

→ Паркирање у Београду

→ Београд је милионски град, са више стотина хиљада путничких и неколико десетина хиљада теретних возила. Као и већина европских метропола имао је, а и данас има проблеме у функционисању саобраћаја. Један од кључних проблема са којим се Град сусрео био је у области паркирања и то посебно у централној градској зони, где је атрактивност садржаја вишеструко увећавана у последњих неколико година.

Проблем је претио да се отме контроли, али ...

Паркирање возила у Београду, посебно у ужој градској зони, заузима централно место у функционисању транспортног система града.

Основни захтев који се јавља приликом сагледавања узрока настанка проблема ове врсте је како ослободити све површине које су заузеле паркираним возилима, а нису томе намењене или бар не у толикој мери.

Посебно изражен проблем у погледу стационирања возила био је у оквиру територије града, евидентиран у три централне градске општине, Стари град, Врачар и Савски венац. Простори ових општина по свим аспектима представљају најатрактивније градске просторе. Концентрације високоатрактивних садржаја, посебно пословних, представљају целодневне генераторе саобраћаја.

Поред паркирања возила посетилаца, посебно је уочен и разматран проблем стационирања возила становника, и то како староседелаца тако и новодосељених који куповином стана у центру града нису обезбедили (купили) и паркинг место, већ паркирање возила обављају на површинама које за то нису планиране.

Урбанистички планови који су у протеклом периоду детаљно разрађивали градске просторе третирали су проблеме везане за паркирање возила, али су капацитети планирани за стационирање возила често остајали само цртежи на папиру без крајње реализације. Недостајао је системски, свеобухватни приступ проблему ове врсте.

Препоруке и правци развоја подсистема паркирања у оквиру саобраћајног система града у Генералном урбанистичком плану Београда до 2000. године, Измене и допуне, заснивале су се на дестимулисању доласка путничким аутомобилом у град уз квантитативно и квалитативно побољшање функционисања система јавног градског саобраћаја. Тиме би била умањена тзв. дуготрајна паркирања, најчешће „са сврхом посао“, а остала једино краткотрајна паркирања у сагласности са функционисањем централних активности. Паркирање становника требало је решавати кроз изградњу наменских објеката за стационирање возила. Међутим, резултати су били супротни постављеним циљевима:

- изграђена је само једна нова паркинг гаража – „Вуков споменик“, са око 120 ПМ и више привремених паркиралишта у централној зони





- површине на којима је било могуће изградити паркиралишта запоседнуте су привременим објектима различитих намена
- потпуна неусаглашеност између потреба и изградње нових објеката, као и пренамене постојећих објеката
- уведена наплата паркирања није пратио адекватан систем контроле тако да наплата није дала очекиване резултате
- јавни градски превоз путника потпуно је деградиран

Генералним планом Београда 2021. године питање паркирања возила апострофирано је као најзначајније, централно питање транспортног система града. На основу прогнозираних вредности мобилности, видовне и просторне расподеле путовања процењено је да ће број једновремених захтева за паркирањем у централној зони града достићи ниво од око 20 000. Основни задаци предложени овим планским документом могу се сврстати у следеће:

1. развој ефикасног и поузданог система јавног превоза путника
2. ограничавање аутомобилског саобраћаја у централној градској зони
3. укидање праксе издавања резервације паркинг места
4. увођење нове тарифне политике која подразумева временско ограничење трајања паркирања, одговарајући мониторинг и ефикасно санкционисање прекршаја
5. примена одговарајуће законске регулативе за кориснике и инвеститоре, и
6. изградња паркинг гаража и вануличних паркиралишта (као привремених или трајних решења).

Последњих година, у складу са наведеним циљевима, паркирање у Београду, као један од најизраженијих проблема транспортног система почео је да се решава.

Видљиво је да се код институција, у чијој надлежности је управљање паркирањем, формира свест о томе да је решавање проблема паркирања процес који треба да обухвати синхронизовано деловање на свим нивоима на којима се овај вид саобраћаја планира, технички разрађује, правно регулише, финансира, управља и контролише. У прилог томе говоре бројне активности које се данас предузимају у овој области.

Са друге стране формира се, чак и код грађана, корисника паркинг места, свест о томе да се проблем паркирања у граду не може и не треба решавати само изградњом капацитета за паркирање већ где је год то могуће, управљањем захтевима за паркирање.

У складу са савременим приступом решавању проблема паркирања, допринос побољшању квалитета живота становника Београда мерама у паркирању полако постаје императив и циљ управљања паркирањем.

