



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

PROVEDBA POLITIKE

Ključ za uspješnu strategiju parkiranja



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

TISAK

O nama

Ovo izdanje izrađeno je u okviru projekta Park4SUMP, financirano u okviru EU-ovog Obzora 2020. , programa za istraživanje i inovacije, pod Ugovorom o dodjeli bespovratnih sredstava br. 769072

Park4SUMP je projekt u okviru inicijative CIVITAS. Pročitajte više - civitas.eu

Naslov

Provedba politike

Ključ za uspješnu strategiju parkiranja

Autori

Ivo Cré, POLIS

Zahvale

Ovo izdanje omogućeno je zahvaljujući doprinosima organizacija koje su uključene u projekt Park4SUMP i koje su zaslužne za svoje dotične doprinose.

Posebne zahvale idu i Europskoj udruzi parking organizacija (European Parking Association - EPA) za odavanje priznanja za najbolje prakse u provedbi politike parkiranja na dvogodišnjim EAP dodjelama nagrada za ulično parkiranje.

Recenzenti:

Susan Tully, Research Fellow Edinburgh, Scotland, United Kingdom

Robert Pressl, Project Manager, Austrian Mobility research FGM-AMOR

Izjava o odricanju odgovornosti

Stavovi izneseni u ovom izdanju isključiva su odgovornost imenovanih autora i ne odražavaju nužno stavove Europske komisije.

Autorska prava

Sve slike u ovom izdanju vlasništvo su organizacija ili pojedinaca zaslužnih za ovo izdanje. Sadržaj ovog izdanja može se replicirati i nadograđivati.

SADRŽAJ

1.	O ovoj brošuri.....	5
1.1	Sažetak i upute za snalaženje	5
1.2	Središnja tema ove brošure: provedba politike propisanog i parkiranja uz naknadu	5
2.	Ključ uspjeha: uravnotežen pristup.....	6
2.1	Uređenje prometa na ulicama	7
2.2	Pružanje usluga.....	7
2.3	Ostvarivanje prihoda.....	7
3.	Utvrđivanje procesa provedbe politike parkiranja.....	9
	Polazište: Pošteno i učinkovito, za mjesne vlasti i za vozače.....	9
3.1	Provedba politike za parkirne prekršaje proces je koji je ugrađen u SUMP	9
3.2	Ključni koraci u procesu provedbe	10
4.	Načela provedbe.....	12
	Načelo 1.: Osmislite parkirne sustave kojih se vozači mogu lako pridržavati	13
	Načelo 2.: Ohrabrite ljude da se pridržavaju propisa	13
	Načelo 3.: Uvedite što je više moguće građansko-upravnih postupaka	14
	Načelo 4.: Kazne bi trebale biti razmjerne	14
	Načelo 5.: Provedba bi trebala biti transparentna.....	14
	Načelo 6.: Poštena i jednaka provedba prema različitim korisnicima parkinga	15
	Načelo 7.: Cijenite svoje provoditelje	15
5.	Provedbeni alati.....	17
5.1	Elementi oblikovanja ulica u svrhu provedbe politike	17
5.2	Postavljanje „lisisca“ i premještanje „paukom“	17
5.3	Digitalizirana provedba politike parkiranja	17
5.4	Korištenje podatka o provedbi u svrhu donošenja političkih odluka.....	19
6.	Posebno pitanje provedbe politike:.....	21
6.1	Lažna uporaba Europske parkirne kartice za osobe s invaliditetom.....	21
6.2	Novi izazovi	22
7.	Bibliografija.....	24



Automobil za skeniranje u Trondheimu
Izvor: © Trondheim parkering

1. O ovoj brošuri

1.1 SAŽETAK I UPUTE ZA SNALAŽENJE

Projekt PARK4SUMP u ovoj brošuri pruža uvid u provedbu politike parkiranja. Nakon što je definirana glavna tema ovog izdanja – provedba politike propisanog i parkiranja uz naknadu (pogledajte odjeljak 1.2), predstavljen je uravnotežen pristup za tri cilja provedbe politike parkiranja (uređenje prometa na ulicama, pružanje usluge i ostvarivanje prihoda) (Poglavlje 2.: ključ uspjeha: uravnotežen pristup). U trećem poglavlju provedba politike parkiranja utvrđena je kao proces koji je ugrađen u SUMP (Poglavlje 3.: Utvrđivanje procesa provedbe politike parkiranja). U poglavlju 4. (Načela provedbe) postavljeno je 7 načela kojih bi se dobra politika provedbe parkiranja trebala pridržavati. U poglavlju 5. naglašeni su ključni provedbeni alati dok su u poglavlju 6. iznesena posebna pitanja provedbe politike parkiranja, uključujući neke nove izazove.

1.2 SREDIŠNJA TEMA OVE BROŠURE: PROVEDBA POLITIKE PROPISANOG I PARKIRANJA UZ NAKNADU

Pružanje usluge parkiranja ima mnogo oblika i mnogo pogodnosti.

Izvanulično parkiranje vozačima pruža priliku da vozila parkiraju u javno dostupnim, polu-javnim (npr. supermarketi tijekom radnog vremena) ili privatnim objektima za parkiranje (npr. parking u uredskim zgradama). Te površine mogu biti zaštićene (virtualnom) preprekom ili nezaštićene. Iako u nekim slučajevima vlasti sudjeluju u uklanjanju vozila iz

objekata ili sa zemljišta u privatnom posjedu, to nije glavna tema ovog izdanja.

Ponuda uličnog parkiranja sastoji se od propisanog parkiranja, gdje se primjenjuju mjesna pravila u smislu tko može parkirati (dozvola, vrsta vozila) i na koliko dugo, no, nije potrebno plaćanje na licu mjesta. To se može primijeniti i na sustav parkiranja uz naknadu. Oba sustava propisanog i parkiranja uz naknadu dio su parkirnih ovlaštenja, koja se temelje na primjenjivim pravilima parkiranja (uz naknadu), što je iznimno važno u provedbi politike parkiranja. Ovo parkirno ovlaštenje temeljeno je na mjestu i vremenu, čime se omogućuje parkiranje na određenom mjestu u određeno vrijeme.

