



Datum: 9.10.2026. godine

SKUPŠTINA GLAVNOG GRADA

Predsjedniku Skupštine – Srđanu Periću

Uvaženi predsjedniče Skupštine,

Crna Gora
Pisarnica - Glavni grad - Podgorica

Primljeno: 09. 10. 2026.				
Org. jed.	Jed. klas. znak	Redni broj	Prilog	Vrijednost
02-	016	/ -	900	

26

Na osnovu Poslovnika Skupštine Glavnog grada Podgorice, podnosim Predlog odluke O PODSTICANJU IZGRADNJE JAVNIH PARKING KAPACITETA UZ UČEŠĆE PRIVATNIH INVESTITORA, sa predlogom da se ista uvrsti u dnevni red naredne sjednice Skupštine Glavnog grada.

U prilogu dostavljam tekst Predloga odluke sa obrazloženjem.

S poštovanjem,

Miloš Đuričković, odbornik

Podgorica, 9.10.2026. godine

info@evropskisavez.me
evropskisavez.me

CRNA GORA

GLAVNI GRAD PODGORICA

SKUPŠTINA GLAVNOG GRADA – PODGORICA

Broj: _____

Podgorica, _____ 2026. godine

Na osnovu člana 38 Zakona o lokalnoj samoupravi („Službeni list Crne Gore“, br. 2/18, 34/19, 38/20, 50/22, 84/22, 81/25 i 98/25), čl. 68, 69, 70, 71, 73. i 74. Zakona o uređenju prostora („Službeni list Crne Gore“, br. 19/25, 28/25 i 49/25), Zakona o javno-privatnom partnerstvu („Službeni list Crne Gore“, br. 73/19), člana 54 Statuta Glavnog grada („Službeni list Crne Gore – opštinski propisi“), Skupština Glavnog grada – Podgorica, na sjednici održanoj dana _____ 2026. godine, donijela je

ODLUKU

O PODSTICANJU IZGRADNJE JAVNIH PARKING KAPACITETA UZ UČEŠĆE PRIVATNIH INVESTITORA

I. OPŠTE ODREDBE

Član 1

(Predmet)

Ovom odlukom uređuju se uslovi, način i postupak podsticanja izgradnje javnih parking kapaciteta na teritoriji

Glavnog grada Podgorice, uz učešće privatnih investitora, kroz:

1. učešće privatnih investitora u izgradnji javne parking infrastrukture;
2. ugovorne modele saradnje između Glavnog grada i privatnih investitora, uključujući modele javnoprivatnog partnerstva;
3. korišćenje investicionih potencijala privatnog sektora za izgradnju javnih parking kapaciteta;
4. unapređenje kapaciteta javnih parkirališta i javnih garaža;

5. smanjenje deficita parking prostora;
6. smanjenje nepropisnog parkiranja; i
7. povećanje dostupnosti parking prostora stanovnicima, zaposlenima, posjetiocima i korisnicima poslovnih i drugih sadržaja.

Član 2

(Cilj)

Cilj ove odluke je podsticanje izgradnje javnih parking kapaciteta uz učešće privatnih investitora, radi smanjenja nedostatka parking prostora, unapređenja uslova parkiranja i povećanja dostupnosti javnih parking mjesta na teritoriji Glavnog grada, u skladu sa važećom planskom dokumentacijom i propisima kojima se uređuju uređenje prostora, izgradnja objekata i javno-privatno partnerstvo.

Izgradnjom javnih garaža i javnih parkirališta u neposrednoj blizini novih stambenih, stambeno-poslovnih i poslovnih objekata stvaraju se uslovi za:

1. racionalnije korišćenje prostora;
2. smanjenje pritiska na postojeća javna parkirališta;
3. smanjenje nepropisnog parkiranja;
4. povećanje bezbjednosti saobraćaja;
5. povećanje dostupnosti poslovnih i javnih sadržaja;
6. unapređenje kvaliteta života stanovnika;
7. povećanje prihoda od korišćenja javne parking infrastrukture;
8. dugoročno povećanje vrijednosti javne komunalne infrastrukture.

Član 3

(Javni interes)

Izgradnja javnih parking kapaciteta uz učešće privatnih investitora, u skladu sa ovom odlukom, predstavlja javni interes Glavnog grada u cilju smanjenja nedostatka parking prostora, unapređenja saobraćajne dostupnosti i bezbjednosti, smanjenja nepropisnog parkiranja i efikasnijeg korišćenja prostora.

