

Upravljanje parkiranjem u turističkim mestima

Vladimir Čuljković, Saobraćajni fakultet, Beograd, v.culjkovic@sf.bg.ac.rs

Rezime: Neravnoteža između ponude i zahteva za parkiranje predstavlja jedan od najvažnijih problema urbanih sredina. Ovaj problem ima negativan uticaj ne samo na saobraćaj (dugo traganje za slobodnim parking mestom, nepropisno parkiranje, zagušenje, smanjena bezbednost itd.) već i na zagađenje vazduha, povećan nivo buke, gubljenje vremena, povećanje troškova, odnosno, na kvalitet života građana. Posebne specifičnosti ovaj problem ima u turističkim mestima u kojima se u određenim, ograničenim vremenskim periodima (sezonski ili kao posledica nekih događaja – festivali, koncerti i sl.) pojavljuje veliki broj posetilaca, odnosno, u kojima obim saobraćaja (i parkiranja) značajno varira tokom godine. Iako turizam predstavlja značajan izvor prihoda i povećava stopu zaposlenosti, on može biti i uzrok problema za lokalno stanovništvo u pogledu smanjene mobilnosti i zagađenja životne sredine. Upravljanje parkiranjem u turističkim mestima predstavlja svojevrsan izazov što je posledica različitih pogleda koje na ovaj problem imaju posetioci (turisti), pružaoci turističkih usluga i lokalno stanovništvo. Svaka od ovih kategorija pokušava da utiče na donosiocima političkih odluka pri čemu su njihovi zahtevi ponekad u suprotnosti sa kriterijumima na osnovu kojih se uređuje ova oblast. Da bi se donele adekvatne odluke, treba razumeti uzroke i obrasce ponašanja svih učesnika u ovom procesu, odnosno, istražiti vezu između primenjenih režima parkiranja i reakcija korisnika parking prostora na njih uzimajući u obzir i raspoložive alternativne načine prevoza. U ovom radu analizirano je stanje parkiranja u dva turistička mesta u Crnoj Gori i, u skladu sa njihovim osobenostima, predloženi su mogući pravci i mere za njegovo unapređenje.

Ključne reči: režimi parkiranja, alternativni načini prevoza, mere unapređenja

1 UVOD

Rast broja automobila, a time i broja zahteva za parkiranje, doprineo je da pronalženje slobodnog parking mesta bude čest problem u većini urbanih sredina. Osim brzog rasta broja automobila, na nedostatak mesta bitno utiče činjenica da je većina starih, istorijskih gradova nastala mnogo pre nastanka automobila pa su ulice uske bez mogućnosti za realizaciju parking mesta. Takođe, u mnogim gradskim centrima prioritet je dat pešačkim kretanjima kroz stvaranje pešačkih zona čime se obogaćuje iskustvo posetilaca i njihova bezbednost, a istovremeno se čuva istorijsko nasleđe. Povećanje obima saobraćaja i nedostatak parking mesta dovode do stvaranja zagušenja koja negativno utiču na saobraćaj ali i na pad kvaliteta života koji se ogleda u zagađenju životne sredine (izduvni gasovi, buka i sl.) i povećanju troškova (potrošnja goriva, vremenski gubici itd.). Problem je dodatno izražen u popularnim područjima i turističkim atrakcijama, a posebno postaje ozbiljan u vršnim periodima, odnosno, u vreme godišnjih odmora, praznika ili različitih manifestacija (festivali, karnevali i sl.).

