



IZOBRAŽEVANJE

Povezava celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja

Rovinj, Hrvaška | 20. marec – 23. marec 2018

Karl-Heinz Posch | FGM-AMOR

Icefish: <https://youtu.be/ftqiznCitE4>

Vaša osebna mobilnost

- Vaše mesto
- Število prebivalcev
- Kako prihajate na delo?
- Koliko koles imate doma?
- Koliko avtomobilov imate doma?
- Kako daleč je do najbližjega postajališča JPP?
- Kako pogosto vozi avtobus/tramvaj/podzemna železnica?

GLAVNI IGRALCI



Wim, Groningen

3 - 4 potovanja
1 - 2 aktivnosti
1-1,5h za potov.



Lukas, Zürich

3 - 4 potovanja
1 - 2 aktivnosti
1-1,5h za potov.



Barbara, Bochum

3 - 4 potovanja
1 - 2 aktivnosti
1-1.5h za potov.



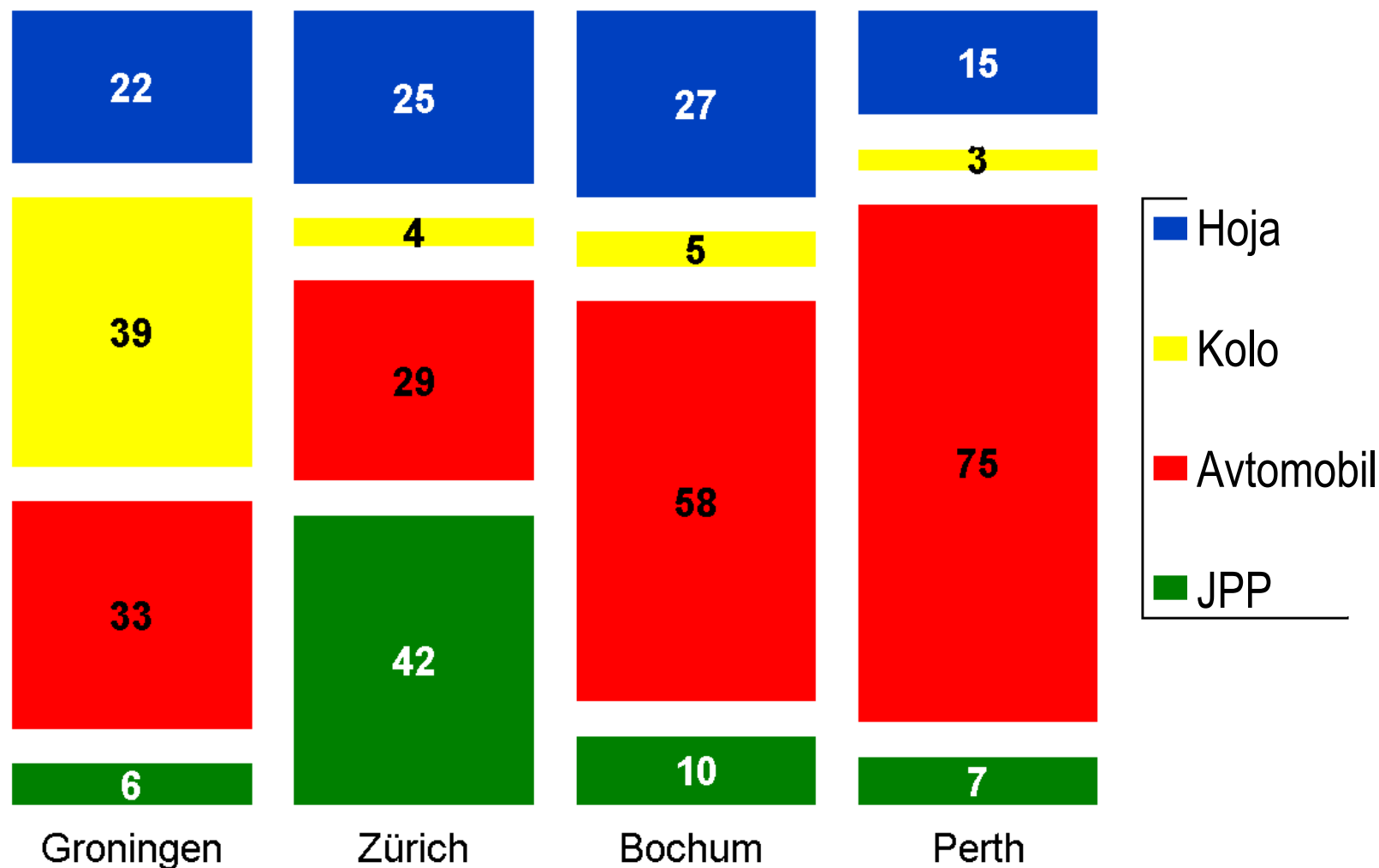
Petros, Nicosia

3 - 4 potovanja
1 - 2 aktivnosti
1-1.5h za potov.



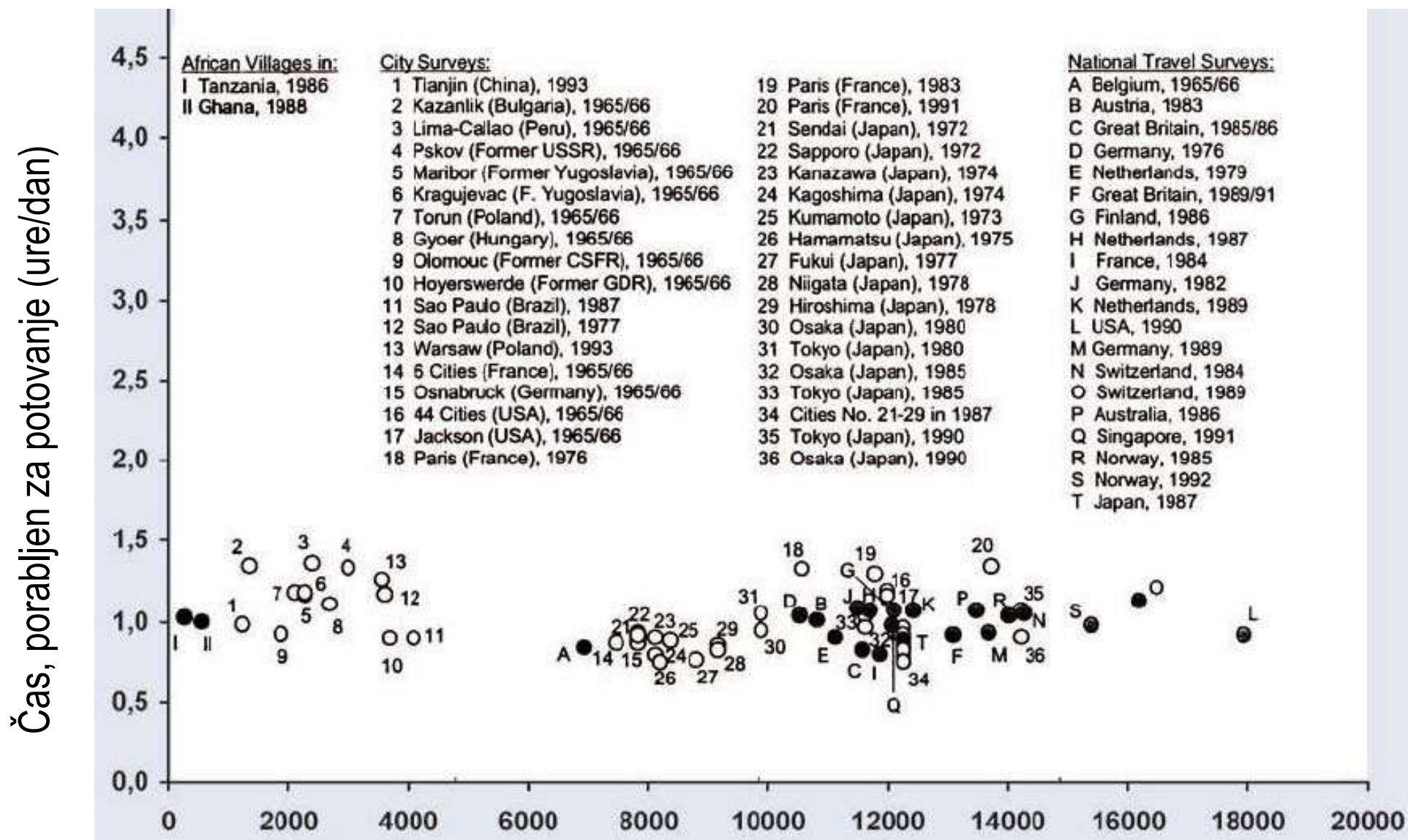
Poraba goriva na prebivalca na leto (v litrih)

