



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

ZBATIM

Çelësi i një strategjie të suksesshme parkimi



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

SHENJË

Rreth

Ky botim është zhvilluar brenda kuadrit të projektit Park4SUMP, financuar nga programi i Bashkimit Evropian Horizon 2020 Programi i Kërkimit dhe Inovacionit sipas Marrëveshjes së Grantit nr. 769072

Park4SUMP është një projekt nën Nismën CIVITAS. Lexo më shumë - civitas.eu

Titulli

Zbatim

Çelësi i një strategjie të suksesshme parkimi

Autorët

Ivo Cré, POLIS

Mirënjohje

Ky botim është bërë i mundur falë kontributeve të dhëna nga organizatat e përfshira në projektin Park4SUMP, të cilat janë kredituar për kontributet përkatëse.

Falënderime të veçanta i shkojnë gjithashtu Shoqatës Evropiane të Parkimit (EPA) për ndjekjen e praktikave më të mira në zbatimin e parkimit në rrugë përmes dhënies së çmimit EPA për parkimin në rrugë, të organizuar çdo dy vite.

Recensuesit

Susan Tully, Research Fellow Edinburgh, Scotland, United Kingdom

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

Përkufizimi i Përgjegjësisë

Pikëpamjet e shprehura në këtë botim janë përgjegjësi e vetë autorëve të përmendur dhe nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht pikëpamjet e Komisionit Evropian.

E drejta e autorit

Të gjitha imazhet në këtë botim janë pronë e organizatave ose individëve të kredituar. Përmbajtja e këtij botimi mund të kopjohet dhe të përpunohet.

Dhjetor 2020



PËRMBAJTJA

1.	Rreth kësaj broshure	5
1.1	Përmbledhja dhe orientimi	5
1.2	Fokusi i kësaj broshure: zbatimi i parkimit të rregulluar dhe me pagesë	5
2.	Çelësi i suksesit: një qasje e ekuilibruar	6
2.1	Rregullorja e rrugës	7
2.2	Ofrimi i shërbimit	7
2.3	Rritja e të ardhurave	7
3.	Zbatimi i shkëlqeve të parkimit është një proces, i ndërthurur në SUMP	9
	Pikënisja: E drejtë dhe efikase, për autoritetet lokale dhe për drejtuesit e mjeteve.....	9
3.1	Provedba politike za parkirne prekršaje proces je koji je ugrađen u SUMP	9
3.2	Hapat thelbësorë në procesin e zbatimit	10
4.	Parimet e zbatimit	12
	Parimi 1: Dizajnoni sisteme parkimi, të cilat shoferët mund t'i respektojnë me lehtësi	13
	Parimi 2: Inkurajoni njerëzit të veprojnë në pajtueshmëri	13
	Parimi 3: Ndiqni sa më shumë që të jetë e mundur procedurat civile-administrative	14
	Parimi 4: Sanksionet duhet të jenë proporcionale.....	14
	Parimi 5: procedurat e zbatimit duhet të jenë transparente	14
	Parimi 6: Trajtim i drejtë dhe i barabartë i klientëve të ndryshëm të parkimit.....	15
	Parimi 7: Vlerësoni zbatuesit tuaj.....	15
5.	Mjetet e zbatimit.....	17
5.1	Elementet e modelit të rrugës për të mundësuar zbatimin	17
5.2	Rimorkimi dhe bllokimi i gomave	17
5.3	Zbatimi digjitali parkimit	17
5.4	Përdorimi i të dhënave të zbatimit për të informuar vendimet e politikave	19
6.	Çështja specifike e zbatimit	21
6.1	Përdorimi mashtrues i Kartës Evropiane të Parkimit për Personat me aftësi të kufizuara	21
6.2	Sfida të reja	22
7.	Lista e referencave	24



Makinë skanuese në Trondheim
Burimi: © Trondheim parkering



1. Rreth kësaj broshure

1.1 PËRMBLEDHJA DHE ORIENTIMI

Në këtë broshurë, projekti PARK4SUMP ndan njohuri për zbatimin e parkimit. Pas përcaktimit të fokusit të botimit – zbatimi i parkimit të rregulluar dhe të paguar (shih seksionin 1.2), propozohet një qasje e ekuilibruar për tre objektiva të zbatimit të parkimit (rregullimi i rrugës, ofrimi i shërbimit dhe rritja e të ardhurave) (Kapitulli 2: çelësi i suksesit: një qasje e ekuilibruar). Në kapitullin e tretë, zbatimi i parkimit përcaktohet si një proces që është ndërthurur në SUMP (Kapitulli 3: Përcaktimi i procesit të zbatimit të parkimit). Kapitulli 4 (Parimet e zbatimit) përcakton 7 parime të cilave duhet t'u përmbahet një politikë e shëndoshë e zbatimit të parkimit. Kapitulli 5 thekson mjetet kryesore të zbatimit dhe kapitulli 6 sjell çështje specifike të zbatimit të parkimit, që përfshijnë disa sfida të reja.

Oferta e parkimit në rrugë përbëhet nga parkimi i rregulluar, ku rregullat në bazë të vendndodhjes zbatohen për atë se kush mund të parkojë (leja, lloji i automjetit) dhe për sa kohë, por nuk kërkohet pagesa në vend. Kjo mund të zbatohet edhe për regjimet e parkimit me pagesë. Të dy regjimet e parkimit, si ai i rregulluar dhe ai me pagesë, përcaktojnë një të drejtë parkimi, bazuar në rregullat e zbatueshme të parkimit (me pagesë), që ka një rëndësi të madhe kur zbatohen politikat e parkimit. Kjo e drejtë e parkimit është e bazuar në vendndodhje dhe kohëzgjatje, duke dhënë mundësinë për të parkuar në një vend të caktuar në një kohë të caktuar.

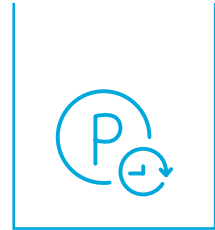
Dhe në fund, është parkimi i paligjshëm - parkim në vende që nuk janë të caktuara ose të përshtatshme për parkim, siç janë trotuarët, autostradat, etj. Kjo shpesh vjen me implikime të sigurisë rrugore për përdoruesit e tjerë të rrugës.

1.2 FOKUSI I KËSAJ BROSHURE: ZBATIMI I PARKIMIT TË RREGULLUAR DHE ME PAGESË

Ofrimi i parkimit vjen në shumë forma dhe me shumë komoditete.

Parkimi jashtë rrugës u ofron shoferëve mundësinë për të lënë automjetin në ambiente të aksesueshëm nga publiku, gjysmë-publike (p.sh. në supermarket gjatë orëve të punës) ose në ambiente private për parkim (p.sh. parkim zyre). Këto hapësira mund të jenë të mbrojtura me pengesa (virtuale), ose hapësira të pambrojtura. Megjithëse në disa raste, autoritetet publike luajnë një rol në heqjen e automjeteve nga infrastrukturat apo tokat private, kjo nuk është në fokusin ebotimit.