Član 4

(Principi)

Sprovođenje ove odluke zasniva se na principima:

1. javnog interesa;
2. transparentnosti;
3. nediskriminacije;
4. zaštite konkurencije;
5. proporcionalnosti;
6. ekonomske opravdanosti;
7. održivog razvoja;
8. racionalnog korišćenja prostora;
9. ravnopravnog pristupa javnoj parking infrastrukturi;
10. zaštite javne imovine i javnih prihoda.

II. STUDIJA POTREBA ZA JAVNIM PARKING KAPACITETIMA

Član 5

(Studija)

Radi utvrđivanja potreba i mogućnosti izgradnje javnih parking kapaciteta, Glavni grad izrađuje Studiju potreba za javnim parking kapacitetima.

Studija naročito sadrži:

analizu postojećeg stanja i potreba za parking prostorom;

identifikaciju područja i lokacija pogodnih za izgradnju javnih parking kapaciteta;

pregled usklađenosti potencijalnih lokacija sa važećom planskom dokumentacijom;

procjenu potrebnih kapaciteta, vrijednosti ulaganja i mogućih modela realizacije; i

predlog prioriteta, faza i dinamike realizacije.

Bliži sadržaj, metodologiju i način izrade Studije utvrđuje nadležni organ Glavnog grada.

Nadležni organ uprave Glavnog grada obezbijediće izradu Studije iz stava 1 ovog člana u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ove odluke.

Član 6

(Parking razvojne zone)

Na osnovu Studije Skupština Glavnog grada posebnom odlukom utvrđuje Parking razvojne zone.

Parking razvojna zona je područje odnosno urbanistička parcela ili grupa urbanističkih parcela na kojoj je, zbog utvrđenog deficita parking prostora i drugih kriterijuma utvrđenih Studijom, moguće primijeniti model iz ove odluke.

Lista Parking razvojnih zona preispituje se najmanje jednom u tri godine.

III. MODEL UČEŠĆA INVESTITORA

Član 7

(Učešće investitora)

Privatni investitor može učestvovati u izgradnji javnih parking kapaciteta, u skladu sa važećom planskom dokumentacijom, ovom odlukom i ugovorom zaključenim sa Glavnim gradom, kroz:

1. finansiranje izgradnje javne garaže;
2. izgradnju javne garaže;
3. projektovanje i izgradnju dodatnih parking kapaciteta;

Član 8

(Dodatni parking kapacitet)

Investitor može izgraditi dodatne parking etaže ili njihove funkcionalno izdvojene djelove namijenjene javnoj upotrebi, kada je takva izgradnja dozvoljena važećom planskom dokumentacijom, urbanističko-tehničkim uslovima, tehničkim propisima i uslovima bezbjednosti.

Javni dio parkinga mora biti funkcionalno i pravno jasno određen u odnosu na parking prostor namijenjen potrebama osnovnog objekta.

Član 9

(Javni karakter)

Parking kapaciteti iz člana 8 ove odluke, nakon završetka izgradnje i ispunjenja uslova utvrđenih zakonom, ovom odlukom i ugovorom sa Glavnim gradom, stavljaju se u javnu upotrebu i moraju biti dostupni svim korisnicima pod jednakim uslovima.

Način korišćenja i upravljanja javnim parking kapacitetima uređuje se u skladu sa ovom odlukom, posebnim propisima i ugovorom, kao i pod uslovima koje utvrđuje Parking servis Podgorica d.o.o.

IV. VRIJEDNOST ULAGANJA I UMANJENJE OBAVEZA INVESTITORA

Član 10

(Utvrđivanje vrijednosti ulaganja)

Vrijednost ulaganja investitora u javnu parking infrastrukturu utvrđuje se na osnovu:

1. revidovane tehničke dokumentacije;
2. procijenjene vrijednosti građevinskih i drugih radova;
3. tržišne vrijednosti ugrađene opreme;
4. vrijednosti pripadajuće infrastrukture;
5. troškova projektovanja i stručnog nadzora koji se mogu priznati kao dio ulaganja;
6. drugih opravdanih i dokumentovanih troškova.

Vrijednost ulaganja mora biti potvrđena od strane nezavisnog ovlašćenog procjenitelja kojeg angažuje Glavni grad Podgorica.

Član 11

(Umanjenje naknade)

Učešće investitora u komunalnom opremanju, odnosno ulaganje u javnu parking infrastrukturu, može predstavljati osnov za umanjeње obaveze investitora po osnovu naknade za građenje, u skladu sa Zakonom o uređenju prostora i propisom Glavnog grada kojim se uređuju uslovi, visina, način i rokovi plaćanja i umanjeња naknade.

Iznos umanjeња ne može biti veći od vrijednosti stvarno izvršenog i od Glavnog grada prihvaćenog ulaganja koje se može priznati u skladu sa zakonom.

