

## (NE)UPRAVLJANJE PARKIRANJEM U NAŠIM GRADOVIMA I NJEGOV UTICAJ NA URBANU MOBILNOST

Jelena Simićević<sup>1</sup>, Tijana Nikolić<sup>2</sup>, Vladimir Čuljković<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, [j.simicevic@sf.bg.ac.rs](mailto:j.simicevic@sf.bg.ac.rs)

<sup>2</sup> Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, [t.nikolic@sf.bg.ac.rs](mailto:t.nikolic@sf.bg.ac.rs)

<sup>3</sup> Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, [v.culjkovic@sf.bg.ac.rs](mailto:v.culjkovic@sf.bg.ac.rs)

**Rezime:** Pored osnovne uloge upravljanja parkiranjem, koja se odnosi na rešavanje problema u okviru ovog podsistema, poslednjih decenija prepoznata je i njegova funkcija kao snažnog instrumenta za upravljanje urbanom mobilnošću i ostvarivanje ciljeva održivog transportnog sistema, prvenstveno kroz smanjenje upotrebe putničkog automobila. Uprkos tome, prema iskustvima autora, u većini naših gradova ove mogućnosti nisu adekvatno iskorišćene (parkiranjem se ne upravlja ili upravlja na nedovoljno dobar način), zbog čega parkiranje često ostaje dominantan saobraćajni problem sa izraženim negativnim uticajem na dinamički saobraćaj, bezbednost i kvalitet života u gradu. U ovom radu, na osnovu meta-analize izmeritelja stanja parkiranja na ograničenom uzorku od šest gradova, procenjena je efikasnost korišćenja politike parkiranja u ostvarivanju njenih direktnih i opštih ciljeva.

**Ključne reči:** upravljanje parkiranjem, režimi parkiranja, efekti, održiva mobilnost.

## PARKING MANAGEMENT IN OUR CITIES AND ITS IMPACT ON URBAN MOBILITY

Jelena Simićević<sup>1</sup>, Tijana Nikolić<sup>2</sup> and Vladimir Čuljković<sup>3</sup>

<sup>1</sup> University of Belgrade – Faculty of Transport and Traffic Engineering, [j.simicevic@sf.bg.ac.rs](mailto:j.simicevic@sf.bg.ac.rs)

<sup>2</sup> University of Belgrade – Faculty of Transport and Traffic Engineering, [t.nikolic@sf.bg.ac.rs](mailto:t.nikolic@sf.bg.ac.rs)

<sup>3</sup> University of Belgrade – Faculty of Transport and Traffic Engineering, [v.culjkovic@sf.bg.ac.rs](mailto:v.culjkovic@sf.bg.ac.rs)

**Abstract:** In addition to its primary role of addressing parking issues, parking management has recently been recognized as a powerful instrument for managing urban mobility and achieving the goals of a sustainable transport system, primarily by reducing the car use. Nevertheless, in our experience, these potentials have not been adequately utilized in most of our cities (parking is either unmanaged or managed poorly), which often results in parking remaining a dominant traffic-related problem with pronounced negative impacts on traffic flow, safety, and overall quality of life in cities. This paper, based on a meta-analysis of parking performance indicators conducted on a limited sample of six cities, assesses the effectiveness of parking policy in achieving its direct and general objectives.

**Keywords:** parking management, parking regimes, effects, sustainable mobility.

### 1. UVOD

Saobraćajni problemi u gradovima najčešće su posledica disbalansa transportnih zahteva i raspoložive infrastrukture za njihovu realizaciju. Ovaj disbalans se manifestuje kroz saobraćajna zagušenja, nepropisno parkirana vozila i produženo vreme traganja za slobodnim parking mestom. Takve okolnosti dovode do produženja vremena putovanja, time i povećane potrošnje goriva i emisije štetnih zagađujućih materija, ali i do smanjenog kvaliteta usluge i efikasnosti transportnog sistema.

U poslednjih nekoliko decenija zabeležen je intenzivan porast stepena motorizacije u Srbiji (tabela 1), kao i u mnogim zemljama u okruženju. Ovo, zajedno sa činjenicom da privatni putnički automobili u proseku provedu čak 95% vremena u stanju mirovanja, dovelo je do permanentnog sukoba zahteva za parkiranje, raspoloživog prostora i funkcionalnih potreba drugih učesnika u saobraćaju. U takvim uslovima parkiranje dobija stalan i nerazdvojni epitet „problem“, a u mnogim sredinama se izdvaja i kao dominantan saobraćajni problem čije rešavanje predstavlja veliki izazov za gradske i opštinske uprave nadležne za upravljanje saobraćajem.

