



Successful Travel Awareness Campaigns
& Mobility Management Strategies



Projektnummer: **518368**

Projektakronym: **MAX**

Projekttitel: **Framgångsrika kampanjer för medvetet resande och Mobility Management Strategier**

Integrerat projekt

6.2 Hållbar utveckling

1.6.2 Mål för hållbar yttransport

3.1.1.1.3 Ökande kunskap om innovativa åtgärder vid stadstransporter

Rapportens titel:

WP D - MaxLupo

Riktlinjer för integration av Mobility Management med fysisk planering

Täckningsperiod:

Förberedelsedatum: **Augusti 2009**

Projektets startdatum: **1:a oktober 2006**

Varaktighet: **36 månader**

Version: **1.7**

Förberedd av: **synergo, ENU**

Kontrollerad av: **ILS, Uni Maribor**

Verifierad av: **ENU, ILS**

Status: **Slutgiltig**

Spridningsnivå: **Extern**

Projekt samfinansierat av Europeiska Kommissionen innefattat i det sjätte ramverksprogrammet (2002-2008)

FÖRORD - MAXLUPO SOM EN DEL AV MAXPROJEKTET

Mobility Management (MM) är ett kraftfullt sätt att påverka hur mäniskor reser och på så sätt minska negativa effekter av onödig bilanvändning. Planeringsprocessen för markanvändning ger goda möjligheter för införande av MM och den kan hjälpa till att skapa en byggd miljö som är mindre bilberoende. Både planprocessen och bygglövsprocessen är viktiga processer där MM kan introduceras för att påverka hur folk reser till och från en ny anläggning redan från dagen då den öppnas. Dessa riktlinjer (MaxLupo) ger exempel från verkliga livet för att visa hur och var MM kan integreras med planeringsprocessen för markanvändning. De är användbara för planerare, byggherrar, fastighetsutvecklare och politiker som mer aktivt vill använda sig av planeringsprocessen som ett sätt att påverka resebeteendet i syfte att minska trängsel och förbättra tillgängligheten och livskvaliteten i våra städer, inklusive i nya områden och i nya anläggningar.

MaxLupo utvecklades i projektet MAX - Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies (Framgångsrika kampanjer för medvetet resande och Mobility Management Strategier) som en del av Work Package D– Integrating Mobility Management and Land Use Planning (integration av Mobility Management med fysisk planering). MaxLupo förklarar och ger exempel på principer för att bättre integrera hållbar transporter med planeringsprocessen för markanvändning, och hur man bättre integrerar MM med markanvändningsplaneringen.

MAX-projektet genomfördes från 2006 till 2009 och var det största forskningsprojektet om Mobility Management inom EUs sjätte ramverksprogram. MAX-konsortiet, med 28 partners, utökade, standardiserade och förbättrade Mobility Management – inom områdena kvalitetsstyrning, kampanjer, utvärdering, modellering och markanvändningsplanering. En stor del av arbetet fick direkt stöd av European Platform on Mobility Management (EPOMM) och får fortsatt stöd därifrån. Arbetet har resulterat i flera verktyg och tjänster som kan laddas ner från www.epomm.org. För mer information, vänligen besök www.epomm.org eller www.max-success.eu.

MaxLupo utvecklades av synergo (Schweiz), ILS (Tyskland), Edinburgh Napier University (Skottland) och University of Maribor (Slovenien), med medverkan från andra partners i MAX WP D: Cracow University of Technology (Polen), Vilnius Gediminas Technical University (Litauen), ETT (Spanien) och Trivector Traffic (Sverige). MaxLupo är baserade på erfarenheter från ovan nämnda WP D-medlemsländer samt Irland och Holland. Även erfarenheter från USA har inhämtats. En komplett lista över WP D-rapporter finns tillgänglig i slutet av rapporten.

Författare:

synergo: Roberto De Tommasi

ILS: Janina Welsch

Edinburgh Napier University: Tom Rye

University of Maribor: Aljaž Plevnik

Sammanfattning

Mobility Management (MM) är ett sätt att främja hållbara transporter genom att påverka trafikanternas attityder och beteende. MM fokuserar ofta på en specifik plats, till exempel ett kontor, sjukhus, universitet, shoppingcenter eller en arena. Tidigt under planeringsprocessen, när planerna för markanvändning görs, kan lokala myndigheter påverka att nyetableringen förlägga till områden eller platser där flera transportmöjligheter finns tillgängliga. Senare, när en ny anläggning planeras eller en befintlig utvecklas eller ändras, krävs det oftast någon typ av bygglov som även omfattar förhandlingar mellan byggherren och offentliga myndigheter.

Förhandlingsprocessen kan användas för att säkerställa MM-åtgärder vid anläggningen innan den öppnas:

- parkeringsförvaltning;
- infrastruktur för cyklande, gående och kollektivtrafik;
- utvecklad kollektivtrafik;
- eller marknadsföring och information för att uppmuntra anläggningens användare att använda alternativa färdmedel.

Detta gör att användare från och med första dagen då anläggningen öppnas har olika typer av transportmöjligheter att välja på, vilket är viktigt eftersom de då är som mest öppna att testa olika alternativ. Det är dessa aktiviteter inom markanvändningsplaneringen och bygglovsprocessen som behandlas i denna rapport om MaxLupo (**integration av MM med fysisk planering**).

Integreringen är viktig eftersom den kan minska trängsel och utsläpp från biltrafiken vid nybyggnation, kan ge alla tillgänglighet till en anläggning oavsett om de har bil eller inte, och för att det fungerar. Nya sjukhus i Cambridge och Edinburgh i Storbritannien introducerade MM som en del i bygglovsprocessen och nu kör endast 40-50 % av de anställda med egen bil till jobbet. Utan MM skulle denna siffra vara närmre 90 %. Detta innebär mindre trafik, mindre trängsel, friskare personal och mindre CO₂-utsläpp. Medelreslängden för pendling med bil är 6200 km per år i Storbritannien och kostnaderna för buller, koldioxidutsläpp, trängsel, lokala luftföroreningar, infrastruktur och olyckor uppskattas till 0.18 Euro per km (se www.webtag.org.uk). Det innebär att varje anställd som byter från att köra egen bil till jobbet till ett annat färdsätt minskar samhällskostnaden för pendlingen med 1100 Euro per år. Dessutom kunde organisationen spara i genomsnitt 350 Euro per år på minskat underhåll för varje parkeringsplats som de inte längre behövde.

MaxLupo vänder sig till planerare, planeringskonsulter, lokala myndigheter, byggherrar, fastighetsutvecklare och Universitet/högskolor och ger både praktiska råd och verkliga exempel om hur man bättre integrerar hållbara transporter med markanvändningsplanering, och således hur man gör MM till en viktig del av bygglovsprocessen för nya anläggningar. Till MaxLupo finns också en bilaga med 75 exempel. Bild 1 nedan visar allt det material som producerats i MaxLupo.

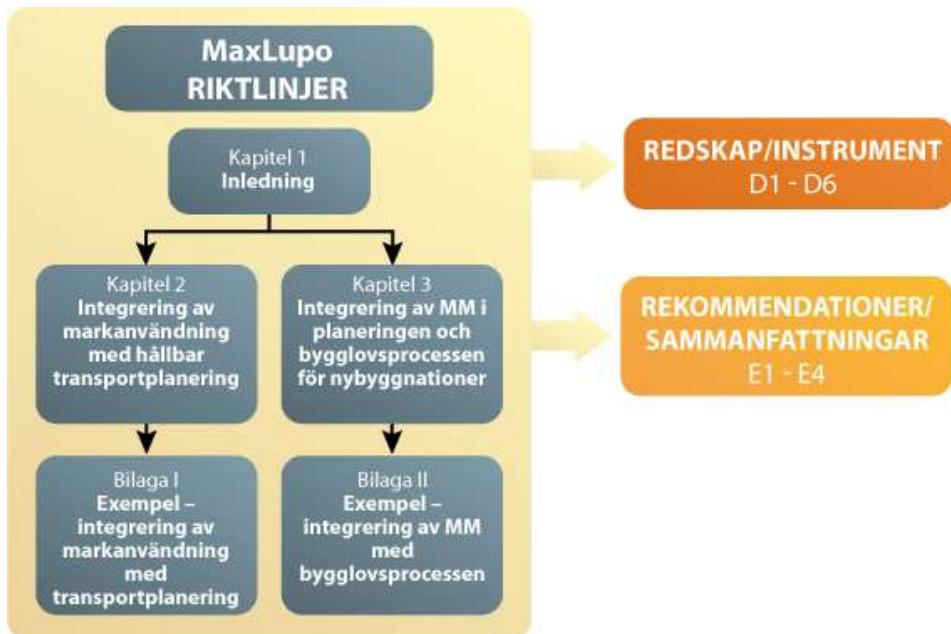


Bild 1: Resultat från MaxLupo om integration av MM med fysisk planering

Att integrera hållbar transporter med fysisk planering innebär att åstadkomma en fysisk struktur där lokala behov kan göras tillgängliga lokalt, att tätheten är hög med en blandning av funktioner, att nybyggnationer lokaliseras till kollektivtrafikens knutpunkter och större stråk, att äldre industriområden i städer förnyas med ny användning och att planerade nyetableringars påverkan på transportsystemet utvärderas som en del av planeringsprocessen. Hur sådana principer kan tillämpas visas nedan.

Principriktlinjer

Principriktlinjer (policy guidelines) för planering utvecklas av regionala eller nationella myndigheter i många länder för att påverka de lokala myndigheternas fysiska planering och deras beslut om bygglov. Riktlinjer kan skrivas för att uppmuntra integration av fysisk planering och planering av hållbara transporter; och för att uppmuntra lokala myndigheter att vidta eller introducera Mobility Management-åtgärder vid nyetablering.

Principer från miljölagstiftning

I vissa länder finns miljölagstiftning som har stort inflytande på innehållet i lokal planer och/eller beslut om bygglov. Exempelvis så kräver EU-lagstiftningen att städer underskrider de s k miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. MM-åtgärder vid en etablering kan bidra till detta.

Övergripande och detaljerade planer

Lokala planer (t ex detaljplaner och översiksplaner) fastställer lämpliga lokaliseringssråden för nybyggnationer för olika kategorier av markanvändning, och ibland också för lokalisering av ny transportinfrastruktur. Planerna kan utformas så att de framhåller/uppmuntrar användningen av hållbara transporter. Exempelvis så kommer placeringen av olika markanvändningsråden, såsom bostäder eller detaljhandel, och områdets utformning (gångvägar, ett begränsat antal gatuparkeringar, etc.) att påverka på vilket sätt folk väljer att resa. Således har dessa planer en potential att bättre integrera markanvändning och transporter.

Funktionell/organisatorisk integrering

För att markanvändningsplaneringen ska påverka färdmedelsvalet så är det viktigt att fysiska planerare förstår vilka möjligheter som finns och att de är medvetna om transportfrågornas betydelse. Ett sätt att säkerställa detta är att transportplanerare och fysiska planerare faktiskt arbetar tillsammans och har möjlighet att kommentera och påverka varandras arbete.

Att integrera MM med bygglovsprocessen kan bli möjligt när enskilda nybyggnationer får bygglov, eller när lokala planer görs, till exempel detaljplan för en nybyggnation (Detailed Site Development Plan), vilket finns i flera länder. Integreringen kan ske på flera olika sätt, se nedan:

Mobility Management-rådgivning under planeringen eller bygglovsprocessen

Innan dokumenten med begäran om godkännande av en ny detaljplan eller en ny byggnad, lämnas in till myndigheterna för granskning så sker ett informationsutbyte mellan myndigheterna och den sökande. Under denna fas kan muntlig eller skriftlig information om Mobility management från de lokala myndigheterna till den sökanden vara ett enkelt sätt för att öka byggherrens kunskap och medvetenhet.

Säkerställa Mobility Management genom förhandling

Att ta med Mobility Management som en del i förhandlingarna skulle öka chansen för att byggherrar skulle ta till sig denna strategi vid utformningen av trafiklösningarna vid nyetableringen. De lokala myndigheterna skulle till exempel kunna tillåta ett färre antal parkeringsplatser om byggherren är villig att ta ut parkeringsavgifter och bygger en väl tilltagen cykelparkering.

Säkerställa Mobility Management genom att inkludera det i parkeringsbestämmelser (p-norm)

Införande av en ny bestämmelse i de lokala parkeringsnormerna som anger att vid nyetableringar av en viss storlek så måste byggherren ta fram en mobilitetsplan (inklusive bindande mål, åtgärder samt rutiner för uppföljning och utvärdering) vilket direkt skulle förstärka implementeringen av Mobility Management.

Säkerställa Mobility Management genom inkludering i planeringskrav och villkor

Krav om att efterfölja vissa planeringskrav och villkor är vanligt för den som söker bygglov i många medlemsstater. Mobility Management skulle också kunna integreras i sådana villkor. För att säkerställa att alla kommuner kräver Mobility Management så rekommenderas att det inkluderas i planeringskraven som utvecklas på regional nivå, där så är möjligt.

Främjande av bilfria bostadsområden

För att ge kommunerna möjlighet att främja bilfria bostadsområden genom att relevanta lagar och riktlinjer (parkeringsbestämmelser, planerings- och bygglagar) inkluderar speciella regler för ”bilfria bostadsområden” eller områden med mycket få bilar. Där kan antalet parkeringar tillåtas att vara mycket färre än vad som normalt krävs, så länge vissa villkor uppfylls. Lokala planer är en förutsättning för att tillåta en sådan minskning i bygglovet, eftersom de definierar lämpliga lokaliseringar och utformning av sådana områden (t.ex. nära kollektivtrafikhållplats och med ett bra cykelnätverk).

Tillgänglighetsmodell för reglering av biltrafik vid multifunktionella anläggningar

En s.k. tillgänglighetsmodell (Access Contingent Model) är en lovande strategi för att minska biltrafiken vid stora anläggningar som genererar mycket trafik, t.ex. shoppingcenter eller idrottsarenor. Idén är att begränsa det maximala antalet bilresor som tillåts till och från anläggningen genom att fastställa ett tak för trafikalstringen som inte får överskridas under en viss tidsperiod. Vilka påföljder som ska tillämpas om taket överskrids måste fastställas i ett kontrakt mellan byggherren/fastighetsutvecklaren och de lokala myndigheterna. Kontraktet utgör då en del av bygglovet.

Uppmuntra anammandet av Mobility Management genom miljölagstiftning

I vissa länder kräver miljölagarna att anläggningar av en viss storlek eller med ett visst antal planerade parkeringsplatser måste tillhandahålla en miljökonsekvensbeskrivning tillsammans med sin ansökan om bygglov eller med sin begäran om godkännande av en detaljplan för en ny anläggning. Detta kan användas för att införa MM-åtgärder för att minska miljöpåverkan.

Kriterier för max antal parkeringsplatser

Parkeringskriterier anges oftast i den beslutande myndighetens parkeringsbestämmelser (p-norm) och anger oftast *minimiantalet* bilparkeringsplatser för olika typer av områden. Bestämmelserna är referens för byggherren vid beräkning av vilket antal parkeringsplatser som ska finnas vid en nybyggnation. Att i bestämmelserna ändra från minimiantal till maxantal kan avsevärt minska antalet bilresor, speciellt vid nybyggnationer som planeras i tätbebyggda stadsområden och som har väl fungerande alternativ till egen bil och saknar alternativa parkeringsmöjligheter.

Parkeringsåterbetalning (parking pay-off)

"Parkeringsåterbetalning" är ett förfarande som används om en byggherre inte kan bygga det antal parkeringsplatser som myndigheterna kräver (på tomtmarken eller i dess omedelbara närhet). Om så är fallet ska byggherren betala en avgift till den lokala myndigheten. Avgiften används normalt för att bygga parkeringsplatser, men i vissa europeiska länder används de även till kollektivtrafik eller cykelinfrastruktur. En annan potentiell möjlighet är att använda pengarna till "mjuka" MM-åtgärder för resor till och från den nya anläggningen.

Kan integrering av MM och fysisk planering fungera i ditt land? MaxLupo och övriga MAX-resultat hjälper till att sprida medvetenheten om den potential som finns med ökad integrering. Exempel från Slovenien och Spanien visar att det kan fungera även i länder som inte har någon tidigare erfarenhet av att integrera MM och fysisk planering. Så MaxLupo är relevant för dig.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Inledning	8
1.1 <i>Integration av Mobility Management med fysisk planering: Vad handlar det om?</i>	8
1.2 <i>Vad ingår i MaxLupo och vad ingår inte?</i>	9
1.3 <i>Vem är MaxLupo till för?</i>	12
2 Integrering av hållbar trafikplanering med fysisk planering	13
2.1 <i>Varför integrera trafikplanering och fysisk planering?</i>	13
2.2 <i>Principer med potential att bättre integrera hållbar trafikplanering med fysisk planering</i>	15
2.2.1 Sammanfattning	15
2.2.2 Principriklinjer	16
2.2.3 Principer baserade på miljölagstiftning	19
2.2.4 Övergripande och detaljerade planer	21
2.2.5 Funktionell/organisatorisk integrering	23
3 Integrering av Mobility Management i planeringen och bygglovsprocessen vid nybyggnationer	24
3.1 <i>Inledning</i>	24
3.2 <i>Detaljplaner</i>	26
3.3 <i>Bygglovsprocessen</i>	27
3.4 <i>Lovande principer som stöder integreringen av Mobility Management</i>	29
3.4.1 Inledning	29
3.4.2 Sammanfattning	29
3.4.3 Mobility Management-rådgivning under planeringen eller bygglovsprocessen	31
3.4.4 Säkerställa Mobility management genom förhandling	33
3.4.5 Säkerställa Mobility Management genom att inkludera det i parkeringsbestämmelser	35
3.4.6 Säkerställa Mobility Management genom inkludering i planeringskrav och villkor	36
3.4.7 Främjande av bilfria bostadsområden	38
3.4.8 Tillgänglighetsmodell för reglering av biltrafik vid multifunktionella anläggningar	40
3.4.9 Uppmuntra införande av Mobility Management genom miljölagstiftning	43
3.4.10 Kriterier för max antal parkeringar (maxnorm)	45
3.4.11 Parkeringsåterbetalning (parking pay-off)	48
3.5 <i>Uppföljning och framtvingande av Mobility Management som inkluderas i en bygglovsprocess</i>	50
4 Hur överför man och tillämpar integreringen i olika planeringssystem?	51
4.1 <i>Överförbarhet</i>	51
4.2 <i>Rekommenderade steg mot integrering av MM och markanvändningsplanering</i>	53
Bilaga I: Integration of land use with transport planning	55
Bilaga II: Integration of Mobility Management at new developments	76

1 Inledning

1.1 Integration av Mobility Management med fysisk planering: Vad handlar det om?

Mobility Management är ett koncept för att främja hållbar transport och hantera behovet av att använda bil genom att ändra resenärernas attityd och beteende. I MM:s kärna ligger "mjuka" åtgärder som information och kommunikation, organisering av tjänster och koordinering av olika parters aktiviteter. "Mjuka" åtgärder kan fungera på egen hand, men de kan också öka effektiviteten av "hårda" åtgärder inom stadstransport (d.v.s. nya spårvagnslinjer, nya vägar och nya cykelbanor). MM-åtgärder (jämfört med "hårda" åtgärder) innebär inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och kan vara mycket kostnadseffektivt.

I många länder är MM huvudsakligen en platsbaserad aktivitet kopplad till trafikalstrande verksamheter såsom företag, skolor, konserthallar, sportarenor, sjukhus, verksamheter baserade på flera olika platser, rekreationsområden och bostadsområden. I dessa fall försöker MM hantera det sätt på vilket människor reser till och från platsen i fråga. Huvudmålet är att en så stor del som möjligt av resorna som genereras till och från platsen ska göras på annat sätt än ensamåkning i egen bil.

