

Problem neregularnog parkiranja na uličnim frontovima

Prof. dr Jelena Simićević, mr Vladimir Čuljković

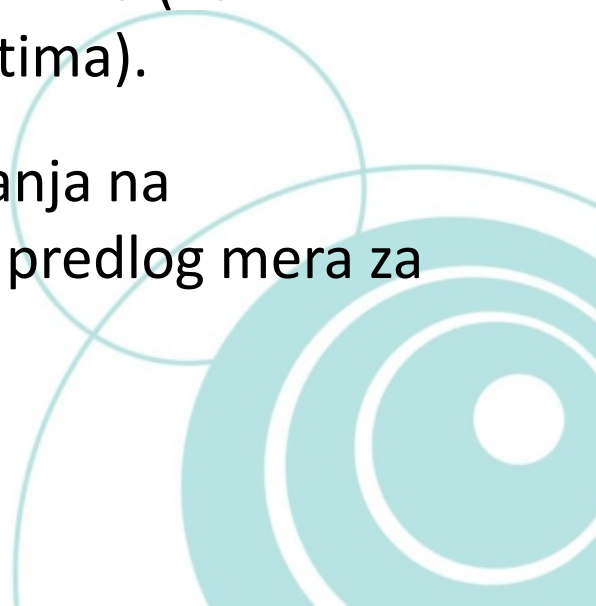
Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet
j.simicevic@sf.bg.ac.rs, v.culjkovic@sf.bg.ac.rs



