

Od problema parkiranja do efikasnog upravljanja: smernice i primeri dobre prakse³⁶

Jelena Simićević, Saobraćajni fakultet, Beograd, j.simicevic@sf.bg.ac.rs

Rezime: U ovom radu pokušano je da se odgovori na pitanje zašto je parkiranje i dalje jedan od najvećih saobraćajnih problema u gradovima Srbije i zbog čega, uprkos višedecenijskoj primeni restriktivnih režima parkiranja u većini gradova, očekivani efekti upravljanja uglavnom izostaju. U svetlu savremenog koncepta upravljanja parkiranjem, analizirani su rezultati ekspertskih ocena i empirijskih istraživanja sprovedenih u gradovima Srbije, kako bi se identifikovali osnovni uzročnici ovakvog stanja. Rezultati pokazuju da problem nije u odsustvu politika parkiranja, već u njihovoj nedovoljno doslednoj i integrisanoj primeni. S tim u vezi, kao i na osnovu preporuka razvijenih u okviru relevantnih međunarodnih projekata, u radu su definisane smernice za efikasnije upravljanje parkiranjem u gradovima Srbije. One obuhvataju integrisanje politike parkiranja u upravljanje transportnim sistemom, primenu mera zasnovanih na jasno definisanim ciljevima i empirijskim pokazateljima, unapređenje sistema kontrole i sankcionisanja prekršaja, izgradnju javne i političke podrške, namensko korišćenje prihoda od parkiranja i kontinuirano praćenje efekata primenjenih mera. Rad je dopunjen inspirativnim primerima dobre prakse iz evropskih gradova, koji ne predstavljaju modele za neposredno preuzimanje, već ilustraciju principa uspešnog upravljanja parkiranjem i njihovog prilagođavanja lokalnim uslovima.

Ključne reči: upravljanje parkiranjem, politike parkiranja, održiva urbana mobilnost, gradovi Srbije, dobre prakse.

1 UVOD

Od pojave putničkih automobila do danas njihov broj gotovo neprekidno raste, kao posledica ekonomskog razvoja i povećanja životnog standarda, ali i višedecenijskih politika razvoja gradova koje su favorizovale automobilske saobraćaj. Istovremeno, površine namenjene za kretanje a posebno za mirovanje automobila nisu se srazmerno razvijale, bilo zbog ograničenosti raspoloživog urbanog prostora i visokih troškova njihove izgradnje ili propusta u planiranju usled neadekvatnog sagledavanja budućnosti [1] – što je dovelo do nastanka problema parkiranja.

Iako pojedine evropske države zadnjih godina beleže stagnaciju ili čak smanjenje broja automobila, zahvaljujući primeni sveobuhvatnog skupa mera transportne politike [2], u Srbiji se takvi trendovi još uvek ne naziru. Naprotiv, prema podacima Republičkog zavoda za statistiku Srbije [3], u periodu od 2002. do 2022. godine, uprkos smanjenju broja stanovnika za 11%, broj registrovanih putničkih automobila je povećan za čak 74%, usled čega je stepen motorizacije gotovo udvostručen: sa 179 na 351 automobil na 1.000 stanovnika.

³⁶ CC-BY licenca

Dodatni problem predstavlja činjenica da se putnički automobil koristi samo manji deo vremena u toku dana, dok najveći deo vremena provede u stanju mirovanja (parkiran). Procenjuje se da to vreme u proseku iznosi gotovo 23 sata dnevno, odnosno oko 95% vremena [4]. Tokom tog perioda, automobili zauzimaju značajne površine, koje u urbanim sredinama predstavljaju jedan od najvrednijih resursa, a koji bi se u suprotnom mogao koristiti za druge saobraćajne ili društvene funkcije. Stoga parkiranje nije samo saobraćajno pitanje, već i pitanje racionalnog korišćenja urbanog zemljišta.

Zbog svega navedenog parkiranje se danas smatra jednim od ključnih saobraćajnih problema u gradovima. Međutim, različite interesne grupe problem parkiranja doživljavaju na različite načine, što često dovodi do oprečnih zahteva kada je rešavanje problema u pitanju.