I platsbaserad MM är ägarna eller verksamhetsansvariga av en anläggning huvudaktörer. De bör främja och implementera MM så att de som använder anläggningen kan dra fördel av åtgärderna. Den offentliga myndigheten, vanligtvis kommunen, spelar därför en nyckelroll genom att uppmuntra eller ställa krav på dessa aktörer att införa MM-åtgärder. Två olika situationer avseende tiden för den offentliga myndighetens agerande måste särskiljas:

- **När anläggningen redan används:** I det här fallet har resmönster i de flesta fall redan etablerats och är mycket svåra att ändra. Hindren för att uppmuntra anläggningsägare eller verksamhetsansvariga är ganska höga, speciellt om de inte upplever några trafikproblem relaterade till aktiviteterna på anläggningen. Varför ska exempelvis en arbetsgivare implementera MM om det redan finns tillräckligt många parkeringsplatser tillgängliga? De offentliga myndigheterna kanske kan skapa ett aktivt engagemang genom att använda strategier som höjd medvetenhet, bidrag eller gratis rådgivning. Det är väldigt ovanligt att offentliga myndigheter i något land kan ställa krav på MM-aktiviteter vid en anläggning som redan är i bruk.
- **När en anläggning är på planeringsstadiet:** Samspelet mellan ägaren (eller fastighetsutvecklaren) av en anläggning och de offentliga myndigheterna pågår under hela planeringsfasen och slutar först då bygglov har beviljats och dess villkor är uppfyllda då anläggningen står klar. Transportrelaterade frågor kopplade till anläggningen ingår som en del i denna planeringsfas. Det inkluderar de lagkrav som ställs (t.ex. parkeringsbestämmelser, miljöpåverkan) och som måste uppfyllas för att bygglovet ska godkännas. Under hela den här processen kan MM, i form av riktlinjer, tips och även villkor, hjälpa de inblandade på platsen att planera för MM. Planeringsstadiet är också ett bra tillfälle att erbjuda incitament eller begränsningar till dem som använder anläggningen så att de prövar alternativa sätt att resa dit. Deras resvanor är då ännu inte så etablerade och därför är de mer öppna för olika alternativ.

Denna vägledning fokuserar mer på det andra stadiet där planeringsprocessen erbjuder en möjlighet att införa MM redan från allra första början, dvs. i planeringsstadiet genom att stödja en hållbar stadsutveckling vid lokaliseringar med god tillgänglighet med flera olika färdmedel. Integration av MM i planeringsprocessen för fysisk planering fokuserar på de möjligheter som offentliga myndigheter har att i bygglovsprocessen inkludera MM och att sådana "mjuka" åtgärder övervägs av byggherrar och fastighetsutvecklare innan en ny anläggning tas i bruk.

För att MM på platsnivå ska bli effektivt integrerat i denna process så är det viktigt att nya anläggningar, så långt som möjligt, placeras så att de kan nås med olika färdssätt. Platsspecifik MM blir exempelvis enklare om

anläggningen ligger nära bra kollektivtrafik. Detta är en uppgift för planeringssystemet för fysisk planering och diskuteras utförligare i kapitel 2 i MaxLupo. Om denna förutsättning inte finns så innebär det inte att MM-åtgärder inte kommer att fungera, men det blir svårare och åtgärder såsom att uppmuntra cykling och användning av kollektivtrafik kan ha mindre potential än exempelvis samåkning eller särskild matartrafik ("shuttle bus").

Som kapitel 2 visar så är integration av MM med fysisk planering enklare i områden där det finns ett urval av färdsätt, vilket normalt innebär stadsområden. Men det finns även exempel där MM har integrerats i bygglovsprocessen för anläggningar på landsbygden också, så MaxLupo är relevant även där.

1.2 Vad ingår i MaxLupo och vad ingår inte?

Med MaxLupo tillhandahåller MAX-teamet praktisk information om:

- Hur man bättre integrerar trafikplanering och fysisk planering.
- Hur man integrerar Mobility Management i planeringsprocessen för fysisk planering.

MAX-teamet är övertygat om att det bästa sättet att uppnå dessa mål inte är teoretiska resonemang utan snarare att tillhandahålla tydliga exempel på lovande principer och deras implementering som redan existerar och används. Detta gör riktlinjerna mer konkreta. Läsarna utgår från praktiska exempel där de kan avgöra om förutsättningarna i deras "eget fall" kommer låta dem agera på ett liknande sätt, eller om det inte alls är möjligt för att förutsättningarna, till exempel politiskt, nästan omöjliggör en liknande åtgärd.

Av denna anledning kan frågan om överförbarhet av de redovisade exemplen endast behandlas i ett väldigt brett perspektiv i MaxLupo. Det skulle vara "oproportionerligt stort" att i MaxLupo ta hänsyn till alla juridiska, planerings- eller andra förutsättningar för varje land, region eller kommun i Europa och hitta skräddarsydda principer. Bedömningsprocessen gällande användbarheten av MaxLupo måste därför göras av läsarna själva.

Dokumentets struktur visas i följande flödesschema:

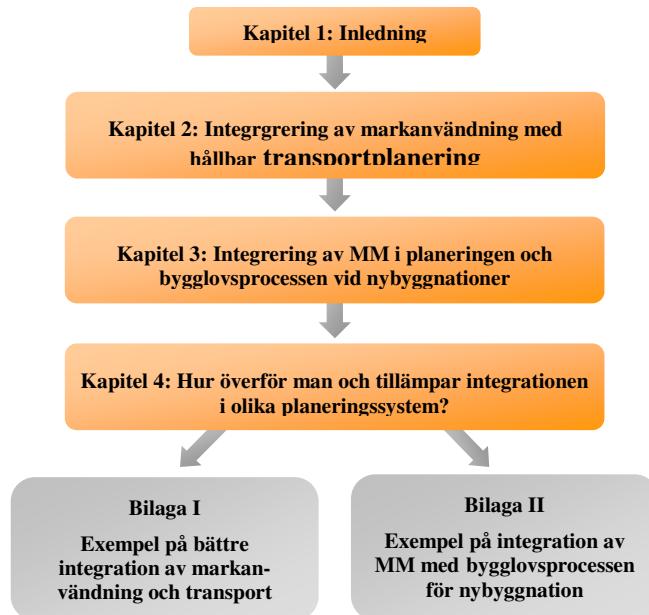


Bild 2: Strukturen i MaxLupo

Dokumentets struktur är som följer:

- **Kapitel 2: Integrering av markanvändning och transportplanering**

Detta kapitel presenterar de viktigaste målen som framgångsrik integration av transport och fysisk planering skulle bidra till, samt en rad lovande principer och existerande exempel för dessa.

- **Kapitel 3: Integrering av Mobility Management i planeringen och bygglovsprocessen vid nybyggnationer**

Detta kapitel ger information om hur processen med att utveckla en detaljplan för en nybyggnation, och erhållandet av bygglov för denna, fungerar. En rad principer, illustrerade med praktiska exempel, visar på de olika sätt med vilka man kan förbättra introduktionen av Mobility Management på planeringsstadet hos byggherrar och fastighetsutvecklare av nya anläggningar.

- **Kapitel 4: Hur överför man och tillämpar integreringen i olika planeringssystem?**

Kapitlet ger en överblick av överförbarheten av principerna som presenterats i tidigare kapitel och rekommendationer om hur de kan anpassas.

- **Bilaga I: Exempel på principer och praktisk tillämpning för bättre integration av markanvändning och transportplanering (endast tillgänglig på engelska)**

Bilaga I presenterar en rad exempel på principer som finns i praktiken som stöder integration av fysisk planering och markanvändningsplanering. Varje exempel beskrivs detaljerat i form av ett faktablad.

- **Bilaga II: Exempel på principer och paretisk tillämpning för integrering av MM i planeringen och bygglovsprocessen för nybyggnationer (endast tillgänglig på engelska)**

Bilaga II presenterar en rad exempel på praktiska principer som stöder integreringen av Mobility Management i planeringen och bygglovsprocessen för nybyggnationer. Varje exempel beskrivs detaljerat i form av ett faktablad.

1.3 Vem är MaxLupo till för?

MaxLupo vänder sig till de olika målgrupper som är involverade i stadsplanering och stadsutveckling:

- **Planerare** som arbetar med markanvändning, transporter eller på avdelningar för miljö på nationella, regionala eller lokala förvaltningsorgan.
De principer som redovisas ger en grund för ytterligare utveckling av existerande principer, eller införande av nya, för bättre integrering av transport- och markanvändningsplanering. De kan även vara underlag för förbättringar av existerande lagar, planeringsredskap, etc., som redan förespråkar Mobility Management vid nya anläggningar.
- **Personal på lokala och regionala förvaltningsenheter** som deltar i det dagliga arbetet med planer och bygglovsprocesser.
MaxLupo kan hjälpa till att bättre förstå hur den process de arbetar med kan ändras (oftast med små förändringar) för bättre integration av transport och MM med fysisk planering, och på så sätt minska de transportproblem som ofta uppstår när nya anläggningar tas i bruk.
- **Konsulter inom stads- och trafikplanering som arbetar som Mobility Management-expporter för offentlig förvaltning, fastighetsutvecklare eller byggherrar.**
I utveckling, framtagande eller revidering av existerande markanvändningsplaner, parkeringsbestämmelser, strategier för Mobility Management eller andra typer av policydokument anlitar ofta offentliga myndigheter expertis hos privata konsulter. Trafik och stadsplanerare som är MM-expporter hjälper också fastighetsutvecklare eller byggherrar att förbereda bygglovshandlingar eller detaljplanedokument för en nybyggnation. MaxLupo är en källa till ytterligare förbättring av sådana kunduppdrag för såväl planerare som MM-expporter.
- **Universitet, högskolor** eller andra institutioner för utbildning.
För fakulteter på universitet som är verksamma inom fysisk planering, transportplanering eller Mobility Management är MaxLupo ett underlag för utveckling av skräddarsydda kurser eller seminarier. Exempel på undervisningsmaterial baserat på Max WP D finns också tillgängligt på www.epomm.org.

2 Integrering av hållbar trafikplanering med fysisk planering

2.1 Varför integrera trafikplanering och fysisk planering?

Om fysisk planering (markanvändningsplanering) och transportplanering integreras så kommer det att skapa en markanvändning som gör det enklare att integrera Mobility Management med planeringssystemet för fysisk planering. Tidigare EU-forskning visar att anläggningar som finns i närheten av högkvalitativ kollektivtrafik troligen på ett enklare sätt kan införa MM än en anläggning som ligger i stadens utkant och endast är tillgänglig med bil. Det är mer troligt att en tät bebyggelse får fler resor med cykel och till fots än en glesare bebyggelse. Syftet med detta kapitel är att redovisa exempel på principer som uppmuntrar en ökad integrering av trafikplanering och fysisk planering. I förlängningen syftar dessa principer till att förverkliga ett eller flera av följande mål:

- **En polycentrisk stadsstruktur** där grundläggande behov kan göras tillgängliga vid lokala centrum, med god tillgänglighet till större centra via resa med kollektivtrafik och cykel.
- **Markanvändning med medelhög eller hög täthet och med en blandning av funktioner**, hellre än att strikt separera olika användningsområden. Detta är viktigt eftersom människor, om funktionerna är separerade, måste resa längre för att nå dem.
- **Anläggningar**, särskilt sådana som genererar många resor (t.ex. kontor, butiker, men även bostäder), bör vara **koncentrerade till knutpunkter och kollektivtrafikstråk**, eller åtminstone till platser som har potential att bli sådana knutpunkter för kollektivtrafiken. Dessa områden (knutpunkter och stråk) bör pekas ut i strategiska och lokala planer, möjligt med hjälp av mätningar av tillgängligheten. Standardnivåer för tillgängligheten (med kollektivtrafik) kan sedan bestämmas och på så sätt styra utvecklingen så att nya anläggningar avråds eller inte tillåts i områden där tillgängligheten är för låg.
- **Återanvändning av ej aktiva områden** (som tidigare varit industriområden eller handelsområden, men nu behöver ombyggnation) hellre än att tillåta nybyggnation på oexploaterad mark. Det motverkar att staden glesas ut.
- När en **ny anläggning planeras**, bör dess **påverkan på transportsystemet bedömas** och lokaliseringen bör ta hänsyn till transportbehoven. Om anläggningens transporteffekter förutsägs bli för stora på den valda platsen så kan man behöva välja en annan plats. Oavsett anläggningens påverkan på trafiken så bör utvecklings- och planeringsprocessen se till att tillgängligheten med cykel och till fots till närliggande platser och att tillgängligheten till kollektivtrafik blir god, liksom att parkering för samåkningsfordon lokaliseras till de bästa platserna.
- **Begränsa antalet parkeringsplatser** som måste tillhandahållas vid nya anläggningar inklusive gatuparkerings i hela nybyggnadsområdet, med målsättningen att hålla tillbaka bilresandet till och från anläggningen.

I många länder delas stora delar av dessa målsättningar tyvärr inte med fastighetsutvecklarnas och bygg Herrarnas mål, och utgör *inte* en del av den normala planeringspolicyn. Det resulterar i en markanvändning som tenderar att bre ut sig, vilket försvårar Mobility Management-åtgärder.

Om trafikplanering och fysisk planering dessutom, institutionellt och organisatoriskt, ska integreras på ett bättre sätt så kan det vara nödvändigt med **organisatoriska förändringar** för att säkerställa att **trafikplanerare och markanvändningsplanerare** vid offentliga myndigheter **arbetar närmre varandra**, för att säkerställa att markanvändningsplanerare vet vad transportplanerare försöker uppnå och vice versa. Detta kan behövas även om de redan arbetar inom samma organisation, eftersom de troligen ändå arbetar inom olika sektioner/avdelningar med olika inställning, utbildning och bakgrund. I detta kapitel presenterar därför några

(begränsade) exempel på sådan "funktionell integrering", men detta är ett område som skulle behöva studeras vidare.

Alla olika typer av principer som presenteras i avsnitt 2.2 kommer hjälpa till att uppnå dessa mål. Principerna kommer att ha störst effekt där de implementeras i samverkan, men även enskilda åtgärder som implementeras kommer att kunna ge positiva effekter.

Inom MAX-projektet studerades planeringssystemen i 10 europeiska länder och ett resultat var att de lokala översiktsplanerna (eller motsvarande) är nyckelinstrument i samtliga. De fastställer ramar för utvecklingen på lokal nivå (den kompletteras ofta med en mer detaljerad plan för ett specifikt område – så fungerar det t.ex. i Tyskland, Spanien, Litauen och Schweiz.) Eftersom den lokala översiktsplanen visar lämplig lokalisering av olika verksamhetstyper, var transportinfrastrukturen bör förläggas, och ofta också krav på markanvändningstäthet, så är den ett bra och viktigt instrument för att säkerställa en markanvändning stödjer resor med kollektivtrafik, till fots eller med cykel. Om den lokala planen verkligen gör detta beror dock på två huvudfaktorer:

- Om planförfattarna är medvetna om möjligheten att använda planen på det sättet,
- Och på hur den lokala politiska situationen är och hur den påverkar utformandet av den lokala planen. Exempelvis så kan olika lobbygrupper försöka få sin egen mark angiven som lämplig för bebyggelse i översiktsplanen eller så kan enskilda aktörers personliga åsikter (t ex borgmästarens) påverka relationen mellan transport och markanvändning i planen.

Som följdande delar i detta kapitel också visar så kan också utspel från regional eller nationell beslutandenvå påverka anammandet av sådana mål i lokala planer.

2.2 Principer med potential att bättre integrera hållbar trafikplanering med fysisk planering

Det här avsnittet ger en övergripande sammanfattning av alla studerade principer och därefter beskrivs respektive princip mera detaljerat med exempel från ett antal verkliga fallstudier.

2.2.1 Sammanfattning

Principriktlinjer

Principriktlinjer för planering utvecklas av regionala eller nationella myndigheter för att påverka de lokala myndigheternas planering för markanvändning och beslut om bygglov. De kan behandla en rad olika frågor, inte bara MM. Sådana riktlinjer existerar dock i vissa länder för att uppmuntra integreringen av markanvändning och hållbar transporter, och för att uppmuntra lokala myndigheter att genom bygglovsprocessen vidta eller föreslå Mobility Management-åtgärder vid nybyggnationer.

Principer baserade på miljölagstiftning

I vissa länder finns det miljölagstiftning som har stort inflytande på innehållet i lokal planering och/eller vid beslut om bygglov. Exempelvis så kräver EU-lagstiftningen att städer underskrider de s.k. miljökvalitetsnormerna för utomhusluft och MM-åtgärder vid anläggningar kan bidra till att sådana krav klaras.

Övergripande och detaljerade planer

Lokala planer fastställer lämpliga lokaliseringssråden för nybyggnationer för olika kategorier av markanvändning, och ibland också för lokalisering av ny transportinfrastruktur. Planerna kan utformas så att de framhåller/uppmuntrar användningen av hållbara transporter. Exempelvis så kommer placeringen av olika markanvändningsråden (såsom bostäder eller detaljhandel) och områdenas utformning (gångvägar, ett begränsat antal gatuparkeringar, etc.) att påverka på vilket sätt folk väljer att resa. Således har dessa planer en potential att bättre integrera markanvändning och transporter.

Funktionell/organisatorisk integrering

För att markanvändningsplaneringen ska påverka färdmedelsvalet så är det viktigt att fysiska planerare förstår vilka möjligheter som finns och att de är medvetna om transportfrågornas betydelse. Ett sätt att säkerställa detta är att transportplanerare och fysiska planerare faktiskt arbetar tillsammans och har möjlighet att kommentera och påverka varandras arbete.

Att begränsa antalet parkeringar vid nybyggnationer är ytterligare en typ av planeringsprincip som har indirekt påverkan på byggnationens övergripande placering men eftersom det också är en mycket viktig åtgärd på lokaliseringsnivå tas den upp i kapitel 3.

2.2.2 Principriklinjer

Bakgrund och målsättning

Principriklinjer (policies) ger vägledning om målsättningar, principer och (där så är tillämpligt) zonindelning för markanvändning som bör ingå i en planritning. Principriklinjerna tas fram av en myndighetsnivå för att användas av lägre myndighetsnivå(er) då de tar fram planer. Alla länder har inte principriklinjer men några som har det är Holland, Tyskland, Sverige, Slovenien, Schweiz, Irland och Storbritannien där lokala myndigheter uppmuntras att utforma sina lokala planer så att de ger ökad täthet (speciellt vid transportknutpunkter) och att de fokuserar på utbyggnad längs med centrala transportskorridorer. Polen har också principriklinjer gällande återanvändning och föryelse av nedlagda industri- och verksamhetsområden, vilket kan bidra till mer hållbara resmönster då dessa områden ofta ligger centralt med god tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Om principriklinjer inte finns

Där sådana principer inte finns eller inte implementeras är ofta alternativet en utveckling av separata markområden, oftast i utkanten av staden, med ett utglesat mönster utan hänsyn till transportsystemets utformning förutom att man tillhandahåller en in- och utfart till närmsta huvudväg. Detta gör områdena svåra att försörja med kollektivtrafik (eftersom det är effektivare för kollektivtrafiken med genomgående trafik) och ökar avstånden vilket gör resor till fots och med cykling mindre attraktivt. Den långsiktiga effekten av dessa förändringar på lokal nivå blir en gradvis förändring på det övergripande planet i riktning mot ökat bilberoende.

Hur principriklinjer kan utvecklas

Vilket land eller region som helst där det politiska intresset finns kan utveckla sådana principriklinjer. Utvecklingen kanske inte kommer att drivas av politiker utan i vissa fall av initieras av tjänstemän. En medvetenhet om sådana principer och deras potential är en klar förutsättning för att de ska bli anammade i ett land eller region. I Storbritannien utvecklades sådana principer av två anledningar: För det första uppstod i vissa kommuner ett politiskt tryck på att minska trafikproblem som upplevdes ha uppstått i samband med nytableringar, och, för det andra, eftersom en minister på nationell nivå i den då konservativa regeringen (1994) var personligt intresserad och såg att planeringssystemet hade potential att påverka resmönstren och därigenom kunna minska trängsel och utsläpp av växthusgaser. Även om dessa anledningar kan verka mycket specifika för Storbritannien så beskrivs de här för att visa hur och varför sådana principer kan anamas på en nationell nivå.

TVÅ EXEMPEL PÅ SÅDANA PRINCIPRIKLINJER FÖRKLARAS I FÖLJANDE RUTOR.

