



dopady opatření na:



záběr prostoru



kongesce



emise



hluk

Popis opatření:

Hlavním cílem tohoto opatření je snížení objemu individuální automobilové dopravy v centrech měst a podpora intermodality dopravy.

Systém P+R (Park and Ride, česky „zaparkuj a jed“) umožňuje zaparkovat automobil na periferii města pro stání kratší než 24 hodin tak, aby cestující do centra města mohli dále využít veřejnou hromadnou dopravu. Záchytná parkoviště se tedy budují v blízkosti železničních stanic, stanic metra či zastávek autobusů a dalších terminálů veřejné dopravy. Vzhledem k návaznostem parkování je třeba, aby byl systém P+R pečlivě promyšlen v rámci celkové parkovací politiky města včetně výběru vhodných lokalit a nastavení cenové politiky (parkovného a výše jízdného).

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Odborné práce uvádějí, že financování by měly zajistit instituce zodpovědné za veřejnou dopravu nebo správu silnic. Správu P+R mohou poskytovat veřejné nebo soukromé instituce (v tomto případě by měla být jasně specifikována doba správy, podmínky odstoupení od provozování P+R, požadavky na čištění a údržbu, odpovědnost, pojištění aj., viz COST Action 342, 2005).

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Rezervace místa na P+R parkovišti předem
- * Real-time informace o obsazenosti P+R parkovišť
- * Dynamické značení a navigace s informacemi o volných parkovacích místech
- * Inteligentní jízdenky kombinující platby za parkování a jízdenky veřejnou hromadnou dopravou







Ekonomické aspekty:

Středně finančně nákladné

Finančně náročné

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření podle Parkhursta (2000) vede spíše k redistribuci dopravy než k její redukci. V rámci města vybaveného P+R parkovišti dopravní zátěž může klesnout, pokud jsou se zavedením P+R parkoviště spojená také dopravní zklidňující opatření. Na druhou stranu však narůstá dopravní zátěž vně města. Důvody jsou následující: Někteří dojíždějící do města přeseďají z alternativ na automobil, protože mohou využít P+R parkoviště, které dřív nebylo k dispozici. Jiní do města jedou díky tomu, že je vybaveno P+R parkovištěm, jinak by nejeli. Jen těchto uživatelů je cca 4–12 % z celkového počtu parkovacích míst v rámci P+R (Parkhurst, 2000). P+R parkoviště může také přinášet dodatečnou dopravu tím, že řidiči město po jeho hranici částečně objíždějí, aby se na P+R dostali. Zároveň může vybavenost města P+R parkovišti způsobit odliv městských obyvatel za hranice města s tím, že taková dojíždka do zaměstnání se stala možnou (Parkhurst, 1995).

	Dopady na modal split	Vně města zvyšuje osobní automobilovou dopravu. Uvnitř města záleží na dodatečných opatřeních, která jsou realizovaná, obecně však platí, že posiluje veřejnou hromadnou dopravu. Zkušenosti z největších měst v Německu ukazují, že P+R snížilo využívání individuální automobilové dopravy o 4 %. V roce 2007 celkem 3 % všech cestujících veřejnou dopravou v Mnichově využilo P+R (Eurotest a FiA, 2008).
	Dopady na životní prostředí	Pozitivní v důsledku snížení intenzit individuální automobilové dopravy.
	Dopady na dopravní nehody	Zvýšení bezpečnosti a snížení nehodovosti v důsledku snížení intenzit motorové dopravy v centru města.
	Dopady na zdraví	Nezjištěno.
	Sociální a ekonomické dopady	Dojíždka do zaměstnání z vnějšího okolí města může vést k odlivu městského obyvatelstva do suburbánní zóny.
	Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.	Vně města dopravní zátěž narůstá, uvnitř města záleží na dodatečných opatřeních, která jsou realizovaná. Pro město, které P+R zavedlo v balíčku s jinými dopravními opatřeními, byl efekt P+R parkovišť spočten na 1–6 km zamezených cest osobním automobilem denně z jednoho parkovacího stání (Parkhurst, 2000).