Iz perspektive korisnika, problem parkiranja po pravilu se poistovećuje sa nedostatkom raspoloživih parking mesta. Javna parkirališta se često doživljavaju kao javno dobro koje bi svim građanima trebalo da bude dostupno pod jednakim uslovima, zbog čega se rešenje problema vidi u izgradnji novih parking kapaciteta. Sličan stav neretko imaju i građani koji nisu vozači, ali trpe posledice nepropisno parkiranih vozila kroz otežano pešačko kretanje ili smanjenu bezbednost. Lokalni privredni subjekti takođe zagovaraju povećanje parking kapaciteta, smatrajući da nedostatak parking mesta i primena restriktivnih mera mogu negativno uticati na dostupnost njihovih objekata i konkurentnost u odnosu na objekte i zone koje raspolažu obilnim i besplatnim parkiranjem [5].

Nasuprot tome, sa stručnog aspekta, izgradnja novih parking mesta predstavlja neodrživo rešenje. Pored značajnih prostornih i finansijskih ograničenja, povećanje ponude parking mesta podstiče dodatnu upotrebu putničkog automobila i generiše nove zahteve za parkiranje, čime se problem dugoročno ne rešava, već često dodatno produbljuje i doprinosi stvaranju društva zavisnog od automobila. Zbog toga se savremeni koncept upravljanja parkiranjem (i saobraćajem) u gradovima ne zasniva na izgradnji infrastrukture, već na efikasnom upravljanju postojećom kao i na upravljanju transportnim, odnosno parking zahtevima, uz istovremeno unapređenje alternativnih vidova prevoza. Za upravljanje parkiranjem, odnosno sprovođenje novog koncepta, nadležne su lokalne vlasti.

Međutim, većina mera novog koncepta podrazumeva određeni stepen ograničenja za korisnike, odnosno zahteva promenu njihovih ustaljenih obrazaca putovanja i parkiranja. Zbog toga se često suočavaju sa otporom javnosti, što umanjuje političku spremnost za njihovu primenu. Kao posledica, u praksi se primena ovih mera neretko odlaže iako je sa stručnog stanovišta opravdana.

Sve navedeno je doprinelo i lošem stanju parkiranja u gradovima Srbije, što je bio motiv za pisanje ovog rada. Rad ima za cilj da da smernice za unapređenje domaće prakse i efikasnije korišćenje politika parkiranja u ostvarivanju ciljeva održivog transportnog sistema.

2 UPRAVLJANJE PARKIRANJEM

Kao što je prethodno istaknuto, problem parkiranja predstavlja jednu od najizraženijih posledica intenzivne upotrebe putničkog automobila u gradovima. Međutim, upravo činjenica da se svako putovanje automobilom završava na mestu za parkiranje otvara

značajan potencijal politike parkiranja da utiče ne samo na uslove parkiranja, već i na obrasce putovanja i transportne zahteve. Drugim rečima, dostupnost parking mesta i mere koje su na njima primenjene mogu značajno uticati na izbor vida prevoza, odnosno podstaći ili obeshrabititi korišćenje automobila. Zbog toga od 2000. godine politika parkiranja postaje integralni deo transportnih politika gradova, čime je upravljanje parkiranjem podignuto na viši, strateški nivo i dobilo dve osnovne uloge: pored rešavanja problema u okviru samog podsistema, ono treba i da doprinese realizaciji ciljeva održivog transportnog sistema, pre svega kroz upravljanje vidovnom raspodelom kretanja. To se postiže primenom mera koje će zahteve dovesti na nivo prethodno definisane ponude. U tom smislu, nakon prostornog uređenja parkiranja, upravljanje parkiranjem u centralnim zonama gradova otpočinje uvođenjem odgovarajućeg restriktivnog režima sa atributima koji su posledica specifičnosti gradova, odnosno specifičnosti zahteva korisnika. Režimi naplate parkiranja sa ili bez vremenskog ograničenja treba da demotiviraju ili onemoguće parkiranje dugotrajnim posetiocima (sa motivom „rad“) koji „ne treba“ da se parkiraju u visokoatraktivnim zonama, čime se omogućava parkiranje korisnicima koji pripadaju kvalifikovanoj potražnji (stanovnici i kratkotrajni posetioči). Korisnicima koji će zbog režima odustati od parkiranja u zoni mora se ponuditi kvalitetan alternativni način dolaska. Podršku režimu čini dobro definisan tarifni sistem i kvalitetan sistem kontrole i sankcionisanja prekršaja [1].