Beograd, 13. decembar 2018. godine



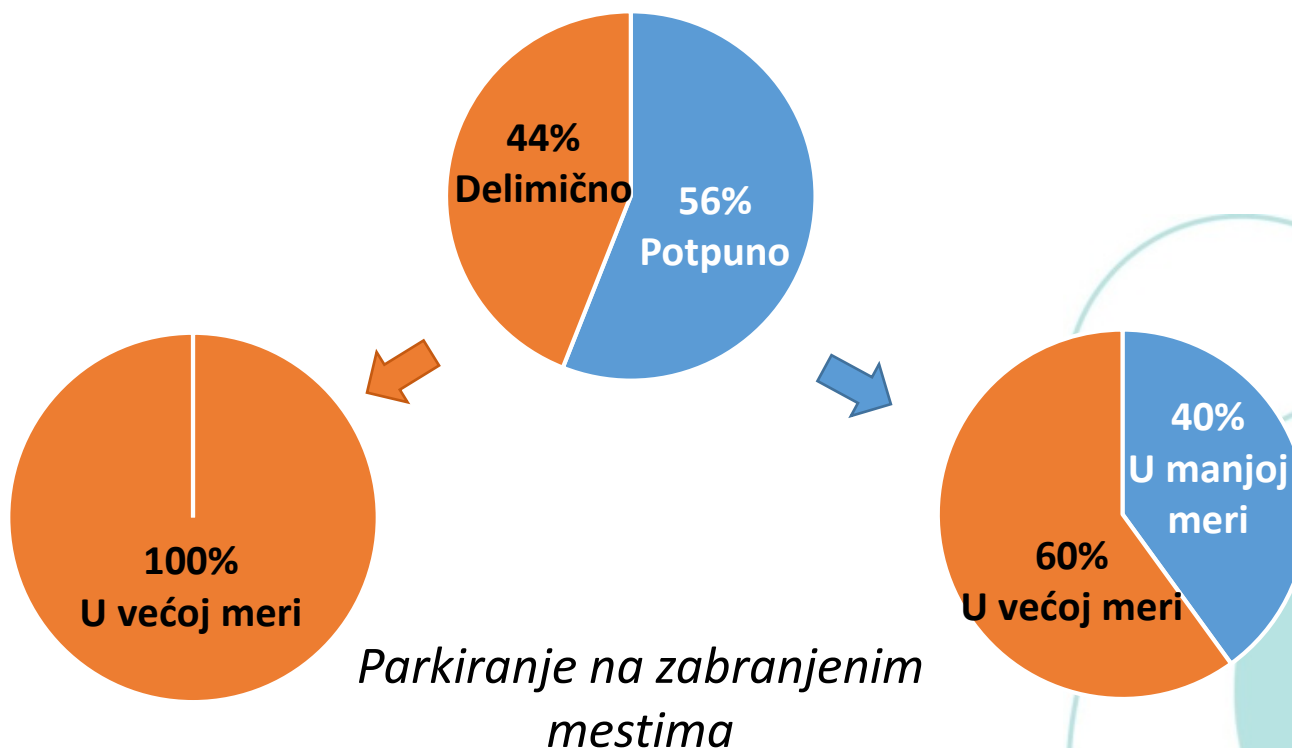
Uvod

- Značaj teme:
 - parking mesta na uličnim frontovima predstavljaju osnovnu i najzastupljeniju infrastrukturu za parkiranje u gradovima RS (85%)
 - Nema izgleda da će se ovaj odnos promeniti u bližoj budućnosti
 - Negativni efekti parkiranja na uličnim frontovima (na regularnim, a posebno na zabranjenim mestima).
 - **Cilj:** Ispitati obim i značaj (posledice) parkiranja na zabranjenim mestima u gradovima RS i dati predlog mera za ublažavanje ovog problema.
- 

Stanje parkiranja u gradovima RS

- Na osnovu ankete gradova i naseljenih mesta u RS (2018. godine)
- Centralne zone gradova u kojima se upravlja parkiranjem (82%), pri max opterećenju:

Zauzetost uličnih mesta



Posledice neregularnog parkiranja

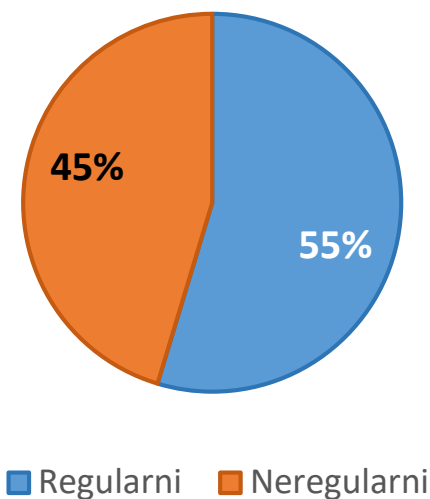
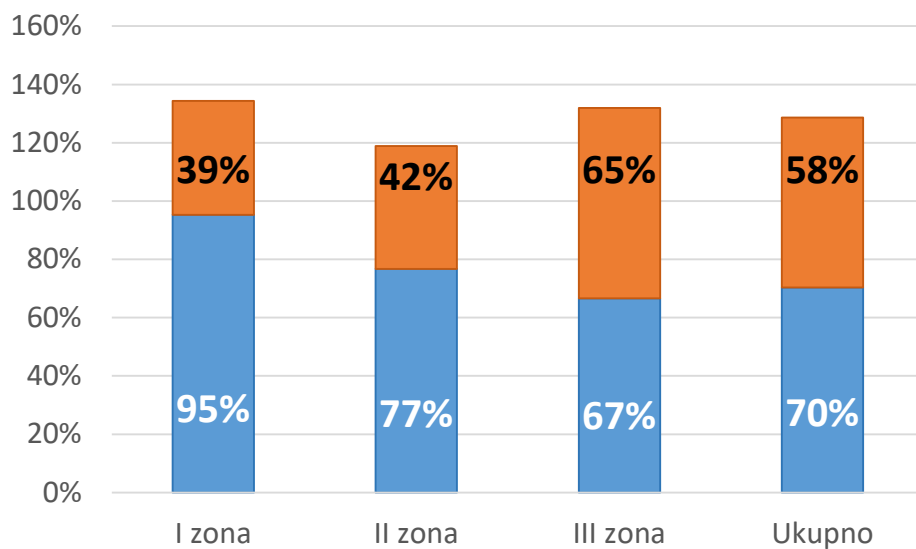
1. Tehnološki efekti



2. Finansijski efekti

Studija slučaja: 1 grad RS (2015.)

