lack becomes obvious, bicycle stands are added where place is still available. Often placement is inconvenient, unsafe and without cover.		
Spread of the policy: Policy has been accepted in June 2006 as a part of amendment of Municipal Detailed Spatial Plan of the Municipality of Maribor. All new developments applying for building permit after that time should follow the plan, but bicycle parking standards are set as recommendation only. Procedures takes relatively long time before the permit is issued so there are only few buildings which have been finished in accordance with the amendment regulation.		
Consistency of application of the policy: Since the policy is a recommendation there is no strict demand of application		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	
Designated to which kind of development? Policy is targeted at all types of developments with a special focus on public buildings and housing.		
Applied or applicable in which kind of process? Policy is applied in planning process and should be considered when applying for building permission.	Influenced by main policies: none	
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Appropriate number and quality of bicycle parking are Mobility Management measures. Good quality bicycle facilities reflect the attitude towards cycling and can help to promote the bicycle use.		

Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Municipal Spatial Plan of the City Municipality of Maribor, amendment June 2006 (in Slovenian) 	
Additional comments:	
Policy is a recommendation. Developer should predict approximately the number of parking places, prescribed by the policy. Exact number will not be checked before building permit is issued.	
Information provided by:	Date:
Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana, Slovenia	20.11.2008

C24		Parking regulation of the city of Krakow	
Applied in: City of Krakow	Country: Poland	Produced by: City Council	
Type of policy: Planning instrument	In force since: 2003	Level of application: local level	
Content:			
<p>Parking Policy is one of the most important planning measures. It establishes recommended and maximum numbers of parking spaces for new/renewed development. The recommendation exists in only few Polish cities as a part of Urban Transport Policy (e.g. Kielce, Krakow, Poznan, Warsaw), in some other cities it is included in the Spatial Development Policy (SPD). In Krakow, for the whole city, recommended and maximal parking standards are established dependant on land use intensity: number of flats, number of working places, usable floor area of service. As a general principle, the parking policy is spatially differentiated, according to the accessibility level of public transport service in corridors and degree of congestion in car traffic. Prior to the existence of these detailed guidelines, the SPD divided the city into three areas with viewpoint of their intensity. For each of the areas the permitted and recommended factors of parking spaces were established. However, in some cases, the number of maximal permitted parking spaces, regulated in the SPD is unsuitable - for some areas in the city (depending on the kind of land use and development of the transport network) this number of parking spaces could cause a serious problem with increasing volume of traffic. Then in such cases, the Local Spatial Development Plans should establish a maximal permitted number of parking places each detail area for each activity (housing, production, services, education) dependent on the level of public transport service, the level of street network development (including bicycle network), and the expected level of congestion. This approach will allow to influence solutions in favour of sustainable transport. Very similar is the situation with minimum number of parking spaces, especially in housing areas. The Krakow SPD formulations as a contribution to the Parking Policy, state the minimum number of parking spaces but it is only a recommendation, not an obligation. Developers in housing areas established even lower number parking spaces than recommended. This can be very inconvenient for residents in areas, where the public transport service is very bad or there is a lack of service.</p> <p>The parking standards are mainly established in Spatial Development Policy for city. In Krakow, the parking standards are linked to the public transport access to the area and the type of zone of the city. SDP determine spatial areas which are defined by public transport access as a sum of the walk access and waiting time for the public transport. There are following times of access: up to 7 minutes, 7-15 minutes and more than 15 minutes. Moreover, the number of parking spaces was established taking into account the type of the city zones: downtown, urban and suburban zones. On that base, one can determine the parking zone for the city (A, B, C, D). According to each parking zone policy, the planners can determine maximum number of parking spaces for commercial and working areas. For housing and commercial areas, the number of parking spaces is determined taking into account also the type of the city zones: downtown, urban and suburban. For the housing and commercial areas, the SDP defines recommended and maximal number of parking spaces as well. It is recommended to establish maximum permitted number of parking spaces for each detailed areas and for each type of development (housing, production, services, education). Those values should depend on the level of public transport service, the level of street network development (including bicycle network) and expected level of congestion. Proposed approach will allow controlling solutions in favour of sustainable transport.</p>			
Main objectives and reasons for implementation:			
<p>In some cases (e.g. simulation site in Krakow - Czyżyny Dąbie) the maximal permitted number of parking spaces is too high. The kind of development requires to accept the number of parking spaces resulted from the SPD. Unfortunately, developers/investors use the various possibilities to construct more parking spaces for shopping and multifunctional areas. However, the traffic generated by these parking areas is too high in relation to the capacity of street network, leading to congestion or decreasing of its effectiveness. In some cases, e.g. for housing areas, where public transport service is very bad, the developers establish very low number of parking spaces, even under the recommended minimal amount. They explain that the value of the land is very high, and they must provide the required percentage of green area (according to the SDP standard), so they predict to build additional number of parking spaces as a second step in their development, if car ownership of residents will increase. However usually, they don't fulfil their promises and as a result, the habitants of such housing areas have a really serious problem to travel directly to the work, school, etc. because PT service is poor and therefore cars are the principle means of transport, but at the same time not enough parking spaces are available. Developers are also not required to provide or to improve public transport or cycling links to their development.</p>			