Ako je vrijednost ulaganja veća od iznosa naknade za građenje, razlika predstavlja nenadoknađeni dio ulaganja investitora koji se može uzeti u obzir prilikom određivanja njegovog učešća u prihodima od upravljanja javnim parking kapacitetima, u skladu sa zakonom, ovom odlukom, posebnom metodologijom i ugovorom.

Član 12

(Prethodna saglasnost)

Odredbe člana 11 ove odluke koje se odnose na uslove, visinu, način i rokove plaćanja i umanjena naknade primjenjivaće se nakon pribavljanja prethodne saglasnosti Vlade Crne Gore, kada je takva saglasnost propisana zakonom.

Do pribavljanja prethodne saglasnosti, u postupcima koji se vode po ovoj odluci primjenjuju se važeći propisi o naknadi za građenje.

V. JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO

Član 13

(JPP model)

Izgradnja, finansiranje, upravljanje i korišćenje javnih garaža iz ove odluke može se realizovati kroz model javno-privatnog partnerstva u skladu sa Zakonom o javno-privatnom partnerstvu.

JPP projekat može obuhvatati naročito:

1. finansiranje;
2. projektovanje;
3. izgradnju;
4. održavanje;
5. upravljanje;
6. korišćenje;
7. naplatu parking usluge;
8. rekonstrukciju;
9. druge poslove potrebne za funkcionisanje javne garaže.

Član 14

(Javni partner)

Javni partner u realizaciji projekata iz ove odluke može biti Glavni grad Podgorica ili Parking servis Podgorica d.o.o., u skladu sa Zakonom o javno-privatnom partnerstvu i odobrenim projektom javno-privatnog partnerstva.

Član 15

(Učešće javnog i privatnog partnera)

Učešće javnog i privatnog partnera utvrđuje se tako da javni partner učestvuje sa najmanje 70%, a privatni partner sa najviše 30%.

Konačna struktura učešća utvrđuje se u zavisnosti od vrijednosti ulaganja, vrijednosti zemljišta, preuzetih rizika, očekivanih prihoda, analize opravdanosti i vrijednosti za uložena sredstva.

Član 16

(Pravo privatnog partnera na povrat ulaganja)

Privatni partner koji učestvuje u realizaciji projekta javno-privatnog partnerstva može ostvariti povrat ulaganja kroz:

1. dio prihoda od korišćenja javnih parking kapaciteta;
2. pravo korišćenja javnih parking kapaciteta;
3. učešće u kapitalu društva posebne namjene; ili
4. druga prava dozvoljena zakonom.

Privatnom partneru ne može se garantovati prihod suprotno pravilima o raspodjeli rizika propisanim zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo.

Prava iz ovog člana ne odnose se na investitora kojem je vrijednost ulaganja u javne parking kapacitete u cjelosti priznata kroz umanjeње naknade za građenje.

Član 17

(Procedura izbora privatnog partnera)

Investitor koji podnese inicijativu za realizaciju projekta iz ove odluke nema pravo na povlašćeni tretman u postupku izbora privatnog partnera i učestvuje u postupku pod jednakim uslovima sa ostalim učesnicima, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo.

VI. USLOVI ZA UKLJUČIVANJE INVESTICIJE

Član 18

(Uslovi)

Projekat može biti uključen u model iz ove odluke ako su ispunjeni naročito sljedeći uslovi:

1. lokacija se nalazi u Parking razvojnoj zoni;
2. izgradnja garaže je prostorno i tehnički moguća;
3. postoji javni interes za izgradnju dodatnih parking kapaciteta;
4. projekat je saobraćajno opravdan;
5. postoji mogućnost bezbjednog pristupa javnoj garaži;
6. obezbijeđena je protivpožarna i druga bezbjednost;
7. javna garaža ne ugrožava funkcionisanje osnovnog objekta;
8. obezbijeđena je funkcionalna i pravna samostalnost javnog dijela garaže;
9. postoji mogućnost izdvajanja javnog parking prostora kao posebne funkcionalne cjeline;
10. projekat je ekonomski opravdan.

Član 19

(Obavezni javni parking)

Broj dodatnih parking mjesta koja se mogu obuhvatiti projektom utvrđuje se za svaku lokaciju posebno.

Pri određivanju broja javnih parking mjesta naročito se uzimaju u obzir:

1. deficit parking mjesta u zoni;
2. broj stanovnika;
3. broj stanova u objektu;
4. površina poslovnih prostora;
5. vrsta poslovnih djelatnosti;
6. očekivani broj korisnika;
7. postojeći parking kapaciteti;
8. očekivani budući razvoj zone.

