

OBRAZAC izvješća o provedenom savjetovanju s javnošću	
Naziv nacrt odluke ili drugog općeg akta o kojem je savjetovanje provedeno	Nacrt prijedloga Odluke o uvjetima korištenja javnih parkirališta, javnih garaža, nerazvrstanih cesta i drugih površina javne namjene za parkiranje vozila
Nositelj izrade nacrt akta (gradsko upravno tijelo koje je provelo savjetovanje)	Gradski ured za mjesnu samoupravu, promet, civilnu zaštitu i sigurnost
Vrijeme trajanja savjetovanja	Od 14. ožujka 2024. - 12. travnja 2024.
Metoda savjetovanja	Internetsko savjetovanje

Red. br.	Predstavnici javnosti (pojedinaac, organizacija, institucija)	Članak na koji se odnosi primjedba/ prijedlog	Tekst primjedbe/ prijedloga	Prihvatanje/ neprihvatanje primjedbe/ prijedloga sa obrazloženjem
1.	N. Stojadinović	Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi nacrt akta s obrazloženjem	Kao stanar Petrinjske ulice koja s okolicom Đorđićeve i Zrinjevca ima dalekom najmanje mjesta za parkiranje stanara (građanstva) pozdravljam pokušaj uređenja stanja parkirnih mjesta koje je trenutno neizdrživo. Ostalo je svega nekoliko mjesta za parkiranje građana a ostalo su zauzeli Trgovački sud, Ministarstvo vanjskih, Policija, Veleposlanstva, tvrtke, obrti, udruge i kafići. Predlažem da se očito pretjerani broj parkirnih mjesta rezerviranih od Trgovačkog suda i Ministarstva vanjskih poslova drastično smanji te osigura za slobodno parkiranje izvan radnog vremena tih ustanova (npr. od 17-06 sati). U odluci se ne spominje što s mjestima koja zauzima policijska uprava, ona naime obično budu prazna ili se na njima parkiraju vozila koja očito nisu službena. Taxi stajalište često služi za parkiranje taksista koji ne rade nego su besplatno parkiraju u centru (taksi oznaku skinu s krova i stave	Na načelnu primjedbu odnosi se i nastavno očitovanje na članak 15. Primjedba se ne prihvaća. MUP poslove iz svojega djelokruga obavlja i vozilima koja nisu vidljivo obilježena kao vozila MUP-a. Primjedbe se ne prihvaćaju. Pitanje taksi stajališta nije pitanje koje se uređuje ovom Odlukom. Na načelnu

		Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrt prijedloga s obrazloženjem	unutar automobila.) Uz to, svaki od „vlasnika“ tih rezerviranih parkirnih mjesta stavio je svoju vrstu zapreke, rampe ili neke slične naprave koja se podigne kad nema nikoga na parkirnom mjestu, to je nužno urediti ili zabranom istih ili propisati jednu vrstu tih zapreka koje se mogu koristiti. Osim što ružno izgleda, dobiva se dojam i privatizacije javnih površina. Članak 15. Dodati - Rezervirano parkirališno mjesto dodijeljenoj državnim tijelima, sudbenoj vlasti, jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave i gradskim upravnim tijelima mora biti dostupno građanima izvan radnog vremena navedenih tijela. Članak 17. Dodati - Na rezerviranim parkirališnim mjestima zabranjeno je postavljanje bilo kakvih naprava, rampi i slično.	primjedbu vezanu uz zapreke, rampe i dr. koje se postavljaju na RPM odnosi se i nastavno očitovanje na članak 17. Prijedlog se ne prihvaća. Rezervirano parkirališno mjesto dodjeljuju se jednom korisniku za koje korisnik plaća mjesečnu naknadu, zbog čega se svojstvo tih parkirališnih mjesta, tijekom dana ne može mijenjati. Prijedlog se ne prihvaća. Nacrt prijedloga Odluke člankom 17. stavkom 6. afirmativno propisano da se na rezerviranim parkirališnim mjestima mogu postaviti čuvari parkirališta, te nema potrebe izrijekom propisivati i što se na rezerviranim parkirališnim mjestima ne smije postavljati.
2.	K. Bartaković	Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi nacrt akta s obrazloženjem	Smatram da bi na svim okretištima tramvaja trebalo izgraditi veće podzemne javne garaže za upotrebu bez naplate i mogućnošću ostavljanja vozila do 10 sati dnevno. To bi pokrilo radno vrijeme i potrebe korisnika koji idu u širi centar. Radi se o ekologiji.	Primjedba se ne prihvaća. Izgradnja garaža na okretištima tramvaja ili na drugim lokacijama u gradu nije predmet ove Odluke.