Mobilnost je mogoče upravljati in deleži potovalnih načinov kažejo kako



Deleži potovalnih načinov v različnih mestih

Število potovanj in porabljen čas sta povsod enaka



Število potovanj in porabljen čas sta povsod enaka

Raziskave mobilnosti v Nemčiji

		KONTIV 1982	MOP 1998	MOP 2002	MOP 2008	MiD 2002	MiD 2008
Anteil mobiler Personen	%	82	91	91	92	85	89
Število potovanj na osebo na dan		3,0	3,6	3,5	3,4	3,3	3,5
Wege pro mobiler Person und Tag	Anzahl	3,7	3,9	3,8	3,7	3,9	3,9
Tagesstrecke pro Person und Tag	km	31	40	39	40	39	41
Tagesstrecke pro mobiler Person und Tag	km	37	43	42	44	45	46
Dolžina potovanj na osebo na dan	h:min	1:12	1:21	1:19	1:20	1:20	1:20
Unterwegszeit pro mobiler Pers. (ohne rbW)	h:min	1:27	1:28	1:26	1:27	1:27	1:30
durchschnittliche Wegelänge	km	10,0	11,1	11,0	11,8	11,7	11,8
Modal Split – Basis Wege							
Zu Fuß	%	29	22	24	22	22	23
Fahrrad		11	8	10	11	9	10
MIV-Fahrer		37	45	43	42	48	47
MIV-Mitfahrer		13	14	14	13	13	12
ÖV		10	10	9	11	9	9
Modal Split – Basis Pkm							

Vir: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/mid2008-publikationen.html>

Nekateri elementi upravljanja mobilnosti

- Promocija trajnostne mobilnosti na pravem mestu: doma, v šolah, na delovnem mestu, ob prireditvah
- Promocija trajnostne mobilnosti ob pravem času: ob spremembi prebivališča, zaposlite, rojstvu otrok, spremembi šole, nakupu avtomobila
- Učinkovitejša uporaba avtomobila: souporaba avtomobila, skupno lastništvo avtomobila
- Omejitve: upravljanje parkiranja in dajatve za razbremenitev prometa
- Vzpodbude: finančne spodbude, zdrav in udoben življenjski slog, podporni infrastrukturni ukrepi: kolesarske steze, parkirišča za kolesa, cone za pešce, skupni prometni prostor
- Povezovanje prostorskega načrtovanja s trajnostno mobilnostjo

Bistvo je v potovalnih navadah.

Zakaj je povezovanje upravljanja mobilnosti in prostorskega načrtovanja učinkovito

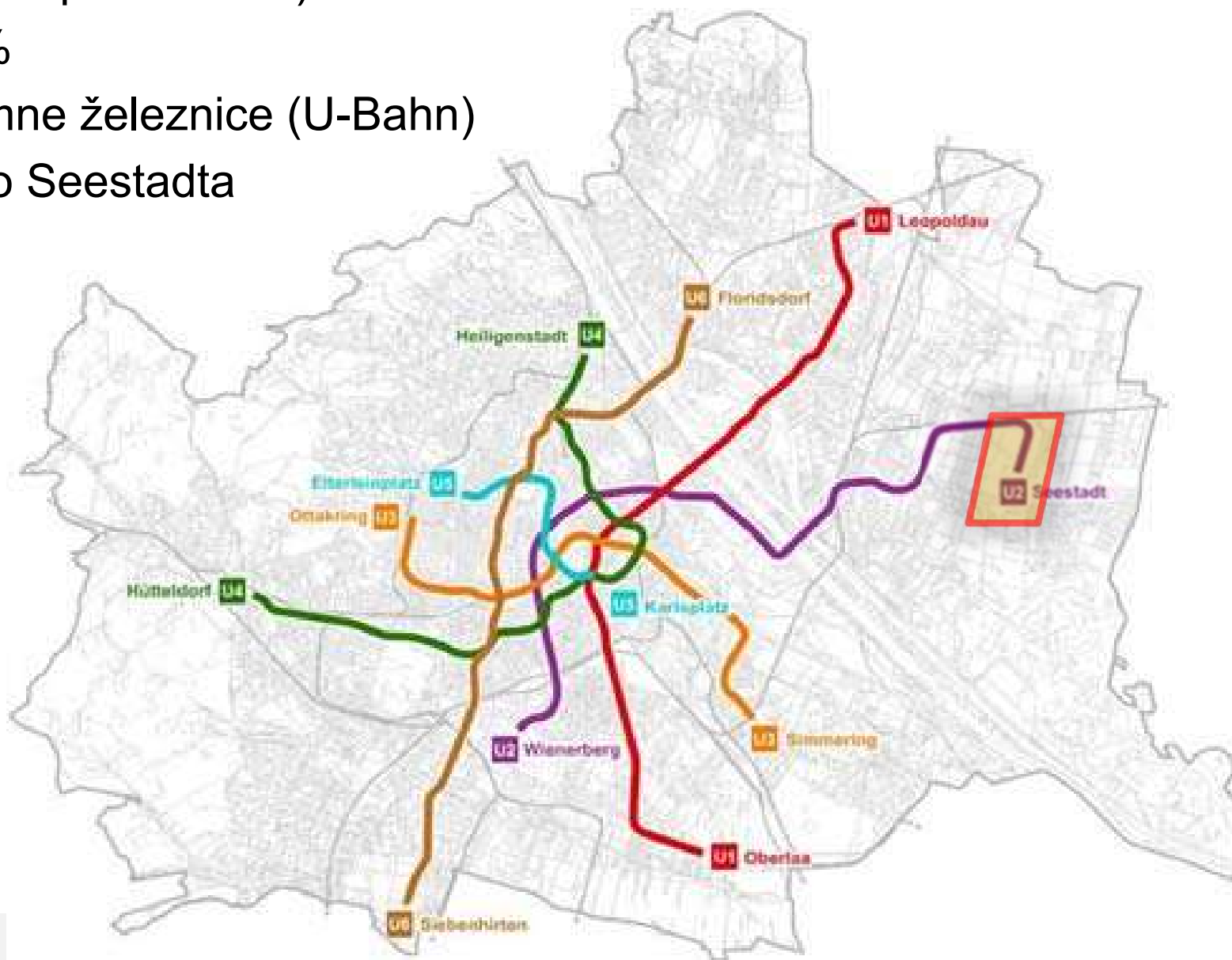
- Ste že na pravem mestu.
- Prihajate ob pravem času.
- Vplivate lahko na okvirne pogoje.
- Zagotovite lahko financiranje.
- Uveljavite lahko celo obvezno upravljanje mobilnosti.
- Zagotovite lahko dobro sodelovanje med deležniki.