VÄGLEDNING FÖR PLANERINGSPRINCIPER FÖR TRANSPORTER (PPG13) - ENGLAND, STORBUTANNIEN

PPG13 är en vägledning utgiven av engelska samlingsregeringen riktad till regionala och lokala myndigheter. Den tar upp lokalisering, bebyggelsens funktionsblandning och täthet, och stödjande transportåtgärder för ny bebyggelse. Den rekommenderar att när man gör utvecklingsplaner, så ska de lokala myndigheterna inkludera principer och zonindelning som syftar till att:

- Öka bebyggelsens täthet och en ökad blandning av funktioner.
- Säkerställa att tät bebyggelse som alstrar många resor lokaleras till områden med väl utbyggd kollektivtrafik.
- Koncentrera utbyggnad till områden där det redan finns en stor befolkning för att undvika att staden breder ut sig och för att stödja lokal service (butiker, pubar, läkarmottagning, skolor) så att människor inte behöver resa iväg för att nå den.

Även om PPG13 är ett planeringsdokument så uppmuntrar den också lokala myndigheter att implementera hållbara transportåtgärder för att stödja ett hållbart resande till deras anläggningar.

Avseende bygglov så uppmuntrar PPG13 lokala myndigheter att använda bygglovsprocessen för att främja att bygg Herrarna tar fram lokala resplaner (platsbaserade MM-planer), och att använda planeringskraven i sektion 106 för att säkra finansiella bidrag för transportförbättringar utanför området (se kapitel 3).

Huvudmål och anledningar för implementeringen

PPG13 hjälper lokala myndigheter att skydda miljön i sina planeringsaktiviteter – vilket är en laglig skyldighet. Dessutom kan PPG13 hjälpa till att minska trängsel, öka social inkludering och minska transporternas miljöpåverkan. Den kan också minska trycket på oexploaterad mark i städernas utkanter genom att fokusera mer på återanvändning och förnyelse av platser i städernas befintliga områden.

Hur konsekvent principerna har tillämpats

Det brittiska planeringssystemet är inte lika ”kodifierat” som vissa andra. Planeringsvägledningar såsom PPG13 måste enligt lag tas med i beräkningen av planeringsmyndigheter då de gör planer och tar planeringsbeslut. Men om det finns andra bra anledningar att inte ta med PPG13 i beräkningen, och detta kan påvisas på ett bra sätt, så kan man prioritera andra intressen. Dessutom är PPG13 skriven på ett sådant sätt den ger stort utrymme för egna tolkningar av dess principer - en plats som t.ex. anses ha "god kollektivtrafikstandard" hos en lokal myndighet kanske inte har det hos en annan.

Behovet av integrering och samordning av markanvändning och transportplanering är ett krav i PPG13 och ska finnas med i varje utvecklingsplan och större planeringsbeslut. Men till vilken grad detta följs och exempelvis leder till en bebyggelse koncentrerad till kollektivtrafikens stråk varierar från område till område.

Viktigt är dock att den nationella engelska regeringen har makten (och ibland använder den) för att få lokala myndigheter att ändra utvecklingsplaner och bygglov om det inte kan påvisas att de har tagit hänsyn till nationella riktlinjer såsom PPG13.

Effektivitet

Ingen allmänt tillgänglig granskning har utförts gällande effektiviteten av PPG13.

GREATER DUBLIN REGIONAL PLANNING GUIDELINES (GDRPG) – IRLAND

The Greater Dublin Regional Planning Guidelines tillhandahåller det övergripande strategiska sammanhanget för utvecklingsplaner för de lokala myndigheterna i regionen och ett ramverk för utvecklingen av infrastruktur. Planeringsmyndigheterna i The Greater Dublin Area (GDA) ska ta hänsyn till principerna från GDRPG i sina respektive planer. Eftersom dessa går igenom en granskning (remiss) av allmänheten och centrala myndigheter innan de antas så är det möjligt, särskilt för den nationella regeringen, att kräva ändringar i en plan så att den bättre speglar både nationella och regionala riktlinjer. Även om det bara är riktlinjer så har GDRPG laglig status, men det är inte en lag som måste följas ordagrant. Det är snarare en vägledning som kan tolkas.

Huvudmål och anledningar för implementeringen

Riktlinjerna föreslår att planerna ska:

- befästa bebyggelse och öka den övergripande tätheten för en mer kompakt stadsformat, och
- underlätta villkoren för och användningen av ett avsevärt förbättrat kollektivtrafiksystem.

Anledningen till detta är att bekämpa de stora trängselproblemen i Dublin och även att skapa en mer hållbar stad för att bidra till Irlands mål om minskade koldioxidutsläpp inom EU som helhet.

Effektivitet

Ingen systematisk utvärdering om effektiviteten av GDRPG har utförts. De regionala planeringsriktlinjerna kan tillämpas väldigt olika av olika myndigheter och så länge de kan motivera varför de har tillämpat dem på ett visst sätt i sin plan, så är inkonsekvens i tillämpandet helt lagligt.

Ytterligare information att titta på i bilagorna

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

2.2.3 Principer baserade på miljölagstiftning

Bakgrund och målsättning

I bland kan miljölagar leda till skapandet av transportprinciper för att dessa lagar ska kunna hållas och dessa bör då ha konsekvenser för transportsystemet. Detta kan ske när en miljölag syftar till att mildra miljöpåverkan från transporter vid nybyggnationer och här finns en tydlig länk med planeringssystemet. Enligt EU-lagstiftningen kräver många nybyggnationer en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), men ofta är detta en del av bygglovsprocessen och man inkluderar inte särskilt väl transporternas miljöpåverkan vid nybyggnationen eller i den framtida driften av anläggningen. Det ligger dock inom ansvarsområdet för de kompetenta myndigheterna som inspekterar MKB:n att kräva/föreslå att transporterna bör ses som ett nyckelområde i MKB och i planeringsprocessen – och detta kräver inga ändringar i lagstiftningen. Helt klart så skulle bygg Herrar/fastighetsutvecklare bli tvingade att visa hur de tänker minska och mildra transporteffekterna från en anläggning om transporterna oftare togs med i MKB:n.

Europeisk lagstiftning kräver s.k. strategisk miljöbedömning (SEA) av principer (policies) och planer. Tolkningen av denna lag varierar dock mellan medlemsstaterna och lagstiftningen är inte tillräckligt specifik för att kunna kräva en bedömning av transporterenas miljöpåverkan vid t ex en ny markanvändningsplan (översiktsplan). Således beror tillämpningen av lagen i olika medlemsstater på vilken tolkning av lagstiftningen som görs (tillämpningen är ofta också beroende på tolkning på individnivå). Denna varierade tolkning beror på brist på kriterier (på europeisk nivå) mot vilka man kan bedöma miljöpåverkan.

Hur principen kan utvecklas

Att genomföra denna förändring kräver en ändring i medvetenhet hos ansvariga myndigheter så att de inser att transporterna verkligen har en viktig miljöpåverkan. Och att det finns sätt att hantera denna påverkan genom att integrera MM i planeringsprocessen. Dessutom krävs det en attitydförändring bland bygg Herrar/fastighetsutvecklare och planeringsmyndigheter att det är rimligt att genomföra en sådan bedömning för transporterna. Visst motstånd kan nog finnas från bygg Herrar, men sådana bedömningar är normalpraxis i länder som Storbritannien, Irland, Schweiz, USA, Kanada, Australien och Nya Zeeland, utan att det har lagt sådana bördor på byggindustrin i dessa länder att det har avskräckt från utveckling/ekonomisk aktivitet.

Ett exempel på en princip som har uppstått ur en miljölag visas i följande ruta.

REGIONAL STRUKTURPLAN FÖR LOKALISERING AV HÖGTRAFIKERADE PLATSER (HEAVILY FREQUENTED SITES - HFS) I STADSOMRÅDET BIEL - SCHWEIZ

Denna princip tillämpas i stadsområdet Biel, Schweiz, och skapades av dess stadsplaneringsorganisation. Den är giltig sedan 2004 och tillämpas för högtrafikerade anläggningar (HFS) på regional och lokal nivå – dvs. platser som genererar fler än 2000 bilresor per dag såsom stora kontorsområden och shoppingcenter. Principen gäller för nya eller expanderade anläggningar.

Innehåll

För att uppfylla målet i kantonens Clean Air Action Plan (handlingsplan för ren luft) så anger planen för kantonen Berne bl.a. en maxkvot på 575,000 fordonskm per dag för hur mycket trafik som får genereras mellan 2002 och 2015 från befintliga och nya HFS i kantonen. För var och en av de tre stadsområdena Berne, Thun och Biel tilldelar strukturplanen en "kredit av fordonskilometer". Den kantonala strukturplanen anger dessutom att den specificerade "krediten av fordonskilometer" måste tilldelas lämpliga platser för HFS, såsom platser nära tätbefolkade områden och områden med stor koncentration av sysselsatta. God tillgänglighet via bil och kollektivtrafik är ytterligare en förutsättning som måste tas i beaktande.

Baserat på dessa villkor skapar de kommuner som utgör stadsområdet Biel utförliga så kallade strukturplaner för placeringen av HFS. Denna består av följande steg:

- Förval av lämpliga platser för HFS inom stadsområdet baserat på stadsplaneringskriterierna.
- Ett samordningsavtal (2002) mellan kommunerna och kantonala myndigheterna som är inblandade, gällande följande: den exakta placeringen av HFS och tilldelning av fordonskilometerkrediter för dessa, tillvägagångssätt för kontroll, laglig definition av dessa HFS:er i den regionala strukturplanen inom 2 år, och justering av strukturplanen för staden Biel i parkeringsavseende.
- Utvecklingen av en regional strukturplan för placeringen av HFS i stadsområdet, vilken är lagligt bindande för kommunerna i hela stadsområdet och följer kraven i bygglagen för kantonen Berne.

Huvudmål och anledningar för implementeringen

Clean Air Action Plan (handlingsplanen för ren luft) i kantonen Berne försöker begränsa trafiktillväxten mellan 2000 och 2015 till 8 % eller 1,3 miljoner fordonskilometer per dag. Ungefär 4,5 % (725 000 bilkilometer per dag) är tilldelade för allmän utbyggnad i kommunerna och resten (3,5 %) är tilldelade för utveckling av HFS:er i hela kantonen. Principen är obligatorisk och är riktad till planeringsmyndigheter (regionala och/eller lokala) och bygg Herrar/fastighetsutvecklare (offentliga eller privata).

Effektivitet

Sedan princippet trädde i kraft har totalt 5 nya HFS:er fått bygglov. Det totala antalet fordonskilometer som har tilldelats i stadsområdet har nu nästan förbrukats helt. Detta innebär att inga fler HFS:er kommer att få bygglov före 2015.

Ytterligare information att titta på i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

- [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 Övergripande och detaljerade planer

Bakgrund och målsättning

Planer (t ex översiktsplaner och detaljplaner) kan göras på ett sätt som framhåller/uppmunstrar hållbara transporter. Detta kan bli resultatet av att planförfattare tar nationella eller regionala riktlinjer i beaktande (som de som specificeras i del 0 ovan), eller helt enkelt för att de har bestämt att ett mål med deras plan är att minska resbehoven. Oavsett orsak så stöds integreringen genom att det säkerställs att den markanvändning som anges i planerna arbetar mot några eller alla de mål som listas i inledningen av detta kapitel. Detta skiljer sig från principer (policies), även om det finns kopplingar och likheter. Planerna gäller markanvändning i specifika områden, medan principer har en mer allmän tillämpning.

Alternativ situation

Detta är ett steg bort från den mer "normala" eller vanliga situationen i många regioner och länder där områden för ny markanvändning planeras och där transportkonsekvenserna av dessa beslut behandlas först vid ett senare tillfälle. Och väl där finns inte längre någon möjlighet att överväga en markanvändningsplanering som minskar transportpåverkan.

Hur planerna kan utvecklas

Planer som dessa kan genomföras i vilken kommun som helst, oavsett om nationella eller regionala riktlinjer finns och utövas eller inte. Exempel på städer som har och använder sådana planer utan stark ledning från den nationella regeringen är München och Stockholm. De gör så på grund av lokala politiska beslut sedan många år tillbaka och på grund av starka lokala ekonomier som gav dem förhandlingskraft mot bygg Herrar och fastighetsutvecklare. Sannolikheten att sådana principer anamas inom planarbetet ökar dock om nationella och regionala riktlinjer förespråkar användandet av dem. Den ökar ytterligare om högre styresnivåer (nationella) kan påverka det faktiska innehållet i markanvändningen, såsom i t.ex. Storbritannien och Schweiz. Exemplet nedan beskriver detaljer från en regional markanvändningsplan från Storbritannien, där ett av målen varit att bättre integrera transport och markanvändning.

EDINBURGH AND LOTHIANS STRUCTURE PLAN (ELSP) – SKOTTLAND, STORBRIITANNIEN

Denna plan avser Lothian-regionen (omkring Edinburgh) i Skottland, Storbritannien. Den togs fram av en kommitté av planeringsmyndigheter - kommuner - men det slutgiltiga godkännandet år 2004 gavs av den skotska regeringen (i Storbritannien ger respektive nationell regering slutgiltigt godkännande av alla planer som tagits fram på lägre myndighetsnivåer). Planen gäller för både regional och lokal nivå. Planen ska användas av planeringsmyndigheter då de gör lokala planer och tar beslut om bygglov, men av bygg Herrar (offentliga eller privata) då de gör sina bygglovsansökningar.

Innehåll

ELSP innehåller ett antal principer som, å ena sidan, vägleder utvecklingen av lokala markanvändningsplaner i de fyra kommuner som utgör ELSP-området och, å andra sidan, också vägledning för beslut om bygglov för enskilda större byggprojekt. ELSP innehåller ett stort antal strategiska mål och regler som ger stöd för MM-åtgärder.

T.ex. är en av ELSP:s strategiska målsättningar att integrera markanvändning och transport med hjälp av mål som:

- Lokalisera nybyggnationer på ett sådant sätt att resebehovet minskar, speciellt med egen bil.
- Minska pendlingen till Edinburgh från omgivande områden.
- Maximera tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik, för alla i samhället.
- Säkerställ att, där så är möjligt, äldre nedlagda industriområden och liknande bebyggs istället för nya oexploaterade områden.
- Öka tillgängligheten till arbete genom en mer balanserad fördelning av arbetsplatsområden där företräde ges till nybyggnationer som är lättillgängliga till fots, med cykel och kollektivtrafik;
- Öka tillgängligheten till bostäder genom att, där så är möjligt, ta fram lokala planer som ställer krav på byggande av lågprisboende.
- Öka tillgängligheten till shopping- och fritidsanläggningar genom att ge företräde till nybyggnationer som lokaliseras till platser som är lättillgängliga till fots, med cykel och kollektivtrafik;
- Identifiera strategiska platser för större arbetsplatsområden som är, eller kan göras, väl tillgängliga till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

Huvudmål och anledningar för implementeringen

Mål listas ovan. Anledningarna till implementeringen av planen är att minska användningen av privatbilar för att i sin tur minska trängsel och miljöpåverkan. En anledning är också att säkerställa tillgängligheten till nya anläggningar oavsett om man har tillgång till bil eller inte. Det finns även en vilja att minska städernas utspridning och att skydda grönområden.

Effektivitet

Det finns ingen officiell uppföljning av planen. Det råder dock ingen tvekan om att det har lett till en koncentration av trafikalstrande ny bebyggelse och bostadsbebyggelse till områden som antagligen skulle ha lämnats obebyggda under andra strukturplanscenarier. Ett exempel är gamla Docklands-området norr om Edinburghs stadskärna.

Ytterligare kommentarer

Som med alla Storbritanniens planeringsregler är planen inte absolut bindande - om ett skäl kan ges för att ignorera eller selektivt tillämpa reglerna i planen så är detta tillåttigt. Så planen är någonstans mitt emellan obligatorisk och frivillig.

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

- [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 Funktionell/organisatorisk integrering

Bakgrund och målsättning

Att uppnå integreringen av transport och markanvändningsplanering är inte bara en teknisk fråga utan även organisatorisk. Ofta planeras de två delarna separat och det finns väldigt lite kommunikation mellan avdelningarna som är ansvariga för transportsystemet och de som är ansvariga för markanvändningsplaneringen. Ibland finns dessa två i helt olika organisationer. Ett viktigt skäl att öka integreringen är att förbättra kommunikation och samverkan mellan avdelningarna så att respektive sida förstår den andra bättre och är bättre beredda att samarbeta med den andra sidan. I slutändan kan det leda till bättre resultat. Den högsta nivån av funktionell integrering är när transportplanerare och de som planerar markanvändning arbetar tillsammans med, och mot, gemensamma strategier (t.ex. en kombinerad markanvändnings- och transportplan istället för separata transport- och markanvändningsplaner).

Ett exempel på organisatorisk integrering beskrivs i rutan nedan.

SAMARBETE MELLAN KONTOREN FÖR FYISK PLANERING OCH TRANSPORTPLANERING INOM ADMINISTRATIONEN I KANTONEN ARGOVIA, SCHWEIZ

Kantonens departement för byggande, transport och miljö består av 9 kontor, inklusive de två kontoren för transportplanering och fysisk planering. Sedan 1997 har samarbetet mellan kontoren standardiseringen genom en modell som heter *Verwaltungsinterne Koordination (VIK)*, vilket betyder *samordning inom administrationen*. För varje fråga som flera olika kontor är inblandade i så ska VIK-modellen användas (t.ex. för godkännande av kommunala markanvändningsplaner, godkännande av ändringar i kantonens strukturella plan och i framtagande av planer och projekt inom transport och markanvändning som är av betydelse för hela kantonen).

När det gäller godkännande av kommunala markanvändningsplaner har kontoret för fysisk planering den ledande rollen. Kontoret kontrollerar först markanvändningsplanen i förhållande till kraven i kantonens strukturella plan och kantonens lag för planering och bebyggelse. Sedan lämnar de över planen till transportkontoret. Transportkontoret granskar planen ur transportperspektiv såsom det specificeras i strukturplanen och kantonens transportplan. Ibland måste även andra kontor, såsom miljökontoret, involveras. De olika uttalandena och kraven på ändringar sammanställs av det ledande kontoret i ett dokument som delges den aktuella kommunen. Kontrollen som görs av de olika kontoren måste vara klar inom en månad. Sedan, som ett slutgiltigt steg, har representanterna från de olika kontoren ett möte för att lösa kvarvarande frågor.

För att ytterligare säkerställa att samordningen mellan de olika kraven på markanvändning, transport och miljö sker, så inrättades år 2006 en ny tjänst inom administrationen i kantonen. Denna person ska koordinera alla relevanta aspekter av integrering av transportfrågor och markanvändning i projekt där kantonen deltar. Arbetsbeskrivningen anger att samverkan mellan de två kontoren måste säkerställas i ett tidigt skede.

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

- [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 Integrering av Mobility Management i planeringen och bygglovsprocessen vid nybyggnationer

3.1 Inledning

Lokala Mobility Management-åtgärder kan ha stor betydelse för att göra den trafik som genereras vid en anläggning mer hållbar. Varje anläggning har sina egna förutsättningar och omfattningen av lämpliga och effektiva åtgärder kan variera från en anläggning till en annan. En lokal mobilitetsplan används vanligtvis för att minska transportpåverkan vid nybyggnationer. En mobilitetsplan består av en rad viktiga steg, såsom att analysera förutsättningarna, sätta upp mål för färdmedelsfördelningen, kartlägga lämpliga åtgärder att implementera, bestämma ansvaret för implementering och drift av åtgärder, fastlägga uppföljnings- och utvärderingsprocesser och att implementera/driftsätta åtgärderna och följa upp effekterna. Mobility Management-åtgärder är kärnan i varje mobilitetsplan och åtgärder som ofta implementeras av fastighetsägare eller verksamhetsutövare på anläggningar är (listan är inte fullständig):

- **Lokal parkeringsstyrning** genom att ändra regler för parkeringsavgifter och/eller distribution av parkeringstillstånd till anställda, besökare och ibland även kunder.
- **Ekonomiska incitament** som arbetsgivarna ger sina anställda för att uppmuntra användandet av hållbara pendlingsalternativ (t.ex. biljetter till kollektivtrafiken), eller kombinerade biljetter för kollektivtrafik och inträde till större evenemang (t.ex. fotbollsmatcher, mässor eller konserter).
- **Förbättringar av den lokala infrastrukturen** för att uppmuntra besökare, anställda och kunder att cykla genom att ordna väderskyddade cykelparkeringar nära anläggningens ingångar eller genom att skapa goda anslutningar till cykelnätverket. För anställda är vanliga åtgärder även omklädningsrum, förvaringsskåp och duschar.
- **Bildelnings- eller samåkningsplaner inom företaget** för de anställda.
- **Intermodal information** om hur man når anläggningen till besökare, kunder och anställda, t.ex via internet, broschyrer, kartor eller skyltar.
- **Särskilda förbättringar i kollektivtrafiken** såsom förlängning av existerande busslinjer, eller särskild matartrafik (shuttle bus) helt eller delvis finansierade av verksamhetsutövaren eller fastighetsutvecklaren.
- **Medvetandehöjande aktiviteter** såsom mobilitetsveckor eller demonstrationsdagar.