Tradicionalno posmatrano na operativnom nivou sa osnovnom ulogom obezbeđivanja potrebnog broja parking mesta, parkiranje je u savremenom konceptu planiranja dobilo znatno širi strateški značaj. S tim u vezi, upravljanje parkiranjem danas ima dvojaku ulogu. Sa jedne strane ono treba da ublaži ili reši problem u

<sup>1</sup> Autor zadužen za korespondenciju: [j.simicevic@sf.bg.ac.rs](mailto:j.simicevic@sf.bg.ac.rs)

ovom transportnom podsystemu. Sa duge strane, politika parkiranja je prepoznata i kao posebno efikasan instrument za realizaciju ciljeva održivog transportnog sistema, odnosno realizaciju održive urbane mobilnosti, prvenstveno kroz upravljanje zahtevima za parkiranje, odnosno kroz smanjenje upotrebe automobila.

**Tabela 1. Broj stanovnika i registrovanih putničkih automobila u Srbiji kroz godine**

| Karakteristika                          | Godina    |           |           | Trend<br>(2002-2022) |
|-----------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------------------|
|                                         | 2002.     | 2011.     | 2022.     |                      |
| Broj stanovnika                         | 7.500.031 | 7.236.519 | 6.664.449 | -11%                 |
| Broj registrovanih putničkih automobila | 1.343.658 | 1.677.510 | 2.337.498 | +74%                 |
| Stepen motorizacije*                    | 179       | 232       | 351       | +96%                 |

\* Izraženo u broju putničkih automobila na 1.000 stanovnika

Izvor: [1]

Proces upravljanja parkiranjem u centralnim i drugim visokoatraktivnim gradskim zonama uobičajeno otpočinje uvođenjem odgovarajućeg restriktivnog režima, koje ima za cilj da kroz destimulaciju ili onemogućavanje dugotrajnog parkiranja posetilaca (pre svega onih sa svrhom „rad“), poveća obrt i na taj način (kvalifikovane) zahteve dovede na nivo prostornih mogućnosti zone. Ovom merom parkiranje postaje regulatorni mehanizam kojim se utiče i na izbor vida prevoza, smanjenje saobraćajnih opterećenja i unapređenje kvaliteta urbanog prostora.

Prema rezultatima ranijih istraživanja autora [2, 3], u centralnim zonama većine gradova u Srbiji se parkiranjem upravlja već dugi niz godina, dok u preostalim gradovima mere za upravljanje parkiranjem još uvek nisu primenjene.

U ovom radu, korišćenjem empirijskih podataka iz manjeg uzorka gradova iz Srbije i okruženja, ocenjeno je stanje parkiranja u centralnim zonama, i to kako u gradovima u kojima se ne upravlja parkiranjem, tako i u onima u kojima se parkiranjem upravlja; a zatim su i kvantifikovane mogućnosti politike parkiranja u ostvarivanju njenih direktnih i opštih ciljeva. Dobijeni rezultati treba da osnaže i ohrabre donosiocima odluka da politiku parkiranja sagledaju i koriste za unapređenje podsystema parkiranja i doprinos realizaciji održive urbane mobilnosti.

U narednoj tački rada opisan je način prikupljanja podataka neophodnih za realizaciju postavljenog cilja. U trećoj i četvrtoj tački ocenjena su stanja parkiranja u analiziranim gradovima (u zavisnosti od toga da li se u njima parkiranjem upravlja ili ne), a zatim su procenjeni efekti predloženih mera za upravljanje parkiranjem. Poslednja, peta tačka sumira zaključna razmatranja i daje preporuke za efikasnije upravljanje parkiranjem u našim gradovima.

## 2. PRIKUPLJANJE PODATAKA

U okviru ovog rada nisu sprovedena originalna istraživanja, već su korišćeni podaci prikupljeni za potrebe izrade studija kontrole i upravljanja parkiranjem u centralnim zonama gradova koji su bili dostupni autorima. Studije su rađene u periodu od 2019. do 2025. godine u šest gradova, od kojih se tri nalaze u Srbiji a tri u Crnoj Gori. Iako je ovaj vremenski okvir relativno dug a broj gradova ograničen, autori smatraju da su podaci validni i relevantni za istraživanje, s obzirom na to da cilj rada nije precizna kvantifikacija, već identifikacija ključnih i uobičajenih problema u stanju i upravljanju parkiranjem. Svi podaci koji se dalje analiziraju odnose se na period u kojem su studije sprovedene.