3.	Ministarstvo vanjskih i europskih poslova RH, Služba za privilegije i imunitete, Diplomatski protokol	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacрта prijedloga s obrazloženjem	U članku 15. predlažemo dodati riječ „misijama“ iza svakog termina „diplomatskim“, pa bi tekst glasio: „diplomatskim misijama i drugim predstavništvima“; Također u čl. 15. predlažemo izmjenu termina „(osim počasnih konzulata)“ u „(osim konzulata na čelu s počasnim konzulima)“, jer ima i konzulata na čelu s profesionalnim konzulima; Na kraju članka 15. predlažemo iza riječi „na rok od 2 godine“ dodati „(osim diplomatskih misija i drugih predstavništava)“, jer su dipl. misije specifične institucije i trebale bi imati dugoročna rješenja.	Prijedlog se prihvaća. Prijedlog se prihvaća. Primjedba s ne prihvaća. Nema opravdanog razloga da se radi distinkcija između tijela iz članka 15. po pitanju roka na koji se dodjeljuje rezervirano parkirališno mjesto.
4.	M. Hrgović	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacрта prijedloga s obrazloženjem	Cijenim da bi člankom 27. trebalo obuhvatiti vozila svih žurnih službi i temeljnih operativnih snaga u sustavu civilne zaštite u obavljanju službenih zadaća stoga predlažem da se članak 27. izmijeni te da glasi: Članak 27. Na službena vozila žurnih službi (policije, hitne medicinske pomoći i vatrogasaca) i temeljnih operativnih snaga u sustavu civilne zaštite u obavljanju službenih zadaća, bez obzira na to imaju li ugrađene posebne uređaje za davanje zvučnih i svjetlosnih signala, prilikom korištenja parkirališnih mjesta na javnim parkiralištima s naplatom i u javnim garažama ne primjenjuju se odredbe ove odluke.	Prijedlog se ne prihvaća. Vozila žurnih službi i temeljnih operativnih snaga u sustavu civilne zaštite, obilježena su znakovima i simbolima tih službi, zbog čega je, kao i iz aktivnosti koje provode, razvidno da su vozila zaustavljena / parkirana na parkirališnim mjestima radi obavljanja hitnih intervencija.

5.	R. Verem	Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi nacrt akta s obrazloženjem	Rezerviranje parkirališnih mjesta treba ograničiti i uskladiti s radnim vremenom korisnika. S time bi se omogućilo korištenje (naplata) parkirališnih mjesta stanarima izvan radnog vremena korisnika rezerviranog parkirališta. To bi trebalo biti pravilo, a ne iznimka. Po principima pravednosti i solidarnosti. Nije pravedno da stanari ne smiju koristiti rezervirana parkirališta kada ih korisnici istih ne trebaju, tj. Van njihovog radnog vremena.	Primjedba se ne prihvaća. Rezervirano parkirališno mjesto dodjeljuje se jednom korisniku za koje korisnik plaća mjesečnu naknadu, zbog čega se svojstvo tih parkirališnih mjesta, tijekom dana ne može mijenjati.
6.	ZAGREBAČKI HOLDING d.o.o., Podružnica Zagrebparking	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrta prijedloga s obrazloženjem	Izriče se primjedba na članak 9. Nacrta prijedloga Odluke o uvjetima korištenja javnih parkirališta, javnih garaža, nerazvrstanih cesta i drugih površina javne namjene za parkiranje vozila, kojim je, između ostalog, određeno da područja „Park&Ride“ i „Bike&Ride“ parkirališta određuje organizator parkiranja (Zagrebački holding d.o.o., podružnica Zagrebparking) uz suglasnost gradonačelnika. Predlaže se izmjena članka 9. na način da način naplate parkiranja na "Park & Ride" i "Park & Bike" parkiralištima, cijene parkirališnih karata i način njihova korištenja određuje organizator parkiranja uz suglasnost gradonačelnika, dok područja "Park & Ride" i "Park & Bike" parkirališta zaključkom donosi gradonačelnik.	Primjedba se prihvaća.
7.	A. Kaleb i V. Stosic-Moncel, na zahtjev suvlasnika zgrade Frankopanska ulica 5a i 5a/1	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrta prijedloga s obrazloženjem	Članak 14. - povlaštene parkirališne karte u garaži Tuškanac. U nacrtu je opet neobjašnjivo izostavljena Frankopanska ulica (Dežmanov, Gundulićeva, Streljačka, Tomićeva, Masarykova, Mesnička, Varšavska su opet privilegirane, dok je Frankopanska diskriminirana)	Prijedlog se ne prihvaća. Proširivanjem ulica čiji bi stanari ostvarivali pravo na povlaštenu kartu za javnu garažu Tuškanac bitno bi se povećao broj korisnika povlaštenog parkiranja što bi značajno reduciralo kapacitet garaže dostupan za javnost.

		Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi nacrt akta s obrazloženjem	U Frankopanskoj ulici nema parkirnih mjesta, stanari se nemaju gdje parkirati jer se u okolnim ulicama (Dalmatinska, Medulićeva, Deželićeva) parkiraju stanari tih ulica. U garaži koja je, takoreći, u nastavku ulice, plaćamo već godinama komercijalne karte, dok ulice s manje kompliciranom situacijom imaju pravo na povlaštene karte. Frankopanska je, zbog gustog prometa, tramvaja i visokog rizola, komplicirana za život stanara, teško se i zaustaviti za iskrcati stvari. Konkretno, ispred ulaza Frankopanske 5a i 5a/1 je i tramvajska stanica (sa svim problemima koje to nosi). Kako je ulica kratka, a neke zgrade imaju i mogućnost parkiranja u dvorištima (ne i Frankopanska 5a i 5a/1), ne bi se radilo o velikom broju mjesta u garaži. Molimo da se nepravedni propust ispravi i da nam se olakša život	Na načelnu primjedbu odnosi se i očitovanje na članak 14.
8.	M. Rapaić	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrt prijedloga s obrazloženjem	Članak 6: Predlažem da postoji samo Zona II, a da se ukine II.1, II.2 i II.3 jer zbunjuje i komplicira korištenje. Članak 6: Predlažem da se vrijeme naplate subotom u svim zonama skрати na 13:00 jer otprilike u to vrijeme i počinje vikend, a ne u 15:00. Članak 11. Predlažem da se pravo invalidima na povlaštenu kartu, proširi i na ostale zone. Razlog: invalid je invalid gdje god da stanuje. Bez diskriminacije molim.	Prijedlog se ne prihvaća. Prema odredbama Pravilnika o korištenju javnih parkirališta i javnih garaža (Službeni glasnik Grada Zagreba 40/22), i sada je propisana Zona II. i Zone II.1., II.2. i II.3., što se u praksi pokazalo svrhovito i potrebno po pitanju uređenja prometa u Gradu Zagrebu. Prijedlog se ne prihvaća. Vrijeme naplate parkiranja subotom na javnim parkiralištima do 15:00 sati vezano je uz gospodarske i tehničke razloge (radno vrijeme gospodarskih subjekata i dinamika prometa). Prijedlog se ne prihvaća. Nema osnove propisivati da pravo na povlaštenu parkirališnu kartu imaju sve osobe s invaliditetom u svim zonama, budući da je izvan