Ne do të përqendrohemi në zbatimin e politikave dhe masave të parkimit në rrugë, dhe më saktësisht në parkimin e rregulluar dhe të paguar. Në kapitullin 7 – sfidat e reja, ne nxjerrim në pah një numër të kufizuar të sfidave të reja dhe të ardhshme të zbatimit që shkojnë përtej këtij fokusi.



2. Çelësi i suksesit: një qasje e kuilibruar

Para se të filloni të diskutoni aspektet e hollësishme të zbatimit të parkimit, është mirë të kuptohet se përse përfshihen qytetet në këtë aktivitet. Çfarë do të ndodhte nëse nuk do të kishte zbatim, ose ai të ishte i pamjaftueshëm? Do të kishte kaos në rrugë, qytetarët do të ndiheshin të lënë pas dore (si shoferët që kërkojnë hapësira parkimi, ashtu edhe përdoruesit e tjerë të rrugës), dhe të ardhurat nga parkimi do të bien. Prandaj, politikat e duhura për zbatimin e parkimit në rrugë parashikojnë një qasje të ekuilibruar të objektivave të ndryshme: rregullimi i rrugës, ofrimi i shërbimeve dhe mbledhja e të ardhurave.



Polic parkimi në Trondheim, Norvegji
Burimi: © Trondheim parkering



2.1 RREGULLORJA E RRUGËS

Objektivi kryesor i strategjive të zbatimit të parkimit në rrugë, në formën e tyre themelore, ndajnë një objektivi të thjeshtë, por të rëndësishëm: qytetet duan të **parandalojnë kaosin** në rrugët e tyre. Rregullorja rrugore zbatohet për të përcaktuar përdorimin e rregullt të hapësirës urbane në dispozicion. Kjo lidhet me „parimin e parkimit 20“ të PARK4SUMP¹: mbani gjithmonë të lira disa vende të caktuara të parkimit. Përveç kësaj, rregullorja rrugore mund të çojë në **përmirësimin e hapësirave publike**, ku më shumë hapësirë mund t'i jepet ecjes, çiklizmit dhe formave të tjera të rrugëve të përdorshme. Rregullorja rrugore mund të lejojë që përparësia e hapësirës në rrugë të bëhet për grupe të ndryshme përdoruesish, p.sh. banorët, vizitorët ose automjetet e dorëzimit – kështu jo vetëm që menaxhon parkimin sipas vendit dhe kohës, por edhe sipas **përdorimit funksional** të kapacitetit të rrugës.

2.2 OFRIMI I SHËRBIMIT

Strategjitë e zbatimit rrisin ndërgjegjësimin e qytetarëve dhe vizitorëve për vlerën e lartë të parkimit në zonën qendrore urbane. Kjo kosto mund të jetë financiare (pagan tarifën e parkimit ose lejen e banorit) ose psikologjike (kufizim në kohë dhe hapësirë). Kjo vlerë duhet të pasqyrohet nga cilësia e shërbimit të parkimit. Përdorimi i këtij shërbimi (oferta e parkimit në rrugë) do të vijë me një kosto për klientin e parkimit. Zbatimi i parkimit në shumicën e rasteve është forma e dukshme e shërbimit të parkimit që u ofrohet banorëve dhe vizitorëve. Kjo kosto mund të kompensohet me

ofrimin e shërbimeve. Shërbimi më i dukshëm për klientin e parkimit është fakti që ata **mund të përdorin hapësirën publike** në mënyrë private. Zbatimi i rregullave të parkimit e mban këtë shërbim në dispozicion të shoferëve që ndjekin rregullat. Ofrimi i shërbimit mund të përbëhet nga mundësi të **lehta të pagesës** – për shembull pagesa të mëvonshme. Pagesa e mëvonshme zëvendëson një gjobë/tarifë të menjëhershme, por i lejon shoferit një periudhë kohe për të shlyer koston e parkimit. Një shërbim dytësor (për të gjithë qytetarët) është që skema e menaxhuar e parkimit në rrugë rrit cilësinë e sferës urbane.

2.3 RITJA E TË ARDHURAVE

Ashtu si me faturimin e përdoruesve të rrugës, mbledhja e të ardhurave nga parkimi është mënyra për të arritur një qëllim. Çmimi i paguar ndikon në një ndryshim të sjelljes që synon të përmirësojë performancën e sistemit. Pagesat e marra, krijojnë një rrjedhë të qëndrueshme të të ardhurave. Të ardhurat mund të sigurohen nga **lejet e parkimit për banorët**, ose nga **tarifat e parkimit**. Mospajtueshmëria e kombinuar me zbatimin mund të shtojë **gjobat e parkimit** të të ardhurat. Një burim dytësor i të ardhurave është fakti që menaxhimi më i rreptë i parkimit në rrugë mund të ndihmojë në **ritjen e të ardhurave nga objektet jashtë rrugës**.

Nëse këta tre elementë nuk janë të ekuilibruar, politikat e parkimit nuk do të jenë efektive (p.sh., për shkak të mungesës së pajtueshmërisë), të drejta ose efikase. Do të jetë shumë e kushtueshme për autoritetin organizues dhe/ ose për klientin e parkimit.

¹ CIVITAS Park4Sump, "Arsye dhe principe të vlefshme për Menaxhimin e Parkimit"
https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf





3. Përcaktimi i procesit të zbatimit të parkimit

PIKËNISJA:

E drejtë dhe efikase, për autoritetet lokale dhe për drejtuesit e mjeteve

Së pari, sigurohuni që rregulloret dhe zbatimi i tyre janë të drejta dhe efikase. Për shembull: rrisni gjohën aty ku parkimi pengon trafikun tjetër dhe sigurohuni që të gjithë kanë të njëjtin rrezik për t'u gjobitur nëse shkelin një rregull. Në fazën fillestare, mos jepni gjobë për shkeljen e parë ose të dytë, thjesht jepni një paralajmërim. Njoftojini njerëzit se ku dhe si shpenzohen paratë e mbledhura.

3.1 ZBATIMI I SHKELJEVE TË PARKIMIT ËSHTË NJË PROCES, I NDËRTHURUR NË SUMP

Politikat e hartuara mirë të parkimit u shërbejnë objektivave të përcaktuara në SUMP. Kjo përkthehet në rregulloret lokale të parkimit, të cilat operohen me anë të shenjave të trafikut, dizajnit të rrugës, pajisjeve të rrugës (makineritë „paguaj dhe ekranizo“, sensorë...) dhe shërbimeve (sistemet e pagesave, skemat e lejeve).

Roli i zbatimit të parkimit është të konfirmojë pajtueshmërinë ose mospajtueshmërinë me rregulloret lokale të parkimit dhe më pas të veprojë sipas mospajtueshmërisë. Por ka akoma: jo vetëm që të ardhurat e mbledhura nga gjobat dhe tarifat prej zbatimit mund të përdoren për të mirën publike (mundësisht për të zbatuar SUMP!), por të dhënat e mbledhura përmes zbatimit të parkimit mund të ndihmojnë gjithashtu për të vlerësuar dhe përshtatur politikat dhe masat e SUMP.