U želji da se izbore sa navedenim problemima ili da ublaže njihove efekte, gradske uprave primenjuju različite politike parkiranja. Prema savremenom pristupu upravljanju parkiranjem, politike parkiranja treba da uravnoteže ponudu i potražnju i da omoguće što efikasnije korišćenje raspoloživih mesta za parkiranje. Međutim, u turističkim mestima pitanja vezana za parkiranje predstavljaju poseban izazov. Nedostatak parking mesta i intenzivni turistički tokovi u delovima grada u kojima se nalaze kulturne znamenitosti, luke, stanice ili plaže imaju za posledicu da se stanovnici iseljavaju iz njih jer im je narušen svakodnevni život. Za turiste koji dolaze svojim automobilom mogućnost i dostupnost parkiranja direktno utiče na odluku o realizaciji putovanja, a takođe i na njihovo mišljenje o destinaciji što je važno za njenu buduću promociju. Ukoliko postoji utisak da nikada nema dovoljno parking mesta, oni će često izabrati drugu destinaciju. Konačno, rast potražnje za parkiranje utiče i na pružaoce turističkih usluga jer se kao odgovor nameće izgradnja parking garaža i otvorenih parkirališta koja, osim što zauzimaju velike površine, iziskuju i značajna ulaganja.

Iz navedenih razloga, donosioci odluka često prave kompromise između zahteva koje pred njih postavljaju sve zainteresovane strane i kriterijuma za uređivanje ove oblasti. Donošenje adekvatnih odluka zahteva najpre razumevanje ponašanja svih učesnika u ovom procesu čak i kada oni pripadaju istoj kategoriji. Na primer, turisti koji traže mir i odmor kroz kontakt sa prirodom, ne smatraju parking odlučujućim faktorom, dok oni koji traže blizinu grada, gastronomsku ponudu i kulturne aktivnosti smatraju da je dostupnost parkinga odlučujuća [1]. Postojanje, pristupačnost i kvalitet alternativnih načina prevoza čine gradove atraktivnijim za turiste i omogućavaju bolje upravljanje povećanjem tokova koji se dešavaju u vršnom periodu turističke sezone (leto, u slučaju primorskih destinacija). Ovo omogućava da se ublaže neprijatnosti koje su prouzrokovane rezidentnom stanovništvu kao rezultat povećane gužve i pritiska na lokalnu saobraćajnu infrastrukturu koji proizilazi iz povećanja broja posetilaca [2]. Prema [3], najrelevantniji faktori koji utiču na izbor korisnika plaže između korišćenja sopstvenog automobila i alternativnih načina prevoza su cena parkiranja, udaljenost od plaže za sve alternative u odnosu na parkiralište, cena i komfor putovanja javnim prevozom i vreme čekanja za alternativu u sistemu parkiraj i vozi se.

Cilj ovog rada je da se na osnovu podataka iz 2 turistička mesta u Crnoj Gori analizira i oceni stanje parkiranja i pokažu moguća rešenja za upravljanje parkiranjem u turističkim mestima.

2 STANJE PARKIRANJA U BARU I SUTOMORU

Za potrebe ovog rada, korišćeni su podaci prikupljeni u okviru Studije sistema javnog parkiranja u Baru (Crna Gora), koja je za potrebe Opštine Bar urađena 2023-2024. godine [4]. Povod za izradu studije parkiranja bio je jedan od zaključaka prostorno-urbanističkog plana Opštine Bar koji je rađen 2018. za 2020. godinu koji je izdvojio problem parkiranja vozila na širem gradskom području Bara (područje GUP) kao prioritetan problem za rešavanje, navodeći čak da bi njegovo nerešavanje moglo postati „ozbiljna kočnica razvoja turizma i grada uopšte”. Kroz pomenuti zaključak je naglašeno da dugo traganje za slobodnim mestom i veliki broj parkiranih vozila na površinama koje za to nisu predviđene „ometa saobraćaj i drastično umanjuje kapacitet putne i ulične mreže”, stvara utisak urbanog haosa, degradira životnu sredinu i narušava kvalitet života u gradu. Studijom su

obuhvaćena naselja Bar, Šušanj, Sutomore i Stari Bar, dok su za potrebe ovog rada izabrani samo Bar i Sutomore.

