

## Upravljanje parkiranjem u Srbiji

JELENA R. SIMIĆEVIĆ, Univerzitet u Beogradu,  
Saobraćajni fakultet, Beograd

Stručni rad  
UDC: 656.1.015:005.5(497.11)  
DOI: 10.5937/tehnika2205589S

*Upravljanje parkiranjem u našim gradovima se nalazi u nadležnosti gradskih/opštinskih uprava, koje donose politike i mere i formalizuju ih kroz oduke o javnim parkiralištima. U ovom radu, na osnovu podataka prikupljenih u 13 gradova, analizirano je koliko su one u tome uspešne. Drugim rečima, analizirano je i ocenjeno stanje parkiranja u gradovima Srbije i identifikovani su uzročnici nedovoljno dobrog stanja, odnosno uobičajene greške koje se prave u upravljanju parkiranjem a koje su takvom stanju doprinele. U tom smislu posebno se ističe nepostojanje integrisanog upravljanja transportnim sistemom, neadekvatne mere koje su u primeni a koje su posledica „ekspertske“ ocene kao i problem u praktičnom sprovođenju donetih mera. Konačno, u skladu sa uočenim problemima date su smernice za uspešnije upravljanje.*

**Ključne reči:** upravljanje parkiranjem, režimi parkiranja, tarifni sistem parkiranja, kontrola i sankcionisanje prekršaja u parkiranju

### 1. UVOD

Mnogi gradovi i naseljena mesta u Srbiji (u daljem tekstu: gradovi), suočeni sa problemom parkiranja, pokušavaju da problem reše ili bar ublaže. Oni se opredeljuju za određenu politiku/politike parkiranja od kojih očekuju pozitivne efekte u ovom podsistemu.

U savremenom konceptu upravljanja parkiranjem, politike parkiranja se zasnivaju na upravljanju zahtevima kako bi se postojeća infrastruktura što bolje koristila. U tom smislu definišu se i primenjuju odgovarajući režimi parkiranja (bez vremenskog ograničenja sa naplatom ili sa vremenskim ograničenjem sa ili bez naplate), kojima se kroz demotivisanje parkiranja dugotrajnih korisnika povećava obrt parkiranja i time kvalifikovana potražnja uravnotežava sa ograničenom ponudom za parkiranje. Podršku režimu čini dobro definisan tarifni sistem i efikasan sistem kontrole i sankcionisanja prekršaja.

Kako se proces upravljanja uvek bazira na oceni postojećeg stanja (upoznavanjem sa određenim parametrima na osnovu istraživanja karakteristika infrastrukture i funkcionisanja parkiranja) to se svuda u Evropi pa i u Svetu teži da se formira informaciona os-

nova parkiranja. Da bi se vrednovali efekti moraju se vršiti istraživanja „pre“ i „posle“, po istoj metodologiji, kako bi se na osnovu promene vrednosti odgovarajućih indikatora ocenjivala valjanost određenih mera i predložilo, eventualno, njihovo redefinisavanje.

Osnovni razlog postojanja ovakvih baza podataka je dakle praćenje stanja parkiranja i vrednovanje ostvarenih rezultata u odnosu na postavljene, a sve to u cilju pružanja podrške odlučivanju nadležnim za upravljanje parkiranjem i transportnim sistemom jednog grada.

Cilj ovog rada je da se kroz ocenu stanja parkiranja u gradovima Srbije u kojima se upravlja parkiranjem identifikuju osnovni uzročnici problema te da se daju preporuke za njihovo prevazilaženje, odnosno za uspešnije upravljanje.

Struktura rada je takva da je nakon Uvoda, u tački 2, opisana metodologija kojim su prikupljeni neophodni podaci za realizaciju postavljenog cilja. Na osnovu prikupljenih podataka u tački 3 je analizirano a u tački 4 ocenjeno stanje parkiranja u gradovima Srbije i identifikovani su osnovni problemi nedovoljno dobrog stanja/upravljanja. U zaključnim razmatranjima date su smernice za uspešnije upravljanje.