				zone I.1, (Gornji grad), odnosno u drugim zonama Grada Zagreba, u pravilu označen dovoljan broj parkirališnih mjesta za parkiranje osoba s invaliditetom, za čije korištenje se, uz parkirališnu kartu za osobe s invaliditetom, ne plaća naknada, a uz dozvolu Zagrebparkinga, mogu se bez plaćanja naknade parkirati i dva sata na parkirališnim mjestima koja nisu označena kao parkirališna mjesta za parkiranje osoba s invaliditetom.
9.	ZAGREBAČKI HOLDING d.o.o., Podružnica Zagrebparking	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrt prijedloga s obrazloženjem	Izriče se primjedba na članak 25. Nacrta prijedloga Odluke o uvjetima korištenja javnih parkirališta, javnih garaža, nerazvrstanih cesta i drugih površina javne namjene za parkiranje vozila, kojim je, između ostalog, određeno da nadzor i naplatu parkirališta određuje organizator parkiranja (Zagrebački holding d.o.o., podružnica Zagrebparking). Predlaže se izmjena članka 25. na način da glasi: „Nadzor i naplatu parkiranja na javnim parkiralištima s naplatom i u javnim garažama, uključujući sve povezano tehničko-organizacijske poslove (održavanje i dopuna prometne signalizacije, organizacija čišćenja i uklanjanja snijega) obavlja ovlaštena osoba organizatora parkiranja. Neregistrirana, napuštena ili u sudaru oštećena vozila koja se ne koriste u prometu s javnih parkirališta s naplatom uklanjaju se temeljem naloga Komunalnog redarstva, sukladno Odluci o komunalnom redu. „	Primjedba se prihvaća.
10.	ZAGREBAČKI HOLDING d.o.o., Podružnica Zagrebparking	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrt prijedloga s obrazloženjem	Izriče se primjedba na članak 5. Nacrta prijedloga Odluke o uvjetima korištenja javnih parkirališta, javnih garaža, nerazvrstanih cesta i drugih površina javne namjene za	Primjedba se prihvaća.

			parkiranje vozila, kojim je, između ostalog, određeno da se uvodi zona V. (predviđena za Park&Ride režim parkiranja) i da je oznaka za zonu V. plave boje. Predlaže se izmjena članka 5. na način da se način uz zonu V. doda nastavak „Park&Ride zona“ kako bi bilo razvidno da se V.zona odnosi na Park&Ride režim parkiranja.	
11.	A. Beganović	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrt prijedloga s obrazloženjem	Na članak 23. Potrebno je propisati način označavanja rezerviranih mjesta kako bi se omogućila kontrola odnosno neovlaštena upotreba rezerviranih mjesta a koja po dosadašnjem načinu označavanja nije bila moguća. U dosadašnjoj praksi su se rezervirana parkirališna mjesta ispred vrtića označavala prometnim znakom OBAVIJESTI (C39) sa dopunskom pločom. Ovakav način označavanja je onemogućavao sankcioniranje vozača koji ta mjesta neovlašteno koriste, kako od strane policijskih službenika tako i od strane prometnih redara. Ovo zato jer u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama nije propisan prekršaj neovlaštenog korištenja rezerviranih mjesta pa su se korisnici takvih mjesta eventualno pozvali na odredbe Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima i koristile institut samopomoći a što je pravno upitno. Obzirom je javni interes odnosno interes većine korisnika vrtića, da imaju na raspolaganju takova mjesta u predloženim terminima, predlažem da se ovom odlukom odredi da se rezervirana mjesta iz članka 23. označavaju prometnim znakom ZABRANE zaustavljanja i parkiranja (B36) sa dodatnom pločom koja navodi vrijeme zabrane (7,00 do 9,99 i 15,00 do 17,00) i izuzetak (korisnici vrtića max. 15 min.)	Prijedlog se ne prihvća. Isto će se urediti u postupku tehničke regulacije prometa.

