

Smart parking - alternativna nabava javnih garaža u okolnostima pandemije i smanjenog fiskalnog kapaciteta JLP(R)S

Damir Juričić*

Sustav javnog gradskog prometa, pa tako i njegov dio koji se odnosi na promet u mirovanju (parkiranje), živ je sustav koji se stalno mijenja pod utjecajem zahtjeva njegovih korisnika. Na te zahtjeve jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave trebale bi adekvatno odgovarati ponudom koja bi zadovoljila zahtjeve građana. Međutim, smanjeni kapacitet upravljanja javnim gradskim prijevozom od strane lokalnog javnog menadžmenta, prisustvo novih tehnologija koje se uglavnom ne primjenjuju u intenzitetu koji je danas prisutan na tržištu, ograničeni fiskalni kapaciteti lokalnih proračuna, prisustvo negativne selekcije, zahtjevi za financiranjem vlasnika komunalnih društava i drugi, doprinose neadekvatnoj ponudi u odnosu na potražnju. Dodatno ograničenje predstavljaju i propisi koji sustav javnog parkiranja svrstavaju u ključnu i strateški važnu javnu infrastrukturu kojom bi uglavnom trebali upravljati jedinice lokalne samouprave.

1. Uvod

Stanje prometa u mirovanju u većim hrvatskim gradovima već duže vrijeme ne zadovoljava potrebe za parkiranjem. Očituje se izrazit nedostatak parkirnih mjesta radi čega je znatan broj površina uličnih nogostupa i dio kolničkih površina zauzeto parkiranim automobilima. Takva situacija bitno otežava odvijanje prometa, a nogostupe čini neiskoristivim za pješake. Iako u središtima gradova mogu postojati prostorne mogućnosti za izgradnju određenog broja garažnih objekata, kapacitet prometnica (raskrižja), preko kojih bi se odvijala distribucija prometa, na gornjoj je granici protočnosti i zahtijeva skokovite promjene u poboljšanju prometne mreže. Osim u gradskim središtima i stanje u rubnim, stambenim dijelovima također postaje sve lošije, a razlog tomu je sve veći broj automobila. Nerijetko jedna obitelj danas posjeduje dva ili više automobila. Stoga problem parkiranja zahtijeva drugačiji, inovativniji i radikalniji pristup te kvalitetnija rješenja kako u pogledu organizacije isporuke parkirnih mjesta tako i u pogledu primjene

suvremenih tehnologija. Osnovni elementi koji će utjecati na promjene tendencija parkirne industrije u gradskim središtima jesu, prije svega, kretanje broja stanovnika, promjena broja radnih mjesta i radnih navika osobito u okolnostima epidemije koronavirusa, razvoj sustava javnog prijevoza, politika i ciljevi grada u razvoju gradske cestovne mreže, rješenje postojećih prometnih problema u gradskim središtima, ali i promjene u tehnologijama proizvodnje automobila (elektro-vozila, vozila na vodik).

Parkirna industrija danas pozornost usmjerava prema utjecaju epidemije koronavirusa na ponašanje i preferencije vozača u odnosu na parkiranje pa se sve češće razmatra dva osnovna pitanja: (i) bi li trebalo osloboditi otvorene prometnice od parkiranih vozila kako bi se omogućio prostor za kretanje pješaka i biciklista u uvjetima imperativa većeg fizičkog razmaka te (ii) kako iskoristiti moderne komunikacijske digitalne platforme kako bi se ponudili alternativni prijevozni koncepti usklađeni sa zahtjevima nametnuti prisustvom koronavirusa?

2. Parkirna industrija i koronakriza

Kriza uzrokovana pandemijom koronavirusa svakako ima utjecaja na parkirnu industriju. Prema nekim