Iako su početne politike upravljanja bile identične za većinu gradova Evrope [6], u nastavku se one prilagođavaju lokalnim uslovima i ciljevima, pa se definišu za svaki slučaj posebno. Po pravilu se ne primenjuju pojedinačne mere već kombinacija restriktivnih mera i pozitivnih inicijativa za korišćenje alternativnih vidova prevoza, koje su deo šireg paketa mera za upravljanje transportni zahtevima.

3 SMERNICE ZA EFIKASNO UPRAVLJANJE PARKIRANJEM

Smernice prikazane u ovom poglavlju definisane su na osnovu preporuka razvijenih u okviru projekata PARK4SUMP [7], finansiranog sredstvima Evropske unije u okviru programa Horizon 2020, i *Sustainable Urban Transport Project* (SUTP), odnosno njegovog modula *Parking Management* [8], koji je razvila Nemačka organizacija za međunarodnu saradnju (GIZ). Oba izvora sistematizuju savremene principe planiranja i upravljanja parkiranjem u funkciji održive urbane mobilnosti, pri čemu je modul *Parking Management* prvenstveno prilagođen potrebama gradova zemalja u razvoju.

Integrisati upravljanje parkiranjem sa upravljanjem transportnim sistemom. Upravljanje parkiranjem ne bi trebalo svoditi na reaktivno rešavanje pojedinačnih problema niti na operativno upravljanje parking mestima. Ono mora imati proaktivan i strateški karakter i biti integralni deo upravljanja transportnim sistemom i razvoja grada. To podrazumeva da grad najpre jasno definiše viziju i dugoročne ciljeve transportne politike, a zatim da utvrdi na koji način politika parkiranja može doprineti njihovom ostvarivanju. Ciljevi strategije upravljanja parkiranjem treba, dakle, da budu usklađeni kako sa širim ciljevima transportne politike, tako i sa operativnim potrebama samog podsistema parkiranja.

Primeniti adekvatan skup mera za upravljanje parkiranjem. Mere za upravljanje parkiranjem treba da budu donete u skladu sa prethodno definisanim ciljem upravljanja a na osnovu empirijskih podataka o izmeriteljima stanja parkiranja i transportnog sistema.

Njihov izbor ne bi trebalo da bude rezultat *ad hoc* odluka ili prostog preuzimanja rešenja iz drugih gradova, već stručnih analiza sprovedenih u okviru odgovarajućeg Projekta kontrole i upravljanja parkiranjem.

Obezbediti efikasno funkcionisanje sistema kontrole i sankcionisanja prekršaja. Efekti mera parkiranja u velikoj meri zavise od stepena njihovog poštovanja. Čak i dobro osmišljen režim neće ostvariti očekivane rezultate ukoliko korisnici procene da je verovatnoća uočavanja i sankcionisanja prekršaja zanemarljiva. Zbog toga kontrola i sankcionisanje prekršaja, kako na regulisanim tako i na nepropisnim mestima, predstavlja sastavni deo politike parkiranja. Efikasnost ovog sistema se može povećati brojnim merama, kao što su postavljanje urbanog mobilijara (kako bi se smanjio obim kontrole), povećanje broja kontrolora, primena tehničkih sredstava („pauk“, „lisice“) i tehničkih inovacija (specijalizovana vozila za automatsko očitavanje registarskih oznaka) i sl.

Pridobiti javnu i političku podršku. U mnogim gradovima ne postoji dovoljna politička spremnost za doslednu primenu mera definisanih projektom. Zbog toga je potrebno raditi na **edukaciji donosilaca odluka**, kako bi se unapredilo njihovo razumevanje ciljeva i efekata mera upravljanja parkiranjem, kao i njihove uloge u ostvarivanju širih ciljeva transportne i urbane politike. Donosiocima odluka ne bi trebalo da obeshrabri očekivana početna negativna reakcija javnosti niti bojazan od mogućih političkih posledica. Korisnici su danas u najvećoj meri već naviknuti na postojanje različitih režima parkiranja, zbog čega se ove mere po pravilu lakše prihvataju od većine drugih komplementarnih mera upravljanja transportnim zahtevima koje ograničavaju upotrebu automobila, kao što je, na primer, naplata ulaska u centralnu gradsku zonu [5, 9].