Konačno, tu je i nezakonito parkiranje – parkiranje na mjestima koja nisu obilježena ili prikladna za parkiranje, poput pločnika, autoceste itd. To često utječe i na sigurnost na cestama za ostale sudionike u prometu.

Usredotočit ćemo se na provedbu politika i mjera uličnog parkiranja, posebice na propisano i parkiranje uz naknadu. U poglavlju 7. – novi izazovi, naglašavamo ograničen broj novih i budućih izazova provedbe politike koji izlaze iz ovih okvira.



2. Ključ uspjeha: uravnotežen pristup

Prije nego započnemo raspravu o detaljima provedbe politike parkiranja, dobro je razumjeti zašto se gradovi uključuju u ove aktivnosti. Što bi se dogodilo kada ne bi bilo provedbe ili bi provedba politike bila nedovoljna? Na ulicama bi vladao kaos, građani bi se osjećali zapostavljenima (vozači koji traže parkirno mjesto kao i ostali sudionici u prometu), dok bi prihodi od parkinga naglo opali. Zato odgovarajuća politika provedbe uličnog parkiranja nudi uravnotežen pristup ispunjenju različitih ciljeva: uređenje prometa na ulicama, pružanje usluge i ostvarivanje prihoda.



Službenik za izvršenje u Trondheimu, Norveška
Izvor: © Trondheim parkering

2.1 UREĐENJE PROMETA NA ULICAMA

Ključan cilj provedbenih strategija uličnog parkiranja u svojem osnovnom obliku ima jednostavnu ali važnu pozadinu: gradovi žele spriječiti kaos na svojim ulicama. Uređenje prometa na ulicama primjenjuje se kako bi se omogućilo uredno korištenje dostupnih gradskih prostora. To je povezano s PARK4SUMP-ovim „parkirnim načelom 20.”¹: uvijek držite određeni broj parkirnih mjesta slobodnim. K tomu, uređenje prometa na ulicama može dovesti do poboljšanja javnih površina, na kojima se može predvidjeti više prostora za šetanje, bicikliranje i druge oblike boravka na ulicama. Uređenje prometa na ulicama omogućuje da se ulični prostori namijene za potrebe različitih skupina korisnika, npr. stanare, posjetitelje ili dostavna vozila – dakle, ne samo upravljanje parkiranjem u smislu mjesta i vremena nego i u smislu funkcionalne namjene uličnih kapaciteta.

2.2 PRUŽANJE USLUGA

Provedbene strategije podižu svijest među građanima i posjetiteljima o velikoj vrijednosti parkinga u središnjem gradskom području. Ovaj trošak može biti financijski (plaćanje parkinga ili stanarske dozvole) ili psihološki (vremenska i prostorna ograničenja). Ova vrijednost mora se uskladiti s kakvoćom parkirne usluge. Korištenje ove usluge (ponuda uličnog parkinga) past će na trošak korisnika parkinga. Provedba politike parkiranja u većini je slučajeva vidljivi oblik parkirne usluge koja se pruža stanarima i posjetiteljima.

Trošak se može nadoknaditi pružanjem usluga. Najočitiya usluga parkiranja za korisnika parkinga je činjenica da može koristiti javnu površinu u privatne svrhe. Provedba parkirnih propisa održava ovu uslugu dostupnom za vozače koji se pridržavaju pravila. Provedba parkirnih propisa može sadržavati opcije jednostavnog plaćanja – na primjer naknadno plaćanje. Naknadno plaćanje zamjenjuje trenutna kaznu i ostavlja vozaču određeno vrijeme da podmiri trošak parkiranja. Sekundarna usluga (za sve građane) sastoji se u tome da shema uličnog parkiranja povećava kakvoću gradskog prostora.

2.3 OSTVARIVANJE PRIHODA

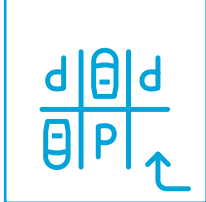
Kao i kod naplate cestarine, ostvarivanje prihoda od parkiranja ima svoju svrhu. Naplata potiče promjene u ponašanju koje su potrebne za poboljšanje učinkovitosti sustava. Zaprimljene uplate preduvjet su za postojan izvor prihoda. Prihodi se mogu prikupljati od stanarskih parkirnih dozvola, ili od naknada za parkiranje. Nepridržavanje propisa u kombinaciji s provedbom prihodima nadodaju i parkirne kazne. Sekundarni izvor prihoda predstavlja činjenicu da strože upravljanje uličnim parkiranjem može pripomoći povećanju prihoda od izvanuličnih objekata.

Ako su ova tri elementa neuravnotežena, politika parkiranja neće biti djelotvorna (npr. zbog nedostatnog pridržavanja propisa), poštena ni učinkovita. Bit će preskupa za vlasti i/ili korisnika parkinga.

¹ CIVITAS Park4SUMP, “Good reasons and principles for Parking Management”, dostupno na https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



© Rupprecht Consult 2019



3. Utvrđivanje procesa provedbe politike parkiranja

POLAZIŠTE:

Pošteno i učinkovito, za mjesne vlasti i za vozače

Prvo, propise i provedbu politike potrebno je učiniti poštenima i učinkovitima. Na primjer: Kaznu povisite tamo gdje parkirano vozilo ometa drugi promet i osigurajte da svakom prijete jednak rizik kažnjavanja ako prekrši pravilo. U uvodnoj fazi ne dijelite kazne za prvi ili drugi prekršaj nego samo izdajte upozorenje. Upoznajte ljude s tim gdje i kako se prikupljeni novac troši.

3.1 PROVEDBA POLITIKE ZA PARKIRNE PREKRŠAJE PROCES JE KOJI JE UGRAĐEN U SUMP

Dobro osmišljena politika parkiranja pomoći će ispunjenju ciljeva utvrđenih u SUMP-u. Ona se prenosi na mjesne parkirne propise koji se primjenjuju uz pomoć prometnih znakova, oblikovanja ulica, opreme na ulicama (uređaji za izdavanje i prikazivanje karata, senzori...) i usluga (sustavi za plaćanje, izdavanje dozvola...).