* Dr.sc. Damir Juričić, Sveučilište u Rijeci, Centar za podršku pametnim i održivim gradovima
www.uniri.hr/smartcities, damir.juricic@uniri.hr

izvorima¹, rad od doma, smanjeni odlazak na posao, smanjena putovanja i restrikcija kretanja uslijed naredbe o održavanju društvenog razmaka uzrokovala je pad potražnje za parkirnim mjestima približno 90%. Pad potražnje podjednako se odnosi na parkirna mjesta vezana uz velike trgovačke centre, restorane, hotele, aerodrome i gradske javne garaže. Točnije, od dvostruko veće potražnje u odnosu na ponudu parkirnih mjesta, potražnja je pala za 70% do 95%.² S obzirom na to da postoji velik broj predviđanja da će opreznost u pogledu primijenjenih mjera zaštite od infekcije virusom potrajati duže pa sve do onih koji predviđaju trajnu promjenu ponašanja ljudi nazvanu, tzv. "novom normalnošću" takva stanja mogla bi imati utjecaja na organizaciju javnog prometa i s njom povezani utjecaj na parkirnu industriju. S druge strane postoje različite reakcije upravitelja parkirnom infrastrukturom kao rezultat poticaja da se pad potražnje nadomjesti novom ponudom u svrhu povećanja prihoda od prodaje usluga parkiranja. Neka od obilježja novog stanja koja bi mogla utjecati na politike parkiranja mogla bi biti slijedeća:

- 1) **Preferencija sigurnosti u odnosu na cijenu parkiranja.** Pridržavanje mjera većeg fizičkog razmaka moglo bi utjecati na manju sklonost korištenju javnog gradskog prometa. Budući da su kapaciteti u gradskim autobusima ili tramvajima ograničeni, fizički razmak mogao bi rezultirati manjim dopuštenim brojem putnika u vozilima. Ovakvo stanje moglo bi imati utjecaja na veću potražnju za parkirnim mjestima zbog odlaska u središte grada osobnim vozilom.
- 2) **Preferencija pješaćenja, bicikla, romobila i skutera u odnosu na osobna vozila.** Druga reakcija na nedovoljan kapacitet u javnom gradskom prijevozu mogla bi biti veća potražnja za gradskim površinama rezerviranim za bicikle, romobile i skutere. Na takvu potražnju gradska administracija mogla bi odgovoriti povećanjem prostora za pješake, bicikliste i motoriste zauzimanjem dijela postojećeg kapaciteta prometnica. Jedna od posljedica ovakve reakcije mogla bi biti veća sklonost i brža provedba mjera za uklanjanjem parkirnih mjesta na cesti i izgradnje većeg broja garaža.
- 3) **Suzdržavanje od fizičkog kontakta.** Korisnici parkirnih usluga najvjerojatnije neće biti skloni fizičkom kontaktu s uređajima na organiziranom parkiralištu. Sustavi registracije zauzimanja parkirnih mjesta na cesti i u garažama mogli bi se transformirati u sustave koji omogućuju registriranje ulaska

na parkirno mjesto i plaćanje parkirnih naknada bez kontakta i bez izdanih parkirnih potvrda u materijalnom obliku.

Temeljem navedenih obilježja novih trendova u parkirnoj industriji, bit će potrebno identificirati elemente koji utječu na upravljanje poslovnim rezultatom parkirnog biznisa na negativan način te one akcije koje bi mogle rezultirati pozitivnim poslovnim učincima. Neki od elemenata koji bi mogli negativno utjecati na poslovni rezultat su slijedeći:

- 1) **Rastući trendovi car-sharinga**³. U slučaju rasta trendova sukorištenja osobnih vozila, potrebe za javnim parkirnim mjestima bi se mogla smanjiti. Naravno, u početku to neće biti toliko izraženo s obzirom na potražnju za parkirnim mjestima u Rijeci, ali povećanjem interesa za ovom uslugom rizik smanjenja potražnje za parkirnim mjestima bi mogao rasti. Jednostavnost korištenja pomoću aplikacija i virtualna rezervacija vozila "na zahtjev" mogla bi ovu uslugu učiniti atraktivnom i značajnom zamjenom za *rent-a-car* bez potrebe stalnog parkiranja.
- 2) **Korištenje autonomnih vozila.** Ideja o primjeni autonomnih vozila sve je prisutnija u svijetu. Brojni gradovi već provode svoje prve praktične pilot projekte⁴. Ideja autonomnih vozila je neprekidna vožnja bez posebnog parkirnog mjesta, osim onog na kojem se puni gorivom. Rast trendova primjene autonomnih vozila, osobito vozila javnog gradskog prijevoza negativno bi mogla utjecati na potražnju za parkirnim mjestima.
- 3) **Izgradnja obveznih parkirnih mjesta.** Brojni su gradovi, upravo u razdoblju krize koronavirusa ukinuli obveze izgradnje primjerenog broja parkirnih mjesta povezanih s novogradnjama. Nastavak ovakvog trenda ponašanja lokalne administracije mogao bi negativno utjecati na potražnju za javnim parkirnim mjestima, osobito ukoliko su te mjere povezane s smanjenjem sklonosti uklanjanja nepropisno parkiranih vozila.