Prema popisu iz 2011. godine u Opštini Bar je živelo 42.048 stanovnika. Broj stanova iznosio je 33.371, od čega je 61,8% stambenog fonda korišćeno za stanovanje, a 35,5% je deklarirano za sezonsko korišćenje (preostali stanovi su ili korišćeni za obavljanje delatnosti ili o njima ne postoje podaci). Ove pokazatelje treba uzeti samo kao opisne, jer se odnose na celu teritoriju opštine, a ne mogu biti svedeni na nivo predmetnih naselja.

U raspoloživoj dokumentaciji o karakteristikama transportnog sistema nema podataka o vidovnoj raspodeli putovanja. Javni prevoz putnika na teritoriji opštine Bar obavlja se na tri gradske linije i 6 prigradskih linija, od kojih samo 3 linije (1 gradska i 2 prigradske) saobraćaju tokom perioda letnje sezone, odnosno van perioda trajanja školske godine, pri čemu 1 linija van perioda trajanja školske godine ima smanjen broj polazaka. Pored javnog prevoza putnika, na teritoriji opštine Bar funkcioniše i taksi prevoz. U taksi sistemu postoji ukupno 129 vozila. Za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju nadležne su Uprava policije – Saobraćajna policija i Služba za vršenje komunalnog nadzora – Komunalna policija Opštine Bar.

U Studiji je analiza postojećeg stanja parkiranja urađena na osnovu podataka prikupljenih iz raspoložive dokumentacione osnove odgovarajućih institucija uključenih u upravljanje ili eksploataciju, kao i podataka prikupljenih terenskim istraživanjima prema prethodno definisanoj i verifikovanoj metodologiji istraživanja. U posmatranom prostoru sveobuhvatno su popisana parking mesta i snimljene su minimalna (jutarnja) i maksimalna (podnevna) akumulacija parkiranja, dok su ostali relevantni parametri snimljeni na reprezentativnom uzorku uličnih i vanuličnih parking mesta metodama nezavisnih i zavisnih istraživanja. Naselja su posmatrana posebno kako bi se, pri analizi i oceni stanja i predlogu mera za upravljanje parkiranjem uvažile specifičnosti svake od prostornih celina. Kako se rad odnosi na specifične probleme parkiranja u turističkim gradovima, to su u analizi uzeti u obzir samo podaci koji su prikupljeni u letnjoj sezoni. Stoga se predložene mere i efekti odnose samo na ovaj period.

2.1 Analiza i ocena stanja parkiranja u Baru

U Baru postoji ukupno 6.792 regulisanih parking mesta namenjenih za javno korišćenje. Na najvećem delu ponude za parkiranje (94%) nije uveden režim parkiranja (nema naplate).

Rezultati su pokazali da u čitavom prostoru obuhvaćenom Studijom i na svim strukturama za parkiranje ima dovoljno parking mesta za realizaciju svih zahteva stanovnika i turista smeštenih u njemu (kategorije koja „mora” da se parkira u zoni). U okviru ovog prostora izdvojila se zona u kojoj problem postoji. Radi se o užoj centralnoj zoni, koja je atraktivna jer se u njoj u podne parkira 1,38 puta više vozila nego ujutru. Broj realizovanih zahteva za parkiranje pri podnevnoj akumulaciji je veći od broja regularnih parking mesta (koeficijent iskorišćenja parking mesta iznosi 1,16), pa oko 2/3 korisnika po dolasku u zonu mora da traži slobodno parking mesto (dodatno se voze oko 3,4 minuta). Prosečno rastojanje pešačenja od mesta za parkiranje do konačnog cilja je 130 metara (dvostruko duže od uobičajenog za gadove veličine Bara). Iako se može reći da problem parkiranja u ovoj zoni trenutno nije veliki, za očekivati je da bi aktuelna izgradnja velikog broja objekata za stanovanje i smeštaj intenzivirala taj problem, što bi trebalo

blagovremeno preduprediti. Imajući u vidu njene karakteristike i uslove koje treba da ispuni, problem u ovoj zoni se može rešiti uvođenjem odgovarajućeg režima parkiranja (buduća Zona režima).