Zadatak provedbe politike parkiranja je potvrditi pridržavanje ili nepridržavanje mjesnih parkirnih propisa i postupati u slučaju nepridržavanja. No, tu ima još: ne samo da se prihodi od naplate kazni i pristojbi mogu koristiti za javno dobro (po mogućnosti za provedbu SUMP-a), nego i podatci prikupljeni provedbom politike parkiranja mogu pomoći u procjeni i prilagodbi politika i mjera SUMP-a.

Dojam koji građani stječu o provedbi politike parkiranja onaj je koji steknu o osobi koja izdaje kartu. To je samo dio priče. Provedba politike parkiranja je proces i nadležne mjesne vlasti trebale bi je na takav način razmatrati i planirati. Proces provedbe parkiranja sastavni je dio Plana održive gradske mobilnosti (SUMP).



Automobili parkirani na pločnicima u Krakowu.
© Robert Pressl.

3.2 KLJUČNI KORACI U PROCESU PROVEDBE

Proces provedbe politike parkiranja sastoji se od dvije glavne faze. Prva faza je provjera ima li vozilo ovlaštenje da bude parkirano na mjestu gdje je uočeno, dok je druga faza postupanje u slučaju nepridržavanja propisa. Ove faze jednake su kako za ručnu tako i za digitalnu provedbu politike.

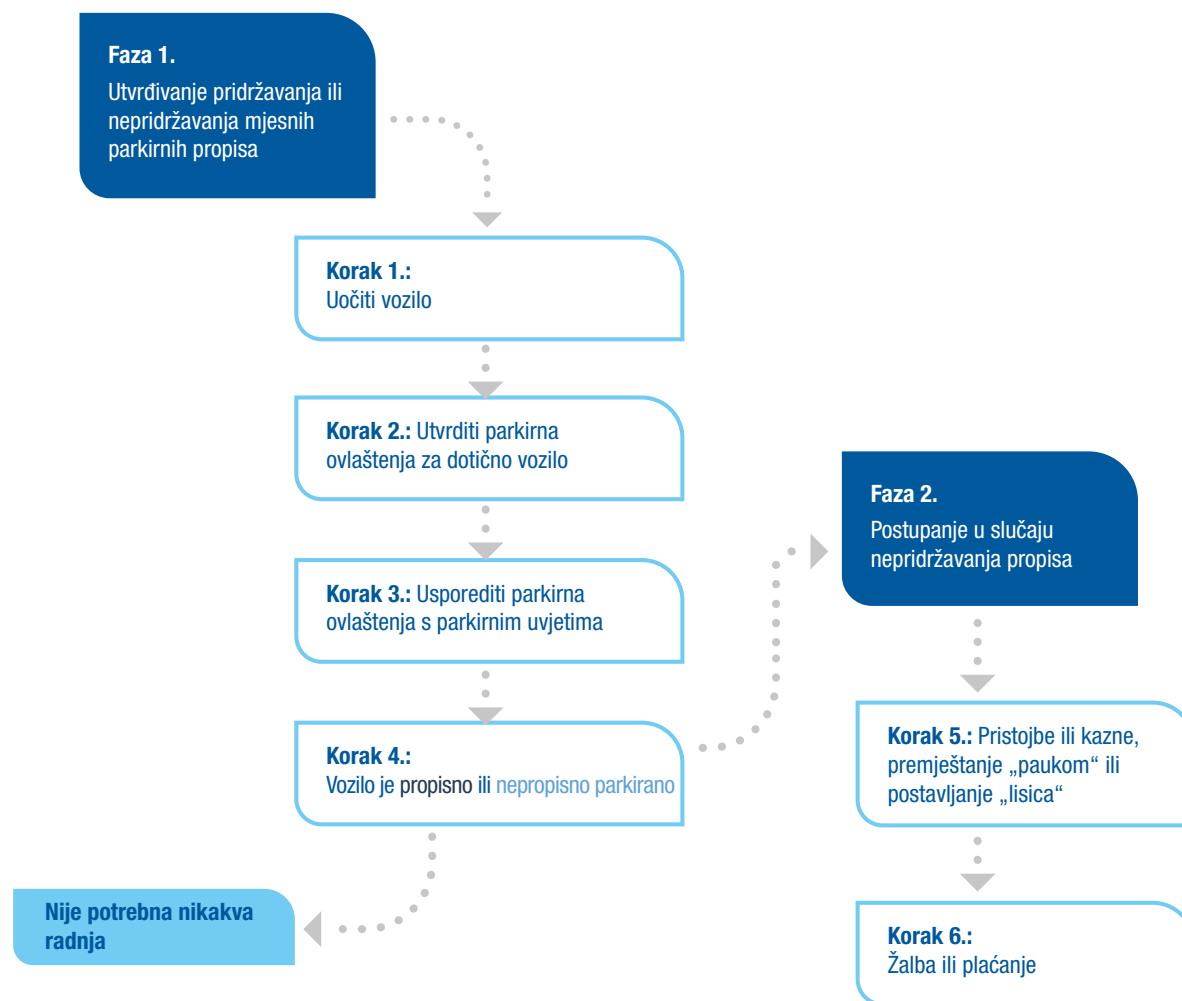
1. Utvrđivanje pridržavanja ili nepridržavanja mjesnih parkirnih propisa

Prvi korak je uočavanje vozila. Osoba (parkirni kontrolor) ili uređaj (kamera) uočava vozilo. Potom, kontrolor treba provjeriti parkirna ovlaštenja za vozilo i parkirne uvjete primjenjive u pogledu mjesta i vremena za uočeno vozilo. Parkirno ovlaštenje može sadržavati dozvolu (stanarska

dozvola, parkirna kartica za osobe s invaliditetom, električno vozilo, servisna vozila itd.), pokazatelj vremena (parkirna kartica u bilo kojem obliku) ili dokaz o plaćanju (papirnata kartica ili aplikacija u oblaku).

Provjera uskladivosti parkirnih uvjeta i parkirnih ovlaštenja može se provesti ručno (npr. kontrolor izvrši pregled kartice ili dozvole) ili digitalno (npr. sustav kamera opremljenih automatskim prepoznavanjem registarskih oznaka proslijeđuje registarsku oznaku evidenciji u kojoj su pohranjena sva parkirna ovlaštenja – pogledajte ispod za više pojašnjenja).