			Na članak 25. nepotrebno se ističe da „Neregistrirana vozila koja se ne koriste u prometu s javnih parkirališta s naplatom uklanjaju se temeljem naloga komunalnog redara sukladno Odluci o komunalnom redu“ obzirom se Odluka o komunalnom redu odnosi na SVE javne površine odnosno parkirališna mjesta bez obzira da li su pod naplatom ili nisu.	Prijedlog se ne prihvaća. Ocjenjeno je potrebnim u smislu ove Odluke nedvojbeno razgraničiti ovlasti organizatora parkiranja i službenika jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.
12.	Ustanova Upravljanje sportskim objektima	Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi nacrt akta s obrazloženjem	Ustanova Upravljanje sportskim objektima (dalje: USO) temeljem ugovora između Grada Zagreba i ustanove USO o davanju na upravljanje i korištenje SRC Bundek, među ostalim upravlja i dijelom čestice na kojoj se nalazi javno parkiralište. Člankom 2. Ugovora navedeno je kako će USO koristiti SRC Bundek za potrebe rekreacije građana i održavanje kulturnih i zabavnih manifestacija. USO organizatorima manifestacija naplaćuje korištenje zemljišta sukladno Cjeniku, što uključuje i parkiranje vozila organizatora na prostoru SRC Bundek, a sve u svrhu organizacije manifestacije. Člankom 2. Ugovora navedeno je kako će USO koristiti SRC Bundek za potrebe rekreacije građana i održavanje kulturnih i zabavnih manifestacija. USO organizatorima manifestacija naplaćuje korištenje zemljišta sukladno Cjeniku, što uključuje i parkiranje vozila organizatora na prostoru SRC Bundek, a sve u svrhu organizacije manifestacije.	Na načelnu primjedbu odnosi se i nastavno očitovanje na članak 6.
		Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrta prijedloga s obrazloženjem	Predlažemo da se u članak 6.Odluke uvrsti odredba kojom bi se temeljem prethodne obavijesti ustanove USO prema nadležnom Gradskom uredu i organizatoru parkiranja, a za vrijeme trajanja manifestacije određeno Odobrenjem USO, na prostoru održavanja manifestacije privremeno	Prihvaća se.

			obustavilo plaćanje naknade za parkiranje vozilima za potrebe organizacije događanja.	
13.	Š. Manola	Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi nacrt akta s obrazloženjem	Ograničavanje broja parkirnih mjesta koje jedna pravna osoba može rezervirati na 3 mjesta ne pruža adekvatno rješenje za sve situacije, s obzirom na razlike između običnih i bočnih (paralelnih) parkirnih mjesta. Primjerice, u kvartovima poput Martićeve ulice, uvođenje bočnih parkirnih mjesta već je značajno smanjilo broj dostupnih parkirnih mjesta. To dovodi do dodatnog problema - kafići koji koriste parkirna mjesta za terase, što dodatno smanjuje broj mjesta za parkiranje u Martićevoj ulici. Također, važno je istaknuti da smanjenje broja rezerviranih parkirnih mjesta neće osloboditi više mjesta za stanovnike i druge vozače, s obzirom na činjenicu da pojedinci zauzimaju mjesta na neprimjeren način. Primjerice, ostaju iscrtana invalidska parkirna mjesta koja su bila dodijeljena na zahtjev korisnika koji su za to imali propisane uvjete i nakon njihovog odseljenja ili smrti iako više ne postoji potreba za istima, pa ista uglavnom stoje prazna dok stanovnici nemaju gdje parkirati. Nažalost, u našem gradu, posebno u ulicama poput Bauerove, Martićeve i okolnih ulica u samom centru, ovakve situacije su učestale. Primjećujemo da se invalidska mjesta koriste na neprimjeren način, dok istovremeno postoji nedostatak takvih mjesta tamo gdje su najpotrebnija. Primjerice ispred doma zdravlja gdje je najlogičnije da postoje invalidska mjesta imaju samo 4 ista (za razliku od Baureove u kojoj su 9) i to 4 parkirna mjesta koja su s	Prijedlog se ne prihvaća. Pitanja tehničke regulacije prometa (iscrtavanje parkirališnih mjesta) nisu predmet ove Odluke.

			obzirom na svoju širinu u stvari prikladna za samo dva auta ako npr. iz istih treba vaditi kolica. Stoga, smatram da je nužno provesti evaluaciju postojećih invalidskih parkirnih mjesta kako bismo osigurali da su smještena na mjestima gdje su najpotrebnija i da se koriste isključivo od strane legitimnih korisnika. Predlažem da se invalidska mjesta iscertana na zahtjev korisnika povežu s registarskim oznakama vozila korisnika kako bi se spriječila zloupotreba takvih mjesta ili zadržavanje istih nakon prestanka potrebe. Molim vas da ozbiljno razmotrite ove prijedloge kako bismo poboljšali situaciju s parkiranjem u našem gradu i omogućili pravedniji pristup parkirnim mjestima za sve građane.	
14.	Obrtnička komora Zagreb	Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacrt prijedloga s obrazloženjem	čl.14. st. 4. predlažemo promijeniti tekst – U javnoj garaži Tuškanac i javnoj garaži Langov trg može se odobriti sveukupno do 300 mjesečnih povlaštenih karata – mišljenja smo kako je broj od predviđenih do 200 karata uistinu premali da zadovolji postojeće potrebe. čl.15st.1. predlažemo da se proširi popis mogućih korisnika rezerviranih parkirališnih mjesta i na popis dodaju i tijela, odnosno institucije s javnim ovlastima. čl.15.st.6.-predlažemo da se rezervirano parkirališno mjesto dodjeljuje na rok do 5 godina jer smatramo kako je rok od 2 godine prekratak.	Prijedlog se ne prihvaća. 200 mjesečnih povlaštenih karata do sada se pokazalo dovoljnim brojem. Prijedlog se ne prihvaća. Člankom 17. propisano je da se RPM može dodijeliti i pravnim osobama neovisno o tome imaju li ili nemaju javne ovlasti. Primjedba s ne prihvaća. Propisane kategorije kojima se RPM može dodijeliti neposredno mogu po isteku roka od 2 godine podnijeti zahtjev za ponovnu dodjelu.