Det här är en lång lista över åtgärder, men praktisk erfarenhet visar att det effektivaste sättet för att uppnå en beteendeändring är att anamma en välbalanserad blandning av piskor mot ökad bilanvändning och morötter som belönar användning av alternativ till egen bil. Det är också viktigt att åtgärderna som väljs är anpassade för de lokala förutsättningarna och anläggningens användare. Cykelåtgärder har t.ex. liten effekt i ett kuperat område utan cykelbanor och där de anställda har långa resvägar mellan arbete och bostad. Samåkningsåtgärder kan å andra sidan vara mycket effektiva där män jobbar på regelbundna tider och har relativt låga löner eftersom det för denna grupp kan vara tilltalande att dela sina resekostnader med andra. Därför behöver utvecklaren (och myndigheten), för att kunna välja åtgärder som passar platsen, information om de män som kommer använda anläggningen. Sådan information fås normalt med hjälp av undersökningar av liknande platser i närheten, eller av den existerande användargruppen om den flyttas från en byggnad till en annan.

MM-åtgärder på en plats implementeras normalt av byggherren och, senare, fastighetsförvaltaren. Exempelvis säkerställer byggherren att det finns högkvalitativ cykelparkering och förvaltaren marknadsför den och uppmuntrar cykelanvändning. På stora anläggningar (t.ex. med 300 eller fler anställda) anställs ofta en person

på deltid eller heltid för att implementera och driva MM-åtgärderna. För vissa åtgärder behöver andra organisationer involveras, t ex kollektivtrafikåtgärder vilka självklart behöver skötas av ett bussbolag, ibland på uppdrag av fastighetsförvaltare eller verksamhetsutövare. Mer detaljer om när och hur man använder en lokal MM-plan finns i andra publikationer från MAX WP D (www.max-success.eu) eller i Storbritanniens *Essential Guide to Travel Planning* på www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/work/essentialguide.pdf

De största fördelarna med att introducera MM för anläggningens ägare, utvecklare och hyresgäster inkluderar följande, vilket kan användas som argument av kommuner när de har att göra med byggherrar under bygglovsprocessen:

- Sänkta kostnader (t.ex. för parkeringsplatser och dess underhåll, restid/reskostnader, bilflotta).
- Förbättrad tillgänglighet till anläggningen för alla typer av användare.
- Anställda som är motiverade, nöjda och friska.
- Minskat parkeringsbehov frigör mark för en mera produktiv användning.
- Förbättra och utföra företagets arbete med socialt ansvarstagande (CSR-arbetet).
- Tillgodose planeringskrav och andra krav som ställs av offentliga myndigheter (t.ex. krav på parkering kopplat till bygglov och miljötillstånd).

Inom vissa planeringssystem kan det vara möjligt att låta fastighetsutvecklare utveckla en anläggning med högre täthet om de introducerar MM och på så sätt ökar markvärdet. Det kan också vara möjligt att låta utvecklare veta att om de implementerar MM på en plats så kan det vara till fördel för deras framtida bygglovsansökningar för andra anläggningar.

För att säkerställa att Mobility Management implementeras så är det viktigt att aktörerna på platsen börjar arbeta på ett tidigt stadium. Det är en utmaning för de offentliga myndigheterna att säkerställa det, men när och hur?

Det bästa tillfället att påverka utvecklarna gällande möjligheten för MM vid nybyggnationen, är i bygglovsprocessen. I denna process kan kommunerna använda en eller flera av följande strategier:

- **Ta med implementeringen av Mobility Management som rekommendation och råd, som ett en del i förhandlingen eller som ett krav**
Ett vanligt tillvägagångssätt för att säkerställa MM vid nybyggnationer är att uppmuntra det på frivillig väg eller som en del i företagets sociala ansvarstagande. I detta fall tillhandahåller den lokala myndigheten endast rekommendationer och råd och hoppas att utvecklaren själv agerar. Ett annat sätt är att introducera MM som en del i förhandlingen. Exempelvis kan krav om att bygga ett visst antal parkeringsplatser kombineras med implementering av olika Mobility Management-åtgärder som uppmuntrar användning av alternativa färdsätt till/från platsen. Slutligen så har lokala myndigheter, i vissa planeringssystem, möjligheten att påverka utvecklarna på ett direkt sätt. En lämplig policy skulle kunna vara att exempelvis efterfråga framtagande och implementering av en mobilitetsplan som ett direkt krav i bygglovsprocessen. Detta ganska "drastiska" sätt innebär att Mobility Management-åtgärder blir ett krav för att bygglovet ska beviljas.
- **Påverka antalet parkeringsplatser vid en nybyggnation**
Antalet tillgängliga parkeringsplatser vid en anläggning är ett viktigt "reglage" som väldigt starkt påverkar hur människor tar sig till en plats. Olika policyinstrument som används under planeringsfasen eller bygglovsprocessen ger ofta den lokala myndigheten möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser. Med en restriktiv policy som exempelvis fastställer maxantalet parkeringsplatser istället för minimiantalet eller kopplar antalet parkeringsplatser till tillgången till kollektivtrafik är det mer troligt att MM tas med i

beräkningen. Ett mindre antal parkeringsplatser än planerat kan uppmuntra utvecklare att tänka på andra sätt att hantera den förväntade trafiken till/från platsen och ger då utvecklaren bra skäl att börjar tänka på Mobility Management.

I följande två delar beskrivs två situationer i vilka MM kan integreras med planeringen; dels i samband med detaljplaner (Detailed Site Development plan) i avsnitt 3.2 och dels i de viktigaste stegen i bygglovsprocessen i avsnitt 3.3. Båda är exemplifierade med referenser till Zürich, Schweiz (dokumentet "Working Stage 1: Analysis from MAX WP D" beskriver dessa processer i nio andra europeiska länder, men Schweiz har valts som exempel här). Även om dessa situationer uppenbarligen är aspekter i bygglovsprocessen så är den funktionella integreringen som beskrivs i del 2.2.5 till stor hjälp om MM och planering ska integreras.

Avsnitt 3.4 ger en överblick över faktiska regler som används. Där beskrivs också vem som bör införas dem och vilken påverkansmöjlighet de kan ha på användningen av Mobility Management på lokal nivå.

3.2 Detaljplaner

Detaljplaner (Detailed Site Development Plan - DSDP) är ett viktigt kommunalt planeringsverktyg även om den har något olika inriktning i olika länder (t.ex. *Plan Parcial* i Spanien; *Bebauungsplan* i Tyskland; *detaljplan* i Sverige; *Gestaltungsplan* i Schweiz; *Obcinski Podrobni Prostorski Nacrt* i Slovenien). DSDP är ofta mycket detaljerad och specificerar den lokala markanvändningsplanen/översiktsplanen (eller zonindelningsplanen). Den är tillägnad ett visst område och/eller byggnationen av ett komplex, t.ex. flera nya byggnader planeras gemensamt. Normalt behöver stora nybyggnationer som shoppingcenter, idrottsarenor, större fritidsanläggningar eller hela nya områden en DSDP. Denna plan anger villkoren då det gäller till exempel gator, utformning av infrastruktur och miljöfrågor. I vissa länder även underlättar den, eller t.o.m. fördefinierar, hela bygglovsprocessen för var och en av byggnaderna som planeras i DSDP-området.

En DSDP tas därför fram innan byggherrarna ansöker om bygglov. Där större byggnationer planeras definieras ofta många frågor som har med hela komplexet att göra i DSDP:n, såsom områdets tillgänglighet (med olika transportsätt) eller parkeringsbestämmelser i sin helhet. Dessa aspekter är då inte en del av den senare bygglovssökan för en enskild byggnad, till skillnad från den "normala situationen" som beskrivs ovan.

DSDP:n kan tas fram av utvecklarna själva, eller i nära samarbete med stadens/kommunens planeringsavdelning. Den består av en karta över nybyggnadsområdet med tilläggsförklaringar och regleringar. När utvecklarna är delaktiga i hela planeringsprocessen så erbjuder DSDP:n större flexibilitet än ett mer statiskt sätt (då planen skapas utan att man känner den framtida användaren). Kraven kanske kan införas på ett lättare sätt, t.ex. så kan det antal parkeringsplatser som normalt krävs ändras för hela byggnationsområdet om omständigheterna kräver ett större eller mindre antal parkeringsplatser än vad som anges i de kommunala parkeringsbestämmelserna. På så sätt kan särskilda villkor för varje enskild byggnad undvikas. En samarbetssprocess mellan de olika intressenterna (som utvecklare, kommunen, grannar) är en metod som ofta används för att komma fram till en gemensam lösning.

I vissa länder (som Litauen eller Polen) fastställer en DSDP ganska strikta regler och bestämmelser för den planerade byggnationen och således är utvärderingen för ett bygglov begränsad till att kontrollera byggnadens överensstämmelse med DSDP:n. Det finns då mycket mindre handlingsfrihet än i andra länder (t.ex. Schweiz). Om krav på MM-åtgärder ska integreras i planeringsprocessen i sådana länder så måste det ske på DSDP-nivån snarare än i bygglovbeslutet för en enskild byggnad.

I Schweiz tas DSDP fram i en särskild ordning med hänsyn till allmänhetens medverkandeprocess. Den måste godkännas av kantonen och statueras slutligen av kommunen (eller kantonen). I staden Zürichs fall så är stadsplaneringsnämnden den samverkande enheten och intensivt interagerande mellan sökanden, staden och

kantonen säkerställer att de lokala och regionala kraven möts. När DSDP väl är antagen kan bygglovsprocessen för varje enskild byggnad påbörjas.

En DSDP kan också inkludera speciella regleringar som har att göra med Mobility Management, även om det för närvarande mer är en teori än praktik i många länder. DSDP:n kunde exempelvis ange att kommunen och utvecklaren ska förhandla om integreringen av MM med de större byggnationerna i DSDP-området. Det kunde exempelvis vara möjligt att sökanden får tillstånd att bygga färre parkeringsplatser (än lagen/riktlinjerna normalt kräver) om han/hon vidtar Mobility Management-åtgärder för framtida användare av platsen. Besparingarna skulle kunna öronmärkas för investering i belöningar för anställda som färdas till fots, med cykel eller kollektivtrafik, eller för att främja hållbara färdsätt för besökare. Eller så får sökanden endast tillstånd för det antal parkeringsplatser de önskar om Mobility Management-åtgärder vidtas i hela DSDP-området.

3.3 Bygglovsprocessen

Processen för att få bygglov kan vara ganska komplicerad och naturligtvis kan den skilja sig från land till land, men även från kommun till kommun. Av den anledningen beskrivs bara huvudstegen här. Exemplet med staden Zürich i Schweiz används för att visa hur en sådan process kan se ut.

Steg 1: Förbereda och lämna in ansökan

För att få bygglov måste sökanden (byggnadens ägare/utvecklare) inte bara förbereda teknisk information om den planerade byggnaden/byggnaderna, utan även andra dokument krävs. Beroende på byggnadens typ, storlek och placering måste olika krav uppfyllas. Dessa krav anges i dokument såsom den lokala markanvändningsplanen, byggnadsstadgan och stadens parkeringsbestämmelser. Normalt är det arkitekterna som gör byggnadens konstruktionsplaner som ska förbereda alla nödvändiga dokument eftersom byggnadens ägare eller utvecklare inte är tekniska experter.

Ett av dessa tilläggsdokument har att göra med *bilparkeringsplatser* för nybyggnationen. Det visar antalet planerade parkeringsplatser i relation till storlek och användningstyp såsom bostäder, butiker eller kontor. I Zürich begär man även cykelparkeringsplatser för nybyggnationer. Som en del av den normala granskningen av bygglovsansökan och, i enlighet med stadens parkeringsbestämmelser, kommer byggnadstekniska avdelningen kontrollera om det planerade antalet bil- och cykelparkeringsplatser är korrekt.

Andra krav på grund av andra nationella och regionala lagar kan också behöva vägas in i bygglovsprocessen. De nationella miljölagarna måste tas i beräkning för vissa typer av större byggnationer, t ex för de som har 300 eller fler parkeringsplatser. Sedan krävs ytterligare en miljökonsekvensbeskrivning (EIA) under bygglovsprocessen för att förutspå och begränsa miljöpåverkan.

Information om Mobility Management kan enkelt inkluderas i fördiskussionerna mellan de lokala myndigheterna och byggherren innan ansökan om bygglov formellt lämnas in. Men om de anställda på myndigheten inte har den professionella expertisen så kan i vart fall en lista över experter och enkla skriftliga råd om Mobility Management ges till sökanden och deras arkitekter.

Steg 2: Undersökning av bygglovsansökan

När alla ritningar och dokument för bygglovsansökan är klara lämnas de in till stadens bygglovsorgan. Beroende på den planerade byggnationens typ, storlek och placering så beslutar avdelningens koordinator (i Zürich är detta "distriktsarkitekten") vilka andra avdelningar som ska hjälpa till med undersökningen och om den regionala administrationen bör involveras. Med hänsyn till transportfrågor måste kantonen Zürich inkluderas närmast en Environmental Impact Assessment Study (studie om miljöpåverkan) finns för byggnationen.

När alla dokument som krävs har lämnats in, ska alla avdelningar behandla dem inom en angiven tidsram och lämna ett utlåtande till det samordnande organet (koordinatoren). De måste bedöma om de olika kraven (t.ex. gällande transport, miljö eller konstruktionsdetaljer) har uppfyllts. Om kraven ej uppfylls måste utlåtandet beskriva vad byggherren ska göra för att beviljas bygglov. Om fler parkeringsplatser än vad parkeringsbestämmelserna tillåter så måste antalet uppenbarligen minskas. Detta kan också krävas när den första bedömningen av EIA inte anses mildra den negativa inverkan på miljön på ett tillräckligt bra sätt.

Steg 3: Beviljande av bygglov

När alla utlåtanden har levererats sammanställer det samordnande organet ett gemensamt utlåtande som sedan går till chefen för stadsplaneringsavdelningen och sedan till "byggnadsstyrelsen" (ett politiskt organ bestående av 3 medlemmar ur stadsfullmäktige) för formellt godkännande (med eller utan villkor). Beroende på typen av byggnation kan "byggnadsstyrelsen" ge stadsbyggnadskontorets chef tillstånd att utfärda bygglov.

I bland ges bygglov endast med ytterligare krav. Då måste sökanden tillhandahålla ytterligare dokument som visar att dessa villkor kommer att mötas. Om sökanden inte är nöjd med de påtvingade villkoren så har de möjlighet och rätt att överklaga beslutet. Då sätts en ganska stor juridisk process igång som helt säkert har den konsekvensen att tiden för att få det sluttgiltiga "bygglovet" förlängs.

Ett transport- eller miljörelaterat *villkor* kan vara en minskning av det planerade antalet parkeringsplatser vid en nybyggnation. Transportplaneringsmyndigheten kan då hänvisa till stadens parkeringsbestämmelser och miljöskyddsmyndigheten kan hänvisa till miljölagen. Istället för en minskning av antalet parkeringsplatser kan ett villkor också inkludera en begäran om att utvecklaren vidtar Mobility Management-åtgärder, t.ex. för att mildra negativ miljöpåverkan orsakad av nybyggnationen.

3.4 Lovande principer som stöder integreringen av Mobility Management

3.4.1 Inledning

Följande avsnitt visar lovande principer som stöder integreringen av MM inom ramen för utvärderingen av en detaljplan eller en ansökan om bygglov från sökanden (byggherre/fastighetsägare). Principerna som presenteras visar tillvägagångssätt som myndigheterna sedan kan anamma för att uppmuntra eller driva igenom att sökanden överväger Mobility Management som en strategi för att hantera de resor, som kommer att uppstå vid nybyggnationen, på ett effektivt, rationellt och miljövänligt sätt.

Principerna som presenteras hänvisar till verkliga exempel som redan används och specificeras mera i detalj i bilaga II. Det måste påtalas att dessa exempel snarare representerar "bättre/bra praxis" än den normala dagliga praxisen i de flesta kommuner, regioner och stater. Dessutom valdes dessa fall i huvudsak ut från de länder som representeras av WP D-medlemmar (Spanien, Tyskland, Storbritannien, Polen, Slovenien, Litauen och Schweiz). Det är säkerligen så att man kan hitta bra exempel även i andra länder.

Principerna som presenteras följer två strategier för att påverka utvecklaren att överväga Mobility Management:

- Å ena sidan kan *principer* påverka *övervägandet av Mobility Management* på ett direkt sätt om de kräver Mobility Management som ett villkor, om de etablerar möjligheten att använda Mobility Management som ett förhandlingsämne eller om de tillhandahåller enkel information/rådgivning till sökanden.
- Å andra sidan *principer* som huvudsakligen påverkar *antalet och hanteringen av bilparkeringsplatser* vid nybyggnationer eller antalet bilresor den genererar. Effekten på Mobility Management är då indirekt eftersom utvecklaren måste hantera "trafiksituationen" i händelse av ett minskat antal parkeringsplatser. Mobility Management är då ett värdefullt sätt att hitta lösningar.

3.4.2 Sammanfattning

Sammanfattningen presenterar lovande principer som kommer att beskrivas i detalj i avsnitt 3.4.3 till 3.4.11.

Mobility Management-rådgivning under planeringen eller bygglovsprocessen

Innan dokumenten med begäran om godkännande av en ny detaljplan eller en ny byggnad, lämnas in till myndigheterna för granskning så sker ett informationsutbyte mellan myndigheterna och den sökande. Under denna fas kan muntlig eller skriftlig information om Mobility management från de lokala myndigheterna till den sökanden vara ett enkelt sätt för att öka byggherrens kunskap och medvetenhet.

Säkerställa Mobility Management genom förhandling

Att ta med Mobility Management som en del i förhandlingarna skulle öka chansen för att byggherrar skulle ta till sig denna strategi vid utformningen av trafiklösningarna vid nytableringen. De lokala myndigheterna skulle till exempel kunna tillåta färre antal parkeringsplatser om byggherren är villig att ta ut parkeringsavgifter och bygger en väl tilltagen cykelparkering.

Säkerställa Mobility Management genom att inkludera det i parkeringsbestämmelser (p-norm)

Införande av en ny bestämmelse i de lokala parkeringsnormerna som anger att vid nytableringar av en viss storlek så måste byggherren ta fram en mobilitetsplan (inklusive bindande mål, åtgärder samt rutiner för uppföljning och utvärdering) vilket direkt skulle förstärka implementeringen av Mobility Management.

Säkerställa Mobility Management genom inkludering i planeringskrav och villkor

Krav om att efterfölja vissa planeringskrav och villkor är vanligt för den som söker bygglov i många medlemsstater. Mobility Management skulle också kunna integreras i sådana villkor. För att säkerställa att alla kommuner kräver Mobility Management så rekommenderas att det inkluderas i planeringskraven som utvecklas på regional nivå, där så är möjligt.

Främjande av bilfria bostadsområden

För att ge kommunerna möjlighet att främja bilfria bostadsområden genom att relevanta lagar och riktlinjer (parkeringsbestämmelser, planerings- och bygglagar) inkluderar speciella regler för ”bilfria bostadsområden” eller områden med mycket få bilar. Där kan antalet parkeringar tillåtas att vara mycket färre än vad som normalt krävs, så länge vissa villkor uppfylls. Lokala planer är en förutsättning för att tillåta en sådan minskning i bygglovet, eftersom de definierar lämpliga lokaliseringar och utformning av sådana områden (t.ex. nära kollektivtrafikhållplatser och med ett bra cykelnätverk).