### 2. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

Kako su iskustva autora pokazala da gotovo nijedan grad u Srbiji ne poseduje ažurnu bazu podataka o karakteristikama parkiranja, za potrebe ovog rada

Adresa autora: Jelena Simićević, Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, Beograd, Vojvode Stepe 305  
e-mail: j.simicevic@sf.bg.ac.rs  
Rad primljen: 06.06.2022.  
Rad prihvaćen: 19.07.2022.

neophodni podaci za sticanje slike stanja parkiranja na uzorku naših gradova prikupljeni su:

- anketom eksperata koji su uključeni u proces upravljanja parkiranjem u određenom gradu (zaposlenih u gradskim/opštinskim upravama ili u entitetima koji operativno upravljaju parkiranjem), a za koje se smatralo da raspolažu saznanjima ili mogu prikupiti podatke tražene anketom o postojećem stanju u oblasti parkiranja u gradu [1]
- korišćeni su podaci kojima raspolaže Katedra za terminale u drumskom saobraćaju i transportu, Saobraćajnog fakulteta u Beogradu, a koji su prikupljeni za potrebe izrade studija ili projekata kontrole i upravljanja parkiranjem za određeni grad a čije se vreme prikupljanja poklapa sa vremenom sprovođenja ankete [2] [3], i
- korišćeni su podaci sa zvaničnih internet stranica određenih gradova, kako bi se eventualno dopunili podaci koji nisu dobijeni gore navedenim postupcima.

Anketa je koncipirana tako da prati metodologiju utvrđivanja postojećeg stanja u oblasti parkiranja u jednom gradu. Drugim rečima prikupljeni su podaci na osnovu kojih su se mogle sagledati:

- karakteristike grada - broj stanovnika i stanje transportnog sistema,
- karakteristike infrastrukture - broj regulisanih parking mesta i njihova raspodela prema strukturi na ulična, vanulična i garažna,
- operativne mere - aktuelni režimi parkiranja, tarifni sistem, sistem kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju,
- osnovni indikatori postojećeg stanja parkiranja u opisnoj formi (s obzirom na metodu kojom su podaci prikupljeni) kako bi se cenilo stanje i efekti mera koje se primenjuju za rešavanje/ublažavanje problema parkiranja u određenom gradu.

Ukupno je obuhvaćeno 13 gradova. Vođeno je računa da uzorkom budu pokriveni gradovi različitih veličina, tabela 1. Izraženo u broju stanovnika, najmanji grad ima tek nešto više od 6.000 stanovnika, a najveći preko 350.000.

Tabela 1. Raspodela istraženih gradova po broju stanovnika

Broj stanovnika (x1000)	Učešće
do 20	30,8%
od 20 do 50	23,1%
od 50 do 100	15,4%
od 100 do 200	15,4%
preko 200	15,4%

Što se tiče transportnog sistema u ovim gradovima, 62% anketiranih nije dalo nikakav odgovor ili je samo

nabrojalo transportne opcije koje u gradu postoje. Kako su anketirani direktno uključeni u proces upravljanja parkiranjem u gradu, nepoznavanje ostalih transportnih podсистема govori o nerazumevanju značaja stanja transportnog sistema gradova na donošenje odluke o uvođenju restriktivnih režima parkiranja, odnosno govori o nepostojanju integrisanog upravljanja transportnim sistemom u gradu. Asortiman transportne ponude obično obuhvata javni prevoz (gradskim i/ili prigradskim) i taksi prevoz (konvencionalni i/ili linijski), dok je u manjem broju gradova razvijen i biciklistički saobraćaj. Anketirani iz preostalih 38% radovala su bili upoznati sa mrežom linija javnog prevoza, intervalima nailaska vozila i tarifnim sistemom u javnom i taksi prevozu.

### 3. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

#### 3.1. Ponuda za parkiranje

U centralnim zonama svih gradova obuhvaćenih ovim istraživanjem potpuno ili delimično je izvršeno tehničko regulisanje parkiranja, odnosno obeležena su mesta za parkiranje na uličnim frontovima gde god je to potrebno i moguće. Pored uličnih, u većini gradova (85%) postoje i javna vanulična parkirališta dok samo u 8% gradova postoji i javna parking garaža.

