

GENEZA PROBLEMA PARKIRANJA U NOVOM SADU

Zoran Papić, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad, z.papic@uns.ac.rs

Milja Simeunović, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad, mlekovic@uns.ac.rs

Nenad Saulić, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad, n.saulic@uns.ac.rs

Rezime: Tokom proteklog vremena politika parkiranja na području Novog Sada nije sprovedena kontinualno, tako da su u pojedinim periodima mnoge mere u ovoj oblasti uvedene bez prethodnih istraživanja, a efekti njihove implementacije nikada nisu ispitani. U okviru ovog rada, prikazana je hronologija istraživanja i mera koje su sprovedene u sistemu parkiranja u Novom Sadu u periodu od 1967. god. do danas. Na osnovu prikazanih podataka iz dosadašnjih studija, moguće je pratiti trendove i zahteve koji su se javljali u sistemu parkiranja u odnosu na broj registrovanih vozila i potrebe korisnika. Posebno je interesantno izvršiti analizu dva karakteristična perioda. Prvi period obuhvata razdoblje od 1967. do 2005. godine., tokom kojeg nisu vršena nikakva istraživanja u ovoj oblasti, a broj novoizgrađenih parking mesta nije pratio razvoj i izgradnju grada. U drugom periodu, koji je usledio nakon toga, sprovedeno je nekoliko studijskih istraživanja, na osnovu kojih je dat predlog mera u oblasti parkiranja, od kojih je većina implementirana

Ključne reči: politika parkiranja, Novi Sad, studijska istraživanja

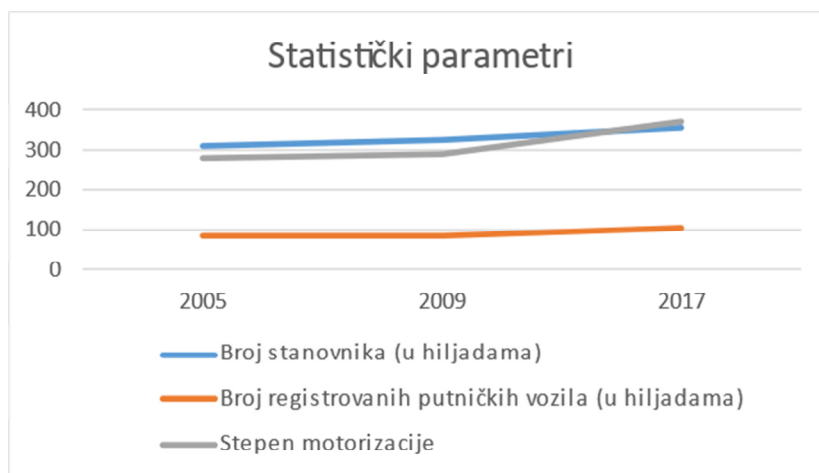
1. UVOD

U vreme nastajanja i izgradnje prvobitne ulične mreže Novog Sada, stepen motorizacije je bio neuporedivo manji, a kretanje automobilom zanemarljivo malo u odnosu na danas. Kao posledica toga, do danas su pojedine saobraćajnice, posebno u centralnoj zoni grada, ostale sa neizmenjenim uličnim profilima, koji ne mogu na adekvatan način da se reorganizuju da bi odgovorili na postojeće transportne zahteve i potrebe stanovništva. Jedan od takvih zahteva jeste i potreba za parkiranjem.

U vreme kada je stepen motorizacije bio nizak i nisu postojali izraženi zahtevi za parkiranjem, nije postojala ni vizija o planskom razvoju sistema parkiranja. Nisu postojali podaci o raspoloživim parking mestima i tadašnjim zahtevima za parkiranjem. Parking površine razvijane su stihijski, uz objekte od važnijeg društvenog značaja, u okviru stambenih kompleksa i sl. Stepem motorizacije pratilo je i povećanje broja stanovnika (slika 1), tako da su se vremenom javljali sve veći problemi u oblasti parkiranja.

