



# PROSPERITY

.....

# Planiranje korištenja zemljišta i upravljanje mobilnošću

Karl-Heinz Posch | Austrian Mobility Research (FGM-AMOR)

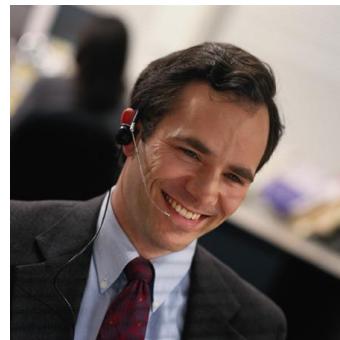
# Vaša osobna mobilnost

- Vaše ime
- Posao
- Kako putujete na posao?
- Koliko bicikala imate u kućanstvu?
- Koliko automobila imate u kućanstvu?
- Koliko ste udaljeni od najbliže stanice javnog prijevoza?
- Koliko često dolazi autobus/tramvaj/podzemna željeznica?

## ULOGE



Wim, Groningen



Lukas, Zürich



Barbara, Bochum



Petros, Nicosia



**3 - 4 putovanja  
1 - 2 aktivnosti  
1-1,5h trajanje  
putovanja**

**340**

**3 - 4 putovanja  
1 - 2 aktivnosti  
1-1,5h trajanje  
putovanja**

**440**

**3 - 4 putovanja  
1 - 2 aktivnosti  
1-1,5h trajanje  
putovanja**

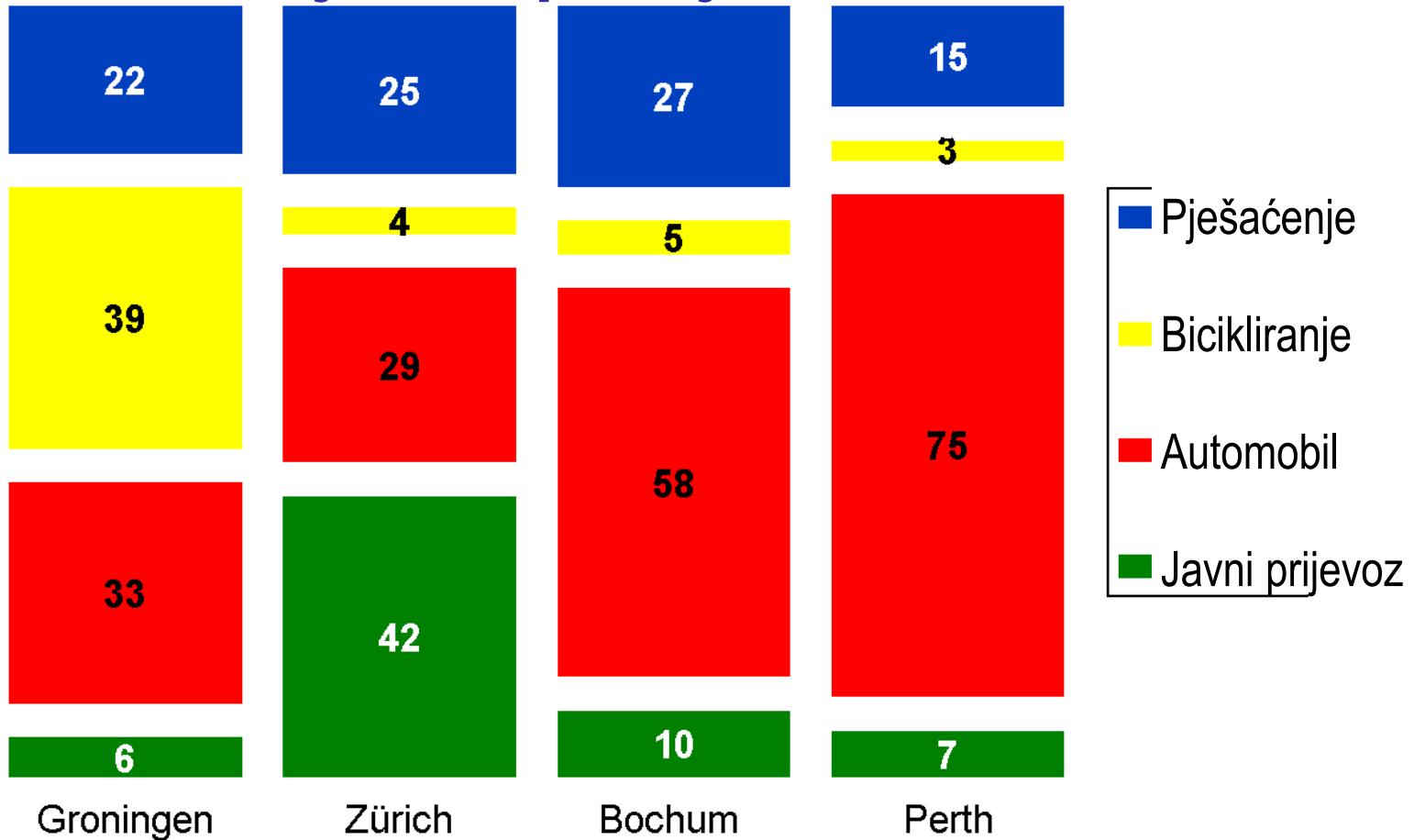
**1010**

**3 - 4 putovanja  
1 - 2 aktivnosti  
1-1,5h trajanje  
putovanja**

**1480**

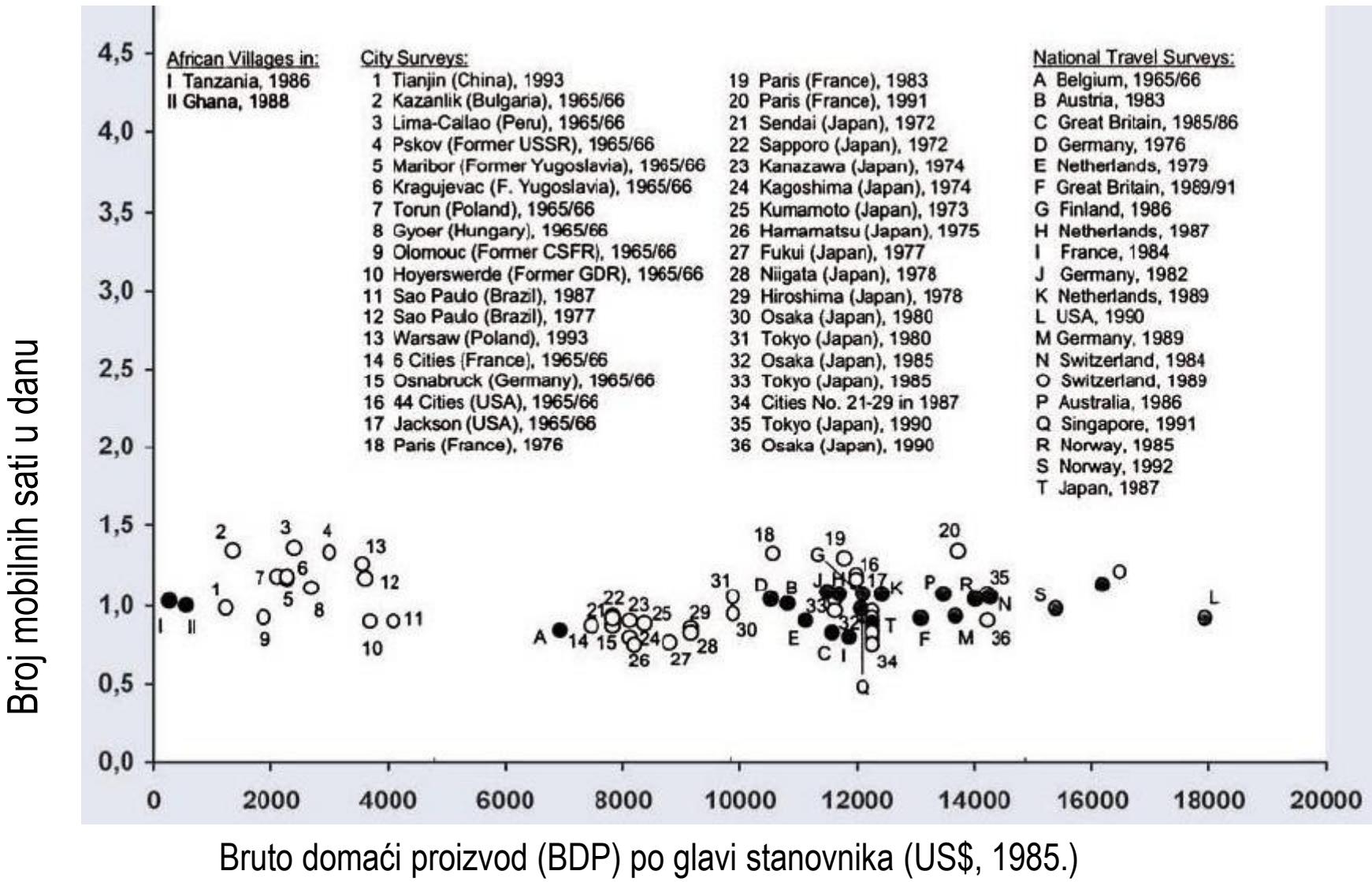
**Potrošnja goriva per capita godišnje u litrama**

# Moguće je upravljati mobilnošću, a modalna raspodjela pokazuje kako se njome upravlja



Modalna raspodjela u različitim gradovima

# Vrijeme utrošeno na mobilnost kao i broj putovanja svugdje su isti



# Vrijeme utrošeno na mobilnost kao i broj putovanja svugdje su isti

## Istraživanja mobilnosti u Njemačkoj

		KONTIV 1982	MOP 1998	MOP 2002	MOP 2008	MiD 2002	MiD 2008
Anteil mobiler Personen	%	82	91	91	92	85	89