Spread of the policy:	
Spatial Development Policy and especially the Parking Policy could state in more detailed way the recommended and maximal and minimal number of parking spaces for each type of use. Based on those documents, the Local Spatial Development Plan could establish those numbers for particular sites (zones?). Almost all the cities in Poland have the SDP, but the parking policy is not an effective part of these documents. Perhaps there is no national standard for parking in new developments.	
Consistency of application of the policy:	
Parking regulations should bring about a situation in which planners and developers will not determine and realise too many number parking places which could generate too intensive traffic from new developments. They will also help to protect the public transport services against competition from private car use. Nowadays, all notations in SDP and LSDP are applied in correct way. So, it is possibly that also those new requirements will be applied correctly.	
Targeted at:	How binding is the policy?
developers (public or private)	mandatory
Designated to which kind of development?	
Those changes will have influence for all kind of development, especially for commercial, offices and housing areas.	
Applied or applicable in which kind of process?	Influenced by main policies:
<ul style="list-style-type: none"> • building permission (obligation) • preparation transport and land use documents (obligation) 	<ul style="list-style-type: none"> • Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) • Local Spatial Development Plan for Czyżyny Dabie (in Polish) • parking standards were approved by City Council based on theirs experience
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:	
Defining the numbers of max. and min. number of parking spaces could create the areas with reduced number of volume traffic and to allow to take under control the public transport development. The application of minimum and maximum parking standards could lead to a situation in which a developer has not that much parking spaces as he wants and that he has to set-up Mobility Management measures in order to handle the traffic generated from the specific site with other modes than the car.	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) • discussions with planners/administrative units/own knowledge 	
Additional comments:	
None	
Information provided by:	Date:
Cracow University of Technology, Krakow, Poland	8.01.2009

C25		Parking Regulations and Parking Pay-off in North Rhine-Westphalia	
Applied in: Federal State of North Rhine-Westphalia (NRW)		Country: Germany	Produced by: Federal Government (BauGB); State Government of NRW (BauO NW)
Type of policy: Law		In force since: 2005 (BauGB); 2000 (BauO NW)	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>Generally, the legal framework for car parking is the Federal Building Code (<i>Baugesetzbuch: BauGB</i>). The State Building Code North Rhine-Westphalia (<i>Bauordnung NRW: BauO NW</i>) fills in this framework. Legal basis for parking regulations and parking pay-off in NRW is § 51 BauO NW.</p> <p>Main contents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duty to construct car parking spaces within building permission process (if car traffic is expected); • Similar duty to construct bicycle parking spaces within building permission process (no quality standards); • Possibility to restrict or limit the number of car parking spaces (reasons of urban design, transport or safety) by municipal charter; • Parking pay-off is possible in agreement with municipality (criteria: construction is impossible or unacceptable, even on a near-by located parcels); • Pay-off money is ear-marked for improving accessibility of development; since amendment in 2000, investment (<i>investiv</i>) measures for PT or bicycle transport are possible as well. <p>Municipalities can set up additional local parking charters for further concretisation of parking aspects within the building permission process or for setting up detailed site development plans.</p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>To give alternative opportunities regarding parking affairs within building permission process or when setting up detailed site development plans.</p> <p>Parking pay-off is possible if the urban design of the development and the neighbouring areas (esp. in city centres) or reasons of transport system makes it impossible to construct all of the minimum required car parking spaces on the own development parcel. If this is not possible, parking spaces shall be built alternatively on another parcel in close vicinity. If this is not possible as well, the developer pays a certain amount of money to the municipal authority. This amount is defined in a local parking charter and has to be used for car park facilities, PT, bicycle or other transport infrastructure in order to deal with the expected car traffic/parking demand or enhance car-alternative options in order to reduce the demand for car parking related to this development.</p>			
<p>Spread of the policy:</p> <p>This option is applied mainly in densely built up areas, like city centres or elsewhere if space is scarce or expensive.</p>			
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Parking regulations in BauO NW and local parking charters have to be taken into account within the building permission process or when setting up detailed site development plans; it is possible for the investor to negotiate with the city administration if he/she needs to build all requested parking spaces or can/need to pay-off a certain number instead.</p>			
Targeted at: Planning authorities (local and/or regional and developers (public or private))		How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Theoretically designated to all housing developments that need a building permission.</p>			
Applied or applicable in which kind of process?		Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan • building permission process 		<ul style="list-style-type: none"> • Baugesetzbuch (BauGB) (in German) • Bauordnung NRW (BauO NW) (in German) 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Primarily the parking pay-off does not influence MM. The parking regulations give the framework for coping with parking issues within the above mentioned processes. The pay-off money should be used to mitigate expected parking problems. The municipality gets the pay-off money for taking over the duty to solve parking demand from the developers. Therefore, normally the money will be used for additional parking spaces. But since 2000, in North Rhine-Westphalia the pay-off money can be used either for construction of parking spaces or for improvements in PT or cycling/walking infrastructure (but only for investment measures, the so called *investive Maßnahmen § 51 (6) BauO NW*), which should result in a reduction of parking space demand.