Tillgänglighetsmodell för reglering av biltrafik vid multifunktionella anläggningar

En s.k. tillgänglighetsmodell (Access Contingent Model) är en lovande strategi för att minska biltrafiken vid stora anläggningar som genererar mycket trafik, t.ex. shoppingcenter eller idrottsarenor. Idén är att begränsa det maximala antalet bilresor som tillåts till och från anläggningen genom att fastställa ett tak för trafikalstringen som inte får överskridas under en viss tidsperiod. Vilka påföljder som ska tillämpas om taket överskrids måste fastställas i ett kontrakt mellan byggherren/fastighetsutvecklaren och de lokala myndigheterna. Kontraktet utgör då en del av bygglovet.

Uppmuntra anammandet av Mobility Management genom miljölagstiftning

I vissa länder kräver miljölagarna att anläggningar av en viss storlek eller med ett visst antal planerade parkeringsplatser måste tillhandahålla en miljökonsekvensbeskrivning tillsammans med sin ansökan om bygglov eller med sin begäran om godkännande av en detaljplan för en ny anläggning. Detta kan användas för att införa MM-åtgärder för att minska miljöpåverkan.

Kriterier för max antal parkeringsplatser

Parkeringskriterier anges oftast i den beslutande myndighetens parkeringsbestämmelser (p-norm) och anger oftast *minimiantalet* bilparkeringsplatser för olika typer av områden. Bestämmelserna är referens för byggherren vid beräkning av vilket antal parkeringsplatser som ska finnas vid en nybyggnation. Att i bestämmelserna ändra från minimiantal till maxantal kan avsevärt minska antalet bilresor, speciellt vid nybyggnationer som planeras i tätbebyggda stadsområden och som har väl fungerande alternativ till egen bil och saknar alternativa parkeringsmöjligheter.

Parkeringsåterbetalning (parking pay-off)

”Parkeringsåterbetalning” är ett förfarande som används om en byggherre inte kan bygga det antal parkeringsplatser som myndigheterna kräver (på tomtmarken eller i dess omedelbara närhet). Om så är fallet ska byggherren betala en avgift till den lokala myndigheten. Avgiften används normalt för att bygga parkeringsplatser, men i vissa europeiska länder används de även till kollektivtrafik eller cykelinfrastruktur. En annan potentiell möjlighet är att använda pengarna till ”mjuka” MM-åtgärder för resor till och från den nya anläggningen.

3.4.3 Mobility Management-rådgivning under planeringen eller bygglovsprocessen

Lokala myndigheter kan under bygglovsprocessen ge råd till utvecklare om hur de ska införliva Mobility management vid sina byggnationer. Detta kan vara så enkelt som att råda dem att konsultera kollektivtrafikoperatörerna.

Normal situation

Innan dokumenten lämnas in för beviljande av bygglov eller en DSDP-begäran så kan sökanden få alla möjliga råd från den involverade avdelningen eller myndigheten i den lokala eller regionala administrationen. Att ge råd i ett tidigt skede säkerställer att alla krav från byggnadsstadgar, parkeringsbestämmelser, etc. uppfylls så att utvärderingsprocessen och beviljandet går fort och är så smidigt som möjligt.

Nya principer och fördelarna med dem

Precis som råd gällande andra frågor vid byggnationer så är det tänkbart att råd om lokala Mobility Management-åtgärder skulle kunna erbjudas på ett standardiserat sätt till sökanden. Vid tidpunkten då planer för hela områden eller för enskilda byggnationer utvecklas, skulle råd om Mobility Management kunna vara mycket användbara för sökanden. Att en sådan tjänst finns måste marknadsföras till sökanden genom vägledande dokument som har att göra med bygglovsansökan, eller vid den första personliga kontakten mellan sökanden och den offentliga myndigheten.

Om bygglovsansökan inte godkänns då det gäller transportrelaterade frågor så borde sökanden vid den tidpunkten också ha möjlighet att få råd och konsultationstjänster gällande Mobility Management.

Sådana tjänster ökar möjligheten att Mobility Management kommer att beaktas på rätt sätt under planeringsfasen för byggnationen. Naturligtvis måste inte utvecklarna använda en sådan tjänst, och det kan krävas en hel del ansträngningar för att övertyga dem att de borde göra det och kommer att ha nytta av det.

Rådgivnings- eller konsultationstjänsten gällande Mobility Management kan erbjudas av specialister inom transportplaneringsavdelningen i en region eller kommun. Om sådan personal inte finns tillgänglig så kan utbildning eller tjänster från externa experter behövas.

Särskilda förutsättningar

Det finns inga speciella förutsättningar som måste uppfyllas för att dessa rådgivnings- eller konsulttjänster för Mobility Managementfrågor ska kunna implementeras. Men det är viktigt att relevant expertis finns tillgänglig internt inom administrationen, eller att de kan kontakta experter på Mobility Management för att få hjälp.

Tillvägagångssätt för integrering samt involverade intressenter

Att erbjuda en sådan rådgivnings- eller konsultationstjänst innebär inte att en ny tjänst måste skapas inom administrationen. Det är troligt att dessa aktiviteter kan inkluderas i en redan befintlig arbetsbeskrivning som utökas. Det andra alternativet är att lägga ut aktiviteten på redan befintliga experter i ämnet. I båda fallen kommer den politiker som är ansvarig för transportplanering antagligen behöva övertygas om fördelarna med en sådan tjänst för de som söker bygglov.

MOBILITY MANAGEMENTRÅD I ADMINISTRATIONEN I ARGOVIA, SCHWEIZ

Transportdepartementet är mycket aktivt inom området Mobility Management. Det utgör en del av kantonens officiella transportstrategi. Sedan 2008 har departementet installerat en Mobility Management-plattform som heter aargaumobil. Aargaumobils uppgifter inkluderar rådgivningsaktiviteter inom området Mobility Management riktat till kommuner och privata företag. En specifik uppgift för aargaumobil är också att ge detaljerade rekommendationer om Mobility Management till utvecklare/bygg Herrar som planerar nya byggnader och anläggningar.

Konsekvensen av detta är att alla bygglovsansökningar som måste kontrolleras av transportdepartementet och som begär fler än 60 parkeringsplatser också kontrolleras av aargaumobil. I de situationer där det verkar vettigt så inkluderas rekommendationer (och ibland krav) på inkludering av Mobility Management.

Ytterligare information att titta på i bilagorna

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

3.4.4 Säkerställa Mobility management genom förhandling

I många länder innefattar bygglovsprocessen förhandlingar och kompromisser mellan lokala myndigheter och byggherren. MM kan vara ett ämne vid förhandlingarna och utvecklare kan då övertygas att tillämpa det.

Normal situation

Villkoren gällande transportaspekter som ska uppfyllas av den som söker bygglov är normalt fastställda i relaterade lagar, regler eller planeringsredskap som en kommun använder sig av. Beroende på den handlingsfrihet som dessa redskap ger så kan förhandlingar mellan sökanden och de lokala myndigheterna (och ibland de regionala myndigheterna) vara möjliga. Det är dock ovanligt att Mobility Management-åtgärder tas upp vid sådana förhandlingar.

Nya principer och fördelarna med dem

Medtagande av Mobility Management som ett förhandlingsämne skulle öka chansen att MM-åtgärder implementeras som en del av byggnationen, speciellt då befintliga planeringsredskap, lagar och regler inte inkluderar MM som ett villkor eller när det finns liten politisk vilja att vara "tuff" mot sökanden. Självklart måste då båda sidor - sökanden och myndigheten – kunna kompromissa för att MM ska kunna tas med. Myndigheten kan exempelvis godkänna bebyggelse med större täthet i utbyte mot att sökanden och den verksamhetsansvarige vidtar MM-åtgärder.

Särskilda förutsättningar

Ett viktigt villkor är att befintliga lagar, regler och vägledningar tillåter att förhandlingar äger rum i frågan om bebyggelse. Dessutom är det mer troligt att sådana förhandlingar lyckas i områden där ekonomin är växande och trafikpåverkan såsom trängsel upplevs som ett problem.

Det är att föredra att resultatet av förhandlingarna fastställs i ett avtal och det är viktigt att uppföljning av effekterna av de tillämpade Mobility Managementåtgärderna inkluderas.

Huvudintressenter i tillämpningen

Huvudintressenterna som har viktiga roller i förhandlingarna är å ena sidan de departement och organ som måste hantera bygglovsansökningar och å andra sidan byggherren/fastighetsutvecklaren.

LLYOD DISTRICT PARTNERSHIP PLAN (DISTRIKTET LLOYDS PARTNERSKAPSPLAN), PORTLAND, USA

Distriktet Lloyd ligger strax öster om Portlands centrala affärsdistrikt i stadens hjärta. Området utgörs av 275 tunnland och har för närvarande strax över 21 000 anställda (2005). Ungefär 650 företag och 1000 bostäder finns i området.

Fram till 1990 fanns det inga regler för uppförandet av parkeringsplatser. Det fanns gott om utrymme för att bygga kommersiella byggnader och parkering var gratis för bilanvändare inom distrikten. Dessutom var området dåligt försörjt med kollektivtrafik vilket ledde till en färdmedelsfördelning där mindre än 10% använde kollektivtrafiken.

Prognosens gällande ökat antal anställningar under mitten av 1990-talet hade förutspått en fördubbling i tillväxt under de kommande åren och som en konsekvens en kännbar ökning av trängseln. Detta ledde till övertygelsen om att distrikts mobilitetsmönster borde hanteras mer effektivt. 1994 etablerades Lloyd District Partnership Plan (distrikten Lloyds partnerskapsplan) med staden Portland, markägarna och TriMet (det regionala kollektivtrafikbolaget) med följande huvudmålsättningar: Att öka färdmedelfördelningen för pendlare med kollektivtrafik från 10 % (1994) till 42 % (2015) och att minska andelen pendlare som ensamåker i bil från 72% (1994) till 33 % (2005).

Lloyd District Partnership Plan är en plan med flera åtgärder. Bland dessa var planens (anstiftad av 3 parter) huvudområden följande: Förbättrad kollektivtrafik till/från området, förbättrad tillgänglighet och bättre utformning för cykling och gång, maxgränser för antalet parkeringar vid nya kontorsbyggnader och affärsbyggnationer, hantering och begränsning av antalet parkeringsplatser på stora markparkeringar, överenskommelse med den privata sektorn att tillämpa subventionerade kollektivtrafikprogram för sina anställda, etablerandet av ett finansieringsprogram för den privata sektorn genom skapandet av Business Improvement District (BID), skapandet av Lloyd Transport Management Association (LTMA) som fungerar som ett forum och en katalysator för implementeringen av planen, fördelningen av parkeringsavgiftsintäkter genom LTMA för att stödja transport- och parkeringstjänster inom Lloyddistriktet, utvecklandet av en plan för installation av parkeringsövervakning och parkeringsautomater i distrikten för att eliminera gratis parkering för pendlare.

Åtgärderna för infrastrukturen finansieras med staten Oregon inom ramen för Business Energy Tax Credits (BETC) (inriktade på investeringar i hållbara mobilitetslösningar).

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

- [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 Säkerställa Mobility Management genom att inkludera det i parkeringsbestämmelser

Reglerna eller riktlinjerna för hur mycket parkering som måste byggas vid en nybyggnation kan modifieras för att inkludera krav på Mobility Management-åtgärder för att minska transportpåverkan från byggnationen.

Normal situation

När det gäller nybyggnationer så anger typiska lokala parkeringsbestämmelser hur många parkeringsplatser för bil som kan (eller måste) byggas för den planerade byggnationens användningsområde och storlek. Normalt anges ett visst antal parkeringsplatser för bil per kvadratmeter av användningsyta, t.ex. 1 parkeringsplats för en yta på 120 m² som ska användas som bostad.

Nya principer och fördelarna med dem

Införlivandet av en klausul i parkeringsbestämmelserna som kräver eller förordar tillämpningen av Mobility Management vid en ny eller förnyad byggnation skulle säkerställa dess genombörande. Fördelarna med detta är att MM skulle övervägas redan i början av planeringsprocessen. Integreringen skulle genomföras på ett sådant sätt att inte bara tillämningen av Mobility Management-åtgärder skulle säkerställas, utan även mål om att t ex uppnå en viss färdmedelsandel för hållbara färdsätt bland anläggningens eller platsens användare.

Särskilda förutsättningar

Införlivandet av en klausul i parkeringsbestämmelserna för introduktion av Mobility Management rekommenderas främst för områden där det finns god tillgänglighet med andra färdsätt än bil. Dessutom måste kommunen kunna ge råd eller annan hjälp till de som söker bygglov eller DSDP och påverkas av denna klausul.

Tillvägagångssätt för integrering samt involverade intressenter

Proceduren för integrering av en ny klausul i parkeringsbestämmelserna/riktlinjerna skiljer sig från land till land och även från kommun till kommun. Ganska ofta är det en politisk fråga och där parlamentet eller kommunstyrelsen måste godkänna ändringarna. För administrationen kan detta betyda att det krävs en stor ansträngning att övertyga politikerna om fördelarna med lokala Mobility Management-åtgärder. Klausulen tas fram av den ansvariga administrationen, normalt transportavdelningen. I vissa länder måste ändringar i parkeringsbestämmelserna också godkännas av högre instanser, såsom regionen.

PARKERINGSREGLER I KOMMUNEN CHAM, SCHWEIZ

År 2007 utökade en ny artikel om Mobility Management parkeringsbestämmelserna i staden Cham, Schweiz.

Den nya artikeln anger:

Om en nybyggnation i ett verksamhetsområde (i enlighet med den lokala markanvändningsplanen) omfattar 50 eller fler bilparkeringsplatser så måste ett Mobility Management-koncept tas fram av byggherren tillsammans med ansökan om bygglov. Konceptet måste visa hur man kommer främja användandet av alternativa färdmedel istället för bil. Det ska inkludera bindande mål för detta, relevanta åtgärder för att uppnå målen och uppföljningsrutiner. Konceptets innehåll ska ingå i ett kontrakt mellan den lokala myndigheten och byggherren och är en del av bygglovet.

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

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

3.4.6 Säkerställa Mobility Management genom inkludering i planeringskrav och villkor

I de stater där planeringsbestämmelser och villkor kan påtvingas en planerare under bygglovsprocessen kan de användas för att säkerställa MM vid byggnationen. I vissa länder måste villkoren beläggas i detaljplan (DSDP), inte i bygglovsprocessen för enskilda byggnader.

Normal situation

Ett krav om att efterfölja vissa planeringskrav och villkor är en normal process som den som söker bygglov möter i många medlemsstater. Om byggnationen exempelvis ska göras i en historiskt skyddad zon så måste ofta vissa arkitektoniska villkor uppfyllas. Eller förutsättningarna kan kräva att utvecklaren planterar ett visst antal träd inom byggnationsområdet innan det tas i drift. Ett finansiellt villkor kan vara att byggherren av en ny byggnationszon bidrar till kostnaden för att tillhandahålla en ny skola eller ett offentligt aktivitetshus. När det gäller transportfrågor så finns det länder där de privata byggherrarna måste bidra till finansieringen av transportinfrastrukturen i närområdet utanför nybyggnationsområdet, men som påverkas av den planerade nybyggnationen.

Nya principer och fördelarna med dem

Integreringen av Mobility Management skulle kunna säkerställas genom införlivandet av krav i de befintliga planeringsbestämmelserna. Precis som andra platsbestämda planeringsregler så skulle då Mobility Management vara ett normalt krav som tillämpas vid byggnationer av en viss storlek, för ett visst användningsområde och för en viss placering. Dessa krav skulle specificeras mer exakt av de lokala myndigheterna.

Särskilda förutsättningar

Integreringen av krav på Mobility Management skulle vara en uppgift för den lokala kommunen. Kraven måste vara flexibla och ta hänsyn till den specifika byggnationens placering (när det gäller tillgänglighet med olika färdsätt). För att säkerställa en hög tillgänglighet med olika färdmedel så skulle byggherren/utvecklaren exempelvis kunna involveras i samfinansiering av ny kollektivtrafik (vilket redan förekommer i länder som Storbritannien och Schweiz). Att ekonomin växer och att trängsel ses som ett problem kan också vara viktiga förutsättningar för att MM ska accepteras och för införande av regler som säkerställer lokala MM-åtgärder på nybyggnationsplatsen.

Tillvägagångssätt för integrering samt involverade intressenter

Införlivandet av Mobility Management som ett krav kopplat till bygglovsprocessen måste införas på lokal nivå. För att säkerställa att kommunerna tillämpar det på samma sätt så bör möjligheten att tillämpa ett sådant krav utarbetas på nationell nivå med starka riktlinjer till kommunerna om när och hur de ska tillämpas.

VÄGLEDNING FÖR PLANERINGS POLICY 13 (PPG13), SEKTION 106 SKYLDIGHETER OCH PLANERINGSVILLKOR, STORBUTANNIEN

PPG13 tar upp lokalisering, blandning och täthet hos bebyggelser samt stödåtgärder för transportåtgärder för ny bebyggelse. Den rekommenderar att lokala myndigheter ska säkerställa resplaner (lokala MM-planer) från byggherrar då de ansöker om bygglov, och att de ska använda lagliga villkor för att få dem att betala för transportinfrastrukturen och tjänsterna för nybyggnationen, samt för att begränsa antalet parkeringsplatser på platsen.

Många myndigheter följer råden i PPG13 för att säkerställa lokala MM-planer. "Styrkan" hos MM-planerna varierar dock avsevärt från plats till plats eftersom vissa bara ställer enkla krav om att en plan ska tas fram innan anläggningen tas i drift, medan andra använder regler och villkor (avtal) för att specificera planens innehåll, uppföljning, påföljder om den inte uppnås och finansieringen av nödvändiga förbättringar utanför området (t.ex. ny kollektivtrafik). I områden som är mindre ekonomiskt framgångsrika kanske inte byggherrarna alls blir omburda att ta fram en plan, eller så är den plan de tar fram bara en formalitet.

ADDENBROOKES SJUKHUSET, CAMBRIDGE, STORBUTANNIEN

Addenbrookes är ett sjukhusområde på 27 hektar, 3 km söder om stadskärnan och i stadens yttersta utkant. Området delas med universitetet och det medicinska forskningsrådet. Ca 7000 personer arbetar där och området genererar över 18000 bilresor varje dag. Det finns idag 365 byggnader och bilparkeringsplatser i området. Området har växt sedan 1993 (då det bara fanns 4000 anställda) och har behandlats med bindande åtaganden avseende transportpåverkan ett flertal gånger av de lokala myndigheterna.

De förband sig till ett tak på 3,900 parkeringsplatser och till att minska ensampendlare i bil från 50 % av de anställda år 2000 till 45 % år 2005 genom att vidta åtgärder som utarbetades tillsammans av de olika inblandade parterna. Resultatet blev att 38 % av de anställda körde ensamma år 2005. Ytterligare ett villkor år 2004 ställde ett mål att minska patient-/besöksresor med bil från 90 % till 86 % år 2006.

De lokala myndigheterna fastställde gradvisa krav för att minska bilresandet till platsen genom att begränsa antalet parkeringsplatser, styra bilparkeringsutnyttjandet, ta betalt för parkering och förbättra alternativa färdsätt såsom cykling, bussar och anknytningar för infartsparkeringar. Bland åtgärderna som vidtagits finns ändrade busslinjer, en ny busstation, avsevärda rabatter på veckobiljetter, förbindelser till den närliggande infartsparkeringen, parkeringsavgifter/parkeringsstyrning (med ringmärkning av intäkterna till investering i MM-åtgärder), cykelparkering och duschar och avsevärt förbättrade cykelvägar mellan staden och området.

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

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

3.4.7 Främjande av bilfria bostadsområden

I områden med utmärkt kollektivtrafik, god tillgänglighet till fots och på cykel, kan bostadsområden som är byggda med få eller inga parkeringar bli en marknadsmässig möjlighet. Brist på parkeringsplatser är en viktig stimulans för MM-åtgärder.

Normal situation

Bostadsprojekt kräver vanligtvis ett visst minsta antal parkeringsplatser precis som alla andra typer av bebyggelse.