Brojni upravitelji parkirnih sustava u svijetu nastoje pronaći način kako prevladati pad potražnje za parkirnim mjestima tijekom pandemije, ali, što je još bitnije, kako odgovoriti na pretpostavljene trendove koji bi mogli dugoročno promijeniti potražnju za parkirnim mjestima, tj. kako novim oblicima ponude potaknuti korisnike usluga parkiranja za korištenjem

³ <https://lokalni.vecernji.hr/gradovi/prvi-u-hrvatskoj-uveli-car-sharing-uslugu-sukoristenja-automobila-17210>.

⁴ https://www.smartcitiesworld.net/news/news/new-partners-sign-up-to-self-driving-mobility-trials-in-norway-5238?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Daily%20Newsletter

¹ <https://thehustle.co/covid-19-business-of-parking-lots/>, <https://spothero.com/press/covid-19/>.

² <https://www.kimley-horn.com/curbing-covid19-parking-impact/>

slobodnih parkirnih mjesta. Kao najznačajniji načini mogli bi se istaknuti sljedeći:

- 1) **Uključivanje privatnih parkirnih mjesta.** U zadnje vrijeme javljaju se privatne inicijative posredovanja u distribuciji usluge parkiranja koje se temelje na upravljanju digitalnim platformama pomoću kojih se spajaju kupci usluga parkiranja i ponuditelji, vlasnici privatnih izoliranih parkirnih mjesta. Radi se o mogućnosti monetizacije privatnih parkirnih mjesta u vrijeme kada vlasnici parkirnih mjesta ta mjesta ne koriste. S jedne strane na platformu se prijavljuju vlasnici parkirnih mjesta s vremenom oslobođenog parkirnog mjesta, a s druge se prijavljuju zainteresirani korisnici s definiranim odredištem i razdobljem parkiranja. Platforma automatski pronalazi najbliže slobodno parkirno mjesto i rezervira ga. Platforma automatski prati dolazak korisnika do parkirnog mjesta i drži ga rezerviranim. Kada korisnik dođe na parkirno mjesto GPS registrira vrijeme korištenja na temelju kojega se obračunava vrijednost usluge parkiranja. Naplata se provodi automatski beskontaktno putem mobilnog telefona. Na ovaj način moguće je angažirati slobodna parkirna mjesta diljem svijeta bez angažiranja kapitala.
- 2) **Park & Ride.** Park & Ride” sustavi ili sustav poticajnog parkiranja, predstavljaju efektivan način reduiranja broja individualnih putovanja u uže gradsko područje i okolicu, kao i problem parkiranja u tim područjima. Uspostavljanje terminala koji omogućavaju korisnicima da se do tih terminala dovezu automobilom te da se dalje voze javnim prijevozom. Prvo se koristi vlastiti automobil za vožnju od mjesta stanovanja do terminala javnog prijevoza. Tamo se vozilo parkira (“Park”) i prelazi se na sredstvo javnog prijevoza (“Ride”) kojim se putuje do željenog cilja u središtu grada ili do sljedećeg oblika javnog prijevoza (obično javni gradski prijevoz, ali u zadnje vrijeme i mini-autobusi operatera parkirne građevine). Budućnost ovog pristupa najvjerojatnije je u kombinaciji s autonomnim vozilima koja ljude povezuju s najfrekventnijim točkama od garaže do odredišta.
- 3) **Primjena tehnologija u obračunu vremena, registraciji i plaćanju.** U cilju pojednostavlivanja manipulacije prilikom ulaska, obračuna razdoblja, izlaska i plaćanja, operateri će, najvjerojatnije, koristiti nove tehnologije kako bi se omogućilo neprekidno kretanje od ulaska do parkirnog mjesta te od izlaska do plaćanja usluge parkiranja. U tu svrhu će se koristiti moderne digitalne optičke tehnologije poput AVI (*Automatic Vehicle Identification*) tehnologije, optičko očitavanje registarskih tablica i slično. Također, razmatra se i mogućnost korištenja kre-

ditnih i debitnih kartica ili pametnih telefona kao sredstvo prijave ulaska, obračuna razdoblja korištenja usluge parkiranja te plaćanja.