Сложеност проблема паркирања и чињеница да се око двадесет последњих година у овај систем није улагало као и да се њиме није управљало на довољно добар начин, условила је да се паралелно са дефинисањем стратешких опредељења спроведе низ оперативних мера. Постепено се примењују закључци бројних Студијских анализа које су до сада рађене и то:

- дестимулисање долазака путничким возилом у зоне високе атракције,
- улагање у развој јавног градског транспорта путника и
- мере тарифне политике у области паркирања.

У централну зону Београда уведен је режим временског ограничења трајања паркирања што је дало одређене позитивне ефекте. У осталом простору урбаног дела Београда, па и у већем делу шире централне зоне и даље се за стање подсистема паркирања може дати следећа оцена:

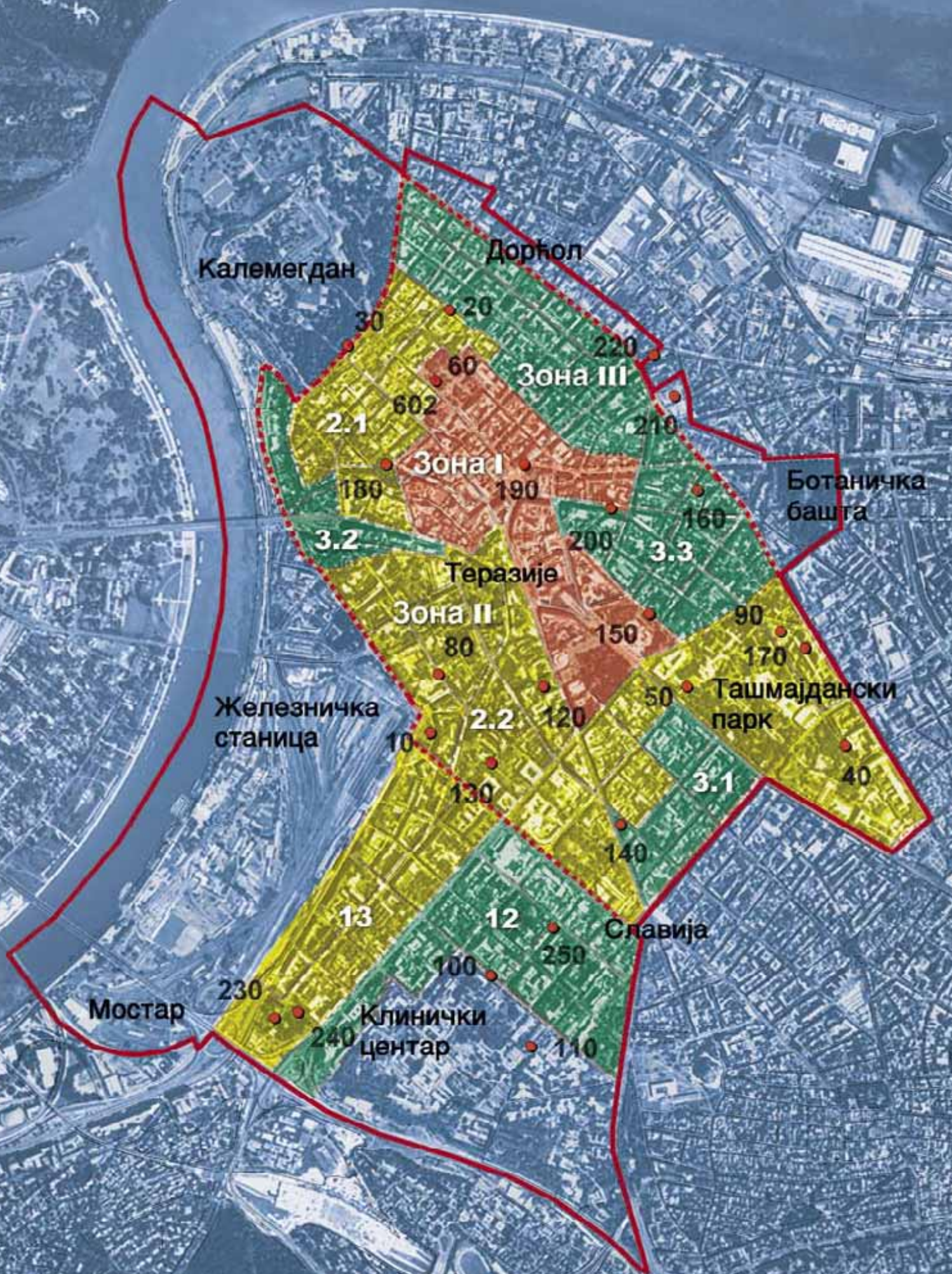
потпуно нарушен урбанистички ред са посебно израженим негативним утицајем паркирања на нормално функционисање осталих подсистема (пешачки, динамички, јавни градски), угрожена безбедност свих учесника у саобраћају, отежан рад комуналних служби, отежано снабдевање садржаја, пад квалитета животне средине и сл.