Nya principer och fördelarna med dem

Bilfria bostadsområden eller bostadsområden med mycket få bilar innebär att man tillåter bostadsprojekt med mycket färre parkeringsplatser än lagen kräver, eller t.o.m. inga alls. Fördelarna är tydliga: människorna som bor där använder bil i mycket mindre utsträckning än i konventionella områden. Mobility Management är inte ett lagkrav i bilfria bostadsområden, utan snarare en möjlighet. Åtgärder i form av information om alternativ till bilen, bra cykelinfrastruktur, tillgång till bilpooler o.s.v., underlättar samtliga ett liv utan bil.

Särskilda förutsättningar

Viktiga förutsättningar för befrämjandet av bilfria bostadsområden är först och främst placeringen av sådana projekt. Det rekommenderas att de lanseras i ganska tätbebyggda områden där kollektivtrafikens nätverk och även cykelnätverket ger goda möjligheter att använda alternativ till bilen.

Tillvägagångssätt för integrering samt involverade intressenter

Bilfria bostadsområden skapas ofta som "bottom-up"-projekt där enskilda fastighetsägare är villiga att leva och befrämja ett "liv utan eller med begränsad biltillgång". De kommunala myndigheterna kan främja den här typen av bostadsområden genom att inte hindra dem. De kan göra det genom att säkerställa att parkeringsbestämmelserna eller byggnadsstadgan tillåter ett minskat antal parkeringsplatser, eller inga platser alls. Normalt så kan detta regleras genom att inkludera fraser som "under vissa omständigheter kan det minsta antalet parkeringsplatser vara mindre än..." eller "under vissa omständigheter behöver inte parkeringar byggas" - och sedan specificeras dessa speciella villkor och omständigheter. Om dessa tillägg inte redan finns i parkeringsbestämmelserna eller byggnadsstadgan så behövs specifika ändringar och de kräver oftast politiska beslut.

Dessutom måste byggnadens ägare eller utvecklaren normalt säkerställa att inget hushåll med bil får lov att äga eller hyra bostad i området. Detta kanske kan regleras genom ett kontrakt mellan ägaren/utvecklaren och den lokala myndigheten, eller genom att säkerställa att de boende i området inte får parkeringstillstånd för gatuparkering om byggnationen ligger i områden med zon-parkering ("blue zone parking", t ex med p-skiva eller motsvarande) eller liknande. Åtgärder om någon inte efterföljer detta måste också regleras - exempelvis så kan ägaren behöva bygga ytterligare parkeringar eller betala ytterligare parkeringsåterbetalning (parking pay-off) om för många hushåll inte följer reglerna och äger eller använder privat bil. För att säkerställa att dessa regler gäller även om egendomen byter ägare så måste villkoren vara kopplade byggnadens lokalisering vilket kräver en anmälan till lagfartsregistret.

BILFRITT BOSTADSMRÅDE I STADEN HAMBURG, TYSKLAND

Staten Hamburg definierar parkeringsbestämmelser för bilar och cyklar i sin byggnadsstadga. Den administrativa regeln (*Globalrichtlinie*) definierar detta område ytterligare och anger värden för antalet bil- och cykelparkeringsplatser baserat på byggnadernas användningsområde och storlek. Tre olika skäl för att kunna minska antalet parkeringsplatser för bilar anges: rabatterade biljetter till kollektivtrafiken för anställda vid affärskomplex, kombinerade entré- och kollektivtrafikbiljetter vid evenemangsarenor (sport, kultur) samt ”bilfria” bostadsområden.

Då det gäller det bilfria bostadsområden krävs att byggnationen uppfyller vissa villkor, såsom god tillgänglighet till kollektivtrafik, fler än 30 lägenheter, ett koncept för att undvika bilanvändning och ett intyg från varje hyresgäst/boende att de inte kommer äga någon bil. Om dessa villkor uppfylls så kan den normala standarden på 1,0 parkeringsplatser per lägenhet minskas till 0,2.

BILFRITT BOSTADSPROJEKT “GARTENSTADT SIEDLUNG WEISSENBURG”, MÜNSTER, TYSKLAND

Det bilfria projektet "Gartenstadt Siedlung Weißenburg" täcker ett område på 3,2 hektar och ligger i innerstan i området som kallas ”Geistviertel”, endast 2,5 km söder om Münsters stadskärna. Ett stort affärsutbud finns i närheten och en ”bilpoolsstation” finns i utkanten av området. Huvudområdet är till för boende och totalt 196 bostadshus för bilfria hushåll har byggts/kommer att byggas på det före detta militära området. Bostadshusen är i varierande storlek, från enrumslägenheter till familjelägenheter med 5 rum. De första två byggomgångarna på 60 respektive 70 bostäder var klara för inflyttning år 2001 och 2003. Den tredje och sista ska vara klar år 2012. Alla bostäder är reserverade för subventionerat boende (”social housing”).

Området är genom ett nätverk av cykelvägar kopplat till stadskärnan och sträckan tar ungefär 10 minuter att cykla. Tre busslinjer som alla har en turtäthet på 10 minuter finns inom gångavstånd. Med buss tar det ungefär 15 minuter till stationen och 7 minuter till stadskärnan.

Kommunen krävde 0,2 parkeringsplatser per lägenhet för bilpools-bilar och besökare. Genomförandet av ett bildelningsprojekt var ett av kraven för det minskade antalet parkeringsplatser. Denna minskning är en del av innehållet i detaljplanen och bostadsföretaget ”Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH” (WGM) var tvungna att skriva ett stadsplaneringskontrakt med staden för att få bygglov. Hyresgästerna intygar privata kontrakt med WGM att de inte äger och använder en egen bil.

För mer information om bilfria bostadsområden och MM för bostadsområden kan du också läsa resultaten från EU-projektet [ADD HOME](#)

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

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

3.4.8 Tillgänglighetsmodell för reglering av biltrafik vid multifunktionella anläggningar

För stora anläggningar och i vissa regelsammanhang kan det vara möjligt, som ett krav för bygglov, att begränsa antalet tillåtna fordonsresor (trafikalstringen) till och från en given anläggning.

Normal situation

Anläggningar med blandade användningsområden såsom shoppingcenter kombinerade med restauranger, idrott och andra fritidsaktiviteter är normalt ganska stora. Sådana anläggningar genererar stora trafikvolymer vilket ofta kan orsaka buller, ytterligare trängsel o.s.v., speciellt vid rusningstrafik. Karaktäristiskt för sådana multifunktionella byggnationer är att de ligger utanför städerna, oftast med bra anslutningar till motorvägar och med ett stort antal parkeringsplatser för bilar.

Nya principer och fördelarna med dem

För att begränsa den negativa inverkan från trafiken som genereras av sådana blandfunktionsområden så har olika strategier anammats. För det första så bör sådana anläggningar, som kallas ”mycket besökta platser” i Schweiz, bara få byggas i områden som har utmärkt tillgänglighet med kollektivtrafik. För det andra bör anläggningarna inte byggas på oexploaterade områden utan istället i förnyelseområden i utkanten av stadskärnan.

I tillägg till restriktiva parkeringsbestämmelser så är användande av så kallade Access Contingent Models (ung. tillgänglighetsmodeller) en värdefull metod för att hålla trafikvolymen under kontroll. Access Contingent Models innebär att trafikvolymen som genereras av vid anläggningen inte får överskrida en viss nivå per dag, månad eller år. Nivån är å ena sidan anpassad till den maximala trafikvolym som det omgivande vägnätet kan klara, och å andra sidan satt för att klara miljökrav avseende luftföroreningar och buller. Även om sådana anläggningar integrerar olika användningsområden (som butiker, restauranger, bostäder, kontor) och antalet parkeringsplatser är kopplade till dessa olika användningsområden (i enlighet med parkeringsantalet per hustyp som anges i parkeringsbestämmelserna) så är Access Contingent Models också till stor fördel för byggnadens ägare. Han/hon kan besluta hur parkeringsplatserna kan användas och måste inte följa reglerna som anges i parkeringsbestämmelserna. Motkravet är att taket för det maximala antalet genererade bilresor inte får överskridas. Om detta inte skulle följas så har ägaren/utvecklaren och de lokala myndigheterna kommit överens om sanktioner.

Access Contingent Models har direkt påverkan på införandet av Mobility Management-åtgärder. Byggnadens ägare vill inte överskrida det tillåtna maxantalet genererade bilresor. För att hålla sig innanför denna gräns måste utvecklaren/ägaren främja användandet av hållbara färdsätt till/från anläggningen vilket ju är Mobility Management.

Särskilda förutsättningar

Antalet bilresor som tillåts och sanktionerna om det inte skulle följas är angivna i ett kontrakt mellan utvecklaren/ägaren och kommunen och detta utgör en viktig del i bygglovsprocessen. Användandet av Access Contingent Models är rimligt för anläggningar med flera användningsområden och som genererar ett stort antal resor under en kort tid. Detta innebär exempelvis shopping, restauranger, biografer eller sportarenor där besökare normalt inte stannar längre än 2-3 timmar. Dessutom måste man kunna tillhandahålla goda alternativ för användande av andra färdsätt än bil. Slutligen så måste antalet bilresor till och från parkeringsområdet kunna övervakas, t.ex. genom att utrusta parkeringens infarter med bommar.

Tillvägagångssätt för integrering samt involverade intressenter

Access Contingent Models är ett ganska nytt planeringsredskap som måste bevisa sin användbarhet för beslutsfattarna. Detta innebär att ökat medvetande är mycket viktigt. Tillämpningen av en sådan modell vore bäst att fastställa på regional nivå. Inom en regional markanvändningsplan skulle lokaliseringen av sådana multifunktionella områden kunna specificeras och användning av Access Contingent Models framställas som ett villkor.

ACCESS CONTINGENT MODEL FÖR STADEN ZÜRICH, SCHWEIZ

The Access Contingent Model anger maxantalet bilresor som får genereras från en anläggning respektive de olika typerna av markanvändning på platsen. Beräkningarna av det maximala antalet bilresor som tillåts utgår ifrån det antal parkeringsplatser som specificeras i parkeringsbestämmelserna för staden Zürich. Till skillnad från parkeringsbestämmelserna så reglerar inte Access Contingent Model hur parkeringsplatserna används. Detta tillåter en viss flexibilitet gällande hanteringen av parkeringsplatserna så länge taket för antalet bilresor inom en given tidsperiod inte överskrids.

Det maximala antalet tillåtna bilresor beräknas grundat på följande faktorer: det maximala antalet parkeringsplatser i enlighet med parkeringsbestämmelserna för staden (vilket tar hänsyn till tillgängligheten med kollektivtrafik till platsen), den specifika resalstringen per markanvändningstyp (antal resor genererade av ett specifikt användningsområde under en viss tidsperiod), vägnätets kapacitet i närområdet för anläggningen samt krav avseende luftföroreningar och buller enligt aktuell miljölag. Access Contingent Model måste omfatta process där utvecklaren/markägaren vidtar åtgärder som också inkluderar övervakning/mätning av antalet resor, parkeringsstyrning och en uppföljningsprocedur.

Uppföljningen måste göras återkommande och av en oberoende instans som rapporterar till staden Zürichs transportplaneringsavdelning. Om det maximala antalet resor överskrids så kan sanktioner användas. Först måste infrastrukturella eller organisatoriska åtgärder vidtas, men om dessa tillkommande åtgärder inte har önskad effekt så har den offentliga myndigheten skyldighet att agera i enlighet med de regler som anges i stadens parkeringsbestämmelser. Detta kan handla om att omdistribuera parkeringsplatserna för byggnationens olika användningsområden eller att minska det totala antalet tillåtna parkeringsplatser.

De huvudsakliga målen och anledningarna för genomförandet av Access Contingent Model är:

- Att tillåta byggnationer i tätbebyggda stadsområden som redan är hårt belastade av trafik.
- Att kontrollera hur stora byggnads-/fastighetskomplex påverkar miljön.
- Att tillåta flexibel multianvändning av parkeringsplatser för bilar.
- Att hålla biltrafikvolymen under kontroll genom att ange en maxsiffra för antalet bilresor.

Genom användningen av en Access Contingent Model sätts redan i planeringsfasen ett tak för tillåtet antal bilresor för anläggningen. Den tillåtna volymen kan tas i anspråk stevvis som en delgräns i överensstämmelse med hur byggandet av hela anläggningen fortskriber. Följaktligen behöver inte utvecklaren begära tillstånd för fler parkeringsplatser varje gång en ny del av byggnationen tas i bruk. Modellen låter också kommunen granska kompatibiliteten mellan stora och trafikintensiva byggnationer och kapaciteten hos det befintliga vägnätet å ena sidan och miljön å andra sidan.

SIHL CITY, ZÜRICH, SCHWEIZ

Sihlcity är en multifunktionell anläggning i staden Zürich och består av flera byggnader. På ett markplansutrymme på ungefär 97 000 m² är olika användningsområden såsom butiker, tjänster, kultur, biografer, hotell, frisksport, hälsa och några få bostäder fördelade. Sihlcity har ungefär 19 000 besökare per dag och 2 300 människor arbetar där. Anläggningen ligger utanför stadskärnan nära en viktig motorväg som slutar i staden Zürich. Anläggningen är också väl sammankopplad till det lokala tågsystemet (järnvägsstationen ligger vid en av områdets huvudingångar) och till det lokala kollektivtrafiksystemet (en busshållplats och två spårvagnshållplatser ligger i närheten). Området har dessutom en rekreationsfunktion för grannskapet som består av en blandning av arbetsplatser och bostäder. Det totala antalet parkeringsplatser vid Sihlcity är 850 st, vilket innebär 1 parkering 110 m² bruttogolvtyta.

Under bygglovsprocessen så fastställdes olika transportlösningar juridiskt i kontrakt: antalet parkeringsplatser fastställdes till 850 och man var tvungen att ta ut parkeringsavgifter, 600 cykelparkerings och en hemleveranstjänst var markägarna tvungna att tillhandahålla och markägaren var tvungen att finansiera förbättringarna av en spårvagns- och en busslinje under de första två åren i drift. Dessutom krävdes en Access Contingent Model som tillät maximalt 8 800 bilresor per dag (att uppnå inom 5 år).

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

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

3.4.9 Uppmuntra införande av Mobility Management genom miljölagstiftning

I vissa länder krävs, eller uppmuntras, införande och användning av MM vid individuella byggnader (genom planeringssystemet för markanvändning) genom miljölagstiftningen.

Normal situation

Under behandlingen av en bygglovsansökan kan miljölagar spela in - exempelvis när det finns krav att bedöma den negativa miljöpåverkan som en byggnad eller en hel byggnation har under byggtiden och när den är i drift.

Nya principer och fördelarna med dem

En viktig aspekt sett ur miljöperspektiv är mängden biltrafik som en ny byggnation kommer att generera i utifrån sin storlek, placering och antal parkeringsplatser som planeras. Att förpliktiga en sökande att lämna in en Environmental Impact Assessment Study (miljökonsekvensbeskrivning) tillsammans med begäran om godkännande av ett bygglov eller en DSDP är ganska viktigt. När Environmental Impact Assessment Study inkluderar trafikrelaterade aspekter så kan det vara så att antalet parkeringsplatser måste minskas eller att ytterligare åtgärder för att främja användandet av hållbara färdsätt måste vidtas.

Miljörelaterade policies/principer kan också ha påverkan på redan befintliga anläggningar. Om ett företags aktiviteter har en avsevärd påverkan på miljön så kan årliga förnyelsebara miljötillstånd delas ut om kraven uppfylls. När det gäller transportfrågor skulle ett krav kunna vara införande av Mobility Management.

Särskilda förutsättningar

Miljölagar fastställs normalt på nationell nivå. Därför varierar innehållet från land till land. Det måste först klärläggas om den befintliga lagstiftningen tillåter införande av nya metoder såsom Environmental Impact Assessment Studies eller utdelning av miljötillstånd. Om inte så borde lagen ändras i enlighet med detta, men det är en ganska tidskrävande process.

Tillvägagångssätt för integrering samt involverade intressenter

Tillämpningen av nya principer såsom Environmental Impact Assessment-processer eller utdelning av miljötillstånd utförs normalt på lokal nivå. Som med alla andra principer så är det viktigt att ha konkurrensaspekten mellan kommuner i åtanke då det gäller att locka till sig nya och behålla de befintliga företagen. För att minska denna konkurrens så mycket som möjligt bör implementeringen av sådana principer organiseras på nationell nivå med kraven riktade mot kommunerna att de ska använda dem seriöst.

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT ACT, HOLLAND

Miljöhanteringsakten ("Wet Milieubeheer" eller EMA) från 1993 är avsedd att "skydda miljön". Denna breda tolkning inkluderar:

- Förbättring av miljön;
- Främjande av lämpligt avlägsnande av avfallsmaterial;
- Främjande av effektiv användning av energi och råvaror;
- Minskning av skadliga effekter på miljön från gods- och persontransporter i städerna.

Enligt aktens villkor så måste ungefär en fjärdedel av de holländska företagen ha ett miljötillstånd för sin verksamhet. För att få ett tillstånd måste de uppfylla kraven i EMA. Akten anger att (inom ramverket som fastställts av kompetenta myndigheter) företagen själva är ansvariga för minskningen av sin miljöpåverkan. Företag kan ta ansvar för att minska sin miljöpåverkan genom att exempelvis mäta hur deras verksamhet påverkar och göra en plan för att minska den (till stor del på samma sätt som MM består av både faser för mätning/uppföljning och åtgärder). Sådana mätplaner och handlingsplaner kan också fokusera på specifika miljöaspekter såsom energibesparing och transportåtgärder.

Lagen är avsedd att lägga ansvaret hos företagen så att de vidtar rimliga åtgärder för att minska sin miljöpåverkan. För att expandera, flytta eller helt enkelt fortsätta sin verksamhet måste företagen få ett treårstillstånd från de lokala myndigheterna baserat på en ansökan som visar hur påverkan på miljön kommer att mildras och minskas. Detta kan tolkas som att det även gäller påverkan av transporter till och från företaget, även om det bara är staden Amsterdam som har tolkat lagen på det sättet. MM nämns inte specifikt i lagen - dess definition av miljöpåverkan var mycket mera generell för att ge företagen flexibilitet att kunna välja det område där de påverkar mest.

DE TELEGRAAF NEWSPAPERS, STADEN AMSTERDAM, HOLLAND

De Telegraaf är en av Hollands största dagstidningar. Den är en del av Telegraaf Media Group (TMG) som ligger på en mycket tillgänglig plats (både med kollektivtrafik och vägtransporter) i ett företagsområde som ligger ca 800 m från Sloterdijk station i västra Amsterdam, på vägen till Schiphol flygplats. Kontoret och anläggningen har 2100 anställda inom redigering, marknadsföring, försäljning och tryckning/utskick. År 2001 ansökte TMG om förnyat periodiskt miljötillstånd hos kommunen - det var en av de organisationer i Holland som i enlighet med 1993 års miljölag var tvungna att ha ett miljötillstånd från kommunen för att få fortsätta verksamheten. På så sätt var detta inte en del av planeringsprocessen - de sökte tillstånd för att få fortsätta befintlig verksamhet. Emellertid fanns det många nya, omlokalisera och expanderande företag som (fram till 080101) också behövde få ett sådant tillstånd. I TMG:s fall var Mobility Management ett villkor för att tillståndet skulle godkännas. Detta krav omfattade dock inte att kommunen pekade ut specifika Mobility Management-åtgärder.

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

- [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 Kriterier för max antal parkeringar (maxnorm)

Om antalet parkeringsplatser som en utvecklare måste bygga vid en nybyggnation är begränsat och det inte finns något eller väldigt få parkeringsalternativ utanför platsen så är detta en kraftfull drivkraft för utvecklare och innehavare att införa MM.

Normal situation

Parkeringsbestämmelser innebär att ett antal parkeringsplatser kan eller måste byggas per ett visst antal kvadratmeter planerad markanvändning vid en nybyggnation. Normalt anges siffran som en miniminivå eller ett minimiantal parkeringsplatser som utvecklaren måste bygga. Målet med detta är att undvika gatuparkering (speciellt vid offentliga parkeringsplatser). Detta är å ena sidan förståeligt, men å andra sidan leder användandet av miniminivåer till byggandet av ett mycket stort antal parkeringsplatser och konsekvensen av det blir att det drar till sig mer biltrafik, samt att parkeringarna ofta är underutnyttjade vilket är ett slöseri med mark.

