

Kontrola i sankcionisanje prekršaja u parkiranju – podrška upravljanju parkiranjem

Vladimir Čuljković^a

^a Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet

PODACI O RADU

DOI: 10.31075/PIS.69.01.04

Stručni rad

Primljen: 17.01.2023.

Prihvaćen: 28.02.2023.

Koresponding autor:

v.culjkovic@sf.bg.ac.rs

Ključne reči:

Režimi parkiranja

Prekršaji u parkiranju

Kontrola i sankcionisanje prekršaja

Efekti

Ovaj rad je bio izložen na XIII konferenciji sa međunarodnim učešćem TESI 2022, 13-14. oktobar 2022., Vrnjačka Banja, Srbija

REZIME

Upravljanje parkiranjem se koristi da bi se uspostavila ravnoteža između ponude i potražnje za parkiranjem ali i da bi se ograničila potražnja za saobraćajem i omogućilo efikasno funkcionisanje saobraćajne mreže. Međutim, propise o uličnom parkiranju nije lako sprovesti. Gotovo u svim gradovima u Srbiji, parkiranje na ulici ne funkcioniše na željeni način: mnogi vozači parkiraju na zabranjenim mestima, a oni koji parkiraju na regularnim parking mestima na kojima važi neki od restriktivnih režima, često to rade bez plaćanja i/ili prekoračujući propisano vremensko ograničenje. Kao jedan od osnovnih uzroka za loše stanje parkiranja prepoznato je loše funkcionisanje sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju. Kontrola i sankcionisanje prekršaja u parkiranju predstavljaju reakciju na nepoštovanje propisanih režima parkiranja. Da bi reakcija bila adekvatna, treba razumeti uzroke i obrasce ovakvog ponašanja vozača, odnosno, istražiti vezu između nepoštovanja režima parkiranja i kontrole i sankcionisanja prekršaja. Analizom stanja parkiranja u tri grada u Srbiji ocenjene su razmere i posledice nepoštovanja režima parkiranja na uličnim parking mestima i utvrđeni su uzroci nedovoljne efikasnosti sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju. Predloženi su mogući pravci i mere za ublažavanje ovih problema i ukazano je na pozitivna iskustva i efekte iz gradova u Evropi i Svetu u kojima su one primenjene.

1. Uvod

Rast broja automobila, a time i broja zahteva za parkiranje, doprineo je da problem parkiranja, u većoj ili manjoj meri, bude prisutan u gotovo svim gradovima Republici Srbiji. Osim na podsistem parkiranja, veliki broj neregularnih parkiranja ima negativan uticaj i na ostale transportne sisteme (dinamički saobraćaj, javni masovni transport putnika - JMTP, pešački saobraćaj itd.). Posledice navedenog uticaja prvenstveno se ogledaju u zagušenjima u saobraćaju čime se sve više ograničava funkcionisanje gradova i umanjuje kvalitet života u njima. 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.

Infrastrukturu za parkiranje čine sva mesta za parkiranje koja se realizuju kao ulična i kao vanulična (vanulična parkirališta i parking garaže). U gradovima u Republici Srbiji ulična parking mesta sa oko 83% čine

najzastupljeniju infrastrukturu za parkiranje i nema izgleda da će se to u bližoj budućnosti promeniti. Imajući to u vidu, kao i činjenicu da se prekršaji u parkiranju koji ugrožavaju bezbednost ostalih učesnika u saobraćaju i podležu sankcijama u Srbiji odnose samo na ulična parking mesta (Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, 2020), predmet ovog rada je samo ovaj tip strukture za parkiranje.

Iako se politike parkiranja primenjuju praktično u svakom gradu, njihovi efekti su često ispod očekivanog nivoa. Razlozi za to sa jedne strane leže u neadekvatnim merama ili u njihovom nedoslednom primenjivanju, a sa druge strane u lošem funkcionisanju sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju.

Cilj ovog rada je da se na osnovu podataka iz 3 grada u Srbiji ocene razmere i ispituju posledice nepoštovanja režima parkiranja, kako na regularnim tako i na zabranjenim mestima, odnosno, da se utvrde uzroci nedovoljne efikasnosti sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju i da se predlože mere za ublažavanje ovog problema.

Rad se sastoji od 5 tačaka. U tački 2 prikazani su načini kontrole i stepen poštovanja aktuelnih režima parkiranja, dok su u tački 3 navedeni razlozi za takvo stanje. Predlog mera za ublažavanje i rešavanje ovog problema kao i primeri efekata njihove primene navedeni su u okviru tačke 4. Zaključna razmatranja data su u petoj, poslednjoj tački.