Ulična parking mesta predstavljaju dominantnu strukturu za parkiranje, čije se učešće u ukupnoj ponudi za parkiranje kreće od 64% do 100% (u proseku 83%), dok je preporuka da taj procenat za gradove ove veličine iznosi od 20% do 41%. Ovakva raspodela u našim gradovima je izuzetno nepovoljna, jer ulična mesta smanjuju kapacitete za ostale transportne podсистeme dok vozila koja tragaju za slobodnim mestom i parkiraju se povećavaju obim saobraćaja na mreži, ometaju tok i time dodatno smanjuju nivo usluge.

#### 3.2. Upravljanje parkiranjem - operativne mere

U većini gradova (85%) se upravlja parkiranjem, a upravljanje je otpočelo u periodu između 1998. i 2013. godine. Režim je uveden samo u centralnoj zoni u 55% gradova, dok su u ostalim gradovima pored centralne režimom pokrivena i njoj obodne zone.

Uvođenju režima u 58% gradova prethodila je izrada Projekta kontrole i upravljanja parkiranjem koji je radila neka od referentnih institucija u Srbiji. Sa druge strane, u 42% gradova režim (granice, atributi) definisan je bez prethodne analize empirijskih podataka o karakteristikama parkiranja, odnosno ekspertskom procenom. Međutim, i u onim gradovima u kojima je rađen projekat, u samo 50% slučajeva su rezultati projekta (skup mera) u potpunosti uvaženi i primenjeni, pa bi se moglo zapravo reći da su mere rezultat projekta u samo 29% gradova dok su u 71% gradova rezultat ekspertske procene.

Među merama koje nisu primenjene uopšte ili su primenjene u izmenjenom obliku u odnosu na projekat navode se: neuvođenje vremenskog ograničenja, promena granica zona važenja režima, neizgradnja parkirališta „parkiraj i pešači“ kao alternative parkiranju u užoj centralnoj zoni korisnicima prigradskih naselja u uslovima lošeg kvaliteta usluge javnog prevoza. Iako u anketi to niko nije naveo, na osnovu iskustava autora ovog rada može se reći da su se, pored navedenih, izmene često odnosile i na promene tarifnog sistema, kojima se stimuliše dugotrajno parkiranje a što je u potpunoj suprotnosti sa osnovnom idejom uvođenja režima (povećanje obrta). Nenaovođenje ovih izmena govori o nerazumevanju njihovog značaja od strane lica koja su popunila anketu a koja su direktno uključena u proces upravljanja parkiranjem u svom gradu.

### 3.2.1. Režim parkiranja

Ako se analizira sam režim mogu se uočiti određene sličnosti među „srodnim“ gradovima, što stvara sumnju da gradovi prepisuju mere od gradova za koje ocene da su im slični (po veličini i blizini), a što je opet u saglasnosti sa gore navedenim čestim slučajem „ekspertskog“ definisanja mera.

Manji gradovi, koji imaju do 80.000 stanovnika, imaju najčešće (u 80% slučajeva) 2 zone za parkiranje. U primeni je:

- režim bez vremenskog ograničenja sa naplatom u obe zone pri čemu se zone razlikuju po tarifnom sistemu – u 60% slučajeva,
- režim sa vremenskim ograničenjem od 2 sata i naplatom u 1. zoni, a režim bez vremenskog ograničenja sa naplatom u 2. zoni - u 40% slučajeva.

U gradovima sa preko 80.000 stanovnika postoje po 3 zone za parkiranje. Najčešće (u 67% slučajeva) u jednoj ili eventualno dve zone koje predstavljaju užu centar grada važi režim sa vremenskim ograničenjem parkiranja i naplatom, dok je u zoni/zonama daljim od centra u primeni režim bez vremenskog ograničenja sa naplatom.