Imazhi që kanë qytetarët për zbatimin e parkimit, është i një personi që lëshon një biletë. Kjo është vetëm një pjesë e historisë. Zbatimi i parkimit është një proces dhe duhet të konsiderohet dhe planifikohet gjithashtu në atë mënyrë nga autoriteti lokal kompetent. Procesi i zbatimit të parkimit është një pjesë përbërëse e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP).



Makina të parkuara në trotualet e Krakovit
© Robert Pressl.

3.2 HAPAT THELBËSORË NË PROCESIN E ZBATIMIT

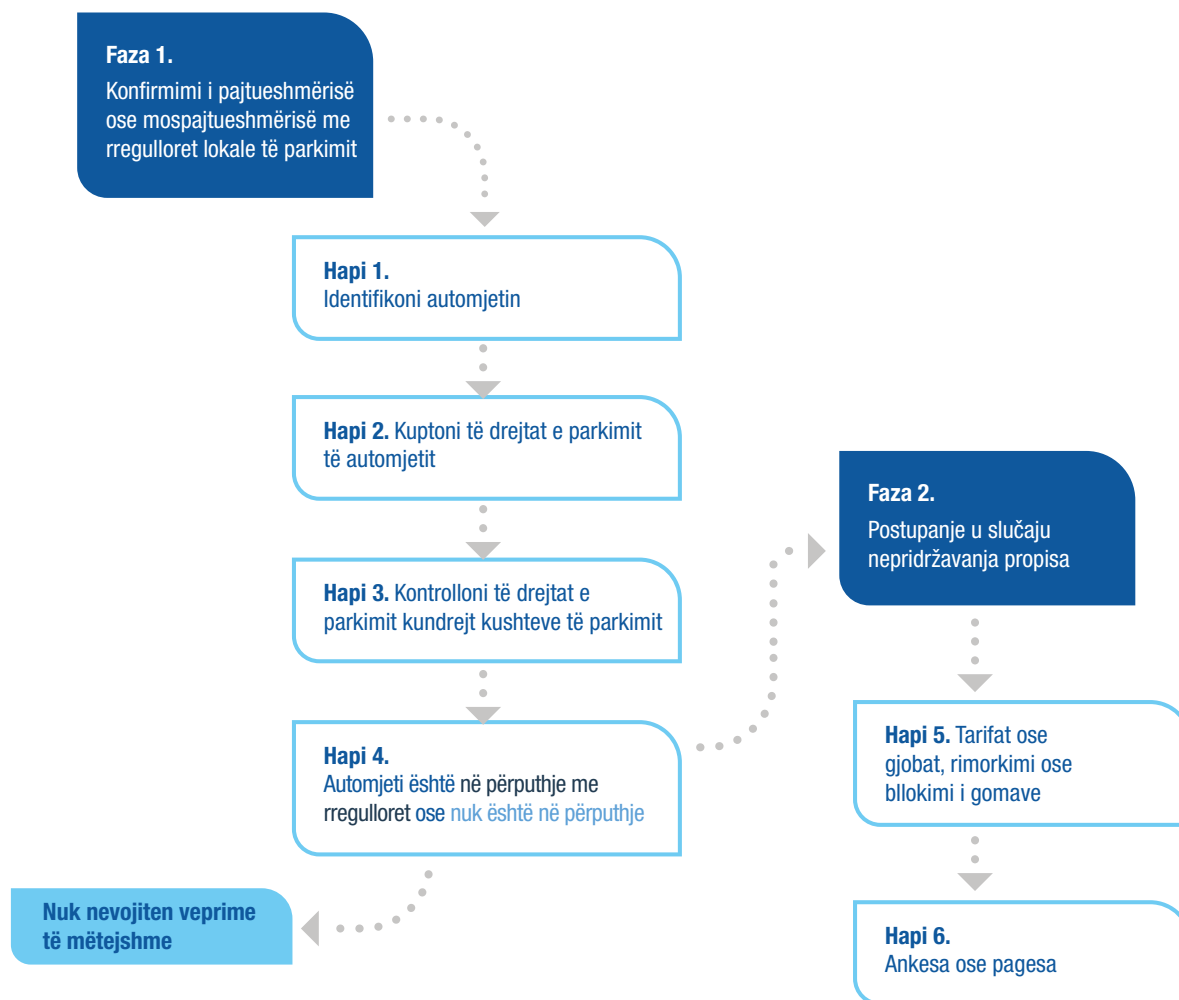
Procesi i zbatimit të parkimit përbëhet nga dy faza kryesore. Faza e parë është të kontrollohet nëse një automjet ka të drejtë të parkohet aty ku zbulohet, faza e dytë është të vepohet sipas çdo mospajtueshmërie. Këto faza janë të njëjta për zbatimin e parkimit manual dhe digjital.

1. Konfirmimi i pajtueshmërisë ose mospajtueshmërisë me rregulloret lokale të parkimit:

Hapi i parë është zbulimi i automjetit. Një person (kontrolluesi i parkimit) ose një pajisje (kamera) vëren automjetin. Pastaj, kontrolluesi duhet të kontrollojë të drejtat e parkimit të automjetit përkundrejt kushteve të parkimit të zbatueshme për vendin ku dhe kohën kur automjeti është

gjetur. E drejta e parkimit mund të jetë në formën e një leje (banori, karta e parkimit për personat me aftësi të kufizuara, automjeti elektrik, automjete shërbimi etj.), një tregues i kohës (disk parkimi në çdo formë), ose vërtetim pagese (biletë letre ose aplikacion i bazuar në cloud). Kontrolli i vazhdimësisë së kushteve të parkimit dhe të drejtave të parkimit, mund të kryhet në mënyrë manuale (p.sh., kontrolluesi sheh biletën ose lejen), ose digjitale (p.sh., një sistem automatik i pajisur me kamera për njohjen e targave që referon numrin e targës të një regjistër që mban të gjitha të drejtat e parkimit të ruajtura - shih më poshtë për shpjegime të mëtejshme).

Kjo pjesë e procesit të zbatimit përfundon me lejimin e automjetit (automjeti ka të drejtë të parkojë, në vendin e caktuar në kohën e caktuar të ditës), ose identifikimin e automjetit sinë mospërputhje, duke kaluar në fazën tjetër.



Grafiku 1: Veprimi pas mospajtueshmërisë

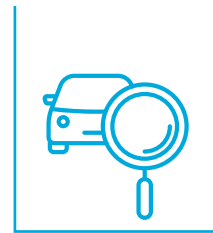
2. Veprimi pas mospajtueshmërisë

Në varësi të kuadrit kombëtar dhe lokal, mospajtueshmëria mund të trajtohet në disa mënyra: trajtimi mund të jetë penal ose jo-penal (shih më poshtë grafikun 2), mund të trajtohet përmes gjobave ose ndonjëherë përmes tarifave administrative. Disa qytete zbatojnë rimorkimin dhe bllokimin e gomave për makina në mospajtueshmëri, ndonjëherë ato të shoferëve jorezidentë, për të siguruar pagimin e gjobës. Procesi i gjobitjes së shoferëve duhet të shoqërohet me mundësinë e ankimit ndaj vendimit të autoritetit lokal.