U ostatku prostora problem parkiranja ne postoji, a postojeća infrastruktura može da primi i dodatne zahteve (oko 22% slobodnih parking mesta pri podnevnom opterećenju zone).

2.2 Analiza i ocena stanja parkiranja u Sutomoru

U Sutomoru postoji ukupno 355 regulisanih parking mesta namenjenih za javno korišćenje. Najveći deo ponude za parkiranje se nalazi na unutarblokovskim površinama (53,3%), zatim na uličnim frontovima (31,1%) i na parkiralištima (15,6%). Mesta namenjena za osobe sa invaliditetom i rezervisana parking mesta ne postoje.

Na većini mesta za parkiranje (84%) nije uveden režim parkiranja, odnosno, naplata se vrši samo na parkiralištima (samo tokom sezone).

Rezultati istraživanja pokazuju da u čitavom prostoru u toku celog dana postoji izražen problem parkiranja. Broj parkiranih vozila je preko tri puta veći od broja parking mesta (iskorišćenje: ujutru 3,12; u podne 3,32) pri čemu je na uličnim frontovima preko 98% vozila parkirano na mestima na kojima parkirane nije dozvoljeno.

Prema nameni površina i posledično atraktivnosti zona, i dalje prema prioritetnosti za rešavanje problema parkiranja izdvojila se zona „Uz more“. Iako je stanje parkiranja u ovoj zoni (iskorišćenje: ujutru 2,23; u podne 3,40) bolje nego u Ostatku prostora istraživanja (iskorišćenje: ujutru 4,93; u podne 4,27), zbog navedenog nedostatka parking mesta ni u njoj se ne može uvesti restriktivni režim parkiranja.

Kao primarni razlog veoma lošeg stanja parkiranja u Sutomoru izdvojili su se propusti u urbanističkom planiranju, odnosno, nepoštovanje urbanističkih normativa. Ovo se najbolje može sagledati u Ostatku prostora istraživanja koji je monofunkcionalne namene (stanovanje/smeštaj), a u kojem je broj vozila stanovnika i smeštenih turista preko 4 puta veći od broja parking mesta. Ovako izražen nedostatak parking mesta za kategorije korisnika koji tu moraju da se parkiraju ukazuje na to da se problem parkiranja u Sutomoru ne može rešavati primenom restriktivnih režima parkiranja već je potrebno tražiti drugačija rešenja.

3 PREDLOG MERA I OČEKIVANI EFEKTI

U skladu sa analizom i ocenom stanja parkiranja, definisane su mere koje treba da dovedu do njegovog unapređenja ali i da doprinesu realizaciji održivog transportnog sistema. Predložene mere za rešavanje/ublažavanje problema parkiranja usmerene su na poboljšanje kvaliteta života stanovnika i na kvalitet usluge koji se nudi turistima.

3.1 Predlog mera za unapređenje stanja parkiranja u Baru i očekivani efekti

U prostoru istraživanja u Baru tehničko regulisanje parkiranja je gotovo u potpunosti izvršeno (99,66%), pa mere za prostorno uređenje obuhvataju kompletiranje tehničkog regulisanja, postavljanje uličnog mobilijara (stubića, kugli, visokih ivičnjaka i sl.) gde god je to potrebno i moguće kako bi se sprečilo parkiranje vozila na mestima na kojima ono nije dozvoljeno i tehničko regulisanje parking mesta za vozila osoba sa invaliditetom.

U budućoj Zoni režima u Baru ispunjeni su svi uslovi za uvođenje restriktivnog režima parkiranja. Režim je izabran tako da dovede do uravnoteženja ponude i potražnje,

eliminisanja parkiranja na zabranjenim mestima, zadovoljenja svih zahteva korisnika koji „moraju“ da se parkiraju u zoni (stanovnici, a u sezoni i turisti smešteni u Zoni) i ostvarivanja visokog stepena zadovoljstva korisnika. Shodno tome, predloženo je uvođenje režima bez vremenskog ograničenja sa naplatom parkiranja. U okviru tarifnog sistema predloženo je da povlašćeni status, osim stanovnika zone, mogu ostvariti i turisti sa smeštajem u Zoni režima, pri čemu cena pretplate za ove dve kategorije nije regulativnog karaktera već služi isključivo za regulisanje prava na korišćenje parking mesta u uticajnoj zoni stana/smeštaja pod povlašćenim uslovima.