Njihov stepen prihvatanja dodatno se povećava **komunikacijom sa korisnicima**. Ukoliko se mere uvode i sprovode na transparentan način, uz jasno obrazloženje razloga za njihovu primenu, očekivanih ciljeva i koristi koje donose građanima, onda je i njihovo prihvatanje veće. Projektovane mere se mogu postepeno pooštavati (proširivati područje primene i/ili pooštavati mere), kako bi se postepeno pridobijalo poverenje korisnika. S tim u vezi, posebno je važno da korisnici ubrzo nakon uvođenja mera prepoznaju njihove pozitivne efekte, kao unapređenje kvaliteta javnog prostora i ukupnog kvaliteta života u gradu.

Prihode od parkiranja namenski i transparentno koristiti. Naplata parkiranja može predstavljati stabilan i značajan izvor finansiranja unapređenja parkiranja i drugih transportnih podсистema, što dodatno doprinosi ostvarivanju ciljeva održive mobilnosti. Ovo je posebno značajno imajući u vidu često tešku finansijsku situaciju u kojoj se naši gradovi nalaze. Istovremeno, kada korisnici mogu jasno da sagledaju način korišćenja prikupljenih sredstava i koristi koje iz toga proizlaze, povećava se poverenje javnosti i prihvatljivost primenjenih mera.

Na kraju treba napomenuti da se uvođenjem režima parkiranja proces upravljanja ne završava. Naprotiv, **stalno praćenje stanja** predstavlja jednu od osnovnih pretpostavki uspešnog upravljanja parkiranjem. S obzirom na to da zahtevi za parkiranje stalno rastu (tačka 1), ali i da se korisnici vremenom navikavaju na postavljene cene parkiranja [10], za očekivati je da će postojati potreba za povremenim pooštavanjem primenjenih mera ili uvođenjem novih, kako bi se realizovali i održali postavljeni ciljevi upravljanja.

4 PRIMERI DOBRE PRAKSE

U ovoj tački biće prikazani inspirativni primeri iz pre svega evropskih gradova koji prikazuju savremene tendencije upravljanja parkiranjem. Iako se mere iz drugog grada ne mogu jednostavno prepisati, one treba da ohrabre donosiocima odluka da sprovedu savremeni koncept upravljanja pokazujući im do kakvih se efekata može doći ne samo u podsystemu parkiranja već i šire.

Mere za upravljanje ponudom za parkiranje: zamrzavanje i smanjenje broja parking mesta se koriste kako bi se korisnici demotivisali od parkiranja u zoni.

Cirih je još 1989. godine zamrznuo broj parking mesta u centralnoj zoni i to ograničenje je još uvek na snazi. Ono ne onemogućava izgradnju parking garaža, ali obavezuje ukidanje ekvivalentnog broja parking mesta na ulici. Ova mera je doprinela sve manjem učešću automobila u vidovnoj raspodeli putovanja [7].

Oslo je primenio nešto restriktivniju meru. U periodu 2016-2018. godine u centralnoj zoni ukinuto je oko 800 mesta a oslobođeni prostor je prenamenjen u bašte, trotoare, zelene površine i sl. Broj parking mesta u garažama je ostao nepromenjen. Ova mera je dovela do niza pozitivnih efekata. Obim automobilske saobraćaja u centralnoj zoni je u periodu 2016-2018. godine smanjen za 11% a u narednoj godini za dodatnih 19%, dok je popunjenost automobila povećana sa 1,41 na 1,85. Očekivano, došlo je i do promene u intenzitetu korišćenja različitih struktura za parkiranje: obim parkiranja na uličnim mestima je smanjen za 26%, a obim u garažama povećan za 25% [7].

Mere za upravljanje zahtevima za parkiranje. Povećanje cene parkiranja je odavno dokazano kao efikasan instrument za upravljanje zahtevima za parkiranje, ali i u ostvarivanju drugih ciljeva održive mobilnosti. Zbog toga je ova mera čest odgovor na povećanje zahteva za parkiranje u evropskim gradovima [6].

Kako bi smanjili saobraćajno opterećenje u centralnoj zoni Amsterdama, cene parkiranja na uličnim parkiralištima su 2019. godine podignute za 65%. Istraživanje rađeno po uhođavanju ove mere je pokazalo da je došlo do smanjenja obima posetilaca za 17%, što je dovelo do smanjenja obima saobraćaja za oko 109.000 vozilo-kilometara dnevno [11].

