

Kako upravljanje parkiranjem oblikuje centralnu zonu Beograda – efekti, izazovi i smernice⁴¹

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

Tijana Nikolić, Saobraćajni fakultet, Beograd, t.nikolic@sf.bg.ac.rs

Rezime: Upravljanje parkiranjem u delu centralne zone Beograda tokom protekle dve decenije razvijalo se u skladu sa principima modernog i održivog saobraćaja. Primena mera poput zoniranja, tarifnog sistema, režima regulisanja parkiranja i unapređenja infrastrukture imala je za cilj da obezbedi efikasnije korišćenje prostora, poveća obrt parkiranja i poboljša dostupnost mesta za parkiranje. Očekivani efekti ovih politika ogledali bi se u smanjenju dugotrajnog zadržavanja vozila, boljoj kontroli zauzetosti parking mesta u najatraktivnijim delovima dana, kao i u usklađivanju sa promenama u stepenu motorizacije i režimima javnog prevoza.

Rad se fokusira na analizu toga u kojoj meri su primenjene mere doprinele ostvarivanju strateških ciljeva urbane mobilnosti, kroz sagledavanje njihovih efekata na funkcionisanje parkiranja, kretanje ljudi, prostornu strukturu i kvalitet života u delu centralne zone Beograda. Pored analize dosadašnjih rezultata i izazova, rad će ponuditi smernice za unapređenje stanja parkiranja i prevazilaženje postojećih problema.

Ključne reči: upravljanje parkiranjem, prostorna struktura, mobilnost, kvalitet života

1 UVOD

Razvoj održivog transporta predstavlja odgovor na probleme koji nastaju usled intenzivne upotrebe putničkih automobila, kao što su saobraćajna zagušenja, zauzimanje javnog prostora i zagađenje životne sredine. Jedna od važnih mera u okviru ovog pristupa jeste upravljanje parkiranjem, kojim se nastoji uticati na potražnju za parking prostorom, podstaći korišćenje javnog prevoza i nemotorizovanih vidova kretanja i smanjiti negativni uticaji automobilskog saobraćaja. Zbog toga parkiranje predstavlja značajan deo politike održivog transporta u gradovima [1].

U Beogradu je ovaj problem posebno izražen u centralnoj zoni, koja predstavlja prostor sa velikom koncentracijom poslovnih, administrativnih i kulturnih sadržaja. Restriktivni sistem parkiranja uveden je 2003. godine na osnovu rezultata studije parkiranja [2], prvenstveno radi smanjenja dugotrajnog zauzimanja parking mesta i povećanja njihovog obrta. U narednim godinama režim je više puta menjan i proširivan, pri čemu je do 2009. godine izrađeno još sedam studija [3–9] koje su služile kao osnova za donošenje pojedinih odluka.

Nakon tog perioda promene sistema uglavnom nisu bile praćene sistematskim istraživanjima i analizom njihovih efekata. Istovremeno su se menjali i drugi elementi transportnog sistema – povećao se broj automobila [10], menjana je organizacija

⁴¹ CC-BY licenca

saobraćaja, a uvedene su i promene u sistemu javnog prevoza. Zbog toga je potrebno postojeći sistem parkiranja sagledati u odnosu na savremene uslove i potrebe grada.

Cilj ovog rada je analiza trenutnog stanja parkiranja u najužem centru Beograda, identifikovanje osnovnih problema postojećeg sistema i definisanje smernica za njegovo unapređenje. Krajnji cilj je doprinos efikasnijem upravljanju parkiranjem i održivijem funkcionisanju transportnog sistema Beograda.

2 UPRAVLJANJE PARKIRANJEM U CENTRALNOJ ZONI BEOGRADA

Restriktivni režim parkiranja u „Kruhu dvojke“ uveden je 2003. godine. U početku je sistem obuhvatao tri zone – crvenu, žutu i zelenu – sa maksimalnim vremenom parkiranja od 1, 2 i 3 sata. Režim naplate važio je radnim danima od 07:00 do 21:00 i subotom od 07:00 do 14:00 časova. Za razliku od uličnih parking mesta, vanulična parkirališta i garaže nisu imale vremensko ograničenje, ali su cene bile više.