Do najvećeg broja podataka došlo se terenskim istraživanjima, metodama nezavisnih (brojanje) i zavisnih istraživanja (anketa) u periodu važenja režima, odnosno u periodu povećane atraktivnosti zone u onim gradovima u kojima režim nije uveden (06-20 h). Inventarisanje postojećih parking mesta i eventualno procena dodatnog broja koji bi se mogao obeležiti, kao i snimanje akumulacije „jutro“ i akumulacije „podne“ izvršena su sveobuhvatno, u celom prostornom obuhvatu studija. Ostale karakteristike parkiranja i putovanja snimljene su na reprezentativnim uzorcima parking mesta.

Pored navedenog, korišćeni su i javno dostupni podaci a u određenim slučajevima i oni koji su dobijeni od naručioca studije.

U nastavku je analiza urađena posebno za gradove u kojima se ne upravlja (tačka 3) i one u kojima se upravlja parkiranjem (tačka 4).

### 3. GRADOVI U KOJIMA SE NE UPRAVLJA PARKIRANJEM

Uzorak gradova u kojima se ne upravlja parkiranjem čine tri grada, čije su populacione karakteristike i broj registrovanih putnički automobila prikazani u tabeli 2.

**Tabela 2.** Broj stanovnika i registrovanih putničkih automobila na nivou opština na uzorku gradova u kojima se ne upravlja parkiranjem

| Karakteristika                          | Godina |        | Trend |
|-----------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                         | 2014.  | 2023.  |       |
| Broj stanovnika                         | 8.302  | 6.728  | -19%  |
|                                         | 3.382  | 2.941  | -13%  |
|                                         | 18.490 | 18.617 | +1%   |
| Broj registrovanih putničkih automobila | 1.374  | 1.915  | +39%  |
|                                         | 725    | 1.018  | +40%  |
|                                         | 3.939  | 5.640  | +43%  |
| Stepen motorizacije*                    | 166    | 285    | +72%  |
|                                         | 214    | 346    | +62%  |
|                                         | 213    | 303    | +42%  |

\* Izraženo u broju putničkih automobila na 1.000 stanovnika

Izvor: [4]

Radi se o malim gradovima za čija se urbana naselja ovi podaci ne vode posebno, ali je procenjeno da se broj stanovnika u njima kreće između 1.500 i nepunih 7.000 stanovnika. Podaci za opštine čija su sedišta posmatrani gradovi ukazuju da je u periodu 2014–2023. zabeležena stagnacija broja stanovnika u jednom gradu i izražen demografski pad u druga dva grada, koji u proseku iznosi 16% (ukupno, postoji demografski pad od 10%). Nasuprot tome, u istim opštinama evidentiran je značajan porast broja registrovanih putničkih automobila. U periodu 2014–2023. njihov broj povećan je u proseku za čak 41%. Prosečan stepen motorizacije u 2023. godini iznosio je 311 putničkih automobila na 1.000 stanovnika.

Ni u jednom od analiziranih gradova ne postoji organizovan javni gradski niti prigradski prevoz putnika, već stanovnici mogu koristiti samo međugradski prevoz, i to samo u onim naseljima kroz koja prolaze njegove trase. U svim gradovima postoji taksi prevoz ograničenog kapaciteta, a treba naglasiti da ne postoji tradicija korišćenja bicikla kao prevoznog sredstva. U takvim okolnostima, za veliki broj putovanja, putnički automobil nema adekvatnu alternativu.

#### 3.1. Ocena stanja parkiranja u gradovima u kojima se ne upravlja parkiranjem

U centralnim zonama posmatranih gradova tehničko regulisanje parkiranja je delimično izvršeno. Procenom dodatnog broja mesta koji bi se mogao regulisati, utvrđeno je da se većina javnih mesta nalazi na deonicama uličnih frontova (prosečno 106 mesta), zatim na vanuličnim parkiralištima (prosečno 65 mesta) i unutarblokovskim površinama (prosečno 43 mesta), dok u jednom gradu postoji i parking garaža čiji je kapacitet 115 mesta. Ni u jednom gradu nije realizovano Pravilnikom [5] definisano potrebno učešće parking mesta namenjenih osobama sa invaliditetom od 5%, već se ono kreće 2,1%-3,3%, u proseku 2,7%.