Pri max opterećenju, SVI korisnici

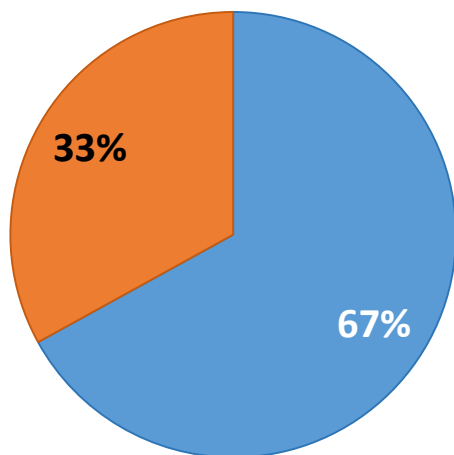


- 30% parking mesta je slobodno (neiskorišćeno).
- Istovremeno, u velikoj meri je izraženo parkiranje na zabranjenim mestima (45% vozila).

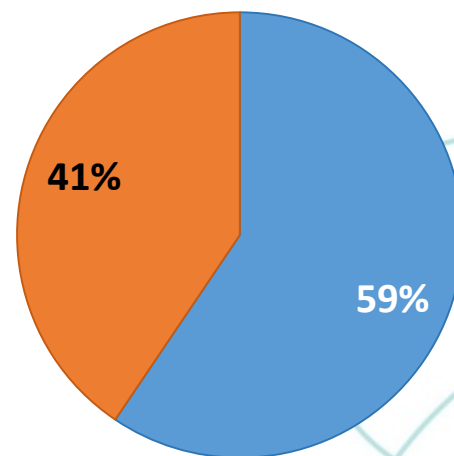
Studija slučaja: 1 grad RS (2015.)

Stanovnici

Pri max opterećenju
(u podne)



U toku dana



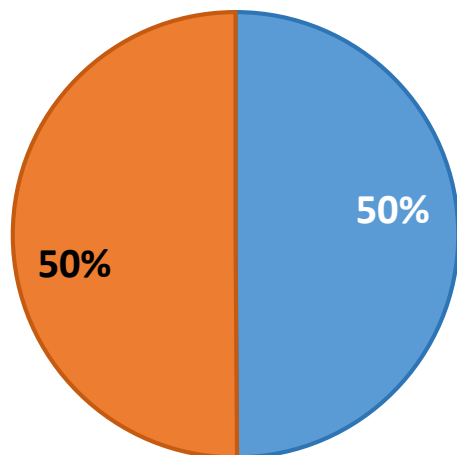
■ Regularni
■ Neregularni

- 41% parkiranja stanovnika se obavi na zabrajenim mestima.

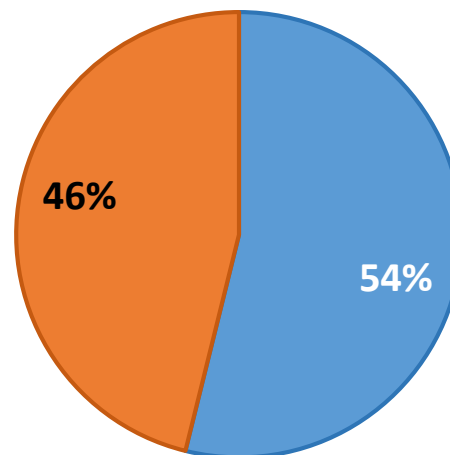
Studija slučaja: 1 grad RS (2015.)

Posetioци (korisnici koji plaćaju po započetoм satu)

Pri max opterećenju
(u podne)