Granice zona i uslovi parkiranja tokom narednih godina više puta su menjani. Cene su povećavane u skladu sa inflacijom, pa njihov realni rast nije pratio rast prihoda stanovništva. Prosečna neto zarada u Beogradu 2003. godine omogućavala je plaćanje 644 sata parkiranja u crvenoj zoni, dok je 2024. godine bilo moguće platiti 1.863 sata⁴². Istovremeno, cene na vanuličnim kapacitetima rasle su brže od cena uličnog parkiranja.

Značajnije izmene uvedene su 2016. godine produžavanjem vremena parkiranja uz višu cenu za dodatni period, dok je 2019. uvedena ljubičasta zona sa ograničenjem od 30 minuta i cenom od 100 RSD. Tokom 2025. godine reorganizovane su zone u delu centralnog područja i uvedena bela zona. Aktuelni režim obuhvata ljubičastu, crvenu i belu zonu, sa različitim vremenskim ograničenjima i periodima naplate.

Promene su obuhvatile i parking infrastrukturu. Deo vanuličnih parkirališta je ukinut, dok su pojedini kapaciteti izgrađeni, prošireni ili zamenjeni. Izgrađene su garaže Pionirski park, Baba Višnjina i Botanička bašta, a garaža Obilićev venac rekonstruisana i proširena. Na pojedinim ulicama parking mesta su uklonjena zbog promena u režimu saobraćaja, dok su preostala uređivana i dodatno zaštićena od nepropisnog parkiranja.

Unapređen je i sistem kontrole. Komunalna policija uvedena je 2010. godine, „pauk-video nadzor“ 2011, a od 2020. godine koristi se sistem „Oko sokolovo“. Pored toga, uvedeni su senzori na parking mestima, promenljiva signalizacija koja prikazuje broj slobodnih mesta i aplikacija „eParking“, koja omogućava pronalaženje i plaćanje parkinga.

Na funkcionisanje sistema značajno su uticale i promene izvan samog podsistema parkiranja. Broj putničkih automobila povećan je sa 337.825 u 2003. godini na 714.995 u 2024. godini [12]. Od 1. januara 2025. godine javni gradski prevoz je besplatan [13], dok su tokom iste godine uvedene i određene promene u režimu saobraćaja u centralnoj zoni. Sve navedeno menja uslove pod kojima funkcioniše sistem parkiranja i ukazuje na potrebu za njegovim ponovnim vrednovanjem.

3 METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

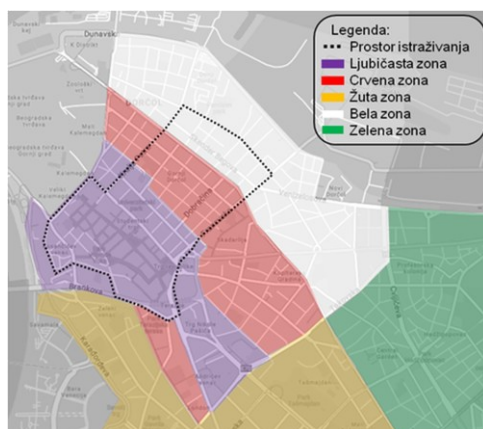
Metodologija istraživanja definisana je sa ciljem da se utvrdi postojeće stanje podsistema parkiranja i vrednosti najvažnijih pokazatelja njegovog funkcionisanja. Prikupljanjem i obradom relevantnih podataka omogućeno je objektivno sagledavanje

⁴² Prosečna neto zarada u Beogradu je bila 19.320 RSD 2003. godine, a 121.145 RSD 2024. godine [11]

problema i procena efikasnosti postojećeg sistema. Rezultati analize predstavljaju osnovu za definisanje mogućih pravaca njegovog unapređenja.

3.1 Prostor istraživanja

Imajući u vidu ograničene ljudske i finansijske resurse, istraživanje je usmereno na deo uže centralne zone Beograda u kojem se primenjuje restriktivni režim parkiranja. Posmatrano područje obuhvata deo ljubičaste, crvene i bele zone (slika 1). Analizirana su isključivo javna ulična parking mesta.



Slika 1: Prostor istraživanja

Na posmatranim ulicama parkiranje je regulisano naplatom i vremenskim ograničenjem (u ljubičastoj zoni: 30 minuta, uz cenu od 120 RSD; u crvenoj zoni: 60 minuta, uz cenu od 80 RSD - mogućnost produženja za 30 minuta po ceni od 120 RSD; u beloj zoni: 120 minuta, uz cenu od 65 RSD - mogućnost produženja za 60 minuta po ceni od 180 RSD).