Information sources:

see main policies influencing the law

Additional comments:

Generally, the parking regulations have to be considered within building permission process or when setting up a detailed site development plan. The possibility to pay-off instead to build new parking spaces is part of a negotiation process and can be an option if certain conditions are fulfilled.

Information provided by:

ILS, Dortmund, Germany

Date:

04.12.2008

C26		Gelre Hospitals	
Applied in: Cities of Apeldoorn and Zutphen	Country: Netherlands	Name of the developer: Gelre Ziekenhuis	
Status of the development: development in use	Type of developer: public	(Expected Date) where development gets in use: in use 2009 though various changes planned over next 2 years	
<p>Description of the development:</p> <p>Gelre Hospitals is active in the regions of both Apeldoorn and Zutphen. At present, it consists of three hospital locations and one external outpatient clinic (see also www.gelreziekenhuizen.nl)</p> <ul style="list-style-type: none"> the Lukas location, edge of town (Apeldoorn) in a residential area; the Juliana location, centre of Apeldoorn in a residential area; the Het Spitaal location, edge of town (Zutphen), will be replaced by a new building in 2010; the external outpatient clinic, edge of town in Lochem. In 2008/2009 the Juliana location will co-locate at the Lukas location. The Lukas and Juliana location combined have the following characteristics: <ul style="list-style-type: none"> floor area: 30,533 m² (2004) and 62,840 m² (2007) = +106 % employees: 2,000 (2004) and 2,300 (2007) = +15 % (equal fulltime; more part time), number of beds: 658 (2004) and 460 (2007) = -30 % (tendency to ambulant care). 			
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> building permission process zoning plan process 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> city of Appeldoorn province of Gelderland Ministry of Health 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>No specific policies but a desire to reduce transport impacts and maximise accessibility of the hospital on the part of the Province and municipality. Zoning plan for the municipality (=local plan = <i>Bestemmingsplan</i> in Dutch) sets max parking availability for re-developed hospital site.</p>			
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>To gain permission from the city council for the merger of the Lukas en Juliana location, the hospital was required to write a Mobility Management plan under a negotiated agreement. The hospital committed itself to limit the available parking space to 840 spaces (as set out in the zoning plan).</p> <p>The Dutch Ministry of Health, Welfare and Sports appointed Gelre Ziekenhuizen as one of the three "forefront hospitals". These hospitals have been invited to be pioneers in giving form and content to the innovations necessary to deal with future challenges. For Gelre Ziekenhuizen, this means developing into a new-style hospital, which entails a limited clinical capacity, a shift from in-house to outpatient treatment, day treatment and short-stay admissions – with impact on access and mobility. Due to the construction plans, the Province of Gelderland asked for extra attention regarding the accessibility of the hospitals and for parking. Furthermore, the province is keen on transferring the experiences that have been gained within Gelre Hospitals to other hospitals in the province.</p>			