Parkeringskriterier fastställs ofta av kommunerna själva och införlivas i parkeringsbestämmelserna. Detta kan leda till situationer där nivåerna som anges i en kommun skiljer sig avsevärt från de som fastställts av grannkommunen.

Nya principer och fördelarna med dem

Den nya principen vänder på den normalt tillämpade principen med miniminivåer för parkeringskriterier till maxnivåer (maxnorm) eller ett spann med både minimi- och maxgräns. Dessutom kan platsens tillgänglighet utan bil/med alternativa metoder tas med i beräkningen som faktorer för att ytterligare minska maxnormen. Dessa "minskningsfaktorer" kan anges för olika zoner med liknande tillgänglighetsnivåer.

Den Schweiziska normen för parkeringskriterier (se bilaga) föreslår det här tillvägagångssättet enligt följande:

- Uppdelning i zoner där fot- och cykeltrafiken utgör mer än 50%, 25-50% eller mindre än 25% av den totala trafikvolymen.
- Uppdelning i zoner där kollektivtrafiken stannar 5 gånger eller fler per timme, 1-4 gånger per timme eller där det inte finns någon kollektivtrafik.

Om en nybyggnation planeras i en zon där fot- och cykeltrafiken utgör mer än 50% av den totala trafikvolymen och kollektivtrafikens turtäthet är 5 turer eller fler per timme så kan nivån för max antal parkeringsplatser (eller spannet mellan min och max antal parkeringsplatser) vara lägre än nivån för byggnationer i andra zoner.

Fördelen med denna omvänta princip är tydlig: Färre parkeringsplatser för bil får byggas, speciellt vid nybyggnationer i tätbefolkade stadsområden med ett bra kollektivtrafikutbud och med en stor andel fotgängare och cyklister. Som en konsekvens av detta kan bygg Herrar komma att överväga Mobility Management-åtgärder för att hantera det minskade antalet bilparkeringsplatser.

Särskilda förutsättningar

För att göra principen med maxnorm så effektiv som möjligt så bör följande förutsättningar uppfyllas:

- För att undvika konkurrens mellan kommunerna ska den nya principen fastställas av det regionala eller, ännu hellre, av det nationella styret i form av riktlinjer eller normer (riktade till lokala myndigheter) och utgöra en etablerad grund som kan användas som referens för integreringen av kriterierna i de lokala parkeringsbestämmelserna.
- Kommunens parkeringspolicy ska inte tillåta eller planera för några offentliga parkeringsplatser med långtidsparkering. Det bör inte heller finnas några andra gratis långtidsparkeringar nära nybyggnadsområdet (inom 15 minuters gångavstånd då den avser arbetsplatser).
- Kollektivtrafikens standard ska vara hög och vara ett verkligt alternativ till användning av egen bil.

Huvudintressenter i tillämpningen

Som nämntes i föregående avsnitt så bör riktlinjerna eller normerna fastställas på regional eller nationell nivå. De intressenter som därfor måste ta initiativet är transportplaneringsdepartementen. Tillämpningen av riktlinjerna äger rum på lokal nivå i varje kommun vilka behöver inkludera dem i sina egna lokala parkeringsbestämmelser. Ändringen av sådana bestämmelser kräver normalt beslut på politisk nivå.

KRITERIER FÖR MAX ANTAL PARKERINGAR, ENGLAND, STORBUTANNIEN

Som namnet antyder så fastställs Englands kriterier för max antal parkeringar (MPS) nationellt och reglerar max antal parkeringsplatser som får lov att byggas vid nybyggnationer. MPS är en bilaga till PPG13 även om den inte introducerades förrän i den senaste versionen av PPG13 år 2001. Tidigare versioner av PPG13 föreslog att lokala myndigheter själva skulle ange maxkriterier på lokal nivå, men många var tveksamma mot att göra detta eftersom de var rädda att grannkommunerna skulle använda mindre restriktiva kriterier för att dra till sig nya etableringar.

Kriterierna i PPG13 gäller inte bostadsområden. Bostadsområden ingår i en annan PPG (PPG3) och är fastställd till 1,5 p-platser per bostad som ett genomsnitt i ett större område. Det innebär att vissa bostäder kan byggas med fler platser och andra med färre så länge genomsnittet 1,5 . Kriterierna och minimistorleken på byggnationen de gäller för visas i följande tabell:

Användning	Nationella kriterier för minimiantal parkeringar per kvadratmeter (m ²) av bruttogonalvyta om inte annat anges	Tröskel från och över det kriterierna gäller för (bruttogonalvyta)
Detaljhandel mat	1 plats per 14 m ²	1000 m ²
Detaljhandel som inte är mat	1 plats per 20 m ²	1000 m ²
Biografer och konferensanläggningar	1 plats per 5 sittplatser	1000 m ²
D2 (andra än biografer, konferensanläggningar och stadion)	1 plats per 22 m ²	1000 m ²
Bl inklusive kontor	1 plats per 30 m ²	2500 m ²
Högre och vidareutbildning	1 plats per 2 anställda - 1 plats per 15 studenter	2500 m ²
Stadion	1 plats per 15 sittplatser	1500 sittplatser

PPG13: planningpolicyguidance/ppg13

Detta innebär att många myndigheter kan befina sig i - och befinner sig i - en situation där de har maxkriterier för större byggnationer och minimikriterier för mindre byggnationer. Kriterierna är inte ”primärlagstiftning”, men som en del av planeringsriktlinjerna har de laglig status. De kan ignoreras eller anpassas, men om det krävs en mycket bra anledning för det. Om en lokal myndighet ger bygglov för en byggnad med fler p-platser än de godkända maxkriterierna så kan ansvarig myndighet på nationell nivå upphäva beslutet. I allmänhet används de dock förhållandevis konsekvent.

STADEN CORKS UTVECKLINGSPLAN (DEL 49 POLICY T12), IRLAND

Lokala utvecklingsplaner (Local Development Plans - LDPs – den officiella benämningen i Irland) är huvudinstrumentet i det irländska planeringssystemet för vägledning och regelutveckling. Som en lokal planeringsmyndighet måste Corks stadsfullmäktige (enligt kraven i Planning and Development Act 2000) ta fram en utvecklingsplan. I planen är det möjligt att fastställa det antal principer som de tror är relevanta för utvecklingsplanens reglering.

Med hänsyn till minimera negativ miljöpåverkan och transportpåverkan vid byggnationer så inkluderar Cork City Development Plan en policy T12 som säger “[fullmäktige kommer att kräva] att Mobility Management-planer tas fram och införs för alla större nya och utökade byggnationer”. Policyns stödtext ger lite fler detaljer, inklusive en förklaring av vad en MM-plan är, vad den kan innehålla och hur den bör införs, inklusive krav på en MM-koordinator på de största anläggningarna som omfattas av denna policy. Den framhåller också behovet av mål, uppföljning av dessa och regelbunden rapportering till stadsfullmäktige. Policyn stöds av kriterier för max antal parkeringsplatser för nybyggnationer, där vissa byggnationer inte tillåts några ytterligare parkeringar alls.

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

- [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 Parkeringsåterbetalning (parking pay-off)

I bland tillåts, eller uppmuntras, byggherrar att bygga färre parkeringsplatser än vad som normalt krävs vid en byggnation av en viss storlek. Pengarna som sparas in på detta kan ibland användas till MM.

Normal situation

Om en byggherre för en ny anläggning inte kan bygga det antal parkeringsplatser som normalt krävs på tomtmark, eller i något närliggande område, så måste de betala en viss summa pengar till kommunen. Summan specificeras normalt i de lokala parkeringsbestämmelserna och används av de offentliga myndigheterna för att bygga parkeringsplatser, helst i närheten av anläggningen, så att de kan användas av framtida besökare till anläggningen. Alternativt kan pengarna användas för att finansiera infartsparkeringar, eller i vissa situationer till helt andra transportalternativ.

Nya principer och fördelarna med dem

En god princip är att pengarna som kommer från parkeringsåterbetalning också används för att förbättra kollektivtrafiken och det lokala cykelvägnätet, särskilt i nya områden. Detta skulle leda till en bättre tillgång på alternativ till användning av egen bil. Ett annat sätt är att kommunerna frigör åtminstone en del av återbetalningssumman till byggherren med kravet att en rad Mobility Management-åtgärder vidtas vid nytableringen i syfte att minska bilanvändningen. Denna möjlighet kan behandlas som en förhandlingsfråga mellan byggherren och de lokala myndigheterna.

Särskilda förutsättningar

En förutsättning för att använda återbetalningspengar för andra syften än att bygga parkeringsplatser eller för att tillåta att parkeringsåterbetalning blir en förhandlingsfråga är antagligen att ändra de lokala parkeringsbestämmelserna. Det kan också krävas förändringar i lagstiftning inom planerings- och byggnationsområdet på nationell, eller regional nivå (vilken ofta är den juridiska grunden som lokala parkeringsbestämmelser måste åberopa).

Huvudintressenter i tillämpningen

Ändringen av parkeringsåterbetalnings-processen så som den normalt tillämpas kräver politiskt beslut på lokal nivå och ofta även på högre nivå. Ändringar i de lagar som åberopas skulle garantera att alla kommuner i landet eller regionen skulle anamma sådana riktlinjer i sina lokala bestämmelser.

PARKERINGSBESTÄMMELSER OCH PARKERINGSÅTERBETALNING I NORRA RHEN-WESTFALEN (NRW), TYSKLAND

Generellt sett är det juridiska ramverket för bilparkering den nationella byggnadsstadgan (*Baugesetzbuch*). Stadsbyggnadskoden i Norra Rhen-Westfalen (*Bauordnung NRW: BauO NW*) fullbordar detta ramverk. Den juridiska grunden för parkeringsbestämmelser och parkeringsåterbetalning är § 51 BauO NW.

Huvudinnehåll:

- Skyldighet att skapa parkeringsplatser i bygglovsprocessen (om biltrafik förväntas);
- Liknande skyldighet att skapa cykelparkeringar i bygglovsprocessen (kvalitetskriterier saknas);
- Möjlighet att begränsa antalet parkeringsplatser (baserat på stadsbyggnadsskäl, transport eller säkerhet) genom kommunala avtal;
- Parkeringsåterbetalning är möjligt enligt överenskommelse med kommunen (kriterie: konstruktion är omöjlig eller oacceptabel, även på tomtmark i näheten);
- Återbetalningspengar är öronmärkta för att förbättra tillgängligheten till etableringen. Sedan en ändring år 2000 tillåts även investeringsåtgärder för kollektivtrafik och cykel.

Kommunen kan lägga till ytterligare lokala parkeringsbestämmelser för att förfina hanteringen av parkering som en del av bygglovsprocessen eller för framtagandet av en detaljplan (DSDP).

Parkeringsåterbetalning är möjlig om utformningen av anläggningen och de omgivande områdena (speciellt i stadskärnor), eller transportsystemets natur, gör det omöjligt att bygga det angivna minimiantalet bilparkeringsplatser på platsen. Om detta är så måste parkeringsplatser i första hand byggas på ett annat område i näheten istället. Om inte heller detta är möjligt så betalar byggherren en viss avgift till de lokala myndigheterna. Denna avgift specificeras i de lokala parkeringsbestämmelserna och måste användas till parkeringsplatser, kollektivtrafik, cykel eller annan transportinfrastruktur för att hantera den förväntade efterfrågan på biltrafik/parkering vid anläggningen, eller för att utveckla alternativ som minskar efterfrågan på parkeringsplatser.

TECHNOLOGY PARK “PHÖNIX-WEST”, DORTMUND, TYSKLAND

Detta område ligger innanför staden Dortmunds stadsgräns, ca 5 km söder om stadskärnan, nära distriktscentret Hörde. Hela området Phoenix-West består av ungefär 110 ha och kommer att byggas upp till ett företagsområde för mindre tjänsteverksamheter, shopping samt fritids- och kulturanläggningar. Vissa byggnader är redan i bruk, men huvudområdet planeras att tas i bruk år 2015.

Relativt restriktiva parkeringsbestämmelser finns i detaljplanen för området och endast ett fåtal gatuparkeringsplatser planeras. Alternativ på platsen är underjordisk parkering eller parkeringshus, men detta skulle vara mycket dyra lösningar. Stadens mobilitetskoncept erbjuder andra alternativ. Byggherrarna kan (delvis) göra återbetalning för parkeringsplatser som inte kan byggas (och då bygger de lokala myndigheterna offentliga parkeringsgarage) och/eller så kan de ta fram ett mobilitetskoncept för sin verksamhet och vidta MM-åtgärder. I det fallet kommer behovet av parkering att minska och därfor kommer de lokala myndigheterna att ta tillbaka skyldigheten för alla eller vissa av de parkeringsplatser som annars skulle behövas. Detta är en förhandlingsfråga och vid tiden då detta skrevs (augusti 2009) hade inga beslut ännu tagits gällande detta.

Ytterligare information i bilagorna (endast tillgängliga på engelska)

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

3.5 Uppföljning och framtvingande av Mobility Management som inkluderats i en bygglovsprocess

När MM inkluderats i bygglovsprocessen kan det resultera i ett eller båda av följande scenarier:

- Vissa åtgärder genomförs på platsen av byggherren/innehavaren som exempelvis cykelparkering, ny kollektivtrafik eller samåkning. Dessa är **effekter**.
- Det kan ställas upp mål för anläggningens mobilitetsprofil, exempelvis att fem år efter öppnandet så ska 50% av alla resor till och från anläggningen göras på annat sätt än med egen bil. Dessa är **resultat**.

Effekter kan mätas genom observation och inlämnande av bevis till de lokala myndigheterna för att de har genomförts av byggherren/innehavaren.

Resultat behöver oftast följas upp med hjälp av någon typ av räkning eller undersökning. Vägledning om hur man skapar och utför undersökningar tillhandahålls av MAX-verktyget MaxSumo (www.max-success.eu). Vanligen ska undersökningen mäta hur människor reser till och från anläggningen och utföras årligen eller oftare. För att undvika partiskhet eller påverkan på undersökningen bör den utföras av någon oberoende.

Om effekter eller resultat krävs så måste också de lokala myndigheterna hålla en regelbunden (t.ex. var tredje månad) kontakt med platsens byggherre/innehavare för att kvalitativt förstå hur MM-planen fungerar och för att hjälpa till att lösa eventuella problem.

Om effekter eller resultat inte uppnås så måste någon typ av sanktion vidtas, annars finns det ingen ”morot” för byggherren/innehavaren att implementera MM-planen från första början. Sanktioner kan inkludera (även om detta beror väldigt mycket på planeringssystemet för medlemsstaten ifråga):

- Att införa ytterligare MM-åtgärder på platsen.
- Krav att minska antalet parkeringsplatser vid anläggningen.
- Att inte få tillbaka en pant (en summa pengar) som betalats till de lokala myndigheterna under bygglovsprocessen. Panten behålls då av myndigheterna och används för att finansiera transportåtgärder som kan kompensera för den bristande framgången med MM-planen.

Det är viktigt att förväntade effekter och resultat, uppföljningsrutiner och möjliga sanktioner tydligt har framgår av ett skriftligt avtal/kontrakt som är en del av bygglovet.

Mer information om uppföljning och framtvingande av åtgärder finns tillgänglig på
<http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/tpp/goodpracticeguidelines-main.pdf>

4 Hur överför man och tillämpar integreringen i olika planeringssystem?

I det här kapitlet ges några rekommendationer om hur användare av denna vägledning kan gå vidare och tillämpa innehållet i sitt eget land. Dessa rekommendationer är baserade på iakttagelser av hur MM har integrerats i planeringssystemet i Schweiz och Storbritannien, och hur idén togs emot när den togs upp i planeringssimuleringsworkshops i länder där detta är väldigt nytt, såsom Spanien, Slovenien, Polen och Litauen.

Åsikten från MAX WP D är att integrering av MM och planering kan överföras till nya sammanhang på lokal nivå, men är beroende av närvägo i planeringsprocessen av mäniskor med intresse och kunskap om integrering.

Mer systematisk och frekvent integrering av MM och planering tar längre tid att etablera och kräver ledning eller stöd från politiken på nationell eller regional nivå.

4.1 Överförbarhet

Överförbarhet (d.v.s. om erfarenhet och utövande från ett land kan överföras och tillämpas i ett annat) är en nyckelfråga i nästan alla EU:s forskningsprojekt och MAX WP D är inget undantag. Test på överförbarhet i MAX WP D gjordes i en tvärnationell analys av planeringssystemen och i en planeringssimuleringsworkshop där idén om att integrera MM med bygglovsprocessen på specifika platser undersöktes i fem medlemsländer.

Det finns bevis från dessa studier att även i länder där MM i sig själv är en väldigt ny idé så finns redan tankar på integrering med planeringsprocessen för markanvändning (t.ex. i Slovenien, Spanien och Polen).

En viktig varning gällande våra slutsatser om överförbarhet är att det inom ramen för MAX WP D varit omöjligt att ge detaljerad vägledning om de lagliga möjligheterna att överföra utövandet från ett system till ett annat. Detta är en nyckelfråga, men där det är upp till användaren av denna vägledning att undersöka överförbarheten i de fall de har ett intresse av att tillämpa tillvägagångssättet i ett visst land i sitt eget.

Genom denna forskning drar vi följande slutsatser:

- Det finns många likheter mellan planeringssystemen, speciellt sättet på vilket detaljplaner och ”Detailed Site Development Plans” görs. Det gäller också ansvarsfördelningen mellan styrande organ på olika nivåer i planeringssystemet.
- Detta innebär att **det finns ”utrymme” för ökad integrering av MM i planeringsprocessen i många länder**, åtminstone genom förhandling. Detta kan göras på enskild kommunnivå eller för specifika situationer. Integreringen av MM med planeringsprocessen (genom förhandling) är något som enkelt kan anamas och utökas stegvis.

- Därför är många av sätten som vi har identifierat för att inkludera MM i planeringsprocessen **överförbara** men de kanske bara **i första läget är överförbara vid ett fåtal nybyggnationer** där en eller flera platsinnehavare eller lokala politiker har särskilt intresse för MM, eller där hantering av transportpåverkan vid nybyggnationer lokalt har en särskilt hög politisk prioritering.
Det är exempelvis möjligt att förhandla fram en mobilitetsplan för nybyggnationer i Slovenien om lokala intressen stöder idén och om det finns involverade människor som har kunskap/medvetenhet om konceptet – men detta kanske bara är aktuellt för ett fåtal byggnationer, åtminstone till en början. Som en kontrast finns England med en mer utbredd praxis eftersom integrering nu stöds av lokala och nationella riktlinjer och numera även har några års praktisk erfarenhet av implementeringen av sådana riktlinjer. Men, det går också att se att grundkonceptet har överförts från England till Slovenien. Utmaningen för Slovenien är nu att göra denna tillämpning till något som är normalt och genomförs konsekvent istället för en ad hoc-tillämpning och med enstaka engångsföreteelser.
- Därför, för **att börja överföra** erfarenhet och tillämpning från ett land till ett annat är nyckelförutsättningar **kunskap om utförandet** (t.ex. vad är en mobilitetsplan och varför kan det ge fördelar då den integreras i en nybyggnation) och den **politiska viljan eller intresset** för att göra överföringen och prova något nytt.
Som det noterades tidigare så kommer intresset ibland kanske att finnas hos tjänstemän snarare än hos politiker. Till exempel så togs de första stege mot integrering av MM i planeringsprocessen i Nottingham, Storbritannien, på grund av intresse och kunskap hos de anställda på en lokal myndighet, inte av politikerna. Hur och till vilken grad integrering av MM med planering är känt och accepterat är därför avgörande för dess tillämpning.
- **nästa steg i överföringen** är att principen går från att vara en som är anammad och tillämpad på ett ad hoc-sätt till en som är **institutionaliserad i planeringssystemen för markanvändning/transport** i ett specifikt land eller region. För att göra detta kan det krävas förändringar i **regionala och nationella principer och lagar**. Detta kräver därför lobbying och medvetandeökning på nationell och regional nivå, och visst politiskt erkännande att sådana principer är fördelaktiga, så som det har gjorts i exempelvis Sverige och Irland.
I Storbritannien och Schweiz förekommer integreringen av MM och planering i praktiken för att policyn finns, men också för att planeringslagarna ger högre styrande organ viss kontroll över kommunerna inom områdena planering och beviljande av bygglov. Det är möjligt att i länder där kontrollen från högre styrande organ är mindre så kan implementeringen av nationell/regional integrering av policyn - om den finns - vara mer varierad (motsatsen till detta är naturligtvis när den nationella regeringen har inflytande över de lokala myndigheterna men *inte* uppmuntrar integrering av MM och planering).
Hur man anpassar policyn eller tillämpandet är en lokal bedömningsfråga baserat på kunskap om hur den används i andra länder och vilka skillnaderna är i det nya landet. Från den begränsade erfarenheten vid MAX planeringssimuleringsworkshop verkar det som att principerna kan överföras utan speciellt mycket anpassning.
- Slutligen, vilket är viktigt, **i vissa fall finns det lagliga hinder** för att direkt överföra principer. Exempelvis så skulle Sloveniens nationella byggstadga behöva ändras för att tillåta användandet av max-norm för parkeringsplatser i bostadsområden. I den situationen krävs kreativt tänkande, eller så kanske principen helt enkelt inte är överförbar vilket i så fall måste accepteras.