Ova dio postupka provedbe okončan je uz odobrenje vozila (vozilo ima pravo parkirati na dotičnom mjestu u dotično vrijeme) ili je utvrđeno da je vozilo nepropisno parkirano, čime se prelazi u sljedeću fazu.



Grafikon 1: Postupanje u slučaju nepridržavanja propisa.

2. Postupanje u slučaju nepridržavanja propisa

Ovisno o nacionalnim i mjesnim pravnim okvirima, nepridržavanje propisa može se sankcionirati na nekoliko načina: postupanje može biti kazneno ili ne-kazneno (pogledajte dolje grafikon 2.), moguće je naplatiti kazne ili ponekad upravne pristojbe. Pojedini gradovi koriste premještanje „paukom“ ili postavljanje „lisica“ za nepropisno parkirana vozila, ponekad i za nerezidentne vozače, kako bi se osiguralo plaćanje kazne. Proces kažnjavanja vozača mora sadržavati i mogućnost žalbe na odluku mjesnih vlasti.

Važno pitanje u ovome procesu je otkrivanje identiteta i adrese vlasnika vozila. Ovo pitanje je problematično za nerezidentne vozače jer

gradovi nemaju pristup nacionalnim evidencijama registarskih oznaka vozila drugih zemalja. U većini zemalja EU-a vlasnici vozila (ili najčešći korisnici u slučaju leasinga) posljednji su u nizu prilikom naplate kazne ili pristojbe. Trenutno ne postoje usklađena i jedinstvena europska rješenja kojima bi se riješio problem razmjene podataka o registraciji vozila među vlastima.

Gore spomenute korake može provesti grad ili se mogu prepustiti trećoj strani. Ovo je slučaj Praga koji je postupno unaprijedio provedbu politike i proces sankcioniranja. Vozila opremljena kamerama za nadzor vlasništvo su treće strane, međutim središnji informatički sustav u vlasništvu grada (SIS - Središnji informacijski sustav) prikuplja sve podatke potrebne za postupanje.



4. Načela provedbe

Iskustvo PARK4SUMP-a ukazuje kako gradovi postupno koriste sve više digitalnih alata kako bi upravljali parkiranjem.

	Provedba politike je potpuno ručna	Provedbeno osoblje upotrebljava kamere i/ili elektroničke uređaje za karte	Provedbeno osoblje upotrebljava svu dostupnu tehnologiju i imaju podršku automobila ili motocikla s tehnologijom za očitavanje registarskih oznaka
Broj gradova	5	9	5

	POŠTENO	UČINKOVITO
Upravitelj parkirališta	<p>U okviru nacionalnog zakonodavstva</p> <p>Strana vozila podložna su istim uvjetima naplate</p> <p>Obratiti pažnju na posebne potrebe prilikom parkiranja (npr. parkirališta za osobe s invaliditetom)</p> <p>Preusmjeravanje prihoda u usluge</p>	<p>Isplativo</p> <p>Pravovremeno</p> <p>Kazne se naplaćuju</p> <p>Sretni zaposlenici</p>
Vozač	<p>Svi su podložni istim provedbenim uvjetima</p> <p>Spoznaja da svatko plaća parking.</p> <p>Prihodi usmjereni na korist grada</p> <p>Transparentni postupci i mogućnost žalbe</p>	<p>Jasno razumijevanje kako i gdje platiti</p> <p>Informacije dostupne na različitim jezicima</p> <p>Bez kontakta s vozilom („pauk“, „lisice“), „jednostavan“ prijenos novca za okončanje procesa naplate</p>

K tomu, gradovi su uznapredovali iz obične policijske provedbe politike prema upravnim mjerama u slučaju nepropisnog parkiranja – često povjeravajući određene zadaće u pogledu provedbe privatnim tvrtkama. Ova dva trenda: digitalizacija i „servitizacija“ mogu predstavljati izazov za mjesne vlasti. U tom smislu ključno je poštivati nekoliko provedbenih načela.

NAČELO 1.:

Osmislite parkirne sustave kojih se vozači mogu lako pridržavati

Nije čudno da se učinkovitijom provedbom povećava stupanj pridržavanja propisa. Provedba politike nije sama sebi svrha: ona je sredstvo kojim će se potaknuti pridržavanje parkirnih propisa. Dobro osmišljena shema poboljšat će razinu pridržavanja propisa. Postoje i drugi načini kako gradovi mogu potaknuti pridržavanje propisa, poput oblikovanja ulica, prometne signalizacije, informacija za korisnike, opcija plaćanja i digitalnih alata.

Ovi elementi mogu olakšati vozačima da se pridržavaju propisa, međutim, vozači bi također trebali biti potaknuti na pridržavanje. Za to je potrebno da propisi budu opravdani: kontrole bi trebale biti nužne i razmjerne. Također je važno da propisi budu dobro iskomunicirani i „jednostavni“.

NAČELO 2.:

Ohrabrite ljude da se pridržavaju propisa

Građani moraju razumjeti odnos između njihovog ponašanja i kakvoće gradskog okoliša. Grad može transparentno iznositi informacije kako se prihodi od kazni/pristojbi koriste – naročito u pogledu usmjeravanja tih prihoda za provedbu javnih politika, ili za gradske mjere SUMP-a.

Upravitelj parkinga može stvoriti pozitivno „ozračje“ oko plaćanja parkinga. Putem marketinških kampanja korisnici mogu spoznati više o nužnosti propisanog parkiranja. Pravilno

plaćanje parkinga može se poticati programima vjernosti. To se ne događa često i – ako se primijeni – onda se može povezati s prelaskom na održivu mobilnost. Nagrade mogu biti poticajne cijene i ponuda alternativnih prijevoznih rješenja.

Lisabon i njegova blaga provedba politike

U povijesti, provedba politike prema nezakonitom parkiranju u Portugalu ima vrlo negativan odjek. Policija je bila vrlo nesklona provedbi politike protiv prekršaja parkiranja pa je tako prihod od parkiranja uz naknadu opao. Privatno poduzeće preuzelo je provedbu. Snizili su naknade za neplaćeno parkiranje, ukinuli nepopularne mjere poput „pauka“ a serijski prekršitelji dobili su više kazne.