Sa druge strane, stanovnici su tradicionalno smatrani korisnicima koji moraju da se parkiraju u uticajnoj zoni mesta stanovanja. Zbog toga im se u zonama režima daje status povlašćenog korisnika, koji im omogućava parkiranje bez vremenskog ograničenja i po povlašćenim cenama, koje su daleko niže od tržišnih. Međutim, niska cena kao i nekad blago ograničenje u broju povlašćenih parking karata (PPK) koje se mogu izdati po stanovniku ili domaćinstvu, motivišu (ili u najmanju ruku: ne ograničavaju) rast stepena motorizacije. Ova konstatacija je potvrđena u Barseloni, gde je smanjenje cene PPK za stanovnike radi dobijanja šire podrške javnosti prouzrokovalo naplaniran porast stepen motorizacije stanovnika centralne zone. Slično tome, usled generalnog trenda rasta stepena motorizacije ali i mogućnost dobijanja čak dve PPK po stanovniku centralne zone Beograda³⁷, došlo je do drastičnog povećanja broja vozila stanovnika [12].

³⁷ Ako prosečno domaćinstvo ima dva punoletna člana, ovo znači da je moguće dobiti čak četiri PPK po domaćinstvu (stanu) i zauzeti četiri ulična parking mesta u centralnoj zoni.

S tim u vezi, u saveznoj pokrajini Baden-Virtemberg u Nemačkoj 2021. godine je donet zakon koji omogućava gradovima da povećaju cene PPK za stanovnike i da ih diferenciraju u odnosu na broj vozila u domaćinstvu, kvalitet javnog prevoza i veličinu vozila [7].

Amsterdam je 2019. godine doneo odluku da sukcesivno ukida ulična parking mesta u centralnoj zoni, kako bi se oslobodio prostor za biciklističke staze, zelene površine, trotoare i dečija igrališta. S tim u vezi, doneta je odluka da se broj PPK za stanovnike ograniči na postojeći (odnosno tadašnji) nivo, a da se zatim njihov broj postepeno smanjuje bez oduzimanja postojećih PPK. Naime, broj PPK će se smanjivati prirodnim putem: PPK koje prestanu da važe zbog prodaje automobila, preseljenja ili smrti vlasnika neće biti ponovo izdavane. Procene su da će se na ovaj način broj PPK smanjivati za 1,1% svakih šest meseci [7, 13].

Unapređenje sistema kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju. Posebno problematičan deo kontrole prekršaja u parkiranju je parkiranje na nedozvoljenim mestima, koje je po pravilu u nadležnosti saobraćajne policije. Razlozi su nedostatak ljudskih resursa i/ili taj što saobraćajna policija ne daje dovoljan prioritet kontroli parkiranja. Da bi ovo promenio, London se odlučilo za „dekriminalizaciju kontrole parkiranja“, za šta i u Srbiji postoji pravni osnov. Ovo zapravo znači da prekršaji u parkiranju prestaju da budu prekršajno pitanje u nadležnosti policije i postaju predmet civilnog (administrativnog) postupka kojim upravlja lokalna samouprava. Na taj način, kazna prestaje da bude prekršajna novčana kazna i postaje administrativna naknada, pa prihodi od kazni ostaju lokalnoj samoupravi. Ova mera je dovela do bolje integracije kontrole nepropisnog parkiranja u politiku parkiranja, što je dovelo do značajnog smanjenja broja prekršaja i unapređenja stanja parkiranja. Dobra praksa se kasnije prenela i na ostatak zemlje, kao na i neke druge evropske zemlje [6, 7].

Savremeni trend u unapređenju sistema kontrole parkiranja jeste primena kamera za automatsko prepoznavanje registarskih oznaka (*Automatic Number Plate Recognition – ANPR*) na mobilnim platformama. U tom kontekstu treba pomenuti jedan pozitivan primer iz Srbije. U Nišu se od 2022. godine 70% površine zone režima kontroliše putem mobilnog video nadzora, dok se u preostalom delu kontrola i dalje vrši putem kontrolora. Analiza „pre i posle“ došla je do sledećih rezultata: broj nepropisno parkiranih vozila je smanjen, što se može potvrditi smanjenjem broja uklonjenih vozila „paukom“ za 27%. Sa druge strane, porastao je broj posetilaca koji plaćaju parkiranje, kako na uličnim (za 33%), tako i na vanuličnim parkiralištima (za 15%); dok je za korisnike koji ne plaćaju parkiranje povećana verovatnoća dobijanja kazne: broj izdatih elektronskih dnevnih parking karata (eDK) je porastao za 90% [14].