Zakaj je povezovanje upravljanja mobilnosti in prostorskega načrtovanja dobro

- Omogoča globlji vpogled v integracijo trajnostnega prometnega načrtovanja.
- Privede do sodelovanja med različnimi deležniki.
- Pomaga pri določanju in uresničevanju ciljev glede razmerja potovalnih načinov.
- Bolj ekonomično
- Bolj ekološko
- Bolj socialno pravično
- Boljša kakovost življenja
- Boljša raba zemljišč

Dunaj, Aspern Seestadt (mestna četrt ob jezeru)

- Dunaj (1,8 milijona prebivalcev)
- Letna rast: 1,5 %
- Omrežje podzemne železnice (U-Bahn)
- Nova linija U2 do Seestadta





Schulenkowitzgasse

Am Heidjochl

Am Heidjochl

Ostbahnbegleitstraße

reitstraße

Lavendelweg

Johann-Kutschera-Gasse

Bernhardinerallee

Gedächtnisstraße

Cassinonestraße

Strigelgasse

Memlinggasse

Zasnova četrti Aspern Seestadt / idejna zasnova 2007



Podzemna železnica do Aspern Seestadta (U2) 2013





Dokončanje projekta (2025)



Prva faza projekta Aspern Seestadt (2016)



Smernice mobilnosti za Aspern Seestadt 2008

- Smernice mobilnosti v okviru projekta MAX, 2008
- Serija 5 delavnic
- Cilj glede deležev potovalnih načinov
- Največje dovoljeno število parkirnih mest na stanovanje manjše od 1
- Sklad za mobilnost za izvajanje ukrepov UM
- Informativno gradivo za nove stanovalce, nova podjetja, investitorje, šole
- Center mobilnosti
- Koncentracija parkirnih zmogljivosti v skupnih garažah, cone s plačljivim uličnim parkiranjem
- Ponudba e-koles, parkirna mesta za avtomobile v souporabi, sistem izposoje mestnih koles
- Dobra infrastruktura za kolesarjenje:
obvezna parkirišča za kolesa, kolesarske poti, popravilo koles
- Dobra infrastrukture za hojo:
skupni prometni prostor, enostavno prečkanje ulic, območja za pešce, odlični pločniki



Aspern Seestadt danes



Mobilnost v Aspern Seestadtu leta 2017

- Cilji glede deležev potovalnih načinov ostajajo enaki
- Največje dovoljeno število parkirnih mest na stanovanje: 0,7
- Sklad za mobilnost za izvajanje ukrepov UM
- (Dobitnik nagrade klima: aktiv 2014)
- Informativno gradivo za nove stanovalce, nova podjetja, investitorje, šole
- Koncentracija parkirnih zmogljivosti v skupnih garažah, cone s plačljivim uličnim parkiranjem
- Ponudba e-koles, parkirna mesta za avtomobile v souporabi
- Visoki standardi za kolesarska parkirišča, kolesarske poti
- Aspern ReCycle: brezplačno popravilo koles vsak četrtek
- Dobra infrastruktura za pešce: enostavno prečkanje ulic, cone za pešce, odlični pločniki
- Stanovanja z manj avtomobili s skupinami za sobivanje («Baugruppen«)



Povezave za Aspern Seestadt

- Naložljive datoteke v nemščini in angleščini:
<https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs>
- Spletna stran o mobilnosti v Aspern Seestadt (v nemščini):
<https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/mobilitaet>
- Skupine za sobivanje (v nemščini): <http://aspern-baugruppen.at/>
- Video s časovnim zamikom o poteku gradnje:
<https://vimeo.com/233278709>

Dober primer integracije Sihlcity, Zürich, Švica

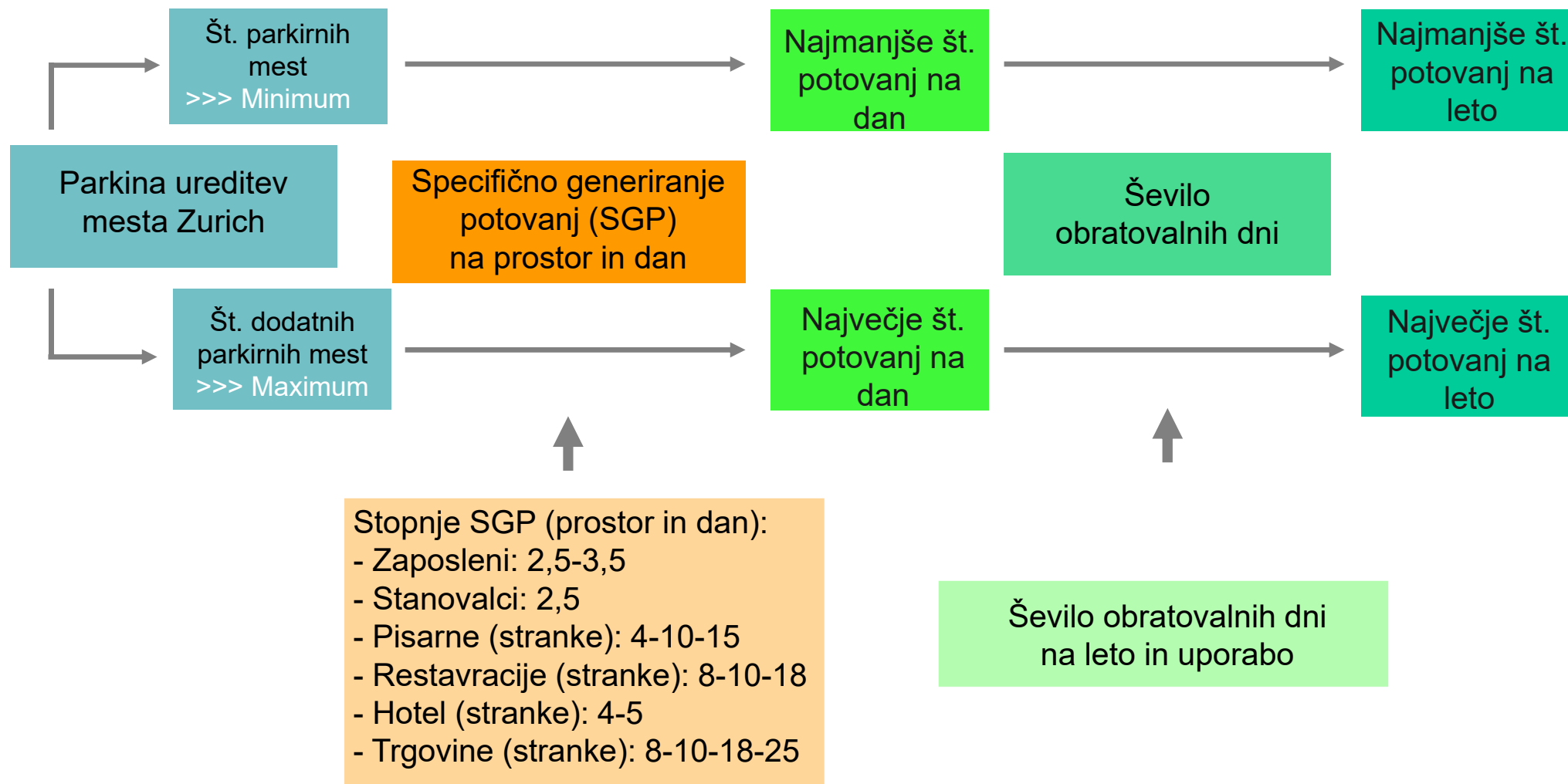
- Večfunkcionalno središče
- Nahaja se na robu mesta – hkrati pa blizu mestnega središča (1,5 km)
- Zelo dobra dostopnost z vsemi potovalnimi načini
- Odprto leta 2007
- 2300 zaposlenih
- 21000 obiskovalcev/dan
- 850 parkirnih mest