Za stanare, pravna lica i preduzetnike sa sedištem u zoni predviđene su povlašćene mesečne pretplatne karte (PPK). Stanarima se mogu izdati najviše dve, a pravnim licima i preduzetnicima do tri karte, pri čemu najviše jedna može biti vezana za vozilo zaposlenog. PPK omogućava neograničeno vreme parkiranja u odgovarajućoj zoni, ali ne garantuje slobodno parking mesto. Mesečna cena iznosi 500 RSD za stanare i 9.500 RSD u crvenoj i ljubičastoj, odnosno, 6.500 RSD u beloj zoni, za pravna lica i preduzetnike.

Osobama sa invaliditetom dostupna je invalidska pretplatna karta (IPK), koja omogućava besplatno i vremenski neograničeno parkiranje na posebno označenim mestima. Za određene kategorije korisnika postoji i mogućnost rezervacije parking mesta, o čemu odlučuje Sekretarijat za saobraćaj. Plaćanja su, pored pojedinih kategorija osoba sa invaliditetom, oslobođene i određene javne službe tokom interventnih aktivnosti.

Za nepoštovanje pravila parkiranja izdaje se dnevna karta u iznosu od 3.000 RSD. Ukoliko se obaveza izmiri u roku od 20 dana, korisnik ostvaruje pravo na umanjenje iznosa od 50%.

3.2 Metode i vremenski period istraživanja

Potrebni podaci prikupljeni su neposrednim terenskim snimanjem i korišćenjem javno dostupnih informacija sa zvaničnog sajta Parking servisa. Terenskim istraživanjem evidentirana su sva regulisana ulična parking mesta i ukupna akumulacija vozila.

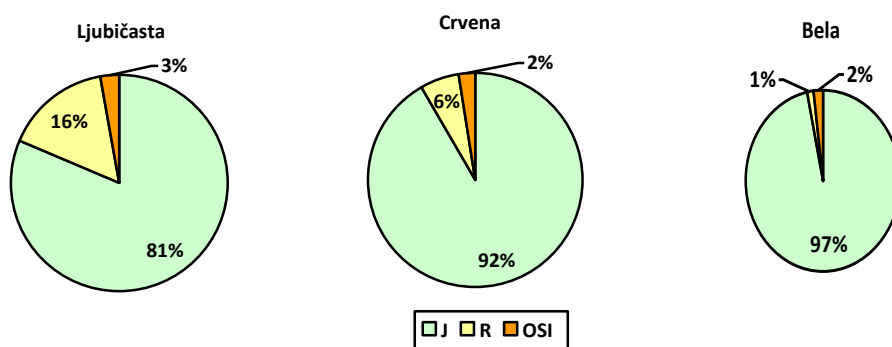
Akumulacija je utvrđivana u dva karakteristična preseka: oko 02:00 časa, kada se pretpostavlja da najveći deo parkiranih vozila pripada stanovnicima zone, i oko 12:30 časova, kada se očekuje najveća dnevna potražnja za parkiranjem. Za svako vozilo registrovano je da li se nalazi na dozvoljenom parking mestu ili na površini na kojoj parkiranje nije dozvoljeno.

Ostali pokazatelji funkcionisanja sistema analizirani su na reprezentativnom uzorku uličnih frontova, u periodu od 06:00 do 22:00 časa, korišćenjem brojačkih obrazaca i elektronskih anketa. Istraživanje su tokom aprila i maja 2026. godine sprovedi studenti Saobraćajnog, Mašinskog i Filološkog fakulteta Univerziteta u Beogradu.

4 ANALIZA I OCENA STANJA PARKIRANJA U CENTRALNOJ ZONI BEOGRADA I MOGUĆI PRAVCI NJEGOVOG UNAPREĐENJA

Ovo poglavlje obuhvata analizu i kritičko sagledavanje dobijenih rezultata, sa posebnim osvrtom na ključne slabosti aktuelnog sistema, kao i na mogućnosti i smernice za njegovo dalje unapređivanje.