Putovanja po osobi po danu		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
Mobilni sati po osobi po danu	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							

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



THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY  
THE EUROPEAN UNION

# Neki elementi upravljanja mobilnošću

- Promoviranje održive mobilnosti na pravim mjestima: kod kuće, u školama, na radnom mjestu, za događanja
- Promoviranje održive mobilnosti u pravo vrijeme: kada mijenjate mjesto stanovanja, posao, dobijete djecu, djeca krenu u novu školu, kupite auto
- Učinkovitije korištenje automobila: dijeljenje vozila (*carsharing*), dijeljenje vožnji (*carpooling*)
- „Batina”: upravljanje parkiranjem i naplata naknade za zagušenje prometa
- „Mrkva”: novčani poticaji, zdrav i ugodan životni stil, podrška kroz infrastrukturne mjere: biciklističke staze, parkirališta za bicikle, pješačke zone, zone dijeljenog prostora
- Integracija planova za korištenje zemljišta s održivom mobilnošću

**Ponašanje vezano za mobilnost je ključno.**

# Zašto je kombiniranje upravljanja mobilnošću (UM) i planiranja korištenja zemljišta učinkovito

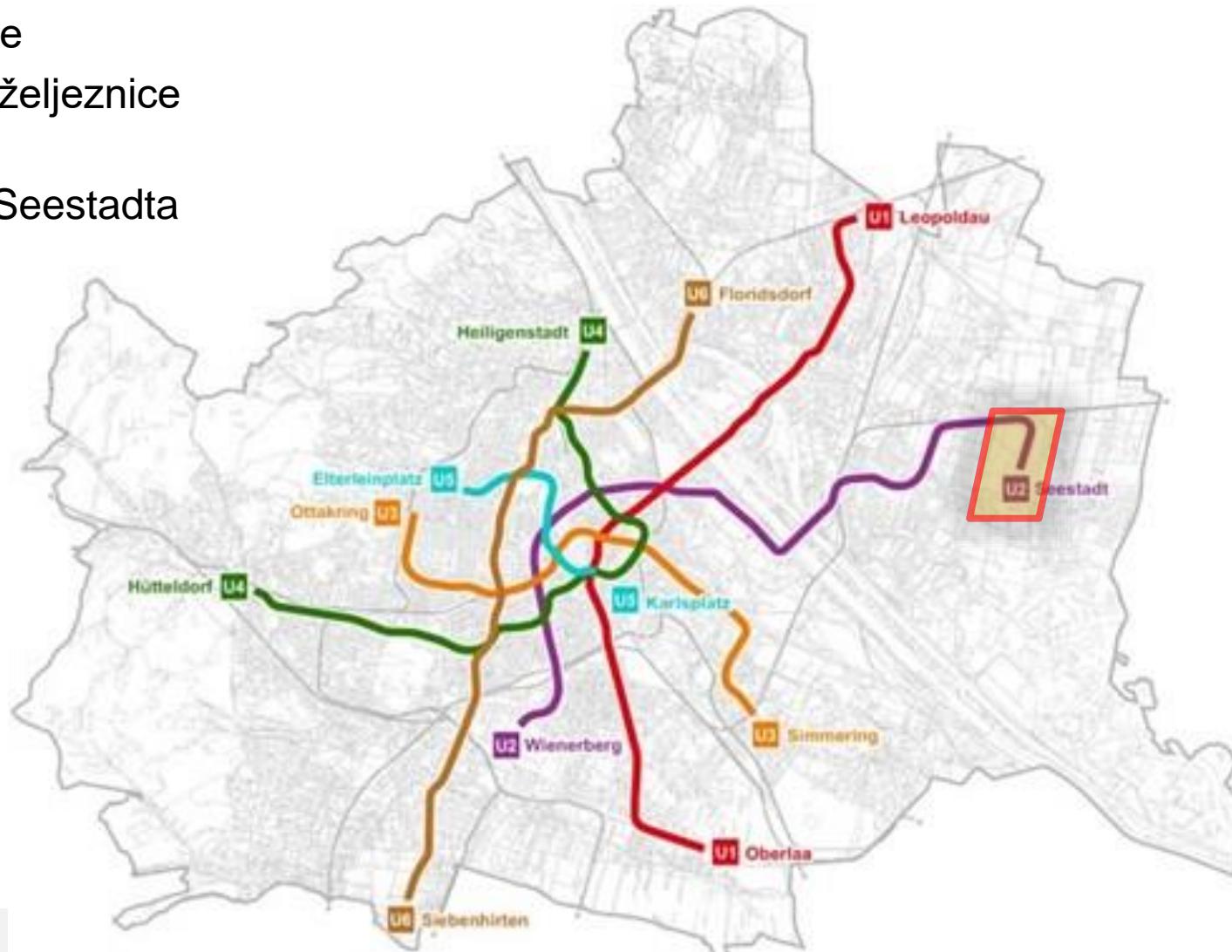
- Već ste na pravom mjestu
- Došli ste u pravo vrijeme
- Možete utjecati na okvirne uvjete
- Možete osigurati financiranje
- Možete i provesti upravljanje mobilnošću
- Možete osigurati dobru suradnju među dionicima