Sihlcity – Pogoji za izdajo lokacijskega dovoljenja in izračun generiranja avtomobilskih potovanj



Izračun kvote avtomobilskih potovanj



- Finančni prispevek za izboljšanje JPP
- 600 parkirnih mest za kolesa
- Zagotoviti »rekreacijsko kakovost« območja
- Financirati gradnjo priključne rampe za dostop na glavno cesto
- Največ 850 parkirnih mest
- Upravljanje parkiranja (s parkirninami) in omejitev skupnega števila avtomobilskih potovanj na leto (vzvod za ukrepe UM)
- Dostava na dom s kolesom
- Urejeno s pogodbo in sestavni del gradbenega dovoljenja

Ukrep: parkirni red (in kvota potovanj)

- 850 parkirnih mest (vključno s 50 parkirnimi mesti P+R)
 - posledica: zaposleni nimajo parkirnih dovolilnic!
- Dve lokaciji za souporabo avtomobilov (danes 3)
- Maksimalna kvota avtomobilskih potovanj
 - 8.800 potovanj/dan (doseči v 5 letih z izhodiščnih 10.000 potovanj/dan)
 - 1.300 potovanj/noč
 - 800 potovanj/uro v prometnih konicah
- Obvezna uvedba plačljivega parkiranja
- Današnja tarifa je 3 EUR za 1 uro, plus 1-3 EUR za vsako nadaljnjo uro, do 33 EUR/dan
- Obvezen sprejem dodatnih ukrepov, če število potovanj preseže kvoto

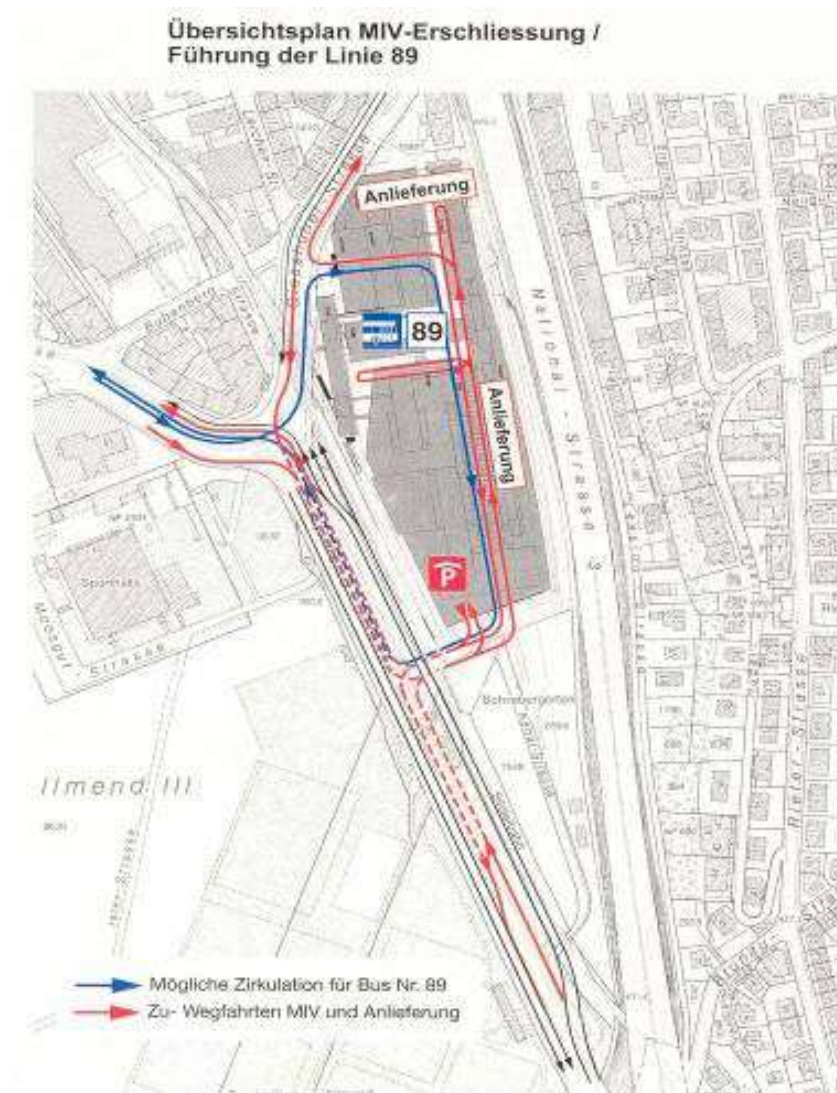
Ukrep: izboljšanje povezav z obstoječim prometnim omrežjem

- Motorizirani promet
 - priključna rampa za dostop na glavno cesto
- Kolo
 - podaljšanje kolesarskih poti
- Hoja in JPP
 - povečanje železniške postaje, postajališča za avtobus in tramvaj



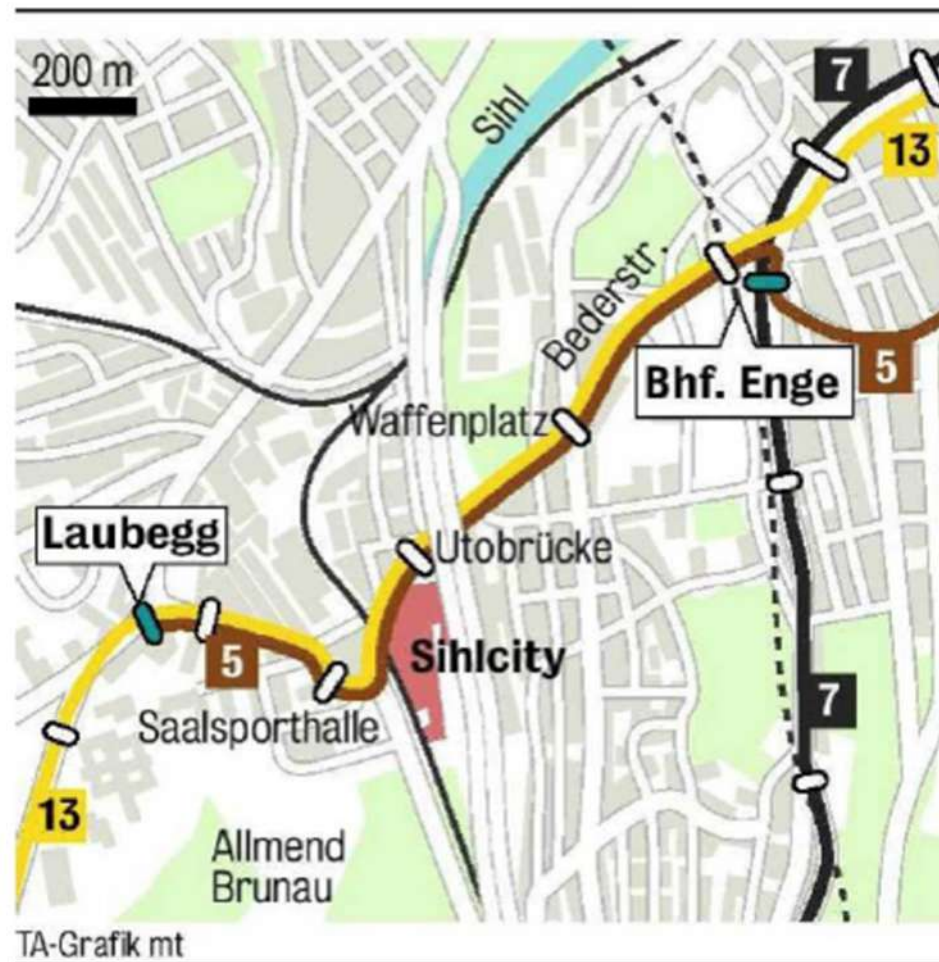
Ukrep: izboljšanje storitev JPP

- Avtobusna linija št. 89
 - prvi dve leti jo financira Sihlcity
 - nato javno prevozno podjetje