Source: Google maps

Additional agreements between authorities and developer:				
none				
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:				
Concerns about car parking (overspill) and also the transport impacts of process changes were of interest.				
Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
cycle plan (showers, parking, repairs)	employees	in act	Hospitals	Hospitals
Business process re-engineering (BPR) meaning that patients make fewer trips for same treatment	employees	in act	Hospitals	Hospitals
Shuttle bus to link sites but privately contracted – not with public transport operator	all users, especially employees	in act	first financed through OPTIMUM2 project, then Hospitals	Hospitals
Marketing and communication	all users, especially employees	in act	Hospitals	Hospitals
Mobility service point	all users, especially employees	in act	Hospitals	Hospitals
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
There is a Mobility Management coordinator for the hospitals who reports to the board.				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> • Transport (employees, outpatients and visitors): Reduction in car use to fit in with limited number of parking spaces available (840) which was around 360 spaces less than current peak demand in 2005. This was to be achieved by increased promotion of cycling, shuttle bus and business process reengineering (BPR). • Social and costs: BPR realised significant benefits for patients by reducing number of times they had to visit the hospital for a given treatment. This also saved the hospital costs and had transport benefits. 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • OPTIMUM2 cookbook on Gelre Hospitals • Report on mobility at Gelre Hospitals (tussentijdsrapportage) (in Dutch) • Report on marketing mobility at Gelre Hospitals (in Dutch) 				
Additional comments:				
Considerably more information on this useful case study is available by looking at the first information source.				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.01.2009	

C27	Spatial Development Plan (SDP) and Local Spatial Development Plan (LSDP)	
Applied in: City of Krakow	Country: Poland	Produced by: City Council
Type of policy: Planning instrument	In force since: 2003	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>In Poland, there are no planning policies or laws which could require developers to implement Mobility Management measures. However, there are some planning documents, where those requirements <i>could</i> be included. One such document is the Spatial Development Policy (SDP?) within which the Local Spatial Development Plan is a subsidiary document. The document is prepared for cities (also for the State) and usually approved by the City Council. The SDP is put into effect as a form of public policy, encompassing various disciplines, which seek to order and regulate the use of land in an efficient and ethical way. The document defines the issues of land development (the area zoned for different buildings and land uses, for example), the corridors for main transport routes, protected areas, etc. This document is passed by the district/city town council, but it isn't a legal document itself, but rather the basis for a legal document, the Local Spatial Development Plan. The SDP is prepared based on the Spatial Development Act (- SDA (for the State)). However, in the SDA, there are no requirements for the SDP to include any references to sustainable transport and Mobility Management in SPD. So, although Polish cities and regions prepare an SDP, it is not certain that their principles and recommendations reflect a sustainable transport approach. Generally, Spatial Development Policies approved for many Polish cities only poorly take into account the development of bicycle and public transport facilities. However, based on the existing document it seems possible for city authorities to use the SDP to implement some Mobility Management measures both in terms of public investment and with regard to the activities of developers. So, if the SDP required more sustainable transport and Mobility Management measures from stakeholders (especially developers), then the LSDP (as a policy document) could require the same measures but in a more concrete and detailed way.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • To enable implementation of sustainable transport measures/solutions in the framework of the existing legal regulations, • To ensure that the documents reflect a consistent approach to sustainable transport, • To promote sustainable transport on the country, regional and local level, even by the "soft requirement formulations" only and subconscious increasing awareness among planners and decision makers. <p>In general, plans should consider the following aspects: necessities to include the bicycle network in all cities, proper solutions for public transport network (with detailed description depending on the ranges of the plan, providing information for the passengers and applying of Mobility Management measures).</p>		