Покушај да се проблем паркирања и у осталим зонама ублажи на исти начин као у централној зони није дао резултате. Истраживања су показала да у тим зонама не постоји довољан број паркинг места ни за кориснике који морају да се паркирају у њима па самим тим није створен основни предуслов за побољшање стања паркирања управљањем капацитетима којима зоне располажу. То за последицу има неопходност изградње вануличних капацитета за паркирање бар за ову категорију корисника.

Ова чињеница отвара низ питања на која, између осталих, треба да да одговор правилно дефинисана стратегија управљања паркирањем: где, када и на који начин финансирати градњу нових капацитета.

У ишчекивању да Градска управа донесе програмски документ, у оквиру стратегије управљања паркирањем, реализација и стављање у функцију јавне подземне гараже „Пионирски парк” са око 450 места, техничко регулисање паркинг места на улицама у складу са законским прописима и препорукама са око 6.500 нових паркинг места и смањење броја максимално једновремено паркираних возила за око 2900 и сл. морају се сматрати кораком ка унапређењу подсистема паркирања у Београду.

- Проф.др Нада Милосављевић, дипл. инж.саоб.
Предраг Крстић, дипл. инж.саоб.



→ Анализа локација за изградњу Јавних подземних гаража на Јавном грађевинском земљишту у Централној зони Београда

→ Повод за израду Анализе локација за изградњу јавних подземних гаража у централној зони града представља иницијатива ЈКП „Паркинг сервис“, а у склопу свеобухватног приступа и управљања системом паркирања возила у центру града.

Циљ израде Анализе јесте, сагледавање могућности, предности и ограничења у реализацији подземних, јавних гаража које су планиране испод простора намењених за јавно грађевинско земљиште у граду.

Изградња подземних објеката за потребе стационирања возила захтева вишекритеријумску анализу сваке потенцијалне локације. Материјал који је презентован у овом елелорату представља покушај да се изврши Анализа и утврде могућности за реализацију садржаја ове врсте у централној градској зони.

Овом приликом извршена је анализа више од 20 различитих локација у најужем центру града. Поступак оцене ваљаности локације за изградњу подземне паркинг гараже предпоставља анализу просторних могућности за смештај свих неопходних целина које имају подземне гараже (улазно – излазне рампе, припадајуће саобраћајнице, простор за паркирање возила, просторије за пратеће садржаје и прикључци на градску уличну мрежу). Процењено је да се на свакој од анализираних локација могу сместити сви садржаји који су неопходни за функционисање једног оваквог објекта – система.

Подземни објекти као урбане форме

Изградња различитих садржаја испод површине улица, паркова, тргова и осталих јавних градских простора у Београду није заступљена у мери у којој је то случај у осталим светским и европским градовима.

Садржаји који се граде испод јавних градских простора су углавном различити објекти у функцији саобраћаја, трговинско-комерцијални садржаји као и туристичко-рекреативни садржаји који као по правилу представљају културно-историјске споменике или природна добра. Београд је град са веома бурном историјом, значајним културно-историјским наслеђем и бројним археолошким локалитетима посебно у централној градској зони.

Делови града са концентрацијом археолошких налазишта представљају просторе који захтевају режим сталног археолошког надзора и заштиту, како не би дошло до уништавања археолошких налаза и остатака.

Међутим, то је случај и са већином европских метропола, али споменици и археолошка налазишта су сачувани, а подземље у значајној мери искоришћено у друге сврхе и намене, другим речима једно не искључује друго.

Подземни објекти у функцији саобраћаја

Подземни објекти у функцији саобраћаја у Београду су тунели у функцији друмског или железничког саобраћаја, подземни пешачки

Носилац израде:

Урбанистички завод Београда, ЈП

Инвеститор:

ЈКП „Паркинг сервис“, Београд

Руководиоци радног тима:

Предраг Крстић, дипл.инж.сао.
Горана Ристовић, дипл.инж.арх.

Радни тим:

Драган Михајловић, дипл.инж.грађ.
Игор Теофиловић, дипл.инж.сао.
Неђељко Перуничкић, дипл.инж.ел.
Ивана Павловић, дипл.инж.грађ.
Зоран Мишић, дипл.инж.маш.
Весна Тахов, дипл.инж.геол.
Весна Лаиновић, дипл.инж.шум.
Весна Симић, дипл.економиста
Славица Стишовић, дипл.правник
Снежана Станковић, дипл.ист.ум.
Звездана Мојсић, геод.техн.

Директор Сектора за саобраћај:

Душан Милановић, дипл.инж.сао.

Заменик Директора:

Маја Јоковић Поткоњак, дипл.инж.арх.

Директор:

Антоније Антић, дипл.инж.арх.

пролази испод саобраћајница и подземне паркинг гараже за паркирање возила.