Član 20

(Poslovni prostori)

Kod stambeno-poslovnih i poslovnih objekata posebno se analiziraju potrebe za parking prostorom koje proizilaze iz poslovnih djelatnosti.

Prilikom procjene potreba razlikuju se, naročito:

1. administrativne djelatnosti;
2. kancelarijske djelatnosti;
3. zdravstvene djelatnosti;
4. trgovina;
5. ugostiteljstvo;
6. uslužne djelatnosti;
7. djelatnosti sa povećanim brojem korisnika i posjetilaca.

VII. UGOVORNI ODNOSI

Član 21

(Ugovor)

Odnosi između Glavnog grada, odnosno Parking servisa Podgorica d.o.o., i investitora uređuju se ugovorom, u skladu sa ovom odlukom, planskim dokumentom, Zakonom o uređenju prostora, Zakonom o javno-privatnom partnerstvu i drugim propisima.

Ugovor naročito sadrži:

1. lokaciju projekta;
2. broj i strukturu javnih parking kapaciteta;
3. rok izgradnje;
4. vrijednost ulaganja označava se kao procijenjena vrijednost ulaganja, uz način utvrđivanja konačne vrijednosti izvedenih radova;
5. način kontrole ulaganja;
6. način prenosa odnosno sticanja prava;
7. način upravljanja;
8. način naplate;
9. raspodjelu prihoda;
10. raspodjelu rizika;
11. uslove održavanja;
12. uslove osiguranja;
13. odgovornost ugovornih strana;
14. uslove raskida;
15. sredstva obezbjeđenja;

16. uslove za zaštitu javnog interesa;
17. ugovor uređuje izgradnju, vrednovanje ulaganja i umanjenje naknade za građenje, a ne predstavlja JPP ugovor;
18. druga pitanja od značaja za realizaciju projekta.

Ugovor iz ovog člana ne predstavlja ugovor o javno-privatnom partnerstvu i ne daje investitoru svojstvo privatnog partnera niti pravo na učešće u prihodima po tom osnovu.

Član 22

(Upis prava)

Sva prava na javnoj garaži koja predstavljaju predmet prenosa ili upisa moraju biti uređena na način koji omogućava njihov upis u katastar nepokretnosti, u skladu sa propisima kojima se uređuje katastar nepokretnosti.

Javni dio garaže mora predstavljati jasno određenu funkcionalnu i pravnu cjelinu.

VIII. UPRAVLJANJE JAVNIM GARAŽAMA

Član 23

(Upravljanje javnim parking kapacitetima)

Javnim parking kapacitetima izgrađenim u skladu sa ovom odlukom upravlja isključivo Parking servis Podgorica d.o.o., u skladu sa zakonom, ovom odlukom, aktima Glavnog grada Podgorica i ugovorom.

Upravljanje obuhvata naročito:

1. organizaciju korišćenja;
2. naplatu parkinga;
3. kontrolu naplate;
4. održavanje;
5. tehničko upravljanje;
6. bezbjednost;
7. održavanje parking opreme;
8. informisanje korisnika;
9. druge poslove potrebne za funkcionisanje garaže.

Član 24

(Cijena parkinga)

Cijena korišćenja javne garaže utvrđuje se u skladu sa propisima Glavnog grada kojima se uređuju cijene i način naplate parking usluge.

Cijena mora biti utvrđena tako da se obezbijedi dostupnost javne parking infrastrukture, održivo poslovanje i dugoročna održivost projekta.

IX. KONTROLA I ZAŠTITA JAVNOG INTERESA

Član 25

(Kontrola realizacije)

Glavni grad vrši kontrolu realizacije projekta kroz nadležni organ lokalne uprave, a Parking servis Podgorica d.o.o. vrši kontrolu dijela projekta koji se odnosi na upravljanje i funkcionisanje javne garaže.

Investitor je dužan da omogući kontrolu:

1. kvaliteta radova;
2. vrijednosti ulaganja;
3. dinamike realizacije;
4. poštovanja projektne dokumentacije;
5. ispunjavanja ugovornih obaveza.

Član 26

(Sredstva obezbjeđenja)

Investitor je dužan da, prije ostvarivanja prava na umanjeње naknade za građenje, dostavi Glavnom gradu neopozivu i bezuslovnu bankarsku garanciju, naplativu na prvi poziv, ili drugo odgovarajuće sredstvo obezbjeđenja prihvatljivo za Glavni grad.

Sredstvo obezbjeđenja iz stava 1 ovog člana dostavlja se najmanje u visini odobrenog umanjeња naknade za građenje i važi do završetka izgradnje, izdavanja upotrebne dozvole i stavljanja javnih parking kapaciteta u javnu upotrebu.