Rezultati pokazuju da postojeći sistem parkiranja u posmatranoj zoni nije dovoljno efikasan. Jedan od problema je nepovoljna struktura parking kapaciteta. Na posmatranim uličnim frontovima regulisano je ukupno 2521 parking mesto (791 u ljubičastoj, 1118 u crvenoj i 612 u beloj zoni). Od toga, 2259 mesta namenjeno je javnom korišćenju (643 u ljubičastoj, 1024 u crvenoj i 592 u beloj zoni), 201 je rezervisano (126 u ljubičastoj, 67 u crvenoj i 8 u beloj zoni), dok je 61 mesto (22 u ljubičastoj, 27 u crvenoj i 12 u beloj zoni) predviđeno za osobe sa invaliditetom (OSI). Struktura parking mesta na uličnim frontovima prema njihovoj nameni prikazana je na slici 2.



Slika 2: Raspodela parking mesta na uličnim frontovima prema načinu korišćenja

Učešće rezervisanih mesta u ukupnom broju uličnih mesta u ljubičastoj i crvenoj zoni je iznad preporučenih 5% [2], dok mesta namenjena za OSI učestvuju sa svega 2 do 3%, što je manje od propisanog minimuma od 5% [14]. Usklađivanjem sa preporukama i propisima moglo bi se ukinuti oko 80 rezervisanih mesta u ljubičastoj i oko 11 u crvenoj

zoni i obezbediti dodatna mesta za OSI (18 u ljubičastoj, 26 u crvenoj i 22 u beloj zoni). Na taj način broj javno dostupnih mesta mogao bi da se poveća za približno 50.

Tabela 1 prikazuje akumulaciju i stepen iskorišćenja javnih parking mesta na uličnim frontovima u karakterističnim vremenskim presecima.

Tabela 1: Akumulacije parkiranja i iskorišćenja uličnih parking mesta

Zona	Vremenski presek	Akumulacije			Broj parking mesta	Koeficijenti iskorišćenja	
		Reg.	Nereg.	Uk.		Reg.	Uk.
Ljubičasta	Podne	643	111	754	643	1,00	1,17
	Jutro	643	51	694		1,00	1,08
Crvena	Podne	996	70	1066	1024	0,97	1,04
	Jutro	978	30	1008		0,96	0,98
Bela	Podne	562	79	641	592	0,95	1,08
	Jutro	560	55	615		0,95	1,04

Regularna mesta namenjena javnoj upotrebi bila su potpuno (ljubičasta zona) ili gotovo potpuno (crvena i bela zona) popunjena i u jutarnjem i u podnevnom periodu, pri čemu je zabeleženo i parkiranje na nedozvoljenim površinama. U periodu najveće potražnje, oko podneva, između 7% i 15% vozila bilo je parkirano nepropisno, dok je koeficijent iskorišćenja u sve tri zone bio veći od 1 (1,17 u ljubičastoj, 1,04 u crvenoj i 1,08 u beloj zoni). Zbog prostornih ograničenja uličnih profila i postavljenog mobilijara, mogućnosti za dodatno nepropisno parkiranje su ograničene, pa se može zaključiti da u vršnom periodu ulični sistem funkcioniše praktično na granici kapaciteta.

Na visoko opterećenje sistema ukazuju i sledeći pokazatelji:

- tokom najatraktivnijeg perioda u toku dana, od 09:00 do 16:00 iskorišćenje uličnih parking mesta bilo je veće od 100%, a u ostatku perioda primene režima, od 07:00 do 22:00 časa, nije bilo manje od 96%;
- između od 64% i 69% korisnika nakon dolaska u zonu traži slobodno parking mesto, a korisnicima koji ga pronadu za to je u proseku potrebno oko 9 minuta;
- kao najvažniji element kvaliteta usluge korisnici u sve tri zone izdvajaju mogućnost pronalaženja slobodnog parking mesta, sa prosečnom ocenom između 3 i 3,7 od 4.

Poseban problem je nedovoljan kapacitet za stanovnike u ljubičastoj i beloj zoni, dok je crvena na granici kapaciteta. To znači da u ljubičastoj i beloj zoni nije ispunjen osnovni uslov za efikasan restriktivni režim – dovoljan broj mesta za vozila stanovnika [15]. Ipak, ukidanje režima ne bi predstavljalo dobro rešenje, jer bi verovatno dovelo do još većeg kruženja u potrazi za parkingom, manjeg obrta, dodatnog saobraćajnog opterećenja i slabijeg korišćenja alternativnih načina prevoza. Prilikom uvođenja režima 2003. godine ovaj uslov je bio ispunjen [2], ali je kasniji rast broja automobila stanovnika, sa mogućnošću kupovine dve povlašćene PPK po stanovniku, doveo do njegovog narušavanja. Kao kratkoročna mera može se razmotriti smanjenje udela rezervisanih mesta na preporučenih 5%, čime bi se gotovo u potpunosti nadomestio trenutni nedostatak za stanovnike. Dugoročno, potrebno je uticati i na broj vozila stanovnika. Jedna od mogućnosti je promena tarifne politike PPK, tako da samo prvo vozilo ima pravo

na povlašćenu cenu, dok bi svaka naredna karta bila znatno skuplja. Nakon toga moglo bi se razmotriti ograničenje na jednu PPK po stanovniku, odnosno domaćinstvu.