Rezultati prognoze su pokazali da bi predložene mere rešile problem parkiranja (maksimalni koeficijent iskorišćenja bio bi 1,01, a prosečan 0,81). Obim parkiranja stanovnika i turista sa smeštajem bi ostao nepromenjen dok bi se obim parkiranja posetilaca smanjio za 41%. Od posetilaca koji više ne bi parkirali u Zoni režima, oko 43% bi putovanje realizovalo alternativnim načinom (oko 35% pešice; oko 8% taksi prevozom), što je pozitivno sa aspekta održive urbane mobilnosti. Oko 42% bi parkiralo na obodu Zone režima što ne bi dovelo do prelivanja problema jer obodna zona ima dovoljno kapaciteta da prihvati ove nove zahteve. Konačno, oko 15% posetilaca bi odustalo od dolaska u zonu.

3.2 Predlog mera za unapređenje stanja parkiranja u Sutomoru u očekivani efekti

U zoni „Uz more“ u Sutomoru je na uličnim frontovima obeleženo samo 36 parking mesta, a pri postojećim režimima dinamičkog saobraćaja (jednosmerno/dvosmerno) moguće je obeležiti još samo 108 parking mesta, što bi bilo nedovoljno za kategoriju koja „mora“ da se parkira. Stoga je kao mera koja prethodi tehničkom regulisanju parkiranja predložena izmena režima dinamičkog saobraćaja (iz dvosmernog u jednosmerni) na onim deonicama uličnih frontova u zoni „Uz more“ na kojima to ne bi onemogućilo pristup određenim delovima grada. Ova mera bi omogućila obeležavanje dodatnih 100 parking mesta što bi sa jedne strane ublažilo problem parkiranja (ne bi ga u potpunosti rešilo jer i dalje ne bi bilo uslova za uvođenje restriktivnog režima parkiranja), a sa druge strane omogućilo protočnost dinamičkog saobraćaja koja je u postojećem stanju umanjena (česti su višeminutni zastoji) tokom čitavog dana. U ostatku prostora istraživanja u Sutomoru nema mogućnosti ni za prostorno uređenje parkiranja.

Kako se predložene mere odnose samo na zonu „Uz more“ to se samo u njoj mogu očekivati pozitivni efekti. Nakon tehničkog regulisanja, broj vozila u prekršaju na uličnim frontovima pri maksimalnoj akumulaciji bi se smanjio za oko 42%, a kategorije koja mora da se parkira (jutarnja akumulacija) za oko 65%. Obzirom da nisu predviđene restriktivne mere, ukupan obim parkiranja se ne bi smanjio. Iz istog razloga neće doći ni do prelivanja zahteva na obodnu zonu, pa ublažavanje problema parkiranja u zoni „uz more“ neće dovesti do pogoršanja stanja u ostatku prostora istraživanja.

4 ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Ovaj rad ističe da je za pravilno upravljanje parkiranjem potrebno sagledati sve uzročnike problema. Poseban akcenat je stavljen na uvažavanje lokalnih uslova i interesa, odnosno, na to da se mere ne mogu „prepisivati“. Na primeru dva turistička mesta u Crnoj Gori, Baru i Sutomoru, pokazano je da se odgovarajućim merama može rešiti/ublažiti problem parkiranja i indirektno uticati na poboljšanje kvaliteta života stanovnika, a u