# Zašto je kombiniranje UM i planiranja korištenja zemljišta dobro?

- Omogućava vam da bolje sagledate integraciju planiranja održivog prijevoza
- Vodi ka suradnji različitih dionika
- Pomaže utvrditi i ostvariti ciljeve modalne raspodjele
- Učinkovitije je
- Ekološki osvještenije
- Pravičnije
- Vodi boljoj kvaliteti života
- I boljem korištenju zemljišta

# Beč, Aspern Seestadt (Bečka urbana zona uz jezero)

- Beč (1,8 miliona stanovnika)
- Rast 1,5% godišnje
- Mreža podzemne željeznice (U-Bahn)
- Nova linija U2 do Seestadta





# Plan Aspern Seestadt / Masterplan 2007.



# Podzemna željeznica u Aspern Seestadtu (U2) 2013.





LBS  
REDL

ME 03 666 33 33 750  
03 310 72 397 25

# Konačni rezultat projekta (2025.)

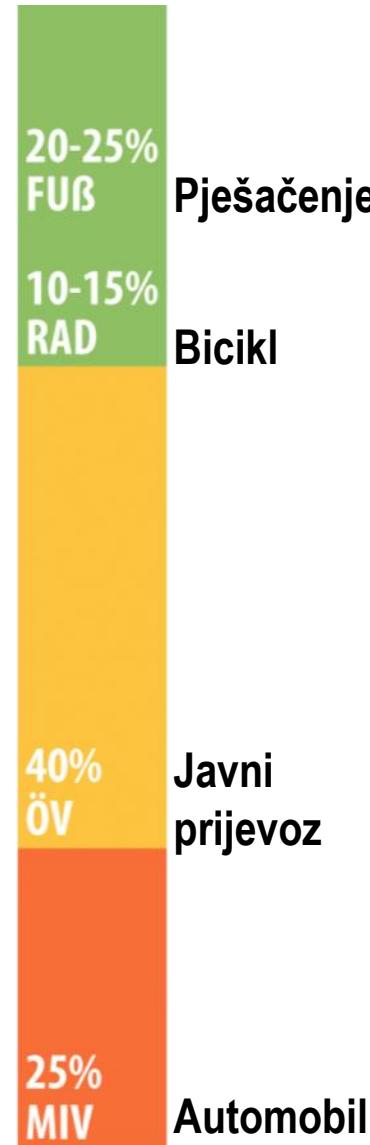


# Prva faza - Aspern Seestadt (2016.)



# Smjernice za mobilnost Aspern Seestadta, 2008.

- 2008. kao dio projekta MAX: smjernice za mobilnost
- Serija od 5 radionica
- Mjerljivi cilj za modalnu raspodjelu
- Maksimalni broj parkirališnih mjesta po kućanstvu manji od 1
- Fond mobilnosti za mjere UM
- Informacijski paketi za nove stanovnike, nove tvrtke, nositelje razvojnih projekata, škole
- Centar za mobilnost
- Koncentracija parkiranja u kolektivne garaže, zone uličnog parkiranja uz naplatu
- Ponuda e-bicikala, stanice za dijeljenje automobila, gradski bicikli
- Dobra infrastruktura za bicikliste: obavezno parkiralište, biciklističke rute, servisne stanice
- Dobra infrastruktura za pješake: razvojni projekti koji predviđaju dijeljene prostore, jednostavnii cestovni prijelazi, pješačke zone, kvalitetni nogostupi



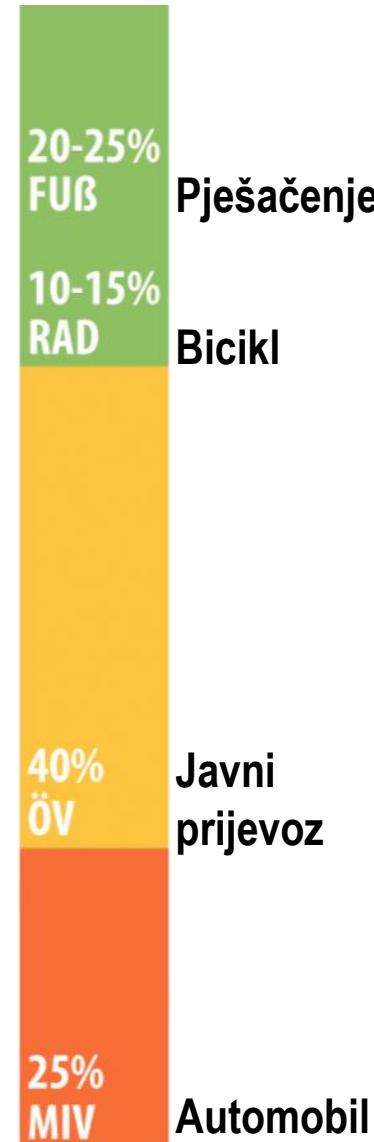
# Aspern Seestadt danas



Google

# Mobilnost u Aspern Seestadtu u 2017.

- Zadržani ciljevi modalne raspodjele
- Maksimalan broj parkirališnih mesta po kućanstvu 0,7
- Fond mobilnosti za mjere UM  
(dobitnik klima:aktiv-nagrade u 2014.)
- Informacijski paketi za nove stanovnike, nove tvrtke, nositelje razvojnih projekata, škole
- Koncentracija parkiranja u kolektivne garaže, zone uličnog parkiranja uz naplatu
- Ponuda e-bicikala, stanice za dijeljenje automobila
- Visoki standardi parkiranja za bicikle, biciklističke rute
- Aspern ReCycle: besplatni popravci svaki četvrtak
- Dobra infrastruktura za pješake: jednostavní cestovní přijelazi, pješačke zone, kvalitetni nogostupi
- Kućanstva s manjim brojem automobila kroz tzv. *Baugruppen* (skupine za samogradnju/zajedničko stanovanje)