			čl.17.st. –predlažemo da se rezervirano parkirališno mjesto dodjeljuje na rok od 3 godine jer smatramo da je rok od 1 godine prekatak.	RPM dodjeljuje se u neposrednoj blizini, u krugu do 100 metara od sjedišta ili prostora u kojem se obavljaju poslovi iz djelokruga tijela odnosno diplomatskih i drugih predstavništva odnosno na najbližem dostupnom javno parkirališnom mjestu. Prijedlog se ne prihvaća. Članak 17. st. 6. propisuje da se na zahtjev korisnika rezerviranog parkirališnog mjesta rješenjem može produžiti pravo korištenja rezerviranog parkirališnog mjesta ako podnositelj zahtjeva i dalje ispunjava propisane uvjete.
	Tomislav Nakić-Alfirević, predsjednik vijeća MO Horvat-Srednjaci	Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi nacrt akta s obrazloženjem	Smatram da je šteta mijenjati propise o parkirnim zonama bez da se dotakne glavne probleme postojećeg sustava parkirnih zona. Jedan veliki problem je to što je velikom dijelu korisnika prava na povlašteno parkiranje omogućeno efektivno besplatno parkiranje daleko od svog mjesta stanovanja (jer su zone velike i jer se korisnik 1. zone smije parkirati u svim ostalim, npr.), čime se potiče, a ne obuzdava korištenje automobila u gradskom prometu, sa svim pripadnim štetnim posljedicama. To se u pravilu rješava manjim zonama, 0.5-1 km² i izbjegavanjem hijerhije zona (korisnik prava u 1. zoni ne smije imati povlašteno pravo parkiranja u 2. zoni itd.), za što ima dovoljno primjera među europskim gradovima. Možda najvažniji problem postojećeg sustava parkiranja je to što ne obeshrabruje niti ograničava korištenje većeg	Primjedba se ne prihvaća. Isto je predviđeno propisivanjem parkirališnih blokova koji su dio parkirališne zone unutar kojeg vrijede povlašteni uvjeti parkiranja. Popis ulica po zonama i blokovima zaključkom će donijeti gradonačelnik.

		broja automobila unutar jednog kućanstva. Time se stvaraju velike razlike među građanima (neki ne koriste niti jedno mjesto, drugi ih koriste 3, 4 ili čak više, pa onda vlada nestašica), ne obuzdava se dugogodišnji trend rasta broja automobila u odnosu na broj stanovnika (pa danas Zagreb ima više automobila po glavi stanovnika od Beča i odmiče se, umjesto primiće zadanim ciljevima modalne razdiobe prometa u važećem GUP-u) i ne utječe se na izrazito niski broj osoba po automobilu u vršnim satima (1.1 osoba po automobilu). To se odnosi i na korisnike povlaštenih uvjeta parkiranja (nije dobro da karta za povlašteno parkiranje drugog, a pogotovo trećeg automobila unutar istog kućanstva košta jednako koliko i karta za prvi automobil: trebale bi koštati više), ali je situacija još osobito lošija zbog toga što veliki dio građana živi van bilo kakvih zona s posebnim uvjetima parkiranja pa je gomilanje automobila u nekim kućanstvima ekstremno, do mjere da u MO-u Horvati-Srednjaci 5% stanovnika raspolaže s čak 30% voznog parka (podaci MUP-a), a MO je potpuno preplavljen nepropisnim parkiranjem. Taj problem se može vrlo učinkovito rješavati mjerama kakve koristi Amsterdam (zone pokrivaju gotovo cijeli grad, ograničen je broj povlaštenih mjesta po kućanstvu, tipično na najviše 1 automobil po kućanstvu i uvjeta pod kojima ih se može tražiti), Luksemburg (progresivno povećanje cijene povlaštene karte za drugi, treći itd. automobil u kućanstvu, s cijenama određenim na način da se postigne ciljano smanjenje broja kućanstava s više automobila) i sigurno brojnim drugim gradovima. Ovakve	Primjedba se ne prihvaća. Cijene povlaštenih parkirališnih karata određuje organizator parkiranja uz prethodnu suglasnost gradonačelnika.
--	--	---	--