Problem predstavlja i činjenica da veliki broj vozila stanovnika ne napušta parking mesta tokom dana (tabela 2), ostavljajući posetiocima svega oko 30% javnih parking mesta.

Istovremeno, značajan deo posetilaca dugo zauzima parking mesta. Deo njih koristi PPK, dok drugi prekoračuju dozvoljeno vreme ili parkiranje uopšte ne plaćaju. Posledica je nizak obrt parking mesta. Obrt posetilaca se smanjio za između 23% i 36% u odnosu na vrednosti zabeležene u crvenoj, žutoj i zelenoj zoni 2007. godine⁴³ (7, 6,4 i 5,3 redom). Iako je današnji režim stroži, ostvareni efekti su slabiji. Ovo ukazuje na potrebu za postepenim smanjenjem broja ili teritorije važenja PPK za korisnike koji dugotrajno zauzimaju mesta, kao i za efikasnijom kontrolom.

Tabela 2: Karakteristike funkcionisanja parkiranja na uličnim frontovima u periodu važenja režima

Zona	Broj mesta	Obim		Srednje trajanje (min.)		Obrt		% stan. ne napušta pm	% stan. u akumul. podne
		Korisnici	Posetioci	Korisnici	Posetioci	Korisnici	Posetioci		
Ljubičasta	643	1870	925	349	104	2,5	4,5	64	71
Crvena	1024	3073	1705	292	124	2,9	4,1	64	62
Bela	592	1862	1093	296	143	2,9	4,1	75	63

Nedovoljna kontrola vidljiva je i kroz veliki broj prekoračenja vremena i slučajeva neplaćanja. Pošto nisu bili dostupni podaci o registarskim oznakama vozila i njihovom statusu u pogledu PPK ili plaćanja po satu, način plaćanja utvrđivan je na osnovu odgovora iz ankete. Od posetilaca koji su naveli da plaćaju parkiranje, oko 80% je koristilo satnu kartu, dok su ostali koristili PPK za pravna lica ili PPK za stanare. Oko 9% ispitanika izjavilo je da nije platilo parkiranje.

Atraktivnost zona procenjena je poređenjem jutarnje i podnevne akumulacije. Dobijeni koeficijenti atraktivnosti (1,08 u ljubičastoj, 1,06 u crvenoj i 1,04 u beloj zoni) ukazuju da se analizirano područje može svrstati u atraktivne zone. Tokom perioda važenja režima, na uličnim frontovima realizovano je ukupno 1870 parkiranja u ljubičastoj, 3073 u crvenoj i 1862 u beloj zoni, uz prosečan obrt od 2,5 u ljubičastoj i 2,9 u crvenoj i beloj zoni (tabela 2).

Prosečno trajanje parkiranja svih posetilaca iznosilo je 104 minuta u ljubičastoj, 124 u crvenoj i 143 u beloj zoni. Poštovanje vremenskog ograničenja analizirano je kod posetilaca koji parkiranje plaćaju po satu. Utvrđeno je da 32% njih u ljubičastoj, 33% u crvenoj i 23% u beloj zoni prekoračuje dozvoljeno vreme. Visok udeo neplaćanja, kao i prekoračenje propisanog vremenskog ograničenja parkiranja, može se povezati sa relativno malom verovatnoćom sankcionisanja, koja je prema podacima iz 2024. godine iznosila oko 24% [16], kao i sa relativno niskim iznosom dnevne karte. Za ovaj deo istraživanja nisu bili dostupni podaci o broju kontrolora niti o učestalosti prolazaka vozila „Oko sokolovo“, pa bi njihovu organizaciju trebalo dodatno analizirati. Sličan problem postoji i kod parkiranja

⁴³ Poređenje sa zonama iz 2007. godine treba posmatrati kao pokazatelj trenda, jer se tadašnje granice zona ne podudaraju u potpunosti sa današnjim zonama, a razlikuje se i period važenja režima.

na nedozvoljenim površinama, što ukazuje na potrebu za efikasnijim nadzorom Saobraćajne policije. Ukoliko raspoloživi kapaciteti MUP-a to ne omogućavaju, u skladu sa važećim propisima [17, 18] može se razmotriti poveravanje dela poslova kontrole drugim nadležnim subjektima.