U toku dana



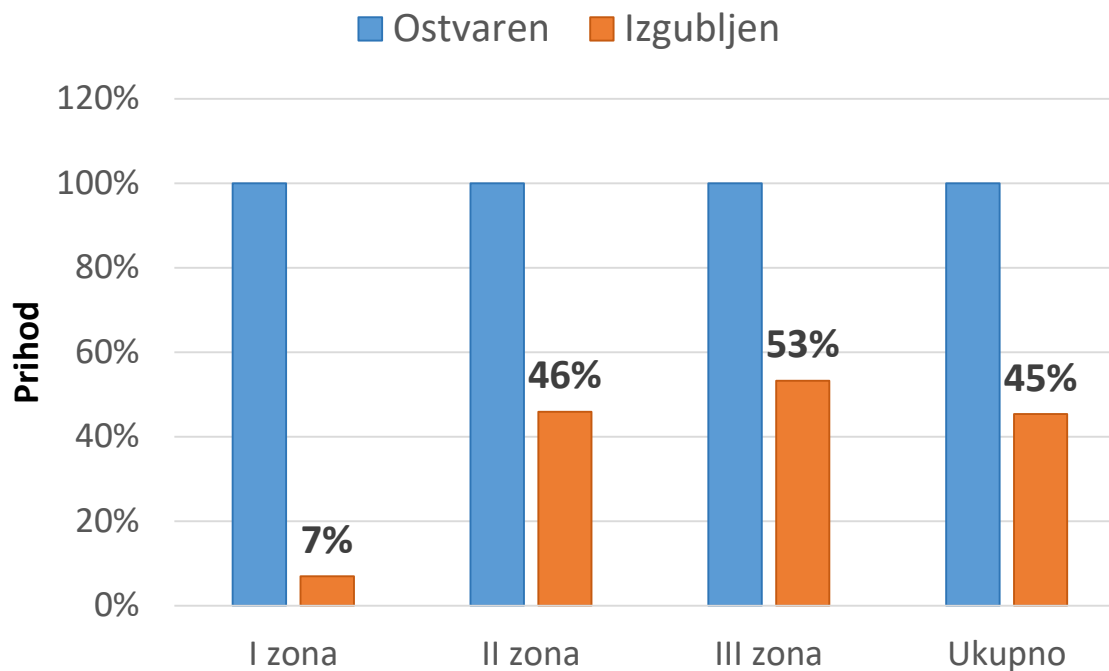
■ Regularni
■ Neregularni

- Gotovo jednak broj posetilaca se parkira na dozvoljenim i na zabranjenim mestima.

Studija slučaja: 1 grad RS (2015.)

Prihod od posetilaca

- Pretpostavke:
 - svi stanovnici se parkiraju na regularnim mestima
 - max iskorišćenje regularnih mesta 110%





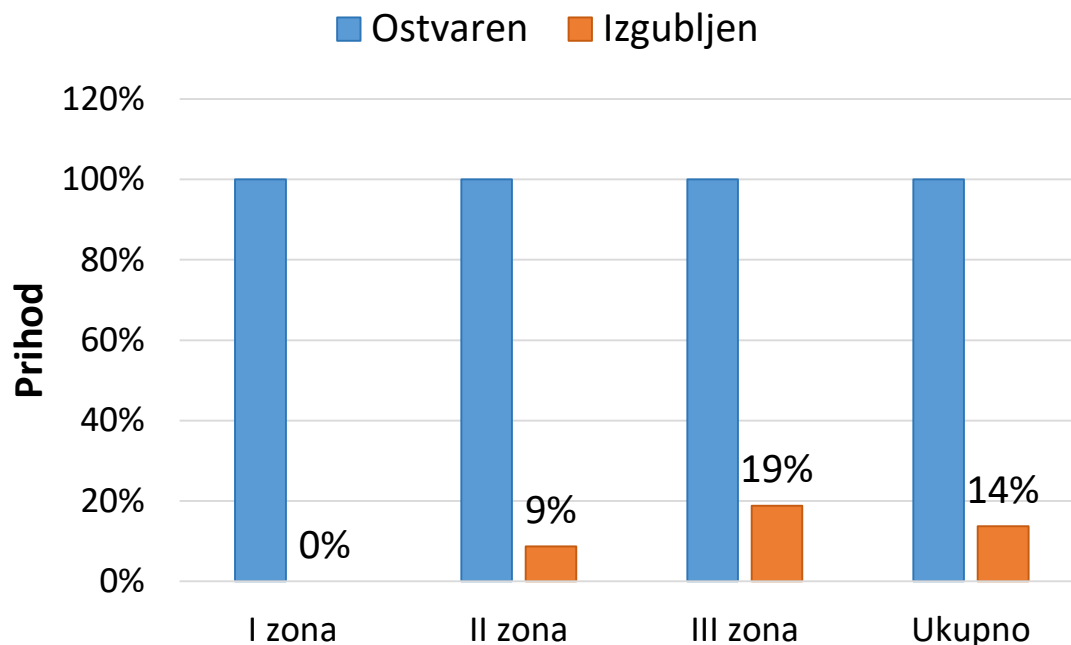
Uzročnici problema

- Kontrola i sankcionisanje prekršaja parkiranja (KISPP) na zabranjenim mestima je u nadležnosti Saobraćajne policije/Komunalne policije
- Problemi:
 - Veliki obim kontrole (broj parkiranja na zabranjenim mestima)
 - Nedovoljni kapaciteti nadležnih
 - Loša motivisanost nadležnih