Kao što je prethodno navedeno, u momentu izrade studija režimi parkiranja nisu postojali, osim onog koji je propisanog važećim zakonskom regulativom u smislu dozvoljenog ili zabranjenog parkiranja. Kontrolu poštovanja propisa obavlja Saobraćajna policija, dok u jednom gradu postoji i Komunalna policija.

U svim gradovima, postoji dovoljno mesta za smeštaj vozila stanovnika centralne zone, dok se u podne beleži problem parkiranja, i to u jednom gradu blag a u preostala dva izražen. Iskorišćenje parking mesta ujutru iznosi u proseku 67% (38%-82%), a u podne 149% (115%-173%). Detaljnija analiza mesta realizacije zahteva ukazuje na neregularnosti u korišćenju uličnih kapaciteta. Iskorišćenje mesta na uličnim frontovima (čak i kada se u obzir uzmu ona koja nisu a mogla bi se regulisati) je relativno nisko i kreće se od 41% (30%-56%) u jutarnjoj akumulaciji do 71% (46%-94%) u podnevnoj akumulaciji; što zapravo znači da su regulisana

mesta nedovoljno iskorišćena. Istovremeno, izražena je pojava parkiranja na mestima na kojima ono nije dozvoljeno. Tačnije, više vozila je parkirano na nedozvoljenim nego na dozvoljenim mestima na uličnim frontovima: ujutru 51% (48%-54%), a u podne 64% (54%-73%).

U prilog postojanju problema parkiranja govori i činjenica da značajan broj korisnika po dolasku u zonu mora dodatno da se vozi u potrazi za mestom gde će se parkirati (30%-76%, u proseku: 54%), zbog čega korisnici visoko rangiraju parametar kvaliteta „mogućnost pronalaženja slobodnog parking mesta“, koji zauzima prvo ili drugo mesto među četiri analizirana parametra.

Uzročnicima lošeg stanja parkiranja treba smatrati neefikasnu kontrolu i sankcionisanje nepropisnog parkiranja, kao i nepostojanje mera u parkiranju. U prilog poslednjem govori i podatak da je od ukupnog broja posetilaca parkiranih u podne čak 60% čine posetioci čija je svrha putovanja „rad“, a koji se zbog dugotrajnog parkiranja smatraju kategorijom koja „ne treba“ da se parkira u centralnim zonama gradova. Lošem stanju parkiranja nesumnjivo je doprineo skroman asortiman transportne ponude i nepostojanje značajnijih kapaciteta za parkiranje na obodima centralnih zona – za korisnike koji dolaze iz prigradskih naselja. Kada je reč o korisnicima iz gradskih naselja, izražena je zavisnost od putničkog automobila, jer se on koristi za kratka putovanja, u proseku od oko 800 m.

### **3.2. Efekti uvođenja restriktivnog režima u gradovima u kojima se ne upravlja parkiranjem**

U sva tri analizirana grada ispunjeni su kriterijumi za uvođenje restriktivnog režima [6]. Međutim, u jednom od njih, i pored ispunjavanja potrebnih uslova, preporučeno je da se takav režim ne uvodi. Razlog za to je relativno mali intenzitet problema parkiranja, kao i činjenica da se kapacitet koji nedostaje može lako nadomestiti. Pored toga, uvođenje režima u ovom slučaju bi bilo troškovno neefikasno, s obzirom na mali broj mesta kojima bi se upravljalo, dok bi istovremeno zahtevalo značajne promene u ponašanju posetilaca. Stoga su u nastavku analizirani efekti uvođenja režima parkiranja samo za preostala dva grada, u kojima je njegova primena ocenjena kao opravdana.

Atributi režima su definisani tako da dovedu do rešavanja problema parkiranja, a posledično i da doprinesu održivoj urbanoj mobilnosti. U jednom gradu predloženo je uvođenje režima sa vremenskim ograničenjem od 3 sata i naplatom parkiranja od 120 RSD/h, dok je u drugom gradu predviđen režim bez vremenskog ograničenja sa naplatom parkiranja od 50 RSD/h. Paralelno sa tim, predviđene su i mere za unapređenje sistema kontrole i sankcionisanja prekršaja, sa ciljem da se obezbedi parkiranje isključivo na regulisanim mestima uz obavezno poštovanje restriktivnog režima parkiranja.