U Njujorku su kamere ugrađene na vozila javnog prevoza za automatsku detekciju vozila parkiranih na autobuskim stajalištima i u autobuskim trakama, čime se bez dodatnih resursa obezbeđuje kontinuirana kontrola duž trase linija.

Korišćenje prihoda od naplate parkiranja za finansiranje mera održive urbane mobilnosti, pored očiglednih direktnih koristi, dovodi i do većeg prihvatanja restriktivnih politika parkiranja od strane korisnika.

Od 2019. godine novi nacionalni zakon Poljske obavezuje gradove veće od 100.000 stanovnika da reinvestiraju najmanje 65% dobiti od naplate parkiranje u projekte usmerene ka razvoju održivog transportnog sistema i očuvanja zelenih površina u gradskim centrima [7]. U Barseloni se celokupna dobit investira u funkcionisanje sistema

za iznajmljivanje bicikala. Nekoliko londonskih opština koriste deo dobiti za subvencionisanje besplatnih pretplatnih karata za javni prevoz za stara lica i osobe sa invaliditetom [1].

Za kraj je dobro prikazati primer **integracije parkiranja u plan održive urbane mobilnosti** u gradu Vitorija-Gasteiz u Španiji. Grad je sproveo sveobuhvatnu reformu transportnog sistema, pri čemu je primenjen integrisan pristup koji je istovremeno obuhvatio ulaganja u javni prevoz, razvoj alternativnih vidova kretanja i mere kojima se destimuliše upotreba putničkog automobila – za šta je upravljanje parkiranjem korišćeno kao jedan od ključnih instrumenata za ostvarivanje ciljeva. U okviru podsistema parkiranja primenjene su sledeće mere: ukinuto je oko 2.000 parking mesta za potrebe izgradnje nove tramvajske pruge, značajno je proširena zona režima sa naplatom parkiranja, povećane su cene PPK za stanovnike, a prihodi od naplate parkiranja namenski su usmereni na unapređenje sistema javnog prevoza. Istovremeno su na obodu grada razvijeni sistemi „Parkiraj i vozi se“, čime je smanjen broj putničkih automobila koji ulaze u centralno gradsko područje. Posebna pažnja posvećena je komunikaciji sa građanima kroz kontinuirano informisanje o ciljevima i očekivanim efektima mera, kao i njihovom uključivanju u proces planiranja. Zahvaljujući ovakvom integrisanom pristupu, u periodu od 2008. do 2018. godine korišćenje javnog prevoza je udvostručeno, dok je udeo putovanja putničkim automobilom smanjen sa 36% na 24%, čime je potvrđena efikasnost integracije politike parkiranja sa širim ciljevima održive urbane mobilnosti.

5 STANJE PARKIRANJA U GRADOVIMA SRBIJE

U ovoj tački je ispitano kakvo je stanje parkiranja u gradovima Srbije i u kojoj meri se primenjuju savremeni principi upravljanja.

Prema podacima iz 2022. godine [15], u centralnim zonama 85% gradova u Srbiji primenjuje se određeni restriktivni režim parkiranja. Na osnovu toga moglo bi se zaključiti da su ovi gradovi prihvatili savremeni koncept upravljanja parkiranjem i otpočeli sa upravljanjem. Međutim, očekivani efekti upravljanja izostaju.

Prema podacima dobijenim kako ekspertskom ocenom postojećeg stanja [15], tako i empirijskim istraživanjima [16], može se doneti generalni zaključak da je problem parkiranja i dalje prisutan u svim analiziranim gradovima, i da su u većoj ili manjoj meri svuda zastupljena parkiranja na nedozvoljenim mestima (u proseku čak 43% od ukupnog broja parkiranja u toku dana). Posebno je indikativno da su nepropisna parkiranja prisutna čak i u situacijama ili periodima vremena kada ima slobodnih regulisanih mesta. Sa druge strane, veliki deo korisnika koji se parkiraju na regulisanim mestima (u proseku 47%) ne poštuje režim, odnosno ne plati parkiranje i/ili se zadrži duže od vremenskog ograničenja. Nije postignuto ni upravljanje kategorijama korisnika: dugotrajni korisnici sa motivom putovanja „rad“, koje bi primenjene mere trebalo da destimulišu, i dalje su dominantna kategorija posetilaca.