Ukrep: izboljšanje storitev JPP

- Tramvajska linija št. 5
 - prvi dve leti jo financira Sihlcity
 - nato javno prevozno podjetje



Ukrep: dostava na dom s kolesom

Züriwerk
bringt's

Lieferservice für
Lebensmittel
und Kleinwaren
per E-Bike-Trailer

- Nach Hause
- Ins Büro

Gebiet Stadt
Zürich zum
Einheitstarif
von nur CHF 5.–

Ein soziales
Engagement
von Sihlcity

sihlcity



Ukrep: multimodalne informacije

www.sihlcity.ch



Fahrplanmässige Abfahrtszeiten rund um Sihlcity

Linie	Ziel / Richtung	geplante Abfahrt	Fährt in Min	Haltestelle	15:46
33	Morgental	15:48	2 '	Zürich, Sihlcity Nord	
13	Frankental	15:48	2 '	Zürich, Sihlcity Nord	
33	Bhf Tiefenbrunnen	15:48	2 '	Zürich, Sihlcity Nord	
89	Heizenholz	15:50	4 '	Sihlcity	
13	Albisgütli	15:51	5 '	Zürich, Sihlcity Nord	
33	Morgental	15:52	6 '	Zürich, Sihlcity Nord	
5	Kirche Fluntern	15:52	6 '	Zürich, Sihlcity Nord	
5	Laubegg	15:52	6 '	Zürich, Sihlcity Nord	

Ukrep: trženje s strani javnega prevoznega podjetja

Die Linie 5 bricht aus
der Enge aus – und
fährt ab 22. März neu
via Sihlcity bis Laubegg.

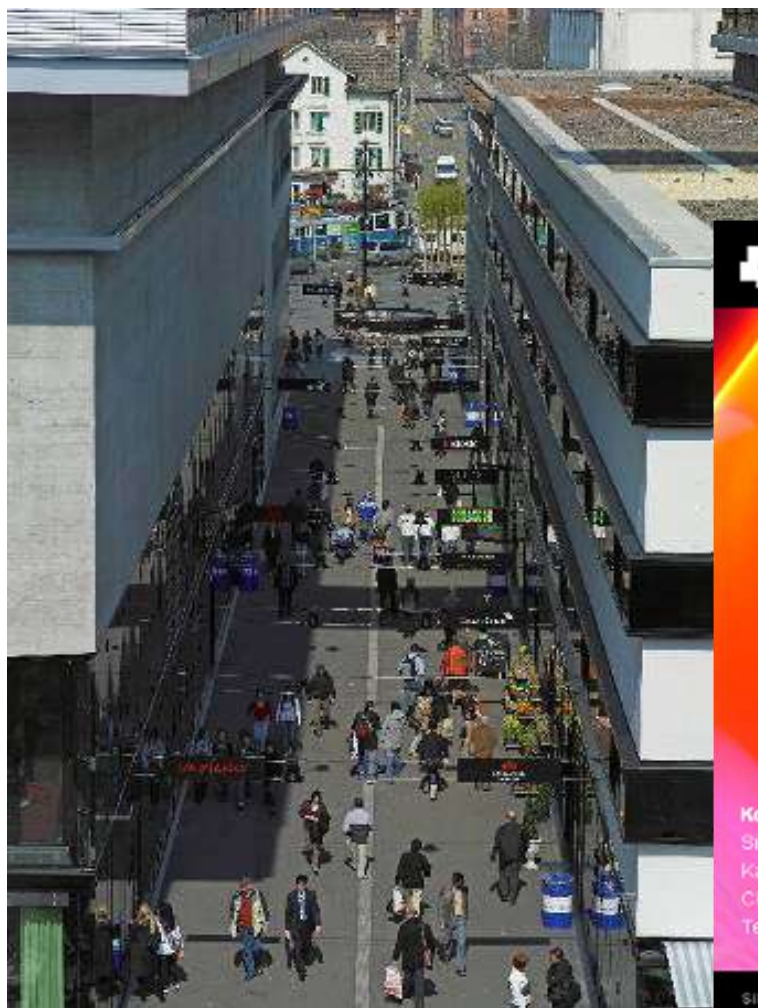
VBZ Zürich Linie
Umsteigen lohnt sich.



Shopping, Restaurants, Kinos und Kultur fast wie
in London: Wir bringen Sie bequem nach Sihlcity.

VBZ Zürich Linie
Umsteigen lohnt sich.

Ukrep: visoka rekreacijska vrednost in funkcija sošeske



 **sihlcity kirche** Home Angebot Räume Team Trägerschaft Netzwerk Kontakt 

Kontakt
Sihlcity-Kirche
Kalanderplatz 8
CH-8045 Zürich
Telefon 043 817 6575

Das Rastwort der Woche:
«Die Welt ist kein so schlimmer Ort, wie uns die Unzufriedenen glauben machen wollen.»
G. B. Shaw

Sihlcity Kirche Copyright © 2007 | Impressum Design Heads

Halt machen. Halt finden.

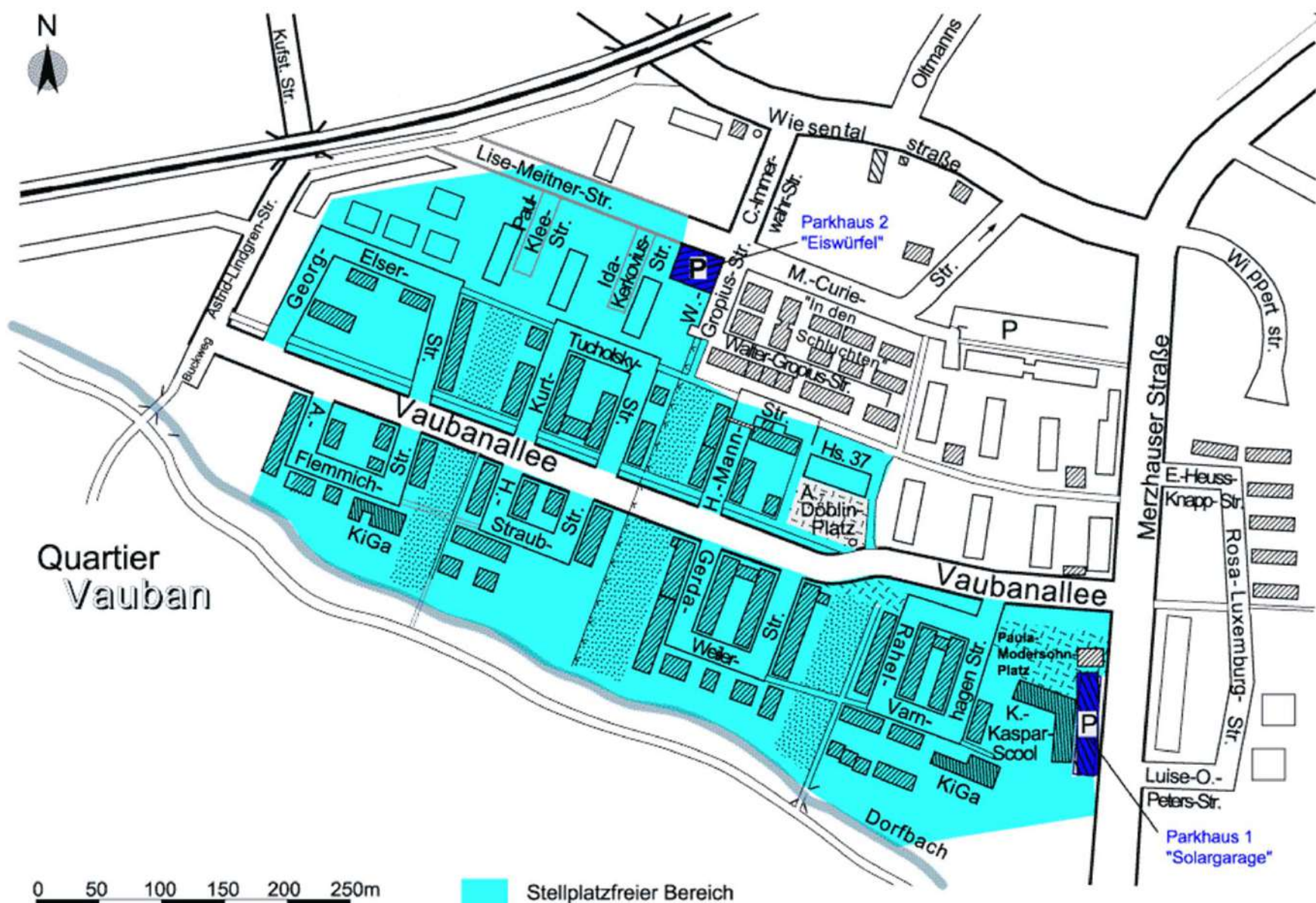
- Obiskanost
 - 21.000 obiskovalcev na dan
- Dostava na dom s kolesom
 - 50 dostav na dan
- Uporaba potovalnih načinov (stranke, obiskovalci)
 - 70 % s kolesom, JPP, peš
 - 30 % z avtomobilom
- Uporabniki JPP: npr. štetje na tramvajskem postajališču (linija št. 13)
 - 2006: 1350 na dan
 - Od odprtja leta 2007: več kot 3000 na dan
- Parkirišče in avtomobilska potovanja
 - med tednom ni polno zasedeno
 - ob sobotah je polno zasedeno
 - okoli 4000 avtomobilskih potovanj na dan (dovoljenih 8800)