# Aspern Seestadt - poveznice

- Dokumenti na njemačkom i engleskom:  
<https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs>
- Mrežna stranica s planom mobinosti Aspern Seestadta (na njemačkom):  
<https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/mobilitaet>
- Skupine za zajedničko stanovanje (na njemačkom): <http://aspern-baugruppen.at/>
- Izgradnja grada – ubrzana videosnimka: <https://vimeo.com/233278709>

# Dobar primjer integracije Sihlcity, Zürich, Švicarska

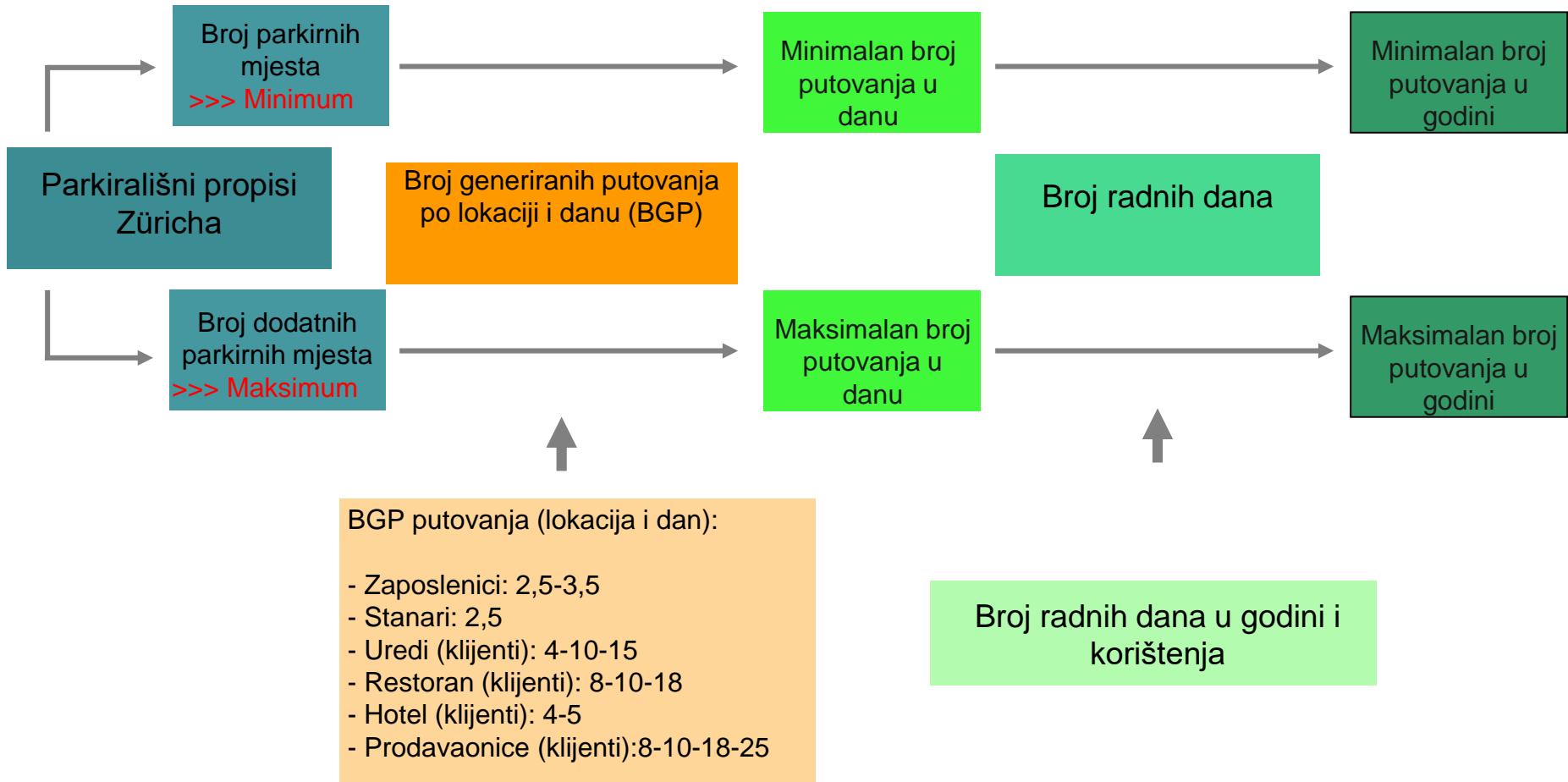


- Multifunkcionalni građevinski projekt
- Smješten na rubu grada – ali i u blizini centra grada (1,5 km)
- Dostupan svim prijevoznim sredstvima
- Otvoren 2007. godine
- 2300 zaposlenih
- 21 000 posjetitelja/dan
- 850 parkirališnih mesta za automobile

# Sihlcity – Preduvjet za izdavanje građevinske dozvole: izračun generiranog broja putovanja automobilom i definiranje maksimalnog dozvoljenog broja putovanja (*trip contingent*)



# Računanje maksimalnog dozvoljenog broja putovanja automobilom



# Zahtjevane mjere

- Financijski doprinos poboljšanjima u javnom prijevozu
- 600 parkirališnih mjesta za bicikle
- Osiguranje „rekreacijske kvalitete“ unutar navedenog područja
- Financiranje izgradnje prilazne rampe za glavnu cestu
- Max. 850 parkirališnih mjesta za automobile
- Upravljanje parkiranjem automobila (uz naplatu) te uvođenje ograničenja na maksimalan broj putovanja automobilom u godini (poticaj za mjere UM)
- Dostavne usluge biciklom
- Regulirano ugovorom, sastavni dio građevinske dozvole

# Mjera: Koncept parkiranja (i očekivani broj putovanja)

- 850 parkirališnih mesta (uključujući 50 Parkiraj+Vozi se mesta)
  - posljedica: zaposlenici nemaju dozvolu za parkiranje!
- Dvije lokacije za dijeljenje automobila (danasa 3)
- Max. broj putovanja automobilom
  - 8 800 putovanja / dan (cilj za narednih 5 godina, počevši od 10 000 putovanja / dan)
  - 1 300 putovanja / noć
  - 800 putovanja / vrijeme najveće gužve
- Obveza naplate parkiranja
- Danas je tarifa 3 EUR za 1 sat, +1-3 EUR za svaki naredni sat, do 33 EUR/dan
- Obveza uvođenja dodatnih mjera ako broj putovanja pređe predviđeni maksimum

# Mjera: Poboljšanje povezanosti s postojećim prometnim mrežama

- Motorizirani promet
  - ulaz na glavnu prilaznu cestu putem rampe
- Bicikl
  - produženje biciklističkih staza
- Pješaci i JP
  - proširenje tramvajskih, željezničkih i autobusnih stanica