Ove promjene dobro su prihvaćene i novi sustav dobiva malen broj pritužbi, što je dokaz njegovog uspjeha. Nakon uvođenja 2005. godine prihodi su u manje od tri mjeseca udvostručeni.

NAČELO 3.:

Uvedite što je više moguće građansko-upravnih postupaka procedures

Kršenje pravila propisanog parkiranja i parkiranja uz naknadu na mjestima predviđenima za tu svrhu najbolje se sankcionira ako ono nije svrstano kao kazneno djelo. Poželjno je da provedba podliježe građansko-upravnom zakonodavstvu a ne kaznenom. Na taj način uprava parkinga može prikupiti komunalne prihode koji se mogu iskoristiti za poticanje održive mobilnosti!

Logika PARK4SUMP-a:

Iako je režim provedbe predviđen na papiru, moguće ga je samo djelomično provesti jer su za to predviđeni neodgovarajući djelatnici.

Provedba politike često je podijeljena između više organizacija. Dok policija često brine o parkirnim prekršajima, gradska ili privatna poduzeća upravljaju parkiranjem uz naknadu. Posljednji najčešće rade djelotvorno, međutim policija često nema dovoljno vremena i ima važnijih zadataka od praćenja parkirnih prekršaja. Rješenje koje se često primijenjuje u ovim situacijama je prijenos odgovornosti za provedbu politike s policije na gradska ili privatna poduzeća. Ona nadziru sve parkirne prekršaje i prosljeđuju ih policiji koji potom izdaju kazne.

To dakako ovisi o nacionalnom zakonodavstvu.

Sljedeći korak je potpuna dekriminalizacija parkirnih prekršaja tako da osobe koje nisu policajci mogu provesti cjelokupan postupak. Najveća prednost takvog rješenja je da nekadašnji prihodi od kazni sada postaju prihodi za grad, a ne za državu.

NAČELO 4.:

Kazne bi trebale biti razmjerne

Postupanje nakon opaženog nepridržavanja propisa trebalo bi biti dovoljno odvraćajuće da se njime postigne cilj parkirnog propisa (npr. redovito pražnjenje parkinga do 15 %-tne razine dostupnosti parkirnih mjesta), a ujedno i razumno i prihvatljivo. Trebalo bi potaknuti promišljanje vozača o svojem ponašanju, a ne ga nagnati da osuđuje grad i njegove politike. Jedna preporuka mogla bi biti da se uspostavi usporediva razina parkirnih kazni i kazni za neplaćanje javnog prijevoza.

Fizički kontakt s vozilom trebalo bi izbjegavati. Postupanje poput premještanja „paukom“ ili postavljanja „lisica“ trebalo bi se provesti jedino ako postoje sigurnosni razlozi ili ozbiljna opasnost da se neće moći naplatiti visoki iznosi parkirnih prihoda ili kazni.

NAČELO 5.:

Provedba bi trebala biti transparentna.

Vlasti bi trebale osigurati da vozač ima kapacitet shvatiti cjelokupni postupak provedbe politike. Uz obavijest o plaćanju trebala bi postojati i kontaktna točka za pružanje više informacija. Ključni koraci postupka provedbe trebali bi biti javno dostupni. Mogao bi se razviti pristup prihvatljiv za rad s nekoliko jezika dok bi žalbe na odluke vezane uz provedbu trebale biti omogućene s minimalnim ograničenjima.



Sofija: premještanje automobila „paukom“.
© Robert Pressl

NAČELO 6.:

Poštena i jednaka provedba prema različitim korisnicima parkinga

Javna podrška politici parkiranja može biti dovedena u pitanje ako nije moguće na sličan način izvršiti provedbu nad svim kategorijama vozila. Potrebno je predvidjeti pošteno i jednako postupanje prema različitim kategorijama (npr. strana vozila, gradska dostavna vozila i servisna vozila, vozila diplomatskog zbora...)

Time se ne bi trebala smanjiti usredotočenost na posebna područja (visok pritisak, niska razina pridržavanja propisa, obavijesti o završetku vremena parkiranja putem digitalnih sustava plaćanja) niti na posebne skupine korisnika (npr. parkirna mjesta za osobe s invaliditetom, kratkoročno parkiranje i površine za vršenje dostave).

NAČELO 7.:

Cijenite svoje provoditelje

Parkirni provoditelji ili kontrolori najjača su karika u provedbi politike parkiranja. Ne samo da se oni izravno susreću s vozačima nego su i osobe koje iz dana u dan donose praktične i operativne odluke na temelju kojih provedba politike rezultira

uspjehom. Oni bi trebali imati punu podršku u obavljanju svojeg posla.

Važna je odgovarajuća i redovita obuka kontrolora kako bi mogli pomoći ljudima s parkiranjem kao i s drugim pitanjima, a ne samo izdavati kazne. Jezična poduka i komunikacijske vještine važne su. Opseg zaduženja kontrolora može se povećati onkraj parkiranja. Parkirni kontrolori djeluju u zajednici i postaju „oči na ulici“ ili mogu pružiti podršku turistima. Oni u biti postaju ambasadori grada. U tom slučaju, njihova satnica trebala bi obuhvaćati i takve dodatne zadatke.

Tehnologija u ovoj podršci igra važnu ulogu. Priručni uređaji za očitavanje koje je jednostavno koristiti i njima upravljati, jednostavni procesi odlučivanja usredotočeni na donošenje ispravnih odluka, otvorene komunikacijske veze s glavnim uredom za podršku... Sve to doprinosi boljoj profesionalizaciji kontrolora.

UK / Norveška: Promjene prema boljem profesionalizmu.

Britansko parkirno udruženje (BPA) predvodnik je razvoja novih kvalifikacija i obuke za sektor uličnog parkiranja. Otprilike 80.000 osoba u Velikoj Britaniji radi u sektoru parkiranja, uključujući 15.000 državnih provedbenih službenika. BPA je za svoje članove ustrojio sustav lagane akreditacije kojim su uspostavljeni standardi i radne kvalifikacije za ovaj sektor.