Predlog mera

- **Smanjenje obima kontrole:** onemogućavanje parkiranja na zabranjenim mestima postavljanjem urbanog mobilijara (stubići, kugle i sl.) gde god je to moguće
- Studija slučaja: postavljanjem urbanog mobilijara broj vozila parkiranih na zabranjenim mestima bi se smanjio za 15% (u podne). Napomena: efekti mogu biti mnogo značajniji



Predlog mera: Iskustva iz Sveta

- KISPP mogu da vrše: nacionalna ili lokalna policija, lokalne vlasti i/ili privatno preduzeće (operator) – u zavisnosti od nacionalnog/lokalnog zakonodavstva.
- KISPP na zabranjenim mestima najčešće je poveren saobraćajnoj policiji.
- Iskustveno, saobraćajna policija:

ne daje dovoljan prioritet KISPP-u ili nema dovoljno kapaciteta



Dodatna motivacija policije



Spoljni saradnici (outsourcing)



Uslov: dekriminalizacija KISPP-a

Predlog mera: Iskustva iz Sveta

- London (1994.) je u potpunosti dekriminalizovao KISPP
- Lokalne vlasti su ovlašćene da izaberu spoljnog saradnika-operatera za KISPP
- Izbor se obavezno vrši putem tendera
 - kriterijum izbora je iznos novca prikupljenog od kazni koji će ponuđač vratiti lokalnim vlastima
- Rezultati su bili više nego dobri pa je ova praksa 2004. uvedena i u ostatku zemlje
- Pozitivna iskustva iz Velike Britanije inicirala su da ovaj metod KISPP-a bude preporučen u Izveštaju EU (2005.)

Predlog mera: Iskustva iz Sveta

- Provera rada spoljnog saradnika (obično 1-2 puta godišnje) - uslov za produžetak ugovora
- Indikatori efikasnosti spoljnog saradnika:
 - finansijski deo (suficit ili deficit, mere preduzete po tim pitanjima i sl.)
 - statistički deo (broj izrečenih kazni, broj kazni koji se plaća po redovnoj i ceni sa popustom, broj poništenih kazni, broj imobilisanih i broj uklonjenih vozila)
 - tehnološki efekti (performanse sistema u odnosu na ciljeve)
- Ako prihod postane jedini cilj može doći do nezadovoljstva i neprihvatanja od korisnika

Predlog mera: Iskustva iz Sveta

- **Sietl:** vozila sa 5 i više neplaćenih kazni bivaju zaplenjena. Vlasnik mora da plati sve kazne, troškove „pauka“ i skladištenja.
- **Portugal:** obnova vozačke dozvole ili registracije uslovljena je plaćanjem svih neplaćenih kazni.
- **London:** predviđeni period za plaćanje kazne je 28 dana. 1-14. dana popust 50%, 15-28. dana 100%, a preko 28 dana 150% (moguć sudski postupak i prinudna naplata).
- **Kopenhagen:** neplaćene kazne mogu se naplatiti kroz porez. Odeljenje za naplatu poreza može da kontaktira vozačevog poslodavca i da naplati kaznu kroz administrativnu zabranu (odbijanjem od plate).

Predlog mera

- Mogućnost (zakonska) da se ove mere primene i kod nas
- ZOBS, Član 278 - ko može vršiti KISPP (evidentiranje prekršaja, imobilizacija ili uklanjanje vozila)



Saobraćajna policija

Komunalna policija

JKP

Spoljni saradnik

• Odluke o komunalnom redu

- gde je zabranjeno zaustavljanje, parkiranje i ostavljanje vozila,
- visina kazne
- ko može izdati prekršajni nalog (komunalni inspektor i **komunalni policajac**)



Zaključak

- Parkiranje na zabranjenim mestima dovodi do negativnih tehnoloških i finansijskih efekata.
- Pravci za njegovo rešavanje:
 - Postavljanje urbanog mobilijara
 - Dodatno motivisanje policije ili angažovanje spoljnog saradnika za poslove KISPP-a