Vztah k dalším dopravním opatřením:

- * Zklidňující opatření snižující provoz automobilové dopravy uvnitř města
- * Kvalitní napojení P+R na veřejnou hromadnou dopravu
- * Real-time informace o veřejné hromadné dopravě
- * Omezení parkování v centru měst
- * K+R
- * B+R

Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

Pro úspěšné fungování P+R je důležité (Rensselaer, 2012):

- * Aby frekvence linek hromadné dopravy v rámci systému byla ideálně 10 min a méně
- * Aby náklady na využití systému P+R byly menší než náklady spojené s jízdou automobilem (benzín, parkování v centru)
- * Aby počet parkovacích stání v centru města zároveň průběžně klesal a tato parkovací místa byla dražší než parkování na P+R
- * Zajistit snadný přístup k P+R z hlavní silniční sítě
- * Udržet bezpečnost pasažérů a aut na vysoké úrovni. Kamerový systém a přítomnost personálu zvyšuje důvěru uživatelů poskytované služby

Náklady na realizaci systému P+R závisí na tom, v jakém rozsahu je třeba upravit služby veřejné dopravy (Ison a Rye, 2008). K těmto nákladům se musí připočítat náklady na vybudování a provoz parkoviště a náklady na mzdy pro případné zaměstnance. Systémy P+R nejsou levná záležitost a musí být často dotovány stejně jako veřejná doprava. Jak ukazuje Parkhurst (2000), město York dotuje jedno parkovací místo v rámci pracovního dne částkou 0,1 libry, zatímco Cambridge jedno místo dotuje výrazně více, celkem 2,6 libry denně. Výše dotace závisí na řadě faktorů, především vytiženosti parkoviště, výši poplatků parkovného atd. Dodatečný příjem mohou zajistit doplňkové služby na parkovišti, jako jsou obchody, nákupní centra, kino, automýčka aj. (COST Action 342, 2005).



Foto: P+R ve Štrasburku. Poplatek za parkování automobilu pokrývá všem pasažérům automobilu také zpáteční jízdenku na autobus a tramvaj. Autor: Brůhová Foltýnová Hana (2016)

Situace v ČR:

Jedná se již o standardní a využívaný nástroj parkovací politiky. Jen v Praze funguje 20 P+R parkovišť (viz stránky TSK, <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/pro-ridice/>) a denní parkovné je sjednocené ve výši 50 Kč nebo 100 Kč. Zařízení P+R v Praze jsou zařazena do systému Pražské integrované dopravy. Parkoviště jsou otevřena denně do ukončení provozu metra, tedy do jedné hodiny ranní.

Příklady dobré praxe:

Dlouhou tradici P+R mají britská města, která také tyto služby neustále vylepšují a zefektivňují. Například Nottingham (774 tis. obyvatel) nabízí na sedmi parkovištích P+R napojených na tramvajovou a autobusovou síť celkem 5 187 parkovacích míst, což znamená 6,7 parkovacích míst na 1 000 obyvatel. Provozní doba parkovišť je pouze přes den v době, kdy jezdí veřejná doprava. Všechna parkoviště jsou poskytována zdarma, je třeba si zakoupit pouze jízdenku na veřejnou dopravu, kdy jednorázový lístek stojí £2,20.

Příklady dobré praxe:

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Použitá literatura:

COST Action 342 (2005). *Parking Policies and the Effects on Economy and Mobility*. Report on COST Action 342. August. [Technical Committee on Transport.] Dostupné z: <http://www.europeanparking.eu/media/1207/cost-action-342-final-report-1.pdf>.

EUROTEST; FIA (2008). *Park & Ride: State of the Art in Europe*. Eurotest a FIA, 2008. Dostupné z: http://imagenes.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_eurotest__parkride_in_europe_jzq_97f05e27.pdf.

ISON, S.; RYE, T. (2008). *The implementation and effectiveness of transport demand management measures: an international perspective*. Burlington. VT: Ashgate, 2008.

PARKHURST, G. (1995). Park and ride: Could it lead to an increase in car traffic? *Transport policy*. 1995, 2.1: 15–23.

PARKHURST, G. (2000). Influence of bus-based park and ride facilities on users' car traffic. *Transport policy*. 2000, 7.2: 159–172.

RENSSELAER (2012). New York City Park & Ride Study. Final report. Rensselaer Polytechnic Institute, January 2012. Dostupné z: https://www.dot.ny.gov/divisions/engineering/technical-services/trans-r-and-d-repository/C-07-66_Final%20Report%20NYC%20PR%20Study.pdf.