2. Kontrola poštovanja aktuelnih režima i sankcionisanje prekršaja u parkiranju

Dostizanje željenih efekata primenjenih mera uslovljeno je spremnošću korisnika da ih poštuju, odnosno njihovim saznanjem da će u slučaju nepoštovanja snositi određene konsekvence. Stoga je neophodno da režim parkiranja bude podržan efikasnim sistemom za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju (u daljem tekstu KISPP). Ulično parkiranje čak i kada je regularno, a posebno kada je neregularno, proizvodi čitav niz negativnih efekata. Zato ovaj sistem treba da funkcioniše jednako dobro i na površinama zabranjenim za parkiranje (sprečavanje izbegavanja režima) i na mestima na kojima važe restriktivni režimi parkiranja (da bi postojanje režima imalo smisla). KISPP smatraju se zadovoljavajućim ako je ukupan broj prekršaja između 5% i 7% ukupnog obima parkiranja (Willson, 2018).

Primeri nepoštovanja propisanih režima parkiranja mogu se naći u svakom gradu. Za ilustraciju ovog problema korišćeni su podaci iz tri grada u Srbiji u kojima se upravlja parkiranjem (postoji restriktivni režim parkiranja), Niša (Univerzitet u Beogradu Saobraćajni Fakultet, 2015), Pirota (Univerzitet u Beogradu Saobraćajni Fakultet, 2020) i Loznice (Univerzitet u Beogradu Saobraćajni Fakultet, 2020). Analiza i ocena efekata nepoštovanja režima parkiranja je zasnovana na podacima kojima raspolaže Katedra za terminale u drumskom saobraćaju i transportu prikupljenim saobraćajnim (terenskim) istraživanjem i iz dokumentacionih osnova odgovarajućih institucija (Gradske uprave, preduzeća koja upravljaju parkiranjem i ispostave saobraćajne policije) prilikom izrade studija ili projekata upravljanja parkiranjem.

2.1. Sistem kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju (KISPP)

KISPP sprovodi:

- saobraćajna policija (na mestima na kojima parkiranje nije dozvoljeno)
- javna preduzeća kojima je povereno upravljanje regularnim parking mestima (kontrola poštovanja propisanog režima)
- komunalna inspekcija (parkiranje na rezervisanim parking mestima)

U nastavku su predstavljeni entiteti za KISPP sa odgovarajućim nadležnostima za svaki od posmatranih gradova.

KISPP na mestima na kojima je parkiranje zabranjeno odnosno gde parkirano vozilo ugrožava bezbednost ostalih učesnika u saobraćaju u sva tri grada sprovodi Saobraćajna policija (lokalna policijska ispostava) i takvim vozilima se izriče kazna. U Nišu, osim izdavanja kazni, postoje i specijalizovana vozila (u daljem tekstu „pauk“) kojima se uz saradnju sa JKP „Parking servis“ - Niš uklanjaju nepropisno parkirana vozila.

Kontrolu prekršaja na regularnim parking mestima u Nišu sprovodi JKP „Parking servis“ – Niš putem kontrolora. Prostor važenja režima podeljen je na 19 sektora (ukupno 3527 parking mesta) koji su opsluženi kontrolorima (jedan kontrolor po sektoru; u JKP „Parking servis“ - Niš zaposleno je 40 kontrolora).

U Pirotu, kontrolori JP Komunalac (5-6 po smeni), proveravaju da li se poštuje uvedeni restriktivni režim parkiranja na regulisanim mestima (1110 parking mesta). U Loznici kontrolu poštovanja primenjenog režima vrše kontrolori JKP Parking servisa. Definisano je 6 sektora (1550 parking mesta) patroliranja kontrolora. Obično rade 4 kontrolora jednovremeno, što znači da se nekim kontrolorima dodele po 2 sektora.

Kontrolori u sva tri grada, kao ovlašćena lica, izdaju naloge za dnevnu kartu korisnicima koji prekrše odgovarajuću Odluku o javnim parkiralištima. Rok za plaćanje dnevne karte je osam dana, nakon čijeg isteka se šalje opomena. Programski se sačinu spisak registarskih oznaka vozila za koje korisnici nisu platili dnevnu kartu i pošalje MUP-u da dopune spisak imenima i adresama vlasnika vozila radi slanja opomene ili na osnovu direktnog pristupa bazi MUP-a (JKP „Parking servis“ - Niš je sklopio ovakav ugovor sa MUP-om). Ukoliko ni nakon opomene pred tužbu korisnik ne plati dnevnu kartu, pokreće se sudski postupak.