- 4) **Primjena AR u rezervaciji parkirnih mjesta.** AR (*Augmented Reality*) tehnologija može se koristiti u svrhu virtualnog dočeka korisnika koji je rezervirao parkirno mjesto. Tehnologija ga prepoznaje na ulasku u garažu i virtualno ga prati do rezerviranog parkirnog mjesta.
- 5) **Komplementarne usluge.** Parkirališta na otvorenom i parkirne garaže najvjerojatnije će, u svrhu privlačenja interesa kupaca koji koriste električna vozila, dodatno instalirati u panele za proizvodnju električne energije kako bi vlastito proizvedenu električnu energiju ponudili korisnicima da besplatno dopune svoja električna vozila uz plaćanje usluge parkiranja.
- 6) **Gradski carpooling.** Važno pitanje na koje će trebati odgovoriti upravitelji parkirnih garaža u nadolazećem razdoblju je ono koje se odnosi na priuštivost plaćanja ekonomskih parkirnih naknada u garažama i poticanja sklonosti parkiranja u garažama. Radi se o mogućem rješenju koje se temelji na gradskom carpoolingu⁵ u okviru kojega vozači iz rubnih dijelova grada dolaze u centar osobnim automobilom, a uz naknadu im se pridružuju putnici na putu s istim ili bližim odredištem. Prihod od naknada preuzetih suputnika mogu doprinijeti kompenzaciji dijela cijene naknade za parkiranje.

3. Razlozi za uključivanje privatnog poduzetništva u isporuku javnih investicija

Svjetska praksa ukazuje na različita rješenja, tj. modele udruživanja poslovnih subjekata u isporuci javnih investicijskih projekata. Postoje brojni modeli u okviru kojih se udružuju isključivo subjekti javnog prava. Radi se, najčešće, o modelima u okviru kojih se jedinice lokalne, regionalne ili centralne vlasti udružuju s javnim poduzećima (trgovačkim društvima) u isporuci javnih građevina posredstvom kojih se isporučuju konkretne javne usluge. Obično, tijelo javne vlasti nalaže⁶ javnom trgovačkom društvu da izgradi javnu građevinu te da u fazi uporabe isporučuje javne usluge i održava građevinu. Nasuprot ovome, postoji i svjetska praksa u okviru koje se tijela javnog prava udružuju s tijelima privatnog prava. Razlozi su različiti: od društveno-političkih do

⁵ Postojeći sustavi carpoolinga pretežito se odnose na zajedničko putovanje na udaljena međugradska i međudržavna odredišta (<https://www.telegram.hr/biznis-tech/pitali-smo-vlasnike-carpool-servisa-zasto-hrvati-oboavaju-dijeliti-prijevoz/>).

⁶ Daje određeno pravo (koncesiju, pravo građenja, prodaja ili prijenos vlasništva nad zemljištem i slično).

ekonomsko-financijskih. Iako je udruživanje subjekata iz javnog i privatnog sektora poznato u zadnjih nekoliko stotina godina, moderne strukture ovakvih partnerstva ustanovljene su krajem zadnje dekade prošlog stoljeća. Kao razlozi koji opravdavaju udruživanje javnog i privatnog sektora u isporuci javnih (investicijskih) projekata mogu se istaknuti:

1. **Bolje upravljanje rizicima u fazi građenja.** Brojne znanstvene i stručne studije ukazuju da je privatni sektor efikasniji u upravljanju rizicima prekoračenja budžeta izgradnje i roka izgradnje od subjekata u javnom sektoru. Na temelju svih u svijetu raspoloživih analiza o prekoračenjima budžeta izgradnje u području isporuke javnih projekata, Infrastructure Ontario u okviru metoda pripreme javnih infrastrukturnih projekata kao temeljne pretpostavke uzima očekivano prekoračenje troškova izgradnje kod tradicionalno nabavljenih javnih projekata značajnije više od očekivanog prekoračenja troškova izgradnje uz sudjelovanje poduzetništva.
2. **Bolje upravljanje rizicima u fazi uporabe.** Informacije o materijalima koji se ugrađuju u fazi izgradnje utječu na troškove u dugom razdoblju uporabe. Zbog ove korelacije mnoga istraživanja ukazuju na značaj povezivanja izgradnje (ulaganja) s održavanjem u svrhu postizanja veće vrijednosti za novac, odnosno, manjih ukupnih životnih troškova. Odvajanje funkcija izgradnje i održavanja rezultirat će, uslijed asimetrije informacija subjekata koji preuzimaju pojedine funkcije te racionalnog ponašanja svakog subjekta, povećanjem ukupnih životnih troškova projekta. Integrirano uključivanje privatnog poduzetništva u procese izgradnje, održavanja i upravljanja isporukom javnih usluga može utjecati na postizanje manjih javnih rashoda i bolje vrijednosti za novac.
3. **Primjena inovativnih rješenja.** Privatno poduzetništvo opstaje ukoliko inovira i tim inovacijama uspijeva održati ili povećati konkurentnost svojih proizvoda, roba ili usluga. Uključivanje privatnog poduzetništva u procese proizvodnje i isporuke javnih usluga može rezultirati boljom kvalitetom javnih usluga, kontinuitetu isporuke te boljim omjerom njene cijene i kvalitete.
4. **Manji javni rashodi.** Veća efikasnost u upravljanju procesom proizvodnje i isporuke javnih usluga može rezultirati manjim javnim rashodima. Pod manjim javnim rashodima razumiju se neto plaćanja iz proračuna javnog naručitelja nadležnog za konkretnu javnu uslugu.
5. **Manje opterećenje na javni dug.** Specifična pravila Eurostata za evidenciju javnog duga na statističkim državnim računima dozvoljavaju da se pojedini modeli organizacije i financiranja javnih projekata

organizirani u suradnji s privatnim poduzetništvom ne evidentiraju kao javni dug države nego kao privatni dug pravne osobe osnovane od strane privatnog poduzetnika.

6. **Međugeneracijska održivost odnosa cijene i kvalitete javnih usluga.** Dugoročni učinci tradicionalnih modela organizacije isporuke javnih projekata, kada se u obzir uzme odnos između cijene i kvalitete javnih usluga, odražavaju se različito na postojeće i buduće generacije korisnika konkretnih javnih usluga. U tom smislu, kada se radi o tradicionalnom modelu organizacije, postojeće generacije korisnika uživaju bolji odnos između cijene i kvalitete dok je budućim generacijama korisnika taj odnos narušen ili značajno narušen. Najčešći uzroci tome su suzdržavanje od definiranja jasnih standarda javne usluge koji se mjere u ukupnom životnom vijeku projekta (uključivo i mjerenje zadovoljstva krajnjih korisnika) te suzdržavanje od kontinuiranog održavanja javne građevine posredstvom kojih se isporučuju javne usluge. Modeli organizacije temeljeni na suradnji s privatnim poduzetništvom temelje se na specifičnim ulogama javnih naručitelja i privatnog poduzetništva: javni naručitelji definiraju standarde javnih usluga (tzv. izlazne specifikacije) dok je uloga privatnog poduzetništva isporučivati tu uslugu prema definiranim (ugovorenim) standardima u ukupnom životnom vijeku.

4. Ponudau novih i inovativnih parkirnih sustava

Hrvatski propisi kojima se uređuje područje parkiranja tretira javne gradske garaže kao stratešku gradsku infrastrukturu. Iako propisi omogućuju sudjelovanje privatnog poduzetništva u projektiranju, izgradnji, financiranju i upravljanju javnim garažama, ta mogućnost postoji isključivo na temelju instituta prava građenja. Sudjelovanje privatnog poduzetništva u održavanju i upravljanju postojećim sustavima javnog parkinga moguće je na temelju ugovora o koncesiji. Međutim, propisi ne dopuštaju prodaju već izgrađenih javnih garaža u svrhu privatnog upravljanja te daljnjeg razvoja i tehnološkog oplemenjivanja sustava javnog parkiranja. Postojeće javne garaže izgrađene od strane jedinica lokalne samouprave ili subjekata u njenom vlasništvu mogu biti prodane isključivo drugim subjektima javnog prava. Također, propisi ne dozvoljavaju tzv. "Joint Venture", tj. zajedničko ulaganje javnih naručitelja i poduzetništva u okviru zajedničke pravne osobe. Moguće je da bi ovakva ograničenja mogla doprinesti značajnom usporavanju razvoja sustava javnog parkiranja osobito u isporuci cjelovitog modernog sustava javnog gradskog prijevoza u okviru kojega je javno parkiranje samo jedan njegov dio.

Koje su mogućnosti uključivanja zainteresiranih investitora i operatera sustava javnog parkinga iz privatnog sektora? U odgovoru na ovo pitanje valjalo bi povezati mogućnosti koje proizlaze iz (ograničenih) propisa sa osnovnim formacijama i trendovima javnog gradskog parkiranja. Radi se o sustavu javnih garaža lociranih uglavnom u gradskim središtima koje su u najvećem broju slučajeva financijski samoodržive te javnih garaža na rubnim dijelovima grada, tzv. "Park&Ride" sustavima koji najčešće nisu financijski samoodrživi te im je potreban financijski doprinos od strane javnih naručitelja u obliku mjesečnih dotacija u ugovornom razdoblju ili u obliku jednokratne subvencije (granta) u trenutku završetka izgradnje.

4.1. Sudjelovanje privatnog poduzetništva u financijski samoodrživim javnim garažama

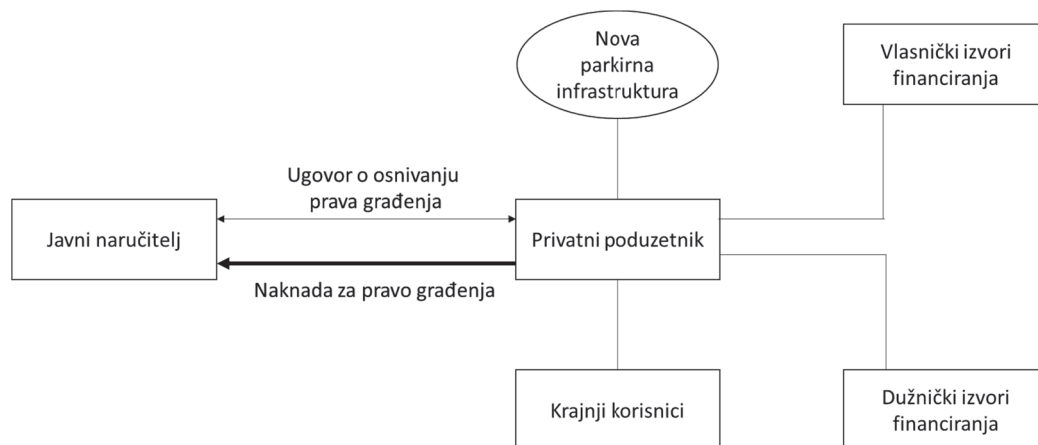
Samoodržive javne garaže su poslovni sustavi za koje postoji velika (prihvatljiva) vjerojatnost da će se iz prihoda od prodanih parkirnih mjesta u cijelosti namiriti ukupni životni troškovi (kapitalna vrijednost, operativni troškovi, porezi, troškovi dužničkog financiranja, profit, rizici i slično). Privatni poduzetnici u takvim projektima, kada se radi o projektima koji se grade na zemljištu u vlasništvu subjekata lokalnog javnog sektora, mogu sudjelovati isključivo pravom građenja. Modelom prava građenja vlasnik zemljišta daje pravo nositelju prava građenja da na njegovom zemljištu izgradi građevinu (garažu) te da ju eksploatira u razdoblju trajanja prava građenja. U ovom modelu se podrazumijeva da će nositelj prava građenja plaćati vlasniku zemljišta mjesečnu naknadu za pravo građenja. Također, ovdje se podrazumijeva da je ukupan rizik potražnje alociran na nositelja prava građenja. Organizacija subjekata u projektu koji se nabavlja po ovom modelu prikazana je na shemi 1:

Javni naručitelj (vlasnik zemljišta) će u postupku javne nabave odabrati najpovoljnijeg ponuditelja (najvjerojatnije najpovoljnije naknade za pravo građenja ili ekonomski najpovoljnije ponude koja bi, uz naknadu za pravo građenja mogla u obzir uzeti i neke druge čimbenike) s kojim će sklopiti ugovor o pravu građenja. Poduzetnik će izgraditi javnu garažu i za namirene kapitalne vrijednosti pribaviti vlasničke i dužničke izvore financiranja.