### 3.2.2. Tarifni sistem parkiranja

U svim gradovima primenjuje se sistem naplate parkiranja posetiocima po započetom satu parkiranja. Cene sata blago variraju od grada do grada i od zone do zone ali se generalno mogu oceniti kao niske, sa prosečnom cenom od 45 RSD/h (20-80 RSD/h). Ovako niske cene teško da mogu da imaju regulativni karakter. Ako u zoni režima postoje i vanilični kapaciteti za parkiranje, cena na njima je ista ili slična onima na uličnim.

Pored naplate po satu, u većini gradova (73%) postoji i mogućnost plaćanja po danu. Radi se o „višesatnoj“ ili „dnevnoj“ karti koja važi do kraja perioda

važenja režima za dan za koji je plaćena. Veoma je važno istaći da čak i u 57% gradova u kojima postoji zona sa vremenskim ograničenjem postoji i mogućnost kupovine višesatne/dnevne karte u njoj, čime se vremensko ograničenje poništava. Višesatna/dnevna karta može anulirati i efekte naplate parkiranja po započetom satu u zonama bez vremenskog ograničenja ali za takvu ocenu potrebne su dodatne analize. U proseku, cena ove karte je jednaka troškovima za 4 započeta sata parkiranja, pa ne samo da se omogućava dugotrajno parkiranje već se ono i dodatno stimuliše.

Pored kategorije posetilac na koju se odnosi režim, tarifnim sistemom su definisane i druge kategorije. U svakom gradu stanovnici su povlašćena kategorija, koja parkiranje plaća na mesečnom nivou u proseku 368 RSD (0-720 RSD). Osobe sa invaliditetom su ili povlašćene ili izuzeti od naplate, što nekad zavisi od stepena invaliditeta. Uz to, u 73% gradova povlašćena su i pravna lica i preduzetnici, a u 82% gradova povlašćena su čak i fizička lica, koja svoj status mogu regulisati bez nekih posebnih kriterijuma. Drugim rečima, u većini gradova bilo ko može kupiti mesečnu pretplatu za parkiranje i time ne menjati svoje navike i ponašanje u parkiranju i putovanju, pa time i tehnološki efekti režima izostaju. Ova opcija je utoliko više izvesna pošto su cene mesečnih pretplata prilično niske. Mesečna pretplata za fizička lica u proseku košta 1.768 RSD (0-2.640 RSD). Mesečna pretplata za pravna lica je u nekim gradovima skuplja a u nekim jeftinija od pretplate za fizička lica, a u proseku iznosi 1.601 RSD (0-5.800 RSD). Imajući u vidu prosečnu cenu sata parkiranja, može se reći da cene ovih pretplata iznose 40 i 36 sati parkiranja, respektivno, čime se dakle daju povlastice čestim i dugotrajnim korisnicima (sa motivom „rad“) – koje bi režimom trebalo destimulisati od parkiranja u centru.

Od uvođenja režima do trenutka istraživanja u 90% gradova je došlo do određenih izmena u merama koje su na snazi. Najčešće (u 80% gradova) je došlo do promene tarifnog sistema, i to pre svega do promene cene parkiranja. Međutim, ističe se da se najčešće radi o povećanju cena u skladu sa inflacijom, dakle ne o upravljanju cenom. Uz to, u većini gradova (82%) došlo je do povećanja prostora važenja režima, odnosno do širenja zona. Navedene izmene su donete uglavnom ekspertski (u 78% slučajeva), bez kvantifikacije stanja i efekata mera u primeni.

U svim gradovima parkiranjem operativno upravlja (vrši eksploataciju) određeno javno (komunalno) preduzeće, bilo da se radi o samostalnom preduzeću – parking servisu (45%) ili sektoru koji je u sastavu ovog preduzeća (55%). Što se tiče raspolaganja prihodom od parkiranja, u 73% gradova su rekli da celokupan prihod zadržava preduzeće koje vrši eksploataciju, dok u 27% gradova nije dobijen odgovor na ovo pitanje.