Një çështje e rëndësishme në proces, është marrja e identitetit dhe adresës së pronarit të automjetit. Kjo çështje është problematike për shoferët jorezidentë, pasi qytetet nuk kanë akses në bazat e të dhënave

kombëtare të regjistrimit të automjeteve të vendeve të tjera. Në shumicën e vendeve të BE-së, pronarët e automjeteve (ose përdoruesi më i shpeshtë në rast të kontratave të qirasë) janë ata që në fund marrin gjobën ose tarifën. Aktualisht nuk ka zgjidhje koherente dhe unike evropiane për të zgjidhur problemin e aksesit në të dhënat e regjistrimit të automjeteve të autoritetet jashtë kufijve.

Hapat e përmendur më sipër mund të kryhen nga qyteti ose mund të angazhohet një pale e tretë. Ky është shembulli i Pragës, që ka përmirësuar gradualisht procesin e zbatimit dhe penalizimit. Kamera që monitoron automjetet, e pajisura me kamera, është në pronësi të një pale të tretë, por sistemi IT i centralizuar në pronësi të qytetit (CIS Sistemi Qendror i Informacionit) mbledh të gjitha të dhënat e nevojshme për funksionimin e rregullores.



4. Parimet e zbatimit

Përvoja e PARK4SUMP tregon se qytetet po përdorin gradualisht më shumë mjete digjitale për të menaxhuar parkimin.

	Zbatimi është plotësisht manual	Stafi i zbatimit përdor kamera dhe/ose makineri elektronike të biletave	Stafi i zbatimit përdor të gjitha teknologjitë në dispozicion dhe ndihmohen nga makina ose motoçikleta me teknologji të leximit të targave
Numri i qyteteve	5	9	5

	DREJTË	EFIKAS
Menaxher parkimi	<p>Brenda kuadrit ligjor kombëtar</p> <p>Automjetet e huaja përballen me të njëjtin regjim zbatimi</p> <p>Trajtoni nevojat specifike të parkimit (p.sh. parkimi për personat me aftësi të kufizuar)</p> <p>Kthimi i të ardhurave në shërbime</p>	<p>Efikasiteti i kostove</p> <p>Efikasiteti kohor</p> <p>Gjobat do të mblidhen</p> <p>Punonjës të lumtur</p>
Shofer	<p>Të gjithë përballen me të njëjtin regjim zbatimi</p> <p>Të bërit me dije se të gjithë paguajnë për parkimin.</p> <p>Përdorimi i të ardhurave që përfiton qyteti</p> <p>Procedurat transparente dhe mundësia e ankesës</p>	<p>Të kuptuarit e qartë se si dhe ku të paguhet</p> <p>Informacioni i disponueshëm në gjuhë të ndryshme</p> <p>Asnjë ndërhyrje në automjet (bllokim gomash, rimorkim), transferim „i thjeshtë“ parash për të finalizuar procesin e zbatimit</p>

Për më tepër, qytetet zhvillohen nga zbatimi i mirëfilltë i drejtuar nga policia në trajtimin administrativ të sjelljeve të padëshiruara të parkimit – shpesh angazhohen firma private për zbatimin e detyrave specifike. Këto dy tendenca: digjitalizimi dhe „kryerja e shërbimit“ mund të paraqesin një sfidë për menaxhim nga autoritetet lokale. Në këtë drejtim, është thelbësore të ndiqni një numër parimesh të zbatimit.

PARIMI 1:

Dizajnoni sisteme parkimi, të cilat shoferët mund t'i respektojnë me lehtësi

Siç pritej, pajtueshmëria rritet me zbatimin më efektiv. Zbatimi nuk është një qëllim në vetvete: ai është një mjet për të arritur pajtueshmërinë me rregulloret e parkimit. Një skemë e hartuar mirë do të rrisë pajtueshmërinë. Ekzistojnë edhe mjete të tjera që qytetet mund të përdorin për të rritur pajtueshmërinë siç janë dizajni i rrugës, sinjalizimi i trafikut, informacioni i përdoruesit, opsionet e pagesës dhe mjetet digjitale.

Këto elemente mund ta bëjnë më të lehtë që shoferët të respektojnë, por edhe shoferët duhet të jenë të motivuar që të respektojnë. Kjo kërkon që rregulloret të jenë legjitime: kontrollet duhet të jenë të domosdoshme dhe proporcionale. Kjo gjithashtu kërkon që rregulloret të komunikohen mirë dhe „thjeshtë“.

PARIMI 2:

Inkurajoni njerëzit të veprojnë në pajtueshmëri

Qytetarët duhet të kuptojnë marrëdhënien midis sjelljes së tyre dhe cilësisë së mjedisit urban. Qyteti mund të jetë transparent për mënyrën se si përdoren të ardhurat nga gjobat/tarifat – veçanërisht në funksion të caktimit të këtyre të ardhurave për arritjen e politikave publike, ose për masat SUMP të qytetit.

Menaxheri i parkimit mund të krijojë një „atmosferë“ pozitive rreth pagesës për parkimin.

Përmes fushatave të marketingut, konsumatorët mund të ndërgjegjësohen për nevojën e parkimit të rregulluar. Pagesa e duhur për parkim mund të mbështetet nga skemat e besnikërisë. Kjo nuk ndodh shpesh, dhe – nëse zbatohet – mund të lidhet me kalimin në një sjellje më të qëndrueshme të lëvizjes. Shpërblimet mund të krijohen nga stimujt e çmimeve dhe ofrimi i zgjidhjeve alternative të udhëtimit.

Lisbona dhe zbatimi i saj i butë

Historikisht, zbatimi i parkimit të paligjshëm në Portugali, është perceptuar shumë keq. Policia ishte shumë hezituese për të zbatuar shkeljet e parkimit dhe kështu të ardhurat nga vendet e parkimit me pagesë u ulën. Një shoqëri private mori detyrën e zbatimit. Ata ulën tarifën e parkimit të papaguar, shfuqizuan masat jopopullore si bllokimi i gomave dhe shkelësit e vazhdueshëm morën gjoba më të larta.

Këto ndryshime u mirëpritën dhe sistemi i ri mori një numër të kufizuar ankesash, duke dëshmuar suksesin e tij. Pas zbatimit në vitin 2005, të ardhurat u dyfishuan në më pak se tre muaj.