		mjere su hitno potrebne, jer do njihovog donošenja nema kočnice gomilanju broja automobila koji onda ugrožavaju ionako krajnje lošu sigurnost prometa (npr. masovnim parkiranjem uz pješačke prijelaze), sigurnost stanovanja (npr. masovnim parkiranjem na vatrogasnim prilazima), uništavaju zelenilo, ometaju pješački, bic., javni i na kraju i automobilski promet (npr. parkiranjem na kolniku pa prolaz postane preuzak za dvosmjerni promet) itd. Velika osobna vozila (SUV i sl.) imaju svoju svrhu, ali znatno više zagađuju zrak, stvaraju buku, smanjuju preglednost, ugrožavaju sigurnost svih drugih sudionika u prometu, troše kolnike i troše više prostora za parkiranje. U Zagrebu se ona pretežno koriste kao osobni automobili, a odlukom se to ni na koji način ne obeshrabruje. Gradovi kao što je Pariz pokazuju dobar smjer za pratiti u Zagrebu: u interesu je opće sigurnosti prometa i racionalnog raspolaganja prostorom i drugim resursima obeshrabrivati korištenje takvih vozila, između ostalog i uređenjem uvjeta i cijena parkiranja. Općenito, jasno je da se konkretne cijene parkiranja ne trebaju uređivati Odlukom, ali mislim da nije dobro da tako važno pitanje ostane gotovo potpuno neodređeno, ostavljeno na razini "cijene parkirališnih karata i način njihova korištenja određuje organizator parkiranja uz suglasnost gradonačelnika". Pitanje cijena je kombinacija političkih i tehničkih elemenata, a opće političke elemente nije dobro na ovaj način ostaviti za ad hoc odluke. U Odluci bi bilo korisno navesti da cijene trebaju biti oblikovane tako da određenom brzinom utječu na smanjivanje broja kućanstava s	Primjedba se ne prihvaća. Zakonom o komunalnom gospodarstvu (NN 68/18, 110/18 i 32/20) propisano je da cijenu, način obračuna i način plaćanja komunalne usluge određuje isporučitelj komunalne usluge na način propisan ovim Zakonom i posebnim propisima. Isporučitelj komunalne usluge dužan je za cjenik komunalnih usluga i za svaku njegovu izmjenu ili dopunu pribaviti prethodnu suglasnost gradonačelnika odnosno općinskog načelnika jedinice lokalne samouprave na
--	--	--	---

		više od jednog automobila, broja velikih osobnih vozila (SUV i sl.), količinu auto-prometa u centru grada, zadati smjernice određivanja cijena na javnim parkiralištima (količina auto-prometa i broj automobila može biti vrlo različit ovisno o tome jesu li cijene i ostali uvjeti parkiranja oblikovane tako da ciljaju maksimizirati stupanj iskorištenosti garaža ili su definirani tako da se oblikuje potražnja za automobilskim prijevozom itd.). Moguće je i da postoji drugo, prikladnije mjesto za postavljanje ovih načela, ali se čini teško potpuno odvojiti od pitanja u ovoj Odluci. Konačno, kroz dokument se u velikoj mjeri provlači poistovjećivanje parkirna zona" s "naplatom". Naplata je naravno moguća i negdje korisna, ali smatram da zone jesu i/ili mogu biti: • prvenstveno područja posebnog uređenja uvjeta parkiranja • glavna značajka posebnih uvjeta parkiranja bi trebala biti povlašteni uvjeti parkiranja za stanare, a naplata je samo način kako se stanarima osigurava povlašteno parkiranje Smatram da je ova razlika u nastupu i načini komunikacije bitna jer stavljanje naplate (sporedno pitanje) na prvo mjesto stvara pogrešnu sliku u ciljevima uređenja parkirnih zona, što pak stvara nepotreban i neopravdan otpor širenju zona.	području na kojem se isporučuje komunalna usluga.
--	--	--	--