sezoni i na poboljšanje kvaliteta usluge turistima. Konvencionalni pristup rešavanja problema parkiranja podrazumeva da se uvođenjem restriktivnih mera smanji broj zahteva za parkiranje. Međutim, u turističkim gradovima primena ovih mera bi mogla da utiče da se destimuliše parkiranje, a time i dolazak, onih kategorija korisnika koje ovi gradovi nastoje da privuku (prvenstveno korisnika sa smeštajem). Sa druge strane, stanovnicima kojima ove kategorije korisnika omogućavaju povećanje životnog standarda, one istovremeno utiču i na pad kvaliteta života zbog problema koje dodatni broj automobila donosi u dinamičkom saobraćaju, parkiranju i narušavanju ambijenta generalno. Nalaženje kompromisa između ovih oprečnih interesa predstavlja najveći izazov za upravljanje parkiranjem u tim gradovima.

Iako je problem parkiranja u turističkim gradovima specifičan, pravci za njegovo rešavanje su isti kao i u drugim gradovima. Potrebno je poći od prostornog uređenja (ukoliko ono nije ili nije u potpunosti izvršeno) čime se može ublažiti ne samo problem parkiranja već i problemi u dinamičkom saobraćaju (Sutomore). Prostornim uređenjem se stvaraju uslovi za funkcionalno uređenje, odnosno za upravljanje parkiranjem. Kada su ispunjeni uslovi za uvođenje restriktivnog režima parkiranja (buduća Zona režima u Baru), mere u zonama u kojima se uvode treba da, osim stanovnicima, omoguće povlašćeno parkiranje i turistima sa smeštajem u njima. Turistima koji su posetioci atraktivnih sadržaja u ovim zonama treba omogućiti da se u njima parkiraju ali ih destimulisati da se predugo zadržavaju. Da ne bi u potpunosti odustali od dolaska u zone sa restriktivnim režimom parkiranja, treba im ponuditi adekvatne alternative ili u vidu parkiranja u obodnim zonama (ukoliko postoje prostorne mogućnosti) ili u vidu alternativnih načina dolaska (razvijanje i promocija alternativnih prevoznih sredstava).

LITERATURA

- [1] M. Devesa, M. Laguna, A. Palacios, 2010, The role of motivation in visitor satisfaction: Empirical evidence in rural tourism, *Tour. Manag.*, 31(4), 547–552
- [2] D. Albalade, G. Bel, 2010, Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints, *Tour. Manag.*, 31(3), 425–433
- [3] G. Antolín, B. Alonso, R. Cordera, L. dell’Olio, 2019, The effect of introducing parking policies on managing mobility to beaches in touristic coastal towns, *Sustain.*, 11(13),
- [4] Public transport consult d.o.o. i Univerzitet u Beogradu Saobraćajni Fakultet, „Studija sistema javnog parkiranja u Baru”, 2024.

SUMMARY:**Parking management in tourist places**

Abstract: The imbalance between parking supply and demand is one of the most significant problems of urban areas. This problem has a negative impact not only on traffic (long search for a vacant parking space, illegal parking, congestion, reduced safety, etc.) but also on air pollution, increased noise level, waste of time, increased costs, i.e. the quality of life of citizens. This problem is particularly specific in tourist places where a large number of visitors appear in particular, limited periods of time (seasonally or as a result of certain events – festivals, concerts, etc.), i.e. where the volume of traffic (and parking) varies significantly during a year. Although tourism represents a significant source of income and increases the employment rate, it can also be the cause of problems for the local population in terms of reduced mobility and environmental pollution. Parking management in tourist places presents a unique challenge. This is a consequence of the opposing views of visitors (tourists), tourism service providers and local residents on this problem. Each of these categories tries to influence political decision-makers, and their demands sometimes contradict the criteria that regulates this area. To make adequate decisions, it is necessary to understand the causes and patterns of behavior of all participants in this process, that is, to investigate the connection between the applied parking regimes and the reactions of parking space users to them, taking into account the available alternative means of transportation. In this paper, the state of parking in two tourist places in Montenegro was analyzed and, in accordance with their peculiarities, possible directions were proposed for its improvement.

Key words: parking regimes, alternative means of transport, improvement measures