### 3.2.3. Kontrola i sankcionisanje prekršaja u parkiranju

Za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju zadužena je:

- Saobraćajna policija (za parkiranja na mestima na kojima ono nije dozvoljeno, gde parkirana vozila ugrožavaju bezbednost ostalih učesnika u saobraćaju),
- javno preduzeće koje vrši eksploataciju parking mesta (za kontrolu poštovanja režima, preko posebno obučanih ljudi, kontrolora).
- Komunalna inspekcija (za parkiranje na rezervisanim mestima, zelenim površinama i sl.).

Uz navedeno, u 10% gradova postoji i Komunalna policija.

Ukoliko korisnik ne postupi u skladu sa postavljenim režimom (ne plati parkiranje i/ili prekorači vremensko ograničenje), kontrolori mu izdaju „kaznu“ (dnevnu/celodnevnu kartu). Cena kazne se kreće od 450 do 1.300 RSD, u proseku 916 RSD, pri čemu u mnogim radovima postoji mogućnost ostvarivanja popusta od 50% ako se kazna izmiri u određenom roku (8 dana). U proseku se na svakih 38 parking mesta izda 1 kazna dnevno. Zanimljivo je primetiti da ukoliko kontrolu vrši Parking servis broj izdatih kazni je veći (1 kazna na 32 parking mesta) u odnosu na situaciju kada kontrolu vrši neko drugo javno preduzeće u čijem se sastavu nalazi i sektor parkinga (1 kazna na 44 parking mesta). Stepen realizacije izdatih kazni je nizak i iznosi u proseku samo 38% (25-65%). Situacija je opet bolja ukoliko je Parking servis samostalno preduzeće, nego kada se nalazi u sastavu nekog drugog preduzeća: 46% i 31%, respektivno.

Anketom nisu prikupljeni podaci o efikasnosti ostalih subjekata uključenih u kontrolu i sankcionisanje, ali se u razgovoru često isticala neefikasnost Saobraćajne policije u obavljanju svog dela posla. Ove sumnje su autori potvrdili na primeru grada Pirota za koji poseduju potrebne podatke dobijene prilikom izrade studija parkiranja [2].

Iako je broj korisnika koji se parkiraju na nedozvoljenim mestima bio nešto veći od broja korisnika koji ne poštuju režim (2.712 i 2.561 na dan, respektivno), Saobraćajna policija je izdala 7 puta manje kazni od JKP Komunalac. Šta više, verovatnoća dobijanja kazne za parkiranje na nedozvoljenom mestu iznosila je samo 0,2%, odnosno kazna je izdata za svako 500. vozilo u prekršaju.

Koliko su korisnici sigurni da neće biti kažnjeni za parkiranje na nepropisnom mestu govore i podaci iz Loznice [3] gde se na zabranjenim mestima u velikoj meri parkiraju posetioci dugog trajanja parkiranja, pa je i srednje trajanje parkiranja na ovim mestima duže nego na regulisanim.

### 3.2.4. Efekti uvedenih mera - stanje funkcionisanja parkiranja

Nakon uvođenja režima parkiranja, u samo 36% gradova je rađena studija efekata primenjenih mera i to u proseku 8 godina (4-11) nakon uvođenja režima. S obzirom na period vremena koji je prošao između studija „pre“ i „posle“ upitno je da li se ove studije mogu smatrati studijama efekata primene mera u parkiranju jer je izvesno postojanje i „spoljnih uticaja“ u manjoj ili većoj meri. Uz to, u 25% gradova koji su uradili studiju „posle“ nije bila urađena studija „pre“, pa je poređenje rezultata nemoguće. Ipak, realizacija ovih studija je pozitivna u smislu praćenja stanja parkiranja i korigovanja primenjenih mera, kao jedinog garanta uspešnog upravljanja.

Sa druge strane, u 64% gradova nakon uvođenja režima stanje parkiranja i uspešnost režima nikada nisu vrednovani, iako je od trenutka uvođenja režima do trenutka istraživanja prošlo u proseku 12 godina (najmanje 6, a najviše čak 21 godina).

