

# 1,1 ПАРКИНГ-МЕСТО ПО СТАНУ

ДА је проблем паркирања у граду врло комплексан и да заузима централно место у решавању проблематике саобраћаја у Београду, мишљења је Предраг Крстић, дипломирани саобраћајни инжењер и директор Сектора саобраћаја у Урбанистичком заводу Београда. Како наводи, он се у плановима детаљне регулације и просторним плановима које овај Завод израђује не читава, већ на улицама.

- У свим урбанистичким плановима планира се потребан број места за нове садржаје и намене. Друго је да ли се и како спроводити урбанистички планови. У Плану генералне регулације (ПГР) Београда, који је још на снази (у току су његове измене и допуне) планирано је да се проблем паркирања мора решити на припадајућој парцели.



- Хтели смо да нађемо меру између тога колико паркинг места треба обезбедити у центру и колико је то оправдано, јер што више места обезбеђујете, тиме привлачите већи број аутомобила. А то није циљ. Ако јавна гаража треба да реши паркирање у некој зони, онда је потребно укинути паркинг-места на потезима на којима нису добро решење. Показати да је урбанистички могуће решити простор по мери човека - наводи наш саговорник.

## Први корак је израда студије норматива за паркирање у Београду

култет 2003. године, како би се на основу тога одредио потребан број паркинг-места у престоници.

- Студија из 2003. имала је ригидније нормативе које смо пробали да унесе-

мо у ПГР Београда који је касније рађен, али то тада није наишло на одобравање. Зато смо у ПГР унели нормативе који су у то време већ били коришћени за процену потребног броја паркинг-места у урбанистичким плановима. Нова студија би можда доказала да је 1,1 паркинг-место по стамбеној јединици довољно, а можда ће то бити и нека већа вредност - истиче Крстић.

- Чињеница је да је проблем паркирања у стамбеним зонама последица непотпуне реализације потребног броја паркинг-места планираних урбанистичким плановима,

нералне регулације мреже јавних гаража, који је представљао један од корака у решавању проблема паркирања у граду, уз неке режимске мере и зонски систем паркирања.

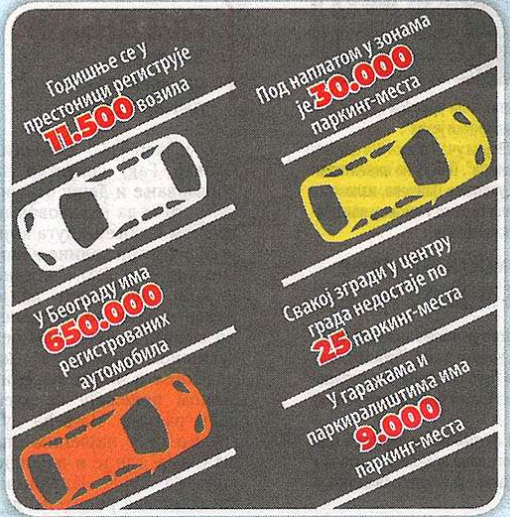
То значи да предност треба дати пешачком, бициклистичком и јавном саобраћају, а тек после аутомобилу. И то јесте план, како објашњава Крстић, да се промени хијерархија међу видовима саобраћаја. Решења за овај горући проблем има, а први корак може бити да се уради студија норматива за паркирање,

**УКРШТАЊЕ МЕТРОА У ЦЕНТРУ**

ИДЕЈА ограничавања приступа центру за аутомобиле, подразумева да на ободу буде више јавних гаража. И оне би морале да функционишу по одређеном режиму за становнике те зоне. Они који долазе до центра да обаве неки посао, возила би требало да оставе у гаражи, а онда превозом дођу до самог језгра. Зато је потребан поуздан јавни превоз да одговори на потребе корисника. Управо ће се зато све три линије будућег метроа укрштати у центру.

Ако се гради неки објекат, ми планирамо колико паркинг-места у складу са квадратуром треба да се обезбеди на парцели, било да се ради о стамбеној или пословној згради. Садашњи норматив за планирање потребног броја паркинг-места 1,1 паркинг-место по стамбеној јединици, док су нормативи за објекте трговине, културе дати на основу површине објекта, или према броју столова у угоститељству, кревета у хотелијерству - појашњава Крстић.

Каже да је потребно урадити студију норматива за паркирање у Београду, као што је то урадио Саобраћајни фа-



## НЕОПХОДНА забрана пренамене паркинг-простора

онда промена постојећих ако се покаже да нису одговарајући.

- Затим следи контрола реализације планова током градње објеката са наменским гаражама и даље током издавања употребне дозволе како би се спречила пренамена паркинг-простора. Релизација јавних гаража у зонама повећане атрактивности, са мером да се паркинг-местом може управљати на системски начин, а све са циљем да предност у одвијању саобраћаја дамо пешацима и јавном превозу. Један од правца је да постоји обавеза куповине паркинг-места уз сваки стан - тврди Крстић.

или њихове пренамене! То доводи до паркирања на површинама које за то нису намењене и на саобраћајницама што смањују пропусну моћ, повећава гужву у саобраћају - прича Крстић.

Урбанистички завод урадио је 2011. План ге-

Планом је обрађено више од 50 локација за изградњу јавних гаража, али је остављена могућност да се кроз микролокацијске анализе, јавне гараже планирају и на другим локацијама које тада нису препознате као погодне за ту намену.

Сузана МИЛОШЕВИЋ

**Сутра: Станови и гараже на истој парцели**