Sve navedeno ukazuje na to da se parkiranjem ne upravlja na pravi način, što upućuje na nedostatke stručnih znanja, administrativnih kompetencija i/ili nedostatke političke spremnosti za sprovođenje mera koje podrazumevaju ograničavanje korišćenja automobila te mogu izazvati otpor dela javnosti.

S tim u vezi posebno treba istaći primenu neadekvatnih mera, bilo iz razloga što su *ad hoc* definisane (u 42% gradova) ili što su mere definisane projektom ublažene radi

dobijanja šire javne podrške (u 50% gradova koji su radili projekat). Zbog toga se primenjuju mere koje su u direktnoj koliziji sa osnovnom idejom upravljanja, jer umesto ograničavanja podstiču dugotrajno parkiranje u najatraktivnijim gradskim zonama. U svakom analiziranom gradu, pored povlašćenih karata za stanovnike, postoje i povlašćene karte za ostala fizička lica kao i pravna lica i preduzetnike, pri čemu su kriterijumi za sticanje statusa povlašćenih korisnika izuzetno blagi a cene pretplata izuzetno niske. Uz to, postoje i dnevne parking karte, nekad čak i u zonama u kojima je parkiranje vremenski ograničeno, čime se ta mera poništava. Međutim, čak ni ove blage mere se ne poštuju, jer sistem kontrole i sankcionisanja prekršaja loše funkcioniše, pre svega zbog nedovoljnog broja izvršilaca angažovanih na poslovima kontrole (kontrolora i saobraćajnih/komunalnih policajaca). Verovatnoća da korisnik bude sankcionisan zbog nepoštovanja režima parkiranja iznosi u proseku svega 5%, dok je za parkiranje na nedozvoljenim mestima još niža i iznosi približno 2%. U takvim uslovima rizik od sankcionisanja praktično ne postoji, pa primenjene mere ne predstavljaju faktor koji može uticati na ponašanje korisnika.

Važno je istaći da integrisano upravljanje transportnim sistemom ne postoji, te da se parkiranjem kao i ostalim transportnim podsystemima po pravilu upravlja sektorski. Tome u prilog govori i činjenica da 62% od anketiranih eksperata koji su uključeni u proces upravljanja parkiranjem nije znalo da odgovori na pitanje u vezi sa stanjem ostalih transportnih podsystema u tom gradu. Ovakav rezultat ukazuje ne samo na odsustvo institucionalne koordinacije već i na nedovoljno sagledavanje parkiranja kao integralnog dela transportnog sistema.

Dakle, problem u gradovima Srbije nije u tome što se politike parkiranja ne primenjuju, već u tome što se ne primenjuju na odgovarajući, dosledan i integrisan način. Politički pritisak dovodi do ublažavanja mera, te se režimi praktično projektuju da ne odbiju gotovo nijednog korisnika. Tako definisani režimi se retko prilagođavaju na osnovu praćenja rezultata izmeritelja stanja.

6 ZAKLJUČAK

Problemi parkiranja u gradovima Srbije odavno prevazilaze pitanje nedovoljnog broja parking mesta i predstavljaju posledicu dugogodišnjeg izostanka sistemskog upravljanja o čemu svedoče smernice za efikasno upravljanje prikazane u tački 3. Iskustva evropskih gradova (pa i primeri dobre prakse, tačka 4) pokazuju da efikasno upravljanje parkiranjem nije zasnovano na kontinuiranom povećanju ponude, već na pažljivo definisanom skupu međusobno usklađenih mera koje doprinose ostvarivanju ciljeva transportne politike i održive urbane mobilnosti. Upravo zbog toga, najveći izazov u narednom periodu neće biti razvoj novih instrumenata upravljanja, već dosledna primena postojećih, uz veću političku odlučnost, jačanje institucionalnih kapaciteta i spremnost da se kratkoročni interesi podrede dugoročnim koristima za grad i njegove stanovnike. Tek tada će upravljanje parkiranjem u Srbiji prerasti iz administrativne aktivnosti u jedan od ključnih instrumenata razvoja održivog, pristupačnog i kvalitetnog transportnog sistema.