Bliži uslovi, rok važenja i način aktiviranja sredstva obezbjeđenja uređuju se ugovorom iz člana 22 ove odluke.

Član 27

(Neizvršenje obaveza)

Ako investitor ne izgradi javne parking kapacitete u ugovorenom roku ili ih ne stavi u javnu upotrebu u skladu sa ovom odlukom i ugovorom, gubi pravo na umanjene naknade za građenje.

U slučaju iz stava 1 ovog člana, investitor je dužan da plati iznos naknade za građenje koji mu je prethodno umanjen, sa pripadajućom zakonskom zateznom kamatom.

Ako investitor ne izvrši obavezu iz stava 2 ovog člana u ostavljenom roku, Glavni grad će aktivirati sredstvo obezbjeđenja iz člana 27 ove odluke.

X. PROGRAM I PLAN REALIZACIJE

Član 28

(Program)

Gradonačelnik će, na osnovu Studije, pripremiti Program razvoja javnih garaža i javnih parkirališta kroz učešće privatnog sektora.

Program naročito sadrži:

1. listu prioriteta lokacija;
2. procijenjeni broj parking mjesta;
3. procijenjenu vrijednost projekata;
4. rokove realizacije;
5. moguće modele JPP;
6. procjenu očekivanih prihoda;
7. procjenu efekata na budžet Glavnog grada;
8. druge podatke od značaja.

Član 29

(Javni poziv)

Glavni grad može objaviti javni poziv investitorima za dostavljanje inicijativa za izgradnju javnih garaža na lokacijama koje su određene kao Parking razvojne zone.

Javni poziv mora sadržati transparentne, unaprijed utvrđene i nediskriminatorne kriterijume.

XI. JAVNOST I TRANSPARENTNOST

Član 30

(Javna objava)

Glavni grad na svojoj internet stranici objavljuje:

1. Studiju;
2. listu Parking razvojnih zona;
3. Program razvoja javnih garaža;
4. podatke o pokrenutim projektima;
5. osnovne podatke o zaključenim ugovorima;
6. broj izgrađenih parking mjesta;
7. vrijednost ulaganja;
8. podatke o ostvarenom prihodu od korišćenja javnih garaža, u mjeri u kojoj je to dozvoljeno zakonom;
9. druge podatke od značaja za javnost projekta.

XII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 31

(Rok za izradu Studije)

Gradonačelnik je dužan da u roku od 180 dana od dana stupanja na snagu ove odluke pripremi Studiju iz člana 5 ove odluke i dostavi je Skupštini Glavnog grada na razmatranje i usvajanje.

Član 32

(Usklađivanje propisa)

Gradonačelnik će, u roku od 120 dana od dana stupanja na snagu ove odluke, pripremiti predloge izmjena i dopuna drugih akata Glavnog grada koji su potrebni za sprovođenje ove odluke.

Naročito će se izvršiti analiza potrebe za izmjenama propisa kojima se uređuju:

1. naknada za građenje;
2. komunalno opremanje građevinskog zemljišta;
3. korišćenje javnih parkirališta;

4. rad i upravljanje „Parking servisom Podgorica“ d.o.o.;
5. druga pitanja od značaja za realizaciju ove odluke.

Član 33

(Prethodna mišljenja i saglasnosti)

Prije primjene odredaba ove odluke koje zahtijevaju prethodnu saglasnost Vlade Crne Gore ili pribavljanje mišljenja drugih nadležnih organa, Glavni grad je dužan pribaviti potrebne saglasnosti i mišljenja u skladu sa zakonom.

Član 34

(JPP procedura)

Projekti koji se realizuju kroz javno-privatno partnerstvo sprovode se u skladu sa Zakonom o javno-privatnom partnerstvu.

Ovom odlukom se ne može derogirati obaveza sprovođenja postupka izbora privatnog partnera, obaveza izrade analize opravdanosti, pribavljanja propisanih mišljenja i drugih radnji koje su propisane Zakonom o javno-privatnom partnerstvu.

Član 35

(Početak primjene)

Ova odluka stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore – opštinski propisi“.

SKUPŠTINA GLAVNOG GRADA – PODGORICA

Predsjednik Skupštine

OBRAZLOŽENJE

Predloga odluke o podsticanju izgradnje javnih garaža i javnih parkirališta kroz učešće investitora u komunalnom opremanju i modele javno-privatnog partnerstva

I. PRAVNI OSNOV

Pravni osnov za donošenje ove odluke sadržan je u propisima kojima se uređuju poslovi lokalne samouprave, položaj i nadležnosti Glavnog grada, uređenje prostora, komunalna infrastruktura, naknada za građenje i javno-privatno partnerstvo.