Procenjeni efekti pokazuju da bi se primenom ovakvog paketa mera obim parkiranja u zonama režima u ova dva grada smanjio u proseku za 32% (27% i 37%), što bi dovelo i do većeg korišćenja alternativnih vidova kretanja. Od ukupnog broja zahteva koji bi bili „odbijeni“ režimom, procenjuje se da bi 30% korisnika prešlo na pešačenje dok bi 13% koristilo taksi ili javni prevoz. Iako se većina (55%) ipak ne bi u potpunosti odrekla automobila, već bi samo promenila lokaciju parkiranja (umesto u centralnoj zoni parkirala bi se na njenom obodu), i ovaj rezultat treba oceniti kao pozitivan. Naime, problemi zagušenja i nedostatka parking prostora najizraženiji su upravo u centralnim gradskim zonama, te bi prelivanje parkiranja ka obodnim područjima doprinelo njihovom ublažavanju. Ovakav trend dodatno bi trebalo podržati razvojem obodnih parkirališta. Štaviše, njihova izgradnja je preduslov za uvođenje režima.

Dalje, akumulacije parkiranja bi se smanjile, pri čemu bi se akumulacija „podne“ smanjila za čak 39% (34% i 43%). U kombinaciji sa unapređenjem dela sistema kontrole koja je u nadležnosti Saobraćajne policije, ovakve promene bi trebalo da dovedu do eliminacije nepropisnog parkiranja. Time bi se ostvarili pozitivni uticaji na funkcionisanje ostalih transportnih podsistema, kao i na bezbednost svih učesnika u saobraćaju. Projektovani nivoi iskorišćenja parking mesta bi praktično eliminisali i fenomen traganja za slobodnim parking mestom. U postojećem stanju, korisnici provedu ukupno 54 (47 i 61) sati dnevno u potrazi za slobodnim mestom, za šta potroše aproksimativno 86 litara goriva i emituju oko 244 kg CO<sub>2</sub> na dnevnom nivou.

Na kraju, ne treba zanemariti ni finansijski aspekt režima sa naplatom parkiranja. Ukoliko se prihodom od parkiranja pravilno upravlja, on može predstavljati značajan i stabilan izvor za finansiranje programa upravljanja parkiranjem i transportnim sistemom. Procene pokazuju da bi prosečan prihod u jednom merodavnom danu mogao iznositi nešto više od 120.000 RSD (92.000 i 150.000).

#### 4. GRADOVI U KOJIMA SE UPRAVLJA PARKIRANJEM

U prethodnoj tački ukazano je na probleme u gradovima u kojima se ne upravlja parkiranjem i istaknut je potencijal politike parkiranja kao instrumenta za njihovo rešavanje. U ovoj tački predmet analize su gradovi u kojima se parkiranjem upravlja, i to već duže od 10 godina.

Uzorak i ovog puta čine tri grada, čije su osnovne karakteristike prikazane u tabeli 3.

**Tabela 3.** Broj stanovnika i registrovanih putničkih automobila na nivou opština na uzorku gradova u kojima se upravlja parkiranjem

| Karakteristika                          | Godina |        | Trend |
|-----------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                         | 2011.  | 2022.  |       |
| Broj stanovnika                         | 57.928 | 49.601 | -14%  |
|                                         | 79.327 | 72.062 | -9%   |
|                                         | 42.966 | 35.875 | -17%  |
| Broj registrovanih putničkih automobila | 11.886 | 14.912 | +25%  |
|                                         | 16.603 | 26.789 | +61%  |
|                                         | 10.136 | 12.891 | +27%  |
| Stepen motorizacije*                    | 205    | 301    | +47%  |
|                                         | 209    | 372    | +78%  |
|                                         | 236    | 359    | +52%  |

\* Izraženo u broju putničkih automobila na 1.000 stanovnika

Izvor: [1]

Za razliku od gradova u kojima se ne upravlja parkiranjem, ovi gradovi su veći po broju stanovnika. Ni za njihova urbana naselja ovi podaci nisu javno dostupni, ali su procene da se broj stanovnika u njima kreće od oko 13.500 do 35.000. Kao i u prethodnom slučaju, njihove opštine beleže negativne demografske trendove. U periodu 2011-2022. godine zabeležen je pad broja stanovnika od prosečno 13% (9%-17%). Sa druge strane, u istom periodu zabeležen je porast u broju registrovanih putničkih automobila, u proseku za 38% (25%-61%). Kao posledica ovih trendova, povećan je stepen motorizacije, tako da je broj putničkih automobila na 1.000 stanovnika povećan za 59%: sa prosečnih 217 na prosečnih 344.