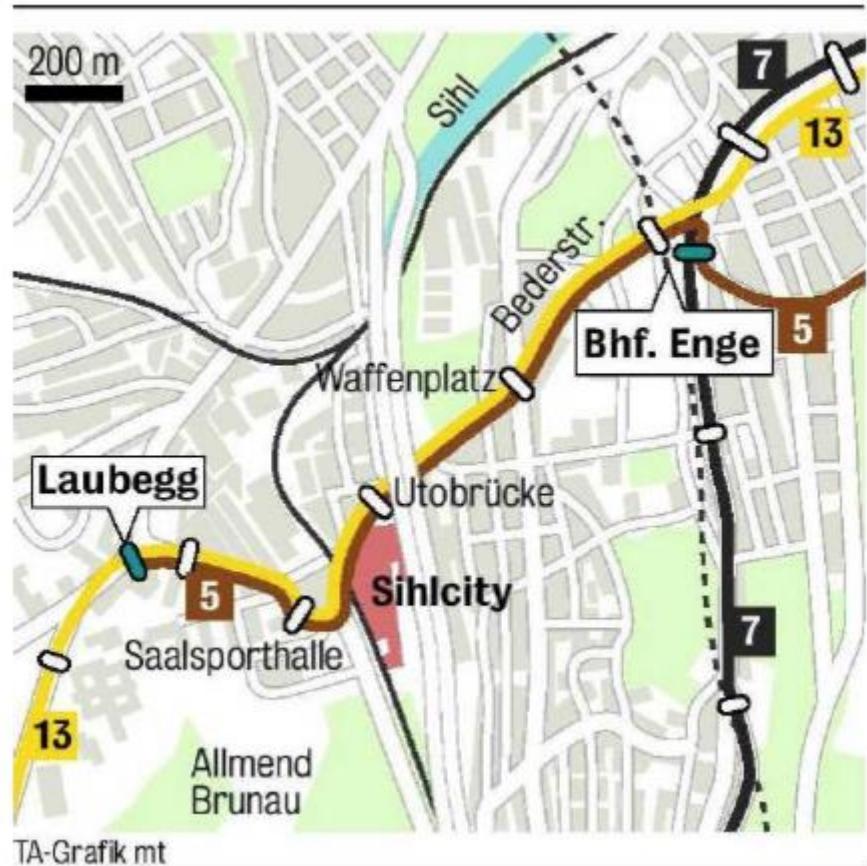
# Mjera: Poboljšanje usluge javnog prijevoza

- Autobusna linija br. 89
  - prve dvije godine financirana od strane Sihlcijaja
  - nakon toga od strane tvrtke za javni prijevoz



# Mjera: Poboljšanje usluge javnog prijevoza

- Linija tramvaja br. 5
  - prve dvije godine financirana od strane Sihlcityja
  - nakon toga od strane tvrtke za javni prijevoz



# Mjera: Kućna dostava biciklom



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

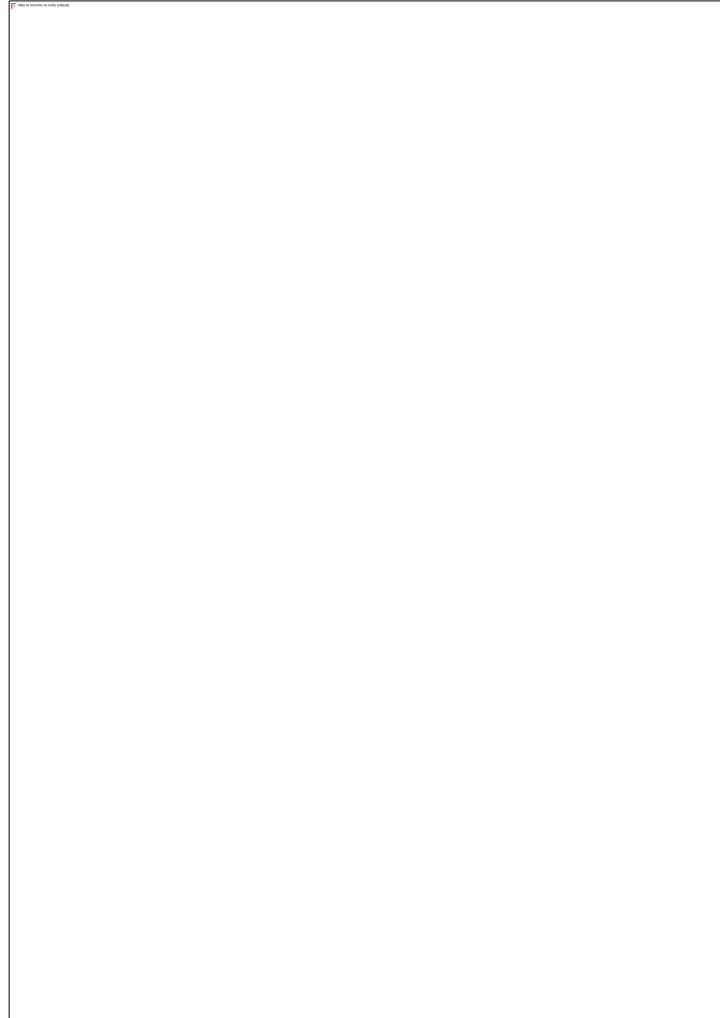
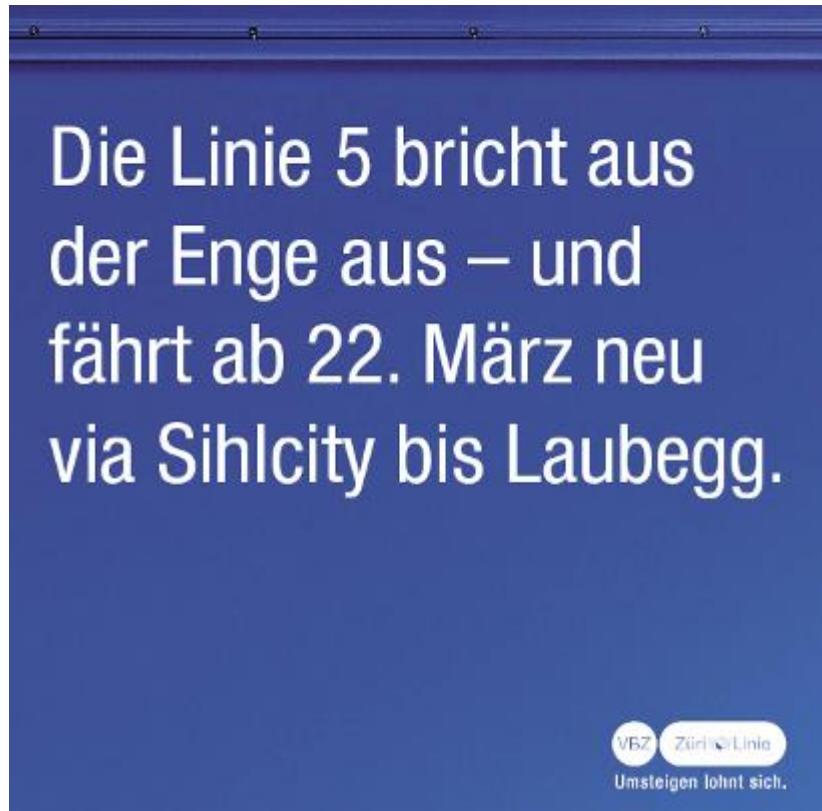


# Mjera: Multimodalne informacije

[www.sihlcity.ch](http://www.sihlcity.ch)

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	

# Mjera: Oglašavanje tvrtke za JP



# Mjera: Visoka rekreacijska kvaliteta i funkcionalnost četvrti

**sihlcity kirche** Home Angebot Raume Team Trägerschaft Netzwerk Kontakt AA

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

Das Rastwelt 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.