Freiburg-Vauban

- Najuspešnejši poskus življenja brez avtomobila s prostorskim načrtovanjem
- Freiburg – 230.000 prebivalcev, letna rast več kot 1 %
- Razmerje potovalnih načinov leta 2016: avtomobil 21 %, kolo 34 %, hoja 29 %, JPP 16 %



Območje v četrti Freiburg-Vauban, namenjeno življenju brez avtomobila





THE VISION OF A
SUSTAINED DISTRICT
BECOMING REALITY

城市可持续发展的设想已
成为现实

- Visoka stopnja vključenosti prebivalcev.
- Odlične možnosti za gradnjo skupnosti (30 v Vaubanu).
- Pogodbe o mobilnosti – omogočajo življenje brez avtomobila in parkirnega mesta, vendar stanovalce zavezujejo, da plačajo parkirni prostor »za vsak slučaj, če ne bi delovalo«.
- Nadzor preko »združenja za življenje brez avtomobila«.
- Odlične možnosti za mobilnost: souporaba avtomobila, kolesarsko omrežje, skoraj povsod skupni prometni prostor, tramvajska linija.
- Majhne parcele, zelo raznolika arhitektura.
- Veliko malih trgovin na glavni ulici.
- Mestna četrt z največjim deležem otrok v Nemčiji.
- Motoriziranost v predelu z manj avtomobili je okoli 150 vozil na 1000 prebivalcev.

Vir: <http://www.vauban.de/themen/14-vauban/mobilitaet/195-verkehr-kapitel-5>



Freiburg-Vauban – nova mestna četrt z omejenim dostopom za avtomobile – 5000 prebivalcev

Kako doseči integracijo upravljanja mobilnosti in prostorskega načrtovanja



Kako prostorsko načrtovanje vpliva na mobilnost

- **Gostota**

Večja kot je gostota rabe prostora na ureditvenem območju, boljše delujejo sistemi za skupinski prevoz: npr. JPP, souporaba avtomobilov in koles.

- **Infrastruktura za pešce**

Če prostorski načrt predvideva infrastrukturo za pešce (pešpoti, gosto omrežje za pešce), bo ta zgrajena in ljudje bodo lahko hodili peš.

- **Pritlični prostori in površine**

Če hočete, da bodo ljudje uživali v hoji, morate poskrbeti za zanimive pritlične prostore in površine: trgovine, restavracije, odprte pisarne, knjižnice, umetnostne galerije ...

- **Monotonost nasproti raznolikosti**

Enako velja za arhitekturo: monotona arhitektura, ki je povsod videti bolj ali manj enako, je dolgočasna in ljudi odvrča od hoje. Rešitev je lahko v manjših parcelah in večjem številu arhitektov ter raznoliki arhitekturi na enem območju.

- **Površine za otroke, zelene površine**

Zagotovite površine in objekte za otroke ter uporabne zelene površine (ne le za pse).

- **Mešana raba, homogena raba**

Območja, namenjena izključno bivanju ali delu, ne bodo omogočila urbanega življenja.

Kako prostorsko načrtovanje vpliva na mobilnost

- **Razdalje**

Storitve je treba zagotoviti na razdaljah, ki se lahko opravijo peš – 300-500 m (zdravnik, trgovine, otroška igrišča, kavarne, postajališča JPP, souporaba avtomobila, izposoja koles)

- **Kolesarska infrastruktura**

Če prostorski načrt predvideva kolesarsko infrastrukturo (omrežje kolesarskih poti, parkirišča za kolesa), bo ta zgrajena in ljudje bodo lahko kolesarili.

- **Razvoj, usmerjen k javnemu prevozu**

Objekti za bivanje in delo so skoncentrirani okoli postajališč JPP z visoko frekvenco storitev.

- **Parkirna infrastruktura**

Postavite lahko nižje ali višje omejitve parkiranja za različne namenske rabe prostora.

- **Načrtovanje ulic in cest**

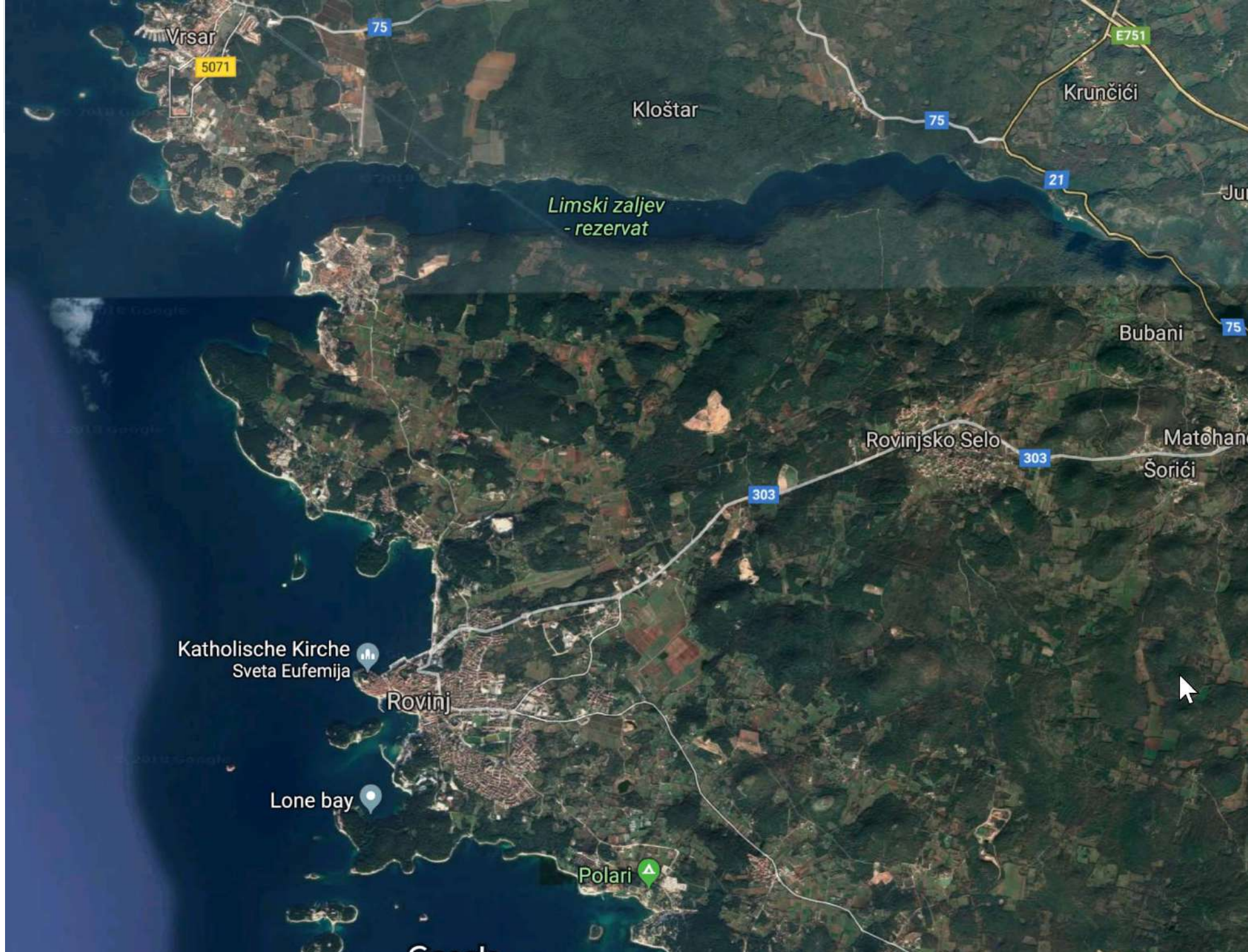
Omejite lahko prostor, predviden za ulice in ceste, in določite priporočila za načrtovanje.