PARIMI 3:

Ndiqni sa më shumë që të jetë e mundur procedurat civile-administrative

Shkelja e rregullave për parkimin e rregulluar dhe parkimin me pagesë, brenda vendeve që janë caktuar për këtë qëllim zbatohet më së miri kur kjo nuk klasifikohet si vepër penale. Procedurat e zbatimit preferohet të trajtohen sipas ligjit civil-administrativ, sesa ligjit penal. Në këtë mënyrë, organi menaxhues i parkimit mund të rrisë të ardhurat bashkiake që mund të përdoren për të inkurajuar lëvizjen e qëndrueshme!

Çfarë argumenton PARK4SUMP:

Edhe kur ekziston një regjim i zbatimit në letër, ai mund të zbatohet pjesërisht, sepse detyra i është besuar stafit të gabuar. Zbatimi shpesh ndahet midis organizatave të ndryshme. Ndërsa policia shpesh kujdeset për shkeljet e parkimit, subjektet në pronësi të qytetit ose private kontrollojnë parkimin me pagesë. Këto të fundit kryesisht punojnë në mënyrë efektive, por policisë shpesh i mungon koha dhe ka detyra më të rëndësishme për të bërë sesa kontrolli i shkeljeve të parkimit. Një zgjidhje që përdoret shpesh në këtë situatë është kalimi i përgjegjësisë për aktivitetet e zbatimit nga policia te subjektet në pronësi të qytetit ose private. Ato monitorojnë çdo shkelje të parkimit dhe ia përcjellin policisë e cila vendos gjobën aktuale.

Kjo sigurisht që varet nga legjislacioni kombëtar.

Një hap më tej është dekriminalizimi i plotë i shkeljeve të parkimit, në mënyrë që personeli jo-policor të kryejë procesin e plotë të zbatimit. Një avantazh kryesor i kësaj zgjidhjeje është se të ardhurat nga gjobat e dikurshme tani janë të ardhura për qytetin në vend të shtetit.

PARIMI 4:

Sanksionet duhet të jenë proporcionale

Masat e ndërmarra pas vëzhgimit të mospajtueshmërisë duhet të jenë një parandalues i mjaftueshëm për të arritur objektivin e rregullores së parkimit (p.sh. rotacioni i parkimit deri në disponueshmërinë prej 15% të hapësirave), por gjithashtu duhet të jenë të arsyeshme dhe të pranueshme. Ato duhet të bëjnë që shoferi të rishikojë sjelljen e tij ose të saj, dhe jo t'i bëjë ata të mos pajtohen me qytetin dhe politikën e tij. Një rekomandim mund të jetë që tarifën për gjobat e parkimit të jenë të krahasueshme me ato për mospagimin e transportit publik.

Ndërhyrjet fizike në automjetet duhet të shmangen. Këto praktika si rimorkimi ose bllokimi i gomave duhet të ndodhin vetëm për arsye sigurie, ose kur ka mundësi serioze për të mos rikuperuar shumat e larta të të ardhurave nga parkimi ose gjobat.

PARIMI 5:

Procedurat e zbatimit duhet të jenë transparente

Autoriteti duhet të sigurojë aftësinë e shoferit për të kuptuar procedurën e plotë të zbatimit. Së bashku me njoftimin e pagesës, duhet të ketë një pikë kontakti për informacione të mëtejshme. Pikat kryesore në procedurën e zbatimit duhet të jenë në dispozicion të publikut. Mund të zhvillohet një qasje e arsyeshme për t'u marrë me gjuhë të ndryshme dhe ankesat për vendime të lidhura me zbatimin duhet të jenë të mundshme në prag minimal.



Sofje: rimorkimi i një makine.
© Robert Pressl

PARIMI 6:

Trajtim i drejtë dhe i barabartë i klientëve të ndryshëm të parkimit

Mbështetja publike për politikën e parkimit mund të sfidohet nëse nuk është e mundur të zbatohen të gjitha kategoritë e automjeteve në një mënyrë të ngjashme. Duhet të parashikohet një trajtim i drejtë dhe i barabartë i kategorive të ndryshme të përdoruesve (p.sh. automjete të huaja, logjistike urbane dhe automjete shërbimi, automjete të licencuara të Trupës Diplomatike...).

Kjo nuk parandalon përqendrimin e përpjekjeve të zbatimit në zona të veçanta (presion i lartë, pajtueshmëri e ulët, njoftime për përfundimin e kohës së parkimit përmes sistemeve digjitale të pagesave) ose për raste specifike të përdorimit (p.sh. hapësira parkimi për personat me aftësi të kufizuara, parkim afatshkurtër dhe vendet e dorëzimit).

PARIMI 7:

Vlerësoni zbatuesit tuaj

Zbatuesit ose kontrolluesit e parkimit janë lidhja më e fortë në procesin e zbatimit. Jo vetëm që janë ata që përballen me shoferët drejtpërdrejt, por janë gjithashtu individët që marrin vendime të

përditshme praktike dhe operacionale për ta kryer zbatimin me sukses. Ata duhet të mbështeten plotësisht në kryerjen e punës.

Trajnimi i duhur dhe i rregullt i kontrolluesve është i rëndësishëm, në mënyrë që ata të mund të ndihmojnë njerëzit me parkimin dhe për pyetje të tjera, dhe jo vetëm të japin gjoba. Trajnimi gjuhësor dhe aftësitë e komunikimit janë të rëndësishme.

Portofoli i përgjegjësive të kontrolluesve mund të rritet përtej parkimit. Kontrolluesit e parkimit mund të angazhohen në aktivitete të komunitetit dhe të bëhen „sytë në rrugë“ ose ata mund të përqendrohen në mbështetjen e turistëve. Në fakt, ata janë ambasadorë të qytetit. Orari i tyre në këtë rast duhet të përshtatet në mënyrë që të kenë kohë për të kryer këto detyra shtesë. Teknologjia luan një rol të rëndësishëm në këtë mbështetje. Kontrollues që mbahen në dorë, të lehtë për t'u përdorur, të lehtë për të ndjekur skemën e vendimeve që tregojnë vendimet e drejta për t'u marrë, linja të hapura komunikimi me zyrën për mbështetje... E gjitha kjo shton mirëqenien profesionale të kontrolluesit.

MB/Norvegji: Ndryshime për më shumë profesionalizëm.

Shoqata Britanike e Parkimit (BPA) ka qenë në ballë të zhvillimit të kualifikimeve dhe trajnimeve të reja për sektorin e parkimit në rrugë. Afërsisht 80.000 njerëz në Britaninë e Madhe punojnë në sektorin e parkimit, duke përfshirë 15.000 Nëpunës të Zbatimit Civil. BPA ka instaluar një sistem të akreditimit të butë për anëtarët e saj që përcakton standardet e trajnimit dhe kualifikimet e punës për sektorin.

Qyteti Trondheim partner i PARK4SUMP raporton se mënyra e tyre e trajnimit të stafit të zbatimit rezulton në numër më të ulët të ditëve me leje për arsye shëndetësore dhe qarkullim më të ulët të stafit. Më shumë rreth kësaj në [Raportin e videos në Trondheim](#).



Vetura e skanimit në Rotterdam
© FGM / Harry Schiffer.



