



Pierwsze rozwiązania parkingów typu P&R (Park and Ride) wdrożono w latach 60. ubiegłego stulecia. Już wówczas obciążenie miast ruchem samochodowym stało się ogromnym problemem. Początkowo próbowano go rozwiązywać rozbudowując układy drogowe miast. Jednak ta metoda okazała się nieskuteczna. P&R było więc pomysłem na skuteczniejsze rozładowanie miejskich korków.

System P&R polega na pozostawieniu przez dojeżdżających z podmiejskich osad samochodu na specjalnie przygotowanym parkingu, a następnie kontynuowanie podróży do śródmieścia komunikacją publiczną. - Problemem było przełamanie przekonania ludzi, że jedyną doskonałą formą transportu jest własny samochód. Kiedy wprowadziliśmy P&R to podejście się zmieniło. Ale na przestrzeni kolejnych lat pojawiła się następna problemowa kwestia. Otóż w zależności od miasta i jego wielkości należało rozstrzygnąć sprawy dostępności do tych parkingów – mówi Nick Lester z London Councils*. Za tym też należało rozważyć, jak zabezpieczyć zaparkowane samochody. Ten aspekt stał się istotny w analogicznym do P&R rozwiązaniu stosowanym dla rowerów (Bike&Ride).

Równolegle do rozwoju idei P&R polegającej na dojeździe samochodem do przedmieścia miasta i kontynuowanie jazdy autobusem, tramwajem bądź metrem, rozwijała się idea krótkich postojów. W tym przypadku chodziło o zapewnienie miejsca na postój umożliwiający podwożącemu wysadzenie z samochodu osoby, która dalej swoją podróż będzie kontynuowała koleją podmiejską (Kiss&Ride). Tego typu rozwiązania przesiadkowe mogą też dotyczyć kontynuacji podróży innymi rodzajami transportu, na przykład łodzią (Sail&Ride).

W Wielkiej Brytanii w tej chwili istnieje 19 tys. miejsc parkingowych zapewnionych w systemie P&R. Z tego rozwiązania korzysta rocznie 20 mln użytkowników. Systemy P&R zapewniają postój samochodom właścicieli, którzy wyjeżdżają w podróż na długim dystansie, a więc wyjeżdżającym na dłużej, czy osobom pozostawiającym pojazd tylko na czas pracy. Ponadto P&R wpisują się w polityki miejskie wprowadzające ograniczenia ruchu i ochronę przed ruchem wyznaczonych stref miasta. Na przykład St Ives w Kornwalii liczy zaledwie 28 tys. mieszkańców. Z systemu P&R korzysta tam rocznie 100 tys. użytkowników. Miasteczko jest bowiem ośrodkiem historycznym, zatem ograniczenie turystom możliwości wjazdu służy ochronie zabytkowej struktury śródmieścia. Spacerujący mogą więc podziwiać bez zakłóceń oryginalne piękno miejscowości. Z kolei Warwick Parkway, na jednej ze stacji kolejowych w kierunku Birmingham, zapewnia tysiąc miejsc postojowych. Ten parking otwarto nieco ponad trzy lata temu, a już osiągnął liczbę pół miliona użytkowników rocznie. W tym przypadku parking obsługuje dojazd do drugiego pod względem wielkości miasta Wielkiej Brytanii.

W Wielkiej Brytanii dominują P&R jako miejsca przesiadkowe do autobusów. Pierwszy taki parking przesiadkowy powstał w 1966 roku w Oxfordzie. W tej chwili jest ich w kraju ponad 60. Z reguły działają przez cały tydzień. W zależności od ośrodka miejskiego parkingi te liczą od 70 miejsc aż do 700 miejsc postojowych. Dla przesiadających się na autobus taki parking jest bezpłatny. Koszt postoju dzięki zintegrowaniu systemu transportowego jest w kalkulowany w cenę biletu autobusowego. Stosowany jest też wariant polegający na uiszczeniu opłaty za parking, co upoważnia do bezpłatnego przejazdu autobusem. Wybór opcji należy do władz miasta.

W opinii Nicka Lestera P&R najlepiej sprawdza się w miastach średniej wielkości. W dużych ośrodkach takie obiekty muszą być bowiem odpowiednio wielkie i lokowane w miejscach o dużych natężeniach ruchu. To stwarza szereg różnych komplikacji.

Na sukces rozwiązań typu P&R składa się szereg czynników. Poza właściwą lokalizacją i zaprojektowaniem, muszą być również spełnione takie elementy systemu, które zachęcają podróżnych do korzystania z niego, na przykład atrakcyjne miejsce oczekiwania na przyjazd autobusu czy też odpowiedni, nowoczesny pojazd komunikacji i jego niezawodność w kursowaniu. Nick Lester zwraca też uwagę na aspekt bezpieczeństwa pozostawionego na parkingu samochodu oraz bezpieczeństwa własnego, szczególnie gdy przesiadki wykonywane są o późnych porach. Natomiast w przypadku turystów istotne jest czytelne oznakowanie dojazdów do P&R. A dla wszystkich użytkowników takiego systemu na bieżąco należy zapewnić dostęp do informacji o nim, a więc wyświetlając na tablicach i publikując w Internecie. Sukcesem natomiast takiego systemu jest zmniejszenie korków w mieście, czystsze powietrze i mniejszy hałas, a więc dużo wyższa jakość życia mieszkańców. Nick Lester przestrzega jednak, by P&R nie traktować jako odrębnego rozwiązania służącego poprawie sytuacji miast. Jest to jedno z wielu narzędzi wdrażania strategii zarządzania transportem w mieście.

Systemy parkingowe typu P&R w Wielkiej Brytanii

Utworzono: środa, 19, marzec 2014 09:39 Agnieszka Serbeńska

**London Consuls – organizacja skupiająca 33 gminy Londynu współpracuje z Transport of London; zajmuje się aspektami prawnymi parkingów, ale również problemami transportu publicznego. Nick Lester prezentował doświadczenia brytyjskie w zakresie P&R podczas ubiegłorocznej konferencji „Polityka parkingowa miast”, zorganizowanej przez SITK O/Kraków.*