PARK4SUMP-ov partnerski grad Trondheim izvješćuje kako je njihov način obuke zaposlenika za provedbu za ishod imao niži broj bolovanja i manju fluktuaciju zaposlenika. Više o tome pogledajte u [video-izvješću iz Trondheima](#).



Automobil za očitavanje u Rotterdamu
© FGM / Harry Schiffer.



5. Provedbeni alati

5.1 ELEMENTI OBLIKOVANJA ULICA U SVRHU PROVEDBE POLITIKE

Kako je i napomenuto u „Načelu 1.: Osmislite parkirne sustave kojih se vozači mogu lako pridržavati“, oblikovanje gradskog okruženja koje je usklađeno s parkirnim propisima potaknut će pridržavanje propisa kod vozača. Grad bi trebao postaviti jasno i općenito razumljivo znakovlje kojim se ograđuju propisane zone i objašnjavaju primjenjivi ulični propisi. Parkirne površine trebale bi biti jasno opisane i razlučene od ostalih javnih površina kako bi se ukazalo na to gdje je moguće parkirati. Postoji nekoliko načina kako to učiniti, bojanjem parkirnih površina ili korištenjem drugih materijala na tim površinama. Time se čak može uputiti na različite oblike uporabljivosti parkirnih mjesta (npr. mjesta za osobe s invaliditetom, dostavu, stanare, mjesta za kratko zaustavljanje).

5.2 POSTAVLJANJE „LISICA“ I PREMJEŠTANJE „PAUKOM“

„Lisice“ za kotače uređaj je izrađen za onemogućavanje kretanja motornih vozila. U svojem najčešćem obliku sastoji se od stezaljke koja obujmi kotač vozila kako bi se spriječilo njezino kao i uklanjanje kotača. Postavljanje „lisica“ primjenjuje se u nekim područjima, međutim sporno je. Isto se odnosi na premještanje vozila „paukom“: mjesne vlasti često imaju dozvolu premjestiti vozila koja su napuštena ili nezakonito parkirana na javnoj cesti.

Vozila se premještaju na središnje mjesto gdje je potrebno platiti značajan iznos pristojbe

za vraćanje vozila (zajedno s troškovima premještanja).

5.3 DIGITALIZIRANA PROVEDBA POLITIKE PARKIRANJA

Gradovi mogu samo provesti one postupke i uvesti tehnologije koje su nužne/dopuštene nacionalnim zakonodavstvom.

U većini slučajeva provedba politike parkiranja sadrži digitalnu sastavnicu, čak i ako se radi o jednostavnoj bazi podataka s evidencijom kazni. Iako su tehnologije već spremne za uporabu, zakonska ograničenja mogu otežati njihovo djelotvorno uvođenje. Ta zakonska ograničenja mogu imati mnoge oblike: potreba da se osobno provjeri već digitalno utvrđen parkirni prekršaj, poteškoće u pristupu nacionalnoj bazi registarskih oznaka zbog zaštite osobnih podataka itd.

Opća uredba o zaštiti podataka (OUZP): Pripazite!

Za digitalizirane i procese uživo: zaštita podataka je ključna i vrijedi OUZP. Grad bi trebao osmisliti postupanje u slučaju prigovora u smislu OUZP-a te je odgovoran za to da se njegovi podizvođači pridržavaju OUZP-a. Grad bi trebao promicati svoju politiku zaštite podataka i imenovati nadzornika za zaštitu podataka. Informacije o vozačima koji se pridržavaju propisa trebale bi biti izbrisane iz sustava osim ako pristanu biti uneseni u bazu korisnika.

Digitalni alati mogu se primijeniti u različitim stadijima procesa provedbe politike parkiranja.

Uočavanje vozila:

- Nasumično i pametno postavljanje kontrolora: poštena i djelotvorna provedba djelomično se temelji na uređajima koji nasumično usmjeravaju službenike za provedbu politike parkiranja ali ih usmjeravaju i na mjesta s očekivanom niskom razinom pridržavanja propisa. U naprednijem stadiju mogli bi se koristiti automobili i roboti za automatsko očitavanje.
- Automatsko prepoznavanje registarskih oznaka (APRO): kamere se mogu postaviti na automobile ili mopede za očitavanje.
- Otkrivanje slobodnog mjesta u stvarnom vremenu: uz postojeće izvanulične garaže, senzori i kamere sve više otkrivaju informacije o uličnim parkirnim mjestima. Time se omogućuje bolje preusmjeravanje i analiza popunjenosti. No, za to je potrebno točno GIS-mapiranje postojećih parkirnih mjesta u gradu, uključujući česta ažuriranja podataka (tj. kada se dogodi privremena izmjena pravila).

Utvrđivanje nepridržavanja propisa

- Priručni uređaji za provjeru parkirnih ovlaštenja. Mogu biti opremljeni kamerama, geo-lokatorima i pisačima.
- Baza digitalnih parkirnih ovlaštenja: većina digitalnih parkirnih sustava sadrži digitalnu bazu podataka (poslužitelj) u kojoj su pohranjena parkirna ovlaštenja dodijeljena vozilima (preko registarskih oznaka). Ta ovlaštenja mogu biti privremena (plaćanje) ili trajna (parking za stanare, parking za osobe s invaliditetom). Ona uvijek ovise o parkirnom mjestu (npr. pravo parkiranja za stanara bilo bi ograničeno na Vaše susjedstvo), no mjesta se mogu razlikovati prema veličini (ulica, zona, grad). Ova baza podataka polazište je za provedbu politike i služiti će kao podatkovna baza za upravljanje parkiranjem.
- Nacionalna baza registriranih vozila
- Bilateralni sporazumi između grada i države te između država.

Postupanje u slučaju nepridržavanja propisa: kazne i pristojbe

- Digitalizirano izdavanje upute o plaćanju
- Žalba putem interneta

Digitalni alati mogu se spojiti s gradskom nadzornom pločom: mnogi tržišni igrači nude nadzorne ploče koje spajaju informacije prikupljene od strane gore spomenutih alata, prikupljaju podatke iz različitih izvora, ugrađuju ih i analiziraju: popunjenost, financijski povrat itd. dostupni su na uvid.