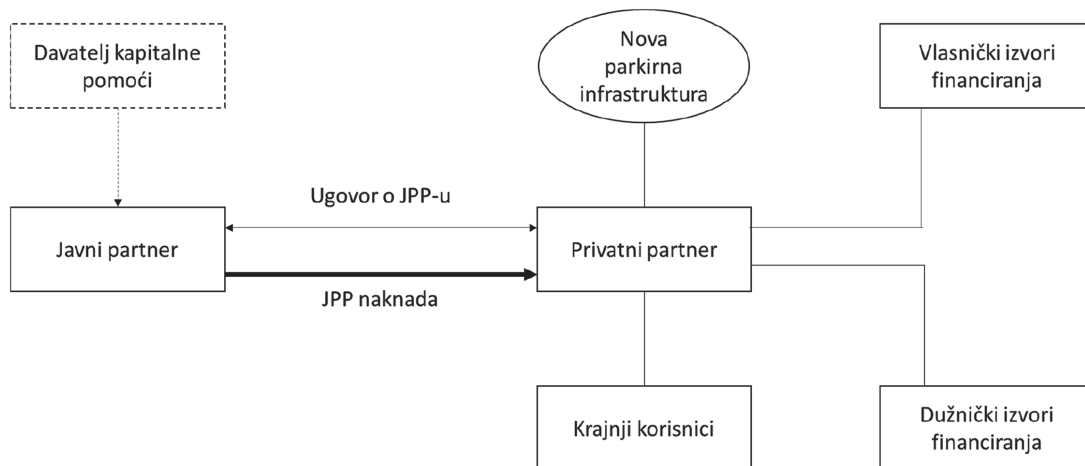
4.2. Sudjelovanje privatnog poduzetništva u financijski neodrživim javnim garažama

Javne politike usmjerene ka izmiještanju gradskog prometa osobnim vozilima izvan grada temelje se na izgradnju javnih garaža lociranih u rubnim dijelovima grada. Radi se o sustavima Park&Ride u okviru kojih putnici osobnim automobilom dolaze do javne garaže udaljene od najužeg centra, parkiraju te za prijevoz do centra grada koriste javni gradski prijevoz. Ovakve garaže su, u stvari, sustavi prometa najuže povezani s javnim gradskim prijevozom. Da bi se kod putnika potakla sklonost korištenju ovakvog sustava prijevoza cijena parkiranja i javnog prijevoza, kao i smanjenog komoditeta mora biti veća od cijene parkiranja u centru grada uz veći komoditet. Smanjene cijene usluge parkiranja negativno utječu na prihode od krajnjih korisnika iz kojih se namiruju ukupni životni troškovi. Zbog ovakvog stanja dio prihoda najčešće dolazi iz proračuna lokalnog naručitelja u obliku mjesečnih dodatnih prihoda ili iz proračuna centralne države u obliku jednokratne kapitalne pomoći kojom se doprinosi konačnoj financijskoj stabilnosti i održivosti. Kod ovakvih poslovnih situacija moguće je primijeniti model javno-privatnog partnerstva čija je shema udruživanja i financiranja prikazana na shemi 2:

Shema 1: Organizacija subjekata po modelu prava građenja



Shema 2: Organizacija subjekata u projektu "Park&Ride" javne garaže kod primjene modela javno-privatnog partnerstva



Izvor: Autor.

Nabava javnih garaža po modelu javno-privatnog partnerstva provodi se po proceduri određenoj propisima iz područja javno-privatnog partnerstva. Sama provedba projekta obilježena je osnivanjem društva posebne namjene koji s javnim naručiteljem (javnim partnerom) sklapa ugovor o javno-privatnom partnerstvu i postaje privatni partner.

5. Zaključak

Nedostatna ponuda parkirnih mjesta u većim hrvatskim gradovima, uzrokovana je ponajviše financijskom podkapacitiranošću lokalnih javnih naručitelja. Ona bi se mogla prevladati uključivanjem privatnog

poduzetništva koji bi mogao nedostatak ponude u odnosu na potražnju nadomjestiti izgradnjom novih javnih garaža u gradskim središtima ili na prilaznim gradskim zonama ovisno o javnim politikama kojima se uređuje javni gradski promet. Sudjelovanje privatnog poduzetništva, zbog restriktivnih propisa, ograničeno je na institut prava građenja. Ovisno o volumenu prihoda od prodanih usluga parkiranja moguće je primijeniti i model javno-privatnog partnerstva, također temeljenog na pravu građenja, koji bi omogućio kompenzacije nedostajućih prihoda ili u obliku mjesečnih uplata u ugovornom razdoblju, ili u obliku jednokratne kapitalne pomoći.