S obzirom na nepostojanje ažurnih podataka o izmeriteljima funkcionisanja parkiranja, za potrebe ovog rada anketirani su ekspertske procenjivali stanje parkiranja u svom gradu. Rezultati pokazuju da je stanje pri vršnom opterećenju zone sledeće:

- U 45% gradova u kojima se upravlja parkiranjem regulisana parking mesta su u potpunosti iskorišćena, i pri tome su evidentna parkiranja na nedozvoljenim mestima i to u maloj (60%) ili velikoj meri (40%).
- U 55% gradova u kojima se upravlja mesta su samo delimično iskorišćena, a da se istovremeno u svakom od njih javljaju parkiranja na nedozvoljenim mestima i to u velikoj meri.

Prema iskustvima autora, razlog ovakvog ponašanja je izbegavanje mera parkiranja (naplate i vremenskog ograničenja ako postoji) uz izuzetno malu verovatnoću kažnjavanja za parkiranje na nepropisnom mestu – manju nego za nepoštovanje režima parkiranja (tačka 3.2.3).

Za gradove u kojima se ne upravlja parkiranjem ocenjeno je da su pri vršnom opterećenju zone parking mesta potpuno zauzeta uz istovremeno veliki broj nepropisno parkiranih vozila.

## 4. CENA STANJA PARKIRANJA I IDENTIFIKACIJA GREŠAKA U UPRAVLJANJU PARKIRANJEM U GRADOVIMA SRBIJE

Stanje parkiranja u gradovima Srbije nije moguće egzaktno vrednovati, s obzirom na to da izuzetno mali broj gradova poseduje ažurne podatke o izmeriteljima stanja parkiranja. Tačnije, nijedan grad iz uzorka istraženih gradova ih ne poseduje. Naime, samo 54%

gradova je ikada uradilo Studiju parkiranja, radi uvođenja režima i/ili nakon njega. Međutim, čak i u ovim gradovima Studija je poslednji put rađena pre najmanje 3 a najviše 15 godina (u proseku pre 9 godina), dok se podaci o izmeriteljima stanja parkiranja smatraju ažurnim 1-2 godine.

Međutim, na osnovu ekspertski ocenjenog stanja od strane anketiranih preko iskorišćenja parking mesta i obima parkiranja na zabranjenim mestima, može se reći da je stanje parkiranja u gradovima Srbije veoma loše, odnosno da se parkiranjem ne upravlja na dobar način. U svim gradovima u kojima se upravlja parkiranjem javljaju se neregularna parkiranja i to u 73% njih u velikoj meri a u 27% u maloj meri. Ova ocena dobija na težini kada se zna da je visok procenat parkiranja na zabranjenim mestima prisutan i u gradovima (55% njih) u kojima uvek ima slobodnih regulisanih mesta. U prilog ovom zaključku govori i činjenica da ne postoje značajnije razlike u stanju parkiranja u gradovima u kojima se upravlja i u gradovima u kojima se ne upravlja parkiranjem (tačka 3.2.4).

Kao ključne greške u upravljanju koje su dovele do ovakvog stanja identifikovane su sledeće:

1. Neadekvatne mere u primeni, koje su posledica:

- Ekspertskog definisanja mera. U 42% gradova uvođenju režima nije prethodila izrada Projekta kontrole i upravljanja parkiranjem, već su mere definisane ekspertski, često i prepisane iz drugog „srodnog“ grada, pri tom zanemarujući osobenost svakog grada i njegovog transportnog sistema. Ovo za posledicu ima i uvođenja režima parkiranja i u gradovima/zonama u kojima on nije potreban i čak može biti kontraproduktivan (primer grada Aleksinca, [4]).
- Selektivne primene mera definisanih Projektom. Preduslov za realizaciju očekivanih efekata kontrole je primena i sprovođenje celokupnog seta mera koji je njime definisan. Međutim, u 50% gradova u kojima je rađena Studija primenjene su samo neke od predloženih mera, dok su druge izostavljene ili izmenjene. Radi se najčešće o merama za koje su nadležni ocenili kao suviše restriktivne po korisnike, te je upitno njihovo prihvatanje od strane javnog mnjenja ili o merama koje zahtevaju finansijska ulaganja (izgradnja vanuličnih parkirališta).
- Nepraćenja stanja i prilagođavanja mera u primeni. Proces upravljanja parkiranjem u gradovima Srbije se najčešće (u najmanje 64% gradova) završava uvođenjem režima parkiranja, dok permanentno praćenje stanja, vrednovanje realizovanih efekata i eventualno prilagođavanje mera sa ciljem povećanja stepena realizacije projektovanih efekata izostaju.