Nizozemski nacionalni registar parkiranja

Digitalno pohranjeni podatci u Nizozemskom nacionalnom registru parkiranja ključna su prednost u jednostavnoj provedbi politike parkiranja. Registarske oznake parkiranih vozila mogu se provjeriti u stvarnom vremenu uz pomoć automobila za očitavanje. Registarska oznaka provjerava se u nacionalnoj bazi georeferenciranih parkirnih ovlaštenja koja se čuvaju u registru parkiranja, bile to pristojbe ili dozvole. Ovakav pristup značajno je povećao spremnost za plaćanje.

Park4SUMP-ov partner grad Rotterdam nudi odličan primjer digitalizirane provedbe politike parkiranja. [Pogledajte ovaj video.](#)

Potpuno digitaliziran proces provedbe	Osobni pristup
<p>Mogućnost opsežnije provedbe politike parkiranja.</p> <p>Pravednost sustava povećava se povećanjem provedbe politike parkiranja.</p> <p>Nakon početnog ulaganja granični trošak za dodatnu provedbu politike je nizak. Dobit od učinkovitosti može se preusmjeriti drugdje.</p> <p>Kontrolori ga vole jer im povećava status radnog mjesta.</p> <p>Parking postaje dio opće tranzicije prema e-upravljanju.</p>	<p>Nacionalno zakonodavstvo ne dopušta Automatsko prepoznavanje registarskih oznaka (APRO).</p> <p>Nedostatak digitalne kulture i infrastrukture u gradu.</p> <p>Ne postoji središnji i jednostavan pristup evidenciji registarskih oznaka.</p> <p>Digitalizacija može biti prevelik projekt za jednu malenu jedinicu za postupak provedbe.</p> <p>Omogućuje „provedbu u zajednici“ – oči na ulici i dodatne zadaće poput pružanja informacija turistima.</p> <p>Radno intenzivnije, radna mjesta za ljude.</p>

Razlozi za digitalni i osobni pristup provedbi politike parkiranja.

Digitalni alati također se mogu koristiti za razne svrhe. Ova „dvostruka namjena“ može uštedjeti troškove, no ona ima i svoja pravna ograničenja. Digitalni provedbeni alati mogu se koristiti za druga (kaznena) djela: podatci prikupljeni Automatskim prepoznavanjem registarskih oznaka (APRO) mogu se koristiti za provjeru ukradenih ili neosiguranih vozila.

5.4 KORIŠTENJE PODATKA O PROVEDBI U SVRHU DONOŠENJA POLITIČKIH ODLUKA

Digitalni i osobni procesi provedbe politike pružaju zanimljive informacije o tome kako grad funkcionira. Pametni provoditelji politike parkiranja i odjeli za mobilnost moći će najbolje iskoristiti

ove podatke kako bi ispitali svoja postupanja i strategije (npr. SUMP).

To se također odnosi na PARK4SUMP-ovo parkirno načelo 23. – pratite stvarne potrebe prije nego gradite kako biste ispunili predviđene potrebe². Skupljeni podatci o provedbi pomažu u analizi stvarnih potreba i pritiska kod parkiranja. Oni također sadrže informacije o stopama plaćanja, uređajima za izdavanje i prikazivanje karata koji su najviše / najmanje korišteni, uređajima za izdavanje i prikazivanje karata koji su izvan funkcije, ulicama s najviše ili najmanje parkiranih prekršaja.

Uz pomoć informacija može se upravljati održavanjem i nadzorom. Pokvareni uređaji za izdavanje i prikazivanje karata, uništeno znakovlje itd. mogu se brže popraviti ako se informacija dobije na strukturiran način.

² CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", dostupan na: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



Nepropisno parkiran srebrni auto na nogostupu, u neposrednoj blizini parkirališta.
© shutterstock.com

6. Posebno pitanje provedbe politike

6.1 LAŽNA UPORABA EUROPSKE PARKIRNE KARTICE ZA OSOBE S INVALIDITETOM

Ključna sastavnica provedbenih strategija je jedinstveno razumijevanje parkirnih ovlaštenja za osobe s invaliditetom. Postoji standardizirana parkirna kartica za osobe s invaliditetom koja je priznata u svim državama EU-a. Ova parkirna kartica omogućuje osobi s invaliditetom, koja ima pravo koristiti određene parkirne prostore u svojoj državi EU-a kao državljanin, da se lakše kreće na području druge države EU-a i da može koristiti sve parkirne prostore koji su omogućeni osobama s invaliditetom u toj državi EU-a.

Ova Preporuka omogućuje standardizaciju izgleda parkirnih kartica za osobe s invaliditetom i njihovo priznavanje od strane država EU-a kako bi se tim ljudima olakšala sloboda kretanja automobilom. Prilog pod nazivom „Odredbe za Mjesni model parkirne kartice za osobe s invaliditetom“ sadrži vrlo detaljne odredbe o tome kako standardizirana Europska kartica treba izgledati, utvrđuje njezinu visinu, širinu, boju, materijal (plasticirano), sadržaj i kako i gdje je potrebno prikazati informacije svojstvene državi EU-a. Države EU-a snose odgovornost za izdavanje kartica.

U tom smislu, države EU-a koriste vlastite definicije invalidnosti i utvrđuju postupke za dodjelu kartice. Preporuka nema cilj promijeniti način na koji se parkirna kartica za osobe s invaliditetom primjenjuje na nacionalnoj razini. Ipak, Europska dimenzija ima značajan utjecaj na slobodu kretanja i neovisan život osoba

s invaliditetom koji su građani EU-a. Mnoge su države članice dodale značajke koji nisu predviđene u preporuci: Papir s onemogućenim preslikavanjem, hologram, barkod ili QR-kod, NFC-petlja za bežično očitavanje kartice.

Važno je napomenuti kako povećanje povlastica na parkirnoj kartici povećava i mogućnost

Operacija omogućí

Dublinska policija je 2017. godine započela „operaciju omogućí“ kako bi nadzirala uporabu parkirnih mjesta i parkirnih dozvola za osobe s invaliditetom. Lažno korištene dozvole oduzete su i vraćene izdavatelju. Prekršitelji su tuženi. Operacija je bila popraćena kampanjom na internetskim društvenim mrežama te je imala odjek na televiziji i radiju. Iskustvo ove kampanje primijenjeno je i izvan Dublina.