Свакако да се у најзначајније подземне саобраћајне објекте у Београду, изграђене до данас, сврставају тунели, станице и стајалишта у функцији Београдског железничког чвора, али ништа мање значајна није ни подземна јавна паркинг гаража испод цветне алеје дуж прилаза згради Старог двора – Скупштини града.

Аспекти анализе

Како се ради о централној градској зони, простору који је већ изграђен у пуној форми, то су и ограничења која се јављају на свакој локацији по природи ствари везана за инфраструктуру, зеленило или културно – историјско наслеђе. Реализација оваквих садржаја у централној градској зони у којој је већ на снази рестриктивни режим паркирања, има за циљ додатно ослобађање тротоара и површинских паркинг простора за кретање пешака или неку нову организацију простора. Неки делови централне градске зоне и поред рестриктивног режима паркирања и даље имају веома изражен проблем недостатка паркинг места, те у том смислу планирање и реализација додатних капацитета за стационарање возила треба да побољша стање уз већ уведене мере управљања капацитетима.

Провера приступа односно повезивања на градску уличну мрежу извршена је тако, да је, уколико то дозвољавају просторне могућности, поштован постојећи режим саобраћаја и потреба да се отварањем нових улаза и излаза у најмањој могућој мери утиче на функционисање динамичког саобраћаја.

Посебна пажња приликом израде Анализе била је усмерена на анализу и условљености које проистичу од положаја инфраструктурних водова и постројења (на генералном нивоу), као и на целокупну урбанистичку документацију везану за конкретну локацију.

Са аспекта инфраструктурних ограничења, неопходно је напоменути да на реализацију садржаја ове врсте неминовно утичу поједини инфраструктурни водови, неки у већој, а неки у мањој мери. С тим у вези, неопходно је за сваку локацију спровести низ микролокацијских истраживања и у све то укључити економско вредновање, да би се дошло до реалних показатеља за одлучивање.

Важећа урбанистичка документација која плански разрађује простор такође захтева значајан ниво усклађивања у процесу реализације планираних подземних објеката. У складу са тим, извршена је детаљна анализа важеће планске документације и дат предлог могућег уклапања планираних интервенција у планирану намену.

Предложене локације

Основни критеријум за избор локација, поред анализе локација са аспекта осталих меродавних показатеља (инфраструктура, геологија, зеленило, заштита), био је могућност просторне организације јавне подземне гараже.

шифра	Назив локације	Основа м ² (ориентационо)	БРПМ по етажи (30м ² БРПМ)	Број нивоа (етажа)
10	Савски трг	2026	69	1
20	Господар Јевремова	1251	42	2
30	Тадеуша Кошћушка	5565	186	2
40	Илије Гарашанина	2206	74	3
50	Црква Светог Марка	1042	32	1
60	Студентски трг 1	2791	93	2
602	Студентски трг 2	5792	193	2
80	Гаврила Принципа	3834	128	1
90	Палилулска пијаца	4751	158	1
100	Пастерова	4893	163	2
110	Делиградска	3443	115	2
120	Косовке девојке	1984	66	1
130	Финансијски парк	6999	230	1
140	Цветни трг	2504	83	1
150	Косовска	3573	119	2
160	Копитарева градина	1441	48	1
170	Национална штедионица	2253	75	1
180	Топличин венац	4193	140	2
190	Трг Републике	2624	87	2
200	Политика	2209	74	1
210	Бајлонијева пијаца	9248	308	1
220	Француска	3129	104	1
230	Мостар 1	2004	67	1
240	Мостар 2	1688	56	1
250	Светозара Марковића	4893	163	2

Смернице за спровођење

Реализација планираних јавних гаража испод јавних површина могућа је према одредбама ГП-а Београда 2021. („Сл. лист града Београда” 27/03):

- јавне гараже могу да се организују испод јавних површина: тргова, отворених пијаца, уличних раскршћа, цветњака на озелењеним површинама и сл;
- грађевинска линија за надземне, подземне објекте и делове објеката који су у систему функционисања саобраћаја (подземни пролази, подземне гараже) и комунална постројења дефинише се у појасу регулације јавних површина;

Закључак

Све анализирани локације су мање или више повољне са различитих аспеката и на инвеститору је да уз детаљну микролокацијску анализу одлучи дали постоји оправдање за реализацију неке од понуђених локација за подземне јавне гараже.

Неспорно је да је изградња подземних јавних гаража испод саобраћајница и тргова могућа, просторних могућности има, ограничења су различитог карактера и обима, али ће резултати који се могу очекивати бити позитивни, посебно са аспекта функционисања саобраћаја у Београду.

- Горана Ристовић, дипл.инж.арх.
Предраг Крстић, дипл.инж.сао.