5. Mjetet e zbatimit

5.1 ELEMENTET E MODELIT TË RRUGËS PËR TË MUNDËSUAR ZBATIMIN

Siç është përmendur në „Parimin 1: Dizajnoni sisteme parkimi, të cilat shoferët mund t'i respektojnë me lehtësi“, projektimi i mjedisit urban që i nënshtrohet rregullave të parkimit kontribuon në pajtueshmërinë e shoferit. Qyteti duhet të instalojë një sinjalistikë të qartë dhe përgjithësisht të kuptueshme që përcakton zonat e rregulluara dhe shpjegon rregulloret e rrugës në fuqi. Hapësirat e parkimit mund të përshkruhen qartë dhe të bëhen të dallueshme nga pjesa e mbeture hapësirës tjetër publike, për të treguar se ku mund të parkoni. Ka disa mënyra që kjo të ndodhë, me kodimin e ngjyrave në lysterje, ose me përdorimin e materialeve të ndryshme sipërfaqësore. Kjo madje mund të tregojë raste të ndryshme përdorimi për vendet e parkimit (p.sh. hapësirat për njerëzit me aftësi të kufizuara, logjistikën, banorët, hapësirat blej dhe shko).

5.2 RIMORKIMI DHE BLOKIMI I GOMAVE

Një **bllokim rrotash**, i njohur gjithashtu si një **çizme rrote ose çizme parkimi** është një pajisje që është krijuar për të parandaluar lëvizjen e automjeteve motorike. Në formën e saj më të zakonshme, ajo përbëhet nga një bllokues që rrethon një rotë automjeti, e projektuar për të parandaluar heqjen e saj dhe të rrotës. Bllokimi i automjeteve përdoret në disa zona, por është i diskutueshëm. E njëjta gjë vlen për largimin e automjeteve: autoritetet lokale shpesh lejohen të tërheqin automjete që janë

braktisur ose parkuar në mënyrë të paligjshme në një rrugë publike.

Automjetet tërhiqen në një vend qendror ku duhet të paguhet një tarifë e konsiderueshme për lëshimin (në kombinim me kostot e tërheqjes).

5.3 ZBATIMI DIGJITALI PARKIMIT

Qytetet mund të zbatojnë vetëm ato procedura dhe teknologji zbatimi që kërkohen/lejohen në legjislacionin kombëtar.

Në shumicën e rasteve, ekziston një përbërës digjital për zbatimin e parkimit, edhe nëse është një bazë e thjeshtë e të dhënave që evidenton gjomat. Ndërsa teknologjitë janë të maturuara, çështjet rregullatore mund të komplikojnë prezantimin e tyre efektiv. Këto çështje rregullatore mund të marrin shumë forma: nevoja për të kontrolluar nga personeli edhe një herë shkeljet e parkimit të hetuara në mënyrë digjitale, vështirësi për të aksesuar regjistrin kombëtar të targave për arsye të mbrojtjes së të dhënave, etj.

Rregullorja Globale e Privatësisë së të Dhënave: kini kujdes!

Si për proceset digjitale ashtu edhe për ato personale: privatësia e të dhënave është thelbësore dhe zbatohet GDPR. Qyteti duhet të hartojë procedurat në përputhje me GDPR dhe është gjithashtu përgjegjës për pajtueshmërinë me GDPR të kontraktorëve të tij. Qyteti duhet të reklamojë politikën e tij të mbrojtjes së të dhënave dhe të caktojë një kontrollues të mbrojtjes së të dhënave. Informacioni i drejtuesve në pajtueshmëri duhet të fshihet nga sistemi nëse ata nuk zgjedhin një sistem të bazuar në llogari.

Mjetet digjitale mund të zbatohennë faza të ndryshme në procesin e zbatimit të parkimit:

Zbulimi i automjetit:

- Drejtimi i rastësishëm dhe inteligjent i kontrollorëve: zbatimi i drejtë dhe efikas bazohet pjesërisht në pajisjet që drejtojnë oficerët e zbatimit të parkimit në drejtime të rastësishme por gjithashtu ridrejton kontrolluesit në vendet ku pritët pajtueshmëri më e ulët ndaj pagesave. Në një fazë më të përparuar, zbulimi automatik nga makinat dhe robotët e skanimit mund të hyjë në lojë.
- Njohja e Automatizuar e Targave (ANPR): kamerat mund të montohen në vetura ose motorë që skanojnë.
- Zbulimi i përdorimit në kohë reale: pranë të dhënave ekzistuese për garazhet e parkimit jashtë rrugës, zbulohet gjithnjë e më shumë informacion mbi hapësirat e parkimit në rrugë nga sensorët dhe kamerat. Kjo mundëson drejtime më të mira dhe gjithashtu një analizë të shfrytëzimit. Sidoqoftë, kjo kërkon harta GIS të sakta të hapësirave ekzistuese të parkimit brenda një qyteti, duke përfshirë përditësimet e shpeshta (p.sh., kur ka një ndryshim të përkohshëm të rregullave).

Zbulimi i mospajtueshmërisë

- Pajisje dore për të kontrolluar të drejtat e parkimit. Këto mund të pajisen me kamera, gjeo-lokalizues dhe printera.
- Depoja digjitale e të drejtave të parkimit: shumica e skemave digjitale të parkimit kanë në një depo digjitale (një server) që mban të drejtat e parkimit të alokuara për automjetet (përmes numrave të targave). Këto të drejta mund të jenë të përkohshme (me anë të pagesës), ose të përhershme (banorët që parkojnë, parkim për persona me aftësi të kufizuara). Ato janë gjithmonë të bazuara në vendndodhje (p.sh. e drejta për të parkuar si banor do të kufizohej në lagjen tuaj), por vendndodhjet mund të ndryshojnë në madhësi (rrugë, zonë, në të gjithë qytetin). Kjo bazë e të dhënave është referencë për

zbatimin dhe do të funksionojë si qendër e të dhënave për menaxhimin e parkimit.

- Baza e të dhënave kombëtare e automjeteve të regjistruara
- Marrëveshjet bilaterale qytet me shtet, shtet me shtet.

Masat pas mospajtueshmërinë: gjobat dhe tarifat

- Lëshimi pa letër i udhëzimit të pagesës
- Ankesa në internet

Mjetet digjitale mund të kombinohen në një pult të parkimit të qytetit: disa aktorë të tregut ofrojnë pulte që grumbullojnë informacionin e gjeneruar nga mjetet digjitale të lartpërmendura, duke mbledhur

Regjistri Kombëtar Holandez i Parkimit

Të dhënat e regjistruara në mënyrë digjitale të Regjistrimit Kombëtar të Parkimeve të Holandës janë një aset kyç për zbatimin e lehtë të parkimit. Targat e makinave të parkuara mund të verifikohen në kohë reale duke përdorur vetura skanuese. Targa kontrollohet përkundëjt regjistrimit kombëtar të të drejtave të parkimit me gjeo-referencë, të cilat mbahen në regjistrin e parkimit, qofshin tarifa ose leje. Kjo qasje ka rritur ndjeshëm gatishmërinë për të paguar.