Ni u jednom od analiziranih gradova ne postoji javni gradski prevoz, dok u dva postoji javni prigradski prevoz. Međutim, zbog nedostataka u funkcionisanju ovog sistema, on se retko koristi, te u vidovnoj raspodeli putovanja javni prevoz učestvuje sa manje od 1%. Sa druge strane, u ista dva grada postoji navika korišćenja bicikala, te ovaj vid prevoza učestvuje sa 15%, odnosno 7% u ukupnom broju putovanja.

##### 4.1. Ocena stanja parkiranja u gradovima u kojima se upravlja parkiranjem

Predmet istraživanja su parking mesta na kojima važi restriktivni režim parkiranja. Njihova raspodela prema strukturi pokazuje da su najzastupljenija ulična parking mesta (u proseku 960, odnosno 69%), zatim mesta na unutarblokiovskim parkiralištima (u proseku 302, odnosno 22%), i na kraju mesta na vanuličnim parkiralištima (u proseku 125, odnosno 9%). Ni u jednom gradu nije realizovano Pravilnikom [7] definisano potrebno učešće parking mesta namenjenih osobama sa invaliditetom od 5%, već se ono kreće 0,7%-2,5%, u proseku 1,8%.

Prostor važenja režima je podeljen na dve zone za parkiranje u dva grada, odnosno na tri 3 zone u jednom gradu. U dva grada u primeni je kombinovani režim (sa vremenskim ograničenjem i naplatom, i bez vremenskog ograničenja sa naplatom parkiranja). U trećem gradu primenjen je samo režim bez vremenskog ograničenja sa naplatom, pri čemu se zone režima razlikuju po primenjenom tarifnom sistemu.

Prosečna cena sata parkiranja iznosi 36 RSD (33-38). U svim gradovima omogućena je i kupovina dnevne karte, čak i u jednoj zoni u kojoj važi vremensko ograničenje, čime se ono praktično poništava. Prosečna cena dnevne karte iznosi 140 RSD (125-150). Ovaj iznos je ekvivalent 3,8 sati parkiranja, što znači da se dnevnom kartom podstiče dugotrajno parkiranje.

U svim analiziranim gradovima, stanovnicima (kategoriji koja „mora” da se parkira u uticajnoj zoni mesta stanovanja) daje se status povlašćenog korisnika, čime im se ne garantuje slobodno mesto ali im se omogućava parkiranje bez vremenskog ograničenja po povlašćenoj ceni, u proseku od 400 RSD/mesec (360-440). Status povlašćenog lica mogu međutim dobiti i ostala fizička lica kao i pravna lica i preduzetnici sa sedištem firme u zoni režima. Kriterijumi za sticanje statusa povlašćene kategorije za ove korisnike su izuzetno blagi, i praktično se može smatrati da status povlašćenog korisnika može ostvariti bilo ko. Uz to, cene povlašćenih karata su niske, u proseku 1.005 RSD/mesec i 1.643 RSD/mesec, redom. Uz navedeno, postoji i mogućnost rezervacije parking mesta pod određenim uslovima po prosečnoj ceni od 6.800 RSD/mesec.

Za kontrolu i sankcionisanje parkiranja na mestima na kojima ono nije dozvoljeno zadužena je Saobraćajna policija, a u jednom gradu i Komunalna policija. Kontrola poštovanja restriktivnog režima je poverena JKP Parking servis u jednom gradu, a u druga dva ovu funkciju obavlja sektor parkiranja u okviru nekog drugog javnog komunalnog preduzeća.

Analizom iskorišćenja parking mesta pri maksimalnim opterećenjima zona može se zaključiti da u zonama režima svih posmatranih gradova postoji problem parkiranja, ali da je on po intenzitetu mali: prosečno je parkirano 8% vozila više nego što ima regulisanih mesta. Međutim, detaljnijom analizom prostorne raspodele zahteva uočava se specifičan fenomen: dok su sa jedne strane regulisana mesta nedovoljno iskorišćena, istovremeno je u velikoj meri zastupljeno parkiranje na nedozvoljenim mestima. Konkretno, u podne su ulična mesta zauzeta samo 69%, a istovremeno je 43% vozila parkirano nepropisno. Ujutru, iako ima dovoljno mesta za realizaciju svih zahteva stanovnika, 33% vozila je parkirano nepropisno. Posmatrano u celom periodu važenja režima, 43% parkiranja obavi se na nedozvoljenim mestima na uličnim frontovima. Ovakvo ponašanje korisnika motivisano je izbegavanjem naplate parkiranja i/ili težnjom za parkiranjem što bliže konačnom cilju putovanja, a omogućeno je lošom kontrolom i sankcionisanjem prekršaja u nadležnosti Saobraćajne policije. Verovatnoća dobijanja kazne za nepropisno parkiranje u proseku iznosi samo 0,28%, a ako se tome doda i da je stepen naplate izrečenih kazni 90%, može se zaključiti da tek svaki 432. prekršilac dobije i plati kaznu za nepropisno parkiranje.