När det gäller principerna som undersökts i MAX WP D drar vi slutsatsen att många är möjliga att överföra och de behöver inga stora anpassningar för att överförandet ska fungera. För att de ska bli allmänt använda i hela länder och regioner till vilka principerna överförs, är det viktigt med nationella eller regionala principer/tillstånd tillsammans med krav eller incitament för kommunerna att använda dem i sin planering.

4.2 Rekommenderade steg mot integrering av MM och markanvändningsplanering

Alla principer som räknas upp i denna vägledning och som sammanfattas i delarna 2.2.1. och 3.4.2 är rekommenderade för utifrån målsättningen att maximera tillgängligheten och samtidigt minimera transporternas miljöpåverkan och trängsel. Det är endast om det finns ett lagligt hinder som tillämpningen av dem inte kan övervägas på kort eller medellång sikt. Vilken typ av princip som är att föredra beror på den befintliga lagstiftningen, de befintliga planeringsverktygen och den politiska viljan i ett land, region eller kommun.

Detta är rekommenderade steg som kan vidtas av olika styrande organ på det sätt som är lämpligt:

- Börja med att **ge råd om MM och öka medvetenheten** om integrering av MM och markanvändningsplanering. Råd kan man alltid ge var som helst under de första stegen av bygglovsprocessen. När en sökande kontaktar myndigheten så får han/hon råd om hur man kan integrera transportfrågorna och MM. Vad han/hon gör med informationen/råden kräver inga villkor eller dokument.
- **Ta med integrering av MM och markanvändningsplanering vid förhandling om stora nybyggnationer**, utan att fastsätta några villkor eller krav. Viktiga argument är förbättrad tillgänglighet för alla (och därför en större marknad) och ”social inkludering” (gäller icke-kommersiella byggnationer).
- Kontrollera om du kan **utöka befintliga regler** i den normala bygglovsprocessen och införa nya villkor/skyldigheter i det redan befintliga systemet, eller om du kan införa ytterligare kontrakt med byggherren som inkluderar åtaganden om att även implementera MM.
- Hitta **lokala myndigheter**, helst de med störst inflytande på nybyggnationer och som är **villiga att ta ett steg framåt** genom att t ex kontrollera principernas överförbarhet i den nationella lagstiftningen, att vägleda förhandlingar, att utveckla sina egna riktlinjer om MM och (där lagen tillåter) sätta maxkriterier för parkering eller tillämpa tillgänglighetsbetingade modeller. Dessa kan fungera som ”vägvisare” och goda exempel.
- I vissa länder kan det också hjälpa att ta in **externa nationella eller internationella ”experter” för att sälja in idén om integrering**. Kan vara lämpligt om de kommer tas på större allvar än lokala personer.
- **Lobba/öka medvetenheten** på alla politiska nivåer om **behovet/fördelen med lag- och principändringar på området**.

Helt klart kommer denna process inte alltid att vara lätt, särskilt inte i vissa medlemsstater där befintlig lagstiftning kan göra en ökad integrering av MM och planering mycket svår. Med andra ord behöver processen med att bygga upp medvetenhet och stöd för integreringen stödjas av kommunikation med aktuella parter långsiktigt. Budskapet kommer att bli bättre emottaget under perioder med stor ekonomisk tillväxt, i områden med högt exploateringstryck och omfattande trängsel, samt när det kommuniceras skickligt av entusiastiska förespråkare som har ett starkt och tydligt budskap.

Bakgrundsrapporter

För mer information om MAX-forskningen, på vilken dessa riktlinjer (MaxLupo) är baserade, hänvisas till följande rapporter:

- *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 WP D Partner countries* (2008)
- *WP D Working Stage Simulations: Common report on ‘planning simulation workshops’* (2008)

Dessa och andra MAX projektrapporter kan laddas ner från www.max-success.eu. Annan hjälpsfull information och MAX-redskap för att förbättra användningen och integreringen av Mobility Management på olika sätt kan även laddas ner från www.epomm.org

Ytterligare vägledning och kontaktinformation

För ytterligare vägledning med att integrera MM och markanvändningsplaneringen i din verksamhet, stad eller region kan du ta kontakt med någon av MAX WP D-parterna.

Tyskland

Janina Welsch
ILS - Research Institute for Regional and Urban Development gGmbH
P.O. Box 101764
D-44017 Dortmund
janina.welsch@ils-forschung.de
www.ils-research.de

Spanien

Caroline Mattsson
ETT - Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio S.A.
C/ Explanada, 8, 1º
ES-28040 Madrid
cmattsson@ett.es
www.ett.es

Litauen

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

Sverige

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

Polen

Aleksandra Faron
Cracow University of Technology
Warszawska 24
PL-31155 Krakow
ola@transys.wil.pk.edu.pl
www.pk.edu.pl

Schweiz

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

Slovenien

Aljaž Plevnik
University of Maribor, Faculty of Civil Engineering
Smetanova ulica 17
SI-2000 Maribor
aljaz.levnik@uirs.si
www.fg.uni-mb.si

Storbritannien

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

Bilaga 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:	
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.	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Section 106 planning obligations (agreements) • PPG13 	
Additional comments:	
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.	
Information provided by: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	Date: 17.12.2008

B2	Greater Dublin Regional Planning Guidelines			
Applied in:	Country:	Produced by:		
Greater Dublin	Ireland	National Government with input from regional and local authorities		
Type of policy:	In force since:	Level of application:		
guideline	2004	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:	How binding is the policy?			
planning authorities	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 verkehrsintensive 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		
Content:				
<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. 				
Main objectives and reasons for implementation:				
<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			
Influenced by main policies:				
<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
Content:			
<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 a 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>			
Main objectives and reasons for implementation:			
<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.			
<table border="1"> <tr> <td>Targeted at: planning authorities</td><td>How binding is the policy? voluntary</td></tr> </table>		Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? voluntary
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? 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: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 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		
Content: <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>				
Main objectives and reasons for implementation: <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)			
Influenced by main policies: <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 				
Effectiveness: <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>				
Information sources: <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 (Regionalplan)	
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
Content:		
<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 ROG: <i>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 BauGB: <i>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>		
Main objectives and reasons for implementation:		
<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>		
Spread of the policy:		
<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>		
Consistency of application of the policy:		
see above		

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		
Content:				
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.				
Main objectives and reasons for implementation:				
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.				
Spread of the policy:				
Every planning authority must have one.				
Consistency of application of the policy:				
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).				
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? voluntary			
Influenced by main policies:				
- see additional comments				
Effectiveness:				
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.				
Information sources:				
<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 (Kantonaler Richtplan)	
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
Content:		
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.		
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.		
Main objectives and reasons for implementation: 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.		
Breadth/depth of integration: 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.		
Consistency of functional integration: The procedure is strongly applied as described in the section "content".		
Other policies from other levels of government that influenced setting up of functional integration (if any): none		
Effectiveness: see information in the former sections		
Information sources: Personal information from employees of the Department		
Additional comments: none		
Information provided by: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 28.11.2008	

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		

Bilaga 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>						
Targeted at: Planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)	<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>						
Applied or applicable in which kind of process? building permission process	<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

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		
Description of the development: <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>				
 <p>Source: Lloyd TMA</p>				
Type of applied process: •	Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • City of Portland • TriMet (regional public transport company) 			
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: <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>				
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures: <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>				

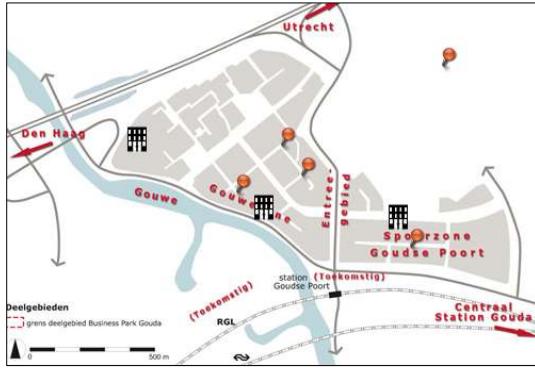
Knowledge of the end-user: New businesses which are settling down in the Lloyd District Area can become member of the LTMA without paying any membership fee. In 2007 the LTMA has 71 member businesses representing approximately 9'000 employees.				
Main Mobility Management measures				
Measure	Target public	Status	Responsibility for financing	Responsibility for planning, implementation and running
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: <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> 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		
Description of the development: <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>				
Type of applied process: <ul style="list-style-type: none">• Detailed Site Development Plan• building permission process• technical project	Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none">• city of Vilnius• Urban Development Department of the city of Vilnius			
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: <p>The developer took the decision to implement one of the Mobility Management measures in his initiative.</p>				
Requirements from the public authorities: <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>				
Additional agreements between authorities and developer: <p>No information available</p>				
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures: <p>No information available</p>				



Source: Maxima

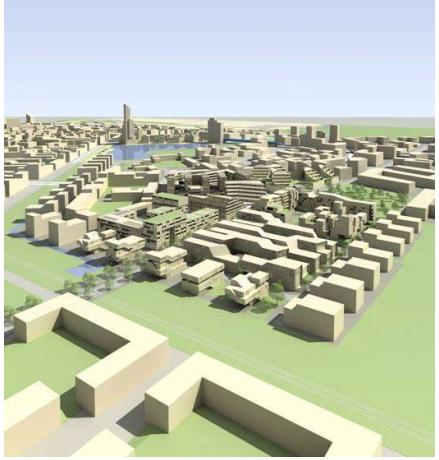
Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
free bus service	employees and clients	in act	UAB MAXIMA LT	UAB MAXIMA LT
bus information in the Website (time schedules, 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 „Vilnius planas“ 				
Additional comments:				
<ul style="list-style-type: none"> • 				
Information provided by: Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania		Date: 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		
Description of the development:				
<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>				
Type of applied process:	Main public authorities involved in the process:			
<ul style="list-style-type: none"> • building permission process • “park management” 	<ul style="list-style-type: none"> • City of Gouda • Province of South Holland 			
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:				
<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>				
Content of the negotiation and influence in establishing Mobility Management measures:				
<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>				
Knowledge of the end-user:				
<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 Port 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: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	Date: 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			
Description of the development: 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.						
 Source: PhoenixDortmund						
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: 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 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				
Measure	Target public	Status	Responsibility for financing	Responsibility for planning, implementation and running
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: <ul style="list-style-type: none"> • 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		
Description of the development: 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. 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.		 Source: Aspern Development AG		
 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.				
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:				
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.				
(Envisaged) effects:				
Achieving ambitious modal split of overall generated traffic in a peripheral new city district:				
<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:				
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.				
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.				
Information provided by: FGM-AMOR, Graz, Austria	Date: 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		
Content:				
<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>				
Main objectives and reasons for implementation:				
<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>				
Spread of the policy:				
<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>				
Consistency of application of the policy:				
see above				
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Mandatory			
Designated to which kind of development?				
<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? • building permit process	Influenced by main policies: <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
<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 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.</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 some extent in developing plans and making planning decisions.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>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.</p>		
Targeted at: Local and regional planning authorities	<p>How binding is the policy?</p> <p>Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>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.</p>		

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: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	Date: 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>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>Source: presentation by travel coordinator (see below)</p>				
Type of applied process:	Main public authorities involved in the process:			
<ul style="list-style-type: none"> • building permission process • S106 agreement • planning condition 	<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:	Country:	Produced by:			
City of Hamburg	Germany	State Government of Hamburg; Government Agency for Building and Transport			
Type of policy:	In force since:	Level of application:			
law	2002	Regional and local level			
Content:					
<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>					
Main objectives and reasons for implementation:					
<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>					
Spread of the policy:					
See consistency of application of the policy					
Consistency of application of the policy:					
<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>					
Targeted at:	How binding is the policy?				
Planning authorities (local and/or regional and developers (public or private)	Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)				

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? <ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan • building permission process 	Influenced by main policies: <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: ILS, Dortmund, Germany	Date: 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		
Description of the development:				
<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>				
Type of applied process:	Main public authorities involved in the process:			
<ul style="list-style-type: none"> Building permission process Detailed Site Development Plan Urban planning contract (public private) 	<ul style="list-style-type: none"> City of Münster Local public transport provider 			
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:				
<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) 				
Requirements from the public authorities:				
<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>				
Additional agreements between authorities and developer:				
<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

Measure	Target public	Status	Responsibility for financing	Responsibility for planning, implementation and running
car sharing	residents	in act	StadtteilAuto / WGM	Stadtteil.Auto
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 loose 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 (Fahrtenkontingent Modell)	
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)	

Designated to which kind of development?		
Following main preconditions for the application of the model must be fulfilled:		
<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. 		
Applied or applicable in which kind of process?		
<ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan (recommended) • building permission process (to be defined case by case) 	Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Parking regulation of the city of Zurich, 1996 (in German) • Federal Law on Environment, 1983 (in German) 	
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:		
<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>		
Information sources:		
<ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt, Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich (Editors): Fahrtenmodell - eine Planungshilfe, Zürich, 2007. (in German) 		
Additional comments:		
<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 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>		
Information provided by:	Date:	
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	16.10.2008	

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 			
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>Access Contingent Model of the city of Zurich</p>				
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>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).</p>				
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>See requirements from the public authorities</p>				
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <p>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.</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>
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:				
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.				
(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: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 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>		
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 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: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	Date: 01.12.2008			

C16	Environmental Impact Assessment Procedure (Umweltverträglichkeitsprüfung)	
Applied in: Switzerland	Country: Switzerland	Produced by: Federal council
Type of policy: law	In force since: 1983	Level of application: All levels
Content: <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>		
Main objectives and reasons for implementation: <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>		
Spread of the policy: <p>The EIA is a national law and has to be applied in whole Switzerland.</p>		
Consistency of application of the policy: <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	
Designated to which kind of development? <p>All developments where more than 300 parking spaces are foreseen to be constructed.</p>		
Applied or applicable in which kind of process? • building permit process	Influenced by main policies: <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 expressively 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>		
<p>Targeted at: Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)</p>	

<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		
Description of the development:				
<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>				
Type of applied process:	Main public authorities involved in the process:			
<ul style="list-style-type: none"> • process of comprehensive planning • Detailed Site Development Plan 	<ul style="list-style-type: none"> • city of Malmö • Country administrative board 			
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:				
<ul style="list-style-type: none"> • Environmental Code (adapted in 1999) (in Swedish) 				
Requirements from the public authorities:				
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.				
Additional agreements between authorities and developer:				
None				
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:				
<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:				
<ul style="list-style-type: none"> • 				
Information provided by: Trivector, Traffic AB, Lund, Sweden	Date: 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				
Content:						
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.						
Main objectives and reasons for implementation:						
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.						
Spread of the policy:						
It must be taken into account to at least some extent in making planning decisions for all large developments. All municipalities apply the standards.						
Consistency of application of the policy:						
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.						
Targeted at: Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory					
Designated to which kind of development?						
Policy is targeted at all types of developments except residential ones (residential maximum standards covered by PPG3).						
Applied or applicable in which kind of process? First part of building permission process	Influenced by main policies: <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:				
<p>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.</p>				
Main objectives and reasons for implementation:				
<p>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.</p>				
Spread of the policy:				
<p>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.</p>				
Consistency of application of the policy:				
<p>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.</p>				
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?				
<p>“Significant” developments – all uses. Appears that this is defined as developments with more than 100 staff.</p>				
Applied or applicable in which kind of process? Building permission process	Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Cork Regional Planning Guidelines • Irish National Spatial Strategy 			
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:				
<p>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.</p>				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Cork City Development Plan <p>Within Development Plan, Chapter 5 (Transportation) contains policy on MM plans; Chapter 11 includes max parking standards</p>				
Additional comments:				
<p>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.</p>				
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
Content: 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 m ² ground floor space for residents and 0,1 for visitors) or businesses with high client frequencies (2 parking spaces per 100 m ² 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%.		
Main objectives and reasons for implementation: 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.		
Spread of the policy: The normative is widely applied by Swiss municipalities, because it is accepted as a consolidate background information.		
Consistency of application of the policy: 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.		
Targeted at: local planning authorities	How binding is the policy? Voluntary	
Designated to which kind of development? All type of developments and uses located in a municipality		
Applied or applicable in which kind of process? <ul style="list-style-type: none">• development of a new parking regulation• building permission process (to be defined case by case)	Influenced by main policies: <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
<p>Content:</p> <p>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.</p> <p>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 m²).</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>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.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Since the policy is a recommendation there is no strict demand of application</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>Policy is targeted at all types of developments with a special focus on public buildings and housing.</p>		

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: • 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: Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana, Slovenia	Date: 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.</p>		

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.

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: developers (public or private)	How binding is the policy? 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? <ul style="list-style-type: none"> • building permission (obligation) • preparation transport and land use documents (obligation) 	Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) • Local Spatial Development Plan for Czyżyny Dąbie (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:

- [Spatial Development Policy for Krakow \(in Polish\)](#)
- discussions with planners/administrative units/own knowledge

Additional comments:

None

Information provided by: Cracow University of Technology, Krakow, Poland	Date: 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)	

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? <ul style="list-style-type: none">• development of a Detailed Site Development Plan• building permission process	Influenced by main policies: <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 <i>investive Maßnahmen § 51 (6) BauO NW</i>), 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:	Country:	Name of the developer:		
Cities of Apeldoorn and Zutphen	Netherlands	Gelre Ziekenhuis		
Status of the development:	Type of developer:	(Expected Date) where development gets in use:		
development in use	public	in use 2009 though various changes planned over next 2 years		
Description of the development:				
<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 Spittaal 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: 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>Source: Google maps</p>				
Type of applied process:	Main public authorities involved in the process:			
<ul style="list-style-type: none"> building permission process zoning plan process 	<ul style="list-style-type: none"> city of Appeldoorn province of Gelderland Ministry of Health 			
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:				
<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>				
Requirements from the public authorities:				
<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 Ziekenhuis 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 Ziekenhuis, 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>				
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								
Measure	Target public	Status	Responsibility for financing	Responsibility for planning, implementation and running				
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: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom		Date: 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>		

Spread of the policy:

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 and of transport, environmental and land use documents should introduce formulations to include sustainable transport in new development areas.

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.

Consistency of application of the policy:

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.

Targeted at:	How binding is the policy?
Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)	Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)

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">• process of building permission demands (to be defined case by case)• process of preparation of transport, environmental and land use documents (recommendation/obligation)	<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)

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

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.

Information sources:

- [Spatial Development Policy for Krakow \(in Polish\)](#)
- [Spatial Development Act for Poland \(in Polish\)](#)
- discussions with planners/administrative units/own knowledge

Additional comments:

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.

Information provided by:	Date:
Cracow University of Technology, Krakow, Poland	8.01.2009

C28	Irvine Spectrum Business Park Development Trip Reduction Program							
Applied in:	Country:	Name of the developer:						
City of Irvine, CA	United States	The Irvine Company						
Status of the development:	Type of developer:	(Expected Date) where development gets in use:						
50% Developed - in use	Private	Since 1986-ongoing						
Description of the development:								
<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>								
Type of applied process:	Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • City of Irvine • Orange County Transportation Authority • Spectrumotion TMA (public/private partnership) 							
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:								
<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>								
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:								
<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