- **Omogočanje življenja brez avtomobila**

V mestih lahko ljudje živijo brez avtomobila, če imajo lahek dostop do dobrih alternativnih potovalnih načinov.









- Nova četrt Nordbahnhof na Dunaju:
lep park, vendar ni ničesar v pritličnih prostorih
- Morda tudi preveč monotona, prevelike parcele

Delavnica za deležnike

- Čimprejšnja organizacija skupne delavnice/ srečanja/procesa z deležniki.
- Kot smernice in predlogo uporabite simulacijsko delavnico MAX.
- Povabite ustrezne deležnike.
- Če je možno, organizirajte več delavnic.
- Ocenite vplive na promet (npr. »Fahrtenmodell«).



Možnost izbire trajnostnih potovalnih načinov kot predpogoj



- JPP, kolesarske steze, kakovostna infrastruktura za pešce
- Velika gostota v tem pogledu pomaga
- Infrastrukturne razmere lahko izboljšate z:
 - zožitvijo ulic,
 - povečanjem ponudbe JPP,
 - obratovanjem JPP še pred prihodom prvih stanovalcev/zaposlenih,
 - povečanjem prostora, namenjenega kolesarjem,
 - izboljšanjem okolja za pešce,
 - zagotovitvijo primernih parkirišč za kolesa,
 - zagotovitvijo dobrega upravljanja parkirišč
- Če ne zagotovite dobrih možnosti za trajnostni promet in ne omejite uporabe avtomobilov, upravljanje mobilnosti ne bo učinkovito!

Pametna mobilnost



Pametno življenje na Dunaju

- Wohnprojekt Wien – 65 odraslih, 40 otrok, 7 nadstropij
- 8 parkirnih mest za avtomobile
- Vrhunsko opremljena delavnica z orodjem, strešni vrtovi in savna, stanovanja za goste, otroške igralnice, vrtno instalacije, prostori za različne dogodke, skupna kuhinja
- 120 parkirnih mest za kolesa



Photo Herta Hurnaus

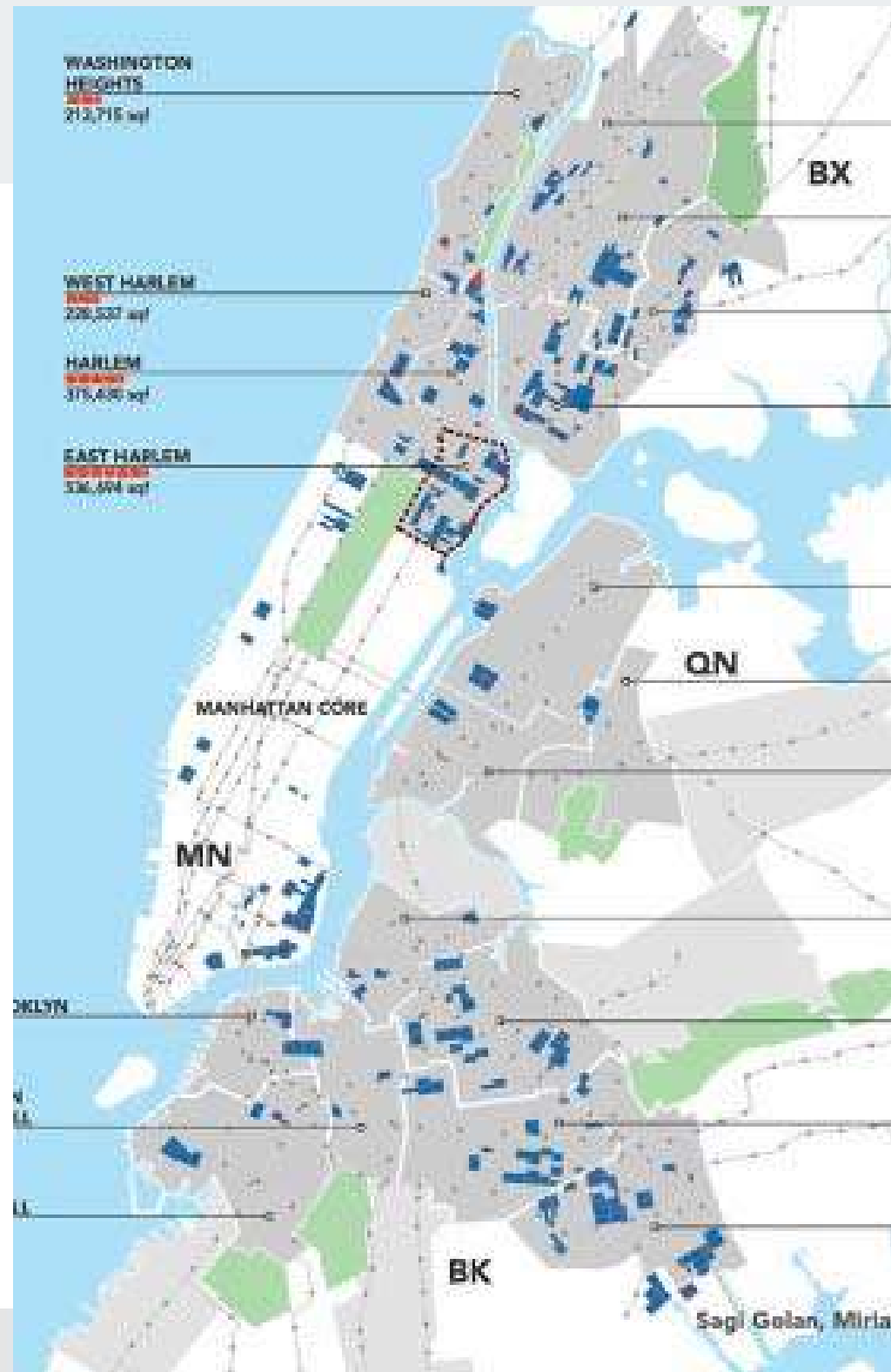
Anketa

Koliko gospodinjstev v Vzhodnem Harlemu (Manhattan, New York City, ZDA) **NIMA** avtomobila?