Sa druge strane, i korisnici koji se parkiraju na regulisanim mestima u velikoj meri ne poštuju režim – uprkos ranije navedenom izuzetno blagom tarifnom sistemu. U proseku 47%, odnosno 3.433 korisnika dnevno koji se parkiraju na regulisanim mestima u periodu važenja režima ne plate parkiranje. Do ovakvog stanja su dovele niske cene „kazni” za nepoštovanje režima (683 RSD), a posebno nizak stepen verovatnoće dobijanja „kazne” zbog nedovoljnog broja angažovanih kontrolora. Naime, dužina sektora patroliranja koju pokriva jedan kontrolor u proseku iznosi 370 parking mesta, što je negde oko 3 puta više od optimalnog. Drugim rečima, broj kontrolora bi trebalo utrostručiti. Za posledicu, verovatnoća izricanja kazne prekršiocima iznosi samo 1,49%. Imajući u vidu da je stepen naplate izrečenih kazni samo 34%, zaključuje se da se tek svaki 200. prekršilac dobije i plati kaznu za nepoštovanje režima.

Uz već navedenu lošu kontrolu i sankcionisanje prekršaja, kako Saobraćajne policije tako i entiteta koje operativno upravlja parkiranjem, osnovnim uzročnikom lošeg stanja treba smatrati i neadekvatan tarifni sistem parkiranja. To se odnosi na postojanje dnevnih karata i povlašćenih karata za ostala fizička lica i za pravna lica i preduzetnike (uz blage kriterijume za kupovinu i niske cene), kojima se stimuliše dugotrajno parkiranje. Ovo je potpuno u koliziji sa osnovnom idejom restriktivnih režima, a to je onemogućavanje ili demotivisanje dugotrajnog parkiranja.

#### **4.2. Efekti uvođenja restriktivnog režima u gradovima u kojima se upravlja parkiranjem**

U skladu sa identifikovanim uzročnicima problema predstavljenim u tački 4.1, u ovoj tački prognozirani su efekti koji bi se mogli ostvariti njihovim eliminisanjem. Drugim rečima, procenjeno je do kakvog stanja bi dovelo besprekorno funkcionisanje kontrole i sankcionisanja prekršaja, kao i ukidanja dnevnih karata i povlašćenih karata za ostala fizička lica. Treba naglasiti da ukoliko primena navedenih mera ne bi dovela do postizanja željenog stanja, postoji dodatna mogućnost upravljanja putem povećanja cene parkiranja, s obzirom na to da je anketom potvrđena visoka osetljivost posetilaca na promenu cene, što ovu meru čini efikasnim mehanizmom za upravljanje potražnjom. Uz to, u ovoj inicijalnoj fazi nije predviđeno ukidanje povlašćenih karata za pravna lica i preduzetnike, mada bi i to, ako se ukaže potreba, moglo da bude legitimna mera.

Rezultati pokazuju da bi došlo do smanjenja obima parkiranja za 15% (13%-18%), pri čemu bi se čak 34% (29%-42%) odbijenih zahteva realizovalo nemotorizovanim vidovima kretanja što je izuzetan nalaz za urbanu mobilnost. Takođe je pozitivan prelazak na taksi i javni prevoz od 19% (15%-22%).

Akumulacije parkiranja bi se smanjile, a konkretno podnevna za prosečnih 12% (11%-13%). Ovo bi dalo pozitivne ambijentalno-estetske efekte i smanjilo negativan uticaj na ostale transportne podsisteme i bezbednost. Takođe, doprinelo bi eliminaciji kruženja u potrazi za slobodnim mestom, na šta u postojećem stanju korisnici izgube 173 sata dnevno (118-251), i pri tome potroše dodatnih 277 litara goriva i emituju 780 kg CO<sub>2</sub>.

Konačno, prihod od parkiranja bi se povećao za 360% (186%-460%).