Prva istraživanja koja se odnose na sistem parkiranja u Novom Sadu, sprovedena su 1967. god. u sklopu istraživanja koja su vršena za potrebe izrade Saobraćajne studije Novog Sada I deo, iz 1969. god. Nakon toga, tokom perioda od skoro četiri decenije, nisu vršena nikakva istraživanja postojećeg sistema parkiranja. Sve mere koje se odnose na parkiranje, uvedene su bez prethodnog istraživanja, a efekti njihove implementacije nisu nikada ispitivani. U međuvremenu, grad se proširio, porastao je broj stanovnika, kao i stepen motorizacije, a objekti individualne gradnje ustupili su mesto poslovnim objektima i objektima kolektivnog stanovanja, što je najviše bilo zastupljeno upravo u centralnim delovima grada. Ovakav razvoj grada, kako je to bilo i očekivano, vrlo brzo je uslovio nove

probleme, koji su se iz najuže centralne gradske zone postepeno preivali na obode centra grada, a zatim i na stambene četvrti u širem centru grada. Prva istraživanja nakon 1967. god. izvršena su znatno kasnije, 2005. god., i može se reći da je to bio početak uvođenja komunalnog reda u oblast parkiranja na području Novog Sada i nove prakse koja podrazumeva kontinualno praćenje stanja u ovoj oblasti.



Slika 1: Broj stanovnika, broj registrovanih PA i stepen motorizacije za istraživani period [izvor [1]]

U okviru ovog rada biće analizirano stanje u sistemu parkiranja na području Novog Sada, u periodu od 1969. god. do danas, pri čemu će akcenat biti stavljen na centralnu gradsku zonu.

2. PREGLED IZVRŠENIH ISTRAŽIVANJA U SISTEMU PARKIRANJA U NOVOM SADU

Prvo istraživanje u Novom Sadu, u oblasti parkiranja, izvršeno je 12.10.1967. god. u periodu od 05:00 do 22:00 h, za potrebe izrade Saobraćajne studije I deo. Istraživanjem su obuhvaćena parking mesta u centralnoj gradskoj zoni, pri čemu su utvrđene pojedine karakteristike parkiranja, kao što su obrt, zauzetost, vreme trajanja parkiranja i sl., za svako pojedinačno parkiranje u okviru posmatrane zone. U okviru studije, na osnovu dobijenih podataka, izvršena je i prognoza potrebnog broja parking mesta u centralnoj gradskoj zoni, za 2000. godinu.

U okviru studije koja je izrađena 1980. god., od strane Zavoda za građevinarstvo i saobraćaj, URBIS-OOOUR (Saobraćajna studija Novog Sada) nisu vršena nikakva istraživanja u sistemu parkiranja, već su samo predloženi odgovarajući normativi kojima se određuje potreban broj parking mesta po jedinici površine gradskog centra. Imajući u vidu usvojene normative, prognozirano je da će 2000. god. u okviru prostora sa centralnim gradskim funkcijama biti neophodno ukupno 17500 parking mesta.

U maju, 2005. godine, istraživanjem su utvrđene osnovne determinante parkiranja, na osnovu kojih je, nakon višedecenijskog perioda bilo moguće sagledati postojeće stanje u sistemu parkiranja. Kao rezultat sprovedenog istraživanja i dobijenih rezultata, od 15.06.2005. god., u Novom Sadu su parkirališta sistematizovana prema vrsti naplate, izvršeno je njihovo razvrstavanje u zone, uvedeni su savremeni oblici naplate i promovisan je novi način kontrole i sankcionisanja prekršaja, putem doplatne karte.

Nekoliko meseci nakon uspostavljanja zonskog režima parkiranja i uvođenja parkirališta u sistem naplate, 26. i 27. oktobra 2005. godine, ponovo je izvršeno istraživanje, radi analize efekata koji su postignuti nakon prethodno sprovedenih mera. Identifikovani su postojeći problemi koji su se uglavnom odnosili na nedostatak kapaciteta za parkiranje u centralnoj gradskoj zoni i probleme parkiranja stanara u zonama koje su u neposrednoj blizini parkirališta pod naplatom. Takođe su dati i predlozi za rešenje ovih problema.

Naredno istraživanje, sprovedeno je 2009. godine, u okviru studije NOSTRAM. U okviru Studije dat je osvrt na efekte prethodno uvedenih mera i predložene su određene mere koje bi unapredile postojeći sistem parkiranja. Pri tome je pored strukture mera, predložena i dinamika njihovog sprovođenja, budući da su za realizaciju pojedinih mera (izgradnja parking garaža), neophodna značajna finansijska sredstva, kao i određeni vremenski period.

Tokom 2016. god. JP „Urbanizam“ je izvršio istraživanje u cilju prikupljanja podataka o raspoloživim i nedostajućim kapacitetima za parkiranje, koje je obuhvatilo i stanarske zone u širem delu grada, a koje nisu bile predmet prethodnih istraživanja. Na osnovu ovog istraživanja, definisane su potrebe za parkiranjem u centralnoj gradskoj zoni, kao i u okviru stambenih blokova izvan centralne zone.

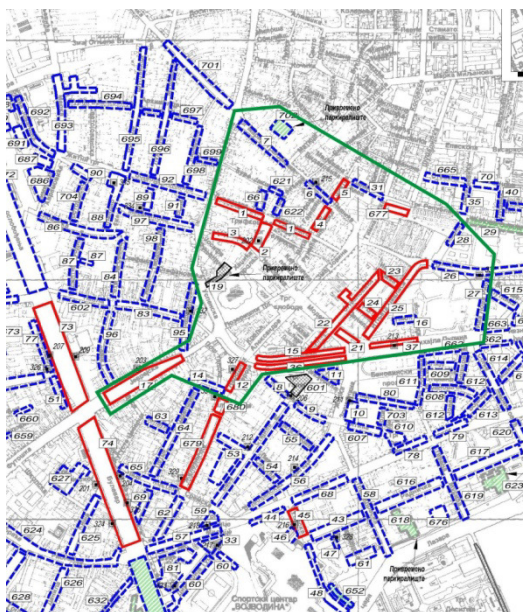
Poslednje istraživanje karakteristika parkiranja na području Novog Sada, sprovedeno je za potrebe izrade SMART PLAN-a (2018.), tokom 2017. god. Analizom celokupnog sistema, utvrđeno je šta je implementirano i sprovedeno od mera, predloženih u okviru NOSTRAM-a, a takođe je s obzirom na rezultate istraživanja dat plan aktivnosti, koji obuhvata kratkoročne, srednjoročne i dugoročne inicijative, do 2021. god., 2027. god. i nakon 2027. god., respektivno.

3. KARAKTERISTIKE PARKIRANJA U CENTRALNOJ GRADSKOJ ZONI NOVOG SADA

Centralna gradska zona ne može se striktno izdvojiti, ali se podrazumeva da je područje ove zone uslovljeno značajnijim javnim sadržajima, koji su smešteni na ovom prostoru. Pored toga na izdvajanje centralne zone iskorišćen je podatak o prihvatljivoj distanci pešačenja za grad veličine Novog Sada. Na slici 1, zelenom linijom, oivičena je centralna gradska zona, koja je predmet analize.

Na području centralne zone, dominantna su ulična parkirališta, koja su uvedena u zonski režim, koji podrazumeva postojanje crvene, plave i bele zone. U okviru crvene zone, cena parkiranja je najveća i trenutno iznosi 53 din/sat, a parkiranje vozila je vremenski ograničeno na maksimalno 2 sata. U plavoj zoni ne postoji vremensko ograničenje parkiranja, kao ni u beloj zoni, s tim da u beloj zoni postoji mogućnost kupovine celodnevne karte. Cene parkiranja su 44 dinara u plavoj i 30 dinara u beloj zoni. Naplata parkiranja vrši se radnim danima, u periodu od 07:00 do 21:00 h i subotom od 07:00 do 14:00 h. Nedeljom i državnim praznicima, parkiranje se ne naplaćuje.

Centralna gradska zona oduvek je bila najatraktivnija, pa su tako i prva istraživanja karakteristika parkiranja izvršena u okviru ovog dela grada.



Slika 2: Prikaz centralne gradske zone po zonama [izvor: SMART PLAN – druga faza [2]]

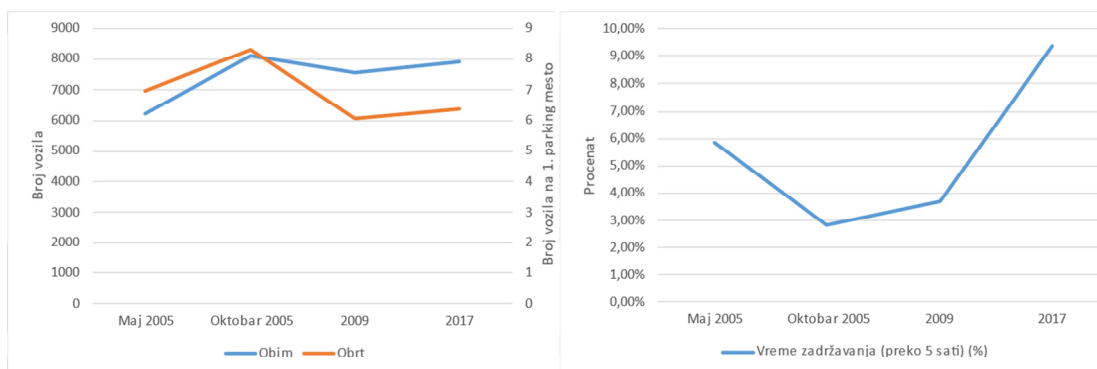
Prema Saobraćajnoj studiji iz 1971. god. [3], u centralnoj gradskoj zoni bilo je ukupno 768 parking mesta, pri čemu se maksimalna zauzetost parkirališta u danu istraživanja javila samo na parking prostoru kod Gradske kuće. Ono što je najkarakterističnije za ovaj period je vreme zadržavanja na parkiralištu, budući da je kod trećine registrovanih vozila (33,28 %) evidentirano dugotrajno zadržavanje, odnosno zadržavanja od 8 i preko 8 časova. Međutim, budući da je protekao duži vremenski period između 1967. god. i 2005. god. od skoro četiri decenije, u kome su se desile značajne promene u pogledu broja stanovnika, stepena motorizacije, izgradnje i prenamene površina u centralnoj gradskoj zoni i sl., mnogo je merodavnije vršiti uporednu analizu karakteristika parkiranja u periodu nakon 2005. godine.

Dugotrajna parkiranja (preko 5 časova), u maju 2005. godina su učestvovala sa 5,85 %, pri čemu je iste godine, nakon uvođenja zonskog režima parkiranja, njihov udeo smanjen na 2,82% (slika 4), što je bio jedan od efekata uvođenja naplate parkiranja, kao i vremenskog ograničenja parkiranja u crvenoj zoni [4]. Ostali značajniji efekti koji su primećeni nakon uvođenja zonskog režima parkiranja su povećanje obrta i obima vozila u odnosu na prethodni period (slika 3), kao i smanjenje broja neregularnih parkiranja.

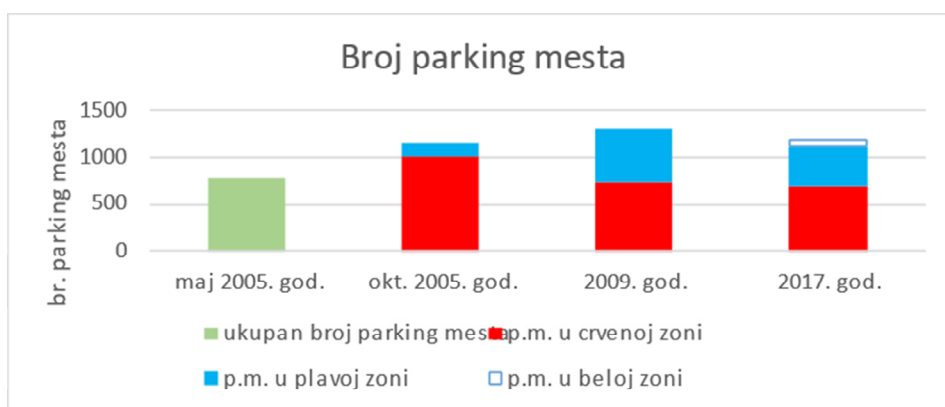
Podaci istraživanja iz 2017. god. [5] ukazuju na činjenicu da se broj dugotrajnih parkiranja značajno povećao (9,35%), što je prikazano na slici 4. Do povećanja dugotrajnih parkiranja najviše je došlo zbog mogućnosti rezervacije parking mesta i kupovine pretplatnih karata (stanari, preduzeća, i dr.). Pored toga, u okviru centralne gradske zone, u periodu između 2009. god. i 2017. god. uvedena su nova parkirališta, koja su uvrštena u belu zonu, u kojoj je moguća kupovina celodnevne karte.

Broj uređenih parking mesta nije se značajnije menjao sve do uvođenja zonskog režima parkiranja 2005. god., kada su sve raspoložive lokacije obeležene i uvedene u sistem parkiranja [6]. Trend rasta parking mesta nastavio se i u narednom periodu, nakon 2005. god., s tim da je prilikom poslednjeg istraživanja primećeno da je postojeći broj

parking mesta u centralnoj gradskoj zoni manji u odnosu na 2009. godinu. To se može objasniti preraspodelom i izgradnjom postojećih gradskih površina, koje su zahtevale ukidanje pojedinih parkirališta.



Slika 3, 4: Usporedni prikaz karakteristika parkiranja po godinama istraživanja



Slika 5: Broj parking mesta u centralnoj gradskoj zoni po godinama istraživanja

4. ZAKLJUČAK

Najizraženiji nesklad između zahteva za parkiranjem i kapaciteta, iskazuje se u centralnoj gradskoj zoni, u kojoj se nalazi najveći broj sadržaja atrakcije, a u kojoj su prostorne mogućnosti za izgradnju novih parkirališnih kapaciteta najminimalnije. Usporednom analizom podataka dosadašnjih istraživanja u sistemu parkiranja u centralnoj gradskoj zoni Novog Sada, utvrđeno je da je prisutan konstantan trend rasta zahteva za parkiranjem u ovom području. Zbog toga je u okviru ovog rada, izdvojena upravo centralna gradska zona i izvršeno je poređenje osnovnih karakteristika parkiranja i mera koje su sprovedene u sistemu parkiranja.

Kao što se moglo videti, uvođenje zonskog režima parkiranja je doprinelo povećanju broja izmena, putem ravnomernije raspodele korisnika na raspoložive parkirališne kapacitete. Međutim svaka stagnacija u proveru i korekciji efekata uvedenih mera, manje ili više dovodi do pogoršanja određenih karakteristika parkiranja. Mnoge predložene mere nisu nikada ni implementirane, što se posebno odnosi na dugotrajne mere i izgradnju parking garaža u okviru centralne gradske zone Novog Sada.

ZAHVALNICA

Rezultati prikazani u ovom radu su deo istraživanja projekta "Razvoj inovativnih rešenja u funkciji unapređenja saobraćaja i transporta", osnovanog od strane Departmana za saobraćaj, Fakulteta tehničkih nauka u Novom Sadu, Univerziteta u Novom Sadu, Republika Srbija.

LITERATURA

- [1] Republički zavod za statistiku (internet adresa: <https://www.stat.gov.rs>)
- [2] Smart plan – druga faza, maj 2019. godine
- [3] Saobraćajna studija Novi Sad II deo, februar 1971. godine
- [4] Saobraćajna studija Grada Novog Sada (NOSTRAM), 2009. godine
- [5] Smart plan – prikupljanje podataka, prva faza, februar 2018. godine
- [6] Studija parkiranja u centralnoj zoni Novog Sada, oktobar, 2005. godine

SUMMARY

THE GENESIS OF PARKING PROBLEM IN NOVI SAD

Abstract: The parking policy in the area of Novi Sad was not implemented continuously, during the past time. Many measures in this area were introduced without prior researches and the effects of their implementation were never examined in the certain periods. The chronology of researches and measures implemented in the parking system in Novi Sad in the period from 1967 till today is presented within this work. On the basis of the presented data from previous studies, it is possible to monitor the trends and requirements that appeared in the parking system in relation to the number of registered vehicles and the needs of users. It is particularly interesting to analyze two characteristic periods. The first period includes the period from 1967 to 2005, during which no research was carried out in this area and the number of new parking spaces did not follow the development and construction of the city. In the second period, which followed after that, several studies were conducted. Based on the data obtained a proposal for measures in the parking system was given, most of which were implemented.

Key words: parking policy, Novi Sad, study research