		Primjedbe i prijedlozi na pojedine članke nacрта prijedloga s obrazloženjem	Čl. 3., definicija izvanuličnih mjesta: Ako su "ulična" na "kolniku i nogostupu" onda i "izvanulična" moraju biti "izvan kolnika i nogostupa", a ne samo "izvan kolnika". Čl. 5., iznimka za osobe koje imaju prebivalište ili boravište, odnosno sjedište ili koriste poslovni prostor u promatranim područjima: S obzirom da se pristup do svake zgrade ne jamči ni za javni prijevoz ni za biciklistički, a mjestimice čak niti za pješački, nije opravdano raditi iznimku ni za parkiranje stanara koji imaju prebivalište, boravište ili sjedište u nekom području: pristup automobilom ne mora biti zajamčeno pravo, kao što uostalom već nije na brojnim mikrolokacijama u Hrvatskoj (Dioklecijanova palača u Splitu, manji otoci kao npr. Silba itd.). Trebamo se kao društvo prestati ponašati prema automobilu kao svojevrsnom neotuđivom pravu jer on to niti jest, niti treba postati, a ovakve ga povlastice neopravdano i nepravedno približavaju tom statusu. Čl. 15.: Ako prema čl. 17. rezervirana parkirališna mjesta mogu dobiti i pravne ili fizičke osobe, ali uz ograničenje da takva mjesta ne mogu premašiti 10% ukupnih raspoloživih mjesta u okruženju, smatram da se isto ograničenje treba odnositi i na korisnike iz čl. 15. (državna tijela, sudbenu vlast, jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave i gradska upravni tijela) jer nije ni po čemu očito da će stanovnici uživati veću dobrobit od dodjele rezerviranih mjesta korisnicima iz čl.15. nego korisnicima iz	Prijedlog se prihvaća. Prijedlog se ne prihvaća. Predmetnom odredbom ne zabranjuje se promet kao u navedenim primjerima odnosno pristup motornim vozilom (Dioklecijanova palača, Silba itd.) već je riječ o zabrani odnosno vremenskom ograničenju parkiranja. Prijedlog se ne prihvaća. Korisnici iz članka 15. nisu povlašteni u broju RPM koja im se mogu dodijeliti jer 10% PM u pojedinoj ulici i trgu može biti veći od propisanog broja RPM za osobe iz članka 15. Osim toga, u odnosu na postojeće uređenje riječ je o smanjenju broja RPM sa 10 na 3 te iznimno više u opravdanim slučajevima.
--	--	--	--	--

			čl.17. pa da bi korisnici iz čl.15. bili u povlaštenom položaju. Čl. 23.: dozvoljavanje čak 15 minuta zadržavanja ispred vrtića smanjuje učinkovitost tih mjesta (teoretski, svega 20 dovezene djece na 5 parkirnih mjesta kroz sat vremena) zbog posebnih slučajeva roditelja koji trebaju više od 5 ili u krajnjem slučaju 10 minuta da dovedu ili odvedu dijete. Za te posebne slučajeve može se koristiti redovna parkirna mjesta ako su slobodna, a kraći periodi korištenja omogućuju da se ostaloj većini roditelja korištenjem manjeg broja mjesta obavlja dovoz/odvoz istog broja djece.	Prijedlog se ne prihvaća. Predviđeno vrijeme za korištenje parkirališnog mjesta za prijevoz djece kod vrtića i specijalnih škola za djecu s invaliditetom i posebnim potrebama gdje je neophodno da osoba u pratnji određeno vrijeme boravi s djetetom u samom objektu je ocijenjeno optimalnim i to je najduže vrijeme prava korištenja tih parkirališnih mjesta.
--	--	--	--	--