# Rezultati

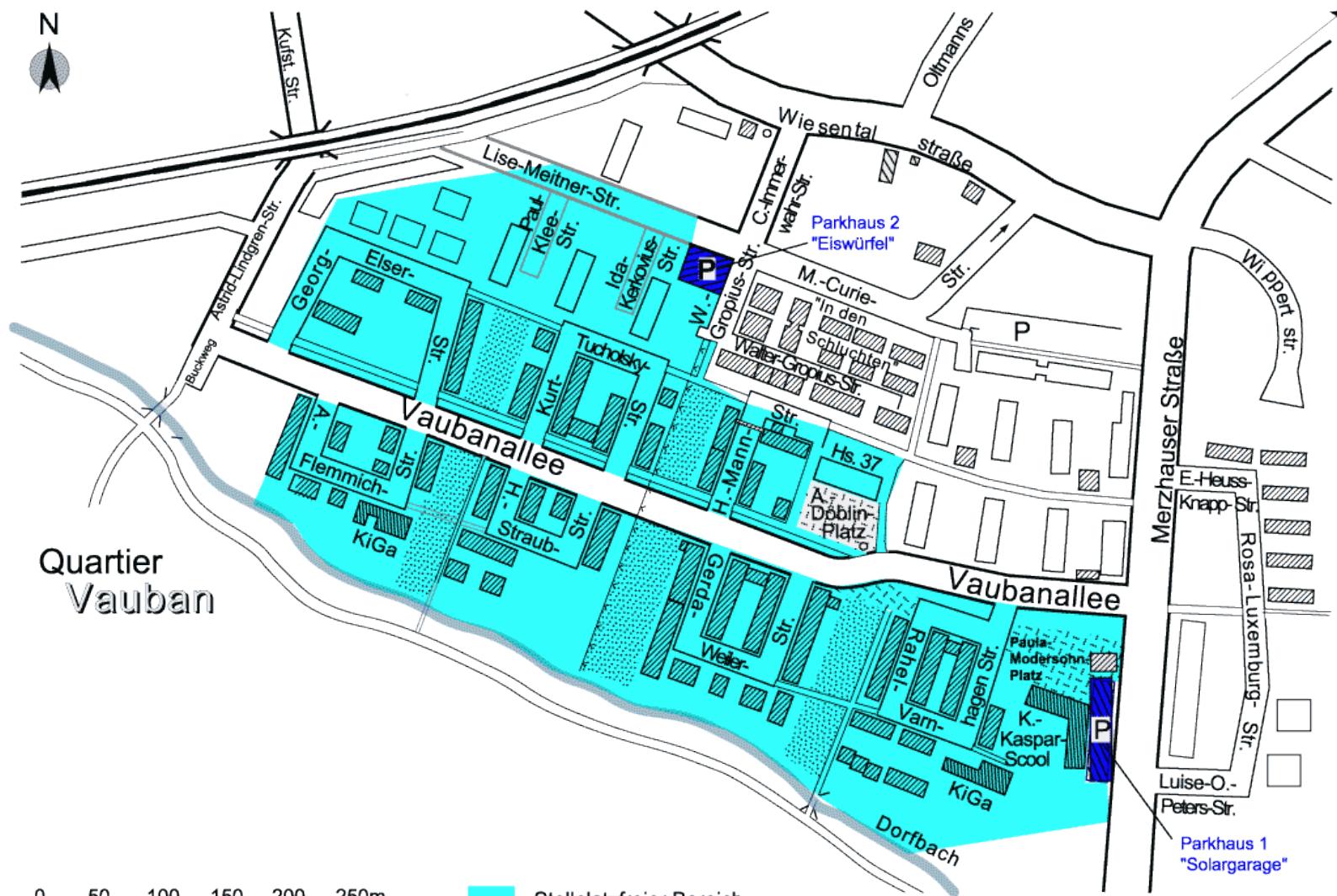
- Frekventnost posjeta
  - 21 000 posjetitelja na dan
- Kućna dostava biciklom
  - 50 dostava na dan
- Korištenje oblika prijevoza (klijenti, posjetitelji)
  - 70% bicikl, javni prijevoz, pješačenje
  - 30% automobil
- Broj korisnika javnog prijevoza: npr. broj na stanici tramvaja (linija br. 13)
  - 2006.: 1350 na dan
  - od otvaranja 2007. godine: preko 3000 na dan
- Parkiranje automobila i putovanja automobilom
  - parkirališta nisu u potpunosti zauzeta tijekom tjedna
  - u potpunosti zauzeta nedjeljama
  - cca. 4000 putovanja automobilom po danu (dozvoljeno 8800)

# Freiburg - Vauban

- Najuspješniji eksperiment u korištenju prostornog planiranja kao sredstva za provođenje „života bez automobila“ (*car-free living*)
- Freiburg – 230 000 stanovnika, rast više od 1% na godinu
- Modalna raspodjela u 2016. godini: 21% automobil, 34% bicikl, 29% pješačenje, 16% javni prijevoz



# Zona bez automobila u Freiburgu - Vauban





THE VISION OF A  
SUSTAINED DISTRICT  
BECOMING REALITY

城市可持续发展的设想已  
成为现实



# Karakteristike Vaubana, četvrti u Freiburgu

- Visok stupanj uključenosti građana
- Sjajna prilika za skupine za samogradnju/zajedničko stanovanje (30 u Vaubanu)
- Ugovori o mobilnosti – omogućuju život bez automobila i bez parkiranja obvezujući stanare da financiraju parking „u slučaju da ne bude funkcionalo“
- Kontrola kroz „udrugu za život bez automobila“
- Sjajne alternative mobilnosti: dijeljenje automobila, biciklistička mreža, „dijeljeni prostori“ posvuda, tramvajska linija
- Male parcele, raznovrsna arhitektura
- Mnogo malih trgovina na glavnoj ulici
- Gradska četvrt s najvećim postotkom djece u Njemačkoj
- Motorizacija u dijelu sa smanjenim brojem automobila je oko 150 vozila na 1000 stanovnika



**Freiburg – Vauban – nova čtvrt s ograničením prístupom automobilov – 5000 stanovníka**

# Kako ostvariti integraciju planiranja korištenja zemljišta i upravljanja mobilnošću



# Kako planiranje korištenja zemljišta utječe na mobilnost

- **Visoka – niska gustoća**

Što je kompaktniji razvojni projekt (gradnja), to bolje funkcioniraju mjere kolektivnog prijevoza, poput javnog prijevoza, dijeljenja automobila i bicikala

- **Predviđene mjere za pješake**

Ukoliko plan korištenja zemljišta predviđa sadržaje za pješake – pješačke puteve, gustu pješačku mrežu – isti će biti izgrađeni i građani će moći više pješaći

- **Ulična razina**

Želite li da ljudi rado hodaju, morate omogućiti zanimljive sadržaje na uličnoj razini: prodavaonice, restorane, otvorene urede, usluge poput knjižnica i galerija

- **Monotonija ili raznolikost**

Isto važi za arhitekturu: monotona arhitektura koja posvuda izgleda isto dosadna je, te će ljudi izbjegavati šetnju.

Rješenje mogu biti male parcele i angažiranje više arhitekata, te time postizanje raznovrsne arhitekture na određenom području

- **Prostori za djecu, zelene zone**

Osiguravanje prostora i sadržaja za djecu, kao i zelenih površina (ne samo za pse)

- **Kombinirani sadržaji ili korištenje prostora za samo jednu namjenu**

Područja samo za život ili rad neće rezultirati urbanim životom

# Koji je utjecaj planiranja korištenja prostora na mobilnost?

- **Udaljenosti**

Usluge bi trebale biti raspoređene na manjim udaljenostima koje je moguće preći pješke – 300-500m (liječnik, prodavaonice, igrališta, kafići, stanice javnog prijevoza, stanice za dijeljenje automobila i bicikala)

- **Predviđene mjere za bicikliste**

Ukoliko plan korištenja zemljišta predviđa sadržaje za bicikliste – mrežu biciklističkih puteva, parkirališta za bicikle – isti će biti izgrađeni i građani će više koristiti bicikle

- **Razvoj koji pogoduje javnom prijevozu**

Život i rad koncentriraju se oko stanica javnog prijevoza s kvalitetnom uslugom

- **Odredbe vezane za parkiranje**

Moguće je postaviti minimalna i maksimalna ograničenja parkiranja za brojne oblike korištenja zemljišta

- **Dizajn ulica i cesta**

Moguće je ograničiti prostor predviđen za ceste i ulice, te utvrditi prijedloge za dizajn

- **Usluge za grad bez automobila**

Ukoliko im se pruže kvalitetne alternative, ljudi u gradovima mogu živjeti bez automobila

# Nova četvrt u Kaunasu: preniska gustoća





- Nordbahnhof, nova četvrt u Beču
- Lijep park, ali izostanak sadržaja na uličnoj razini
- Možda i malo premonotono, prevelika parkirališta

# Radionica s dionicima

- Zajednička radionica/sastanak/proces sa dionicima što je ranije moguće
- Koristite MAX radionicu simulacije planiranja kao smjernicu i predložak
- Pozovite relevantne dionike
- Ukoliko je moguće, održite nekoliko radionica
- Ocijenite učinke prijevoza (npr. „Fahrtenmodell“ u Zürichu)



# Održive prometne opcije kao preuvjet



- Javni prijevoz, biciklističke staze, dobra kvaliteta pješačke infrastrukture
  - Visoka gustoća pomaže
  - Možete poboljšati infrastrukturne uvjete kroz:
    - *Smanjenje širine ulica*
    - Povećanje ponude javnog prijevoza
    - Stavljanje javnog prijevoza u pogon prije nego stignu prvi stanovnici/zaposlenici
    - Više prostora predviđenog za bicikle
    - Poboljšanje kvalitete pješačke infrastrukture
    - Pružanje adekvatnih parkirališnih usluga za bicikle
    - Pružanje adekvatno upravljenih parkirališnih usluga za automobile
- Ukoliko ne postoje kvalitetne, održive prometne opcije i ograničenja za korištenje automobila, UM neće funkcionirati!

**THIS ONE  
RUNS ON FAT  
AND SAVES YOU MONEY**



**THIS ONE  
RUNS ON MONEY  
AND MAKES YOU FAT**



# Pametno življenje u Beču

- Stambeni projekt u Beču (Wohnprojekt Wien) – 65 odraslih, 40 djece, 7 katova
- 8 parkirališnih mjesta za automobile
- Luksuzna radionica/prostorija za alat, vrtovi na krovu, sauna, apartmani za goste, igraonice za djecu, vrtne instalacije, prostorije za događanja, komunalna kuhinja
- 120 parkirališnih mjesta za bicikle