## 5. ZAKLJUČAK

U ovom radu analizirano je stanje parkiranja u centralnim zonama šest gradova iz Srbije i Crne Gore, kako u onima u kojima se ne upravlja parkiranjem, tako i u onima u kojima se parkiranjem upravlja. Pored ocene stanja, ispitane su i mogućnosti politike parkiranja da ovaj podsystem unapredi ali i da doprinesu realizaciji održive urbane mobilnosti. Iako se analizirane grupe gradova razlikuju po broju stanovnika (ne upravlja se u manjim gradovima, što je potvrđeno i istraživanjem na većem uzorku [2]), zajedničko im je da se u poslednjoj deceniji suočavaju sa izraženim porastom broja putničkih automobila uz istovremeni pad broja stanovnika, zbog čega parkiranje postaje jedan od ključnih izazova urbane mobilnosti.

Analiza stanja parkiranja u gradovima u kojima se parkiranjem ne upravlja pokazala je da je stanje parkiranja u njima loše. Međutim, pokazano je da uvođenje režima parkiranja nije nužno opravdana politika, te da ne postoji univerzalno rešenje primenjivo na sve urbane sredine, već opredeljenje za strategiju upravljanja parkiranjem treba doneti u skladu sa lokalnim kontekstom. Isto važi i za izbor režima i njegovih atributa u slučajevima gde je njegovo uvođenje opravdano. Pravilno definisan režim uz kvalitetno funkcionisanje sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja u parkiranju dovodi do smanjenja obima parkiranja u ovim zonama, smanjenja nepropisnog parkiranja i time smanjenja negativnih uticaja na transportni sistem, životnu sredinu i bezbednost.

Sa druge strane, rezultati analize gradova u kojima se parkiranjem formalno upravlja ukazuju da samo postojanje režima parkiranja nije garancija njegovog uspešnog funkcionisanja. Postojanje mera koje su direktno u koliziji sa osnovnom idejom restriktivnih režima (pre svega neadekvatan tarifni sistem) uz loše funkcionisanje sistema za kontrolu i sankcionisanje prekršaja, značajno umanjuju efikasnost ovih mera i dovode do stanja koje je u pojedinim aspektima slično onom u gradovima bez režima. Mere usmerene na rešavanje ovih nedostataka dovele bi do efekata analognih onim u gradovima u kojima se režim tek uvodi.

Na osnovu dobijenih rezultata može se konstatovati da politika parkiranja predstavlja snažan i delotvoran instrument za upravljanje parkiranjem i urbanom mobilnošću, ali samo ukoliko se sprovodi dosledno i u skladu sa njenim osnovnim principima. Ipak, i pored svega navedenog, nužno je istaći da je osnovni uzrok većine uočenih problema upravo kontinualan i intenzivan rast stepena motorizacije, odnosno broja registrovanih putničkih automobila, koji u velikoj meri prevazilazi raspoložive kapacitete. U takvim okolnostima, mere upravljanja parkiranjem imaju ograničen domet ukoliko se paralelno ne deluje na sam izvor problema. To podrazumeva primenu širih transportnih i regulatornih politika usmerenih na kontrolu rasta stepena motorizacije, kao i unapređenja i promovisanje alternativnih vidova prevoza. Tek je nakon toga moguće očekivati željeni efekat upravljanja parkiranjem i njegovu dugoročnu održivost.

## Literatura

- [1] Republički zavod za statistiku Srbije. Publikacije. (on-line) dostupno na: <https://www.stat.gov.rs/publikacije/> (26. 02. 2026)
- [2] Simićević, J. (2018). Stanje parkiranja u gradovima i naseljenim mestima u Republici Srbiji. Zbornik radova XII Konferencije o tehnikama saobraćajnog inženjerstva, str. 315-320. 18-19. oktobar 2018. Vrnjačka Banja, Srbija
- [3] Simićević, J. (2022). Upravljanje parkiranjem u Srbiji. Tehnika. 77(5), 589-595.
- [4] Zavod za statistiku Crne Gore: MONSTAT. Publikacije. (on-line) dostupno na: <https://monstat.org/cg/publikacije.php?id=100> (13. 11. 2025)
- [5] Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom. „Službeni list Crne Gore“, br. 041/25 od 28. 04. 2025.

- [6] Milosavljević, N.; Simićević, J. 2026. Parkiranje. IV izdanje, osnovni udžbenik. Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet. ISBN 978-86-7395-386-1
- [7] 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. 10/26, "Mesta za parkiranje", član 36.