Ukoliko organizacione i kontrolne mere ne daju očekivane rezultate, moguće je primeniti i promene cena parkiranja, zajedno sa drugim merama upravljanja transportnom potražnjom. Cilj povećanja cene ne bi bio potpuno odvracanje korisnika, već usklađivanje potražnje sa raspoloživim kapacitetom. Rezultati ankete pokazuju da je u zavisnosti od zone između 30% i 50% korisnika osetljivo na cenu parkiranja pa se njome može upravljati zahtevima pri čemu bi cenovnu politiku trebalo posmatrati integrisano, odnosno usklađivati cene i uslove parkiranja između različitih zona i tipova parking kapaciteta.

5 ZAKLJUČAK

Rezultati istraživanja pokazuju da postojeći sistem upravljanja parkiranjem u centralnoj zoni Beograda ne ostvaruje u dovoljnoj meri ciljeve efikasnog korišćenja parking kapaciteta. Uprkos restriktivnom režimu, prisutni su visok nivo nepropisnog parkiranja, dugo zadržavanje vozila i značajno vreme potrage za slobodnim mestom, što dodatno opterećuje saobraćajni sistem.

Kao ključni problemi izdvajaju se nepovoljna raspodela parking mesta, veliki udeo rezervisanih mesta, nedovoljan broj mesta za osobe sa invaliditetom i nesklad između potreba stanovnika i raspoloživog kapaciteta. Dugotrajno zauzimanje mesta smanjuje mogućnost kratkotrajnog parkiranja i negativno utiče na obrt parkiranja, dok nedovoljna kontrola i mala verovatnoća sankcionisanja podstiču prekoračenje vremena i neplaćanje parkiranja.

Dosadašnje promene režima nisu uvek bile zasnovane na sistematskim analizama, niti je dovoljno praćen njihov uticaj na stanje na terenu. Rast stepena motorizacije i promene u drugim delovima transportnog sistema dodatno su menjali potrebe za parkiranjem.

Za unapređenje sistema potreban je integrisan pristup koji obuhvata racionalizaciju strukture parking mesta, ograničavanje i drugačije tarifiranje povlašćenih karata, posebno za korisnike sa više vozila, kao i preispitivanje njihovog broja kod pravnih lica. Posebnu pažnju treba posvetiti efikasnijoj kontroli i doslednom sankcionisanju prekršaja.

Cenovna politika treba da bude jedan od osnovnih instrumenata upravljanja potražnjom. Cene uličnog parkiranja, garaža i susednih zona potrebno je uskladiti radi ravnomernijeg korišćenja raspoloživih kapaciteta. Smanjenje zavisnosti od automobila zahteva i šire mere, poput unapređenja javnog prevoza, podsticanja pešačkog i biciklističkog saobraćaja i ograničavanja pristupa automobilima u najopterećenijim delovima grada.

Unapređenje upravljanja parkiranjem može doprineti smanjenju saobraćajnih zagušenja, efikasnijem korišćenju postojeće infrastrukture i poboljšanju kvaliteta urbanog prostora. Ipak, rezultate i predložene mere treba posmatrati kao preliminarne, jer je istraživanjem obuhvaćen samo deo centralne zone. Za konačne zaključke i sveobuhvatne mere potrebno je sprovesti istraživanje na celom području na kojem se primenjuje restriktivni režim parkiranja.