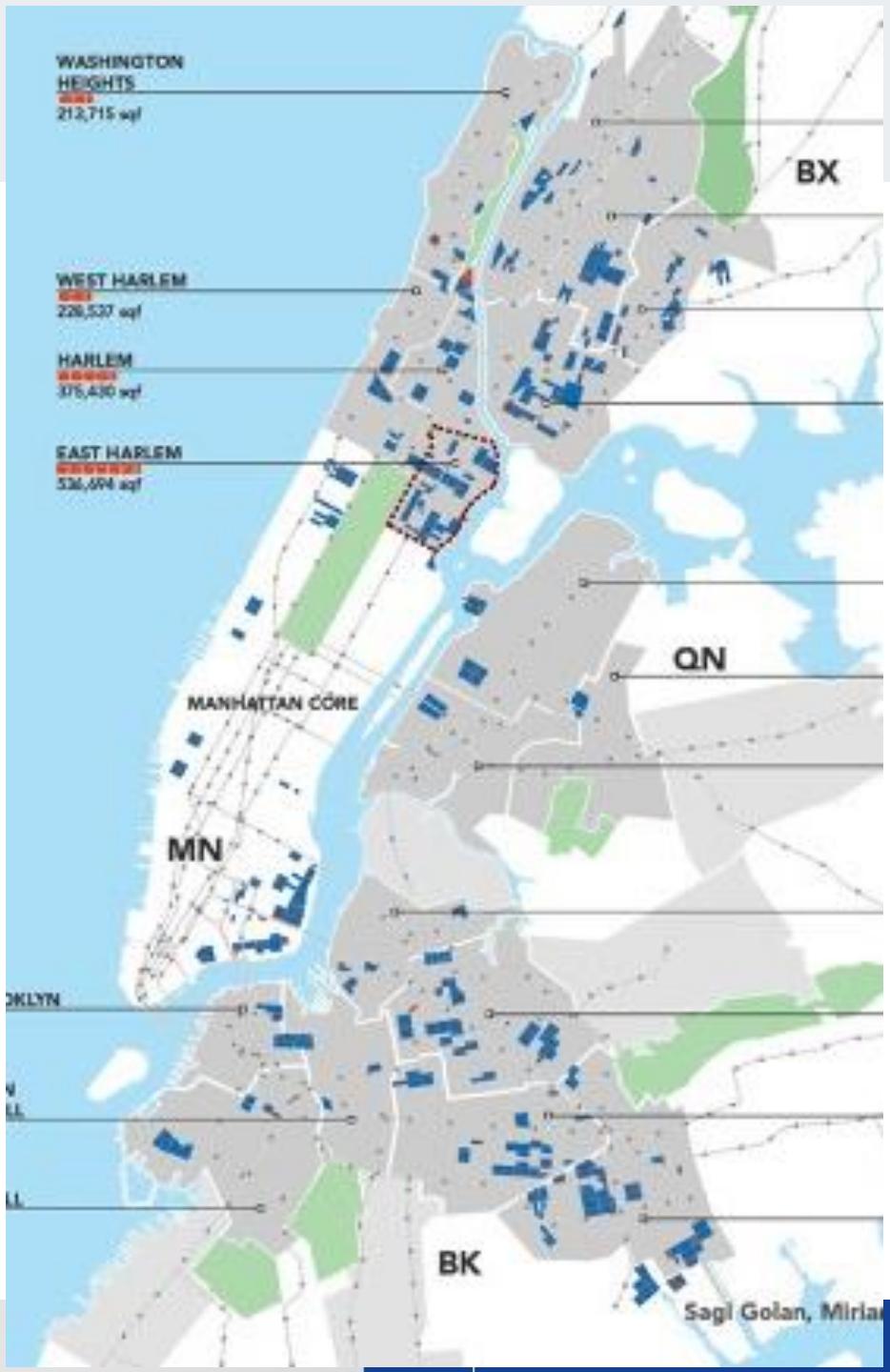
# Anketa

Koliko kućanstava u Istočnom Harlemu (ili Manhattanu, New York, SAD) NEMA automobil?

Je li točan odgovor:

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

(u Istočnom Harlemu, NY, 12% putovanja obavljaju se automobilom)



# U prosjeku

automobili stoje (parkirani) 23 sata na dan  
i zauzimaju preko 90% javnog prostora



# Upravljanje parkiranjem!

- Maksimalne dozvole za parkiranje umjesto minimalnih zahtjeva za parkiranjem
- Ili: mogućnost isplate za neizgrađena parkirališna mjesta (*parking payoff*) ako se ne mogu ostvariti minimalni zahtjevi za parkiranje
- Upravljanje parkiranjem na uličnoj razini:
  - Ograničenje trajanja
  - Naplata
  - Provođenje
  - Ograničite parkirališni prostor u korist pješaka, zelenila, prostora za sjedenje, dobre vidljivosti
- Nekoliko kolektivnih garaža umjesto parkiranja u svakom podrumu
  - kao što je to uređeno u Freiburškom Vaubanu ili u Seestadt Aspernu

# Važni koraci za UM u procesu planiranja

- Zakonodavstvo vezano za zaštitu okoliša;
- Generalni proces planiranja;
- Određivanje uvjeta i obveza u procesu planiranja;
- Određivanje standarda i propisa vezanih za parkiranje;
- Detaljan plan razvoja područja (*Bebauungsplan*)
- Proces izdavanja građevinske dozvole;
- Nadzor i evaluacija, primjena i prilagodba.

# Osigurajte financiranje i provedbu upravljanja mobilnošću

- Kao posljedicu Ocjene učinka na okoliš
- Kroz savjetovanje u procesu planiranja izgradnje ili dobivanja dozvole za gradnju
- Kroz uključivanje upravljanja mobilnošću u uvjete i obveze planiranja
- Kroz uključivanje istog kao uvjeta u reguliranje parkiranje
- Kao opciju ili obvezu u
  - detaljnog planu razvoja područja
  - procesu dobivanja građevinske dozvole



# Mogućnosti za upravljanje mobilnošću u procesu planiranja korištenja zemljišta

- Informacije, informacije, informacije
  - Paket za graditelje/nositelje projekta i druge investitore
  - Paket za zaposlenike
  - Paket za nove stanare
  - Paket za škole
  - Centar za mobilnost (integriran s centrom za informiranje o razvojnom projektu/izgradnji)
  - Posebni mrežni prostor
- Dijeljenje automobila
- Dijeljenje bicikala, servisne stanice za bicikle, informacije
- Posebne integrirane ponude:
  - Karta za posao
  - Isplata u zamjenu za parkirališno mjesto
  - Proračun za mobilnost
  - Integrirana godišnja karta

# Dakle: hajdemo integrirati

# Planiranje korištenja zemljišta i SUMP

- Planiranje korištenja zemljišta obavezno je po zakonu, dok SUMP to nije  
Planiranje korištenja zemljišta može se odvijati na više razina:
  - Regionalni plan koji u širim crtama definira namjene zemljišta;
  - Gradski plan korištenja zemljišta;
  - Ponekad je potrebno izraditi detaljni plan razvoja određenog područja.
- Optimalno, SUMP i proces planiranja korištenja zemljišta odvijali bi se paralelno i u koordinaciji.
- Međutim, to često nije moguće
- Stoga je važno težiti komunikaciji među odjelima, te organizaciji zajedničkih radionica prije izgradnje pojedinih područja

# Kako koristiti MaxLupo

Managing mobility for a better future



European Platform on Mobility Management

Home    About    Countries    Events    Tools+Service    Downloads    News    Links  
 Overview    MaxEva    TEMS    Policy Transfer    MaxExplorer    [MaxLupo](#)    MaxQ    MaxSumo    SEE MC net

## 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 – Studije slučaja

## 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 i druge korisne poveznice

- EPOMM: [epomm.eu/](http://epomm.eu/)
- MaxLupo: [epomm.eu/maxlupo](http://epomm.eu/maxlupo)
- O parkiranju: <http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15> (stranica za skinuti materijale)
- Prosperity Innovation Brief o superblokovima:  
[http://sump-network.eu/fileadmin/user\\_upload/Innovation\\_Brief\\_Superblocks\\_22\\_08\\_2017\\_web.pdf](http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/Innovation_Brief_Superblocks_22_08_2017_web.pdf)
- Švedska mreža:  
[http://www.mobilitymanagement.se/nyheter/nyhetsvisning/artikel/mojligheter\\_med\\_mobility\\_management\\_i\\_samhallsplaneringen-2/](http://www.mobilitymanagement.se/nyheter/nyhetsvisning/artikel/mojligheter_med_mobility_management_i_samhallsplaneringen-2/)
- Švicarska stranica:  
<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  
AUSTRIA

[www.fgm.at](http://www.fgm.at) | [posch@fgm.at](mailto:posch@fgm.at)

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

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

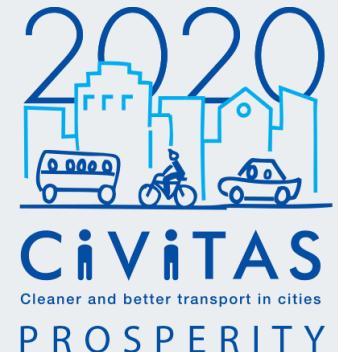
Izdavač: CIVITAS PROSPERITY

Pravno odricanje od odgovornosti

Jedina odgovornost za sadržaj ove publikacije leži na autorima. Ne odražava nužno mišljenje Europske unije. Europska komisija nije odgovorna za bilo kakvu uporabu koja bi mogla biti napravljena od informacija sadržanih u njemu. Sve slike pružaju odgovarajući partneri (ako nije drugačije navedeno) i odobreni su za reprodukciju u ovoj publikaciji.



CIVITAS PROSPERITY finansirani su sredstvima iz programa Europske unije za istraživanje i inovativnost Horizon 2020 u okviru sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava 690636.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY  
THE EUROPEAN UNION