Qyteti Rotterdam partner i Park4SUMP ofron një shembull të shkëlqyeshëm të zbatimit digjital të parkimit. [Shikoni këtë video.](#)



Procesi plotësisht digjital i zbatimit	Qasja personale
<p>Potenciali për të zbatuar më shumë parkim.</p> <p>Drejtësia e sistemit rritet me zbatimin e më shumë parkimeve.</p> <p>Pas investimit fillestar, kostoja marginale e zbatimit shtesë është e ulët. Ky përfitim i efikasitetit mund të shpërndahet diku tjetër.</p> <p>Zbatuesve u pëlqen, statusi i tyre i punës rritet.</p> <p>Parkimi bëhet pjesë e një ndryshimi të përgjithshëm drejt qeverisjes në internet.</p>	<p>Legjislacioni kombëtar nuk lejon njohjen automatike të numrave të targave (ANPR).</p> <p>Mungesa e kulturës dhe infrastrukturës digjitale në qytet.</p> <p>Nuk ka qasje të centralizuar dhe të lehtë në regjistrin e targave.</p> <p>Digjitalizimi mund të jetë një projekt shumë i madh për t'u trajtuar nga një njësi e vogël e zbatimit të parkimit.</p> <p>Lejon për „zbatimin e komunitetit“ - sytë në rrugë dhe detyrat shtesë si dhënia e informacionit për turistët.</p> <p>Më shumë angazhime intensive, vende pune për njerëzit.</p>

Arsyet e qasjes digjitale ose personale për zbatimin e parkimit

të dhëna nga burime të ndryshme, duke i integruar dhe analizuar ato: shfrytëzimi, kthimi financiar, etj. janë në dispozicion me një shikim.

Mjetet digjitale mund të përdoren gjithashtu për disa qëllime. Ky „përdorim i dyfishtë“ mund të kursejë kosto, por gjithashtu ka kufizimet e tij ligjore. Mjetet e zbatimit digjital mund të përdoren për shkelje të tjera (kriminale): Burimet automatike të njohjes së targave (ANPR) mund të përdoren për të kontrolluar kundër automjeteve të vjedhura ose automjeteve të pasiguruara.

5.4 PËRDORIMI I TË DHËNAVE TË ZBATIMIT PËR TË INFORMUAR VENDIMET E POLITIKAVE

Proceset e zbatimit digjital dhe personal krijojnë informacion interesant për mënyrën se

si funksionojnë qytetet. Zbatuesit e zgjuar të parkimit dhe departamentet e lëvizjes do të përdorin më së miri këto të dhëna për të informuar operacionet dhe strategjitë e tyre (p.sh. SUMP).

Kjo gjithashtu lidhet me parimin e parkimit PARK4SUMP 23 – prisni të vëzhgoni kërkesën aktuale para ndërtimit për të përmbushur kërkesën e parashikuar². Të dhënat e mbledhura të zbatimit ndihmojnë në hartimin e kërkesës aktuale dhe presionit të parkimit. Ajo gjithashtu siguron informacion mbi tarifat e pagesës, makineritë e biletave „të pagesave dhe ekranizimit“ që gjenerojnë më shumë/më pak bileta, makineri biletash „të pagesave dhe ekranizimit“ të prishura, rrugë me më shumë ose më pak shkelje të parkimit.

Informacioni mund të drejtojë përpjekjet e mirëmbajtjes dhe kontrollit. Makineritë e prishura „të pagesave dhe ekranizimit“, sinjalistikat e vandalizuara etj, mund të rregullohen më shpejt nëse informacioni adresohet në një mënyrë të strukturuar.

² CIVITAS Park4Sump, “Arsye dhe principe të vlefshme për Menaxhimin e Parkimit”
https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



Makina e argjendtë qëndron ilegalisht mbi trotuar, pranë vendparkimeve.
© shutterstock.com

6. Çështja specifike e zbatimit

6.1 PËRDORIMI MASHTRUES I KARTËS EVROPIANE TË PARKIMIT PËR PERSONAT ME AFTËSI TË KUFIZUARA

Thelbësore në strategjitë e zbatimit është kuptimi i përbashkët i të drejtave të parkimit për njerëzit me aftësi të kufizuara. Ekziston një stil i standardizuar i kartës së parkimit për personat me aftësi të kufizuara, i cili njihet në të gjitha vendet e BE-së. Kjo kartë parkimi³ lejon një person me aftësi të kufizuara, i cili ka të drejtë të përdorë ambiente të caktuara parkimi në vendin e tyre të banimit në BE, të lëvizë më lehtë në territorin e një vendi tjetër të BE-së dhe të përfitojë nga të gjitha mjediset e parkimit të caktuara për personat me aftësi të kufizuara në atë vend të BE-së.

Ky rekomandim parashikon standardizimin e paraqitjes së kartave të parkimit për personat me aftësi të kufizuara dhe njohjen e tyre nga vendet e BE-së, në mënyrë që të lehtësojë lirinë e lëvizjes së këtyre personave me makinë. Shtojca e titulluar „Dispozitat mbi modelin e kartelës së parkimit për personat me aftësi të kufizuara“ përmban dispozita shumë specifike se si duhet të duket karta standarde Evropiane, specifikon lartësinë, gjerësinë, ngjyrën, materialin (e veshur me plastikë), përmbajtjen dhe si dhe ku do të shfaqet informacioni specifik për vendet e BE. Vendet e BE-së mbeten përgjegjëse për lëshimin e kartelës.

Në këtë drejtim, vendet e BE përdorin përkufizimin e tyre të aftësisë së kufizuar dhe përcaktojnë procedurat për dhënien e kartelës. Rekomandimi nuk synon të ndryshojë mënyrën në të cilën karta e parkimit për aftësitë e kufizuara zbatohet në

nivelin kombëtar. Sidoqoftë, dimensionin Evropian ka një ndikim thelbësor në lëvizjen e lirë dhe jetesën e pavarur të qytetarëve të BE-së me aftësi të kufizuara. Shumë Shtete Anëtare kanë shtuar veçori që nuk janë parashikuar në rekomandim: Letër kundër kopjimit; Hologram; Barkod ose kod QR; çip NFC për zbulimin me valë të kartës.

Është e rëndësishme të theksohet se gjersa përfitimet nga karta e parkimit rriten, prirja për

Operacioni Mundëso

Policia e Dublinit filloi „operacionin mundëso“ në vitin 2017 për të monitoruar përdorimin e hapësirave për personat me aftësi të kufizuara dhe lejet e parkimit. Lejet që përdoren për mashtrim konfiskohen dhe i kthehen lëshuesit. Shkelësit ndiqen penalisht. Operacioni është mbështetur nga një fushatë e mediave sociale në internet, me paraqitje në TV dhe radio. Fushata është përsëritur jashtë Dublinit.