LITERATURA

- [1] Milosavljevic, N., & Simicevic, J. (2019). Sustainable parking management: practices, policies, and metrics. Elsevier.
- [2] Cubells, J., Marquet, O. and Miralles-Guasch, C. (2020) 'Gender and age differences in

- metropolitan car use. Recent gender gap trends in private transport', Sustainability (Switzerland), 12(18). doi: 10.3390/SU12187286.
- [3] Republički zavod za statistiku Srbije. Publikacije. (on-line) dostupno na: <https://www.stat.gov.rs/publikacije/> (accessed: 26. 02. 2026)
- [4] Shoup, D. C. (2005). The High Cost of Free Parking. Chicago: Planners Press, American Planning Association.
- [5] Rye, T. (2022). General introduction to parking management. Park4SUMP training event. Belgrade, May 16, 2022
- [6] COST 342 (2006) Parking policies and the effects on economy and mobility. Report on COST Action 342
- [7] CIVITAS PARK4SUMP. (2022). Objectives and key messages on parking management for cities. European Urban Mobility Observatory (ELTIS). https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/park4sump-objectives-and-key-messages-parking-management-cities_en
- [8] Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). (2010). Parking Management (SUTP Module 2c). Sustainable Urban Transport Project (SUTP).
- [9] Glavić, D., Simićević, J., & Milenkovic, M. (2020). Parking versus Congestion Pricing: Comparative Analysis. Journal of Road and Traffic Engineering, 66(3), 11-16.
- [10] Simicevic, J., Milosavljevic, N., & Kaplanovic, S. (2021). The impact of user sensitivity on parking price sustainability. Transportation Planning and Technology, 44(3), 262-272.
- [11] Ostermeijer, F., Koster, H., H. Nunes, L., J., van Ommeren, (2022). Citywide parking policy and traffic: Evidence from Amsterdam, Journal of Urban Economics, Volume 128, 2022, 103418, ISSN 0094-1190
- [12] Simićević, J., Čuljković, V., & Nikolić, T. (2025). Parking state in the inner central area of Belgrade. Tehnika, 80(3), 317-324.
- [13] https://www.parool.nl/amsterdam/ruim-10-000-parkeerplaatsen-verdwijnen-voor-2025~b8496335/?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=shared%20content&utm_content=free&referrer=https%3A%2F%2Furban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu%2F (accessed: 05.08.2026)
- [14] Radosavljević, M., Radosavljević, D. (2024). Efekti uvođenja sistema kontrole i naplate parkiranja putem mobilnog video nadzora – grad Niš. U Zborniku radova XIV Konferencije o tehnikama saobraćajnog inženjerstva – TESi, str. 351-357. Zlatibor, 10-12. oktobar 2024.
- [15] Simićević, J. (2022). Parking management in Serbia. Tehnika, 77(5), 589-595.
- [16] Simićević, J. (2024). Upravljanje parkiranjem u funkciji održive urbane mobilnosti: neiskorišćeni potencijal u našim gradovima. U Zborniku radova XIV Konferencije o tehnikama saobraćajnog inženjerstva – TESi, str. 315-320.

SUMMARY

From Parking Problems to Effective Management: Guidelines and Good Practice Examples

Abstract: This paper seeks to answer why parking remains one of the major transport problems in Serbian cities and why, despite the widespread implementation of restrictive parking regimes for several decades, the expected outcomes of parking management have largely not been achieved. In the light of contemporary parking management principles, the results of expert assessments and empirical studies conducted in Serbian cities are analysed to identify the key factors underlying the current situation. The findings indicate that the problem lies not in the absence of parking policies, but rather in their insufficiently consistent and integrated implementation. Accordingly, and drawing on recommendations developed within relevant international projects, the paper provides guidelines for more effective parking management in Serbian cities. These include integrating parking policy into transport policy, implementing measures based on clearly defined objectives and empirical evidence, improving parking enforcement, gaining public and political support, earmarking parking revenues, and continuously monitoring the impacts of implemented measures. The paper also presents illustrative examples of good practice from European cities. Rather than serving as models for direct replication, these examples demonstrate the principles of successful parking management and how they can be adapted to local conditions.

Key words: parking management, parking policies, sustainable urban mobility, Serbian cities, good practices.