Poseban značaj imaju odredbe važećeg zakonodavstva kojima se javna parkirališta tretiraju kao dio komunalne infrastrukture, kao i propisi kojima se lokalnoj samoupravi omogućava da uređuje pitanja od značaja za organizovanje i funkcionisanje lokalne zajednice.

Dodatno, Zakon o javno-privatnom partnerstvu uređuje pripremu, odobravanje i realizaciju projekata JPP, uključujući projekte javne infrastrukture. Ministarstvo finansija kao nadležni državni organ objavljuje Zakon o JPP i prateću podzakonsku regulativu kao važeći regulatorni okvir.

Ova odluka stoga ne predstavlja samostalno derogiranje zakona, već uspostavlja lokalni institucionalni okvir za pripremu i realizaciju projekata koji će se, kada je to potrebno, sprovesti kroz postupke i uslove utvrđene državnim propisima.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ODLUKE

Jedan od izraženih infrastrukturnih problema Glavnog grada jeste nedostatak parking prostora, posebno u područjima intenzivne stambene i poslovne izgradnje.

Postojeći sistem planiranja i izgradnje parking kapaciteta ne obezbjeđuje uvijek dovoljan broj parking mjesta za stvarne potrebe korisnika.

Problem je posebno izražen kod novih stambeno-poslovnih objekata.

Investitor je dužan da u okviru projekta obezbijedi određeni broj parking mjesta prema planskim i drugim propisanim normama. Međutim, propisani minimum ne mora odgovarati stvarnim potrebama stanovnika, zaposlenih, klijenata i posjetilaca.

Poseban problem predstavljaju poslovni prostori.

Potrebna parking infrastruktura nije ista za kancelariju, advokatsku kancelariju ili projektantski biro, sa jedne strane, i restoran, market, zdravstvenu ustanovu ili drugi objekat sa velikim brojem korisnika, sa druge strane.

Zbog toga se u praksi javlja situacija u kojoj objekat formalno ispunjava propisane uslove, ali nakon useljenja nastaje izražen deficit parking prostora.

Posljedica je povećan pritisak na javna parkirališta, trotoare, saobraćajne površine, zelene površine i okolne ulice.

Problem se dodatno povećava činjenicom da se javni parking prostori u okolini novih objekata koriste ne samo od strane stanara, već i zaposlenih, posjetilaca, klijenata i korisnika poslovnih sadržaja.

III. NOVI MODEL

Predloženom odlukom uvodi se novi model saradnje javnog i privatnog sektora.

Sušтина modela je jednostavna:

privatni investitor, pored parking kapaciteta koje je dužan da obezbijedi za svoj objekat, dobija mogućnost da izgradi dodatni javni parking kapacitet na istoj lokaciji, a vrijednost prihvatljivog ulaganja može biti priznata u skladu sa zakonom kao učešće u komunalnom opremanju.

Time se privatni kapital usmjerava u izgradnju infrastrukture koja je od javnog interesa.

Model je posebno opravdan na lokacijama gdje:

- postoji izražen deficit parking prostora;
- postoji intenzivna nova gradnja;
- postoje stambeno-poslovni objekti;
- postoje trgovački i ugostiteljski sadržaji;
- javna garaža može biti funkcionalno povezana sa postojećim saobraćajnim sistemom;
- postoji mogućnost dugoročnog ostvarivanja prihoda od parking usluge.

IV. STUDIJA KAO PRVI USLOV

Odlukom se ne predviđa da se model može primijeniti na bilo kojoj lokaciji.

Naprotiv, osnovni instrument kontrole je Studija dugoročnih potreba za javnim parking prostorima.

Studija treba da utvrdi gdje Glavni grad zaista ima potrebu za dodatnim parking kapacitetima.

Na osnovu Studije utvrđuju se Parking razvojne zone.

Na taj način investitor ne određuje gdje će Grad dobiti javnu garažu.

To određuje Glavni grad.

Ovaj princip je od posebne važnosti jer sprečava mogućnost da se mehanizam koristi prvenstveno samo kao pogodnost investitoru, već kao instrument javne politike.

V. ZAŠTO DODATNE ETAŽE

Najveći potencijal ovog modela nalazi se u mogućnosti da se javna garaža izgradi istovremeno sa privatnim objektom.

Ako investitor, na primjer, prema planskim uslovima i projektu treba da izgradi dvije podzemne parking etaže, a tehnički i prostorni uslovi omogućavaju izgradnju četiri etaže, dodatne dvije etaže mogu biti projektovane kao javna garaža.