<p>Spread of the policy:</p> <p>SDP and LSDP can include additional notation concerning sustainable transport and a new approach to the public transport and bicycle network. It seems that it is possible to include some statements in these documents, but it would require changes in the structure of the documents and the willingness of planners and decision makers to follow the new requirements. For example, when developers request a building permission decision, they must show how they will provide access to the development by car from the public road. Road and Transport Authorities could in this context require the preparation of a travel plan (including the bicycle and public transport network) for the development area if the predicted generated traffic is likely to exceed a certain threshold. This demand would be based on the Environmental Act, Public Road Act, etc. Any changes in the structure and scope of transport, environmental and land use documents should introduce formulations to include sustainable transport in new development areas.</p> <p>For these changes to take place it will be necessary for planners, administrative units and decision makers to prepare and to approve Local Spatial Development Plans with public transport network, bicycle network, traffic restrictions in city centres or parking restrictions.</p>	
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>New requirements, which could be included in the SDP and LSDP, could ensure that stakeholders (especially the investors, developers) implement Mobility Management measures in their investments. Nowadays, all notations in SDP and LSDP are applied in correct way. So, it is possible that also those new requirements will be applied correctly.</p>	
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)</p>
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Those changes will have influence for all kind of development, especially for commercial, offices and housing areas.</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • process of building permission demands (to be defined case by case) • process of preparation of transport, environmental and land use documents (recommendation/obligation) 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) • Spatial Development Act for Poland (in Polish) • Local Spatial Development Plan for Czyżyny Dąbie (in Polish)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Proposed solutions with interpretation of existing notations in documents and changes in structure and content of the transport, environmental and land use document will have a significant impact of Mobility Management implementation.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) • Spatial Development Act for Poland (in Polish) • discussions with planners/administrative units/own knowledge 	
<p>Additional comments:</p> <p>All of these proposals are in accordance with results gathered from the discussions within and after the planning simulation workshop. The ideas were also proposed by the University - MAX team, especially based on the work experiences in the Urban Planning Office in Municipality of Krakow for doctoral study of the Mrs Aleksandra Faron. Some of the mentioned recommendations are in accordance with the law, and their application will depend on awareness and understanding of the sustainable transport approach among administrative units (planners, decision makers) and developers.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Cracow University of Technology, Krakow, Poland</p>	<p>Date:</p> <p>8.01.2009</p>

C28	Irvine Spectrum Business Park Development Trip Reduction Program	
Applied in: City of Irvine, CA	Country: United States	Name of the developer: The Irvine Company
Status of the development: 50% Developed - in use	Type of developer: Private	(Expected Date) where development gets in use: Since 1986-ongoing
<p>Description of the development:</p> <p>Located in the City of Irvine, and the southern part of the greater Los Angeles metropolitan area, the Irvine Spectrum development is a 5,000 acre Business Park and high density development which is now home to over 3,600 companies employing in excess of 65,000 people. At the time of development, the Irvine Spectrum comprised one of the largest undeveloped parcels in Southern California metropolitan area. In 1986 the Irvine Company gained final development approval by the City of Irvine following an extensive consultative process. Transportation management goals and use provisions were assigned to the development permit. These permit provisions established goals and requirements for land use design that considered and planned for alternative transportation modes. The mobility strategies set by the City of Irvine included a hierarchy of streets and thoroughfares, commuter rail and public transit service utilizing the Irvine Transportation Center as a hub and an extensive variety of high occupancy vehicle, bicycle and walking amenities. Additionally, the development was permitted with trip generation targets and assigned permitted future growth planning goals. A Transportation Management Authority (TMA), Spectrumotion, was chartered to provide ongoing management of the transportation plan for the development and its tenants.</p>		
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permit- Use restrictions • Consultative- ongoing public and private negotiations • Advisory Board – 13 members elected 	<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Irvine • Orange County Transportation Authority • Spectrumotion TMA (public/private partnership) 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>The City of Irvine provided the regulatory framework for managing the development through permit and planning restrictions. The Spectrumotion Transportation Management Association (TMA) is charged with implementing the planning requirements through transportation goal attainment, alternative mode promotion and program development, and follow-up survey and evaluations. The Irvine Company is responsible for permit compliance and raises funding through tenant assessments (annual fees paid to the developer). Tenant employees then receive TMA support, including subsidies, for alternative modes of transportation. The TMA promotes alternative transportation modes and monitors ongoing compliance with city permit goals through ongoing trip surveys. Data collection is done through observed driveway counts in and out of the 4 Spectrums and is prepared in an annual report. The TMA compares the observed data and determines whether or not permitted trip generation caps (set by the City of Irvine) have been exceeded. The annual report is the primary information source to determine transportation goal compliance and is submitted to an advisory board consisting of 13 members, one being the City of Irvine. This annual process yields additional potential consultation and direction to the TMA and the Irvine Company development group for any additional compliance direction or potential further program development.</p>		
<p>Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:</p> <p>In 1985, the City of Irvine and The Irvine Company formed a partnership and devised an overall transportation management strategy and monitoring system in the Irvine Spectrum. Planning requirements and goals were established in meeting the City of Irvine vision for successful development mitigation. Several demands were placed upon the developer including the establishment of a multi-modal transportation system including rail, bus, car- and vanpooling, and preferential parking within the development. The ultimate agreement by the developer and city was codified in the permit and development plan. This plan details acceptable levels (goals) for traffic generation and called for the formation of a Transportation Management Association (TMA) to monitor and measure traffic levels and provide traffic mitigation programs and services. To insure the success of this concept, deed restrictions known as Covenants, Conditions and Restrictions (CC&R's) were created which require the Irvine Company and Irvine Spectrum property owners to support the operation of the TMA financially through semi-annual assessments. This is how Spectrumotion can offer all its services to commuters free of charge.</p>		