LITERATURA

- [1] European Union (EU) (2005). Parking policies and the effects on economy and mobility. In: Technical Committee on Transport, Report on COST Action, 342.DfT. (2007). Design Manual for Roads and Bridges - Environmental Assessment Techniques (Vol. 11). UK.
- [2] Milosavljević, N., Putnik, N., Čuljković, V., Vujin, D. (2003). Studija: Istraživanje karakteristika parkiranja u centralnoj zoni Beograda sa predlogom mera za poboljšanje uslova parkiranja, Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet
- [3] Milosavljević, N., Putnik, N., Čuljković, V., Vujin, D. (2004). Efekti uvođenja zonskog sistema parkiranja u Krug dvojke - I faza. Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet.
- [4] Milosavljević, N., Putnik, N., Čuljković, V., Vujin, D. (2005). Proširenje zone u kojoj važi restriktivni režim parkiranja. Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet.
- [5] Milosavljević, N., Čuljković, V., Vujin, D., Štifanić, I. (2007). Analiza efekata uvođenja zonskog sistema parkiranja u Krug dvojke – II faza. Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet.
- [6] Milosavljević, N., Simićević, J., Maletić, G., Kaplanović, S., Štifanić, I. (2008). Analiza tarifa u parkiranju kao element upravljanja saobraćajem. Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet.
- [7] Milosavljević, N., Simićević, J., Maletić, G., Kaplanović, S., Štifanić, I. (2008). Upravljanje parkiranjem kroz redefinisane režima van postojećih zona restriktivnog režima parkiranja. Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet.
- [8] Milosavljević, N., Krstić, P., Maletić, G., Simićević, J., Vujin, D., Gavrilović, S., Tubić, V., Zdravković, P., Štifanić, I. (2008). Idejni projekat sa procenom izvodljivosti uvođenja sistema „Park&Ride“. Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet
- [9] Milosavljević, N., Simićević, J., Maletić, G., Krstić, P., Depolo, V., Jović, J., Vujin, D., Štifanić, I. (2009). Prilozi strategiji upravljanja parkiranjem. Naručilac: Grad Beograd, Gradska uprava, Sekretarijat za saobraćaj. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet.
- [10] Republički zavod za statistiku Srbije. Publikacije. (on-line) dostupno na: <https://www.stat.gov.rs/sr-Latn/oblasti/saobracaj-i-telekomunikacije/registrovana-vozila> (18. 07. 2026)
- [11] Republički zavod za statistiku Srbije. Publikacije. (on-line) dostupno na: <https://www.stat.gov.rs/sr-latn/oblasti/trziste-rada/zarade> (09. 03. 2026)
- [12] Republički zavod za statistiku Srbije. Publikacije. (on-line) dostupno na: <https://www.stat.gov.rs/sr-Latn/oblasti/saobracaj-i-telekomunikacije/registrovana-vozila> (10. 08. 2026)
- [13] Službeni list Grada Beograda br. 161/2024. (on-line) dostupno na: <https://www.slislistbeograd.rs/pdf/2024/161-2024.pdf#view=Fit&page=1> (10. 03. 2026)
- [14] Pravilnik o tehničkim standardima planiranja, projektovanja i izgradnje objekata, kojima se osigurava nesmetano kretanje i pristup osobama sa invaliditetom, deci i starim osobama. ("Sl. glasnik RS", br. 22/2015 i 10/2026).
- [15] Milosavljević, N., Simićević, J. 2023. Parkiranje. Osnovni udžbenik, treće izdanje. Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, 216 str.
- [16] Simićević, J., Čuljković, V., Nikolić, T. (2025). Stanje parkiranja u užoj centralnoj zoni Beograda, Tehnika - Saobraćaj 72 (3): 317–324.
- [17] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima. ("Sl. glasnik RS", br. 41/2009, 53/2010,

101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - dr. zakon, 76/2023 i 19/2025).

[18] Zakon o komunalnim delatnostima. ("Sl. glasnik RS", br. 88/2011, 104/2016, 95/2018 i 94/2024).

SUMMARY

How Parking Management Shapes Belgrade's Central Zone – Effects, Challenges, and Guidelines

Abstract: Over the past two decades, parking management in part of Belgrade's central zone has evolved in accordance with the principles of modern and sustainable transport. The implementation of measures such as parking zoning, pricing policies, parking regulations, and infrastructure improvements has aimed to ensure more efficient use of urban space, increase parking turnover, and improve parking availability. The expected effects of these policies include reducing long-term vehicle occupancy, improving the management of parking space availability during the most demanding periods of the day, and adapting the parking system to changes in motorization levels and public transport conditions.

The paper focuses on assessing the extent to which the implemented measures have contributed to achieving strategic urban mobility objectives by examining their effects on parking operations, travel behavior, spatial structure, and quality of life in part of Belgrade's central zone. In addition to analyzing the results achieved so far and the challenges encountered, the paper proposes guidelines for improving parking conditions and addressing the existing problems..

Key words: parking management, spatial structure, mobility, quality of life