Time se izbjegavaju:

- dodatni troškovi posebne lokacije;
- troškovi posebne gradnje;
- dodatno rješavanje priključne infrastrukture;
- duže vrijeme realizacije;
- problemi eksproprijacije;
- problemi pronalaženja novih lokacija.

Glavni grad dobija parking infrastrukturu tamo gdje već postoji potreba i gdje je infrastruktura tehnički najlakše povezana sa postojećim sistemom.

VI. JAVNI I PRIVATNI INTERES

Model istovremeno proizvodi korist za obje strane.

Korist za Glavni grad:

- dobija novu javnu infrastrukturu;
- smanjuje potrebu za direktnim budžetskim finansiranjem;
- povećava broj javnih parking mjesta;
- smanjuje nepropisno parkiranje;
- smanjuje pritisak na ulični prostor;
- povećava prihod od parking usluga;
- dobija dugoročnu vrijednost infrastrukture;
- koristi privatni kapital za ostvarivanje javnog interesa.

Korist za investitora:

- dobija mogućnost efikasnijeg korišćenja investicione lokacije;
- povećava atraktivnost objekta;

- povećava dostupnost poslovnih prostora;
- stanarima obezbjeđuje dodatnu pogodnost;
- smanjuje pritisak parkinga na okolinu objekta;
- može ostvariti dugoročni povrat ulaganja ili dobit kroz JPP model;
- dobija mogućnost da dio ulaganja bude priznat kao učešće u komunalnom opremanju, u skladu sa zakonom.

VII. POSLOVNI PROSTORI

Posebno je važno naglasiti da predloženi model ne tretira sve poslovne prostore jednako.

Potrebno je razlikovati intenzitet korišćenja parking prostora.

Na primjer:

advokatska kancelarija ima relativno mali broj dnevnih posjetilaca;

kancelarijski prostor ima uglavnom zaposlene i ograničen broj klijenata;

dok:

restoran, market, zdravstvena ustanova ili drugi objekat sa velikim brojem korisnika može proizvesti višestruko veći pritisak na parking.

Zbog toga Studija i pojedinačni projekti moraju uzimati u obzir namjenu i/ili procjenu namjene poslovnog prostora, a ne samo njegovu kvadraturu.

Ovo predstavlja jedan od ključnih razloga za uvođenje dodatnih javnih parking kapaciteta uz nove investicije.

VIII. JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO

Predloženi model predviđa mogućnost da se javna garaža realizuje kroz JPP.

Polazna ideja je da javni partner, odnosno Parking servis, ima većinsko učešće, dok privatni investitor ima manjinski udio u vlasništvu i prihodima.

Kao početni model predviđeno je 70% javnog i do 30% privatnog učešća.

Međutim, ovaj procenat nije postavljen kao automatsko pravo privatnog investitora.

Konačna struktura mora zavisi od:

- vrijednosti ulaganja;
- vrijednosti prava koja se unose u projekat;

- vrijednosti infrastrukture;
- procjene rizika;
- očekivanih prihoda;
- trajanja projekta;
- analize opravdanosti;
- rezultata postupka izbora privatnog partnera.

Ovakvo rješenje štiti javni interes i istovremeno ostavlja dovoljno prostora za ekonomski održiv projekat.

IX. DETALJNO OBRAZLOŽENJE POJEDINAČNIH ODREDBA

Čl. 1–4

Ovim odredbama definišu se predmet, cilj, javni interes i osnovni principi.

Namjera je da se jasno utvrdi da se odluka ne donosi radi pogodovanja pojedinačnom investitoru, već radi rješavanja infrastrukturnog problema Glavnog grada.

Čl. 5–6

Ovim odredbama uvodi se Studija i Parking razvojne zone.

Studija je ključni mehanizam kontrole jer omogućava da se model primjenjuje samo tamo gdje postoji stvarna potreba.

Čl. 7–9

Ovim odredbama omogućava se investitoru da, pored obaveznih parking mjesta za svoj objekat, izgradi dodatni javni parking.

Odvajanje privatnog i javnog parkinga važno je zbog pravne sigurnosti i jasnog određivanja javnog interesa.

Čl. 10–13

Ove odredbe uređuju vrijednost ulaganja i način njenog priznavanja.

Posebno se sprečava mogućnost da investitor dobije neograničenu korist ili da ulaganje automatski proizvodi pravo na veće urbanističke parametre.

Čl. 14–18

Ove odredbe uređuju JPP komponentu.

Predviđeno je većinsko učešće javnog partnera kao polazni model, ali se konačna struktura utvrđuje kroz ekonomsku analizu i zakonom propisani postupak.

Čl. 19–21

Definišu se kriterijumi za odabir projekta.

Poseban značaj daje se poslovnim sadržajima i različitom intenzitetu korišćenja parking prostora.

Čl. 22–25

Uređuju se ugovorni odnosi, upis prava, upravljanje i naplata.

Cilj je da javna garaža nakon izgradnje ne postane novi problem za Glavni grad, već funkcionalna i finansijski održiva infrastruktura.

Čl. 26–30

Ovim odredbama uređuju se Program razvoja, javni poziv, transparentnost i kontrola.

Čl. 31–35

Prelaznim odredbama utvrđuju se rokovi za pripremu Studije i usklađivanje drugih akata Glavnog grada.

X. FINANSIJSKI EFEKTI

Sprovođenje ove odluke u početnoj fazi ne zahtijeva značajna budžetska sredstva za izgradnju garaža.

Najveći početni trošak odnosi se na izradu Studije dugoročnih potreba.

Procjenjuje se da bi izrada kvalitetne stručne Studije, uključujući:

- saobraćajnu analizu;
- analizu parking kapaciteta;
- GIS bazu;
- analizu urbanističkih potencijala;
- projekciju potreba;
- finansijsku analizu;
- pravnu analizu;
- definisanje modela JPP;

mogla zahtijevati okvirno 50.000–100.000 eura, zavisno od obima i nivoa detaljnosti.

Za potrebe planiranja Budžeta može se predvidjeti 80.000 eura.

Trošak pripreme pojedinačnih JPP projekata zavisice od njihove složenosti.

Za početnu fazu može se planirati okvirno 20.000–50.000 eura za stručne, pravne, finansijske i tehničke analize, odnosno pripremu dokumentacije, kada te troškove nije moguće pokriti iz drugih izvora ili ih ugovorom ne preuzme privatni partner.

Međutim, suština modela je da se sredstva Budžeta prvenstveno koriste za pripremu i kontrolu projekata, a ne za finansiranje njihove kompletne izgradnje.

XI. PROCJENA EKONOMSKOG EFEKTA

Model može proizvesti višestruki finansijski efekat.

Ako bi se, na primjer, kroz deset projekata izgradilo prosječno 200 javnih parking mjesta po projektu, Glavni grad bi dobio približno:

2.000 novih javnih parking mjesta.

Ako bi prosječna investiciona vrijednost jednog javnog parking mjesta, uključujući pripadajući dio konstrukcije, instalacija, ventilacije, protivpožarne zaštite, pristupa i opreme, iznosila okvirno 20.000–30.000 eura, ukupna vrijednost tako izgrađene infrastrukture mogla bi biti približno:

40–60 miliona eura.

Ovo je samo indikativna procjena i ne predstavlja procjenu konkretnog projekta.

Konačna vrijednost mora se utvrđivati za svaku lokaciju posebno.

XII. UTICAJ NA BUDŽET GLAVNOG GRADA

Uvođenje modela nema za cilj smanjenje ukupnih prihoda Glavnog grada po osnovu naknade za građenje.

Naprotiv, model treba da omogući da se dio sredstava koji bi inače bio prihod od naknade za građenje transformiše u trajnu javnu infrastrukturu tamo gdje je ta infrastruktura najpotrebnija.

Zbog toga se model mora primjenjivati selektivno.

Glavni grad treba da odredi:

1. koje zone imaju prioritet;
2. koliko javnih parking mjesta je potrebno;
3. koliko ulaganja investitora može biti priznato;
4. koliki dio obaveze se može umanjiti;

5. kakav je dugoročni prihod od parkinga;
6. da li javni interes opravdava primjenu modela.

XIII. ZAKLJUČAK

Predložena odluka predstavlja pokušaj da se problem parkinga u Podgorici riješi sistemski, dugoročno i korišćenjem potencijala privatnog kapitala.

Osnovni princip je:

NE DA GLAVNI GRAD GRADI SVE GARAŽE SAM, VEĆ DA ISKORISTI NOVE INVESTICIJE DA UZ PRIVATNE OBJEKTE STVARA I NOVU JAVNU PARKING INFRASTRUKTURU.

Na ovaj način jedan privatni građevinski projekat može istovremeno riješiti:

- parking za stanare;
- parking za poslovne korisnike;
- parking za posjetioce;
- pritisak na okolne ulice;
- nepropisno parkiranje;
- nedostatak javnih parking mjesta.

Istovremeno Glavni grad dobija novu javnu infrastrukturu i dugoročni potencijal prihoda od njenog korišćenja.

Predlaže se Skupštini Glavnog grada da donese predmetnu odluku.