³ Modeli i Komunitetit u prezantua nga Rekomandimi i Këshillit 98/376/KE.



mashtim nga falsifikimi i paligjshëm ose tregtimi i këtyre kartave rritet. Harmonizimi i kartelave ka bërë që ato të thjeshtohen jashtëzakonisht, duke lejuar që ato të falsifikohen më lehtë. Kështu, tipare shtesë të sigurisë duhet të merren parasysh për të parandaluar falsifikimin dhe krijimin e dokumenteve të rreme.

Mashtimi me karta parkimi për personat me aftësi të kufizuara konsiston në tre lloje kryesore:

1. Përdorimi i kartës nga persona të tjerë: shpesh anëtarë të familjes ose kujdestarë të mbajtësit të kartës;
2. Përdorimi i kartës së një personi të vdekur: anëtarët e familjes nuk e dorëzojnë kartën pas vdekjes së mbajtësit,
3. Përdorimi i dublikatave: mbajtësit e kartës ose personat që veprojnë në emër të tyre kërkojnë një kartë dublikatë ndërkohë që kanë ende origjinalin (praktikë e ndaluar).

6.2 SFIDA TË REJA

Nga zbatimi i parkimit të menaxhimit i hapësirës publike

Në qytete si Barcelona, zbatuesit e parkimit kanë filluar të kontrollojnë korsitë e autobusëve, stacionet e autobusëve, kalimet për këmbësorë, parkimin e dyfishtë dhe vendet e ngarkimit dhe shkarkimit, për të ndihmuar në përmirësimin e rrjedhës/sigurisë së trafikut. Gjithashtu, përgjegjësitë e tyre mund të shtrihen gjithashtu në monitorimin dhe raportimin mbi gjendjen e të gjithë elementëve të peizazhit urban që janë përgjegjësi e qeverisë lokale, duke përfshirë pajisjet teknike (shkallët lëvizëse dhe ashensorët, fontanat, sinjalet dhe dritat e trafikut, pajisjet e rrugës (kontejnerët dhe kosha) si dhe gjelbërimi urban.

Përdorimi i duhur i hapësirave të parkimit me infrastrukturë për karikimin elektrik

Funksionet e reja të hapësirave të parkimit në rrugë, siç është aksesimi në infrastrukturën

e karikimit elektrik, shtojnë sfidën e zbatimit. Nëse hapësirat specifike janë të rezervuara për automjete elektrike, a mundet që kontrollori të kontrollojë nëse automjeti është elektrik dhe po karikohet (madje edhe me kablllo të lidhura)?

Zbatimi i parkimit të biçikletave

Qyteti i Leuven (Belgjikë) menaxhon në mënyrë aktive parkimin në rrugën e biçikletave ku përballat me volume të mëdha biçikletash në rrugët e tij. Disa rrugë kanë të ngjyrosura zona parkimi për biçikleta ku mund të parkoni biçikletën tuaj për një periudhë të shkurtër. Si mjet kryesor i zbatimit, policia mund të heqë biçikletat, të cilat më pas sillen në një depo qendrore ku ato mund të merren. Ky mund të jetë rasti nëse ekziston një kufizim i përhershëm i parkimit për biçikletat, një kufizim i përkohshëm për ngjarje specifike, nëse një biçikletë është etiketuar dhe është e palëvizshme për 3 javë, ose nëse një biçikletë bllokohet hyrjen.

Zbatimi i rregullave të parkimit për ndërtesat

Standardet e parkimit janë rregulloret e ndërtimit që përcaktojnë se sa kapacitet parkimi duhet të ofrojnë ndërtesat e reja. Rajoni i Brukselit i zbaton në mënyrë prapavepruese standardet e tij të parkimit për ndërtesat ku njerëzit janë të punësuar në bllokun ekzistues të ndërtesave. Këto politika zbatohen përmes lejeve mjedisore që punëdhënësit duhet të marrin për të operuar biznesin e tyre. Në procesin e raportimit mjedisor, numri i hapësirave të parkimit në vend duhet të raportohet.

Teprica e hapësirave të parkimit sipas standardeve të përcaktuara, duhet të hiqet gradualisht, ose shoqëritë do të gjobiten/taksohen. Avantazhi i kësaj politike është se nuk ka asnjë avantazh konkurrues në vonimin e rinovimit të bllokut të ndërtesave ose në dhënien me qira të ndërtesave që nuk plotësojnë standardet aktuale. Shërbimet Rajonale të Mjedisit të Brukselit kontrollojnë deklaratat vjetore rreth kapacitetit të parkimit të disponueshëm në hapësirat e punës.



Një makinë e parkuar ilegalisht mbi trotuar.
© shutterstock.com

Zbatimi kundër zhvilluesve të aplikacioneve qëllimkeq

Nuk janë vetëm shoferët që mund të kundërshtojnë rregulloren e parkimit. Furnizuesit e aplikacioneve gjithashtu mund të pengojnë politikat dhe rregulloret lokale. Praktikrat e këtyre diskutueshme

si tregtia private e hapësirës publike ose rishitja e hapësirave private të parkimit pa respektuar rregulloret lokale ose të sigurisë së përgjithshme nuk mund të tolerohen. Zbatimi në këtë rast merr rolin e ndjekjes ligjore.

Holandë: Ndalohet aplikacioni për parkim „Parkeerwkker“

Në shkurt të vitit 2021, një gjykatë Holandeze ndaloi aplikacionin „Parkeerwkker“ („orë me alarm për parkim“). Aplikacioni njofton shoferët që nuk kanë paguar për parkim për arritjen e veturës së skanimit afër veturës tyre. Vendimi bazohet në faktin se aplikacioni fton përdoruesit të „bëjnë gabim“. Qyteti i Amsterdemit shkoi në gjykatë pasi kontaktet fillestare midis qytetit të Amsterdemit dhe zhvilluesit të aplikacioneve nuk sollën rezultatin e pritur. Aplikacioni u bazua në burimin e të dhënave nga dashcam nga përdoruesit – duke hartuar kështu lëvizjen e makinave të skanimit. Gjykata vendosi që interesi publik në këtë rast tejkalon interesat tregtare.



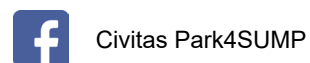
7. Lista e referencave

1. Park4SUMP (2020), Arsye dhe parime të duhura për menaxhimin e parkimit. Në dispozicion në: <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Letër Parkimi Polis 2012, Rrjedha? Destinacioni! Drejt zgjidhjeve të standardizuara për parkim urban)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Letër Parkimi Polis 2013, Si mund ta kthejmë parkimin në rrugë në sukses?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Letër Parkimi Polis 2018, Mundësitë Lokale për Parkim Digjital)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Letër Parkimi Polis 2019, Parkimi dhe zhvillimi urban)
6. Park4SUMP Video për zbatimin e parkimit. Në dispozicion në: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ me informacion të vlefshëm në lidhje me skemat e parkimit në rrugë dhe aspektet e zbatimit të tyre





www.Park4SUMP.eu



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.