³ Model Zajednice predstavljen je u Preporuci Vijeća 98/376/EZ.



prijevara krivotvorenjem ili preprodajom takvih kartica. Usklađivanje kartica učinilo ih je iznimno jednostavnim, što je omogućilo lakše krivotvorenje. Stoga je potrebno predvidjeti dodatne sigurnosne značajke kako bi se spriječilo krivotvorenje.

Prijevara kod parkirnih kartica za osobe s invaliditetom ima tri glavna oblika:

1. Uporaba kartice od strane osobe koja nije njen vlasnik: često su to članovi obitelji ili njegovatelji vlasnika,
2. Uporaba kartice preminule osobe: članovi obitelji ne vrate karticu nakon smrti vlasnika,
3. Uporaba duplikata: vlasnici kartice ili osobe koje ih zastupaju zatraže duplikat kartice iako već imaju izvornik (zabranjeno djelovanje).

6.2 NOVI IZAZOVI

Od provedbe politike parkiranja do upravljanja javnim površinama

U gradovima poput Barcelone provoditelji politike parkiranja počeli su nadzirati autobusne trake, autobusne postaje, pješačke prijelaze, dvostruko parkiranje i površine za utovar i istovar kako bi poboljšali protok/sigurnost prometa. Jednako tako, njihove zadaće mogu se proširiti na nadzor i izvještavanje o stanju svih dijelova gradskog krajolika koji su pod odgovornošću mjesnih vlasti, uključujući tehničku opremu (pokretne stepenice i dizala, vodoskoci, prometnu signalizaciju, uličnu opremu (spremnici i kante za smeće) kao i gradsko zelenilo.

Odgovarajuća uporaba parkirnih mjesta s infrastrukturom za punjenje električnom energijom

Nove funkcije uličnih parkirnih površina poput pristupa infrastrukturi za punjenje električnom energijom povećavaju izazove u provedbi. Ako su

određene površine zauzete za električna vozila, može li kontrolor provjeriti je li vozilo električno i puni li se (iako je spojeno kabloima)?

Provedba politike parkiranja bicikla

Grad Leuven (Belgija) aktivno upravlja uličnim parkingom za bicikle i suočen je s velikom količinom bicikla na ulicama. Neke ulice imaju obojane zone za parkiranje bicikla gdje je moguće parkirati svoj bicikl na kratko vrijeme. Kao glavni alat u provedbi policija ima mogućnost uklanjanja bicikla koji se zatim odnose u središnje skladište gdje ih se može pokupiti. To se može učiniti ako postoji trajna zabrana za parkiranje bicikla, privremena zabrana za određene događaje, ako je bicikl označen i nekorišten 3 tjedna ili ako bicikl sprječava pristup.

Primjena parkirnih propisa za zgrade

Parkirni standardi temeljni su propisi kojima se uređuje koliko parkirnih kapaciteta moraju pružati nove zgrade. Regija Bruxelles retroaktivno primjenjuje svoje standarde parkiranja za poslovne zgrade na postojeći fond zgrada. Ova politika provodi se uz pomoć okolišnih dozvola koje poslodavci moraju dobiti kako bi obavljali svoj posao. U izvješćima o zaštiti okoliša mora se navesti određeni broj parkirnih površina na lokaciji.

Višak parkirnih mjesta u odnosu na standard mora se postupno uklanjati, u protivnom poduzeća moraju platiti kaznu/porez. Prednost ove politike je da se ne dobiva konkurentna prednost prilikom odgađanja obnove fonda zgrada ili kod iznajmljivanja zgrada koje ne udovoljavaju trenutnim standardima. Regionalne službe za okoliš u Bruxellesu provjeravaju godišnje izjave o parkirnim kapacitetima dostupnim u radnim prostorima.

Provedba politike protiv programera zlonamjernih aplikacija



Nepropisno parkiran automobil na nogostupu.
© shutterstock.com

Nisu samo vozači ti koji mogu prekršiti parkirne propise. Programeri aplikacija također mogu ometati provedbu politika i propisa. Upitne aktivnosti poput privatnog trgovanja javnim površinama ili preprodavanje privatnih parkirnih

mjesta bez pridržavanja mjesnih ili općih sigurnosnih propisa ne mogu se dopustiti. Provedba u ovom slučaju preuzima ulogu zakonskog progona.

Nizozemska: Parkirna aplikacija „Parkeerwekker“ zabranjena

U veljači 2021. godine nizozemski sud zabranio je aplikaciju „Parkeerwekker“ („parkirna budilica“). Aplikacija izvješćuje vozače, koji nisu platili parking, o tome da se približava automobil za očitavanje. Presuda se temelji na činjenici da aplikacija poziva korisnike da „postupaju pogrešno“. Grad Amsterdam obratio se sudu nakon što začetni razgovori grada i programera ovog softvera nisu doveli do očekivanog ishoda. Aplikacija se temeljila na prikupljanju podataka korisnika o očitavanju kamera – na taj način je pratila kretanje automobila za očitavanje. Sud je presudio kako javni interes u ovome slučaju ima prednost spram poslovnog interesa.



7. Bibliografija

1. Park4SUMP (2020.), Good reasons and principles for Parking Management (Dobri razlozi i načela za Upravljanje parkiranjem). Dostupno na; <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Polisova analiza parkiranja 2012., Protok? Odredište! Ususret standardiziranim rješenjima za gradsko parkiranje)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Polisova analiza parkiranja 2013., Kako ulično parkiranje možemo učiniti uspješnim?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Polisova analiza parkiranja 2018., Lokalne mogućnosti za digitalno parkiranje)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Polisova analiza parkiranja 2019., Parkiranje i urbanizam)
6. Park4SUMP videozapisi o provedbi politike parkiranja. Dostupno na: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ s vrijednim informacijama o sustavima uličnog parkiranja i njihovoj provedbi

www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S

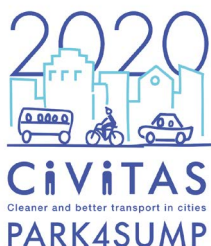


Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein. All images are provided by the respective partners (unless otherwise noted) and are approved for reproduction in this publication.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP is a project under the CIVITAS Initiative.
Read more - civitas.eu

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 769072.