Knowledge of the end-user:

In 1986, Spectrumotion was organized to implement the vision established by the City and developer. Spectrumotion is a private, non-profit, public benefit corporation and began meeting the transportation needs of the Irvine Spectrum immediately upon its founding. A database exceeding 8,000 individual commuters is maintained and comprises the core network for program participants. Of these participants, 34% partake in ridesharing activities versus a regional norm of 18% (projected regional surveyed rate). New businesses located in the Irvine Spectrum can become members of Spectrumotion without paying any membership fee. Spectrumotion currently offers a free monthly bus pass, a free 10-trip Metrolink (rail and bus) ticket, or vanpool for a month for commuters who currently drive alone and are willing to try one of these alternatives. Follow-up surveys show that 80 percent of those who try ridesharing continue participating after their free trial period.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Free one-month ridesharing trial via bus, train, or vanpool	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Businesses located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
Well lit bicycle and pedestrian lanes and paths	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Irvine Co. and land owners located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
Reserved preferential parking for carpooling	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Businesses located in the Irvine Spectrum	Businesses located in the Irvine Spectrum
Emergency ride-home services for members	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Owners of the land located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
HOV lanes on adjacent highways	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Federal and state transportation funds	State of California Department of Transportation
Promotions/incentives	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Owners of the land located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The Spectrumotion TMA maintains a staff of 5 full time employees as well as 6-10 part-time trip data specialists at a budget exceeding US\$600,000. The primary role of the TMA is to promote alternative modes of transportation, disperse subsidies and collect ongoing survey data. Program evaluation data is gathered and analyzed, then reported to an advisory board consisting of 13 members, one being the City of Irvine and to its members. This ongoing process yields additional potential, consultation, and direction to the TMA.

Envisaged effects:

- There are 5 sectors within the development called Spectrums. Spectrum 1, 3, 4 and 5 are covered by the permit. Spectrum 2 was developed before the requirements were imposed. Each sector represents a phase of development and the trip reduction requirements are different for each, both in terms of targets, but also performance measures. Some use average vehicle ridership, others use a trip limit per usable square footage.
- Key findings conclude that mode shift is occurring as planned and goals established in the growth and planning projections are being met. The permit caps have never been exceeded and are well within established limits.
- It is possible, however, that the trip generation goals were too loose and the caps were established too high. It is unclear if the Irvine permit caps provide a meaningful measure of success for comparison purposes.
- Spectrum number 3 and 4 exceeded all goal levels. In Spectrum 3, 34.4% fewer than expected trips were generated and 48.3% fewer in Spectrum 4.
- In 2006, only two individual sites which exceeded their expected trips in Spectrum 3; a “warehouse” retailer, which generated 245.8% of its expected trips and a technology center, which generated 135.7% of its expected trips. Both of these sites are have retail uses and have consistently exceeded their expected trips.
- In Spectrum 4, only FedEx exceeded its expected trips, as a large percentage of the trips generated at this site are delivery trucks

Information sources:

- Irvine Spectrum Transportation Management Association (www.72share.com)

Additional comments:

The Spectrum development has reached approximately 50% of development density within the 5,000 acre area. The development has incorporated high density development phases including large apartment complexes and mixed use retail development most recently. Ongoing coordination with the City of Irvine and Southern California Association of Governments (regional planning agency) is occurring for trip modelling and infrastructure demand planning.

Information provided by:

Eric Schreffler, ESTC

Date:

16.8.09