2. Loše funkcionisanje sistema kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju, pre svega dela kontrole koji je u nadležnosti Saobraćajne policije. Razlozi za to leže u nedovoljnom prioritetu koji Saobraćajna policija daje prekršajima u parkiranju, kao i u nedovoljnim ljudskim resursima za obavljanje tih zadataka. Iako je, prema iskustvima autora a i prema gore navedenim podacima, kontrola poštovanja režima bolja od kontrole parkiranja na zabranjenim mestima, i ovaj deo kontrole često doprinosi lošem stanju parkiranja. Najčešći razlozi za to su: nedovoljan broj zaposlenih kontrolora (npr. u Loznici dužina sektora patroliranja kontrolora iznosi 390 parking mesta) i nizak stepen naplate izdatih kazni (38%). Sistem kontrole prekršaja u parkiranju efikasnije funkcioniše ukoliko ga sprovodi Parking servis nego neko drugo preduzeće ili njegov deo, što se može tumačiti kao posledica motivacije za obavljanje ovog posla po bilo kom osnovu (uspešnosti sprovođenja režima, finansijske ili sl.).

Pored ovih ključnih problema u upravljanju, treba istaći i sledeće:

3. Neadekvatno upravljanje prihodom od parkiranja. Naplata parkiranja može generisati značajna finansijska sredstva, čiji bi deo trebalo nameniti daljem unapređenju stanja parkiranja (npr. izgradnja vanuličnih kapaciteta) kao i transportnog sistema uopšte - što je posebno značajno imajući u vidu često tešku finansijsku situaciju u kojoj se naši gradovi nalaze. Međutim, ni u jednom od gradova koji su dali odgovor na pitanje o nameni prihoda (73%) se novac ne koristi u tu svrhu.

4. Ne postoji integrisano upravljanje transportnim sistemom, odnosno parkiranjem i ostalim transportnim podsystemima se upravlja sektorski, uprkos njihovom direktnom međusobnom uticaju.

## 5. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Ocena stanja je pokazala da je stanje parkiranja u gradovima Srbije loše, odnosno da se parkiranjem ne upravlja na dobar način. Imajući u vidu da će, obzirom na prostorna ograničenja i finansijsku situaciju u gradovima, još dugo vremena parking mesta na ulici biti osnovna i najzastupljenija struktura parking mesta, režimi parkiranja kojima treba da se unapredi ovaj podsystem dobijaju još više na značaju.

U skladu sa identifikovanim uzročnicima lošeg stanja, u ovoj tački su date preporuke za njihovo prevazilaženje:

- Usvajanje strategije upravljanja parkiranjem, kao sastavnog dela transportne politike grada, koja treba da bude inertna na promenu subjekta nadležnog za upravljanje.
- Jačanje kapaciteta nadležnih za upravljanje transportnim sistemom i parkiranjem, kako bi

prepoznali značaj i prednosti savremenog koncepta upravljanja parkiranjem i spremnije ga koristili za realizaciju ciljeva u ovom podsistemu ali i van njega i kako bi se upoznali sa načinima za prevazilaženje prepreka koje se odnose na primenu i sprovođenje restriktivnih politika parkiranja, uključujući najvažnije: kako obezbediti političku i javnu podršku.

- Formiranje baza podataka o izmeriteljima stanja podsistema parkiranja i ostalih transportnih podsistema i njihovo redovno ažuriranje (najmanje jednom u 2 godine), radi praćenja stanja, vrednovanja mera u primeni i po potrebi njihovog prilagođavanja kako bi stepen realizacije očekivanih efekata bio što veći.
- Unapređenje sistema i kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju, i dela u nadležnosti Saobraćajne policije i dela u nadležnosti preduzeća koje eksploatiše parking kapacitete, kako bi definisane politike i mere ostvarile svoj puni potencijal.
- Upravljanje prihodom od naplate parkiranja. Iskustva autora govore da bi i samo unapređenje sistema i kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju dovelo do značajnih finansijskih efekata<sup>1</sup>, čime bi se otvorio prostor za upravljanje prihodom od naplate parkiranja u cilju daljeg unapređenja parkiranja (npr. izgradnja vanuličnih kapaciteta za parkiranje) ali i unapređenja asortimana i kvaliteta transportne ponude koja, posebno u malim gradovima, nije na visokom nivou te putnički automobil često nema adekvatnu alternativu.
- Pronalaženje načina za finansiranje izradnje vanuličnih parkirališta i/ili parking garaža, u zavisnosti od specifičnosti grada i lokacije. Vanulične kapacitete treba graditi kako bi se povećalo njihovo učešće (odnosno smanjilo učešće uličnih parking mesta) u ukupnoj ponudi za parkiranje. Ukoliko je prethodna analiza pokazala da u centralnoj

zoni postoji dovoljno parking mesta, izgradnja vanuličnih mesta implicira ukidanje odgovarajućeg broja uličnih mesta u uticajnoj zoni.

- Komunikacija sa korisnicima. Režimi parkiranja su restriktivni po korisnike i zahtevaju promenu njihovog ponašanja, pa efikasnost režima zavisi od spremnosti korisnika da režim prihvate i da im treba komunicirati i edukovati ih, kako bi se stvorila pozitivna slika i podigla svest građana o tome da je upravljanje parkiranjem neophodno kao koncept upravljanja kvalitetom njihovog života preko upravljanja mobilnošću. Iskustva iz evropskih gradova pokazuju da očigledni pozitivni efekti odmah po primeni mera kao i način raspolaganja prihodom od parkiranja igraju ključnu ulogu u povećanju prihvatanja restriktivnih mera.

#### LITERATURA

- [1] Simićević, J. Stanje parkiranja u gradovima i naseljenim mestima u Republici Srbiji, *Tehnike regulisanja saobraćaja (TESi)* Vrnjačka Banja, Srbija, 315-320, oktobar 2018.
- [2] Simićević J, Milosavljević N, Čuljković V. *Studija o unapređenju sistema parkiranja u Pirotu, 2019-2020*, Naručilac: Stalna konferencija gradova i opština. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet.
- [3] Đorić V, Čelar N, Simićević J. i ostali: *Studija saobraćaja grada Loznice – druga faza, 2020*. Naručilac: Gradska uprava Grada Loznice. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet.
- [4] Milosavljević N, Čuljković V, Simićević J, Vujin D. *Studija stacionarnog saobraćaja za gradsko područje Opštine Aleksinac*. Naručilac: JP Direkcija za urbanizam i izgradnju Opštine Aleksinac. Izvršilac: Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet.

<sup>1</sup> Na primer, prihod u Loznici bi se povećao za 185% a u Pirotu za 460%

## SUMMARY

### PARKING MANAGEMENT IN SERBIA

*Parking management in Serbian cities and towns is the responsibility of city/municipal administrations which adopt policies and measures. On the basis of data gathered in 13 cities, this paper analyzes how successful they are in parking management. In other words, it analyzes and assesses current parking state in Serbian cities. It also identifies the causes of poor state, i.e. the common mistakes made in parking management which contributes to such state. In this sense, the absence of integrated transport system management, inadequate measures applied as a result of "expert" assessment, as well as problems in practical implementation of adopted measures are especially emphasized. Finally, in accordance with the identified issues, guidelines for more successful management are suggested.*

**Key Words:** *parking management, parking regimes, parking tariff system, parking enforcement*