KISPP na rezervisanim parking mestima u sva tri grada sprovodi Komunalna inspekcija. U trenutku kada su istraživanja obavljena, u posmatranim gradovima Komunalna milicija nije postojala ili se nije bavila (nije imala nadležnost) KISPP-om.

2.2. Poštovanje aktuelnog režima zabrane parkiranja

U većini gradova u Srbiji u kojima se upravlja parkiranjem situacija je slična. Pri vršnom opterećenju izraženo je prisustvo parkiranja na nedozvoljenim mestima čak i u gradovima u kojima je u tom trenutku bilo slobodnih mesta (Simičević, 2018).

U sva tri izabrana grada pri maksimalnom opterećenju bilo je oko 30% slobodnih parking mesta. Istovremeno, učešće parkiranja na zabranjenim mestima kretalo se od oko 30% do oko 50%. Stoga bi se moglo reći da su korisnici osetljiviji na primenjene mere (naplata i/ili vremensko ograničenje) i da parkiraju na zabranjenim mestima da bi ih izbegli.

Međutim, učešće parkiranja na zabranjenim mestima u periodu kada restriktivni režim ne važi (u ranim jutarnjim satima, kada su u zoni parkirani samo stanovnici zone) koje se kreće između 27% i 41% upućuje na to da je nepropisno parkiranje i tada značajno zastupljeno. Ovakvo ponašanje se, na prvi pogled, može smatrati nelogičnim. Ipak, kada se uzme u obzir da u posmatranim gradovima između 17% i 54% stanovnika poseduje povlašćenu kartu za parkiranje (plaćaju parkiranje po povlašćenoj ceni i ne podležu vremenskom ograničenju), može se reći da je ovakvo ponašanje posledica izbegavanja režima u periodu kada on važi. Osim toga, ovo ukazuje na to da su stanovnici u velikom broju sigurni da neće biti sankcionisani za parkiranje na nedozvoljenim mestima, pa ne žele da plaćaju parkiranje ni po povlašćenoj ceni.

Pokazalo se da između 34% i 48% posetilaca zone (kategorija na koju se restriktivne mere odnose) parkira na mestima gde je to zabranjeno. Uzrok tome su izbegavanje važećeg režima, navika da se parkiranje obavi što bliže cilju putovanja i sigurnost da nepropisno parkiranje neće biti sankcionisano. Na osnovu prethodnog može se reći da KISPP na površinama na kojima parkiranje nije dozvoljeno loše funkcioniše.

2.2. Poštovanje aktuelnog restriktivnog režima parkiranja

Tokom perioda važenja režima (čak i pri maksimalnom opterećenju) u centralnim zonama posmatranih gradova postojao je veliki broj slobodnih regularnih mesta za parkiranje. Istovremeno značajno učešće vozila parkiranih na površinama na kojima parkiranje nije dozvoljeno inicira da je osnovni uzrok problema loše funkcionisanje sistema za KISPP na mestima gde parkiranje nije dozvoljeno ali da na regularnim mestima funkcioniše dobro pa korisnici, a naročito posetioci koji plaćaju po satu, parkiraju na nedozvoljenim mestima da bi izbegli režim parkiranja. Da bi se to potvrdilo, analizirano je poštovanje važećih režima od strane korisnika koji su se parkirali na regularnim parking mestima. Međutim, dobijeni rezultati su pokazali da između 30% i 85% ovih korisnika ne plaća parkiranje (nisu uračunati korisnici sa trajnošću kraćom od 15 minuta)¹.

Ovi podaci ukazuju na to da ni KISPP na regularnim parking mestima ne funkcioniše dobro (u Pirotu se korisnici ponašaju kao da ne postoji). Analiza podataka o poštovanju vremenskog ograničenja parkiranja (u gradovima u kojima postoji ova mera)² pokazuje da oko 10% korisnika ne poštuje propisano vremensko ograničenje.

¹ U posmatranim gradovima kontrolori na regularnim parking mestima tolerišu zadržavanje do 15 minuta (prema nekadašnjem Zakonu o bezbednosti saobraćaja, prekid kretanja vozila do 15 minuta se smatrao zaustavljanjem, pa je ostala navika da se ovaj period ne smatra parkiranjem).

² U Loznici ne postoji vremensko ograničenje parkiranja.

S obzirom da su isti kontrolori zaduženi i za kontrolu plaćanja parkiranja i za kontrolu poštovanja vremenskog ograničenja, može se zaključiti da poštovanje vremenskog ograničenja u značajnoj meri nije posledica dobrog funkcionisanja sistema već motivi parkiranja uglavnom ne zahtevaju duže trajanje parkiranja od propisanog ograničenja.

3. Uzročnici lošeg funkcionisanja sistema za KISPP

Prikazani rezultati u pogledu poštovanja aktuelnih režima parkiranja (tačka 2) ukazuju da ni u jednom od posmatranih gradova sistem za KISPP ne funkcioniše dobro, kako na površinama na kojima parkiranje nije dozvoljeno, tako i na regularnim parking mestima. Da bi se funkcionisanje ovih sistema unapredilo, potrebno je najpre utvrditi razloge zbog kojih u postojećem stanju to nije slučaj.

3.1. Parkiranje na zabranjenim mestima

Odnosi broja prekršaja i broja izrečenih kazni ukazuju na to da je verovatnoća da će vozaču vozila parkiranog na zabranjenom mestu biti izrečena kazna izuzetno mala (između 0,2% i 0,8%) pa je razumljivo da vozači ne prezaju od parkiranja na ovim mestima.

Prema informacijama dobijenim od gradskih uprava Pirota i Loznice u kojima ne postoji „pauk“, u periodima u kojima je iznajmljivana i korišćena ova vrsta vozila broj parkiranja na zabranjenim mestima se приметно smanjivao³.

Očigledno je da je obim kontrole veliki (veliki broj parkiranja na zabranjenim mestima). Sa druge strane kapaciteti nadležnih su nedovoljni, naročito kada se ima u vidu da je kontrolisanje prekršaja u parkiranju samo jedna od mnogobrojnih aktivnosti koje su u njihovoj nadležnosti, a da neke od njih imaju prioritet (kontrola prekoračenja brzine, vožnja pod dejstvom alkohola itd.)⁴. Prethodno navedeni problemi nisu karakteristični samo za gradove u Srbiji. Na osnovu iskustava iz Sveta, svuda gde je saobraćajna policija zadužena za ovu delatnost prepoznati su isti problemi i uzročnici.

3.2. Parkiranje na regularnim mestima

Na osnovu broja korisnika koji ne plaćaju parkiranje⁵ na regularnim parking mestima i broja izrečenih kazni (doplatnih/dnevnih karata) na dnevnom nivou izračunato je da se verovatnoća da će takvom vozaču biti napisana doplatna/dnevna karta kreće između 1% i 5%.

³ Informacija dobijena od JP Komunalac na sastanku u Pirotu 23.01.2020. godine.

⁴ Podaci dobijeni od predstavnika MUP-a koji su učestvovali na sastancima tokom izrade studija.

⁵ U obzir su uzeti samo korisnici koji čija je trajnost duža od tolerantnog perioda od 15 minuta.

Dodatni problem stvara nizak stepen realizacije doplatnih karata što je posledica (Radosavljević i Radosavljević, 2018) problema u saradnji sa MUP-om (dugo vreme čekanja na odgovor i nekompletnost ili netačnost dostavljenih podataka), sporosti i neefikasnosti prinudne naplate koja se sprovodi sudskim putem, stvaranja utiska kod korisnika koji imaju više neplaćenih karata da se iste ne moraju platiti (ranija neplaćanja nisu proizvela konsekvence) kao i nemogućnosti prikupljanja podataka za vozila sa registarskim oznakama stranih država. Nizak stepen realizacije doplatnih karata (u Nišu 44%; u Pirotu 41%; u Loznici 27%) verovatnoću da će vozač koji nije platio parkiranje platiti doplatnu kartu dovodi u opseg između 0,4% i 2,2%. Stoga se može reći da KISPP na regularnim parking mestima funkcioniše bolje nego na zabranjenim, ali da se generalno i za nju može reći da je loša.

Kao i kod zabranjenih parking mesta, obim kontrole je veliki, a kapaciteti preduzeća koje vrši kontrolu nedovoljni. Na ovo ukazuje i veliki broj parking mesta po jednom kontroloru (u Nišu 186, u Pirotu 202, a u Loznici čak 388 parking mesta, Tačka 2.1). Imajući u vidu da je vremenska jedinica za naplatu 1 čas, a da se veliki broj posetilaca zadržava kraće od ovog intervala (78% posetilaca u Nišu, 81% u Pirotu i 74% u Loznici) može se zaključiti da kontrolori ne stignu ni da uoče sva vozila za koja nije plaćeno parkiranje. Osim toga, kontrolori za svoj posao primaju fiksnu platu, pa nemaju motiv da povećaju produktivnost.

4. Mere za poboljšanje funkcionisanja sistema KISPP i mogući efekti

Na osnovu navedenog može se zaključiti da se u posmatranim gradovima parkiranjem ne upravlja na dobar način, a primarni razlog za to je loše funkcionisanje sistema KISPP. Mere koje bi trebalo primeniti u cilju povećanja efikasnosti ovog sistema obuhvataju i površine na kojima parkiranje nije dozvoljeno i regularna parking mesta, a rezultat njihovog uvođenja vrednuje se kroz tehnološke i finansijske efekte.

4.1. Predlog mera i uslovi za njihovu primenu

Mere na površinama na kojima parkiranje nije dozvoljeno (na zabranjenim mestima) sa jedne strane se odnose na sprečavanje parkiranja vozila na njima i obuhvataju postavljanje uličnog mobilijara (stubića, kugli, visokih ivičnjaka i sl.) gde god je to potrebno i moguće. Ove mere su definisane kako bi se smanjio obim kontrole parkiranja na mestima koja nisu dozvoljena za parkiranje (u nadležnosti Saobraćajne policije) i da se oslobode površine za korišćenje od strane korisnika kojima su namenjena.

Sa druge strane, tamo gde nije moguće fizičko sprečavanje neregularnog parkiranja, neophodno je primeniti sledeće mere:

- Motivisati Saobraćajnu policiju da efikasnije sprovodi kontrolu prekršaja u parkiranju.

Ukoliko to nije moguće (a verovatno je da nije) zbog nedostatka ljudskih resursa i značaja i obima ostalih zadataka MUP-a, tada se preporučuje:

- Primeniti rešenja kojima se smanjuje broj policajaca koje je potrebno angažovati za ovu delatnost, npr. „video pauk“, vozila opremljena mobilnim sistemima za registrovanje prekršaja i slična rešenja (u gradovima u kojima nisu primenjena). „Video pauk“ je vozilo za uklanjanje nepropisno parkiranih automobila opremljeno posebnom video opremom i vezom sa kontrolnim centrom što omogućava da jedan saobraćajni policajac i jedan komunalni inspektor, po smeni, iz dispečerskog centra izdaju naloge za uklanjanje nepropisno parkiranih vozila istovremeno za više posada. Ovakav sistem je moguće implementirati jer je i pravno utemeljen (Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, 2020).

Mobilni sistemi za registrovanje prekršaja sastoje se od posebne video opreme, softvera za prepoznavanje registarskih oznaka i komunikacione opreme za ostvarivanje veze sa odgovarajućim službama i bazama podataka. Ovi sistemi se mogu, osim na patrolna vozila (Saobraćajna policija ili Komunalna policija), postaviti i na druga vozila čime se omogućava širok obim kontrole i sankcionisanja prekršaja ne samo u parkiranju već i u drugim segmentima saobraćaja (korišćenje „žutih“ traka, vožnja sa isteklom registracijom itd.). Jedno ovako opremljeno vozilo može registrovati do 2.000 prekršaja u toku jednog sata.

- U gradovima u kojima ne postoji, razmotriti mogućnost iznajmljivanja ili kupovine vozila za odvoženje nepropisno parkiranih vozila („pauk“). U prilog ovome govore i ranije ostvareni pozitivni efekti (tačka 3.1) iznajmljivanja „pauk“ vozila.
- Poveriti delatnost kontrole prekršaja u parkiranju trećem licu (komunalnoj policiji, preduzetniku ili privrednom subjektu). Osnov za ovakav aranžman postoji u važećoj zakonskoj regulativi (Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, 2020) i (Zakon o komunalnim delatnostima, 2018). Pri tome se preporučuje objedinjavanje kontrole parkiranja u celoj zoni režima tako da jedan subjekt obavlja kontrolu i sankcionisanje svih prekršaja u parkiranju. Potrebno je pratiti efikasnost izabranog preduzeća i ukoliko se KISPP ne obavljaju na očekivani način, potrebno je omogućiti prekid ugovora sa ovim preduzećem.

Na regularnim parking mestima primarni problem predstavlja veliki obim korisnika koji ne plaćaju parkiranje (pri čemu oko polovine ovih posetilaca ima trajanje do 15 minuta što je period koji kontrolori javnih preduzeća tolerišu). Kako bi se ovaj deo kontrole i sankcionisanja prekršaja unapredio potrebno je:

- Ukinuti tolerantni period za trajnost do 15 minuta radi efikasnijeg rada kontrolora (uskладити са важећим Законом о безбедности саобраћаја).
- Motivisati kontrolore да bolje обављају свој посао. Mere из ове групе могу да обухвате: постављање циљева (броја налога за плаћање целодневне карте који контролор треба да изда на дневном, недељном или mesečnom nivou), систем казни и награда у зависности од броја издатих налога у некој vremenskoj jedinici (npr. mesečno) и сл. Такође, потребно је спровести интерну контролу радне и технолошке discipline контролора јавних предузећа.
- Povećati број контролора јавних предузећа. За квалитетну контролу паркирања требало би да ради довољно контролора у смени (једновремено), тако да један покрије до 150 parking места. До овог броја се дошло усвајајући да време потребно за обилазак сектора не би требало да буде дуже од vremenske jedinice за наплату паркирања.
- Применити решења којима се смањује број контролора које је потребно ангаžовати за ову делатност, (npr. примена возила опремљених мобилним уређајима за KISPP).
- Iznaci načine за повећање ефикасности naplate izrečenih celodnevniх karata. Paket активности може да укључи:
- Usklađivanje zakonske regulative у pogledu mogućnosti prikupljanja kazni kroz poreske prijave или kroz odbitke од vozačeve plate (Kodransky & Hermann, 2011).
- Imobilizaciju (zaključavanje pogonskih točkova tzv. „lisicama“) vozila која имају више од одређеног броја (npr. 2) неплаћених целодневних карата. Важно је напоменути да се примена „lisica“ мора веома прецизно zakonski definisati, како се не би косила са слободом и уставним правом грађана на имовину.
- Sklapanje ugovora са јавним извршитељима о naplati izrečenih celodnevniх karata којима је istekao rok за naplatu.
- Obezbeđivanje (potpisivanjem ugovora са MUP-om - Saobraćajnom policijom) pristupa јединственој бази регистрованих возила Republike Srbije како би се скратило време и повећао квалитет потребних података.

Izuzetno је важно да део контроле и санкционисања прекршаја у надлежности Saobraćajне policije и део у надлежности јавног предузећа које управља паркирањем буду истовремено unapređeni. У супротном, problem не може бити решен, а mogao би čak бити и produbljen. На пример, боља контрола на регулисаним местима ако није праћена бољом контролом на забрањеним местима, mogla би да доведе до preliivanja parkiranja са (ionako nisko iskorišćenih) регулисаних места на забрањена места.

4.2. Efekti primene mera (primeri dobre prakse)

Kako је ranije rečeno, predložene mere могу се ceniti на основу технолошких и финансијских efekata. Kako ни у једном од posmatraniх gradova sistem за KISPP не

funkcioniše на zadovoljavajućem nivou, то су у pogledu efekata primene mera за njegovo unapređenje uglavnom analizirana iskustva из других zemalja. Slično као и у Srbiji, KISPP могу да vrše policija, lokalne vlasti и/или privatni operater у зависности од zakonodavstva.

Kao и kod нас, KISPP на забрањеним местима најчешће врши saobraćajна policija која се susreće са istim problemima. Rešenje је dodatna motivacija или poveravanje ове активности spoljnim saradnicima. Uslov за angažovanje spoljnih saradnika је dekriminalizacija KISPP. Začetnik овог pristupa је Velika Britanija која је 1991. godine donela Zakon о drumskom saobraćaju којим је predviđena dekriminalizacija parkiranja. На osnovu pomenutог zakona у Londonu је 1994. godine kompletno dekriminalizovana KISPP, а lokalnim vlastima је omogućeno да biraju spoljnог saradnika putem tendera (Transport Committee, 2005). Osnovni kriterijum за izbor је količina novca коју spoljni saradnik vraća lokalnim vlastima. Dobri rezultati су inicirali uvođenje ове prakse у celu zemlju 2004. godine, а pozitivna iskustva из Velike Britanije су doprinela да Evropska unija препоручи ovaj pristup (de Wit et al., 2005).

Efikasnost sistema značajno се може povećati smanjenjem обима контроле као и употребом savremenih tehničkih sredstava и uređaja (тачка 4.1). У Nišu је procenjeno да би постављање uličног mobilijara smanjilo обим контроле за 23%. Upotreba sistema „video pauk“ у Nišu се (Radosavljević и остали, 2015) dala је pozitivne rezultate у pogledu броја uklonjenih vozila по једном pauk vozilu, smanjenju vremena potrebnог за uklanjanje једног vozila као и smanjenju броја потребних službenih lica. Mobilni sistem за контролу и санкционисање прекршаја у parkiranju „oko sokolovo“ је на ulicama Beograda tokom прве године upotrebe mesečno је izricao у proseku око 10.000 kazni (Divac, 2021).

Ono što najviše utiče на efikasnost sistema а ujedno predstavlja и najveći problem је naplata izrečenih kazni. Veća izvesnost да će kazna бити naplaćena smanjuje број korisnika који prave прекршаје. Gradovi су često suočeni са niskim stepenom naplate izrečenih kazni, па су за rešavanje овог problema razvili različite metode. У Sijetlu (SAD) vozila čiji vlasnik има 5 или више kazni bivaju zaplenjena. Да би dobio vozilo назад, vlasnik мора да plati sve kazne, трошкове одношења vozila и skladištenje (Willson, 2018). У Portugalu је produženje vozačke dozvole uslovljeno plaćanjem svih неплаћених kazni. У Londonu се за plaćanje kazne у roku од 14 дана odobrava popust од 50%, од 14 до 28 дана плаћа се 100%, а након овог периода плаћа се 150% вредности kazne уз mogućnost pokretanja sudskog postupka (Department For Transport UK, 2004). У Kopenhagenu (Danska) неплаћене kazne се могу naplatiti kroz porez тако што Odeljenje за naplatu poreza kontaktira poslodavca vlasnika vozila и naplaćuje му kaznu putem administrativne zabrane (Kodransky & Hermann, 2011). Navedene mere су značajno povećale stepen naplate kazni и smanjile број učinjenih прекршаја у parkiranju.

Na ponašanje korisnika se može uticati i povremenim ili stalnim ukazivanjem da treba poštovati pravila uz podsećanje na visinu kazne koju će u suprotnom platiti. U Ljubljani (Slovenija) se u okviru kampanje za savesno ponašanje u saobraćaju (i u parkiranju) na bilbordima pojavljuju fiktivna imena i prezimena prekršilaca koja su u skladu sa vrstom prekršaja ali su visine kazni stvarne (Zdravko Riba, vozač koji je „zdrav kao riba“, parkira na mestu za invalide ili Brigita Menič, „nije me briga“ koja parkira na biciklističkoj stazi, slika 1).



Slika 1. Primer kampanje protiv bahatog parkiranja
Izvor: (<https://www.ljubljana.si>)

Osim toga, treba ostvariti komunikaciju između svih zainteresovanih strana u pogledu poštovanja propisa o parkiranju (gradske/lokalne vlasti, Saobraćajna policija, parking servisi, spoljni saradnici i građani) i omogućiti im uvid način trošenja sredstava koja se prikupe kroz naplatu kazni od prekršaja. U Velikoj Britaniji (Department For Transport UK, 2020), organi koji sprovode kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju treba da sačine godišnji izveštaj o svojim aktivnostima i rezultatima. Izveštaj bi trebalo da bude objavljen javno, a kao minimum treba da sadrži finansijske, statističke i druge podatke (uključujući sve ciljeve sprovođenja ove aktivnosti).

5. Zaključak

Parkiranje na zabranjenim mestima kao i nepoštovanje propisanih režima na regularnim parking mestima ima za posledicu niz negativnih tehnoloških i finansijskih efekata. Pozitivni efekti upravljanja parkiranjem ne mogu se ostvariti bez postojanja efikasnog sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju. Međutim, veliki obim kontrole, nedovoljni resursi i nedovoljna motivisanost nadležnih entiteta često ometaju sprovođenje ove aktivnosti. Niske kazne i inertni sistemi za njihovu realizaciju dodatno umanjuju njen učinak. Pravce za rešavanje ovog problema, sa jedne strane, treba tražiti u prostornom uređenju. Postavljanjem urbanog mobilijara se smanjuje broj parkiranja na zabranjenim mestima i rasterećuje sistem. Sa druge strane, neophodno je da se unapredi njegovo funkcionisanje. U tom pogledu, treba dodatno motivisati nadležne entitete ili angažovati spoljnog saradnika, a svakako koristiti savremene tehnologije (npr. softver za prepoznavanje registarskih tablica) koje omogućavaju registrovanje većeg broja prekršaja u parkiranju uz niže troškove. Veće kazne za prekršaje parkiranja, a posebno

povećanje stepena njihove realizacije značajno mogu pomoći u povećanju poštovanja propisima o parkiranju. Prethodno navedene aktivnosti treba podržati odgovarajućom zakonskom regulativom.

Kontrola i sankcionisanje prekršaja u parkiranju izazivaju snažne (najčešće negativne) reakcije jer je u javnosti duboko ukorenjena percepcija da je jedina svrha ove aktivnosti povećanje prihoda. Iz tog razloga potrebno je da se sredstva prikupljena na ovaj način koriste za unapređenje podsistema parkiranja ili za povećanje kvaliteta života građana (npr. izgradnja pešačkih ili biciklističkih staza), a da se pritom omogući uvid javnosti u ove procese.

Iskustva iz gradova u Evropi i Svetu pokazuju da je unapređenje sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju dalo značajne pozitivne efekte u pogledu poštovanja propisanih režima kao i u pogledu povećanja prihoda.

Parking enforcement - support for parking management

Vladimir Čuljković, Ph.D. TE

Faculty of Transport and Traffic Engineering, University of Belgrade

Abstract: Parking management is used to balance the supply and demand for parking. Furthermore, it is used to limit the traffic demand and enable the efficient functioning of the traffic network. However, street parking regulations are uneasy to enforce. In almost all cities in Serbia, parking on the street does not work in the desired way. Many drivers park on prohibited places. Those who park on regular places where one of the restrictive regimes applies, often do so without paying and/or exceeding the prescribed time limit. Poor functioning of the enforcement system was recognized as one of the main causes for the poor parking condition.

Parking enforcement represents a reaction to non-compliance with the prescribed parking regimes. For adequate reaction, it is necessary to understand the causes and patterns of such drivers behavior. Therefore, we need to investigate the connection between non-compliance with the parking regime and the control and sanctioning of violations. The analysis of the parking situation in three cities in Serbia assessed the extent and consequences of non-compliance with the parking regime on street parking places. In addition, it determined the causes of insufficient efficiency of the system for controlling and sanctioning parking violations. We proposed possible directions and measures for mitigating these problems. As argument, we pointed out positive experiences and effects from cities in Europe and the world that implemented those measures.

Keywords: parking regimes, parking violations, parking enforcement, effects

Literatura

- [1] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, (2020), (Sl. Glasnik RS, broj 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 i 128/2020 - dr. zakon).
- [2] Willson, R. (2018). Parking Management for Smart Growth. *Parking and the City*, 49, 222-227. <https://doi.org/10.4324/9781351019668-22>
- [3] Univerzitet u Beogradu Saobraćajni Fakultet. (2015). Studija: Istraživanje i izrada tehničke dokumentacije za stacionarni saobraćaj i parking garaže (u Nišu).
- [4] Univerzitet u Beogradu Saobraćajni Fakultet. (2020). Studija o unapređenju sistema parkiranja u Pirotu.
- [5] Univerzitet u Beogradu Saobraćajni Fakultet. (2020). Studija saobraćaja grada Loznice - druga faza.
- [6] Simićević, J. (2018). Stanje parkiranja u gradovima i naseljenim mestima u Republici Srbiji. Zbornik radova XII Konferencija o tehnikama saobraćajnog inženjerstva TESI 2018., 315-320.
- [7] Radosavljević, M., & Radosavljević, D. (2018). Mere za poboljšanje naplate dnevnih karata - studija slučaja. Zbornik radova XII Konferencija o tehnikama saobraćajnog inženjerstva TESI 2018., 328-334.
- [8] Zakon o komunalnim delatnostima, (2018), (Sl. Glasnik RS, broj 88/2011, 104/2016 i 95/2018).
- [9] Kodransky, M., & Hermann, G. (2011). Europe's parking U-turn: From accommodation to regulation. *Institute for Transportation and Development Policy*, 84.
- [10] Transport Committee. (2005). Parking enforcement in London Investigation into parking controls and their enforcement in London
- [11] de Wit, T., Heinrich, Y., Bridgeman, J., Kesthelyi, T., Legaigoux, J., Pickett, M., Wacker, M., Gonsales, J. D., Herry, M., & Schöbel, H. (2005). Parking policies and the effects on economy and mobility. COST Action 342.
- [12] Radosavljević, M., Dimitrijević, D., Radosavljević, D. (2015). Funkcionisanje sistema video pauk u JKP "Parking servis" Niš. Zbornik radova XI Konferencija o tehnikama saobraćajnog inženjerstva TES 2015., 187-190.
- [13] Divac, I. (Gradski sekretarijat za komunalne poslove). (2021). Gostovanje na TV Prva, 5. avgust 2021. TV Prva.
- [14] Department For Transport UK. (2004). Operational Guidance to Local Authorities: Parking Policy and Enforcement, Traffic Management Act 2004.
- [15] Department For Transport UK. (2020). Guidance for Local Authorities on Enforcing Parking Enforcement: Updates, Traffic Management Act 2004.