Odgovor:

- 54 %
- 64 %
- 74 %
- 84 %

(V Vzhodnem Harlemu, NY, se z avtomobilom opravi 12 % potovanj)



V povprečju

avtomobili stojijo na mestu (so parkirani) 23 ur na dan in zavzemajo več kot 90 % javnega prostora.



Upravljajte parkiranje!

- Največje dovoljeno število parkirnih mest namesto najmanjšega zahtevanega števila
- Ali: možnost plačila za nezgrajena parkirna mesta (»parking pay-off«), če ni mogoče doseči minimalnih parkirnih standardov
- Upravljanje uličnega parkiranja:
 - Časovne omejitve
 - Parkirnine
 - Izvajanje nadzora
 - Omejite površine za parkiranje v korist pešcev, zelenja, prostorov za sedenje, dobre vidljivosti
- Nekaj skupnih garaž namesto parkirnih prostorov v vsaki kleti
 - Tako kot v soseskah Freiburg Vauban ali Seestadt Aspern

Koraki v procesu načrtovanja, pomembni za upravljanje mobilnosti

- Okoljska zakonodaja
- Celoten proces prostorskega načrtovanja
- Opredelitev projektnih zahtev oziroma pogojev za načrtovanje
- Opredelitev parkirnih standardov in parkirnega reda
- Občinski podrobni prostorski načrt (Bebauungsplan)
- Postopek pridobitve gradbenega dovoljenja
- Spremljanje in vrednotenje, izvrševanje nadzora ter prilagoditve ukrepov

Zagotovite financiranje in izvajanje upravljanja mobilnosti:

- kot posledico presoje vplivov na okolje;
- s svetovanjem med načrtovanjem ali postopkom za pridobitev gradbenega dovoljenja;
- s tem, da ga vključite v zahteve oziroma pogoje za načrtovanje;
- s tem, da ga kot pogoj vključite v parkirno ureditev;
- s tem, da ga opredelite kot izbirno ali obvezno sestavino
 - občinskega podrobnega prostorskega načrta,
 - postopka za pridobitev gradbenega dovoljenja.



Možnosti upravljanja mobilnosti v prostorskem načrtovanju

- Informacije, informacije, informacije
 - Gradivo za investitorje projekta in druge investitorje
 - Gradivo za zaposlene
 - Gradivo za nove stanovalce
 - Gradivo za šole
 - Center mobilnosti (povezan z razvojnim informacijskim centrom)
 - Posebna spletna stran
- Souporaba avtomobila
- Izposoja in najem koles, popravilo koles, informacije za kolesarje
- Posebne integrirane ponudbe, kot so:
 - vozovnice za zaposlene,
 - denarno izplačilo kot nadomestilo za službeno parkirno mesto,
 - proračun za mobilnost,
 - integrirane letne vozovnice.

Zato: se povezujmo...



Prostorsko načrtovanje in CPS

- Prostorsko načrtovanje je zakonsko predpisano (obvezno), CPS pa ni.
- Prostorsko načrtovanje lahko poteka na različnih ravneh:
 - splošni prostorski načrt na regionalni ravni,
 - občinski prostorski načrt,
 - včasih je treba izdelati občinski podrobni prostorski načrt (izvedbeni načrt).
- Optimalno bi bilo, da bi priprava CPS in prostorsko načrtovanje potekala sočasno in čim bolj usklajeno.
- Vendar to večinoma ni mogoče.
- Zato si je treba že pred začetkom razvoja posameznih projektov prizadevati za komunikacijo med različnimi mestnimi oddelki in organizacijo skupnih delavnic.

MM and Land Use Planning - Introduction

The MAX project has been working on the integration of Mobility Management and land use planning both in the plan-making process and in the site-related building permission process. In these processes, it has developed a set of guidelines, as well as a whole range of other useful recommendations, summaries, tools, training materials and research reports.

In this part of the website you can find practical advice on how to better integrate sustainable transport with land use planning and how to make Mobility Management a core part of the building permission process for new developments.

The following material is available:

- **MaxLupo: Guidelines for the integration of Mobility Management with Land Use Planning:** MaxLupo cover all aspects of this theme, including two extensive Annexes with case studies.
- **Site based measures:** this part contains a **compendium** that provides a handy overview of all MM-measures that are applicable at sites.
- **Recommendations and summaries:** here you have information compressed into short 1- or 2-page fact sheets.
- **Training/Presentation:** Part of the tools and instruments are a user guide for a training course along with several powerpoint presentations - to be used in trainings but also in workshops
- **Planning workshop:** MAX developed a new tool that has been successfully applied in 5 countries - the so-called "Planning Simulation Workshop".
- **Planning comparison per country:** A practical overview of planning legislation and practise in 10 countries - including separate country reports
- **Case Studies:** an overview and quick access to all case studies of this websection

[Introduction](#)

[Guidelines](#)

[Site based MM](#)

[Recommendations](#)

[Training materials](#)

[Planning workshop](#)

[Country comparison](#)

[Case studies](#)

[Downloads](#)

MaxLupo – študije primerov

Case studies

Examples for the Integration of land use with transport planning:

- 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 (Biel/Switzerland)
- B4 Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) in the Cantonal Structure Plans of Swiss Cantons (Switzerland)
- B5 Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP) (Lothian region/Scotland; UK)
- B6 South Dublin Development Plan (Dublin/Ireland)
- B7 Regional Land Use Plan (German regions/ Germany)
- B8 Land Use Development Plan (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)

Examples for the Integration of MM at new developments

- C1 Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process (Canton of Aargovia/ Switzerland)
- C2 Lloyd District Partnership Plan (Portland/ United States)
- 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)
- C15 De Telegraaf newspapers (Amsterdam/ Netherlands)
- C16 Environmental Impact Assessment Procedure (Switzerland)
- C17 Traffic Impact Assessment Study (Spain)
- C18 Environmental Quality Standards in the Environmental Code (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)
- C23 Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan (Maribor/ Slovenia)
- C24 Parking regulation of the City of Krakow (Krakow/ Poland)

MaxLupo in druge uporabne povezave

- EPOMM: epomm.eu/
- MaxLupo: epomm.eu/maxlupo
- O parkiranju: <http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15> (naložljiva stran)
- Kratek opis koncepta superkarejev (»superblocks «):
http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/Innovation_Brief_Superblocks_22_08_2017_web.pdf
- Švedsko omrežje:
http://www.mobilitymanagement.se/nyheter/nyhetsvisning/artikel/mojligheter_med_mobility_management_i_samhallsplaneringen-2/
- Švicarska stran:
<http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/mipa-mobilitaetsmanagement-in-planungsprozessen-von-neuen-arealen>

Karl-Heinz Posch

Forschungsgesellschaft Mobilität - Austrian Mobility Research,
FGM-AMOR, Gemeinnützige GmbH
Schönaugasse 8a
8010 Graz
ÖSTERREICH

www.fgm.at | posch@fgm.at

Avtor: Karl-Heinz Posch (Austrian Mobility Research (FGM-AMOR))

Uredil: Karl-Heinz Posch (Austrian Mobility Research (FGM-AMOR))

Založnik: CIVITAS PROSPERITY

Pravno obvestilo: Avtorj je v celoti odgovoren za vsebino te publikacije, ki ne izraža nujno mnenj Evropske unije. Evropska komisija ni odgovorna za uporabo informacij iz te publikacije. Vse slike v njej so zagotovili partnerji (razen če je drugače navedeno) in so objavljene z njihovim dovoljenjem.



Projekt CIVITAS PROSPERITY je prejel finančna sredstva iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Horizon 2020 po sporazumu o nepovratnih sredstvih št. 690636.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION