

AKTUALIZÁCIA DOKUMENTU



Spracovali: Ing. Jan Kašík
 Ing. Karel Steiner
 Ing. Karel Králíček
 Ing. Zdeněk Rogalewicz
 Ing. Dávid Jaš
 Ing. Veronika Murinová

NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.

Obsah

Zoznam obrázkov	8
Zoznam grafov.....	10
Zoznam tabuliek	12
Zoznam príloh	13
Zoznam skratiek	14
Identifikačné údaje projektu	16
A Ciele aktualizácie	17
A.1 Analýzy a návrhy	17
A.2 Dopravný model	17
B Analýzy	18
B.1 Dotazník k projektu Čiastočná aktualizácia dokumentu SRD a DS	18
B.2 Aktualizácia analýzy systému MHD	21
B.2.1 Infraštruktúra MHD.....	21
B.2.2 Linkové vedenie a premávka MHD	25
B.2.3 Inštitucionálne prostredie pre fungovaní MHD	35
B.2.4 Začlenenie MHD do integrovaného dopravného systému Východ	37
B.2.5 Potreba posilnenia MHD v súčasnosti a do budúcnosti.....	38
B.2.6 Analýza možností zavádzania doplnkových druhov dopravy a systémov zdieľanej mobility do systému MHD.....	43
B.2.7 Zhrnutie – priority pri organizovaní MHD pre nadchádzajúce obdobie	48
B.3 Aktualizácia analýzy možností zavedenia integrovaného dopravného systému	49
B.3.1 IDS v Stratégii rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice	49
B.3.2 IDS Východ v celoštátnych a krajských stratégiách.....	51
B.3.3 Stav pripravovaného IDS Východ	52
B.3.3.1 Tarifa	53
B.3.4 Koncept tarifnej integrácie mestskej dopravy	55
B.3.4.1 Stanovenie ceny cestovného a rozúčtovanie.....	55
B.3.4.2 Návrh integrovanej tarify pre mesto Košice	56
B.3.4.3 Technická podmienka	57
B.3.5 Vývoj IDS v uplynulom období od januára 2020	57
B.3.6 Prestupové terminály medzi regionálnou a mestskou hromadnou dopravou v Košiciach.....	59
B.3.6.1 Prestupové terminály podľa štúdie KPM Consult	59
B.3.6.2 Prestupové terminály a P+R podľa PUM KSK a štúdií spracovaných pre KSK	59
B.3.7 Návrhy z PUM KSK.....	60
B.3.7.1 Opatrenia a aktivity PUM KSK v integrácii dopravy	61
B.3.7.2 Možnosti integrácie systémov prímestskej a mestskej dopravy po zapojenia mesta Košice do IDS.	62
B.3.8 Obsluha Košíc regionálnou verejnou dopravou	63
B.3.8.1 Regionálna vlaková doprava: Pohyb cestujúcich v Košiciach z jednotlivých smerov.....	63
B.3.8.2 Usporiadanie spojov verejnej autobusovej dopravy.....	68
B.3.9 SWOT analýza	74
B.3.10 Vyhodnotenie dotazníka – verejná doprava	74
B.4 Analýza systémov zdieľanej mobility a TAXI	80
B.4.1 ANTIK Telecom s.r.o.	80
B.4.1.1 Pokrytie územia mesta Košice systémom zdieľanej mobility	81
B.4.1.2 Nabíjacie stanice	83
B.4.1.3 Ďalšie aktivity	84
B.4.1.4 Využívanie zdieľaných dopravných prostriedkov.....	84
B.4.2 Bolt.....	89
B.4.3 Zóny s bezpečnostnými opatreniami pre služby zdieľanej mobility	90
B.4.4 Share'ngo.....	92



B.4.5	TAXI	93
B.4.6	Zhrnutie.....	94
B.4.7	Možnosti rastu využívania zdieľanej mobility	97
B.4.8	SWOT analýza	100
B.4.9	Vyhodnotenie dotazníka – zdieľaná mobilita	100
B.5	Aktualizácia analýzy statickej dopravy.....	104
B.5.1	Typológia parkovacích kapacít	104
B.5.2	Centrálna časť Košíc	105
B.5.2.1	Zóna regulovaného parkovania	105
B.5.2.1.1	Centrálna mestská zóna	107
B.5.2.1.2	Rezidentské lokality	107
B.5.2.1.3	Osobitné parkoviská	108
B.5.2.2	Tarifikácia zóny plateného parkovania	108
B.5.2.2.1	Tarifné pásma	108
B.5.2.2.2	Úhrada za dočasné parkovanie	110
B.5.2.3	Kontrola rešpektovanosti regulácie parkovania	115
B.5.2.4	Vyťaženosť parkovísk v zóne regulovaného parkovania	115
B.5.2.4.1	Centrálna mestská zóna	115
B.5.2.4.2	Rezidentské lokality	116
B.5.3	Sídliská	117
B.5.3.1	Základný rozbor	117
B.5.3.2	Čiastočná regulácia statickej dopravy	118
B.5.4	Aktualizácia VZN o parkovaní.....	121
B.5.4.1	Prehľad navrhovaných zmien.....	121
B.5.4.1.1	Centrálna mestská zóna	121
B.5.4.1.2	Rezidentské lokality 1-10.....	121
B.5.4.1.3	Celomestská rezidentská lokalita	122
B.5.4.1.4	Carsharing.....	122
B.5.4.2	Zhodnotenie navrhovanej aktualizácie	123
B.5.5	Lokality s nízkym dopytom po kapacitách statickej dopravou.....	124
B.5.6	Garážové lokality.....	125
B.5.7	Parkoviská P+R	127
B.5.8	Parkoviská K+R	127
B.5.9	Parkoviská B+R.....	128
B.5.10	Parkoviská P+G.....	128
B.5.11	Prieskum parkovania 2015.....	128
B.5.11.1	Vyhodnotenie prieskumov parkovania pre SRDaDS mesta Košice	130
B.5.11.1.1	Centrum mesta	130
B.5.11.1.2	Okolie centra mesta	130
B.5.11.1.3	Sídlisko Ťahanovce	131
B.5.11.1.4	Sídlisko Dargovských hrdinov	131
B.5.11.1.5	Sídlisko Nad jazerom	131
B.5.11.1.6	Sídlisko KVP	131
B.5.11.1.7	Sídlisko Západ	131
B.5.11.2	Súhrn vyhodnotenia.....	132
B.5.11.3	Spodrobnenie výstupov 2021	132
B.5.12	Vyhodnotenie dotazníka – automobilová doprava a parkovanie	135
B.5.13	Zhrnutie analýzy statickej dopravy	140
B.5.13.1	SWOT analýza statickej dopravy	140
B.5.13.2	Analýza realizácie návrhov z roku 2015	142
B.5.14	Možnosti zavedenia konceptov parkovacej politiky	143
B.5.14.1	Potreby parkovania podľa typu územia	143
B.5.14.2	Parkovacia politika v CMZ a existujúcich rezidentských lokalitách.....	146

B.5.14.3	Nová parkovacia politika na sídliskách.....	146
B.5.14.4	Komplexná regulácia statickej dopravy v meste	148
B.6	Aktualizácia analýzy cyklistickej dopravy.....	150
B.6.1	Realizované projekty 2015 – 2021	150
B.6.2	Plánované zámery 2021 – 2024	150
B.6.3	Plánované zámery 2024 – 2027	153
B.6.4	Dopravné prieskumy cyklistickej dopravy.....	154
B.6.5	Aktualizácia stavu projektov navrhovaných v SRD Košice	158
B.6.6	Problémy v cyklistickej doprave.....	160
B.6.7	Vyhodnotenie dotazníka – cyklistická doprava.....	160
B.7	Aktualizácia analýzy pešej dopravy	165
B.7.1	Analýza stavu k roku 2021	166
B.7.2	Problémy v pešej doprave	167
B.7.3	Vyhodnotenie dotazníka – pešia doprava.....	168
B.8	Analýza organizácie a upokojujania dopravy.....	171
B.8.1	Zmeny realizované od roku 2015.....	171
B.8.2	Vyhodnotenie dotazníka – upokojujanie dopravy	172
B.8.3	Možnosti koncepčného prístupu k organizácii a upokojujaniu dopravy.....	173
B.9	Mestské časti – údaje	176
B.10	Aktualizácia dopravného modelu	179
C	Návrhová časť.....	180
C.1	Aktualizácia návrhu systému verejnej hromadnej osobnej dopravy	180
C.1.1	Základné východiská aktualizácie konceptu MHD	180
C.1.2	Strategické ciele	182
C.1.3	Štandardy pre verejnú dopravu všeobecne a pre MHD v Košiciach osobitne	182
C.1.3.1	Štandard dochádzkovej vzdialenosti.....	183
C.1.3.2	Štandard frekvencie obsluhy zastávky	183
C.1.3.3	Štandard nadväznosti spojov pri prestupe	184
C.1.3.4	Štandard počtu prestupov	184
C.1.3.5	Štandard časového intervalu medzi spojmi	184
C.1.3.6	Vyňatie zo štandardov	185
C.1.4	Rozvoj siete električkových tratí	185
C.1.4.1	Predĺženie električkovej trate za zastávku Havlíčkova.....	185
C.1.4.2	Prepojenie Staničného námestia a sídliska Ťahanovce.....	186
C.1.4.3	Električková trať do Krásnej	187
C.1.4.4	Električková trať k U.S. Steel a jej ďalší rozvoj	188
C.1.4.5	Električková trať na letisko.....	189
C.1.4.6	Električková trať smerom k Priemyselnému parku Valaliky.....	189
C.1.4.7	Električkové obratisko pri KFA	190
C.1.5	Návrh postupnej ekologizácie cestnej MHD v Košiciach.....	190
C.1.6	Systém BRT (Bus Rapid Transit)	191
C.1.7	Preferencia vozidiel MHD v cestnej premávke	191
C.1.8	Integrácia MHD Košice do IDS Východ.....	195
C.1.8.1	Situácia v Košiciach	195
C.1.8.2	Základné téze integrácie	196
C.1.8.3	Vymedzenie úloh systémov verejnej dopravy	197
C.1.8.4	Nadväznosti.....	197
C.1.8.5	Aktivity organizátora IDS a objednávateľov jednotlivých dopravných systémov	198
C.1.8.6	Kroky k integrácii MHD Košice s vonkajšou verejnou dopravou	199
C.1.8.7	Princípy návrhu účasti mesta Košice na integrovanej tarife na území mesta	200
C.1.9	Návrhy riešenia dopravnej obsluhy pre oblasti s podštandardným prístupom k MHD.....	201
C.1.9.1	Návrhy riešení dopravy na zovozovanie	202
C.1.9.1.1	Zvozový mikrobús vo Vyšnom Opátskom.....	202

C.1.9.1.2	Transformácia autobusovej linky v oblasti Grotu a Jantárového námestia	203
C.1.9.1.3	„Last mile taxi“ v Barci	203
C.1.10	Prestupové body, uzly, terminály a P+R	204
C.1.10.1	Vymedzenie pojmov	204
C.1.10.2	Kategorizácia a vybavenie prestupových bodov	205
C.1.10.3	Prestupové body kategórie A	205
C.1.10.4	Prestupové body kategórie B	207
C.1.10.5	Prestupové body kategórie C	208
C.1.10.6	Prestupové body kategórie D	209
C.1.10.7	Parkoviská P+R	210
C.1.11	Optimalizovaný návrh linkového vedenia MHD	211
C.1.11.1	Linkové vedenie pre rok 2030	213
C.1.11.1.1	Električky – chrbtica systému MHD	213
C.1.11.1.2	Nosné autobusové linky	215
C.1.11.1.3	Obslužné autobusové linky	217
C.1.11.1.4	Ďalšie možné úpravy autobusovej premávky	219
C.1.11.2	Linkové vedenie pre rok 2050	222
C.1.11.2.1	Električky – chrbtica systému MHD	222
C.1.11.2.2	Nosné autobusové linky	223
C.1.11.2.3	Obslužné autobusové linky	224
C.1.12	Riešenie mikromobility	226
C.1.13	Postupná ekologizácia autobusovej dopravy	228
C.1.13.1	Prvá etapa	228
C.1.13.2	Druhá etapa	228
C.1.13.3	Tretia etapa	229
C.1.13.4	Štvrtá etapa	229
C.1.13.5	Piata etapa	229
C.1.13.6	Šiesta etapa	229
C.1.13.7	Siedma etapa	230
C.1.13.8	Ôsma etapa	230
C.1.13.9	Zjednodušené ekonomické posúdenie zavádzania elektrickej trakcie	230
C.1.13.10	Možné prečíslovanie v súvislosti s ekologizáciou	231
C.1.14	Návrh rozvoja systému verejnej dopravy a integrovaného dopravného systému	233
C.1.14.1	Správa a systematický rozvoj verejnej hromadnej dopravy	233
C.1.14.2	Vyššia udržateľnosť financovania dopravného systému	234
C.1.14.3	Vyššia efektivita a udržateľnosť hromadnej dopravy – organizačné projekty	234
C.1.14.4	Vyššia efektivita a udržateľnosť hromadnej dopravy – infraštruktúrne projekty	235
C.1.14.5	Mestská doprava priateľská k životnému prostrediu	240
C.1.14.6	Inteligentné dopravné systémy	242
C.2	Aktualizácia návrhu cestnej siete	244
C.2.1	Strategické ciele	244
C.2.2	Návrhy zmien organizácie dopravy „mäkkého charakteru“	244
C.2.3	Etapizácia navrhovaných zmien	246
C.2.4	Základné typy opatrení pre plošné upokojuvanie dopravy v Košiciach	247
C.2.4.1	Zóna 30	247
C.2.4.2	Obytná zóna	249
C.2.4.3	Školská zóna	250
C.2.4.4	Pešia zóna	251
C.2.4.5	Shared space (zdieľaný priestor)	253
C.2.4.6	Bicyklová cesta	255
C.2.5	Nízkoemisná zóna	257
C.2.6	Návrh rozvoja cestnej siete so zameraním na opatrenia mäkkého charakteru (zmena organizácie dopravy a upokojuvanie dopravy)	260



C.3	Aktualizácia návrhu statickej dopravy	263
C.3.1	Základné pojmy a definície	263
C.3.2	Strategické ciele regulácie parkovania.....	263
C.3.2.1	Strategické ciele – historické jadro mesta	263
C.3.2.2	Strategické ciele – bytová zástavba v širšom centre.....	264
C.3.2.3	Strategické ciele – sídliská.....	264
C.3.2.4	Strategické ciele – zástavba rodinných domov	264
C.3.2.5	Strategické ciele – sekundárne spoločné ciele pre všetky typy regulovaného územia.....	264
C.3.3	Parkovacia politika	264
C.3.3.1	Typy tarifných pásem.....	265
C.3.3.2	Rozmiestnenie tarifných pásem.....	266
C.3.3.2.1	Centrum mesta	266
C.3.3.2.2	Regulované lokality v okolí centra mesta	267
C.3.3.2.3	Sídliskové lokality	267
C.3.3.2.4	Lokality s nízkym dopytom po parkovaní	268
C.3.3.3	Cenová politika	268
C.3.3.3.1	Jednorazové parkovné.....	268
C.3.3.3.2	Dlhodobé parkovné	268
C.3.3.4	Prideľovanie parkovacích oprávnení.....	270
C.3.3.4.1	Model „PK na bytovú jednotku“	270
C.3.3.4.2	Model „PK na osobu“	270
C.3.3.4.3	Odporúčania pre výber modelu	271
C.3.3.5	Doba regulácie	271
C.3.4	Nová ZRP a etapizácia jej zavádzania.....	272
C.3.4.1	Regulovaná lokalita „C“, najdrahšie cenové pásmo.....	274
C.3.4.2	Regulované lokality „1“ až „9“, stredné cenové pásmo.....	274
C.3.4.3	Regulované lokality „10“ až „14“, najlacnejšie cenové pásmo	275
C.3.4.4	Ďalšie rozširovanie ZRP a ostatné činnosti.....	275
C.3.5	Komisia pre parkovaciu politiku.....	276
C.3.6	Vyhradené parkovacie stojiská	277
C.3.6.1	Súkromné parkovacie miesta.....	277
C.3.6.2	Zásobovanie, dopravná obsluha, taxislužby	277
C.3.7	Personálne potreby rozširovania zóny.....	278
C.3.8	Kontrola rešpektovanosti pravidiel.....	279
C.3.9	Tvorba nových parkovacích stojísk	280
C.3.10	Parkovacie domy a objekty	280
C.3.10.1	Účel parkovacích domov a objektov	280
C.3.10.1.1	Záchytné parkoviská	280
C.3.10.1.2	Rezidenčné parkovacie domy.....	281
C.3.10.2	Cenová politika parkovacích domov	283
C.3.10.3	Parametre a urbanistické hodnotenie parkovacích domov	285
C.3.10.4	Možnosti zefektívnenia a zlacnenia výstavby	286
C.3.11	Garážové lokality.....	287
C.3.11.1	Princíp transformácie hromadných garáží.....	287
C.3.11.2	Výkup a vyvlastnenie garážových objektov	288
C.3.12	Návrh rozvoja statickej dopravy a parkovacej politiky	291
C.4	Aktualizácia návrhu cyklistickej infraštruktúry	295
C.4.1	Strategické ciele	295
C.4.2	Návrhu systému cyklistických cestičiek, ich označovania, charakteru a zadefinovania parametrov.....	296
C.4.2.1	Kategorizácia cyklistických cestičiek	296
C.4.2.2	Parametre pre kategorizáciu cyklistických trás.....	297
C.4.2.3	Návrh systému číslovania cyklotrás v meste.....	300



C.4.3	Manuál navrhovania cyklistickej infraštruktúry s definíciou minimálnych parametrov a požadovaného mobiliára v závislosti od kategórie/významu	302
C.4.3.1	Šírkové parametre.....	302
C.4.3.2	Vedenie cyklistov v intraviláne – segregovaná CYK	303
C.4.3.2.1	Bezmotorové komunikácie – cyklistická cestička	303
C.4.3.2.2	Cyklistický pruh.....	304
C.4.3.2.3	Protismerný cyklistický pruh	305
C.4.3.2.4	Parkovanie pri jazdnom pruhu pre cyklistov	305
C.4.3.3	Vedenie cyklistov v intraviláne – nesegregovaná CYK	305
C.4.3.3.1	Koridor pre cyklistov.....	305
C.4.3.3.2	Cestička pre chodcov a cyklistov	306
C.4.3.3.3	Ochranný pruh pre cyklistov - viacúčelový pruh	307
C.4.3.3.4	Bicyklová cesta	308
C.4.3.4	Vedenie cyklistov v extraviláne	309
C.4.3.5	Vedenie cyklistov cez križovatku.....	309
C.4.4	Odstavovanie a parkovanie bicyklov.....	312
C.4.4.1	Zaužívané spôsoby odstavovania a parkovania bicyklov	312
C.4.4.2	Parkovanie pri vybraných mestských objektoch.....	314
C.4.5	Údržba cyklistických cestičiek	315
C.4.6	Rozvoj cyklistickej dopravy – „Nové etapy“	316
C.4.7	Návrh rozvoja cyklistickej dopravy.....	319
C.5	Aktualizácia návrhu pešej dopravy	323
C.5.1	Strategické ciele	323
C.5.2	Aktualizácia definície hlavných osí pešej dopravy	323
C.5.3	Zadefinovanie chýbajúcich prvkov pešej dopravy na území mesta	324
C.5.4	Návrh systému chodníkov, ich označovania, charakteru a zadenovania parametrov pre danú kategóriu chodníka.....	324
C.5.5	Možnosti usporiadania uličného priestoru	325
C.5.5.1	Profil obytná a pešia zóna.....	325
C.5.5.2	Profil upokojenej ulice	326
C.5.5.3	Profil zbernej komunikácie	327
C.5.6	Návrh riešenia údržby chodníkov.....	327
C.5.7	Manuál verejných priestranstiev	328
C.5.8	Návrh rozvoja pešej dopravy	330
C.6	Návrh variantu „-1“ vrátane dopravného modelu.....	331
C.7	Dopravný model rannej a popoludňajšej špičkovej hodiny.....	332
D	Zhrnutie a záverečné odporúčania.....	333

B.5 Aktualizácia analýzy statickej dopravy

Statická doprava je neoddeliteľnou súčasťou mobility obyvateľstva vykonávanej prostredníctvom individuálnej automobilovej dopravy. Obyvateľstvo sa potrebuje dennodenne presúvať v rámci územia za účelom uspokojovania svojich bežných, každodenných potrieb a povinností. Vzhľadom na to, že mesto Košice disponuje pomerne hustou sieťou dobre prepojených a kapacitných, zväčša štvorprúdových a vo vybraných prípadoch aj kapacitne predimenzovaných komunikácií, mobilita realizovaná individuálnou automobilovou dopravou je veľmi atraktívna a v rýchlosti prepravy po meste vysoko prevyšuje možnosti verejnej dopravy. Vedie však k problémom so statickou dopravou, na kapacitu ktorej tak sú kladené vysoké nároky. Pri statickej doprave je potrebné rozlišovať parkovanie a odstavenie vozidla.

Parkovaním sa rozumie krátkodobé, strednodobé alebo dlhodobé umiestnenie vozidla mimo jazdné pruhy komunikácie v čase uspokojovania potrieb v miestach s koncentrovanou dochádzkou – v cieľoch ciest, akými sú miesta výkonu zamestnania, školy, nákupné strediská, úrady alebo strediská služieb, cestovného ruchu a voľnočasových aktivít. Spravidla ide o centrum mesta a jeho bezprostredné okolie, nákupné centrá alebo významné inštitúcie aj mimo centier miest (napr. Magistrát mesta Košice v MČ Západ). Pri využívaní kombinácie automobilovej a verejnej dopravy sa môže nápor na infraštruktúru parkovísk prejavovať tiež v okolí výpravných budov železničných staníc, autobusových staníc či zastávok alebo uzlov verejnej dopravy.

Odstavením vozidla sa rozumie umiestnenie vozidla mimo jazdné pruhy komunikácie v čase, keď sa vozidlo nepoužíva. Ak je medzi obyvateľmi mesta vysoký podiel vlastníkov automobilov, vzniká nápor nielen v cieľoch ciest, ale tiež v zdrojoch, čím je spravidla myslené miesto bydliska, odkiaľ sa za cieľmi cestuje. Problémy s odstavovaním vozidiel sa prejavujú najmä v miestach bývania na sídliskách, ktoré sa vyskytujú na drvivej väčšine územia kompaktných Košíc a ktoré boli vybudované a dimenzované na omnoho nižší stupeň automobilizácie obyvateľstva, než aký je dosahovaný dnes.

Osobitným prípadom je v Košiciach sídlisko Terasa a tiež bezprostredné okolie centra mesta v Starom meste a v mestských častiach Sever a Juh, ktoré sú z hľadiska dochádzky a odchádzky zmiešanými zónami. Nachádzajú sa tu obytné celky, ktoré predstavujú zdroje ciest obyvateľov, ale tiež mnohé významné administratívno-hospodárske objekty, komerčné objekty a business centrá s firmami, ktoré sú cieľmi dochádzajúcich zamestnancov. Vzhľadom na blízkosť centra mesta Košice sú parkovacie kapacity pri obytných celkoch v bezprostrednom okolí centra taktiež využívané na celodenné odstavovanie vozidiel ľudí dochádzajúcich do centra Košíc do zamestnania a za službami, a to tak samotných obyvateľov Košíc, ako aj cezpoľných dochádzajúcich.

Koncepčným dokumentom týkajúcim sa rozvoja a riešenia problémov statickej dopravy v meste Košice je Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, ktorá odkazuje v rámci riešenia statickej dopravy na prístupy a návrhy opísané v koncepčnom dokumente *Koncepcia riešenia statickej dopravy v meste Košice* spracovanom v roku 2013 spoločnosťou EEI s.r.o. z Bratislavy pre celé územie mesta Košice.

B.5.1 Typológia parkovacích kapacít

Parkovacie kapacity v meste Košice sa typologicky delia:

- podľa umiestnenia na:
 - vonkajšie
 - vnútorné (parkovacie domy, podzemné parkoviská, garáže)
- podľa regulácie na:
 - neregulované

- regulované (spoplatnené, vyhradené, s obmedzeným státím apod.)
- podľa zaberanej plochy na:
 - líniové (pozdĺž chodníkov a ciest – pozdĺžne/šikmé/kolmé státie)
 - plošné (klasické parkoviská)
- podľa prístupu k parkovacím miestam na:
 - otvorené (nezávorové)
 - závorové (pri vjazde na parkovisko je umiestnená závorá umožňujúca vjazd po vytiahnutí parkovacieho lístka).

Pri analýze územia Košíc sa parkovacie kapacity podľa spôsobu parkovania a odstavovania rozlišujú na parkovanie:

- na parkoviskách,
- na vyhradených plochách ciest a vyhradených plochách chodníkov,
- voľne stojacích vozidiel na cestách, a
- voľne stojacích vozidiel na chodníkoch alebo iných voľných plochách, ktoré nie sú vyhradené na parkovanie (zeleň, „bývalá zeleň“).

B.5.2 Centrálna časť Košíc

B.5.2.1 Zóna regulovaného parkovania

Mesto Košice využíva ekonomickú formu regulácie prostredníctvom zón plateného parkovania alebo platených parkovísk s dočasným parkovaním, v súčasnosti výhradne v centre mesta a jeho blízkom okolí – v mestskej časti Staré Mesto a čiastočne v mestskej časti Juh. Zóna regulovaného parkovania bola najprv zavedená v centre mesta na základe zmluvy uzatvorenej so spoločnosťou EEI. Zóna v centrálnej mestskej zóne bola navrhnutá veľmi ambiciózne s vybavením kamerami s APNR a s možnosťou sledovania všetkých do zóny vstupujúcich a zo zóny vystupujúcich vozidiel. Do praktickej prevádzky sa však dostala po podpise zmluvy medzi mestom a EEI zo dňa 30.7.2012 zóna s vyznačenými lokalitami parkovania pre rezidentov a abonentov bez technologicky vyspelejšieho systému na kontrolu rešpektovanosti.

V okolí CMZ v širšom centre mesta s bytovou a zmiešanou zástavbou začali pomerne živelne a zdarma parkovať všetky vozidlá, ktoré nemohli alebo nechceli rešpektovať pravidlá zóny regulovaného parkovania v CMZ, pričom zaberali miesta miestnym obyvateľom a podnikateľom v prstenci obkolesujúcom historické centrum mesta. Bolo potrebné riešiť vytlačenie týchto celodenných parkujúcich na kapacitné parkoviská v najlacnejšom tarifnom pásme, ktoré boli zriadené práve na tento účel. Z tohto dôvodu boli od 1.7.2016 zavedené takzvané rezidentské lokality, kde je umožnené parkovanie predovšetkým miestnym obyvateľom s obmedzeným počtom parkovacích miest pre návštevníkov. Realizáciou rozšírenia platenej zóny do bezprostredného okolia centra mesta, do tzv. rezidentských lokalít, bola poverená taktiež spoločnosť EEI, ktorá rozšírenie zriadila vo veľmi krátkom čase, hoci v niektorých miestach bez zásadnejších potrebných úprav priestoru novo vyznačených parkovacích miest.

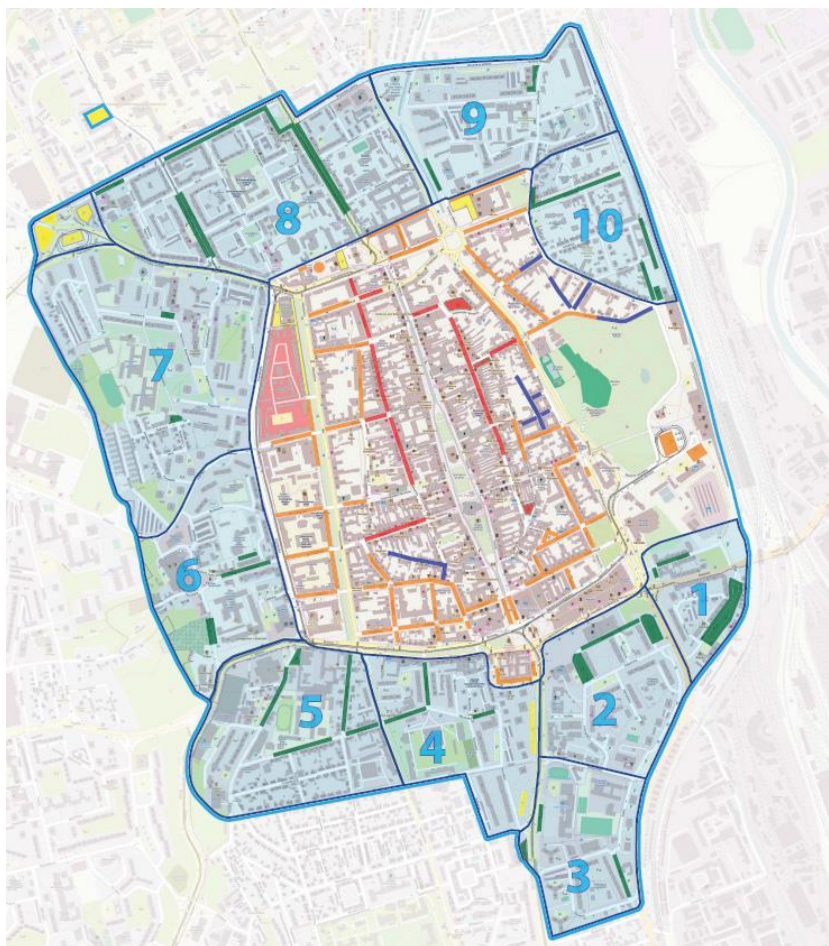
V čase zavádzania rezidentských zón vzniklo v Košiciach občianske hnutie „Nechceme EEI“, ktoré silno kritizovalo fakt, že realizáciou zóny regulovaného parkovania bola poverená súkromná firma vybratá netransparentne a že vzhľadom na pre mesto nie veľmi výhodne postavenú zmluvu zostáva veľká časť výnosov z parkovania prevádzkovateľovi. Program proti platenému parkovaniu a proti zámerom jeho rozširovania ďalej (napr. do mestskej časti Sever) sa stal politickým programom niektorých strán pred komunálnymi voľbami 2018. Po komunálnych voľbách mesto vykonalo úkony smerujúce k prinávrateniu parkovacieho systému naspäť do správy mesta Košice a začalo ho od 1.1.2019

spravovať a prevádzkovať vo vlastnom mene prostredníctvom referátu parkovania na Magistráte mesta Košice pod heslom „Parkovné Košičanom“. Podmienky parkovania v zóne regulovaného parkovania stanovuje *Všeobecne záväzné nariadenie mesta Košice č. 157 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta Košice* (ďalej len „VZN č. 157“) a jeho zastupiteľstvom schválené aktualizácie.

Zónu plateného parkovania ku koncu roka 2021 tvoria:

- **centrálna mestská zóna (CMZ);**
- **rezidentské lokality 1 – 10;**
- **osobitné parkoviská** (mimo CMZ a rezidentských lokalít).

Toto rozdelenie vychádza s drobnými zmenami v hraniciach zón zo spomínanej koncepcie riešenia statickej dopravy. Parkovacie kapacity v týchto zónach (mimo závorových parkovísk) tvorí zväčša líniové parkovanie pozdĺž chodníkov a ciest – s pozdĺžnym, šikmým alebo kolmým státím. Súčasťou regulácie sú taktiež tzv. závorové parkoviská s vjazdom regulovaným závorou, ktoré majú osobitný režim tarifkácie (popísaný v samostatnej kapitole B.5.2.2.2.1) a nachádzajú sa v CMZ alebo sú súčasťou osobitných parkovísk. Zónu plateného parkovania v Košiciach prehľadne zobrazuje nasledujúci obrázok. Vymedzenie lokalít ulicami je podrobne popísané nižšie.



Obrázok 20 Zóna plateného parkovania v Košiciach

B.5.2.1.1 Centrálna mestská zóna

Centrálnu mestskú zónu tvoria nasledujúce parkovacie plochy:

Strojársená, Nám. Maratónu Mieru, Železničná, Hviezdoslavova, Moyzesova, Bačikova, Zbrojničná, Kasárenské nám., Štefánikova vrchná, Baštová, Mäsiarska, Kováčska, Vodná, Hrnčiarska, Stará Baštová, Dominikánske nám., Podtatranského, Alžbetina, Mlynská, Vrátna, Bočná, Puškinova, Protifašistických bojovníkov, Tajovského, Timonova, Grešákova, Murgašova, Mojmírova, Pribinova, Krmanova, Rooseveltova, Drevný trh, Hlavná, Bottova, Poštová, Pri jazdiarni, Kostlivého, Šrobárova, Galenova, Fejova, Južná trieda (v úseku od Nám. osloboditeľov po Fejovu ulicu), Masarykova, Hutnícka, Jesenského, Kmeťova, Rumanova, Lermontovova, Staničné námestie, Senný trh, Parkovisko Fejova, Orlia ulica.

Patria sem aj nasledujúce závorové parkoviská: Kasárenské námestie, Orlia ulica, Vodná ulica, Jumbo centrum (vymedzené ulicami Hutnícka a Tyršovo nábregie).

B.5.2.1.2 Rezidentské lokality

Rezidentské lokality 1 až 10 a ich lokalizáciu zobrazuje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka 17 Rezidentské lokality 1 – 10 v rámci zóny plateného parkovania

Ohraničenie rezidentskej lokality:	Zoznam ulíc nachádzajúcich sa v rezidentskej lokalite:
Rezidentská lokalita 1	
ohraničená ulicami – Bajzova, železničná trať, Jantárová	Fibichova, Krivá, Zlatá, Senný trh, Bajzova
Rezidentská lokalita 2	
ohraničená ulicami – Jantárová, Požiarnická, Južná trieda, Nám. osloboditeľov	Palárikova, Ludmanská, Partizánska, Jantárová, Holého, Požiarnická
Rezidentská lokalita 3	
ohraničená ulicami – Požiarnická, Jantárová, Oštepová, Južná trieda	Južná trieda, Košťova, Rosná, Oštepová, Požiarnická, parkovisko Južná trieda – Astória
Rezidentská lokalita 4	
ohraničená ulicami – Štúrova, Fejova, Južná trieda, Milosrdenstva, Ulica Šoltésovej, Skladná, Rastislavova	Vojvodská, Šoltésovej, Mlynárska, Zborovská, Skladná, Kukučínova, Južná trieda
Rezidentská lokalita 5	
ohraničená ulicami – Štúrova, Rastislavova, Skladná	Lichardova, Riznerova, Kukučínova, Skladná, Žižkova, Jánošíkova, Nerudova, Rázusova, Kupeckého
Rezidentská lokalita 6	
ohraničená ulicami – Vojenská, Kuzmányho, Štúrova, Husárska – Floriánska	Kuzmányho, Škultétyho, Žriedlová, Čajakova, Floriánska, Vojenská
Rezidentská lokalita 7	
ohraničená ulicami – Československej armády, Kuzmányho, Vojenská, Belanská, Štítová, Festivalové námestie	Belanská, Muránska, Kuzmányho, Zádielska, Karpatská, Dargovská, Malá, Magurská, Branisková, Tatranská, Štítová, Kapitána Nálepku, Nám. Laca Novomestského, časť Československej armády
Rezidentská lokalita 8	

ohraničená ulicami – Letná, Komenského, Slovenskej jednoty, Gorkého, Strojárska, Československej armády	Zimná, Letná, Komenského, Garbiarska, Pajorova, Jarná, Jilemnického, Jesenná, Park Angelinum, Bocatiova, Czambelova, Slovenskej jednoty, časť Československej armády
Rezidentská lokalita 9	
ohraničená ulicami – Slovenskej jednoty, Rampová, železničná trať, Lomená, Hutnícka	Slovenskej jednoty, Jakobyho, Tyršovo nábrežie, Haviarska, Alvinczyho, Lomená, Stromová, Hutnícka, Bellova
Rezidentská lokalita 10	
ohraničená ulicami – Lomená, železničná trať, križovatka Svätoplukova-Rumanova-Thurzova, Svätoplukova, Alvinczyho	Svätoplukova, Masarykova, Kmeťova, Jiskrova, Löfflerova, Thurzova, Lomená, Bencúrova, Alvinczyho

B.5.2.1.3 Osobitné parkoviská

Osobitné parkoviská spadajú do zóny regulovaného parkovania, ktorú zriaďuje mesto Košice, avšak nie sú súčasťou CMZ ani rezidentských lokalít a majú osobitný režim tarifikácie. Patria sem:

- parkovisko pri OD Merkúr (ul. Němcovej),
- parkoviská v lokalite Festivalového námestia:
 - parkovisko pred Amfiteátrom,
 - parkovisko pred Východoslovenskými tlačiarňami,
 - Festivalové námestie Stred (v obratisku električiek),
 - závorové parkovisko Festivalové námestie pri čerpacej stanici.

B.5.2.2 Tarifikácia zóny plateného parkovania

Spoplatnenie zóny plateného parkovania vychádza z Prílohy č. 3 k VZN č. 157 a líši sa podľa príslušného tarifného pásma. Oprávnenie na dočasné parkovanie automobilu v zóne plateného parkovania je možné získať na základe:

- parkovacieho lístka (existuje viacero spôsobov úhrady),
- abonentnej parkovacej karty, a
- rezidentskej parkovacej karty.

B.5.2.2.1 Tarifné pásma

V zóne regulovaného parkovania v Košiciach existujú 4 tarifné pásma rozdelené podľa prevládajúcej formy užívania a charakteru danej lokality a podľa zamýšľanej doby parkovania. Samostatným tarifným pásmom je rezidentské pásmo, ktoré primárne slúži pre parkovanie rezidentov príslušnej lokality. Tarifné pásma vychádzajú z koncepcie statickej dopravy a sú definované nasledovne:

B.5.2.2.1.1 Tarifné pásmo 1

- **červené**
- krátkodobé návštevnícke pásmo s najvyššou tarifikáciou (najdrahším parkovaním)
- nachádza sa v CMZ v najužšom centre mesta
- doba regulácie:
 - nezávorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 18:00 a v sobotu 7:00 – 13:00
 - závorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 19:30 a v sobotu 7:00 – 13:00
- lokality: Bačikova (Mäsiarska – Hlavná), Kasárenské nám., Kasárenské nám. (závorové parkovisko), Mäsiarska, Kováčska, Vodná, Vodná (závorové parkovisko), Alžbetina, Poštová (Hradbová – Mäsiarska), Orlia (závorové parkovisko)

B.5.2.2.1.2 Tarifné pásmo 2

- **oranžové**
- strednodobé návštevnícke pásmo
- väčšina líniových parkovacích kapacít v CMZ a plošné parkovacie kapacity na Staničnom námestí
- doba regulácie:
 - nezávorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 18:00 a v sobotu 7:00 – 13:00
 - závorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 19:30 a v sobotu 7:00 – 13:00
- lokality: Strojárska, Nám. Maratónu mieru, Železničná, Hviezdoslavova (Gorkého - Nám. Maratónu mieru), Moyzesova (Galenova - Moyzesova súp. č. 3080), Bačíkova (Moyzesova - Mäsiarska), Zbrojničná, Štefánikova, Baštová, Hrnčiarska, Dominikánske nám., Podtatranského, Mlynská, Puškinova, Protifašistických bojovníkov, Tajovského, Timonova, Grešákova, Murgašova, Mojmirova, Pribinova, Krmanova, Rooseveltova, Drevný trh, Hlavná, Bottova, Poštová (Moyzesova - Hradbová), Kostlivého, Šrobárova, Galenova, Fejova, Južná tr. (hotel Centrum), Masarykova, Hutnícka, Jesenského, Kmeťova (Štefánikova – Kmeťova súp. č. 1585), Rumanova (Jesenského – Rumanova 10), Staničné námestie ČH, Staničné námestie SAD/TAXI/ŽSR, Staničné námestie stred

B.5.2.2.1.3 Tarifné pásmo 3

- **zelené**
- strednodobé návštevnícke pásmo rezidentských lokalít s vyššou dochádzkovou vzdialenosťou do CMZ
- nachádza sa v rezidentských lokalitách 1 – 10 ako samostatne vyčlenené plochy alebo líniové parkovanie
- doba regulácie:
 - nezávorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 18:00
 - závorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 19:30
- lokality: Krivá (Fibichova - Palackého), Senný trh (Bajzova - Palackého), Bajzova (Senný trh - Bajzova 7), Palárikova (1-3, 3-9, 9-11), Južná trieda 10 (parkovacia plocha), Rosná (Oštepová - Košťova), Astória (závorové parkovisko), Mlynárska (Vojvodská - Fejova), Zborovská, Kukučínova, Žižkova (Štúrova - Jánošíkova), Rázusova (Štúrova - Kukučínova), Žriedlová (parkovisko pod parkom), Floriánska 1-23, Zádielska/Dargovská (parkovisko na rohu ulíc), Branisková (parkovisko pred OC TipTop), Zimná (Československej armády - Jarná), Letná, Komenského, Tyršovo nábrežie (Hotel Yasmin), Alvinczyho (Čížik), Masarykova, Thurzova (Svätoplukova – Löfflerova), Bencúrova (Löfflerova – Kmeťova), Alvinczyho (Masarykova - Hutnícka)

B.5.2.2.1.4 Tarifné pásmo 4

- **žlté**
- dlhodobé návštevnícke pásmo s veľkoplošnými záchytnými kapacitami určené pre celodenné parkovanie
- nachádza sa na okrajoch CMZ, na okrajoch rezidentských lokalít a tiež na osobitných parkoviskách
- doba regulácie:
 - nezávorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 18:00
 - závorové parkoviská: pon. – pia. 7:00 – 19:30

- lokality: Vojvodská 25-27, Južná trieda (Južná trieda 9 – Skladná), Moyzesova/Pri jazdiarni (Moyzesova súp. č. 3080 - Československej armády, vrátane parkovacích plôch v okolí Angels Arény na Kuzmányho ulici; závorové parkovisko), Jumbo centrum (závorové parkovisko), Parkovisko pred Amfiteátrom, Vsl. tlačiarne parkovisko, Festivalové nám. Stred (závorové parkovisko), Festivalové nám. pri čerpacej stanici (závorové parkovisko), Strojársená (knížnica J. Bocatia, závorové parkovisko), parkovisko Merkúr (ulica Němcovej)

B.5.2.2.1.5 Rezidentské pásmo

- **modré**
- **centrálna mestská zóna**
 - parkovanie určené výhradne pre rezidentov s rezidentskou kartou
 - doba regulácie: nepretržite
 - lokality: Vrátna, Bočná (Vrátna – Timonova), Stará baštová, Rumanova (Rumanova 10 – Svätoplukova), Lermontovova, Kmeťova (Kmeťova 6 – 14)
- **rezidentské lokality 1 – 10**
 - parkovanie určené primárne pre rezidentov s rezidentskou kartou
 - možné aj návštevnícke dočasné parkovanie počas doby spoplatnenia s maximálnym trvaním 4 hodiny na základe platného rezidentského lístka (pre návštevníkov rezidentských lokalít je ale primárne určené dočasné parkovanie v tarifnom pásme 3)
 - doba regulácie:
 - pon. – ned. 7:30 – 16:00: iba rezidenti s rezidentskou kartou a návštevníci s platným rezidentským lístkom (max. 4 hodiny)
 - pon. – ned. 16:00 – 7:30: iba rezidenti s rezidentskou kartou

B.5.2.2.2 Úhrada za dočasné parkovanie

Dočasné parkovanie motorového vozidla v zóne regulovaného parkovania v tarifných pásmach 1 až 4 je možné na základe úhrady parkovného, ktorú je možné dokladovať nasledujúcimi spôsobmi:

- **parkovací lístok** – nákup prostredníctvom parkovacieho automatu podľa príslušného tarifného pásma;
- **elektronický parkovací lístok** – nákup prostredníctvom SMS alebo v aplikácii pre smartfóny prostredníctvom platobnej karty;
- **platba parkovného na závorovom parkovisku** prostredníctvom automatu;
- **komerčná parkovacia karta** – zakúpená na definované obdobie (max 1 rok) pre príslušné tarifné pásma.

Parkovanie motorového vozidla v zóne regulovaného parkovania v rezidentskom tarifnom pásme je možné iba na základe rezidentskej parkovacej karty, a to tak v centrálnej mestskej zóne, ako aj v rezidentských lokalitách 1 – 10.

Na základe osobitného ustanovenia o dočasnom parkovaní v rezidentských lokalitách 1 – 10 je umožnené taktiež dočasné parkovanie návštevníkov lokality v rezidentskom tarifnom pásme počas doby regulácie, avšak s maximálnym trvaním dočasného parkovania po dobu 4 hodín pre jedno EČV. To je možné len s platným rezidentským parkovacím lístkom, ktorý je možné zakúpiť výhradne elektronicky.

B.5.2.2.2.1 Parkovací lístok

Parkovací lístok umožňuje počas doby jeho platnosti dočasné parkovanie motorového vozidla s EČV, ktoré je uvedené na parkovacom lístku alebo v doručenom elektronickom parkovacom lístku. Cena parkovacieho lístka je stanovená VZN č. 157 nasledovne:

Tabuľka 18 Ceny jednorazových parkovacích lístkov v príslušných tarifných pásmach

Druh parkovacieho lístka		Základná sadzba	Maximálna denná sadzba / Denný lístok
(1)	tarifné pásmo 1	0,75 € za každú začatú polhodinu	9,00 €
(2)	tarifné pásmo 2	0,50 € za každú začatú polhodinu	6,00 €
(3)	tarifné pásmo 3	0,25 € za každú začatú polhodinu	3,00 €
(4)	tarifné pásmo 4	0,25 € za každú začatú polhodinu	2,00 €
(5)	rezidentský parkovací lístok	0,25 € za každú začatú polhodinu	---

Parkovací lístok zakúpený pre príslušné tarifné pásmo platí aj pre všetky tarifne lacnejšie pásma. Tzn. parkovací lístok zakúpený pre tarifné pásmo 1 oprávňuje užívateľa naň parkovať aj v tarifných pásmach 2, 3 a 4, parkovací lístok zakúpený pre tarifné pásmo 2 oprávňuje užívateľa naň parkovať aj v tarifných pásmach 3 a 4 atď. Parkovací lístok sa nevzťahuje na parkovanie na závorovom parkovisku, ktoré má osobitný režim s vlastnou tarifikáciou a taktiež ani na vyhradenom parkovacom mieste. Na zaparkovanie v príslušných tarifných pásmach je taktiež možné využiť aj denný lístok s platnosťou 24 hodín od zaplatenia.

Súčasťou osobitného režimu závorových parkovísk je mimo odlišnej doby regulácie, prízjazdu cez závoru a platby realizovanej až po uplynutí doby dočasného parkovania v parkovacom automate taktiež možnosť bezplatného parkovania, a to v tarifných pásmach 1 a 2 po dobu prvých 30 minút a v tarifných pásmach 3 a 4 po dobu prvých 60 minút.

Nákup fyzického parkovacieho lístka sa realizuje prostredníctvom z parkovacieho automatu, v čase spracovania aktualizácie analytickej časti SRDaDS sú v CMZ v paralelnej prevádzke dva typy automatov. Pôvodné repasované mestské automaty, ktoré boli v prevádzke pred tým, než parkovací systém v Košiciach začala prevádzkovať spoločnosť EEI a ktoré umožňujú iba platbu v hotovosti. Tieto mesto znovu nainštalovalo po eskalácii sporov so spoločnosťou EEI popísaných v úvode podkapitoly. Druhým typom sú modernejšie automaty umožňujúce platbu v hotovosti aj platbu kartou, sú majetkom súkromného prevádzkovateľa EEI. Oba typy automatov sú zvyčajne umiestnené vedľa seba alebo pomerne blízko pri sebe a jednorazový (náhodný) užívateľ parkovacieho systému má na výber, prostredníctvom ktorého automatu, teda de facto ktorému prevádzkovateľovi, uhradí poplatok za službu parkovania. Na tento stav mesto Košice dopláca najmä tým, že zatiaľ čo u vlastných automatov inkasuje celkové tržby z parkovania, u automatov prevádzkovaných súkromným prevádzkovateľom inkasuje iba ich časť stanovenú platnou zmluvou. Tento pomerne absurdný stav má trvať do uplynutia doby platnosti zmluvy so súkromným prevádzkovateľom, a to k 30.7.2022. Po tomto dátume prejde prevádzka súčasného parkovacieho systému plne do réžie Magistrátu mesta Košice. Otázka budúcnosti parkovacích automatov ostáva zatiaľ nevyriešená. Momentálne nie je vyjasnené, či po skončení zmluvy so súkromným prevádzkovateľom mesto jeho modernejšie automaty odkúpi a odinštaluje vlastné staré automaty, alebo si svoje automaty spoločnosť EEI odinštaluje sama a mesto bude musieť pristúpiť k nákupu úplne nových, technologicky vyspelejších automatov.



Obrázok 21 Repasovaný mestský a modernejší súkromný parkovací automat (zdroj: pravda.sk)

B.5.2.2.2.2 Abonentná parkovacia karta

Abonentná parkovacia karta⁴ umožňuje parkovanie na parkovacích miestach zaradených do tarifných pásem 1 až 4. Podobne ako pri parkovacom lístku, abonentná parkovacia karta zakúpená pre príslušné tarifné pásmo platí aj pre všetky tarifne lacnejšie pásma. Abonentná parkovacia karta sa nevzťahuje na parkovanie na závorovom parkovisku v tarifných pásmach 1 – 3 a na vyhradených parkovacích miestach. Abonentná karta zakúpená pre tarifné pásmo 4 umožňuje parkovanie aj na závorovom parkovisku zaradenom do tohto tarifného pásma.

Abonentná parkovacia karta sa kupuje s dobou platnosti na 180 dní alebo na jeden rok (s výnimkou zľavenej abonentnej karty pre seniorov nad 70 s trvalým pobytom v Košiciach a s užívaním automobilu na súkromné účely, kde existuje možnosť iba ročnej karty). Abonentnú kartu si môže zakúpiť prakticky hocikto bez ohľadu na miesto trvalého pobytu, vzťah k nehnuteľnosti v príslušnej lokalite alebo účely užívania motorového vozidla.

Cena abonentnej karty ja stanovená VZN č. 157 nasledovne:

Tabuľka 19 Ceny abonentných parkovacích kariet v príslušných tarifných pásmach

Druh abonentnej parkovacej karty		Základná sadzba na rok	Základná sadzba na dobu 180 dní
(1)	pre tarifné pásmo 1	1125,00 €	675,00 €
(2)	pre tarifné pásmo 2	750,00 €	450,00 €
(3)	pre tarifné pásmo 3	500,00 €	300,00 €
(4)	pre tarifné pásmo 4	300,00 €	180,00 €
(5)	pre tarifné pásmo 4 pre seniora	30,00 €	---

⁴ pojem „abonentná parkovacia karta“ v reáliách Košíc nahrádza pojem „komerčná parkovacia karta“, v iných slovenských alebo českých mestách označuje pojem „abonent lokality“ fyzickú osobu podnikateľa alebo právnickú osobu so sídlom prevádzky v danej lokalite, kdežto v Košiciach pojem abonent označuje doslovne ľubovoľného predplatiteľa bez ohľadu na príslušnosť k lokalite

Abonentné parkovacie karty vydáva Magistrát mesta Košice prostredníctvom svojho referátu parkovania. Aj v roku 2021 je v obehu a používaní stále niekoľko desiatok parkovacích kariet vydaných súkromným prevádzkovateľom parkovacieho systému. Tieto by však už mestská polícia pri kontrole rešpektovanosti nemala akceptovať ako platnú úhradu.

V roku 2019 nadobudlo platnosť 255 abonentných parkovacích kariet, z toho:

- TP 1 (1 rok) – 68 kariet,
- TP 1 (180 dní) – 12 kariet,
- TP 2 (1 rok) – 100 kariet,
- TP 2 (180 dní) – 7 kariet,
- TP 3 (1 rok) – 20 kariet,
- TP 3 (180 dní) – 5 kariet,
- TP 4 (1 rok) – 35 kariet,
- TP 4 (180 dní) – 0 kariet,
- TP 4 (dôchodca) – 8 kariet.

V roku 2020 nadobudlo platnosť 183 abonentných parkovacích kariet:

- TP 1 (1 rok) – 55 kariet,
- TP 1 (180 dní) – 3 kariet,
- TP 2 (1 rok) – 97 kariet,
- TP 2 (180 dní) – 1 kariet,
- TP 3 (1 rok) – 19 kariet,
- TP 3 (180 dní) – 2 kariet,
- TP 4 (1 rok) – 4 kariet,
- TP 4 (180 dní) – 0 kariet,
- TP 4 (dôchodca) – 2 kariet.

Do budúca bude vhodné umožniť vydávanie abonentných parkovacích kariet aj pre vozidlá carsharingových služieb pre možnosť využívania parkovacích kapacít v regulovanej zóne. Výška poplatku a ďalšie prevádzkové podmienky budú predmetom VZN o parkovaní.

B.5.2.2.2.3 Rezidentská parkovacia karta

Rezidentská parkovacia karta umožňuje rezidentom parkovanie najmä v mieste ich bydliska. Pri vydávaní rezidentskej parkovacej karty je nutné preukázať splnenie podmienok pre vydanie RPK, ktoré podrobne stanovuje VZN č. 157. Rozlišuje sa rezidentská parkovacia karta umožňujúca parkovanie v centrálnej mestskej zóne a RPK vydávaná pre rezidentské lokality 1 – 10.

Rezidentská parkovacia karta pre **CMZ** umožňuje parkovanie na troch uliciach vyznačených na rezidentskej parkovacej karte. Ak prevádzkovateľ dočasne z technických dôvodov neurčí príslušné ulice na rezidentskej parkovacej karte v CMZ, držiteľ tejto karty je dočasne oprávnený parkovať aj na inom parkovacom mieste v CMZ s výnimkou parkoviska na Staničnom námestí, to však iba za predpokladu, že bez vlastného zavinenia nemôže parkovať na ulici svojho trvalého pobytu.

Rezidentská parkovacia karta pre **rezidentské lokality 1 – 10** umožňuje parkovanie na všetkých uliciach patriacich do príslušnej rezidentskej lokality (s výnimkou parkovacích kapacít v tarifnom pásme 3 – zelenom – v dobe ich spoplatnenia). Taktiež umožňuje parkovanie aj na uliciach tých rezidentských lokalít, ktoré s príslušnou lokalitou bezprostredne susedia.

Rezidentská parkovacia karta sa nevzťahuje na parkovanie na závorovom parkovisku a na vyhradených parkovacích miestach (pokiaľ nejde o parkovacie miesta vyhradené pre rezidentov).

Cena rezidentskej parkovacej karty a maximálny počet RPK vydávaných na jeden byt je stanovená VZN č. 157 nasledovne:

Tabuľka 20 Ceny rezidentských parkovacích kariet

	Typ rezidentskej parkovacej karty (RPK)	max. počet RPK na jeden byt	cena RPK		
			prvá	druhá	tretia
CENTRÁLNA MESTSKÁ ZÓNA (CMZ)	1. RPK pre obyvateľa s trvalým pobytom v CMZ	3	35 €	70 €	150 €
	2. RPK pre obyvateľa s trvalým pobytom v CMZ (vek rezidenta nad 62 rokov)	3	5 €	70 €	150 €
	3. RPK pre obyvateľa s trvalým pobytom v CMZ (rezident je osobou s ŤZP)	3	5 €	5 €*	5 €*
	4. RPK pre osobu s ŤZP pracujúcu v CMZ	1	5 €	-	-
REZIDENTSKÉ LOKALITY (RL)	1. RPK pre obyvateľa s trvalým pobytom v RL	3	20 €	70 €	150 €
	2. RPK pre obyvateľa, ktorý je vlastníkom bytu v RL	1	20 €	-	-
	3. RPK pre obyvateľa, ktorý je nájomcom bytu v RL	1	20 €	-	-
	4. RPK pre obyvateľa s trvalým pobytom v RL (vek rezidenta nad 62 rokov)	3	5 €	70 €	150 €
	5. RPK pre obyvateľa s trvalým pobytom v RL (rezident je osobou s ŤZP)	3	5 €	5 €*	5 €*
	6. RPK pre osobu s ŤZP pracujúcu v RL	1	5 €	-	-
	7. RPK pre osobu poskytujúcu dennú starostlivosť obyvateľovi s trvalým pobytom v RL	1	5 €	-	-
	8. RPK pre podnikateľa, ktorý je fyzickou osobou	3	150 €	300 €	300 €
	9. RPK pre podnikateľa, ktorý je právnickou osobou	3	200 €	300 €	300 €

* znížená cena 5 € v poradí druhej a tretej rezidentskej parkovacej karty na byt platí len v prípade, ak ide o osobu s ŤZP dolných končatín

Ako vyplýva z uvedenej tabuľky, v CMZ sa rezidentské karty viažu výlučne na trvalý pobyt, a to aj vzhľadom na limitovaný počet parkovacích miest vyhradených pre rezidentov a aj vzhľadom na to, že v CMZ, ktorá je z veľkej časti súčasťou mestskej pamiatkovej rezervácie, nie je funkcia bývania natoľko dominantná, ako v rezidentských lokalitách 1 – 10, kde je podľa aktuálnej parkovacej politiky záber osôb, ktoré majú na rezidentskú parkovaciu kartu nárok o čosi širší. V rezidentských lokalitách je možné vydať maximálne 3 karty (pre rezidentov s trvalým pobytom a podnikateľov) na bytovú jednotku, ostatné typy kariet sú limitované počtom 1 ks na bytovú jednotku. V rezidentských lokalitách je možné vydať kartu pre vlastníka nehnuteľnosti, nájomcu, osobu poskytujúcu dennú starostlivosť, podnikateľov s prevádzkou v bytovej budove a ŤZP občanovi (s postihnutím dolných končatín na viac ako 50 %) pracujúcemu v danej lokalite s trvalým pobytom v Košiciach.

Podľa údajov MMK nadobudlo v roku 2019 platnosť 5521 rezidentských parkovacích kariet, v roku 2020 nadobudlo platnosť 5336 rezidentských kariet. Z približných údajov vyplýva, že viac ako 4,5 tisíc kariet bolo vydaných na 1. auto, viac ako 500 kariet na druhé auto a okolo 100 kariet bolo vydaných na 3. auto.

B.5.2.3 Kontrola rešpektovanosti regulácie parkovania

Kontrolu rešpektovanosti regulácie parkovania v zóne regulovaného parkovania v Košiciach vykonáva výlučne mestská polícia. Kontrola rešpektovanosti nie je zo strany mestskej polície vzhľadom na zistenú nízku mieru rešpektovanosti používateľmi efektívna a dostatočná z rôznych dôvodov – nedostatočná motivácia a neochota vystavovať sa konfliktom s delikventmi, nedostatok technického vybavenia na kontrolu alebo prostý nedostatok personálnych kapacít v radoch príslušníkov MsP. Výsledným stavom je, že používatelia nerešpektujú pravidlá, tieto porušenia nie sú trestané, prípadne sú prehliadané a zóna regulovaného parkovania teda neplní funkciu regulácie a redukcie IAD v centre mesta.

Zaujímavosťou hodnou zmienky je poznatok, že nerešpektovanie pravidiel parkovania môže byť cenovo výhodnejšie než zakúpenie parkovacieho lístka alebo ročnej abonentnej karty, a to z dôvodu, že vzhľadom na pomerne zriedkavú kontrolu zo strany MsP existuje nízka pravdepodobnosť reálneho obdržania pokuty. Prípadnú výšku pokuty je v priestupkovom konaní možné obvykle zjednať natoľko, že môže byť výhodnejšie ísť do rizika nutnej účasti na tomto právnom spore, než pravidelná úhrada za parkovanie alebo kúpa predplatnej parkovacej karty.

Kľúčovým faktorom pre zvýšenie miery rešpektovanosti pravidiel je zefektívnenie kontroly za pomoci moderného technického vybavenia a taktiež zefektívnenie procesu rozosielania pokút do takej miery, aby významná väčšina vodičov, ktorí parkujú bez úhrady parkovného, dostali s istotou pokutu.

Dôležitým faktorom je tiež princíp objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla realizovanej obcou, pri ktorej stačí zaznamenať porušenie pravidiel cestnej premávky na úseku zastavenia a státia motorového vozidla technickými prostriedkami obce. Tento princíp zavádza do slovenskej legislatívy zákon č. 146/2021 Z. z., ktorý nadobudol účinnosť dňa 1. mája 2021. Na základe objektívnej zodpovednosti by nemala byť represia aplikovaná iba voči vodičom, ktorí v čase regulácie neuhradili parkovné, ale taktiež voči vodičom, ktorí všeobecne nerešpektujú ustanovenie parkovacej zóny, a teda parkujú aj mimo vyznačených parkovacích miest. Ďalej taktiež voči vodičom, ktorí parkujú na zeleni, na chodníkoch (pokiaľ to príslušná dopravná značka neumožňuje) alebo na vozovke bez ponechania dostatočnej šírky voľného jazdného pruhu. V Košiciach, predovšetkým v lokalitách husto osídlených sídlisk, je rešpektovanie pravidla o ponechaní zákonom stanovenej šírky voľného jazdného pruhu pre príslušné smery problematické vzhľadom na nevyhovujúce šírkové pomery existujúcej infraštruktúry. Je zvykom, že v týchto lokalitách sa porušenie tohto pravidla mestskou políciou toleruje, prípadne je inštruovaná ho prehliadať, čo však môže spôsobovať problémy napríklad zložkám integrovaného záchranného systému pri dostupnosti lokality.

Problémom, ktorý sa dotýka vzťahu obyvateľov k verejným priestranstvám, je tiež tolerancia k parkovaniu na chodníkoch a na zeleni, ktoré je zvyčajne akceptované a ospravedlňované všeobecným nedostatkom parkovacích kapacít. Systémovým prístupom k riešeniu tohto problému by malo byť zavedenie zóny regulovaného parkovania zmiernujúcej nároky na kapacitu miest. V prípade objektívnej nevyhnutnosti je možné pristúpiť k zjednosmerňovaniu vybraných ulíc pre vytvorenie nových kapacít. Kľúčové tiež budú pasportizácia parkovacích kapacít, efektívnejšia organizácia verejného priestoru a posilňovanie vzťahu občanov k verejným priestranstvám.

B.5.2.4 Vyťaženosť parkovísk v zóne regulovaného parkovania

B.5.2.4.1 Centrálna mestská zóna

V centrálnej mestskej zóne sa nachádzajú prevažne krátkodobé a strednodobé tarifné pásma. Najmä krátkodobé návštevnícke pásmo určené na parkovanie do 2 hodín, ktoré sa nachádza v najužšom centre mesta pozdĺž Mäsiarskej, Kováčskej a Alžbetinej ulice bolo zamýšľané na priemernú cca 70 % kapacitnú naplnenosť počas bežného pracovného dňa, t. j. aby kedykoľvek počas dňa vedel

návštevník, ktorý prichádza na krátku návštevu za službami, na úrady, voľnočasovými aktivitami apod., nájsť voľné parkovacie miesto. Podobne bolo zamýšľané aj strednodobé tarifné pásmo v ďalších prilahlých uliciach CMZ trochu ďalej od Hlavnej ulice, kde sa počítalo s priemernou dobou odstavenia vozidla do 4 hodín. Pre celodenné odstavenie vozidla bolo v CMZ zriadené tarifné pásmo 4, v ktorom sa nachádzajú aj niektoré závorové parkoviská.

Reálne sú dnes však parkovacie kapacity pre krátkodobé a strednodobé parkovanie, vrátane kapacít v najužšom centre CMZ, naplnené počas pracovného dňa na takmer 100 % a vysoká obrátkovosť je zaznamenávaná len u časti vozidiel. Návštevník centra mesta, ktorý prichádza na krátkodobú návštevu úradu alebo služieb, tak má reálny problém kdekoľvek v užšom centre mesta zaparkovať, pretože značnú časť parkovacích kapacít zaberajú dlhodobo (aj celodenne) parkujúce vozidlá. Dôvodov tohto stavu je viacero a je možné ich zhrnúť do troch nasledujúcich bodov:

- vyšší počet miest vyhradených pre konkrétne EČV,
- nízka cena za celodenné parkovanie v tarifne najdrahších pásmach,
- nedostatočná kontrola rešpektovanosti zo strany mestskej polície.

Vysoký počet vyhradených miest pre konkrétne EČV, alebo pre konkrétne prevádzkarne a firmy je problémom, na ktorý upozorňovala už koncepcia statickej dopravy v roku 2013, pretože takéto miesta znižujú celkovú disponibilnú kapacitu lokality a spohodľujú najmä miestnym zamestnancom dochádzanie automobilom až do bezprostrednej blízkosti miesta výkonu práce za cenu zaberania verejného priestoru v mestskej pamiatkovej rezervácii celodenne odstavenými automobilmi. Tento stav prispieva k vytváraniu okruhu zvýhodnených osôb, ktoré môžu svoje automobily parkovať vo verejnom priestore v úzkom centre mesta takpovediac bezplatne, v dôsledku čoho nie sú motivovaní využívať na to určené parkovacie kapacity v zriadených tarifných pásmach. Rozširujúcim sa trendom najmä vo väčších mestách v západnej Európe je eliminácia vyhradených miest pre konkrétne EČV na verejne prístupných uliciach, keďže tie majú byť priestorom pre všetkých obyvateľov a nemajú nikoho osobitne a neodôvodnene zvýhodňovať. K takému kroku by mali pristúpiť aj Košice.

Problém nízkej ceny za celodenné parkovanie a nedostatočnej kontroly rešpektovanosti zo strany mestskej polície sa trochu prelína. Pokiaľ ide o cenu za parkovanie, celodenné odstavenie vozidla v najdrahšom tarifnom pásme stojí v Košiciach 9 €. Pre porovnanie v susednom, trikrát menej ľudnatom Prešove v podobnej lokalite v najdrahšom tarifnom pásme v najužšom centre mesta stojí celodenné parkovanie dvojnásobok tejto sumy, teda 18 €. V pásme rovnakého tarifného typu v Brne stojí celodenné parkovanie v prepočte vyše 27 €. Taktiež výška tarifkácie v najdrahšom pásme v Košiciach nie je dynamická, nemení sa s narastajúcim časom, čo je tiež opatrenie, ktoré môže pomôcť motivovať vodičov, aby pre celodenné parkovanie využívali pásma na to určené. Zaužívaným štandardom býva dynamická, ascendentná tarifkácia v najatraktívnejších lokalitách, keď cena za zaparkovanie vozidla od určitej hodiny skokovo narastá motivujúc vodičov, aby parkovanie v najdrahšom pásme v najväčšej blízkosti centra využívali krátkodobo a pre celodenné odstavenie využívali lacnejšie, kapacitnejšie parkoviská na okrajoch centra so stále relatívne pohodlnou dochádzkovou vzdialenosťou do centra alebo s možnosťou dopravy MHD.

B.5.2.4.2 *Rezidentské lokality*

Pokiaľ ide o priemernú vyťaženosť parkovísk v rezidentských lokalitách počas priemerného pracovného dňa, presné údaje neboli zistené vzhľadom na absenciu systému merania obsadenosti parkovacích kapacít a taktiež vzhľadom na zistenú nízku mieru rešpektovanosti pravidiel užívateľmi, kvôli ktorej nie je možné určiť obsadenosť a obrátkovosť týchto parkovacích kapacít na základe dát zo zaplateného parkovného. Pri miestnych šetreniach spracovateľa aktualizácie SRDaDS však nebol

počas pracovného dňa zistený výrazný nedostatok parkovacích miest v rezidentských lokalitách, čo znamená, že rezident by nemal mať počas dňa problém nájsť voľné parkovacie miesto.

Pracovníci referátu parkovania na MMK vykonávajú občasné náhodné kontroly miery rešpektovania pravidiel parkovacej politiky v rámci terénnych výjazdov pri preverovaní podnetov od občanov. Z týchto občasných, neoficiálnych terénnych prieskumov vyplýva, že miera rešpektovania sa v najviac vyťaženejších rezidentských lokalitách pohybuje na úrovni do 30 %, čo preukazuje, že potenciál zlepšenia situácie statickej dopravy v rezidentských lokalitách zďaleka nie je zďaleka naplnený. Okrem mnohých psychologických, sociologických, vzdelanostných a historických faktorov je príčinou tohto stavu aj už spomenutá nedostatočná miera kontroly a represie voči používateľom nerešpektujúcim pravidlá.

Najvyťaženejšou rezidentskou lokalitou je lokalita č. 7, kde sídli viacero významných technologických firiem a business centier a kde je momentálne evidovaných aj najviac vydaných rezidentských kariet a zaznamenaných najviac podnetov, keď návštevníci zóny dočasným parkovaním na miestach v rezidentskom tarifnom pásme vytlačujú rezidentov lokality do nelegálneho parkovania mimo parkovacie miesta napriek tomu, že títo rezidenti majú riadne zakúpené rezidentské parkovacie karty. Referát parkovania v minulosti usmernil mestskú políciu, aby sa v prípade zistenia porušenia pravidiel zaoberala najmä ilegálnymi návštevníkmi zóny (bez parkovného, resp. bez platnej parkovacej karty), než nevhodne parkujúcimi rezidentmi zóny. Riešením by tu mohlo byť tiež prehodnotenie pravidiel pre dočasné parkovanie na rezidentských miestach napríklad celodenným spoplatnením, a to najmä v lokalitách, kde je vyššia koncentrácia zamestnávateľov a tým aj vyššia koncentrácia návštevníkov zón.

B.5.3 Sídlišká

B.5.3.1 Základný rozbor

Sídlišká tvoria väčšinu zástavby Košíc. Ide o urbanistické celky, ktoré si vyžadujú riešenie otázky statickej dopravy vzhľadom na to, že boli projektované na nižší stupeň automobilizácie, čo sa dnes prejavuje nedostatkom parkovacích kapacít pre rezidentov, ktorého dôsledkom je porušovanie pravidiel cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel (parkovanie na chodníkoch, zeleni, s nedostatočnou voľnou šírkou jazdných pruhov apod.). Z prieskumov realizovaných pre SRD v roku 2015 vyplýva, že medzi sídliská s najvýraznejším deficitom parkovacích plôch patria:

- Sídliisko Ťahanovce;
- sídliisko Nad jazerom;
- sídliisko Dargovských hrdinov (Furča);
- sídliisko Terasa (najmä Luník IV – VII).

Medzi sídliská, ktoré si taktiež vyžadujú pozornosť, pokiaľ ide o deficit parkovacích miest, avšak ich problém nie je taký akútny, patria:

- Sídliisko KVP;
- sídliská v MČ Sever – Podhradová, Watsonovo a Mier.

Od roku 2015 boli na košických sídliskách realizované minimálne úpravy navyšujúce počet parkovacích miest. V období 2016 – 2018 bolo na Útvare hlavného architekta na Magistráte mesta Košice posudzovaných niekoľko zjednosmernení ulíc v MČ Dargovských hrdinov, Juh, Sídliisko Ťahanovce a Pereš. MČ Nad jazerom deklarovala zámer zjednosmernenia Jenisejskej ulice od napojenia ulice Ladožskej po križovatku pri Jenisejskej 43 z dôvodu kolízií predovšetkým v rannej a poobedňajšej špičke pri ZŠ Jenisejská. V čase spracovávania analytickej fázy neboli realizácie

jednosmerných ulíc pre vytvorenie nových, prípadne legalizáciu existujúcich parkovacích kapacít, potvrdené, nedošlo ani k výstavbe nových parkovísk. V jednotlivých lokalitách pribudli jednotky parkovacích miest, ktoré boli vytvorené spevnením a kultiváciou plôch bývalej zelene a ich pretvorením na nové parkovacie miesta. Aj tieto takpovediac nepatrné zásahy do verejného priestoru často narážajú na odpor verejnosti, ktorá sa ohradzuje voči vytváraniu nového priestoru pre automobily na úkor verejnej zelene napriek tomu, že tá je v mnohých prípadoch často dávno znehodnotená rokmi živelného parkovania.

V čase spracovávaní analytickej časti aktualizácie SRDaDS mesta Košice prejavili aktívny záujem o zavedenie rezidentského parkovania mestské časti Ťahanovce a KVP. V mestskej časti Sever v závere roka 2016 prebehol pokus o rozšírenie rezidentského parkovania, konkrétne rezidentskej lokality 8 a 9 o lokality sídlisk Watsonovo a Mier. Vzhľadom na mnohé výhrady občanov a zastupiteľov však nedošlo k jeho schváleniu.

MČ Dargovských hrdinov súhlasí so systémovou reguláciou parkovania na svojom území, avšak za podmienky dôsledného rešpektovania (vrátane kontroly a vymáhania) vodorovného aj zvislého dopravného značenia v zmysle všetkých platných právnych noriem a záväzných vyhlášok.

MČ Nad jazerom nevidí na svojom území reálnu možnosť vytvoriť parkovacie miesto všetkým obyvateľom a zdôrazňuje potrebu pochopenia parkovania ako jednej z poskytovaných služieb. Reálnu možnosť vyriešenia problémového parkovania a odstavovania vozidiel vidí iba v razantnej regulácii parkovania, ktorú preto považuje za prínosnú. Optimálne výsledky by sa podľa MČ Nad jazerom dostavili pri zavedení práva rezidenčnej karty na 1 vozidlo pre 1 bytovú jednotku za spoplatnenie a pri spoplatnení vozidiel bez naviazania na trvalý pobyt a bytovú jednotku (napr. firemné, vozidlá dochádzajúcich a vozidlá druhé a ďalšie v poradí v rámci domácnosti) v inej cenovej hladine tak, aby boli ich majitelia motivovaní riešiť parkovanie napr. vo firemných areáloch alebo inak mimo územia MČ. Systém regulácie by mal podľa MČ Nad jazerom význam vtedy, ak by príjmy z regulácie boli použité na výstavbu viacpodlažných, veľkokapacitných parkovacích stojísk. Za očakávané výsledky regulácie parkovania považuje zlepšenie spôsobu využívania verejných plôch, vytvorenie spravodlivejšieho užívania parkovacích plôch a taktiež skultúrnenie a humanizáciu okolitého prostredia dodržiavaním pravidiel v užívaní verejného priestranstva. Mestská časť Nad jazerom však tiež upozornila, že o zavedení či nezavedení regulácie parkovania môže rozhodnúť jedine Miestne zastupiteľstvo MČ bez ohľadu na názor jej aktuálneho vedenia príslušných oddelení.

B.5.3.2 Čiastočná regulácia statickej dopravy

Od roku 2015 boli vo vybraných sídliskových lokalitách v rámci Košíc zriadené zóny zákazu stáťia pre nákladné vozidlá s dĺžkou nad 4,9/5 metrov, čoho cieľom je obmedziť najmä odstavovanie dodávok a nákladných áut, ktoré by tak zaberali parkovacie miesta rezidentom a návštevníkom. Tieto obmedzenia sú realizované prostredníctvom značiek Zóna zákazu stáťia s dodatkovými tabuľkami pre špecifikáciu vozidiel, ide teda o čiastočnú reguláciu.

Na sídlisku Dargovských hrdinov bola zriadená zóna zákazu stáťia pre motorové vozidlá dĺžky nad 5,0 m v čase 17:00 až 7:00, tzn. v čase, kedy je na parkoviskách najväčší nápor odstavovaných vozidiel obyvateľov z priľahlých bytových domov.



Obrázok 22 Zóna obmedzujúca státie všetkých áut dlhších ako 5 m na sídlisku Dargovských hrdinov

Riešenie prezentované vyššie na obrázku však nie je ideálne, pretože podľa príslušnej vyhlášky, podľa ktorej bola zriadená (vyhláška č. 30/2020) ide o zákaz státia všetkých motorových vozidiel (s výnimkou motocyklov bez postranného vozíka) dĺžky nad 5 m. Teoreticky je takto zakázané parkovať aj niektorým typom štandardných osobných automobilov, ktorých vybrané modely môžu byť dlhšie ako 5 m a zároveň je takto povolené parkovať vybraným typom dodávok do 3,5 t, ktoré túto dĺžku nepresahujú.

Na sídlisku KVP boli na prelome rokov 2016 a 2017 taktiež zriadené zóny zákazu státia, avšak ešte v súlade s predchádzajúcom vyhláškou o dopravnom značení 9/2009. Zriadené boli zóny zákazu státia pre nákladné vozidlá s dĺžkou nad 5 metrov určené značkou IP24a a IP24b.



IP24a



IP24b

Obrázok 23 Značky zóny zákazu státia používané na sídlisku KVP a Nové Mesto



Obrázok 24 Zóna zákazu státia – sídlisko Ťahanovce, Terasa a KVP

Podobné zóny zákazu státia pre nákladné automobily boli zriadené aj na sídlisku Ťahanovce s rozdielom, že obmedzenie sa vzťahuje na nákladné autá dĺžky nad 4,9 m. Zóna zákazu státia pre nákladné automobily dĺžky nad 5 metrov je zriadená tiež na sídlisku Terasa.

Riešenia zo sídlisk KVP, Ťahanovce a Terasa prezentované na predchádzajúcom obrázku sú vhodnejšie než zákaz pre všetky motorové vozidlá, pretože zo státia sa vylučujú iba nákladné automobily nad 5 (resp. 4,9) metrov (i keď len tie s najvyššou prípustnou hmotnosťou nad 3 500 kg) a táto miestna úprava sa nijako nedotýka osobných automobilov, ktoré by prekročovali túto dĺžku. Nezakazuje sa však státie dodávkam s najvyššou prípustnou hmotnosťou 3 500 kg, na čo boli pôvodne zriadené, pretože podľa vyhlášky 9/2009 a 30/2020 o dopravnom značení nespádajú pod označenie vyobrazené symbolom nákladného auta. Toto riešenie môže byť vnímané diskriminačne voči skupine obyvateľov, ktorí dodávku vlastnia ako jediné auto využívajú ju na súkromné i pracovné účely, pričom obyvatelia, ktorí majú vo vlastníctve vyšší počet áut ich môžu naďalej vo verejnom priestore odstavovať bez obmedzení.

Takáto čiastočná regulácia riešená prostredníctvom značiek „Zóna zákazu státia“, hoci sa v Košiciach zatiaľ osvedčila vo viacerých sídliskových mestských častiach ako účelná, nemusí byť dostatočne efektívna aj vzhľadom na náklady na výrobu, osádzanie a údržbu veľkého množstva dopravných značiek, ktoré vo výsledku pomôžu v území eliminovať iba zlomok nežiaducich odstavených vozidiel. Problémom tiež býva samotná kontrola rešpektovanosti a vymáhanie dodržiavania. Optimálnym,

systémovým a spravodlivým riešením by bola celková regulácia statickej dopravy na sídliskách v maximálny prospech rezidentov lokalít eliminujúca odstavovanie nežiaducich vozidiel v lokalite vo vyššej miere než zóny zákazu stáť pre vybrané skupiny vozidiel.

B.5.4 Aktualizácia VZN o parkovaní

B.5.4.1 Prehľad navrhovaných zmien

V čase spracovávanía aktualizácie SRD mesta Košice vyvstala v rámci diskusie o možných riešeniach nového systému parkovacej politiky myšlienka aktualizácie Všeobecne záväzného nariadenia mesta Košice č. 157 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta Košice zohľadňujúca nasledujúce princípy:

- rozšírenie zóny plateného parkovania o **celomestskú rezidentskú lokalitu**
 - pokrýva v súčasnosti nezregulované územie, predovšetkým sídliská Nad jazerom, Dargovských hrdinov, Sídlisko Ťahanovce, Západ, KVP a vybrané lokality mestských častí Sever a Juh (vymedzenie územia v uličnej podrobnosti nie je v čase spracovania aktualizácie SRD upresnené)
 - navrhovaná doba spoplatnenia: nepretržite, pripúšťa sa určenie časových úsekov počas dňa, kedy sa úhrada neplatí, ak to pripustí dopravná situácia – potrebný je súhlas príslušných orgánov s predchádzajúcim prerokovaním na úrovni mesta a príslušnej mestskej časti
- zavedenie rezidentskej parkovacej karty v celomestskej rezidentskej lokalite
- zavedenie abonentnej parkovacej karty v celomestskej rezidentskej lokalite
- zavedenie abonentnej parkovacej karty pre prevádzkovateľov carsharingu

Aktualizácia zachováva pravidlá vydávania parkovacích kariet uplatňované pre centrálnu mestskú zónu a rezidentské lokality 1-10 v existujúcom rozsahu, pre celomestskú rezidentskú lokalitu stanovuje pravidlá samostatne a odlišným spôsobom.

B.5.4.1.1 Centrálna mestská zóna

V centrálnej mestskej zóne sú zriadené komerčné tarifné pásma 1,2 a 4 a rezidentské tarifné pásmo R.

V centrálnej mestskej zóne môže byť držiteľom rezidentskej karty iba osoba s trvalým pobytom v centrálnej mestskej zóne. Rezidentská karta vydaná pre centrálnu mestskú zónu oprávňuje držiteľa dočasne parkovať aj v celomestskej rezidentskej lokalite. Aktualizácia navrhuje novú cenu prvej rezidentskej parkovacej karty 5 € ročne namiesto súčasných 35 €.

Pokiaľ ide o abonentnú parkovaciu kartu, vydáva sa v nezmenenom režime pre tarifné pásma 1, 2 a 4 bez obmedzenia okruhu oprávnených žiadateľov.

Návštevnícke parkovanie je riešené formou komerčných tarifných pásem s polhodinovou tarifáciou. Návštevníkom je dovoľené dočasne parkovať v tarifných pásmach 1, 2 a 4.

B.5.4.1.2 Rezidentské lokality 1-10

V rezidentských lokalitách sú zriadené komerčné tarifné pásma 3 a 4 a rezidentské tarifné pásmo R.

V rezidentskej lokalite 1-10 môže byť držiteľom rezidentskej karty osoba s trvalým pobytom v príslušnej rezidentskej lokalite alebo osoba, ktorá je vlastníkom alebo nájomcom obytnej jednotky v rezidentskej lokalite alebo osoba-podnikateľ, ktorá má v príslušnej rezidentskej lokalite prevádzkareň svojho podnikania. Rezidentská karta vydaná pre rezidentskú lokalitu 1-10 oprávňuje držiteľa dočasne parkovať v príslušnej rezidentskej lokalite, ktorej označenie je uvedené na

parkovacej karte a v bezprostredne susediacich rezidentských lokalitách. Aktualizácia navrhuje na základe tejto karty oprávnenie parkovať aj v celomestskej rezidentskej lokalite. Aktualizácia navrhuje novú cenu prvej rezidentskej parkovacej karty 5 € ročne namiesto súčasných 20 €. Pre nájomcu alebo vlastníka bytovej jednotky bez trvalého pobytu v rezidentskej lokalite ostáva cena nezmenená 20 € ročne.

Pokiaľ ide o abonentnú parkovaciu kartu, vydáva sa v nezmenenom režime pre tarifné pásma 3 a 4 bez obmedzenia okruhu oprávnených žiadateľov.

Návštevnícke parkovanie je riešené formou komerčných tarifných pásem s polhodinovou tarifikáciou (tarifné pásma 3 a 4) a povolením parkovať vo vyhradenom čase a taktiež s polhodinovou tarifikáciou aj v rezidentskom tarifnom pásme, avšak s maximálnou dobou parkovania 4 hodiny.

B.5.4.1.3 Celomestská rezidentská lokalita

V celomestskej rezidentskej lokalite sa navrhuje plošné zriadenie rezidentského tarifného pásma R.

V celomestskej rezidentskej lokalite môže byť držiteľom rezidentskej karty osoba s trvalým pobytom v celomestskej rezidentskej lokalite. Aktualizácia navrhuje cenu karty v hodnote 0 €, a to pre prvé, druhé aj každé ďalšie vozidlo, pričom na tretie a každé ďalšie vozidlo sa označuje ako „dočasná rezidentská karta“. Aktualizácia bližšie nešpecifikuje dôsledok tohto označenia. Výhľadovo novela počíta s navýšením ceny karty na primeranú hodnotu po určitom, bližšie nešpecifikovanom čase.

Na rozdiel od CMZ a rezidentských lokalít 1-10 navrhuje aktualizácia pre celomestskú rezidentskú lokalitu abonentnú parkovaciu kartu s obmedzením okruhu oprávnených žiadateľov. Držiteľom abonentnej karty pre celomestskú rezidentskú lokalitu môže byť:

- osoba, ktorá má trvalý pobyt v meste Košice a zároveň nemá nárok na vydanie rezidentskej parkovacej karty v centrálnej mestskej zóne alebo rezidentských lokalitách; alebo
- osoba, ktorá vlastní na území mesta Košice nehnuteľnosť spôsobilú na obvyklé užívanie a zároveň nemá nárok na rezidentskú kartu v CMZ alebo rezidentských lokalitách 1-10; alebo
- podnikateľ, ktorý má sídlo prevádzkarne v celomestskej rezidentskej lokalite alebo rezidentskej lokalite; alebo
- verejná inštitúcia či poskytovateľ sociálnych a zdravotných služieb, pokiaľ má sídlo v celomestskej rezidentskej lokalite alebo rezidentskej lokalite.

Abonentnú parkovaciu kartu pre celomestskú rezidentskú lokalitu nemožno vydať na EČV motorového vozidla, pokiaľ naň už bola vydaná rezidentská parkovacia karta. Aktualizácia VZN stanovuje cenu abonentnej parkovacej karty v celomestskej rezidentskej lokalite v hodnote 0 € pre všetkých oprávnených žiadateľov.

Návštevnícke parkovanie má byť riešené povolením parkovať celodenne, prípadne vo vybraných lokalitách len vo vyhradenom čase, v rezidentskom tarifnom pásme. Aktualizácia navrhuje dynamickú tarifikáciu s cieľom odradiť používateľov od dlhodobého parkovania – zvyhodnenú cenu za prvé dve hodiny a následne polhodinovú tarifikáciu.

B.5.4.1.4 Carsharing

Možná aktualizácia VZN sa taktiež zaoberala možnosťou dočasného parkovania vozidiel carsharingových spoločností na základe abonentnej parkovacej karty pre prevádzkovateľov carsharingu. Navrhované VZN podrobne definuje príslušné podmienky, za splnenia ktorých je možné spoločnosť uznať ako prevádzkovateľa carsharingu a priznať jej nárok na abonentnú parkovaciu kartu.

Povinnosťou prevádzkovateľa carsharingu je každoročne mestu uhradiť paušálny poplatok (navrhuje sa vo výške 500 €) a následne obstaráť každé vozidlo vlastnou abonentnou parkovacou kartou s dobou platnosti 1 rok (navrhuje sa v hodnote 5 €).

B.5.4.2 Zhodnotenie navrhovanej aktualizácie

Aktualizácia príslušného všeobecného záväzného nariadenia by rozšírila zónu regulovaného parkovania do v súčasnosti nezregulovaných oblastí najmä veľkých sídliskových celkov, kde je prítomný nočný deficit parkovacích kapacít. Tento aspekt je možné vnímať pozitívne jednak z hľadiska snahy o maximálne zvýhodnenie rezidentov lokality pri riešení otázky nevyhovujúcej situácie statickej dopravy na sídliskách a jednak z hľadiska rozširovania povedomia obyvateľov o parkovaní ako o platenej službe s adekvátnou protihodnotou.

Pozitívne je tiež možné zhodnotiť myšlienku integrácie služby carsharingu do parkovacieho systému, čím by sa táto služba nepriamo podporila a prispelo by sa tak k jej lepšej dostupnosti z hľadiska obslužnosti jednotlivých mestských lokalít. V týchto snahách sa odporúča pokračovať.

Aktualizácia VZN však naráža na niekoľko problematických aspektov, ktoré by vo výsledku spôsobili ohrozenie funkčnosti zóny regulovaného parkovania a parkovacej politiky ako takej:

- navrhovaná cena parkovacích kariet nie je výsledkom finančnej analýzy s cieľom udržateľnosti systému z pohľadu pokrytia prevádzkových nákladov a sprostredkovania malého zisku do fondu parkovania
 - výrazné zníženie cien rezidentských kariet v CMZ a v rezidentských lokalitách na prvé auto z 35 €, resp. 20 € na 5 € ročne
 - rezidentská karta pre celomestskú rezidentskú lokalitu je pre všetkých oprávnených žiadateľov bezplatná na prvé, druhé a tzv. dočasná rezidentská karta tiež na tretie a každé ďalšie auto, výhľadovo sa počíta s navýšením ceny karty na primeranú hodnotu
 - abonentná karta pre celomestskú rezidentskú lokalitu je pre všetkých oprávnených žiadateľov taktiež bezplatná
- abonentná parkovacia karta pre celomestskú rezidentskú lokalitu vytvára vzhľadom na pomerne prívetivé podmienky nárokovateľnosti široký okruh používateľov s oprávnením bezplatne parkovať v sídliskových lokalitách na kapacitách určených predovšetkým pre rezidentov
 - ktokoľvek s trvalým pobytom v meste Košice okrem obyvateľov CMZ a rezidentských lokalít môže v celomestskej rezidentskej lokalite parkovať dlhodobo bez obmedzení
 - rozsah platnosti parkovacieho oprávnenia smerom z okrajov mesta bližšie k centru mesta je pomerne neštandardný
- jedna celomestská rezidentská lokalita zároveň vytvára široký okruh používateľov-rezidentov oprávnených parkovať kdekoľvek v jej rámci, nie nevyhnutne v blízkosti alebo lokalite bydliska, čo môže predstavovať problém najmä v lokalitách s výraznejším zastúpením cieľov ciest, ktoré tak budú v jednej zóne spolu s lokalitami predstavujúcimi predovšetkým zdroje ciest, čo priamo podporí dochádzanie individuálnou automobilovou dopravou
- navrhovaný systém obsahuje množstvo výnimiek a ústupkov voči potenciálnym používateľom, čím ohrozuje cieľ parkovacej politiky regulovať parkovanie v prospech rezidentov
- systém fakticky umožní parkovať všetkým a všade bezplatne navyše s pridaním finančne nekompenzovanej byrokratickej záťaže pre obyvateľov a užívateľov parkovacieho systému ako aj pre Magistrát mesta Košice ako správcu systému



- existuje riziko, že takýto systém v celomestskej rezidentskej lokalite vo výsledku situáciu s parkovaním vzhľadom na veľký počet vydaných kariet nielen rezidentom, ale tiež veľkému počtu členov ďalších užívateľských skupín nezlepší vôbec alebo len veľmi mierne elimináciou niekoľkých dodávok a firemných vozidiel či áut obyvateľov bez legalizovaných nájmov alebo bez trvalého pobytu, najviac sa to bude pociťovať v okolí významných cieľov dochádzky na sídliskách ako sú školy, Magistrát, úrady mestských častí, sídla firiem, predajne bez dostatočnej kapacity parkovania apod.
- v navrhovanej aktualizácii sa prejavuje prístup, ktorý nápadne cieľi na čo najširšiu politickú podporu medzi obyvateľmi bez ohľadu na niektoré škodlivé vlastnosti navrhovaných zmien
- aktualizácia nemyslí na možné zmeny dopytu po kapacitách v tzv. lokalitách s nízkym dopytom po parkovaní, predovšetkým v malých mestských častiach bezprostredne susediacich so sídliskami, po zavedení celomestskej rezidentskej lokality
- aktualizácia spresňuje alebo mení niektoré užívané pojmy ako „miestna cesta“, „vlastník alebo držiteľ motorového vozidla“ či „obytná jednotka“, avšak naďalej v nej absentujú definície kľúčových pojmov „rezident“ a „abonent“, prípadne sú pre rôzne lokality regulovanej zóny používané v rôznych významoch nezodpovedajúcich zaužíwanej terminológii

B.5.5 Lokality s nízkym dopytom po kapacitách statickej dopravy

Ostatné územia Košíc patria medzi lokality s nízkym dopytom po kapacitách statickej dopravy, zväčša ide o zástavbu rodinných domov, prípadne ide o lokality s dopravou úzko špecifikovanou charakterom územia ako priemyselné zóny, obchodné zóny, inštitúcie či lokality so súkromnými parkovacími kapacitami, ktoré sa nevyznačujú potrebou celoplošného riešenia organizácie statickej dopravy. V Košiciach ide najmä o nasledujúce lokality:

- Barca,
- Džungľa,
- Kavečany,
- Krásna,
- Košická Nová Ves,
- Pereš,
- Luník IX,
- Šaca,
- Poľov,
- Šebastovce,
- Ťahanovce,
- Myslava,
- Lorinčík, a
- Vyšné Opátske.

V týchto lokalitách, v ktorých sa prejavuje iba častý problém neponechávania dostatočnej šírky voľných jazdných pruhov pri parkovaní v uličnom priestore, sa bude odporúčať program postupného upokojujúceho dopravy prostredníctvom stavebných a organizačných riešení – jednak budovaním rôznych stavebných prvkov na účely upokojenia dopravy (stavebné spomaľovacie prahy, šikany, vysunuté hrany chodníkov a nároží križovatiek, primeraná šírka jazdných pruhov apod.) a jednak zriaďovaním obytných zón, zón 20 a 30, zjednosmerňovaním ulíc pre vytvorenie legálnych parkovacích kapacít v uličnom priestore podľa potreby. Tieto riešenia by mali vychádzať predovšetkým zo systémových prostriedkov zvyšovania bezpečnosti dopravy na pozemných komunikáciách, akými sú bezpečnostné inšpekcie komunikácií a cestné bezpečnostné audity, audity verejných priestranstiev či manuály tvorby verejných priestorov apod., ktoré v súčasnosti predstavujú už štandardne zaužívané nástroje v zahraničí a postupne prenikajú aj do slovenských reálií.

Pri rozšírení zóny regulovaného parkovania do ďalších častí mesta, predovšetkým sídlisk susediacich s lokalitami, kde je v súčasnosti dopyt po parkovacích kapacitách nízky, sa môže situácia v týchto lokalitách výrazne zmeniť. Časť používateľov, ktorí na základe stanovených podmienok nebudú môcť parkovať v spoplatnených zónach alebo nebudú ochotní za parkovanie platiť, sa môže presunúť práve do lokalít s nízkym dopytom po kapacitách (napr. Krásna susediaca so sídliskom Nad jazerom a sídliskom Krásna, Myslava susediaca so sídliskom KVP alebo Ťahanovce susediace so sídliskom Ťahanovce). V takom prípade bude potrebné aj vzhľadom na šírkové pomery uličných priestorov v týchto častiach zónu regulovaného parkovania rozšíriť aj do týchto častí ako formu ochrany pred vysokým dopytom po parkovaní obyvateľov sídlisk.

B.5.6 Garážové lokality

Vývoj masívnej bytovej zástavby v Košiciach najmä v 60., 70. a 80. rokoch, keď sa počítalo so stupňom automobilizácie na hodnote cca 5 obyvateľov na jeden osobný automobil, sa prejavil aj v usporiadaní verejného priestoru, ktorý nebol kapacitne ani funkčne pripravený na masívnu automobilizáciu súčasnosti, ktorá v roku 2021 dosahuje v najrozvinutejších, vysoko urbanizovaných častiach Slovenska hodnotu 1,5 až 2 obyvatelia na osobný automobil. Inými slovami, je možné konštatovať, že dnes na sídliskách v Košiciach parkuje alebo je odstavené takmer trojnásobné množstvo automobilov, než bolo v čase projektovania a výstavby týchto sídlisk zamýšľané.

Významná časť verejného priestoru bola popri výstavbe panelových bytových domov vyčlenená pre vznik hromadných, uzatvárateľných garáží, ktoré mali miestnym majiteľom osobného automobilov poskytnúť možnosť pohodlného a pomerne luxusného uskladnenia svojho automobilu, ktorý bol v časoch socializmu využívaný predovšetkým na rekreačné účely, keďže pre dochádzku do zamestnania mala v plne postačujúcej miere slúžiť verejná doprava. V niektorých lokalitách v rámci Košíc boli vytvorené tzv. garážové osady, ktoré zaberajú pomerne veľkú časť plochy verejného priestoru koncentrovanými garážovými objektami. Tieto verejné priestory stratili rokmi nedostatočnej starostlivosti o garáže atraktivitu a dnes pôsobia dojemom brownfieldov. Koncept týchto garáží je dnes vzhľadom na okolnosti – moderný pracovný trh, životné tempo a solventnosť obyvateľstva – už prirodzene prežitý. Kapacita garáží nie je dostatočná na uspokojenie potreby parkovania, tieto garáže do veľkej miery neslúžia svojej pôvodnej funkcii a výrazne znehodnocujú verejný priestor, a to tak z funkčnej, ako aj z vizuálnej stránky. Faktom tiež je, že mesto Košice v súčasnosti už takmer nevlastní pozemky, ktoré by veľkosťou a inými parametrami boli vhodné na stavbu kapacitných parkovísk a parkovacích domov a ktoré by zároveň boli v takom tesnom dotyku s existujúcou bytovou zástavbou potrebnom pre ochotu obyvateľov reálne ich využívať ako práve tieto hromadné garáže. Podľa údajov z Magistrátu mesta Košice sa v meste v jednotlivých mestských častiach nachádza 10 578 garáží.

Tabuľka 21 Počet hromadných garáží podľa mestských častí

Mestská časť	Počet garáží
Juh	2308
Nad jazerom	686
Sever	2118
Dargovských hrdinov	725
Sídlisko KVP	189
Sídlisko Ťahanovce	107
Staré Mesto	1648
Šaca	278
Západ	2519
Celkový súčet	10578

Podrobnejšie rozdelenie kapacít hromadných garáží v jednotlivých lokalitách mestských častí je uvedené v Prílohe 3.

Existujúca zástavba hromadných garáží dnes vyžaduje prístup, ktorý prispeje k riešeniu problému s nedostatkom parkovacích kapacít a zároveň k zlepšeniu kvality verejných priestranstiev po funkčnej aj vizuálnej stránke. Ako ideálne riešenie sa núka ich asanácia a nahradenie novými objektmi – či už viacpodlažnými parkovacími domami, novými vonkajšími parkoviskami spĺňajúcimi súčasné technické normy alebo objektmi s úplne odlišnou funkciou. Asanácia hromadných garáží si bude vyžadovať zložité majetkovoprávne vysporiadanie, ktoré bude pre mesto Košice predstavovať veľmi náročnú úlohu. Táto úloha však nie je nerealizovateľná a v rámci strategického rozvoja verejných priestorov, urbanizmu a územného plánovania k nej mesto musí čo najskôr pristúpiť. V čase spracovávania tejto aktualizácie ku žiadnemu majetkovoprávnemu vysporiadaniu nedochádza a žiadna lokalita nie je ani v príprave na tento proces. Podľa informácií od magistrátu však okrem zámerov mesta týkajúcich sa prestavby lokalít hromadných garáží deklarujú podobné zámery aj viacerí súkromní investori.

Nie všetky z uvádzaných garážových objektov sú vhodné na prestavbu na veľkokapacitné parkovacie domy. Viaceré z týchto objektov sa nachádzajú na súkromných pozemkoch, prípadne sú novostavbami realizovanými v rámci výstavby nových obytných domov v posledných desiatich rokoch. Veľká časť týchto objektov sa nachádza vo vnútroblokoch a dvoroch starších bytových domov, predovšetkým v MČ Staré Mesto a Sever. Pre určenie vhodnosti toho-ktorého objektu na celkovú asanáciu a prestavbu na veľkokapacitný parkovací dom bude potrebné stanoviť rozhodovacie kritéria a na základe nich následne vytvoriť zoznam vhodných objektov. Toto bude predmetom návrhovej časti aktualizácie.

Pokiaľ ide o jednotlivé garážové objekty s malou parkovacou kapacitou, prípadne garáže vo vnútroblokoch a dvoroch starších bytových domov, asanácia týchto garáží a ich nahradenie zmyslupnnejšími a mestotvornejšími objektami či aspoň kapacitnejšími vonkajšími parkoviskami bude ponechaná na zváženie a mala by byť predmetom verejnej diskusie mesta a občanov. Bude sa však odporúčať dodržiavanie aspoň základnej údržby okolia a zlepšenie starostlivosti o plochy, ktoré priliehajú týmto garážam. Odporúčať sa bude tiež spevnenie či revitalizácia prístupových komunikácií za účelom skvalitnenia verejných priestorov a za účelom eliminácie spustošeného dojmu, ktorý tieto objekty vyvolávajú a ktorý by nemal byť v meste veľkosti a významu Košíc akceptovaný.

Pokiaľ ide o samotné parkovacie domy, či už realizované v rámci revitalizácie garážových osád, alebo ako nové stavby „na zelenej lúke“, otáznou ostáva ekonomika a financovanie týchto stavieb a taktiež rentabilita ich prevádzky. Mesto Košice a mestské časti disponujú iba veľmi obmedzenými finančnými prostriedkami sťažka postačujúcimi na základnú údržbu majetku, preto dnes nie je reálne financovať parkovacie domy, ktoré by zmiernili deficit parkovacích miest najmä na sídliskách, ako investície mesta alebo mestských častí. Pri realizácii parkovacích domov ako komerčných projektov súkromnými investormi ostáva kľúčovým ukazovateľom návratnosť investície, ktorá vedie k vyšším cenám za parkovanie. Vyššie spoplatnenie parkovania ako komerčného produktu sa však stretáva s nevôľou obyvateľov ho akceptovať, čo vedie k nízkej miere využívania a slabej návratnosti investície. Z týchto dôvodov potenciálni investori od projektov parkovacích domov na sídliskách často napokon upúšťajú.

Z mestských častí záujem o realizáciu parkovacích domov vyjadrila MČ Nad jazerom, konkrétne zámery:

- Čiernomorská,
- Amurská,
- Levočská,

- Čingovská,
- Stálicová,
- Ždiarska,
- Rovníková,

B.5.7 Parkoviská P+R

Problematike parkovísk P+R je potrebné sa venovať v kontexte problematiky verejnej dopravy. Parkoviská P+R predstavujú hromadné, záchytné parkovacie kapacity pri termináloch verejnej dopravy. Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice navrhla 5 lokalít pre výstavbu terminálov verejnej dopravy vrátane parkovísk P+R – Važecká, Nižné kapustníky, Pereš, Moskovská a terminál Sever.

V procese prípravy je najďalej terminál na Važeckej ulici na sídlisku Nad jazerom na juhovýchodnom okraji Košíc v lokalite konečnej električiek. Silný záujem mesta aj príslušnej mestskej časti pretrváva pri realizácii terminálu Moskovská na sídlisku KVP.

V súčasnosti sa v Košiciach nenachádza lokalita, ktorá by bola využívaná formou neoficiálneho P+R parkoviska. Vzhľadom na sieť kapacitných ciest, ktorou Košice disponujú, a ďalšiu podporu automobilizmu v podobe stále pomerne dostupného parkovania v centre mesta, volí drvivá väčšina dochádzajúcich individuálnou automobilovou dopravou cestu automobilom až do cieľa cesty – k miestu výkonu zamestnania, do školy, za službami, rekreáciou či návštevami – prípadne do blízkeho okolia cieľa, odkiaľ sa k samotnému cieľu presúvajú pešo.

Súčasným problémom koncepcie parkovísk P+R je taktiež nesúlad v rôznych koncepčných a strategických dokumentoch. Tieto dokumenty schválené mestom Košice dnes dohromady navrhujú až 22 rôznych lokalít a zámerov výstavby parkovísk P+R. Úlohou mesta primárne bude tieto zábery vytriediť a zosúladiť a v rámci aktualizácie SRD predstaviť ich jednotný zoznam odsúhlasený naprieč jednotlivými odbormi na magistráte.

B.5.8 Parkoviská K+R

Parkoviská K+R slúžia na krátkodobé zastavenie určené pre nastúpenie a vystúpenie osôb prepravených vodičom osobného automobilu najmä k prostriedku verejnej dopravy alebo k terminálom verejnej dopravy a taktiež ku vzdelávacím inštitúciám, najmä školám a škôlkam. Štandardne bývajú určené na parkovanie na obmedzené časové obdobie (napr. 3-15 minút).

V Košiciach oficiálne parkoviská K+R v súčasnosti neexistujú. Istá provizórna forma K+R existuje pri Základnej škole Belehradská na sídlisku Ťahanovce, kde je tento typ parkovania riešený formou regulačnej značky zakazujúcej státie. Obdobný režim sa plánuje zaviesť pri ZŠ Tomášikovej v mestskej časti Sever. Absencia väčšieho počtu K+R parkovísk tiež vyplýva z legislatívneho nedostatku na celoštátnej úrovni, keďže ani najnovšia Vyhláška 30/2020 Z. z. Ministerstva vnútra SR o dopravnom značení nepozná symbol a funkciu parkovísk typu K+R, pomerne rozšírených a už po dekády využívaných v okolitých krajinách. Z tohto dôvodu ich zatiaľ nie je možné oficiálne zriaďovať inak, ako s dostatočnou mierou kreativity pri využívaní možností aktuálne platnej vyhlášky s použitím dodatkovvej tabuľky.

Parkoviská K+R by mali v Košiciach vzniknúť najmä pri železničnej a autobusovej stanici, pri letisku, pri budúcich, ale aj existujúcich termináloch a uzloch verejnej dopravy a v určitých aspoň minimálnych kapacitách pri vybraných základných, stredných a materských školách.

B.5.9 Parkoviská B+R

Parkoviská B+R fungujú sa štandardne umiestňujú pri parkoviskách P+R. Za parkoviská B+R je možné tiež považovať prakticky všetky parkoviská pre bicykle umiestnené pri železničných staniciach a zastávkach verejnej dopravy. Oficiálne pomenovanie „B+R“ nenesie v Košiciach žiadne parkovisko. Jediné parkovisko, ktoré do istej miery možno považovať za B+R parkovisko pre bicykle, je prístrešok na Staničnom námestí v blízkosti železničnej a autobusovej stanice.

B.5.10 Parkoviská P+G

Parkoviská P+G predstavujú v širšom zmysle obyčajné parkoviská umiestnené prakticky kdekoľvek (park and go = „zaparkuj a chod“). V užšom zmysle a pre potreby tohto strategického materiálu je možné ich chápať ako parkoviská pri lokalitách turistického významu. V Košiciach medzi takéto lokality patrí napríklad zoologická záhrada v Kavečanoch, rekreačné stredisko a golfové ihrisko Alpinka, stredisko Jahodná alebo stredisko Bankov.

Z uvedených lokalít je najväčší problém evidovaný pri zoologickej záhrade, kde najmä za zvýšenej návštevnosti a konaní väčších podujatí má parkovisko nedostatočnú kapacitu a návštevníci tak zaťažujú intenzitou dopravy ulice v zástavbe rodinných domov v Kavečanoch. Pri väčších akciách bývajú ako parkoviská využívané aj polia pri ceste medzi obývanou časťou MČ Kavečany a Zoo. Parkovisko pri Zoo však nestojí na mestských pozemkoch, preto sú možnosti mesta Košice pri riešení problému jeho nedostatočnej kapacity v čase zvýšenej návštevnosti obmedzené. Ponúka sa však posilnenie MHD, prípadne iné akcie či už v rámci marketingu Zoo alebo mestskej dopravy ako napr. výraznejšie zľavnený vstup do zoologickej záhrady pri doprave MHD apod.

V zimnej sezóne pri vhodných podmienkach na lyžovanie je podobný problém evidovaný na Jahodnej, kde majú pozemky parkoviska v prenájme Mestské lesy. V minulosti bola snaha vyberať parkovné od návštevníkov, čo však narážalo na značný odpor verejnosti a návštevníkov samotných. Pokiaľ by výber parkovného bol komunikovaný citlivo jednak ako prostriedok upokojovania dopravy v lokalite a jednak ako prostriedok na údržbu a kultiváciu priestoru parkoviska a zároveň ako motivácia využívať vhodne prevádzkovanú mestskú dopravu s možnosťou prepravy lyží, prípadne bicyklov, mohlo by sa toto opatrenie stretnúť s pochopením verejnosti.

Pokiaľ ide o ďalšie lokality ako Alpinka alebo Bankov, tu je parkovanie viac-menej vyhovujúce. V čase zvýšenej návštevnosti síce dochádza ku kumulácii automobilov, ale vzhľadom na existujúce alternatívy (autobusová doprava, detská železnica či cyklistická infraštruktúra) tu potreba riešenia problému s parkovaním nie je akútna. Potrebná je väčšia motivácia návštevníkov, u ktorých existuje dopyt po doprave do týchto lokalít. Pri MHD je dôležitý dostatok spojov a ich vhodné časovanie (za vysokej návštevnosti by to mohla byť napríklad forma kyvadlovej dopravy) a pri cyklistickej infraštruktúre je to najmä dostatočná a kvalitná údržba cyklistických cestičiek a turistických cyklotrás. Dôležitým prvkom motivujúcim k využitiu bicykla môžu byť ponúkané služby na trase ako občerstvenie či servis bicyklov, čo je mimo kompetencií mesta Košice, avšak mesto môže byť súčinné voľbou ústretového prístupu voči prípadným záujemcom o poskytovanie takých služieb za splnenia príslušných zákonných podmienok. Ako príklad možno uviesť v súčasnosti budovanú umyváreň pre bicykle na mieste objektu „Ovečka“ na Čermeľskej ceste v blízkosti detskej železnice. Ďalšie podobné iniciatívy môžu prispieť k motivácii využívania dopravy bicyklom a mali by byť vítané.

B.5.11 Prieskum parkovania 2015

Prieskum parkovania bol realizovaný v rámci spracovávania SRD a dopravných stavieb mesta Košice, prebiehal v marci 2015 prostredníctvom jazdy sčítacím vozidlom. Nasledujúci popis je prevzatý z pôvodnej záverečnej správy SRDaDS mesta Košice k časti Zber dát a dopravný model.

Prieskum parkovania bol realizovaný v piatich časových intervaloch:

- ráno medzi 6-9h,
- dopoludnia medzi 9-12h,
- popoludní medzi 12-15h,
- večer medzi 15-18h a
- v noci medzi 23-01h.

Dĺžky státia boli kategorizované do skupín:

- krátkodobé – do 3h,
- strednodobé – do 6h,
- dlhodobé – do 9h a
- celodenné – nad 9h.

Obrátkovosť bola charakterizovaná:

- príjazd – prvý interval výskytu vozidla, okrem státia po celú dobu prieskumu a
- odjazd – nasledujúci interval po poslednom výskyte vozidla.

Obsadenosť, dĺžka státia a obrátkovosť boli hodnotené po skúmaných koridoroch ulíc, tzn. častiach ulíc, kde bolo možné prieskum realizovať.

Analýza územia Košíc prebiehala na základe leteckých snímok ortofoto 2007 a 2009 a pomocou snímok ulíc Google Street View 2012 a 2014. Za mapované parkovacie miesto bola považovaná buď vymedzená plocha pre parkovanie vozidiel, alebo aspoň tri vozidlá v ucelenej línii alebo ploche. Mapované boli všetky verejne dostupné priestranstvá, bez rozlíšenia súkromného a verejného vlastníctva plôch, to je možné realizovať len cez majiteľa parcely podľa katastrálnej mapy. Vynechané boli priestory križovatiek; jednotlivé vjazdy a jednotlivé nevyužiteľné miesta (úzke pruhy zelene, zberné miesto odpadu) boli tiež zanedbané ale zohľadnené vo výpočte kapacity (viď nižšie). Prieskum neprebehol v MČ Luník IX.

Sledovanými parametrami boli:

- **typ parkovacieho miesta**
 - kolmé,
 - šikmé a
 - pozdĺžne,
- **typ plochy**
 - parkovisko (plochy mimo pozemných komunikácií),
 - vyhradená plocha (stavebne alebo dopravným značením),
 - voľná plocha (zo zákona) a
 - ostatné plochy (ilegálne parkovanie v priebehu dňa).

Prieskumom boli zistené tieto najčastejšie ilegálne parkovacie plochy:

- parkovanie bez ponechania 3 m pre každý smer jazdy,
- parkovanie menej ako 5 m od okraja križovatky,
- parkovanie na chodníku bez ponechania minimálne 1,5 m voľnej šírky pre chodcov a
- parkovanie na trávniku a zeleni.

Behom prieskumu došlo k mnohým situáciám, ktoré komplikovali zatriedňovanie sledovaných atribútov:

- vyznačené parkovacie miesto súčasne s nedostatočnou šírkou ostatných jazdných pruhov (tu má miestna úprava prednosť a parkovanie treba považovať za legálne),
- zvislou značkou sú vyznačené zákazy zastavenia/státia vyplývajúce tiež zo zákona (napr. vjazdy, hranice križovatky, aj tu je jav hodnotený ako porušenie miestnej úpravy),
- chýbajúce zvislé alebo vodorovné značenie alebo oboje, alebo neúplné značenie a
- zlý stavebný stav infraštruktúry nedovoľuje rozlíšiť hranicu zapusteného obrubníka parkovacieho miesta od chodníka.

Výpočet kapacity/obsadenosti miest vychádzal z kompromisnej dimenzie šírky parkovacieho miesta, a ďalej s prepadom 10 % za nevyužiteľné miesta,

- kolmé s šírkou 2,25 m,
- šikmé s šírkou 2,4 m a
- pozdĺžne s dĺžkou 5,5 m.

Analýzou bolo stanovených cca 65 000 parkovacích miest na verejne prístupných priestranstvách, ktoré sú vymedzené dopravným značením alebo sa jedná o miesta, kde sú vozidlá parkované zo zákona alebo v rozpore s ním.

V kategóriách podľa typu plochy sú počty miest

- 25 850 miest - parkovisko (plochy mimo pozemné komunikácie),
- 23 800 miest - vyhradená plocha (stavebne alebo dopravným značením),
- 10 500 miest - voľná plocha (zo zákona) a
- 4 750 miest - ostatné plochy (ilegálne).

V kategóriách podľa spôsobu typu státia vozidla boli následne zistené počty miest:

- 42 750 kolmé,
- 7 550 šikmé a
- 14 650 pozdĺžne.

B.5.11.1 Vyhodnotenie prieskumov parkovania pre SRDaDS mesta Košice

B.5.11.1.1 Centrum mesta

Centrum mesta je možné považovať za stabilizované a plne regulované územie, sledované ulice, tzn. Hradbová, Kováčska, Krmanova, Pribinova, Timonova a Tajovského, vykazujú cez deň vysokú obrátkovosť, a to hlavne z dôvodu umiestnenia parkovacích automatov. V ostatných uliciach v širšom okraji centra mesta je naopak obrátkovosť nízka a slúži tak na celodenné parkovanie vozidiel napriek tomu, že ide o krátkodobé a strednodobé pásmo. Väčšina parkovacích plôch sa nachádza na pozemných komunikáciách vo forme šikmých alebo pozdĺžnych parkovacích miest.

B.5.11.1.2 Okolie centra mesta

Bezprostredné okolie centra prevzalo časť záťaže z regulovaného centra mesta. Nachádza sa tu však rezidentské pásmo určené pre parkovanie rezidentov a návštevnícke strednodobé pásmo. Väčší podiel majú vďaka menej kompaktnej zástavbe tiež parkoviská. Kapacita pouličnej siete je dostatočná a je možné predpokladať, že v prípade ďalších úprav systému parkovania v centre mesta bude táto ďalej využívaná k uspokojeniu potreby celodenného parkovania návštevníkov centra mesta. Toto sa týka hlavne južnej časti, v okolí ulice Palárikova a v okolí Fakultnej nemocnice L. Pasteura (Stará nemocnica) a severnej časti, až po ulicu Hlinkova a Watsonova. Menej už západnej časti.

B.5.11.1.3 Sídliisko Ťahanovce

Sídliisko Ťahanovce je charakteristické najvyšším, polovičným, podielom parkovacích plôch s dominujúcim kolmým spôsobom parkovania. Legálna kapacita je 4 600 miest, denný deficit asi 300 miest, nočný deficit 1 350, tzn. nočné naplnenie na legálnu kapacitu je 149 %.

Na základe celodenných prieskumov je možné konštatovať, že cca 60 % všetkých zaparkovaných vozidiel zistených nočným prieskumom v priebehu dňa túto plochu opúšťa a sú teda pravidelne využívané pre cesty do/zo zamestnania.

B.5.11.1.4 Sídliisko Dargovských hrdinov

Sídliisko Dargovských hrdinov (Furča) má najväčší podiel parkovacích plôch v podobe kolmého a voľného parkovania. Legálna kapacita je 5 500 miest, denný deficit asi 120 miest, nočný deficit 760 miest, tzn. nočné naplnenie na legálnu kapacitu je 116 %.

Na sídlisku Dargovských hrdinov je situácia najhoršia v jeho západnej časti tzn. pod Triedou arm. gen. Svobodu na uliciach Kurská a Kalinovská v ostatných uliciach je situácia stabilizovaná. V časti nad Triedou arm. gen. Svobodu je situácia najhoršia v uliciach Krosnianska, Zupkova a Charkovská.

Na základe celodenných prieskumov je možné konštatovať, že cca 50% všetkých zaparkovaných vozidiel zistených nočným prieskumom v priebehu dňa túto plochu opúšťa a sú teda pravidelne využívané pre cesty do/zo zamestnania.

B.5.11.1.5 Sídliisko Nad jazerom

Sídliisko Nad jazerom má najväčší podiel parkovacích plôch a vyhradeného státi v podobe kolmého státi. Legálna kapacita je 4 830 miest, denný deficit 220 miest, nočný deficit 690 miest, tzn. naplnenie do legálnej kapacity je 119 %.

Na základe celodenných prieskumov je možné konštatovať, že cca 40 % všetkých zaparkovaných vozidiel zistených nočným prieskumom v priebehu dňa túto plochu opúšťa a sú teda pravidelne využívané pre cesty do/zo zamestnania (najnižší podiel odchádzajúcich vozidiel v priebehu dňa je zrejme zapríčinený napojením sídliska Nad jazerom na kvalitnú sieť MHD vo forme električkovej trate).

B.5.11.1.6 Sídliisko KVP

Sídliisko KVP má najväčší podiel plôch vyhradeného parkovacieho státi na komunikácii v podobe kolmého státi. Legálna kapacita je 6 250 miest, denný deficit 100 miest, nočný deficit 440 miest, tzn. naplnenie do legálnej kapacity je 108 %.

Sledovanými ulicami boli Wuppertálska, Starozagorská, ďalej Húskova, Hemerkova, Janigova, Klimkovičova, Čordáková a ul. Dénešova.

Na základe celodenných prieskumov je možné konštatovať, že cca 50 % všetkých zaparkovaných vozidiel zistených nočným prieskumom v priebehu dňa túto plochu opúšťa a sú teda pravidelne využívané pre cesty do/zo zamestnania.

B.5.11.1.7 Sídliisko Západ

Sídliisko Západ má najväčší podiel plôch vyhradeného pre parkovacie státi v podobe kolmého státi. Legálna kapacita je 8 530 miest, denný deficit 770 miest, nočný deficit 630, tzn. nočné naplnenie na legálnu kapacitu je 104 %. V jednotlivých častiach je situácia mierne odlišná a to:

Na Luníku II, prieskum prebiehal v uliciach Sokolovská a Čapajevova, je situácia v priebehu celého dňa veľmi zlá.

Na Luníku III, prieskum prebiehal v uliciach Obrody, Hronská a Slobody, kde kapacita komunikácii a parkovísk nestačí pre potreby nočného státia, je v priebehu dňa kapacita dostatočná.

Na Luníku IV a VII, prieskum prebiehal v uliciach Kežmarská a Rožňavská, je situácia podobná ako na Luníku III. Na Luníku V, prieskum prebiehal v uliciach Tri Hôrky, Moldavská cesta, Pražská, Matúškova, Ružová, Robotnícka a Bernolákova, kde kapacita komunikácii a parkovísk nestačí pre potreby nočného státia, je v priebehu dňa kapacita dostatočná.

Na Luníku VIII, prieskum prebiehal na uliciach Petzvalova a Mikovíniho, je situácia v priebehu celého dňa a noci dostatočná, s akceptovaním stavu parkovania čiastočne na zeleni a s ohľaduplnosťou vodičov (obojsmerná komunikácia nezodpovedajúceho šírkového usporiadania).

B.5.11.2 Súhrn vyhodnotenia

Najväčší nočný deficit parkovacích plôch podľa významnosti je v nasledujúcich lokalitách:

- Sídliisko Ťahanovce 49 %,
- sídlisko Nad jazerom 20 % a
- sídlisko Dargovských hrdinov 16 %.

Hodnotenie rozsahu ilegálneho státia súvisí s aktuálnou podobou ponuky a dopytu na trhu parkovacích miest. To je totiž závislé na nákladnosti a dostupnosti legálneho parkovacieho miesta, na vymáhateľnosti práva, miere represí a nákladnosti pokút.

B.5.11.3 Spodrobnenie výstupov 2021

Miera spodrobnenia výstupov z prieskumov parkovania z roku 2015 je limitovaná dostupnými nameranými dátami, ktoré sú v čase spracovania tejto aktualizácie staré 6 rokov a nemusia tak zodpovedať realite roka 2021. Predpokladá sa, že kľúčové ukazovatele ako nočný deficit parkovacích miest na sídliskách sa oproti roku 2015 skôr zhoršili aj vzhľadom na nárast stupňa automobilizácie regiónu Košice a Prešov o cca 14 % (zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby SR) medzi rokmi 2015 a 2019 (posledné dostupné údaje). Miera možného spodrobnenia výstupov je tiež limitovaná skutočnosťou, že mesto Košice nemá spracovaný podrobný pasport parkovacích kapacít, bez ktorého nie je možné presne určiť kapacitu parkovacích plôch v jednotlivých okrskoch, a teda ani presný počet parkovacích miest na území mesta.

Z dostupných dát bolo možné dopočítať indikatívnu kapacitu parkovania sledovaných okrskov. Pre každý okrsek bolo možné stanoviť počet parkovacích miest na základe typu parkovacích miest (kolmé, šikmé a pozdĺžne) a rozmerov sledovanej plochy za znalosti rozmerov priestoru, ktorý príslušný typ parkovacieho miesta zaberá. Spočítaný počet parkovacích miest bol následne znížený o 15 % pre nevyužiteľnosť všetkých miest. Suma počtu miest na jednotlivých plochách využívaných na parkovanie v sledovanom okrsku predstavuje údaj indikatívnej kapacity parkovacích miest za okrskov.

Následne boli zistené údaje o počte parkujúcich vozidiel v rozlíšení na legálne a nelegálne zaparkované vozidlá, pričom nelegálnosť spôsobu zaparkovania bola prisúdená z pôvodných výstupov. Prieskum vyťaženia parkovacích okrskov pracoval s hodnotou dennej obsadenosti okrskov parkujúcimi vozidlami, čo taktiež predstavuje údaj do istej miery poukazujúci na kapacitu parkovania v okrsku. Do úvahy tu však nie je braný fakt, že nie všetky legálne parkovacie miesta museli byť v čase najväčšieho náporu obsadené zaparkovanými vozidlami, pretože vodiči mohli parkovať aj ilegálne v prípade, ak bolo také miesto bližšie k cieľu/zdroju ich cesty, než legálne miesto. Toto zistenie je viditeľné v niektorých okrskoch, kde bol pre čas najvyššej záťaže zistený nižší počet legálne zaparkovaných áut, než bola ponúkaná kapacita, no zároveň bol zaznamenaný aj istý počet nelegálne zaparkovaných áut, ktoré voľnú kapacitu legálnych miest nevyužili.

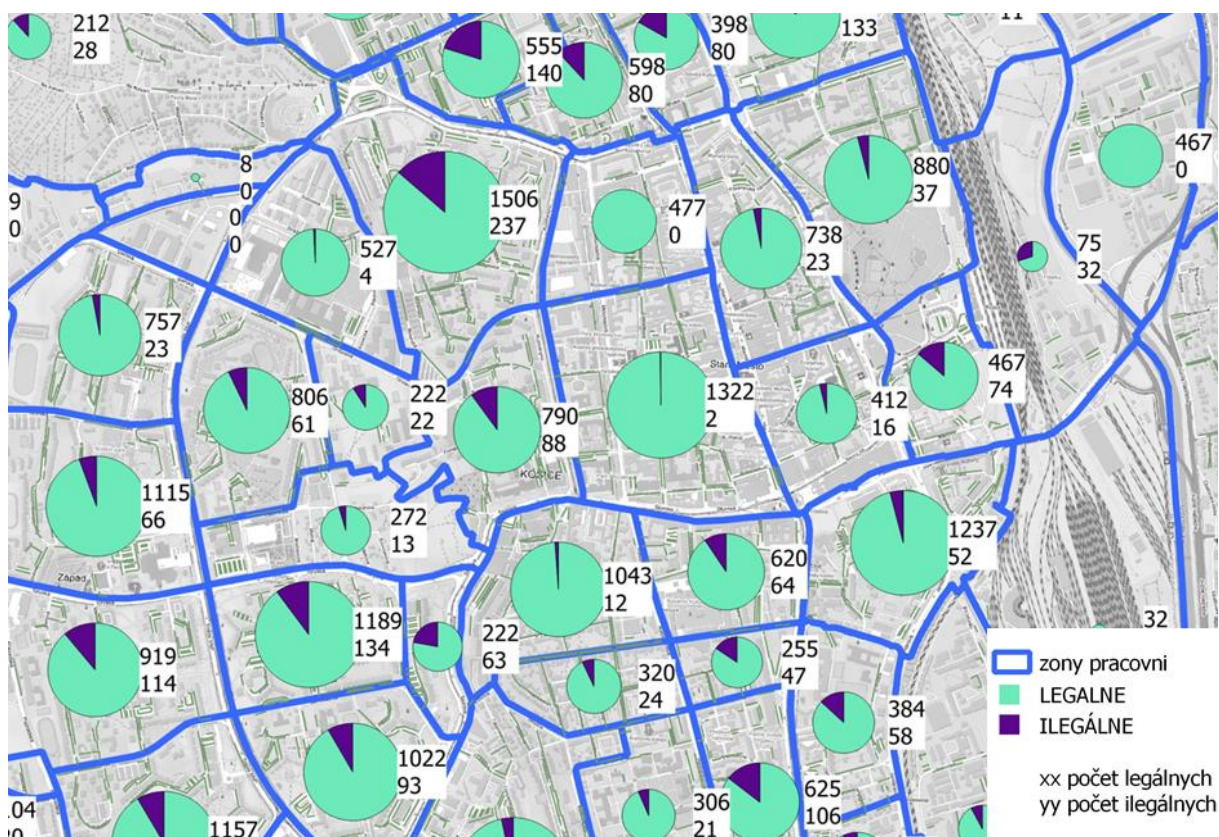
Budúce opatrenia v statickej doprave by sa mali byť zamerať na okrsky, kde sú vodiči nútení parkovať ilegálne pre objektívny nedostatok kapacít. Najvýraznejším okrskom je okrsok v Starom Meste na území RL č. 7, kde ilegálne parkovalo až 237 vozidiel napriek rozdielu indikatívnej kapacity okrsku a reálne využitých legálnych miest viac ako 100 automobilov. Tzn. viac ako 100 vozidiel parkovalo v čase najväčšej záťaže ilegálne zbytočne, keďže viac ako 100 legálnych miest ostalo nevyužitých. Ďalším okrskom s výrazne vysokým počtom ilegálne parkujúcich vozidiel bol okrsok nachádzajúci sa v Ťahanovciach, kde to bolo 225 vozidiel a kde sa taktiež ukázalo, že časť legálnych parkovacích miest ostala nevyužitá. Vysoký podiel ilegálne parkujúcich vozidiel bol zistený v mestskej časti Západ, Juh, Sever (Watsonovo sídlisko a sídlisko Mier), Sídlisko Ťahanovce a Sídlisko Nad Jazerom.

Cieľom opatrení v oblasti statickej dopravy by malo byť úplne eliminovať nutnosť nelegálneho odstavovania a parkovania automobilov.

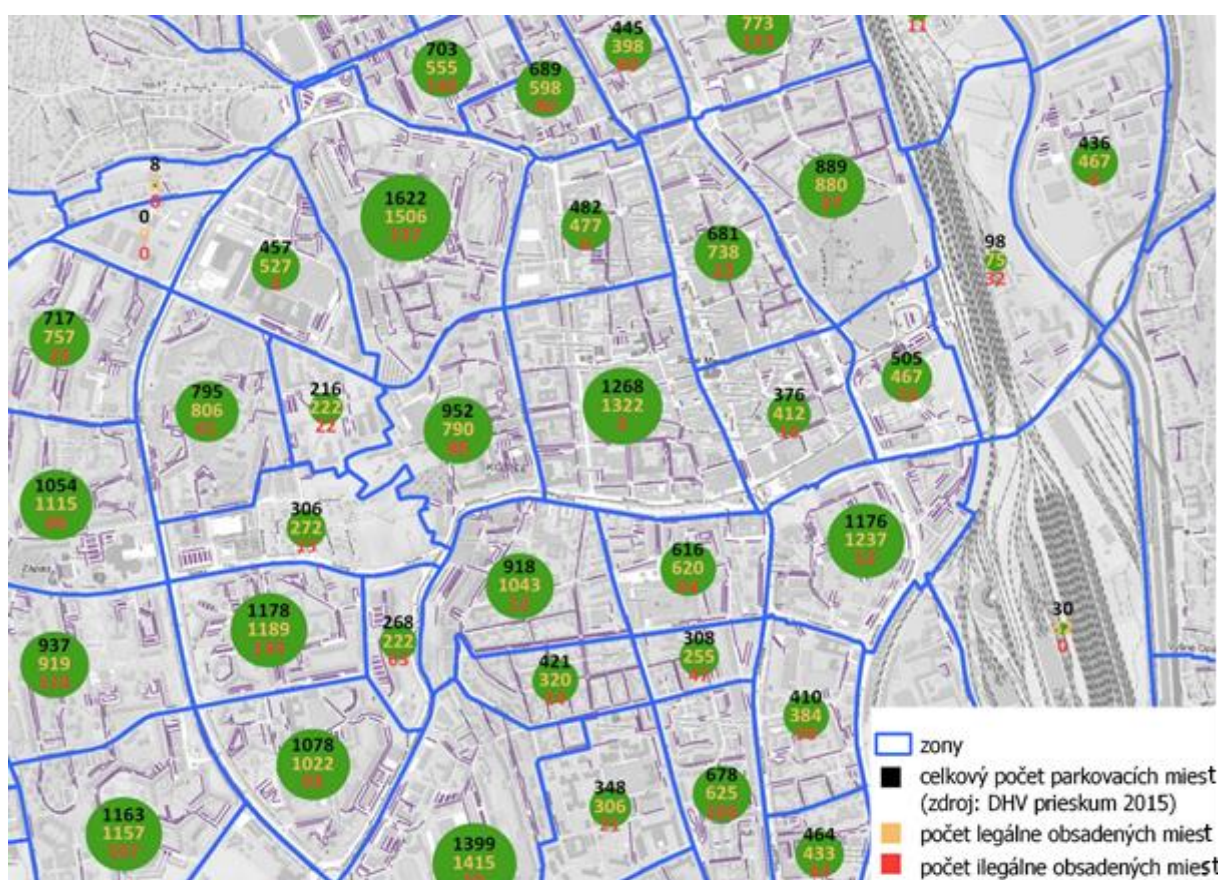
Na nasledujúcich obrázkoch sú zobrazené údaje o indikatívnej kapacite parkovania v jednotlivých okrskoch a o počte legálne a ilegálne odstavovaných a zaparkovaných vozidiel. Obrázky obsahujú iba výrezy časti územia, obrázky celého skúmaného územia s väčším rozlíšením sú súčasťou príloh dokumentu (Prílohy 4,5 a 6).



Obrázok 25 Indikatívny počet parkovacích miest v sledovaných okrskoch



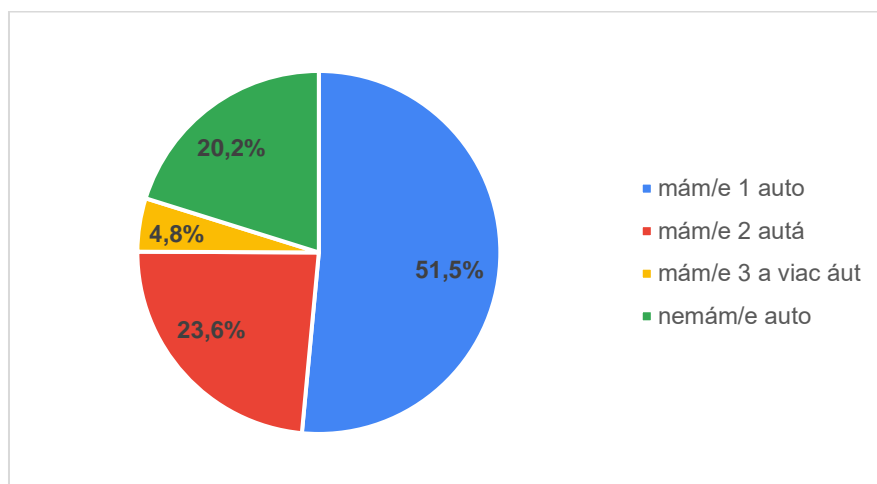
Obrázok 26 Počet legálne a nelegálne odstavených a zaparkovaných vozidiel v sledovaných okrskoch



Obrázok 27 Súhrnný obrázok - indikatívna kapacita parkovania s počtom legálne a ilegálne parkujúcich vozidiel v jednotlivých okrskoch

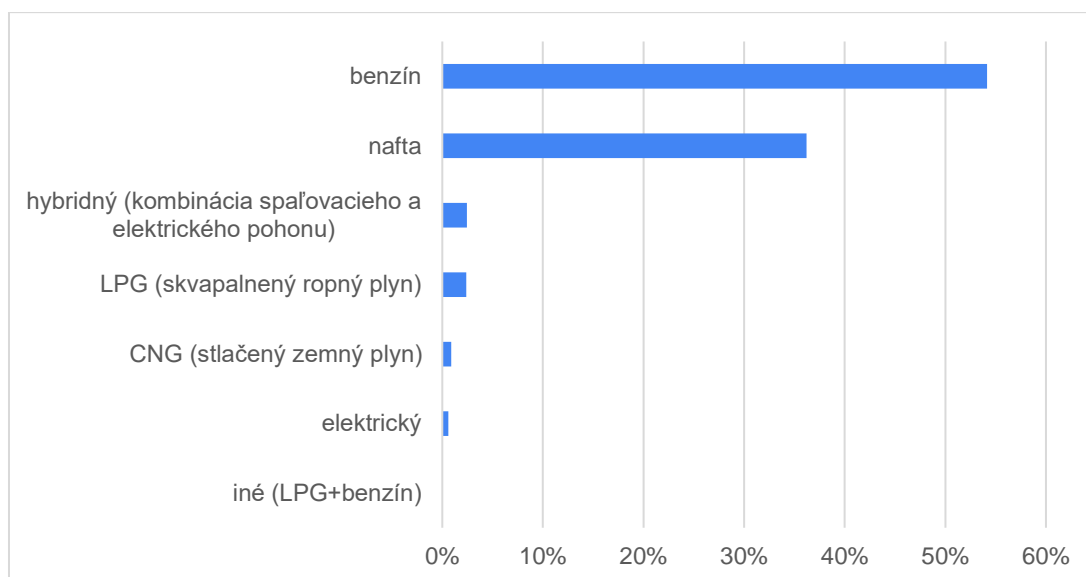
B.5.12 Vyhodnotenie dotazníka – automobilová doprava a parkovanie

Na otázku „Kolkými autami disponuje Vaša domácnosť?“, odpovedalo 52 % respondentov – 1 auto a 24 % respondentov – 2 autá.



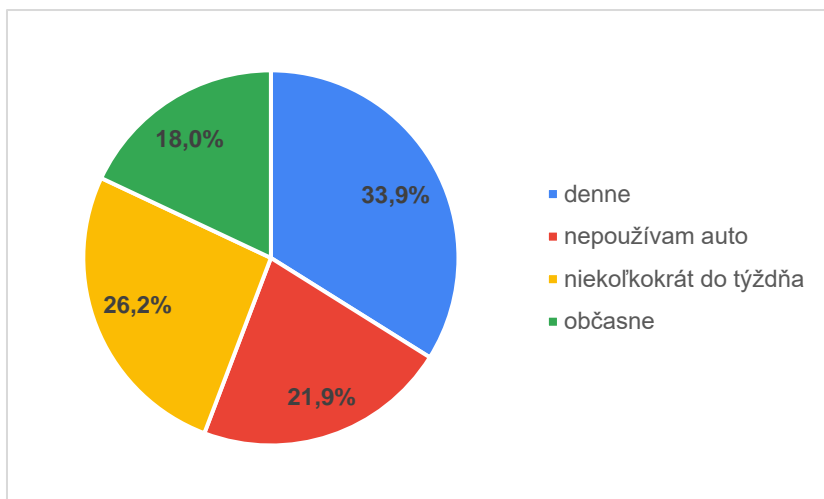
Graf 38 Disponovanie domácností automobilom

Na otázku „Ak máte auto/autá, aký má/majú pohon?“, bola najčastejšie vybraná možnosť *benzín* (54 %).



Graf 39 Pohon vlastných automobilov

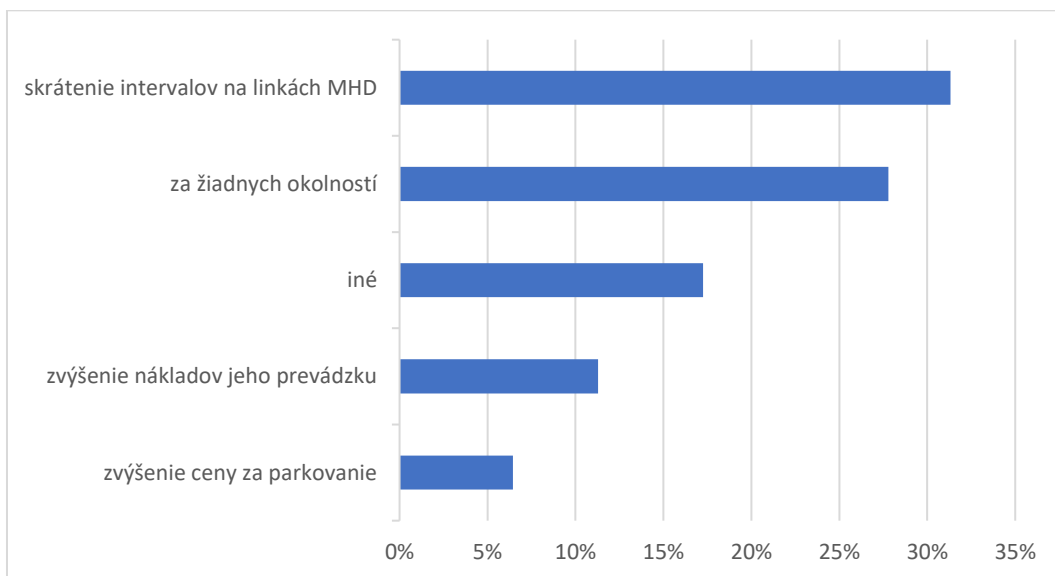
34 % respondentov používa svoje auto denne, 22 % nepoužíva auto vôbec.



Graf 40 Frekvencia využívania automobilu

Z používateľov áut 60 % respondentov využíva svoje auto prevažne v meste Košice, zvyšných 40 % mimo mesta Košice.

Pri otázke „Za akých z nižšie uvedených okolností by ste boli ochotní obmedziť používanie auta, resp. zrieknuť sa ho?“ takmer 32 % respondentov vybralo možnosť skrátenie intervalov na linkách MHD. Pri tejto otázke bol možný výber viacerých odpovedí.



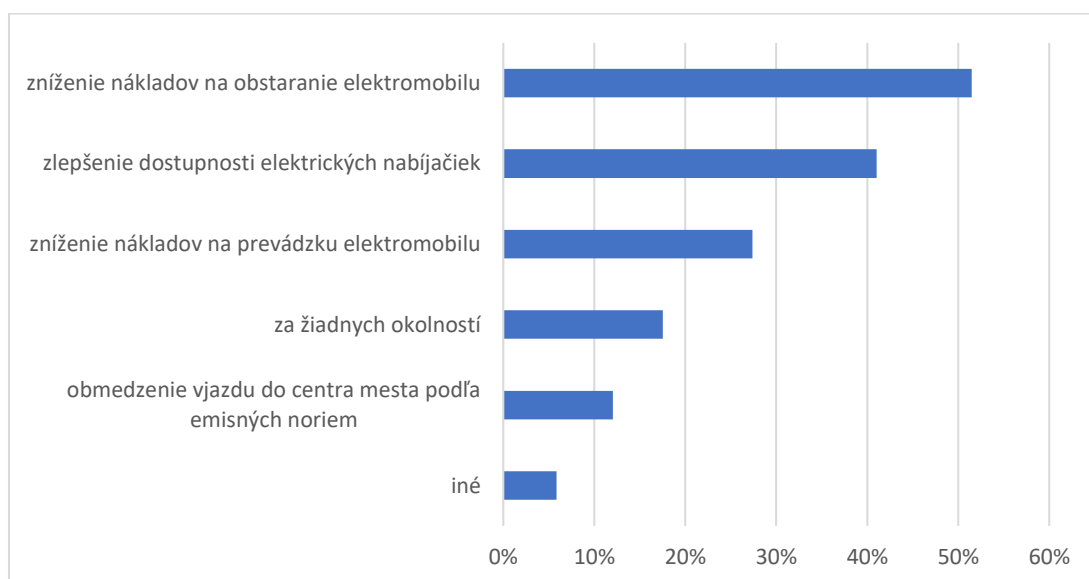
Graf 41 Okolnosti za ktorých by respondenti boli ochotní obmedziť používanie auta

V možnosti *iné*, bolo najčastejšie uvedené:

- lacnejšia MHD alebo MHD zdarma
- zlepšenie dostupnosti a skvalitnenie služieb MHD, jej lepšie previazanie s prímestskou dopravou, čistejšie vozidlá
- ak by bola MHD spoľahlivejšia – jazdila na čas a neboli vynechávané spoje
- preferencia MHD na križovatkách aj v úsekoch upchatých automobilovou dopravou
- atraktívna a frekventovaná prímestská doprava
- záchytné parkoviská na okraji mesta s previazaním spojmi MHD
- vyspelá cyklistická infraštruktúra – spojená a hustá sieť cyklistických cestičiek do všetkých častí mesta, vzájomná prepojenosť, bezpečná preprava bicyklom
- lepšie prepojenie sídlisk a prímestských obcí cyklistickou infraštruktúrou

- ak využívanie alternatívy bude výhodnejšie a rýchlejšie a porovnateľne pohodlné ako dnes auto, MHD dnes nemá prioritu a je zdržiavaná zápchami rovnako ako individuálna doprava
- zlepšenie dostupnosti tých častí miest, kam dnes vedie iba „cesta pre motorové vozidlá“ s minimálnou rýchlosťou 65 km/h
- dostupnejšia zdieľaná mobilita, carsharing, nižšia cena požičania auta, ak je nutnosť ho použiť
- ak by reťazce ponúkali atraktívnu službu dovezenia nákupu domov za rozumnú cenu

Pri otázke „Za akých z nižšie uvedených okolností by ste boli ochotní vymeniť svoje auto za elektromobil?“, bola najčastejšie označená možnosť *zníženie nákladov na obstaranie elektromobilu* (52 %) a *zlepšenie dostupnosti elektrických nabíjačiek* (41 %). Aj pri tejto otázke bol možný výber viacerých odpovedí.

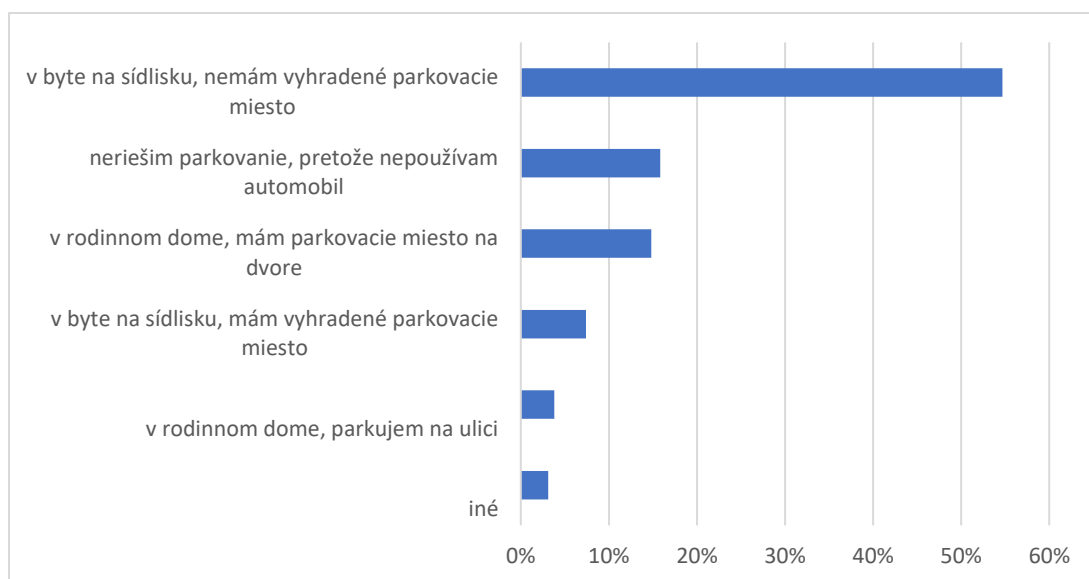


Graf 42 Okolnosti za ktorých by respondenti boli ochotní vymeniť svoje auto za elektromobil

V možnosti *iné*, bolo najčastejšie uvedené:

- elektrická energia získavaná z ekologickejších zdrojov
- ekologickejšia výroba a likvidácia vozidla ako pri autách so spaľovacím motorom
- prevádzka elektromobilu skrýva mnoho neekologických faktorov
- dlhší dojazd na jedno nabitie (800 – 1000 km)
- zvýhodnenie elektromobilov v rámci parkovacej politiky a ďalších služieb a zavedenie nízkoemisných zón
- preferencia vodíkového pohonu

Na otázku „Bývate na sídlisku v byte alebo v rodinnom dome a ako máte vyriešené parkovanie?“, odpovedalo takmer 55 % respondentov – *v byte na sídlisku, nemám vyhradené parkovacie miesto*.



Graf 43 Spôsob akým parkujú respondenti v mieste, kde bývajú

V možnosti *iné*, bolo najčastejšie uvedené:

- samostatná garáž (vo vlastníctve alebo v prenájme)
- samostatná garáž s neudržiavanou prístupovou cestou, v nepriaznivých poveternostných podmienkach parkovanie na ulici
- vlastník parkovacieho miesta na súkromnom pozemku pri bytovom dome
- rezident v Starom Meste (v CMZ) alebo v rezidentskej lokalite

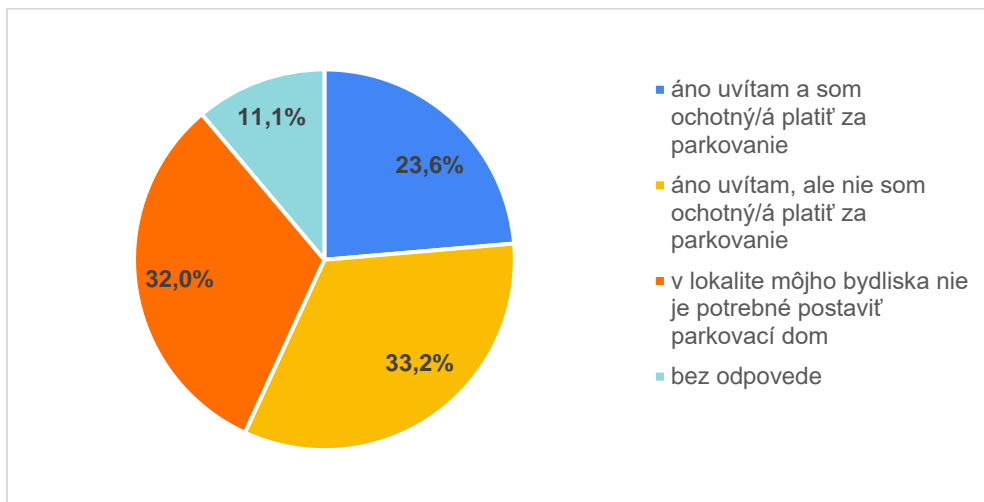
Vlastné bývanie má 86,5 % respondentov, zvyšných 13,5 % býva v prenajatej nehnuteľnosti.

Na otázku „Máte problém s nájdením voľného parkovacieho miesta pri Vašom bydlisku?“, odpovedalo takmer 34 % respondentov, že *nájsť voľné parkovacie miesto je občas problematické*.



Graf 44 Hľadanie voľného parkovacieho miesta pri bydlisku respondentov

Najčastejšia odpoveď na otázku „Uvítali by ste výstavbu parkovacieho domu v lokalite Vášho bydliska tak, aby vzniklo viac priestoru pre zeleň, ihriská a iné plochy s pobytovou funkciou a boli by ste ochotný/á platiť za parkovanie v takom parkovacom objekte?“, bola *áno uvítam, ale nie som ochotný/á platiť za parkovanie*. Iba necelá štvrtina respondentov teda vyjadrila ochotu platiť za parkovanie v parkovacom dome.



Graf 45 Prípadná výstavba parkovacieho domu v lokalite bydliska respondentov

Na otázku „Cieľom rezidenčného parkovania na sídliskách je zvýhodnenie rezidentov lokality pri parkovaní najmä vo večerných a nočných hodinách redukciou počtu parkujúcich, ktorí k danej lokalite nemajú pobytový vzťah. Uvítali by ste rozšírenie rezidenčného parkovania na košické sídliská?“, odpovedalo 48 % áno.

V možnosti výhrady alebo podnety k rezidenčnému parkovaniu, bolo najčastejšie uvedené:

- prvé auto zdarma alebo za veľmi symbolický poplatok, druhé auto spoplatnené výraznejšie
- primeraná cena parkovného
- povoliť parkovať len 1 automobil pre jednu domácnosť
- výnos z parkovania investovať do kvalitnej údržby plôch, značenia miest a dôslednej kontroly a pokutovania tých, čo nerešpektujú pravidlá
- počet parkovacích miest by sa mal zodpovedať počtu bytov v lokalite
- vyriešiť možnosť krátkodobého parkovania pre návštevy
- lepšia prehľadnosť systému pre návštevníkov a turistov
- ochota platiť rezidenčné parkovanie, ak bude parkovacie miesto garantované a ak bude zaručené, že obyvateľ vždy nájde voľné miesto
- neochota platiť za rezidenčné parkovanie – „bývam tu, mám PRÁVO tu parkovať ZADARMO“
- rezidenčné parkovanie jedine v réžii mesta, nie v réžii súkromných firiem
- nedôvera, že rezidenčné parkovanie pomôže vyriešiť problém s parkovaním
- rezidenčné parkovanie nerieši nedostatok parkovacích miest na sídliskách – dnes tam parkujú iba rezidenti alebo návštevy
- obava, že systém nezniží počet áut v lokalite
- rezidentmi nie sú len majitelia bytov, ale aj nájomníci
- zvýšenie frekvencie kontroly dodržiavania pravidiel mestskou políciou
- vylúčiť z parkovania firemné a služobné vozidlá
- prehľadná mobilná aplikácia s integráciou ostatných dopravných módov
- záchytné parkoviská a parkovacie domy na sídliskách
- nedomyslený systém, na ktorom sa finančne obohacujú jeho prevádzkovatelia – mali by ho zrušiť
- vyriešiť garážové osady a súkromné garáže vo verejnom priestore
- zaviesť pravidlo „ak nemáš kde parkovať, nemôžeš vlastniť auto“
- zvýhodnenie elektromobilov

80 % respondentov disponuje v domácnosti autom. 65 % z nich disponuje jedným autom, asi 30 % má k dispozícii 2 autá. Len malá časť (cca 5 %) má tri a prípadne viac áut.

43 % respondentov disponujúcich automobilom ho využíva denne, asi štvrtina iba občas.

Tretina používateľov áut deklaruje ochotu používať auto menej pri skrátaní intervalov liniek MHD, približne štvrtina používateľov áut sa autá nevzdá za žiadnych okolností.

Rozšíreniu elektromobility bránia vysoké obstarávacie náklady a slabá dostupnosť nabíjajúcich staníc.

Viac ako polovica respondentov býva na sídlisku bez vlastného parkovania.

Pre 55 % respondentov je problematické odstavovanie vozidla v mieste bydliska.

57 % respondentov by uvítalo výstavbu parkovacieho domu v lokalite svojho bydliska, avšak menej, než polovica z nich je ochotná za parkovanie v parkovacom dome platiť.

Polovica respondentov by uvítala rozšírenie rezidenčného parkovania na sídliská za predpokladu prvého auta zdarma alebo za symbolický poplatok.

B.5.13 Zhrnutie analýzy statickej dopravy

Táto kapitola zhrňa analýzy a zistenia v problematike statickej dopravy a parkovania v meste Košice. Zhrnutie analýz je realizované vo forme SWOT analýzy statickej dopravy, kde sú popísané silné a slabé stránky existujúceho systému statickej dopravy, príležitosti na jeho zlepšenie a skvalitnenie a hrozby, ktoré môžu zlepšovaniu a skvalitňovaniu brániť.

Ďalej nasleduje analýza realizácie návrhov z pôvodnej stratégie z roku 2015, pri ktorých je popísaný stupeň ich realizácie po 6 rokoch od schválenia dokumentu.

B.5.13.1 SWOT analýza statickej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • existujúca zóna regulovaného parkovania v centre mesta • existencia zóny plateného parkovania utvára medzi obyvateľmi a návštevníkmi povedomie o parkovaní ako o platenej službe prinášajúcej rôzne výhody – to môže uľahčiť ďalšie rozširovanie regulácie • existuje koncepčný dokument, ktorý je napriek dobe jeho spracovania v mnohých ohľadoch stále aktuálny a ktorým sa dá riadiť pri ďalšom riešení problémov statickej dopravy • kapacitné parkoviská s dobrou pešou dostupnosťou do centra mesta • parkovacia politika existujúcich rezidentských lokalít uprednostňuje vodičov, ktorý majú vzťah k nehnuteľnostiam v dotknutých lokalitách • vybrané mestské časti aktívne prejavujú záujem o zavedenie zóny regulovaného parkovania na svojom území
	W WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • mesto Košice je takmer výučne orientované na individuálnu automobilovú dopravu • silne rozvinutá spoločenská kultúra automobilizmu, vlastníctva automobilu a automobilu ako symbolu spoločenského statusu • parkovanie a parkovacie miesto v bezprostrednej blízkosti bývania je mnohými vnímané ako nárokovateľné právo • parkovací systém spravovaný dvomi subjektmi, mestom a súkromníkom, ktorí sú v dlhodobom konflikte • dva typy parkovacích automatov – mestské a súkromné <ul style="list-style-type: none"> – mesto inkasuje plné tržby iba z mestských automatov, ktoré sú technologicky zastarané a nemoderné – tržby zo súkromných automatov sa delia medzi mesto a súkromného prevádzkovateľa • mestský automat neumožňuje platbu kartou, pohodlnejšia je tak platba v súkromnom automate, z ktorého mesto neinkasuje všetky tržby

- nízke sadzby za parkovanie v úzkom centre mesta v najdrahšom tarifnom pásme určenom na krátkodobé parkovanie kontraproduktívne podporujú celodenné parkovanie, a teda dochádzku automobilm
- kapacity pre krátkodobé parkovanie obsadené celodennými parkujúcimi
- slabá a neefektívna kontrola rešpektovanosti pravidiel regulovaného parkovania zo strany MsP vedúca k nefunkčnosti zóny regulovaného parkovania
- štátna polícia nevykonáva kontrolu parkovania
- ročná abonentná karta môže byť drahšia než ročný súčet súm občasne obdržaných pokút za parkovanie
- nízke nároky obyvateľstva na verejné priestranstvá sídlisk, ktoré pokrývajú podstatnú časť územia Košíc
- všeobecná akceptácia verejných priestranstiev na sídliskách ako odkladiska súkromného majetku v podobe automobilov na úkor zelene a plôch zvyšujúcich kvalitu života a bývania v lokalite
- ospravedlňovanie nelegálneho parkovania na sídliskách nedostatkom parkovacích kapacít
- tolerancia porušovania predpisov pri parkovaní na sídliskách - na chodníkoch a zeleni, príp. bez ponechania zákonom stanovenej šírky voľného jazdného pruhu
- objektívny nočný deficit parkovacích miest na sídliskách Sídlisko Ťahanovce, Nad jazerom, Dargovských hrdinov a Západ (Terasa)
- parkovanie na sídliskách neumožňuje, alebo výrazne sťažuje prejazd zložkám záchranného systému
- používatelia nerešpektujú pravidlá zóny regulovaného parkovania a spravidla za to nie sú nijak postihovaní
- zlé minulé strategické rozhodnutia v rámci dopravného systému Košíc
- hustá sieť kapacitných, kapacitne predimenzovaných, štvorprúdových ciest vedie k tomu, že doprava IAD po meste môže byť až trikrát rýchlejšia než doprava MHD
- absentujúce pešie prepojenia neumožňujú vždy pohodlnú dostupnosť MHD do všetkých lokalít – ďalšia podpora dochádzania IAD, ktorá je pri mnohých reláciách jedinou rozumnou voľbou
- kontinuálna snaha vyhovieť požiadavkám na zriaďovanie nových parkovacích miest – podpora IAD
- čiastočná regulácia parkovania na sídliskách (obmedzenie dodávok) nemusí byť v pomere náklady/ výnosy efektívna pre vysoký náklad na dopravné značky, ktoré eliminujú len zlomok neželaných automobilov
- nejasná definícia pojmov abonent a rezident, ktoré nie sú používané v súlade so zaužívanou terminológiou
- ročné komerčné návštevnícke karty (v košickom systéme abonentné karty pre TP 1-4) narušujú systém zvyhodnenia rezidentov a abonentov lokalít v centre mesta

O OPPORTUNITIES (príležitosti)

- vytvorenie pasportu parkovacích kapacít
- rozšírenie zón regulovaného parkovania o sídliskové lokality za účelom redukcie neželaných automobilov a za účelom zmerania objektívnej potreby parkovacích kapacít
- zaobstaranie moderných parkovacích automatov po skončení zmluvy medzi mestom a súkromným prevádzkovateľom parkovacieho systému, nahradenie zastaraných mestských parkovacích automatov
- zlepšenie kontroly rešpektovanosti pravidiel regulovaného parkovania povedie k vyššej miere rešpektovanosti a môže viesť k čiastočnej redukcii využívania IAD a k zlepšenému výberu finančných prostriedkov z parkovania, ktoré môžu byť spätne investované do skvalitňovania parkovacieho systému
- efektívna a frekventovaná kontrola rešpektovanosti – jednotky mobilného monitoringu, kamery s APNR
- dôsledné uplatňovanie objektívnej zodpovednosti – nekompromisné trestanie všetkých neplatičov
- program transformácie objektov hromadných garáží z obdobia socializmu na kapacitné parkovacie objekty pre rezidentov, ktoré uľahčia zavádzanie zón regulovaného parkovania
- nové parkovacie kapacity vytvorené na zelených plochách dnes zdevastovaných divokým parkovaním prispievajú k revitalizácii územia (bude vhodné zvážiť zmenu regulatívu č. 143)
- presmerovanie časti finančných prostriedkov z podpory IAD (nové cesty a parkoviská) na podporu a skvalitňovanie služieb MHD (modernizácia vozidlového parku a infraštruktúry, preferencia v križovatkách...)
- upokojuvanie dopravy na miestnych obslužných komunikáciách – zavádzanie obytných zón, zón 30 apod.
- postavenie bezpečnosti premávky a kvality životného prostredia v meste nad plynulosť premávky
- transformácia predimenzovaných štvorpruhových komunikácií na dvojpruhové s pruhmi pre cyklistov a parkovanie a s prvkami na upokojenie dopravy
- zriaďovanie jednosmerných komunikácií v prípade potreby doplnenia parkovacích miest
- vyriešenie parkovania a odstavovania vozidiel carsharingu v rámci parkovacej politiky mesta
- lobing za doplnenie vyhlášky o dopravnom značení o parkoviská K+R, ktoré eliminuje dnešné vynútené provizórne riešenia, ktoré sú často nepraktické a ťažko vymáhateľné

T THREATS (hrozby)

- mesto nebude komunikovať zámery zavádzania a rozširovania zón regulovaného parkovania dostatočne zrozumiteľne, citlivo a trpezlivo
- neochota obyvateľstva meniť svoje dopravné návyky

- neochota obyvateľov Košíc zmeniť sa z mesta orientovaného na automobilizmus na mesto orientované na kvalitu života
- rozširovanie parkovacích kapacít ešte viac podporí dochádzku individuálnou automobilovou dopravou a prispieje k ďalším kapacitným problémom parkovísk a škodlivým dopadom na nadväznú cestnú infraštruktúru a životné prostredie
- neefektívne vynakladané finančné prostriedky na reguláciu parkovania
- hromadné garáže z čias socializmu za kvôli majetkovo-právnym sporom nepodarí transformovať na hodnotnejšie objekty a budú naďalej degradovať kvalitu verejných priestranstiev
- jednosmerné ulice zhoršia dopravnú obsluhu niektorých lokalít
- prístup pri rozširovaní regulácie do lokalít husto obývaných sídlisk, ktorý cieľi na čo najširšiu politickú podporu medzi obyvateľmi bez zohľadnenia niektorých škodlivých finančných aspektov môže priniesť neudržateľnosť systému a v konečnom dôsledku nezlepšenie situácie s deficitom parkovacích kapacít

B.5.13.2 Analýza realizácie návrhov z roku 2015

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice navrhla v roku 2015 realizovať v oblasti statickej dopravy súbor opatrení nazvaný „Obmedzené parkovanie v centre a vyriešené parkovanie doma“. Nasledujúca tabuľka obsahuje zistený stav jednotlivých opatrení a projektových aktivít:

Číslo projektu	Názov projektu (projektovej aktivity)	Stav 2021
S1	1. etapa koncepcie riešenia statickej dopravy v centrálnej mestskej zóne s vyššou cenou parkovania v centre, rezidenčným štítom okolo centra a kontrolou presadzovania pravidiel platenej zóny	čistočne uskutočnené, nutné zefektívnenie kontroly
S2	Koordinovaná tarifa pre parkovanie a MHD, bonusové parkovanie pre predplatiteľov MHD (súvisí s projektmi F2 a C14)	nerealizované
S3	2. etapa koncepcie riešenia statickej dopravy v centrálnej mestskej zóne – rozšírenie a obmedzenie zvláštnych užívateľských skupín, väčšia podpora rezidentov a abonentov	v pláne
S4	Hromadné garáže pre východné sídliská do roku 2030: príprava a realizácia garáží, Berlínska, Ázijská – Sady mládeže, Benadova, Maurerova a Raketová a podzemných garáží Havanská-Pekinská, Kurská-Tokajická, Clementisova a Čiernomorská-Bukovecká a následné spoplatnenie parkovania na sídliskách	nerealizované
S5	Program rehabilitácie sídlisk pre udržateľnú dopravu s využitím okrajových a neudržiavaných plôch pre parkovanie (integrován program s pešou a statickou dopravou – súvisí s projektmi P6 a C2)	nerealizované
S6	Hromadné garáže pre centrálnu a západnú zónu sídlisk do roku 2040: príprava a realizácia garáží SNP-Ondavská, Dénešova, Moskovská-Wuppertálska a Trieda KVP-Wuppertálska a podzemných garáží Kuzmányho, Palárikova, Jantárová-OC Cottbus, Toryská – Ružínska a následné spoplatnenie parkovania na sídliskách	nerealizované
S7	Spoplatnenie parkovania v komerčných zónach so sústredením pracovných príležitostí	nerealizované
S8	Zriadenie záchytných parkovísk P+R Važecká, Nižné Kapustníky, Pereš, Moskovská a Terminál Sever	- P+R Važecká je v príprave v súvislosti s modernizáciou Slaneckej a MET II. etapa - ostatné P+R nerealizované
S9	Zriadenie možností vysadenia cestujúcich (systém K+R) a krátkodobého plateného parkovania na Staničnom námestí a pri všetkých termináloch integrovanej dopravy a prestupných uzloch	nerealizované
S10	Transformácie radových garáží na sídliskách na hromadné viacpodlažné parkovacie garáže	záujem zo strany mesta, koncepcia realizácie nie je vyjasnená



B.5.14 Možnosti zavedenia konceptov parkovacej politiky

B.5.14.1 Potreby parkovania podľa typu územia

Ako uvádza koncepcia riešenia statickej dopravy mesta Košice, funkčnosť lokalít je daná najmä možnosťami mobility a rozsahom priestoru pre ľudské aktivity pri zachovaní rázu mesta a krajiny s ohľadom na životné prostredie. Obmedzenia spôsobené nekontrolovanou dopravnou záťažou spôsobujú, že územie stráca hodnotu a neplní potreby návštevníkov a rezidentov, pričom dochádza k jeho devastácii.

Pre budúci návrh riešenia problematiky statickej dopravy je definovaných 6 typov územia, ktoré sa z hľadiska parkovania líšia špecifickými potrebami, zohľadnený bol tiež systém existujúcej regulácie parkovania. Typy územia a ich potreby sú definované nasledovne:

1. historické centrum

- oblasť silných cieľov ciest – strediská zamestnanosti, školy, inštitúcie
- oblasť so špecifickým architektonickým charakterom hodná ochrany od nadmernej cieľovej a tranzitnej automobilovej dopravy
- existujúca regulácia parkovania je najmä v prospech návštevníkov
- potrebná regulácia zvýhodňujúca parkovanie rezidentov, abonentov a krátkodobých návštevníkov

2. širšie centrum – bytová zástavba

- oblasť silných zdrojov a lokálne aj cieľov ciest
- existujúca regulácia je najmä v prospech rezidentov, umožňuje aj parkovanie návštevníkov
- regulácia chýba v MČ Sever, ktorá je do značnej miery zaťažovaná cieľovou dopravou, v dôsledku čoho vzniká deficit odstavňích miest pre rezidentov a abonentov
- potrebná lepšia kontrola rešpektovanosti pravidiel a rozšírenie regulovanej zóny do nezregulovaných oblastí
- parkovanie rezidentov/ abonentov by malo byť umožnené na celkovej kapacite parkovacích miest, časť tejto kapacity by malo umožniť aj dlhodobé parkovanie návštevníkov

3. sídliská

- oblasť silných zdrojov ciest s deficitom parkovania najmä v nočných hodinách
- budúca regulácia by mala umožniť parkovanie rezidentov (a abonentov), umožniť krátkodobé až strednodobé parkovanie návštevníkov a eliminovať odstavovanie vozidiel právnických osôb alebo fyzických osôb-podnikateľov bez sídla prevádzky na sídlisku
- špeciálnym prípadom sídliska v Košiciach je lokalita v okolí Magistrátu mesta Košice a príslušných nákupných centier v MČ Západ, ktorá je zmiešanou oblasťou zdrojov a cieľov ciest, budúca regulácia by tu mala umožniť aj parkovanie návštevníkov

4. zástavba rodinných domov

- oblasť zdrojov ciest
- nie sú tu prítomné významnejšie problémy s parkovaním
- nevyhovujúce uličné profily – najčastejším problémom je neponechávanie dostatočnej voľnej šírky pruhu pri uličnom parkovaní
- v blízkosti hustej sídliskovej zástavby, prípadne v blízkosti silného cieľa býva lokálnym problémom zvýšený dopyt po uličnom parkovaní v prípade nedostatku parkovacej kapacity pre návštevníkov v okolí

- po regulácii susediacich sídelných celkov môže dopyt zo strany nerezidentov zástavby rodinných domov významne narásť, výhľadovo je preto vhodné uvažovať s potrebou regulácie týchto oblastí

5. ohradené územia

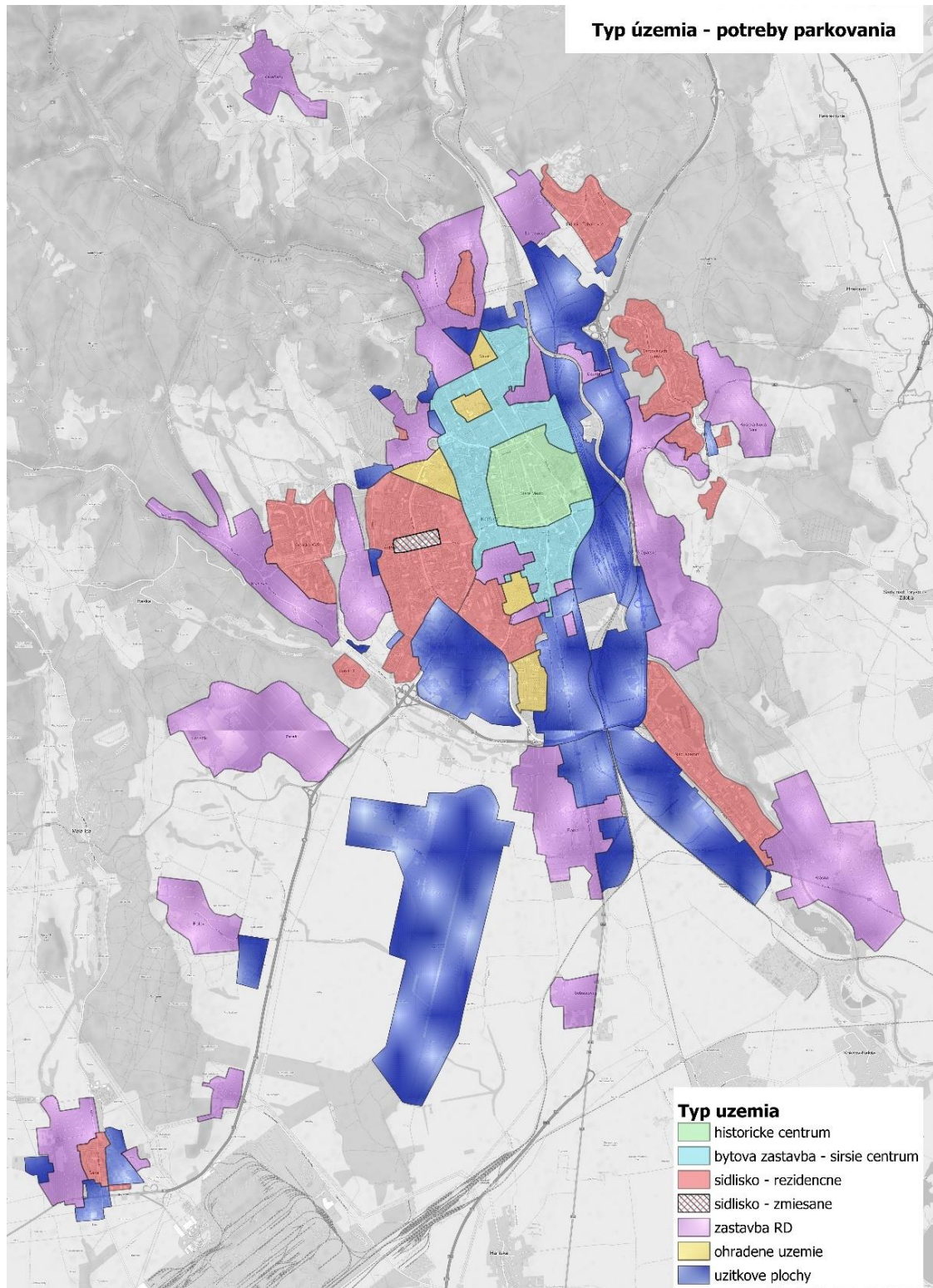
- automobilm neprístupné lokality, prípadne lokality s vlastným systémom parkovania, areály súkromných pozemkov apod.
- bez potreby alebo možnosti regulácie parkovania zo strany mesta
- príklady: Stará nemocnica, Nová nemocnica, obytný súbor Nová Terasa, cintorín, areály univerzít a internátov apod.

6. úžitkové plochy

- komerčné plochy nákupných centier, priemyselné zóny, výrobné areály, oblasti športových hál, letisko, brownfiledy
- bez potreby alebo možnosti regulácie parkovania zo strany mesta

Jednotlivé typy území, ktoré boli identifikované v meste Košice prehľadnejšie zobrazuje nasledujúci obrázok, ktorý je vo väčšom rozlíšení taktiež súčasťou príloh (príloha 7):





Obrázok 28 Typ územia mesta Košice z pohľadu nastavenia potrieb parkovacej politiky

Nezvýraznené časti územia mesta tvorí voľná krajina, prípadne izolované lokality záhradkárskych kolónií, samostatných priemyselných areálov alebo iné lokality nevyžadujúce reguláciu parkovania. Budúca regulácia parkovania sa bude týkať výhradne územia „kompaktného mesta“ mimo izolovaných malých mestských častí, kde táto potreba nie je akútna. Pôjde predovšetkým o historické centrum, bytovú zástavbu v širšom centre a veľké sídliskové celky. Podľa potreby sa bude v nevyhnutnej miere navrhovať aj regulácia územia so zástavbou rodinných domov.

B.5.14.2 Parkovacia politika v CMZ a existujúcich rezidentských lokalitách

Centrálnu mestskú zónu ako aj jej bezprostredné okolie zahŕňajúce rezidentské lokality 1 – 10 možno považovať za plne regulované územie s čiastočným deficitom parkovacích kapacít v krátkodobom a strednodobom tarifnom pásme a s čiastočným prebytkom v dlhodobom pásme vyplývajúcim z nastavenia pravidiel regulácie. Vzhľadom na historický, pamiatkový charakter CMZ je žiaduce kapacitu parkovania skôr utlmovať na úkor individuálneho dochádzania automobilmi a v prospech zlepšovania verejnej a cyklistickej dopravy. Rezidentské lokality v okolí centra prevzali časť záťaže centrálnej mestskej zóny, ktorá má vyššiu tarifikáciu, a tak sú v pracovných dňoch do značnej miery využívané na celodenné parkovanie.

Nutné tu bude prehodnotiť cenovú politiku tarifných pásem, prípadne aj ich organizáciu tak, aby boli návštevníkmi primárne využívané na krátkodobé (do 2h) a strednodobé (do 4h) parkovanie a celodenní parkujúci sa presunuli na kapacitné záchytné parkoviská.

Kľúčovým opatrením pre optimalizáciu fungovania regulovaných zón je zlepšenie miery rešpektovanosti pravidiel zóny zefektívnením kontroly dodržiavania pravidiel. Ako riešenie sa ponúka zvýšenie frekvencie kontroly pomocou jednotky mobilného monitoringu, skenovacím vozidlom, ktoré sníma EČV parkujúcich vozidiel a vyhodnocuje legálnosť parkovania v reálnom čase. Na takéto vozidlo pripravoval Magistrát mesta Košice vyčlenenie príslušných finančných prostriedkov tak, aby mohlo byť do konca roka 2021 zakúpené a v roku 2022 nasadené do ostrej prevádzky. V čase spracovávanía návrhovej časti sa tak zatiaľ nestalo. Výhodou tohto riešenia je, že na kontrolu realizovanú týmto spôsobom postačuje civilný pracovník magistrátu s vodičským oprávnením príslušnej skupiny. Na uliciach s najväčším dopravným zaťažením je možné použiť systém automatického rozpoznávania evidenčného čísla vozidla (tzv. APNR – automatic plate number recognition) založený na pevne inštalovaných kamerových zariadeniach zaznamenávajúcich a kontrolujúcich všetky motorové vozidlá vstupujúce do a vychádzajúce zo zóny. Dôležitým faktorom je princíp objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla realizovanej obcou, ktorý od 1. mája 2021 zavádza do slovenskej legislatívy zákon č. 146/2021 Z. z. Obciam zvyšuje kompetencie v rámci kontroly rešpektovanosti pravidiel regulovaného parkovania, pričom prípadné porušenie môžu po novom trestať pokutou odoslanou držiteľovi vozidla poštou samy bez nutnosti spoliehať sa na obmedzené kapacity a prostriedky Policajného zboru SR. To však predpokladá prístup vykonávateľa kontroly, či už mesta alebo mestskej polície, do príslušnej databázy držiteľov motorových vozidiel.

Optimálne fungovanie kontroly je nasledovné: softvér v reálnom čase zaznamenávajúci EČV prostredníctvom jednotky mobilného monitoringu alebo prostredníctvom automatického rozpoznávania EČV pevnými kamerami s APNR vyhodnocuje databázu zaznamenaných EČV tak, že ju porovnáva s databázou EČV z jednotlivých platobných kanálov viazaných na evidenčné čísla (parkovacie karty, parkovacie automaty, závorové systémy, app/SMS platba). Systém tak vyhodnotí každé vozidlo, ktoré porušuje nastavené dopravno-organizačné pravidlá. Databázu ilegálne parkujúcich následne systém porovná so sprístupnenou databázou držiteľov motorových vozidiel, ktorým pri prípadnom porušení pravidiel automaticky vygeneruje pokutu. Pre zjednodušenie a zrýchlenie procesu pokutovania delikventov je kľúčové, aby bol v procese vyhľadávania a párovania EČV s držiteľmi vozidla a následného generovania pokút za nelegálne parkovanie minimalizovaný ľudský článok a celý proces bol v maximálnej možnej miere automatizovaný.

B.5.14.3 Nová parkovacia politika na sídliskách

Rozširovanie a zavádzanie parkovacej politiky by sa malo realizovať najmä v lokalitách a mestských častiach, kde je dnes situácia s parkovaním a odstavovaním vozidiel kritická. Ide o lokality, kde dochádza k nerešpektovaniu pravidiel cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel

v dôsledku objektívneho nedostatku parkovacích miest a v dôsledku všeobecného náhľadu na verejné priestranstvá na sídliskách, pri ktorých sa do značnej miery obyvateľmi akceptuje, že každá voľná plocha sa využíva na odstavovanie vozidiel. V Košiciach to sú najmä o sídliskové celky Sídlisko Ťahanovce, Dargovských hrdinov, Nad jazerom, Sídlisko KVP, Luník I – VIII (sídlisko Západ), sídliskové celky v MČ Sever – Watsonovo sídlisko, sídlisko Podhradová, sídlisko Mier, sídliskové celky v MČ Juh – sídlisko Železníky a sídlisko v MČ Šaca.

Zavedenie parkovacej politiky je nastavením organizácie dopravy vykonávanej na komunikáciách a môže tak byť realizované výlučne prostredníctvom dopravného značenia a dopravných zariadení. Cieľom zriadenia regulovaných zón na sídliskách by mala byť plnohodnotná, celoplošná regulácia pre účely zabezpečenia parkovania všetkým užívateľským skupinám s maximálnym využitím existujúceho dopravného územia. Prvotná organizácia statickej dopravy prostredníctvom dopravného značenia by mala v prvom rade optimalizovať využívanie existujúcej kapacity odstavných a parkovacích plôch, čím sa zníži miera nutnej výstavby na úkor zelene, ihrísk a ďalšieho priestoru určeného na exteriérové, voľnočasové aktivity. To je možné dosiahnuť spoplatnením všetkých verejných parkovacích miest v riešenom území takými formami a za takých cenových podmienok, aby boli akceptované širokou záujmovou skupinou za účelom jej dopravnej organizácie.

Základným štandardom cenotvorby v regulovanej zóne na sídliskách je maximálne zvýhodnenie prvého vozidla (súkromné vozidlo alebo firemné vozidlo využívané na súkromné účely) rezidentov, najmä obyvateľov s trvalým pobytom a nájomcov. Rovnomerné celoplošné spoplatnenie minimalizuje finančné nároky prevedené na rezidenta spojené so zabezpečením racionálnej výstavby absentujúcej kapacity parkovacích plôch. Rezident tak za prvé vozidlo platí de facto symbolickú a protihodnotou za tento poplatok je eliminácia nežiaducich automobilov, ktoré zaberajú parkovacie kapacity. Je tiež kľúčové citlivo vysvetľovať obyvateľom, že zavedením rezidenčného parkovania si ročným poplatkom neplatia svoje súkromné miesto, ktorého trhová hodnota je niekoľkonásobne drahšia, ale že sa stávajú akýmisi „členmi klubu“, ktorým primárne je umožnené parkovať v danej lokalite, ku ktorej ich viaže vlastnícky, nájomný či iný vzťah.

V rámci regulovaného parkovania môžu byť nastavené rôzne pravidlá a redukcie obmedzení napríklad v prípade obslužných zásobovacích státí, státí pre sprievod detí, ktoré umožnia parkovanie K+R parkovania v okolí škôlok či vyhradených miest pre ŤZP. Cenová štruktúra a časové obmedzenia parkovania by mali reflektovať atraktivitu jednotlivých území a mali by definovať prevádzkovo-organizačné pravidlá pre zabezpečenie maximálnej obslužnosti všetkých užívateľských skupín.

Nedostatočnú kapacitu parkovania v sídliskových lokalitách je vhodné riešiť v existujúcom teréne, a to vhodnou organizáciou verejného priestoru, nie však na úkor zelene a plôch na voľnočasové aktivity skvalitňujúcich bývanie v lokalite. Treba podotknúť, že samotné zregulovanie zóny prinesie uvoľnenie časti parkovacích miest, a tak je skutočnú potrebu nových kapacít možné zmerať až po zavedení regulovanej zóny. Na nové parkovacie kapacity bude tiež vhodná transformácia garážových objektov z čias socializmu, ktoré bližšie popisuje kapitola B.5.6. Tieto by sa mesto malo snažiť nahradiť novými parkovacími objektmi, parkovacími domami, prípadne parkoviskami realizovanými s citlivým urbanistickým prístupom. Riešenie pridania nových kapacít je tiež možné hľadať vo vytváraní jednosmerných komunikácií, ktoré vytvoria nové alebo zlegalizujú existujúce parkovacie kapacity. K masívnemu zjednosmerňovaniu komunikácií treba pristupovať po dôkladnom zvážení prínosov a dopadov, pretože jednosmerné ulice síce môžu zvýšiť kapacitu parkovania, ale taktiež všeobecne zhoršujú dopravnú obslužnosť územia, zvyšujú intenzity v susedných uliciach a zhoršujú prístupnosť pre zložky integrovaného záchranného systému. Navyše niektoré košické lokality (napr. sídlisko Nad jazerom) nemusia byť pre realizáciu jednosmerných komunikácií vhodné z dôvodu absentujúcich priečných prepojení, bez ktorých nie je možné uličnú sieť vhodne zokruhovať.

K vytváraniu nových parkovacích kapacít je potrebné pristupovať v závislosti na objektívnej nedostatočnosti kapacít v jednotlivých lokalitách. Odporúča sa k nemu pristupovať najmä v lokalitách s prevládajúcou funkciou bývania, ak sa aj po zavedení regulovanej zóny preukáže pretrvávajúci nedostatok parkovacích kapacít. Vytváranie nových kapacít v lokalitách so zmiešanou funkciou bývania a komerčných aktivít na prvý pohľad uľahčí život vodičom a môže pomôcť aj celkovej revitalizácii dotknutého verejného priestranstva. Nepriamo sa tak ale podporuje dochádzanie individuálnou automobilovou dopravou, čo je v priamom kontraste so snahou Košíc podporovať udržateľnejšie spôsoby prepravy, najmä nemotorovej dopravy a MHD, ktorým sa mesto snaží vytvárať podmienky na to, aby sa stali atraktívnejšími a využívanejšími.

Harmonogram predstavený koncepciou riešenia statickej dopravy v meste Košice prehľadne popísal činnosti pre vybudovanie nových kapacít v rezidentských lokalitách zóny vrátane ich predpokladaného trvania nasledovne:

Tabuľka 22 Činnosti pre vybudovanie nových kapacít v rezidentských lokalitách zóny

Činnosti pre vybudovanie nových kapacít v rezidentských lokalitách		Základný časový interval - mesiac												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	Detailný pasport plôch pre navrhovanú výstavbu, podklad pre územno-	■	■											
2	Územno-plánovacie konanie vo veci využitia predmetných plôch			■	■	■								
3	Vytýčenie inžinierskych sietí						■							
4	Projekcia dopravnej stavby pre nové kapacity						■	■						
5	Schvaľovací proces projektu dopravnej stavby - nové navrhované kapacity								■	■				
6	Dodanie zvislého dopravného značenia									■	■			
7	Realizácia nových kapacít v jednotlivých lokalitách											■	■	■

Rozhodovanie a voľbu prístupu k vytváraniu nových parkovacích kapacít v miestach ich objektívnej absencie je nutné realizovať na základe naliehavosti ich doplnenia:

- v **dlhodobom horizonte** je potrebné začať s programom výkupu hromadných garáží z obdobia socializmu tak, aby sa postupným vysporiadávaním stali majetkom mesta, ktoré ich následne nahradí hodnotnejšími objektami, parkovacími domami alebo inými objektami hospodárne a v súlade s moderným urbanizmom využívajúcimi verejný priestor; k takému programu by sa malo najprv pristúpiť v menšej lokalite, v ktorej je pravdepodobnosť úspešného dokončenia vyššia a takýmto pilotným projektom je možné verejnosť presvedčiť o význame tohto procesu, či už z hľadiska reálneho doplnenia absentujúcich kapacít parkovania, alebo z hľadiska skvalitnenia verejného priestoru;
- v **krátkodobom horizonte** je potrebné hľadať pre realizáciu parkovacích miest, kde existuje akútna potreba ich doplnenia, priestor v existujúcom teréne, a to buď kultiváciou plôch zelene, ktoré sa dnes využívajú na parkovanie ilegálne, prípadne prostredníctvom zriaďovania jednosmerných ulíc po dôslednom zvážení možných negatívnych dopadov ich zavádzania;

B.5.14.4 Komplexná regulácia statickej dopravy v meste

Pokiaľ ide o komplexné riešenie problému statickej dopravy v meste Košice, vytváranie stále nových parkovacích miest reagujúce na neustále rastúci dopyt po kapacitách nie je riešením, ktoré by viedlo k udržateľnej mobilite. Kľúčovým je tu najmä komplexný súbor opatrení, ktoré budú viesť k celkovej zmene dopravného správania pri uspokojovaní potrieb mobility a v delbe prepravnej práce vo väčšej miere k využívaniu verejnej dopravy, nemotorovej dopravy a nových alternatívnych spôsobov dopravy. Medzi tieto opatrenia patrí všeobecne skvalitňovanie služieb verejnej dopravy, budovanie bezpečnej infraštruktúry pre cyklistov a chodcov, opatrenia pre zvyšovanie bezpečnosti zdieľaných alebo požičiavaných dopravných prostriedkov, najmä elektrických kolobežiek a bicyklov, ale taktiež aj zriaďovanie zón regulovaného parkovania.

Na sídliskách ide najmä o zriaďovanie rezidentských zón, ktoré v minulosti narážalo na tvrdý odpor občanov, čo z tejto problematiky vytvorilo politicky citlivú, nepopulárnu tému, ktorej otváranie je kompetentnými vnímané ako ohrozenie politického prežitia. Na progres v tejto téme je potrebná najmä správna a trpezlivá komunikácia s občanmi, a to predovšetkým z dôvodu, že akákoľvek regulácia vedúca k povinnosti platiť (hoci aj symbolickú sumu) za niečo, čo bolo doteraz z pohľadu občanov „zadarmo“, je na prvý vnem prijímaná veľmi negatívne, keďže protihodnota, ktorú za to dostanú nemusí byť spočiatku dostatočne zreteľná. O to viac v meste Košice, ktoré je po dekády orientované najmä na podporu individuálnej automobilovej dopravy.

Verejnosť zo svojho subjektívneho pohľadu nie vždy celkom dôsledne vníma, že parkovanie „zadarmo“ vedie k degradácii kvality verejného priestoru, k pustošeniu a devastácii zelene a okolia a v dlhodobom horizonte k znižovaniu kvality bývania a k znižovaniu cien nehnuteľností. Taktiež nie vždy dôsledne vníma fakt, že odstavenie automobilu čo najbližšie pri vchodových dverách nie je a nemalo by byť výsostným a nárokovateľným právom občana, keďže pozemok a priestor, na ktorom sa toto odstavenie vozidla predovšetkým na sídliskách odohráva, je verejný, mestský a nenáleží k bytovej jednotke. Preto by nemalo byť vôľou mesta neustále vyčleňovať nové verejné lokality na úkor zvyšovania kvality verejných priestranstiev. V demokratickom zriadení je nutné neustálou osvetou, výchovou a vzdelávaním posúvať vzťah verejnosti k verejným priestorom a priestranstvám a pripomínať, že okrem práv existujú aj povinnosti rešpektovať prijaté a schválené, nastavené pravidlá.

Potrebný je trpezlivý apel zdôrazňujúci rozšírenie regulácie parkovania na zvyšok územia mesta nie ako nástroj výberu finančných prostriedkov do mestskej kasy, ale práve naopak ako nástroj jeho uvoľnenia parkovacích kapacít obyvateľom s rezidentským vzťahom k danej lokalite. Takéto opatrenie môže mať ďalšie pozitívne vplyvy – vedie k legalizácii podnájmov, a teda v konečnom dôsledku k vyšším príjmom mesta, ktoré môžu byť do lokality spätne investované za účelom pozdvihnutia kvality verejného priestoru a kvality bývania. Aby však boli občania ochotní pristúpiť na túto dohodu, musia mať maximálnu dôveru v politickú reprezentáciu mesta a skutočnosť, že finančné prostriedky investované do služby rezidenčného parkovania budú využité efektívne a v ich prospech s adekvátnou protihodnotou, či už v podobe pravidelnej a dôslednej údržby verejných priestranstiev, údržby povrchov parkovísk, chodníkov a ciest alebo v podobe výsadby nových stromov, investícií do upokojujúcej dopravy apod. Z týchto dôvodov je zavádzanie zón regulovaného parkovania (najmä v rezidentských lokalitách na sídliskách) rýdzo politickou otázkou a takto je k nej potrebné pristupovať.

OP 4 OaU	Upokojuvanie dopravy formou peších zón
Popis opatrenia	
Zavedenie peších zón v oblastiach s vysokou atraktivitou pre chodcov. Realizovaním opatrenia sa výrazne zlepšia podmienky pre chodcov, rozvinie pobytová funkcia a oživí uličný priestor,lepší sa estetická a ekologická úroveň priestoru a umožní sa bezpečné vedenie cyklistov. Projektové zámery na zriadenie peších zón v konkrétnych lokalitách sú zaradené v opatreniach v nemotorovej doprave – OP 9 ND .	
Aktivity / projektové zámery	
Vid' opatrenie OP 9 ND	

OP 5 OaU	Zjednosmernenie ulíc
Popis opatrenia	
Vytvorenie jednosmerných ulíc v lokalitách, kde je žiaduce upokojiť dopravu a zároveň vytvoriť alebo zlegalizovať parkovacie kapacity. Toto opatrenie zároveň prináša tiež priestor pre vytvorenie nového chodníka či zelene. Povolenie jazdy cyklistom v protismere by malo byť samozrejmosťou. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
Aktivity / projektové zámery	
OP5OaU 1	Zjednosmernenie ulíc v MČ Staré Mesto: napr. Tatranská (pri BD 5-21), Jakobyho, Bellova, Bencúrova, Thurzova, Lermontovova, Bajzova
OP5OaU 2	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko Dargovských hrdinov: napr. Exnárova, Kurská, Kalinovská, Buzulucká (2x, po Krosniansku)
OP5OaU 3	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko Nad jazerom: napr. Jenisejská, Bukovecká, Uralská, Ždiarska, Meteorová (slučka)
OP5OaU 4	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko Ťahanovce: napr. Budapeštianska, Čínska, Havanská, Belehradská (vrátane vybudovania výjazdu na Ázijskú triedu), Pekinská (s prepojením pri č. 17 a 19)
OP5OaU 5	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko KVP: napr. Dénešova (vrátane prepojenia na Moskovskú triedu), Zombova (slučka)
OP5OaU 6	Zjednosmernenie ulíc v MČ Západ: napr. Jazmínová (pri 412), Moldavská cesta (pri BD 1-33), Idanská (BD 19-35), Bernolákova (pri ihrisku), Opálová, Smaragdová, Piešťanská
OP5OaU 7	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sever: napr. Odborárska, Študentská, Čárskeho, Havlíčkova, Tolstého pri polícii alebo aj od pražiarne k Slovenskej jednote, Obrancov mieru (celá alebo úsek Tolstého – Národná trieda), Májová, Cyklistická, Chrastie, Ťahanovské riadky (medzi Svornosti a Heydukovou), Svornosti, Záborského, Heydukova, Česká (medzi SJ a Svornosti), Magdalénska, Kostolná – Banícka (medzi Vencovou a Na Kalvárii), Krupinská, Cyprusová, Olivová, Fakľová, Májová, blok ulíc Mánesova – Višňová – Urbánkova – Slovenského
OP5OaU 8	Zjednosmernenie ulíc v MČ Juh: napr. Perlová, Mudroňova, Krivá (od lekárne po butik), Pri nemocnici, Gaštanová, Rázusova, Topoľová, Kalinčiakova (úsek medzi Milosrdenstva po Skladnú), ulice medzi Milosrdenstva – Kalinčiakova – Skladná (vrátane) – Rastislavova
OP5OaU 9	Zjednosmernenie ulíc v MČ Džungľa: napr. Člnková, Plťová
OP5OaU 10	Zjednosmernenie ulíc v MČ Barca: napr. Turnianska, Ľanová, Kapustná, Radlinského
OP5OaU 11	Zjednosmernenie ulíc v MČ Košická Nová Ves: napr. Trnková
OP5OaU 12	Zjednosmernenie ulíc v MČ Vyšné Opátske: napr. Jelenia, Králičia, Srnčia, Zajačia, Pšeničná, Slávičia, Viničná, Roľnícka, Hájnická (po križovatku-Prvosienkovú), Zemplínska (úsek medzi Alšavskou a Sečovskou cestou)

OP 6 OaU	Informačná kampaň pre verejnosť
Popis opatrenia	
<p>Na pochopenie podstaty fungovania a výhod opatrení popísaných vyššie a ich lepšie prijatie verejnosťou, je veľmi dôležité, aby zavádzaniu opatrení predchádzala informačná kampaň.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>	
Aktivity / projektové zámery	
OP6OaU 1	Informačná kampaň pre verejnosť pred zavádzaním konkrétnych opatrení ako nástroj pre akceptovanie opatrení verejnosťou a pre pripomenutie/edukáciu ako sa v zónach správať



C.3 Aktualizácia návrhu statickej dopravy

Cieľom aktualizácie návrhu statickej dopravy a parkovacej politiky je adresovať vysoký dopyt po parkovacích miestach najmä v území s vysokopodlažnou zástavbou. Dlhodobo neriešený vysoký dopyt po parkovacích miestach vedie v dôsledku nedostatočnej kontroly, a teda neefektívnemu fungovaniu regulácie k častému ilegálnemu a živelnému parkovaniu na verejných plochách, pričom tento stav nie je z hľadiska snahy o zvyšovanie kvality života v meste Košice žiaduci. Stratégia navrhuje adresovať nepriaznivý stav formou regulácie využívania verejného priestoru na parkovanie, konkrétne formou regulovaného parkovania. Návrh vychádza z projektu Parkovné Košičanom, účelom tejto stratégie je projekt ďalej rozvíjať a zdokonaľovať.

Cieľom regulácie parkovania je podporiť bývanie rezidentov v centre mesta, vyriešiť odstavovanie vozidiel v blízkosti bydlísk obyvateľov, umožniť ekonomické aktivity podnikateľov, umožniť parkovanie krátkodobých návštevníkov a zamedziť dlhodobému parkovaniu pracujúcich v regulovaných častiach mesta, ktorých potreby budú riešené záchytným parkovaním na okrajoch mesta. Jeden z cieľov regulácie je taktiež podpora udržateľných módov dopravy.

C.3.1 Základné pojmy a definície

REZIDENT	<i>obyvateľ lokality</i> (mesto ďalej vyšpecifikuje podmienky udelenia statusu rezidenta – trvalý pobyt / prechodný pobyt / nájomný vzťah – môžu sa vzťahovať ku konkrétnej lokalite alebo na celé mesto Košice)	
ABONENT	<i>podnikateľ so sídlom prevádzky podnikania v lokalite</i> – SZČO alebo právnická osoba <i>vlastník nehnuteľnosti</i> bez trvalého pobytu – špecifický prípad abonenta (mesto ďalej vyšpecifikuje podmienky nároku na parkovaciu kartu – napr. obmedzený počet kariet, prípadná zľava apod.)	
NÁVŠTEVNÍK	osoba mimo skupiny rezidentov a abonentov	
	<i>krátkodobý</i>	max. 1-2 hodiny
	<i>strednodobý</i>	max. 4 hodiny
	<i>dlhodobý</i>	max. 8 hodín
	<i>celodenný</i>	viac ako 8 hodín
PARKOVACIA KARTA	- dlhodobé oprávnenie umožňujúce parkovať v lokalite, pre ktorú je vydané - môže byť „rezidentská“ alebo „abonentná“	
PARKOVACÍ LÍSTOK	- jednorazové oprávnenie umožňujúce parkovať v lokalite, pre ktorú je vydané - môže byť fyzický (z automatu) alebo elektronický (mobilná aplikácia, SMS)	

C.3.2 Strategické ciele regulácie parkovania

Strategické ciele regulácie parkovania nadväzujú na potreby statickej dopravy identifikované pre jednotlivé typy území.

C.3.2.1 Strategické ciele – historické jadro mesta

1. Ochrana historického jadra mesta s výnimočnou architektonickou hodnotou pred záťažou automobilovou dopravou.
2. Maximálne zvýhodnenie rezidentov a primerané zvýhodnenie abonentov s umožnením odstavenia automobilu v ktoromkoľvek čase.
3. Zachovanie voľnej disponibilnej kapacity parkovania pre krátkodobých návštevníkov centra mesta za účelom podpory podnikania a možnosti vybavenia rôznych úradných úkonov.
4. Demotivácia od dlhodobého a celodenného parkovania návštevníkov.

5. Dlhodobé a celodenné parkovanie návštevníkov riešiť na záchytných parkoviskách na okraji mesta a v parkovacích domoch.

C.3.2.2 Strategické ciele – bytová zástavba v širšom centre

1. Ochrana bytovej zástavby v širšom centre mesta v okolí centra pred hromadnou dochádzkou automobilmi.
2. Maximálne zvýhodnenie rezidentov a primerané zvýhodnenie abonentov s umožnením odstavenia automobilu v ktoromkoľvek čase.
3. Umožnenie parkovania krátkodobých, strednodobých a dlhodobých návštevníkov v regulovaných oblastiach za rozumných podmienok a s primeraným spoplatnením.
4. Demotivácia od celodenného parkovania návštevníkov.
5. Motivácia k parkovaniu v garážových lokalitách s cieľom ich postupnej transformácie.

C.3.2.3 Strategické ciele – sídliská

1. Vyriešiť, resp. zmierniť najmä nočný deficit kapacít odstavných plôch prostredníctvom optimalizácie dopytu.
2. Maximálne zvýhodnenie rezidentov a primerané zvýhodnenie abonentov s umožnením odstavenia automobilu v ktoromkoľvek čase.
3. Umožnenie parkovania návštev v regulovaných oblastiach za rozumných podmienok a primerané spoplatnenie.
4. Motivácia k parkovaniu v garážových lokalitách s cieľom ich postupnej transformácie.

C.3.2.4 Strategické ciele – zástavba rodinných domov

1. Ochrana rezidentov a abonentov lokalít so zástavbou rodinných domov susediacich so zónou s regulovaným parkovaním pred parkovaním a odstavovaním vozidiel nerezidentov.
2. Motivácia k parkovaniu vo vlastných dvoroch.
3. Umožnenie parkovania návštev.

C.3.2.5 Strategické ciele – sekundárne spoločné ciele pre všetky typy regulovaného územia

1. Zlepšenie podmienok premávky nemotorovej dopravy a zlepšenie kvality verejných priestranstiev, budovanie moderných mestských štvrtí malých vzdialeností s maximálnou priepustnosťou pre chodcov a cyklistov („walkable & cyclable neighbourhoods“).
2. Motivácia obyvateľov viac využívať na prepravu po meste alternatívy k individuálnej automobilovej doprave, najmä verejnú dopravu a zdieľané prostriedky.

C.3.3 Parkovacia politika

Mesto Košice má spracovaný kvalitný koncepčný materiál „Konceptia riešenia statickej dopravy v meste Košice“ z roku 2013. Tento dokument obsahuje v čase spracovania čiastočnej aktualizácie SRD v roku 2022 stále platné a funkčné princípy pre väčšinu územia, kde je potrebné parkovanie riešiť. O uvedené poznatky a princípy bude prínosné sa oprieť v ďalších návrhoch. Návrh sa tiež opiera o potreby parkovania definované v jednotlivých typoch územia, ktoré popísala kapitola B.5.14.1 v analytickej časti.

Riešenie problematiky statickej dopravy vychádza z nasledujúcich predpokladov:

- väčšie mestá vrátane Košíc disponujú limitovaným počtom parkovacích miest, z nedostatku parkovacích kapacít vychádza potreba tieto miesta regulovať;
- nedostatok kapacít je v lokalitách s vysokým dopytom po parkovaní dochádzajúcich a v lokalitách s vysokou hustotou osídlenia, teda v centre a jeho južnom a severnom okolí

- a na sídliskách, oblasti nízkopodlažnej zástavby rodinných domov nemajú problémy s vysokým dopytom, obvykle sú ale uličné profily nevyhovujúce pre odstavovanie vozidiel;
- rezidenčné parkovanie vo forme ekonomickej regulácie sa osvedčilo ako najefektívnejšia a najspravodlivejšia forma regulácie;
- cieľom rezidenčného parkovania je redukcia dopytu po parkovacích miestach, cieľom nie je garantovať obyvateľom konkrétne parkovacie miesto, ale zlepšiť podmienky odstavovania a parkovania vozidiel v lokalite sťažením možností parkovania a odstavovania vozidiel pre užívateľov bez príslušnosti k danej lokalite;
- podmienkou fungovania zóny regulovaného parkovania ako komplexného systému je systematická kontrola rešpektovanosti a dôsledné vymáhanie pravidiel príslušnými zložkami.

Parkovacia politika je takmer výhradne otázkou politickej vôle a preferencie mesta Košice – orgánov mesta, mestských častí a občanov. Vychádza z potreby riešenia problému limitovaných kapacít parkovania a odstavovania vozidiel na území mesta pri zdrojoch a cieľoch ciest. Potrebné je vhodne adresovať vzťah dopytu a ponuky, na ktorý je potrebné nazerať komplexne v kontexte prepojenia s ostatnými dopravnými módmi, najmä alternatívami k IAD.

Na území dnešnej centrálnej mestskej zóny a rezidentských lokalít a v rámci novej regulácie veľkých sídlisk a prípadne ďalších území spracovateľ navrhuje zaviesť nový systém ekonomickej regulácie parkovania pre účastníkov statickej dopravy. Ekonomická regulácia znamená plošné spoplatnenie parkovania na území mesta spojené so systémom odstupňovaných zvýhodnení:

- maximálne zvýhodnenie rezidentov a primerané zvýhodnenie abonentov,
- rozumné zvýhodnenie pre krátkodobých a strednodobých návštevníkov,
- žiadne zvýhodnenie pre dlhodobých a celodenných dochádzajúcich návštevníkov (potrebné nájsť riešenie pre tento typ parkovania na iných miestach za určitých podmienok – napr. záchytné parkoviská s celodenným poplatkom, tolerancia ich organizovaného parkovania v zónach s nízkym dopytom po kapacitách apod.).

C.3.3.1 Typy tarifných pásem

V nadväznosti na systém odstupňovaných zvýhodnení sa odporúča parkovací systém plošne v celom meste postaviť primárne na troch typoch tarifných pásem (výška tarifikácie bude závisieť od konkrétnej lokality, vo vybraných lokalitách môže byť aj progresívna s dynamickou sadzbuou navyšujúcou sa s narastajúcim trvaním parkovania):

REZIDENČNÉ

- umožní celodenné parkovanie rezidentov a abonentov,
- umožní tiež krátkodobé, časovo obmedzené parkovanie návštevníkov, pokiaľ to je vhodné (tzn. rezidenčné pásmo bude do istej miery zároveň pásmom zmiešaným),
- rezidenti by mali mať možnosť zaparkovať vo svojej lokalite na všetkých parkovacích kapacitách v dochádzkovej vzdialenosti, nie iba na pridelených uliciach,
- v rezidenčných zónach by mali mať abonent, ktorí majú v lokalite zriadenú prevádzku podnikania, možnosť odstaviť obmedzený počet áut (napr. prostredníctvom progresívneho spoplatnenia podľa počtu) v jej blízkosti,
- regulácia parkovania by mala čo najviac zvýhodňovať rezidentov lokalít pre možnosť odstaviť automobil v blízkosti bydliska, je však nutné prísne regulovať počet automobilov na obyvateľa alebo na byt.

ZMIEŠANÉ

- umožní celodenné parkovanie rezidentov, abonentov a návštevníkov,
- vybrané lokality môžu uplatniť progresívnu tarifikáciu návštevníkov,
- v lokalitách, kde je okrem funkcie bývania vo významnejšej miere zastúpená funkcia služieb, občianskej vybavenosti a komercie.

NÁVŠTEVNÍCKE

- umožní iba časovo obmedzené parkovanie návštevníkov s cieľom ochrany časti parkovacích kapacít pred rezidentami z okolia, podmienkou je, aby mali rezidenti dostatok kapacít v okolí,
- v blízkosti úradov, občianskej vybavenosti a obchodov,
- lokálne podľa potreby môže byť parkovanie aj celodenné so stanovením max. dennej sadzby,
- mali by byť zriadené tam, kde návštevnícke parkovanie nie je schopné vyriešiť zmiešaná zóna.

Tabuľka 38 Návrh parkovacej politiky regulovanej zóny parkovania podľa typu tarifného pásma

Pásma / Používatelia	REZIDENTI	ABONENTI	NÁVŠTEVNÍCI
rezidenčné	celodenne	celodenne	<i>v závislosti na lokalite:</i> <ul style="list-style-type: none"> • neumožnené • krátkodobé / strednodobé (max. 1-4 h)
zmiešané	celodenne	celodenne	<i>v závislosti na lokalite:</i> <ul style="list-style-type: none"> • krátkodobé / strednodobé / dlhodobé / celodenné (podľa potreby i s progresívnym spoplatnením)
návštevnícke	neumožnené	neumožnené	<i>v závislosti na lokalite:</i> <ul style="list-style-type: none"> • krátkodobo / strednodobo (max. 2-4 h)

C.3.3.2 Rozmiestnenie tarifných pásem

C.3.3.2.1 Centrum mesta

REZIDENTSKÉ PÁSMO R

- Ulice s menej exponovanou ponukou služieb a prevádzok (sídla firiem, obytné stavby).
- Parkovanie rezidentov a abonentov na základe parkovacej karty.
- Krátkodobé parkovanie návštevníkov (napr. 1 hod.) za cenu zodpovedajúcu atraktivite ulice a časovej a vzdialenostnej dostupnosti centra mesta.

ZMIEŠANÉ PÁSMO Z

- Ulice so zmiešanou funkciou bývania a služieb.
- Parkovanie rezidentov a abonentov na parkovaciu kartu.
- Parkovanie návštevníkov so zakúpeným parkovacím lístkom.
- Vybrané lokality (úzke centrum mesta) môžu uplatniť výraznú progresívnu tarifikáciu pre demotiváciu od celodenného parkovania, stanovená maximálna denná sadzba.

NÁVŠTEVNÍCKE PÁSMO N

- V okolí objektov s funkciou občianskej vybavenosti, služieb a komercie, kde je žiaduce časť parkovacích kapacít vo vyhradenom čase dňa chrániť pred dopytom rezidentov (zdravotnícke zariadenia, významné inštitúcie apod.).
- Krátkodobé parkovanie návštevníkov (napr. max. 2 hod.).
- Výška tarifikácie podľa lokality a funkcie.

C.3.3.2.2 Regulované lokality v okolí centra mesta

Regulovanými lokalitami v okolí centra mesta sa myslí zástavba obkolesujúca historické jadro mesta. Patria sem tiež sídliská nadväzujúce na túto zástavbu – Západ, Železníky a tiež zmiešaná zástavba v MČ Sever vrátane sídliska Podhradová.

REZIDENTSKÉ PÁSMO R

- Plošne na väčšine ulíc v rámci rezidentských lokalít.
- Parkovanie rezidentov a abonentov na základe parkovacej karty.
- Krátkodobé parkovanie návštevníkov (napr. 2 hod.).

ZMIEŠANÉ PÁSMO Z

- Lokality so zastúpením občianskej vybavenosti, služieb a prevádzok – max. na 25 % kapacít z celkovej kapacity parkovacích miest v rámci rezidentskej lokality.
- Parkovanie rezidentov a abonentov na základe parkovacej karty.
- Parkovanie návštevníkov so zakúpeným parkovacím lístkom:
 - Tarifikačia by mala demotivovať od celodenného parkovania, mala by byť zároveň výrazne nižšia, než v pásme Z v CMZ, stanovená maximálna denná sadzba.

NÁVŠTEVNÍCKE PÁSMO N

- V okolí objektov s funkciou občianskej vybavenosti, pokiaľ návštevnícke parkovanie nebude schopné vyriešiť zmiešané pásmo Z.
- Strednodobé parkovanie návštevníkov (max. 3 hod.).
- Môže byť uplatnené aj na celodenných záchytných parkoviskách, pokiaľ budú zriadené.

C.3.3.2.3 Sídliskové lokality

Sídliskovými lokalitami sú myslené izolované sídliská Sídlisko Ťahanovce, Dargovských hrdinov, Nad jazerom, Sídlisko KVP.

REZIDENTSKÉ PÁSMO R

- Väčšina kapacít odstavných parkovísk na sídliskách.
- Parkovanie rezidentov (prípadne aj abonentov) na základe parkovacej karty.
- Strednodobé parkovanie návštevníkov (max. 3 hod.).

ZMIEŠANÉ PÁSMO Z

- Lokality so zastúpením občianskej vybavenosti, služieb a prevádzok (v okolí nákupných stredísk).
- Parkovanie rezidentov a abonentov na základe parkovacej karty.
- Parkovanie návštevníkov so zakúpeným parkovacím lístkom:
 - nízka tarifikačia, stanovená maximálna denná sadzba.

NÁVŠTEVNÍCKE PÁSMO N

- V okolí objektov s funkciou občianskej vybavenosti, pokiaľ návštevnícke parkovanie nebude schopné vyriešiť zmiešané pásmo Z.
- Strednodobé parkovanie návštevníkov (max. 3 hod.).
- Môže byť uplatnené aj na záchytných parkoviskách, pokiaľ budú zriadené, prípadne na parkoviskách P+R s prestupom na verejnú dopravu.

C.3.3.2.4 Lokality s nízkym dopytom po parkovaní

V lokalitách s nízkym dopytom po parkovaní (oblasti s rodinnými domami, priemyselné oblasti apod.) sa regulácia parkovania v súčasnosti nenavrhuje. Časom môže vzniknúť potreba regulovať aj tieto oblasti kvôli presunu dopytu zo zregulovaných oblastí. Navrhuje sa uplatňovať podobné princípy ako v ostatnom území. V oblasti rodinných domov sa navrhuje zriadiť:

REZIDENTSKÉ PÁSMO R

- Na 100 % kapacít zriadiť legálne uličné parkovanie, ak to umožňujú uličný profil.
- Parkovanie rezidentov (prípadne aj abonentov) na základe parkovacej karty.
- Strednodobé parkovanie návštevníkov (max. 3 hod.).

C.3.3.3 Cenová politika

Návrh cenovej politiky nadväzuje na ciele a princípy regulácie parkovania a predstavuje odstupňovanú tarifikáciu závislú na atraktivnosti lokalít v meste Košice. Cena parkovania klesá s narastajúcou vzdialenosťou od historického centra mesta, jej účelom má byť vyriešené odstavovanie áut doma a obmedzené parkovanie v centre mesta s cieľom ochrany historickej časti mesta a širšieho centra s bytovou zástavbou od nadmernej automobilovej záťaže a s cieľom podpory využívania alternatív k individuálnej automobilovej doprave.

Mestu Košice sa odporúča zaviesť politiku **cenových pásem** založenú na existencii troch cenových pásem odvíjajúcich sa od atraktivnosti lokality (týka sa tak jednorazového, ako aj dlhodobého parkovného):

1. **centrum** – najdrahšie cenové pásmo, môže byť uplatňovaná progresívna tarifikácia tam, kde to bude účelné,
2. **širšie centrum mesta** – stredné cenové pásmo,
3. **sídliská a príľahlá zregulovaná zástavba rodinných domov** – najlacnejšie cenové pásmo.

C.3.3.3.1 Jednorazové parkovné

Pokiaľ ide o **jednorazové parkovné**, platba na mieste v parkovacom automate bude umožnená iba v zmiešanom a návštevníckom tarifnom pásme (TP Z a TP N). Platba za krátkodobé parkovanie v rezidentskom pásme (TP R) bude možná výhradne prostredníctvom mobilnej aplikácie.

Ceny parkovacích lístkov pre jednorazové parkovné by sa mali odvíjať od stanovených strategických cieľov pre jednotlivé typy regulovaných zón. Cena bude reflektovať želané obmedzenia celodenného a dlhodobého parkovania, v nadväznosti na to, bude vo vybraných lokalitách zavedené časovo obmedzené parkovanie v TP R a TP N a progresívna tarifikácia v TP Z.

C.3.3.3.2 Dlhodobé parkovné

Pokiaľ ide o **dlhodobé parkovné**, budú zrušené komerčné parkovacie karty zvyhodňujúce jednorazovú platbu používateľov za celoročné parkovanie bez ohľadu na vzťah a príslušnosť k lokalite, pretože výrazne narušujú možnosti optimálneho nastavenia kapacít uličného parkovania, zvyhodňujú solventných užívateľov a motivujú vybrané skupiny dochádzať automobilom do úzkeho centra mesta. V princípe sa navrhujú nasledujúce typy kariet, ktoré umožnia dočasné parkovanie vozidiel v rezidenčnom a zmiešanom tarifnom pásme v lokalite, pre ktorú sú vydané:

- **PK REZIDENT** fyzická osoba, ktorá je obyvateľom príslušnej lokality
- **PK ABONENT** osoba samostatne zárobkovo činná alebo právnická osoba, ktorá prevádzkuje podnikanie v príslušnej lokalite

Pre reguláciu parkovania je potrebné k maximálnej jednoduchosti systému využiť moderné informačné technológie, všetku agendu umožniť na on-line vybavenie a oprávneným užívateľom umožniť nastavenie oprávnení podľa potrieb v reálnom čase (zmena EČV, zmena držiteľa vozidla apod.).

Ceny parkovacích kariet pre dlhodobé parkovné by mali vziť z analýzy nákladov a výnosov na základe ekonomických dát o parkovaní v existujúcom systéme regulácie a predpokladov pri rozšírení zóny regulovaného parkovania v zmysle návrhu aktualizácie SRD zohľadňujúc nasledujúce princípy:

1. Odstupňované cenové pásma na základe prítlačivosti územia z pohľadu dochádzky – najvyššia cena v CMZ znižujúca sa smerom od centra k sídliskám (jednorazové aj dlhodobé parkovné).
2. Pokrytie nákladov na prevádzku systému:
 - Mzdové náklady na zamestnancov – referenti odd. parkovania, pracovníci kontroly rešpektovanosti, pracovníci údržby technických prostriedkov.
 - Náklady na obstaranie a prevádzku technických prostriedkov – parkovacie automaty, kontrolné skenovacie vozidlo/á, skenovacie zariadenia, softvérové vybavenie apod.
3. Započítanie maximálneho povoleného zisku (napr. 5 %), ktorý bude prevedený do novej rozpočtovej položky „fond parkovania“, z ktorého bude financovaná údržba parkovacích miest, realizácia nových parkovísk podľa potreby, výstavba parkovacích domov, transformácia lokalít hromadných garáží, obnova technických prostriedkov atď.

Na základe rešerše nastavení parkovacích systémov porovnateľných miest v regióne strednej Európy je možné konštatovať, že cena ročnej PK pre rezidenta na prvé vozidlo sa v najdrahšom cenovom pásme pohybuje v rozmedzí 3-7 % z priemernej nominálnej mesačnej mzdy v príslušnom regióne. Cena ročnej PK pre abonenta na prvé vozidlo je cca troj- až sedemnásobkom danej sumy.

Cena PK za druhé (a každé ďalšie vozidlo) by mala byť pre rezidenta výrazne vyššia, aby predstavovala náklad vyžadujúci dôsledné zváženie vlastníctva druhého (a ďalších vozidiel) v regulovanej lokalite. Pokiaľ ide o abonenta, zo strany mesta je potrebné zvážiť, či je najmä v problematických lokalitách vhodné umožniť parkovacie oprávnenie pre druhé a ďalšie vozidlá.

Pozn.: Podľa údajov ŠÚ SR bola v roku 2020 priemerná nominálna mesačná mzda v okresoch Košice I-IV a Košice-okolie 1 241 €. Pri výpočte ceny PK REZIDENT v najdrahšom cenovom pásme ako 5 % z tejto sumy to znamená 62 € a výpočte ceny PK ABONENT ako päťnásobku tejto sumy to znamená 310 €. Pri počiatocnom spustení novej parkovacej politiky bude vhodné zvážiť nasadenie nižších cien, ktoré sa môžu s postupujúcim časom k daným hodnotám priblížiť. Výsledná schválená suma však bude najmä politickou otázkou.

V rámci nastavenia cenovej politiky budú uplatnené ďalšie špecifikácie ceny PK:

- cena pre vlastníkov nehnuteľností bez trvalého pobytu v lokalite/meste (môže byť nižšia než cena pre abonentov-podnikateľov),
- cena pre rezidentov seniorov, resp. poberateľov starobného dôchodku,
- cena pre osoby ŤZP,
- cena pre osoby poskytujúce dennú starostlivosť obyvateľovi s trvalým pobytom v ZRP,
- cena pre prevádzkovateľov carsharingu,
- cena pre vozidlá zásobovania,
- možnosť PK s kratšou dobou platnosti za alikvotnú cenu (polročná 50 %, štvrtročná 25 %...).

C.3.3.4 Pridelovanie parkovacích oprávnení

Z hľadiska nároku na status rezidenta a abonenta, a teda nároku na parkovacie oprávnenie (parkovaciu kartu) existujú viaceré prístupy. Na Slovensku je najzaužívanejším prístupom vydávanie parkovacích kariet na bytovú jednotku s obmedzením množstva vydaných kariet a ich progresívnym spoplatnením. Druhým prístupom je vydávanie parkovacích kariet na osobu – v prípade rezidenčných kariet na fyzickú osobu obyvateľa a v prípade abonentných kariet na SZČO, právnickú osobu alebo vlastníka nehnuteľnosti s obmedzením počtu možných kariet na osobu a s progresívnym spoplatnením. Pre návrh novej parkovacej politiky v meste Košice je vhodné v stručnosti opísať výhody a nevýhody oboch prístupov.

C.3.3.4.1 Model „PK na bytovú jednotku“

- Definované podrobné podmienky splnenia nároku na parkovacie oprávnenie (trvalý alebo prechodný pobyt, ktoré sa vzťahujú buď na konkrétnu lokalitu alebo na celé mesto, nájomný vzťah, držba vozidla, reálne sídlo prevádzkarne apod.).
- Obmedzený počet parkovacích kariet na bytovú jednotku.
- Progresívne spoplatnenie kariet vzťahujúcich sa na byt.
- **Výhody**
 - Nižší počet vydaných kariet, nárok na kartu má menej ľudí.
 - Výraznejšie zmiernenie dopytu po parkovaní – eliminácia väčšieho počtu vozidiel.
 - Ospravedlniteľná vyššia cena karty.
 - Kontinuita s existujúcim systémom.
- **Nevýhody**
 - Zložitejšie overovanie príslušnosti žiadateľa ku konkrétnej bytovej jednotke – potrebné prihlásenie cez vlastníka bytu, overenie v katastri a liste vlastníctva.
 - Neriešiteľnosť niektorých životných situácií, obmedzenie domácností s viacerými obyvateľmi s autom v jednom byte, ktorí reálne stratia nárok parkovať v lokalite svojho pobytu.
 - Na sídliskách v Košiciach nie je dosiahnuteľný parameter 1 parkovacie miesto na byt.

C.3.3.4.2 Model „PK na osobu“

- Definované podrobné podmienky splnenia nároku na parkovacie oprávnenie (trvalý alebo prechodný pobyt, ktoré sa vzťahujú buď na konkrétnu lokalitu alebo na celé mesto, nájomný vzťah, držba vozidla, reálne sídlo prevádzkarne apod.).
- Počet parkovacích kariet na bytovú jednotku nie je obmedzený.
- Progresívne spoplatnenie kariet vzťahujúcich sa na osobu užívateľa s tým, že druhá karta vydaná na osobu je niekoľkonásobne drahšia s cieľom odradiť užívateľov od vlastníctva viac ako jedného automobilu.
- **Výhody**
 - Menej zložité overenie nároku osoby na parkovaciu kartu – postačuje doloženie trvalého alebo prechodného pobytu, nájomnej zmluvy, prípadne ďalších mestom stanovených podmienok.
 - Nárok na kartu majú všetci oprávnení používateľa, nie je obmedzenie počtu na byt.
- **Nevýhody**
 - Vyšší počet vydaných kariet, nárok na kartu má viac ľudí.
 - Riziko, že dopyt po parkovaní klesne iba mierne, v dôsledku čoho sa nemusí výrazne zlepšiť disponibilita parkovacích miest.
 - Vyššia cena karty môže vyvolať všeobecný nesúhlas s reguláciou kvôli nejednoznačnej protihodnote za poplatok.

C.3.3.4.3 Odporúčania pre výber modelu

Centrálnu mestskú zónu je potrebné maximálne ochrániť pred nadbytočnou motorovou dopravou. Na to je potrebné okrem tranzitnej a cieľovej dopravy zmiernovať aj zdrojovú dopravu. Nová parkovacia politika zmierni dlhodobé a celodenné návštevnícke parkovanie a tým prispeje k zníženiu cieľovej dopravy. Túto uvoľnenú kapacitu parkovacích miest je možné previesť do užívania rezidentov a abonentov. V CMZ je preto možné pristúpiť k zmene a aplikovať systém „karta na osobu“, čím sa maximálne zvýhodnia obyvatelia lokality a spoločnosti so sídlom prevádzkarne v lokalite. Je ale tiež možné ponechať súčasný striktný systém obmedzenia počtu vydaných parkovacích oprávnení na bytovú jednotku, tie naďalej progresívne spoplatňovať a uvoľnenú kapacitu parkovacích miest postupne rušiť v prospech udržateľnej dopravy a kvalitnejších verejných priestranstiev – pešie zóny, zeleň, parkovanie bicyklov apod.

V rezidentských lokalitách s bytovou zástavbou okolo CMZ sa dnes aplikuje obmedzenie počtu kariet na bytovú jednotku podobne ako v CMZ. Kapacity pre rezidentov tu dnes dominujú, avšak vzhľadom na slabú mieru kontroly sú do veľkej miery využívané aj návštevníkmi bez úhrady. V rezidentských lokalitách s bytovou zástavbou je možné uplatniť obdobné princípy ako v CMZ aj keď tu striktná ochrana územia pred akoukoľvek dopravou zvonku nie je natoľko rozhodujúca, ako v historickom jadre mesta. Nová parkovacia politika si kladie za cieľ vytlačiť celodenných parkujúcich viac na okraj mesta v kombinácii s podporou dochádzania verejnou dopravou, čo môže znamenať uvoľnenie kapacít pre rezidentov a abonentov. Počet oprávnení však tiež môže ostať naďalej obmedzený na bytovú jednotku, aby sa zamedzilo zvyšovaniu miery zdrojovej dopravy.

Vo veľkých sídliskových lokalitách je dnes vysoký deficit parkovacích miest najmä v nočných hodinách. Nová parkovacia politika prispeje k eliminácii nákladných vozidiel, firemných vozidiel a vozidiel obyvateľov bez nahláseného pobytu. Vzhľadom na to, že časť domácností môže byť viacgeneračných, kde automobil na dochádzku do zamestnania (aj za hranice mesta) využíva viac dospelých osôb, je potrebné dôsledne zvážiť, či striktné obmedzenie počtu áut na byt nespôsobí časti obyvateľov také komplikácie, pre ktoré prestanú reguláciu parkovania vnímať ako svoje zvýhodnenie a za daných podmienok ju odmietnu. Aj tu je však možné pristúpiť k striktnnej regulácii počtu automobilov na byt, ktorá s postupom času prime obyvateľov sídlisk zamyslieť sa nad zmiernením závislosti od automobilu a tým aj k zmene dopravného správania.

Pokiaľ ide o lokality zástavby rodinných domov, ktoré budú navrhnuté na reguláciu v prípade potreby v ďalšej etape zavádzania zóny regulovaného parkovania, uličné profily na mnohých miestach znemožnia zriadenie legálnych parkovacích miest bez ďalších organizačných úprav. Nová parkovacia politika počíta s takou reguláciou týchto lokalít, ktorá umožní iba parkovanie rezidentov (a abonentov) a ich návštevy. Vzhľadom na to, že v týchto lokalitách sa dnes nepociťuje nedostatok parkovacích kapacít a väčšina domov má parkovanie riešené na vlastnom pozemku, striktná regulácia počtu kariet na bytovú jednotku nebude nutná. Je tu preto možné odporučiť umožnenie uličného parkovania na vyznačených miestach všetkým obyvateľom a aplikovať systém „karty na osobu“.

Z hľadiska stratégie rozvoja dopravy nie je možné formulovať také odporúčania, ktoré jeden z modelov jednoznačne prehlásia za výhodnejší a odporúčia ho uplatňovať v zóne regulovaného parkovania na celom území mesta. Prístupy oboch modelov regulácie majú svoje zrejme výhody aj nevýhody, tie je potrebné vnímať v kontexte strategických cieľov stanovených pre jednotlivé typy územia a v kontexte ich potrieb. Konečný výber modelu bude predovšetkým politickou otázkou.

C.3.3.5 Doba regulácie

Pri stanovení doby regulácie spoplatneného parkovania existuje viacero vo svete bežne aplikovaných prístupov, ktoré je vhodné bližšie popísať. Tieto prístupy môžu byť v rámci nového systému rôznym

spôsobom skombinované. Výber výsledného bude úlohou mesta Košice a komisie pre parkovaciú politiku.

Nepretržitá regulácia 24/7 je najefektívnejšou formou, ako čo najviac zvýhodňovať rezidentov a abonentov lokalít. Návštevníci sú nútení za parkovanie platiť prakticky v akúkoľvek dobu. Nevýhodou môže byť zbytočná striktnosť v časoch, keď nie je zvýšený nápor návštevníkov a disponibilná kapacita postačuje potrebám. Nepretržitá regulácia sa hodí najmä do lokalít, kde je potrebné návštevníkov odrádzať od dochádzky prostredníctvom IAD, tzn. v historickom centre mesta a v lokalitách v jeho okolí. Súčasťou nepretržitej regulácie 24/7 môžu byť **znižené sadzby za návštevnícke parkovanie počas víkendov**, keď je disponibilná kapacita miest väčšia.

Regulácia počas dňa reflektuje potrebu regulovať parkovanie počas obvyklej pracovnej doby počas dňa pri zvýšenom nápore a taktiež reflektuje znížený dopyt po parkovacích kapacitách v noci. Tento systém môže byť taktiež aplikovaný v historickom centre mesta a v lokalitách v jeho okolí.

Pokiaľ sa tento prístup uplatní aj na sídliskách, na základe pozorovaní a skúseností z iných miest je možné konštatovať menšiu náchylnosť rezidentov opúšťať získané parkovacie miesto, čo môže viesť k vyššej miere využívania MHD a iných udržateľných foriem dopravy.

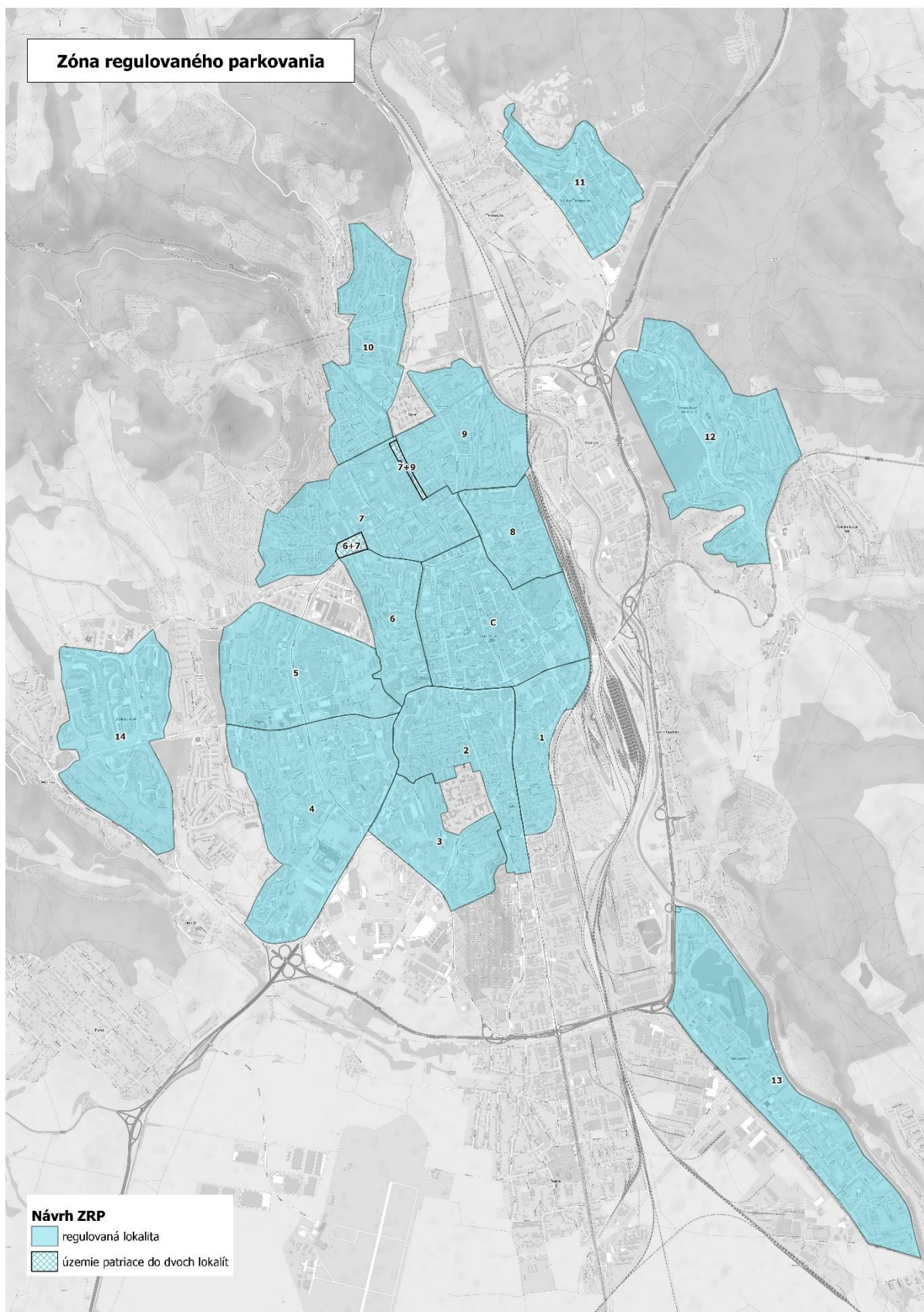
Regulácia počas noci reflektuje zvýšený dopyt najmä po odstavných kapacitách, je vhodná predovšetkým na rezidenčné sídliská. Rizikom nočnej regulácie je vyššia náchylnosť obyvateľov využívať cez deň na cesty po meste IAD kvôli garancii disponibilnej kapacity v dobe regulácie.

Pokiaľ ide o lokality zástavby rodinných domov bezprostredne susediace so sídliskami, kde sa navrhuje zriadenie regulácie, režim regulácie by mal zodpovedať režimu regulácie v susedných oblastiach, aby sa zabránilo špekulatívnemu správaniu s cieľom vyhnúť sa systému regulácie.

Pri stanovení doby regulácie je potrebná vzájomná komunikácia mesta, mestských častí a dotknutých občanov. V centre mesta sa budú potreby regulácie líšiť od potrieb regulácie na izolovaných sídliskách alebo od regulovaných lokalít obkolesujúcich centrum mesta. Doba regulácie sa však odporúča po stanovení detailných princípov regulácie nastaviť centrálné a jednotne na úrovni mesta Košice so snahou zabrániť rozbitiu ucelenosti systému regulovaného parkovania skrz individuálne požiadavky šité na mieru konkrétnym lokalitám, ktoré by do systému mohli vniesť viac chaosu, než osohu.

C.3.4 Nová ZRP a etapizácia jej zavádzania

Návrh novej zóny regulovaného parkovania zobrazuje nasledujúci obrázok (obrázok vo väčšom rozlíšení je súčasťou príloh dokumentu).



Obrázok 59 Nová zóna regulovaného parkovania

C.3.4.1 Regulovaná lokalita „C“, najdrahšie cenové pásmo

Lokalita „Centrum“ je vymedzená stanovenými novými hranicami. V lokalite „Centrum“ sa navrhuje realizácia nasledujúcich krokov:

1. Kapacity v TP R budú ponechané v tarifnom pásme R.
2. Kapacity TP 1, 2 a 4 budú prevedené do tarifných pásem R a Z – prioritne sa odporúča TP R, TP Z sa odporúča zriadiť v lokalitách občianskej vybavenosti a komercie, kde je očakávaná vyššia obrátkovosť a dostupnosť do centra mesta (napr. Kasárenské námestie, Orlia apod.).
3. Kapacity nachádzajúce sa v blízkosti úradov či zdravotníckych zariadení, kde je cieľom umožniť parkovanie ich návštevníkom, sa odporúča previesť do tarifného pásma N.
4. Po zabezpečení pravidelnej kontroly rešpektovanosti by sa malo pristúpiť k odstráneniu závorových systémov, ktoré narúšajú estetiku historickej zástavby.
5. Veľkokapacitné parkoviská na Staničnom námestí, pri OD Jumbo alebo v okolí Angels Arény možno previesť do TP Z, prípadne bude zavedený osobitný režim tarifkácie.
6. Plošne zredukovať parkovacie kapacity o 8-10 % pre skvalitnenie verejných priestorov a vytvorenie lepších podmienok chodcom a cyklistom.

Poznámky:

Odporúča sa, aby bolo v prípade naplnenia kapacít umožnené rezidentom a abonentom lokality „Centrum“ parkovať v susedných lokalitách 1, 2, 6, 7 a 8.

C.3.4.2 Regulované lokality „1“ až „9“, stredné cenové pásmo

Lokality „1“ až „9“ sú vymedzené stanovenými novými hranicami. Na území nových regulovaných lokalít 1 až 9 sa navrhuje realizácia nasledujúcich krokov:

1. Zruší sa súčasné rozdelenie na RL 1-10.
2. Zavedú sa nové lokality 1-9 s novými hranicami zón.
3. Zruší sa pravidlo možnosti parkovania v susediacich lokalitách, dôvodom je zväčšenie plochy zón.
4. Zruší sa čiastočná regulácia parkovania vo forme zón nočného zákazu stáť motorových vozidiel dĺžky nad 4,9/5,0 metrov tam, kde je dnes zavedená.
5. Existujúce kapacity v TP R budú ponechané v tarifnom pásme R.
6. Existujúce kapacity v TP 3 a 4 budú primárne prevedené do tarifného pásma Z.
7. Podľa lokality a príľahlej vybavenosti bude prehodnotený preveďenie niektorých kapacít v TP R do tarifného pásma Z.
8. Kapacitné parkoviská v TP 4 (napr. Festivalové námestie alebo OD Merkúr) budú prevedené do TP Z alebo TP N s vlastným režimom.
9. Väčšina kapacít bude zregulovaná v tarifnom pásme R.
10. V lokalitách občianskej vybavenosti a služieb bude zavedené tarifné pásmo Z.
11. Zváži sa vyhradenie časti kapacít pre tarifné pásmo N v okolí služieb a občianskej vybavenosti vo vyhradenom čase.

Poznámky:

V rámci pravidiel zóny regulovaného parkovania sa odporúča rešpektovať hranice navrhovaných lokalít a podľa nich vymedziť územie, na ktorých budú mať rezidenti a abonentmi právo parkovať a odstavovať svoje vozidlá.

Výnimkou z pravidla je Festivalové námestie a úsek Komenského ulica so zriadeným pozdĺžnym alebo priečnym parkovaním pozdĺž komunikácie. U týchto dvoch území sa navrhuje zmiešaný režim, územia budú patriť do oboch susediacich lokalít.

C.3.4.3 Regulované lokality „10“ až „14“, najlacnejšie cenové pásmo

Lokality „10“ až „14“ sú vymedzené stanovenými novými hranicami. Na území nových regulovaných lokalít 10 až 14 sa navrhuje realizácia nasledujúcich krokov:

1. Zavedú sa nové lokality 10-14 s novými hranicami zón.
2. Zruší sa čiastočná regulácia parkovania vo forme zón nočného zákazu stáť motorových vozidiel dĺžky nad 4,9/5,0 metrov tam, kde je dnes zavedená.
3. Väčšina kapacít bude zregulovaná v tarifnom pásme R.
4. V lokalitách občianskej vybavenosti a služieb bude zavedené tarifné pásmo Z.
5. Zváži sa vyhradenie časti kapacít pre tarifné pásmo N v okolí služieb a občianskej vybavenosti vo vyhradenom čase.
6. V mieste potenciálnych prestupov na spoje MHD do centra mesta zvážiť zriadenie záchytného parkovania P+R v TP N, ktoré môže mať osobitný režim tarifikácie.

Poznámky:

Odporúča sa, aby si mesto nechalo spracovať štúdiu na zavedenie zóny regulovaného stáť na sídliskách, ktorá bude založená na novom pasporte parkovacích kapacít. Pokiaľ ide o etapizáciu samotného zavádzania, je možné zaviesť ZRP naraz na všetky sídliská alebo začať s pilotným projektom na sídlisku, kde je parkovanie menej kritické (napr. lokalita 14 – Sídlisko KVP), odsledovať dopady zmien a slabiny systému a následne pokračovať v zavádzaní na ostatné sídliská.

Zavedenie lokality 10 je možné v rámci etapizácie odsunúť na neskorší termín, keďže dnes sa tam nepociťuje akútny nedostatok parkovacích miest aj keď situácia sa môže zmeniť so zavedením lokalít 7 a 9.

V prípade lokality č. 11 (sídlisko Ťahanovce) je úmyselne z regulácie vyňatá Americká trieda, ktorá je kapacitne predimenzovaná, vďaka čomu je na nej možné v pravých pruhoch zriadiť legálne parkovacie miesta, ktoré môžu byť využívané tými, ktorí nebudú môcť parkovať v rámci regulovanej lokality. Zároveň bude táto kapacita slúžiť ako ochrana pred hromadným parkovaním v neregulovanej MČ Ťahanovce. V prípade, že sa v budúcnosti ukáže regulácia Americkej triedy ako potrebná, bude potrebné zaviesť reguláciu aj v časti MČ Ťahanovce.

Mestu sa neodporúča sídliskové lokality zlúčiť do jednej celomestskej rezidentskej lokality z dôvodu rizika podpory využívania na cesty medzi sídliskami individuálnu automobilovú dopravu. Cieľ regulácie parkovania by však nemal byť vnímaný ako zákaz jazdy autom po meste, ale ako regulácia parkovania v miestach s vysokým dopytom, kde sa v dôsledku neregulácie vodiči sami vzájomne obmedzujú. Počas pracovného dňa nie sú jazdy medzi sídliskami ani jazdy z centra na sídliská výrazne problematické, preto regulácia na sídliskách nesmie byť počas pracovného dňa neúmerná. Avšak vodič, ktorý je obyvateľom určitého sídliska by nemal mať status rezidenta aj na inom sídlisku. Malo by k nemu byť pristupované ako k štandardnému návštevníkovi.

C.3.4.4 Ďalšie rozširovanie ZRP a ostatné činnosti

Súbežne s týmito krokmi je potrebné riešiť problematiku lepšieho využitia garážových lokalít a výstavby parkovacích domov, kde sa preukážu ako potrebné. Pokiaľ bude transformácia garážových lokalít a výstavba parkovacích domov financovaná z prostriedkov mesta, je vhodné začlenenie týchto objektov do režimu rezidenčného parkovania (časť kapacít v TP R, časť v TP Z). Parkovacie objekty

zaradené do režimu rezidenčného parkovania môžu mať osobitnú tarifikáciu, avšak mali by poskytovať výraznejšiu zľavu rezidentom.

Taktiež je potrebné prehodnocovať potrebu zavedenia regulácie v lokalitách so súčasným nízkym dopytom po kapacitách. Časť zástavby rodinných domov bude zregulovaná so zavedením lokalít 9, 10, 12 a 14, a to predovšetkým ako ochrana pred parkujúcimi, ktorí stratia nárok na parkovanie na sídliskách. Pokiaľ sa regulácia preukáže časom ako potrebná, odporúča sa v ďalších etapách zvážiť zriadenie nových alebo rozšírenie existujúcich rezidentských lokalít do zástavby rodinných domov. Ako vhodný príklad môžu poslúžiť oblasti Grot (najmä v okolí ulíc Kremnická, Žilinská apod., ktoré sú v dochádzkovej vzdialenosti od sídliska Terasa a KVP), MČ Ťahanovce a taktiež ďalšie oblasti v MČ Sever (najmä pozdĺž Kavečianskej cesty), Košickej Novej Vsi, Krásnej a Myslavý.

Regulácia parkovania sa môže v budúcnosti prejavovať ako potrebná aj v rozvojových oblastiach, kde výstavba bude ešte len prebiehať. Patria sem lokality ako Nové centrum (územie ohraničené železničnou traťou, Prešovskou cestou, Palackého a Rampovou), Girbeš (nové sídlisko severne od sídliska KVP), Pod Bankovom, rozšírenie sídlisk Heringeš a Zelená stráň, Východné mesto (územie východne od MČ Krásna) a ďalšie.

V prípade zavedenia regulácie do ďalších oblastí so zástavbou rodinných domov sa kapacity uličného parkovania sa stanú súčasťou TP R a TP Z a budú súčasťou najlacnejšieho cenového pásma.

C.3.5 Komisia pre parkovacie politiku

Vzhľadom na to, že parkovacia politika je komplexná a prierezová problematika, ktorá ovplyvní rozvoj mesta po urbanistickej, architektonickej a funkčnej stránke na desaťročia dopredu, pre nastavenie nových pravidiel je potrebné v rámci magistrátu mesta zriadiť komisiu pre parkovacie politiku minimálne s nasledujúcim zastúpením:

- Referát parkovania, údržby ciest a verejného osvetlenia,
- Oddelenie útvar hlavného architekta mesta Košice,
- Oddelenie dopravy a životného prostredia,
- Oddelenie strategického rozvoja,
- Oddelenie právne a majetkové,
- Mestská polícia,
- Policajný zbor.

Komisia pre parkovacie politiku bude formálne vedená Referátom parkovania, údržby ciest a verejného osvetlenia. Komisia dostane od vedenia mesta za úlohu v čo najkratšom čase spracovať výstup v podobe detailných princípov novej parkovacej politiky, ktoré vzídu z všeobecne formulovaných návrhov v rámci SRD mesta Košice.

Detailné princípy musia definovať minimálne:

- podrobnejšie stanovenie, čo má regulácia docieľiť v tom-ktorom území,
- rozsah zón regulovaného parkovania, ich číslovanie a stanovenie hraníc,
- stanovenie pravidiel parkovania rezidentov, abonentov a návštevníkov,
- druh tarifných pásem a ich zavedenie na parkovacích kapacitách v lokalite,
- časový režim regulácie,
- cenový režim regulácie,
- výber modelu pridelovania dočasných parkovacích oprávnení, parkovacích kariet („na byt“ vs. „na osobu“),
- rozsah nárokov na zľavy,

- režim fungovania budúcich parkovacích domov.

Detailné princípy budú ako výstupy práce komisie pre parkovacia politiku komunikované a prerokované s dotknutými mestskými časťami. Následne budú schválené na úrovni vedenia mesta.

Na základe spracovaných detailných princíпов novej parkovacej politiky bude sformulované zadanie pre projektanta, externého spracovateľa, ktorý pre mesto Košice spracuje podrobnú projektovú dokumentáciu pre zavedenie nových zón regulovaného parkovania.

Detailné princípy parkovacej politiky budú pretavené do nového **VZN o dočasnom parkovaní na vymedzenom území mesta Košice**.

C.3.6 Vyhradené parkovacie stojiská

C.3.6.1 Súkromné parkovacie miesta

Zóna regulovaného parkovania najlepšie funguje vtedy, ak sú jej pravidlá vopred dobre prediskutované, zdôvodnené, rovnaké pre všetkých používateľov, akceptované verejnosťou a efektívne a dôsledne vymáhané oprávnenými zložkami mesta. Z toho dôvodu sa v rámci nastavenia férových a jednotných podmienok odporúča upustiť od politiky vyhradzovania miest vo verejnom priestore na mestských pozemkoch pre konkrétne vozidlá fyzických a právnických osôb alebo pre zákazníkov prevádzok.

Parkovacia politika a jej pravidlá by mali platiť rovnako pre všetky používateľské skupiny s výnimkou invalidov odkázaných na používanie automobilu (za výrazne zvýhodnenú sadzbu), služobných vozidiel policajných zložiek a zložiek integrovaného záchranného systému, prípadne aj s výnimkou vozidiel diplomatického zboru. Všetci ostatní používatelia parkujúci na parkovacích miestach v **zóne regulovaného parkovania** na verejných plochách mesta budú mať povinnosť úhrady za parkovanie ako za poskytnutú službu.

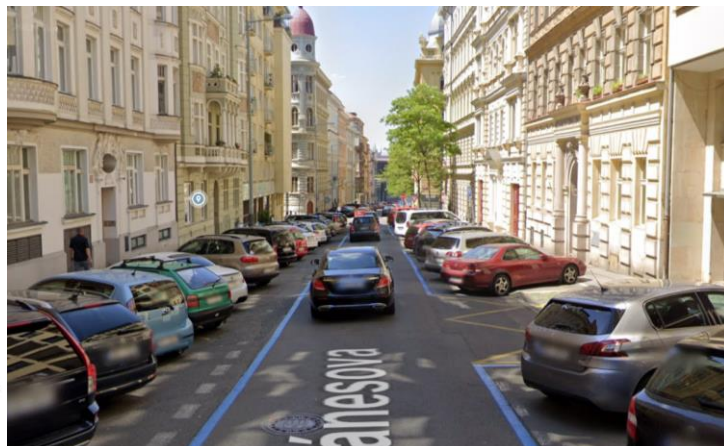
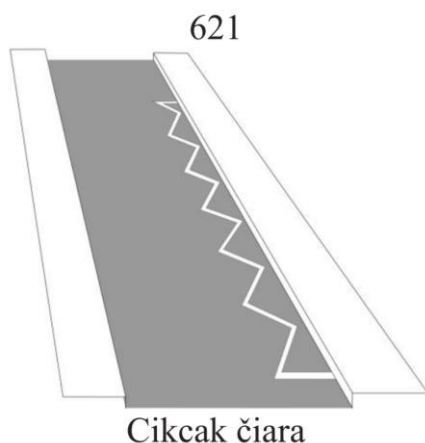
Mestu Košice sa odporúča do budúcnosti nepredlžovať nájomné zmluvy na vyhradené parkovacie miesta a taktiež sa odporúča prestať s vydávaním nových zmlúv na vyhradené parkovacie miesta. Takto uvoľnené kapacity by mali byť v rámci podmienok zákona sčasti ponechané ako vyhradené pre zdravotne znevýhodnené osoby, zvyšok parkovacích miest by mal byť zaradený do štandardných tarifných pásem zóny regulovaného parkovania.

C.3.6.2 Zásobovanie, dopravná obsluha, taxislužby

Potreby dopravnej obsluhy – taxislužby, zásobovanie prevádzok, donáška jedla, zastavenie za účelom nástupu a výstupu osôb či naloženia a vyloženia osôb a nákladu, doručovanie pošty a tovaru atď. – je možné riešiť nasledovne:

1. „Drop-off“ zóny prostredníctvom vodorovného dopravného značenia

- príslušné DZ (č. 621 „cikcak čiara“) umožní zastavenie a krátkodobé bezplatné státie na čas nevyhnutný na vykonanie úkonov súvisiacich s dopravnou obsluhou,
- drop-off zóny budú zriaďované v jednotlivých uliciach podľa potreby a v potrebných parametroch, môžu byť doplnené príslušnými symbolmi a skratkami pre špecifikáciu určenia (taxi, zásobovanie apod.).



Tabuľka 39 „Drop-off“ zóna zriadená cikcak čiarou v rámci uličného parkovania

2. Legislatívna úprava

- príslušná legislatíva umožní zastavenie a krátkodobé bezplatné státie vozidla v rezidenčnom alebo zmiešanom tarifnom pásme na čas nevyhnutný na vykonanie úkonov súvisiacich s dopravnou obsluhou za predpokladu neobmedzenia oprávnených používateľov príslušného tarifného pásma,
- v praxi sa odporúča umožniť bezplatné státie v rozsahu maximálne 5 minút.

Z praktických dôvodov sa vzhľadom na obmedzené kapacity uličného parkovania odporúča potreby dopravnej obsluhy riešiť najmä prostredníctvom legislatívnej úpravy a k zriaďovaniu drop-off zón pristúpiť iba v lokalitách, kde je garancia voľnej plochy na zastavenie nevyhnutná predovšetkým pre zásobovanie prevádzok. Cikcak čiary sa odporúča umiestňovať aj v mieste vjazdov do dvorov – státie vozidla nie je možné kvôli blokovaniu výjazdu, zastavenie a krátke státie do 5 minút však je riešiteľné bez neprimeraného obmedzenia ostatných účastníkov premávky.

V okolí škôl, škôlok, prípadne iných inštitúcií, avšak najmä v okolí zastávok a staníc verejnej dopravy sa odporúča zriadiť **parkoviská K+R**, ktoré umožnia krátke zastavenie vozidla na účel nástupu a výstupu osôb. Hoci súčasne platná vyhláška o dopravnom značení nepozná symbol „K+R“, na tieto účely je možné využiť dodatkovú tabuľu „časovo obmedzené parkovanie“ (značka č. 532-60).

C.3.7 Personálne potreby rozširovania zóny

Pre úpravy a rozšírenie zóny plateného parkovania bude potrebné spracovať dopravnú štúdiu a podrobnú projektovú dokumentáciu. Tieto aktivity bude potrebné zadať externému dodávateľovi na základe odborne spracovanej dokumentácie, ktorú musí pripraviť odborný útvar Magistrátu mesta Košice (referát dopravy oddelenia dopravy a životného prostredia, ktorý má na starosti dopravné značenie).

Pre rutinnú prevádzku upraveného a rozšíreného systému bude potrebné zabezpečiť 6 pracovísk Magistrátu mesta Košice umiestnených na Miestnych úradoch mestských častí (každé pracovisko bude riešiť agendu pre celé Košice):

- Košice – Staré Mesto,
- Košice – Západ alebo MMK,
- Košice – Sídliisko Ťahanovce,
- Košice – Dargovských hrdinov,
- Košice – Nad jazerom,
- Košice – Sídliisko KVP.

Referát parkovania na MMK musí mať minimálne 4 zamestnancov, každé pracovisko minimálne ďalších 2 zamestnancov. Spolu bude potrebných minimálne 16 zamestnancov referátu parkovania. Pre dohľad bude potrebné nakúpiť minimálne 3 kamerové vozidlá, každé musí mať na vystriedanie 2 alebo 3 operátorov. Vyhodnotenie priestupkov a agenda s ich vymáhaním zamestná ďalších 4 zamestnancov.

Dokopy bude potrebných 29 zamestnancov pre zabezpečenie funkčnosti zóny plateného parkovania. Náklady na mzdy a réžiu zamestnancov budú 1,65 mil. € ročne, s prevádzkou 3 vozidiel to bude 1,75 mil. €.

Pri vydaní 60 000 parkovacích kariet budú minimálne poplatky na prosté pokrytie réžie 29,20 €. Ročne. Cena nezahŕňa náklady na vyznačenie parkovacích miest a ich údržbu, tie dosiahnu minimálne 5 € na 1 kartu. Cena teda nemôže klesnúť v priemere pod 34,20 €, aby nebol systém dotovaný. Pre jeho stabilitu by cena mala predstavovať najmenej 150 % minima, aby bolo možné poskytovať zľavy osobám so zdravotným postihnutím, seniorom a bola udržateľná samofinancovateľnosť služby aj v ďalších rokoch prevádzky. Za minimum sa dá považovať cena 50 € ročne.

V praxi sa časť stojísk speňaží za väčšie sumy abonentom alebo druhým vozidlám na byt / obyvateľa a vyberú sa peniaze za krátkodobé parkovanie. Keď by bolo rozhodnuté, že z týchto príjmov sa bude rezidenčné parkovanie čiastočne dotovať, bol by tu priestor na mierne zníženie ročného poplatku, ale to už by rezident nepokryl ani náklady poskytnutej služby a stratil by sa udržateľný prístup k mobilite. V praxi sa poplatky v slovenských a českých mestách pohybujú medzi 24 € a 200 € ročne, obyvatelia obvykle vyhlasujú, že je pre nich prijateľná čiastka maximálne do cca 80 € ročne.

C.3.8 Kontrola rešpektovanosti pravidiel

V súčasnom systéme vykonáva kontrolu rešpektovanosti pravidiel Mestská polícia. V analytickej časti dokumentu sú popísané nedostatky súčasného systému, ktorý sa v rámci návrhu odporúča zmeniť. Úlohou mestskej polície je kontrola a zabezpečovanie verejného poriadku v meste. V oblasti parkovania by úlohou mestskej polície mal byť dohľad nad dodržiavaním všeobecných pravidiel v zmysle zákona o cestnej premávke a ukládanie a výber pokút za porušovanie týchto pravidiel. V oblasti parkovania by malo byť hlavnou agendou mestskej polície kontrolovať najmä ilegálne parkovanie ako napr. parkovanie na zeleni, v zákazoch zastavenia, neponechávanie predpísanej voľnej šírky jazdných pruhov apod.

Kontrola dodržiavania pravidiel zóny regulovaného parkovania v zmysle Všeobecne záväzného nariadenia o parkovaní by mala prebiehať prostredníctvom automatizovaného zberu dát, a to buď kamerovým systémom kontrolujúcim vjazdy a výjazdy do jednotlivých lokalít (APNR) alebo prostredníctvom skenovacieho vozidla vybaveného príslušným hardvérom a softvérom.

Pokiaľ ide o kontrolu parkovania skenovacím vozidlom, to môže automaticky nasnímať EČV zaparkovaných vozidiel a tieto dáta porovnať s databázou legálnych používateľov, ktorá bude čerpať dáta z rôznych kanálov (parkovacie automaty, SMS, mobilná aplikácia na parkovanie). Pri zistení prehrešku (teda, že EČV sa nenachádza v databáze legálnych používateľov), softvér automaticky spracuje výstup pre pracovníkov referátu parkovania, na základe ktorého vystavia v rámci inštitútu objektívnej zodpovednosti pokutu držiteľovi vozidla.

Súčasnú skenovacie vozidlá umožňujú okrem monitorovania dodržiavania pravidiel parkovania v zónach regulovaného parkovania aj komplexný monitoring komunikácií a ich stavu. Napr. je možné prostredníctvom skenovacieho vozidla kontrolovať zvislé a dopravné značenia, výtcky, nedostatky na stavebnom stave komunikácií, parkovanie mimo vyznačených miest a zbierať ďalšie komplexné dáta

o meste. Tieto dáta je následne softvér schopný pretaviť do rôznych reportov a prehľadov, s ktorými mesto môže pracovať pri rozvoji ďalších oblastí fungovania.

Personálne potreby na prevádzku takých vozidiel sú odhadnuté v kapitole C.3.7. S rozvojom systému sa môžu personálne potreby navyšovať, prípadne za predpokladu zautomatizovania činností prostredníctvom softvéru aj znižovať.

C.3.9 Tvorba nových parkovacích stojísk

Kľúčovou podmienkou pre vytvorenie a správne nastavenie zóny regulovaného parkovania je pasport parkovacích miest. V tejto oblasti návrh naráža na limity spôsobené absenciou pasportu parkovacích kapacít v Košiciach, v dôsledku ktorej nie je možné definovať presný počet parkovacích miest v jednotlivých lokalitách. Vytvorenie pasportu parkovacích kapacít pre definovanie zón v podrobnosti jednotlivých parkovacích miest by malo byť jednou z prvých úloh tvorby nových parkovacích stojísk.

Všeobecne je možné konštatovať, že nové parkovacie miesta na verejných plochách treba vytvárať predovšetkým tam, kde ich je objektívny nedostatok. V reáliách Košíc ide najmä o sídliská v centre mesta ako Kuzmányho a veľké sídliská Sídlisko KVP, Západ, Sídlisko Ťahanovce, Dargovských hrdinov a Nad jazerom. Sčasti tiež o lokality v MČ Sever a sídlisko Železníky. V ostatných častiach mesta je parkovacích miest dostatok alebo ide o lokality, kde je dopyt po parkovacích kapacitách nízky a riešenie problematiky statickej dopravy dnes nie je akútne.

Nové parkovacie miesta je možné vytvoriť nasledujúcimi spôsobmi:

- **organizácia** – zmenou dopravného režimu (jednosmerné ulice, kde zvyšok existujúcej šírky komunikácie je použitý na pozdĺžne, šikmé alebo priečne parkovanie), v podmienkach Košíc pôjde na mnohých miestach len o legalizáciu existujúceho stavu, ktorá reálne nevytvorí nové parkovacie miesta;
- **výstavba** – výstavba nových parkovísk na zeleni, na nevyužívaných plochách v rámci ich revitalizácie, rozširovaním komunikácií pre pridanie pruhu na parkovanie apod.;
- **parkovacie objekty** – parkovacie domy.

C.3.10 Parkovacie domy a objekty

Parkovacie domy sú objekty poschodových parkovísk, ktorých účelom je na čo najmenšiu plochu vtesnať čo najviac automobilov a uspokojiť tak čo najviac dopytu po kapacitách parkovacích miest. Dopyt po kapacitách parkovacích miest súvisí tak s cieľovou, ako aj so zdrojovou dopravou. Parkovacie domy a objekty je možné rozlišovať podľa účelu.

C.3.10.1 Účel parkovacích domov a objektov

C.3.10.1.1 Záchytné parkoviská

Uspokojenie dopytu po parkovacích kapacitách v súvislosti s cieľovou dopravou predpokladá zabezpečenie dostatku parkovacích miest v celi cesty. Stratégia rozvoja dopravy navrhla túto problematiku riešiť v súvislosti s dopravou spoza hraníc mesta už na vjazdoch do mesta z každého smeru prostredníctvom P+R parkovísk ako záchytných parkovísk s možnosťou prestupu na dostatočne frekventované spoje MHD smerujúce k významným cieľom. Takéto riešenie prispeje k redukcii dopravných intenzít na vnútromestských komunikáciách a odľahčí nápor na parkovacie kapacity v meste. P+R parkoviská stratégia navrhla umiestniť k významným uzlom alebo zastávkam verejnej dopravy.

Dochádzanie automobilom k cieľom cesty je potrebné riešiť aj v rámci vnútromestskej dochádzky. Oblasťou pomerne silnej dochádzky je centrum mesta, resp. CMZ, a najbližšie okolie predovšetkým

v MČ Sever. Nová parkovacia politika navrhuje relatívne významné obmedzenie návštevníckeho parkovania v prospech rezidentov a abonentov. Toto obmedzenie je nutné kompenzovať posilnenou ponukou alternatívy, najmä spojov MHD v rámci mesta, ale taktiež riešením istej formy záchytného parkovania pre centrum mesta vo forme parkovacích domov / objektov v blízkosti centra mesta s dobrou pešou dostupnosťou do samotného centra („mestské P+G“) alebo s možnosťou prestupu na MHD („mestské P+R“). Také objekty, ktoré sa nachádzajú v blízkosti bytovej zástavby, môžu slúžiť tak na účely dlhodobého parkovania, ako aj odstavovania vozidiel rezidentov v rámci systému rezidenčného parkovania. Podmienkou fungovania objektov je regulácia parkovania na verejných plochách v okolí.

P+R parkoviská na okrajoch mesta, navrhované lokality a ich umiestnenie rieši kapitola C.1.10.7.

P+R a P+G parkoviská pre centrum mesta:

- Terminál železničná a autobusová stanica – parkovací dom, resp. záchytné parkovisko z východnej strany železničnej stanice s možnosťou prestupu na verejnú dopravu, ale aj s relatívne pohodlnou pešou dostupnosťou centra mesta,
- parkovací dom Steel aréna (existujúci),
- parkovací dom Aupark (existujúci),
- parkovací dom Festivalové námestie,
- parkovací dom Jumbo.

C.3.10.1.2 Rezidenčné parkovacie domy

Účelom rezidenčných parkovacích domov je riešiť problém zdrojovej dopravy, s ktorou súvisí deficit odstavných miest v blízkosti bydliska. Na základe analýz možno konštatovať, že doplnenie kapacít pre odstavovanie automobilov je nutné riešiť v lokalitách sídliskových celkov, kde je deficit parkovacích miest najakútnejší a zároveň, kde na výstavbu takýchto objektov existujú vhodné podmienky – priestorové dispozície a dobrá pešia dostupnosť od obydlií. Pokiaľ majú byť rezidenčné parkovacie domy realizované v režii mesta, ideálnou podmienkou sú pozemky vo vlastníctve mesta.

Spôsob výberu lokality pre parkovací dom

Nasledujúca tabuľka zobrazuje absolútnu kapacitu, maximálnu dennú a nočnú obsadenosť a percentuálnu priemernú dennú a nočnú obsadenosť parkovacích miest v jednotlivých regulovaných lokalitách mimo lokality „centrum“ a lokalitách navrhovaných na začlenenie do zóny regulovaného parkovania. Zistené deficity kapacít môžu byť návodné pri výbere vhodných lokalít na zriadenie parkovacích domov. Je potrebné upozorniť, že uvedené hodnoty predstavujú priemer za celú lokalitu. Najmä pri veľkých sídliskových celkoch nemusí byť obsadenosť homogénna a môže sa v jednotlivých menších celkoch líšiť. Údaje pochádzajú z prieskumov realizovaných v rámci spracovania Koncepcie riešenia statickej dopravy v meste Košice v roku 2013, je možné očakávať, že od doby spracovania nastalo mierne zhoršenie v jednotkách percent. Zásadné zmeny sa však nepredpokladajú, pretože nedošlo k významným zmenám na počte obyvateľstva ani k významným zmenám, pokiaľ ide o realizáciu nových parkovísk.

Tabuľka 40 Kapacita a obsadenosť lokalít v zóne regulovaného parkovania mimo CMZ

Lokalita	Absolútna kapacita	Obsadenosť [max]		Obsadenosť [%]	
		deň	noc	deň	noc
RL 1	1159	1514	1275	131%	110%
RL 2	1808	1999	1477	111%	82%
RL 3	1372	1083	1344	79%	98%
RL 4	4400	4172	4463	95%	101%
RL 5	2927	2664	2872	91%	97%
RL 6	858	1195	1005	139%	117%
RL 7	nezistené – prieskumy neboli realizované				
RL 8	825	1153	738	140%	89
RL 9	1403	1442	1555	103%	111%
RL 10	nezistené – prieskumy neboli realizované				
RL 11	4355	3193	5813	73%	133%
RL 12	5473	3664	6362	67%	116%
RL 13	4380	3406	5139	78%	117%
RL 14	5929	3801	6502	64%	110%

Najvyššiu nočnú obsadenosť vykazujú v rámci existujúcich rezidentských lokalít lokality sídliska Ťahanovce, sídlisko Kuzmányho, sídlisko severne od CMZ a sídlisko Juhovýchod. Vzhľadom na scelenie väčších plôch v rámci novo navrhovanej zóny regulovaného parkovania môžu byť niektoré údaje skreslené kvôli spriemerovaniu hodnôt obsadenosti. Denná obsadenosť presahuje celkovú kapacitu u všetkých rezidentských lokalít, u niektorých miestami výrazne nad 150 %. Z lokalít, ktoré sa navrhujú na zregulovanie, vykazovali najvyššie hodnoty nočnej obsadenosti okrem vyššie uvedených sídlisk aj sídliská Mier, Nad jazerom, Dargovských hrdinov a Západ. O čosi miernejšiu nočnú obsadenosť vykázali sídliská Železníky a KVP. Všetky tieto sídliská sú vhodnými kandidátmi na výstavbu parkovacích domov najmä pre nočné odstavovanie vozidiel rezidentov.

Výstavbu parkovacích domov je potrebné vnímať ako politické rozhodnutie jednak preto, že vytváranie nových kapacít parkovania je jednak možné realizovať organizačnými a lacnejšími stavebnými opatreniami a takisto aj preto, že nové kapacity parkovacích a odstavovacích miest prispievajú k ďalšej podpore dochádzania individuálnou automobilovou dopravou. Nové parkovacie domy môžu prebudiť v súčasnosti potlačený dopyt po parkovacích kapacitách predovšetkým u takých obyvateľov, ktorí doteraz auto buď nevlastnili z vlastného rozhodnutia práve pre obmedzenú kapacitu parkovania alebo jeho parkovanie riešili iným spôsobom a na inom mieste (garáže, súkromné pozemky). S výstavbou nových početných kapacít v parkovacích domoch hrozí, že po krátkodobom zmiernení deficitov prostredníctvom doplnenej ponuky kapacít sa postupne naakumulujú nové deficity spôsobené „prebudeným dopytom“.

Napriek tomu, že sú pri existujúcom stave zaznamenávané deficity parkovacích miest v sídliskových oblastiach, odstavovanie a parkovanie na sídliskách je dnes možné považovať do určitej miery za funkčné, hoci s mnohými provizórnymi riešeniami a čiastočne na úkor kvality verejných priestranstiev. Navrhovaná nová parkovacia politika prispeje k redukcii dopytu eliminovaním vozidiel neprihlásených používateľov a firemných vozidiel. Na čisto rezidenčných sídliskách ide zvyčajne o elimináciu do 5-10 % vozidiel, v ostatných lokalitách môže byť číslo väčšie.

Na základe tohto predpokladu a vzhľadom na nákladnosť stavby parkovacích domov sa odporúča tieto objekty plánovať iba v lokalitách, kde priemerná obsadenosť prekračuje 110-115 % a kde zmiernenie deficitov nebude možné riešiť lacnejšími alternatívami – dopĺňaním kapacít v existujúcom priestore a zmenou organizácie dopravy. Odporúča sa využiť existujúce lokality hromadných garáží,

ktoré budú transformované na nové parkovacie objekty. Problematike ďalšieho rozvoja garážových lokalít sa podrobnejšie venuje kapitola C.3.11.

Možné lokality parkovacích domov

Možné lokality realizácie parkovacích domov, ktoré vytypovalo mesto Košice, sú uvedené v dokumente *Koncepcia riešenia statickej dopravy v meste Košice* z roku 2013, kde je v rámci každej väčšej mestskej časti uvedených niekoľko lokalít, kde by bolo možné alebo vhodné postaviť parkovací dom. Takých lokalít bolo mestom Košice vybraných 69 a nachádzajú sa v mestských častiach Dargovských hrdinov, Nad jazerom, Juh, Sídliisko KVP, Sever, Sídliisko Ťahanovce a Západ. Vybrané mestské časti prehlásili niektoré z vybraných lokalít ako nevhodné, avšak väčšinu z nich je možné naďalej považovať za použiteľnú.

Vhodnými lokalitami parkovacích domov sa zaoberala tiež vyhľadávacia štúdia, ktorú mesto spracovalo pred rokom 2008. V čase spracovania aktualizácie SRD sa pripravuje aktualizácia dokumentu, ktorá vyšpecifikuje vhodné lokality.

K lokalitám vybraným mestom v rámci koncepcie parkovania je vhodné vzhľadom na pomerne vysoké deficity parkovacích miest doplniť aj lokality v sídliskovej zástavbe Starého Mesta:

- existujúce parkovisko v blízkosti križovatky ulice Kpt. Nálepku a Námestia L. Novomeského,
- existujúce parkovisko na ulici Tatranskej v lokalite križovatky so Štítovou,
- sever vnútrobloku Kuzmányho x Kpt. Nálepku – transformácia lokality hromadných garáží,
- Štítová – transformácia lokality hromadných garáží,
- Žriedlová x Škultétyho – transformácia lokality hromadných garáží,
- Ondavská – transformácia lokality hromadných garáží,
- Slovenskej jednoty – transformácia lokality hromadných garáží.

C.3.10.2 Cenová politika parkovacích domov

Základnými predpokladmi na to, aby rezidenčné parkovacie domy riešili problém deficitu odstavných miest na sídliskách, sú:

- regulácia (spoplatnenie) uličného parkovania v okolí; a
- prepojenie so systémom rezidenčného parkovania v rámci parkovacej politiky mesta.

Spoplatnenie parkovania v rezidenčných parkovacích domoch je možné v rámci novej parkovacej politiky mesta Košice realizovať niekoľkými spôsobmi, a to prostredníctvom:

1. PK REZIDENT

- umožní uličné parkovanie v zregulovanej zóne a zároveň parkovanie v parkovacom dome / objekte;
- spravodlivý systém zo sociálneho hľadiska – každému obyvateľovi poskytuje možnosť „súťažiť“ o miesta v parkovacom dome, po ich naplnení nasleduje „súťaž“ o parkovacie miesta v rámci uličného parkovania;
- povedie k vyššiemu dopytu, ktorý bude regulovaný iba prostredníctvom statusu rezidenta príslušnej lokality;
- cena PK sa bude rovnať cene za PK REZIDENT pre danú lokalitu (pôjde o to isté parkovacie oprávnenie);
- potrebná vyššia dotácia zo strany mesta;
- časť kapacít môže byť podľa možností vyhradená pre komerčné návštevnícke parkovanie pre zlepšenie finančnej bilancie;

2. PK REZIDENT + PK REZIDENT „rozšírená“

- PK REZIDENT umožní iba uličné parkovanie v zregulovanej zóne, PK REZIDENT „rozšírená“ umožní uličné parkovanie a zároveň parkovanie v parkovacom dome;
- systém povedie k nižšiemu dopytu v porovnaní s prvou možnosťou, dopyt bude regulovaný obmedzeným počtom vydaných rozšírených kariet;
- rozšírená karta nebude garantovať parkovacie miesto v parkovacom dome, garanciu je možné dosiahnuť iba komerčným prenájmom;
- cena PK REZIDENT „rozšírená“ bude vyššia, než cena štandardnej PK REZIDENT, cena by mala byť stanovená na miere zvýhodnenia oproti štandardnej karte, tzn. čím menej miest v parkovacích domoch v pomere k miestam v rámci uličného státia, tým vyššia cena rozšírenia;
- potrebná nižšia dotácia zo strany mesta v porovnaní s prvou možnosťou, rozdiel však nebude zásadný;
- časť kapacít môže byť podľa možností vyhradená pre komerčné návštevnícke parkovanie pre zlepšenie finančnej bilancie;

3. PK PARKOVACÍ DOM

- komerčná prevádzka s umožnením parkovania komukoľvek – dlhodobý prenájom parkovacieho miesta a návštevnícke parkovanie s jednorazovým spoplatnením;
- pokiaľ sa bude na výstavbe / prevádzke podieľať mesto, rezidenti lokality budú mať cenové zvýhodnenie;
- parkovacia karta neumožní uličné parkovanie v zregulovanej zóne;
- cena PK PARKOVACÍ DOM bude výrazne vyššia aj pre rezidenta v porovnaní s prvými dvomi možnosťami, pretože karta musí garantovať dostupné parkovacie miesto každému držiteľovi, inak nebude mať možnosť v lokalite parkovať;

Predstavené sú možnosti v základnom rámci, mesto (resp. developer po dohode s mestom) môže nastaviť podrobnejší systém cien a zvýhodnení, môže jednotlivé prístupy kombinovať a upravovať podľa potreby. Bude tiež potrebné rozhodnúť o možnosti viacerých parkovacích kariet pre jedného držiteľa, prípadne o ich progresívnom spoplatnení a jeho výške. Pokiaľ parkovací dom vznikne ako transformovaný objekt hromadných garáží (problematike sa podrobnejšie venuje kapitola C.3.11) na základe prehlásenia za verejnoprospešnú stavbu, budú špecifikované ďalšie podmienky protiplnenia za vyvlastnené garáže, napr. garantované miesto či bezplatná rezidentská PK na určitú obmedzenú dobu s finančnou kompenzáciou za siahnutie na benefit uzamykateľnej garáže apod.

Skúsenosti z iných miest ukazujú, že komerčné, developerské parkovacie domy nachádzajúce sa v rezidenčných oblastiach s neregulovaným parkovaním dokážu osloviť iba malé percento záujemcov, ktorí sú ochotní v mieste bydliska na sídlisku platiť za garantované miesto, ak je v ponuke dostatok bezplatných uličných parkovacích miest. Výsledkom býva nízka obsadenosť parkovacieho domu, ktorý nie je schopný finančnej sebestačnosti a takmer nezmenený stav deficitov uličných parkovacích miest v lokalite, čím sa z dlhodobého hľadiska nerieši problém s parkovaním.

Pokiaľ sa parkovací dom s komerčnou prevádzkou (s osobitným režimom) nachádza v oblasti s regulovaným parkovaním, dochádza ku konkurencii medzi spoplatneným uličným parkovaním a spoplatnenými miestami v parkovacom dome. V takom prípade môže byť dopyt o parkovanie v parkovacom dome vyšší, čo sa môže prejaviť na zmiernení deficitov uličného parkovania výraznejšie, záleží však na protihodnote za vyššiu cenu. Do rozhodovania záujemcov vstupuje mnoho faktorov – pešia dostupnosť parkovacieho domu od bydliska, miera ochrany vozidiel pred poveternostnými vplyvmi (môže ísť o krytý objekt, ale tiež len o jednoduchú, spravidla nezastrešenú etáž existujúceho parkoviska), miera ochrany pred protiprávnymi činmi apod. S ohľadom na popísané

riziká komerčnej prevádzky parkovacích domov a na sídliskový charakter zamýšľaných lokalít, so silnou zdrojovou dopravou a minimom cieľov, sa mestu odporúča systémy parkovania v parkovacích domoch čo najviac previazať so systémom rezidenčného parkovania na ulici. Ani komerčnú prevádzku však nie je možné jednoznačne vylúčiť ako nevhodnú. Komerčné návštevnícke parkovanie je vhodné predovšetkým v lokalitách, kde sa očakávajú strednodobí a dlhodobí návštevníci.

Výber výsledného prístupu bude, podobne ako u inej problematiky, výsledkom najmä politického rozhodnutia mesta Košice. Toto rozhodnutie môže byť na základe získanej praxe a poznatkov z prevádzky pravidelne prehodnocované. Ako kritérium pre výber systému bude okrem iného slúžiť samostatne spracovaná finančná analýza jednotlivých prístupov.

C.3.10.3 Parametre a urbanistické hodnotenie parkovacích domov

Zásady a požadované parametre návrhu parkovacích domov a parkovacích objektov určí nový dokument „Manuál navrhovania parkovacích domov“, ktorého spracovanie bude úlohou Útvoru hlavného architekta mesta Košice. Manuál by mal podrobne špecifikovať minimálne nasledujúce zásady návrhu:

- zásady umiestňovania parkovacích domov na plochách vo verejnom priestore,
- zásady architektonického riešenia,
- zásady dispozičného riešenia,
- zásady konštrukčného a materiálového riešenia.

Na výstavbu parkovacích domov bude najvhodnejšie využívať existujúce veľké plochy parkovísk, nevyužitú betónovú plochu, priestory vnútroblokov využívané ako parkoviská, v nevyhnutných prípadoch aj voľne nevyužitú zelenú plochu a za predpokladu úspešnej transformácie tiež lokality hromadných garáží, ktoré môžu byť nahradené parkovacími domami.

Architektonické riešenie je dôležité najmä s ohľadom na fakt, že stavby tvoria charakter mesta a výrazne ovplyvňujú prostredie, v ktorom sa nachádzajú. Úlohou parkovacích domov je riešiť problém deficitu parkovacích miest, majú byť preto predovšetkým utilitárnymi objektami. Nemenej dôležitá je však aj estetická stránka a zasadenie do prostredia pre minimalizáciu rušivého charakteru. Z hľadiska ochrany klímy je vhodné zakomponovať zelené prvky, či už na fasáde formou popínavých rastlín, alebo formou zelených striech. Vzhľad budov by mal byť pokiaľ možno čo najviac nadčasový a s minimom prvkov náchylných na chátranie. Súčasťou objektov parkovacích domov môžu byť tiež polyfunkčné plochy, ihriská pre deti či work-outové plochy apod.

Dispozičné riešenie bude mať vplyv na dostupnosť a využitie parkovacieho domu. Ide predovšetkým o napojenie objektu na príslušné komunikácie a usporiadanie parkovacích miest s ohľadom na maximalizáciu kapacity. Pred realizáciou každého zámeru parkovacieho domu je potrebné spracovať dopravnú inžinierske posúdenie, ktoré zhodnotí vplyv záťaže v súvislosti s prevádzkou parkovacích domov navýšených dopravných intenzít na existujúcu cestnú sieť a odporučí rozsah realizácie nutných úprav siete komunikácií s ohľadom na návrhové parametre objektu. Dispozičné riešenie ovplyvní aj kapacitu parkovacieho domu z hľadiska počtu parkovacích miest. Počet parkovacích miest bude daný ich tvarom, rozmermi manévrovacích priestorov medzi parkovacími miestami, sklonom a rozmermi nájzdových rámp apod. Tieto parametre musia odpovedať príslušným normám STN a legislatíve platnej v Slovenskej republike. Parkovacie domy musia disponovať dostatočnou svetlou výškou pre rozmernejšie vozidlá kategórie, pre ktorú budú určené. Z hľadiska bezpečnosti musia objekty zodpovedať príslušnej úrovni požiarnej legislatívy. Potrebné je tiež myslieť na vyhradenie časti kapacít pre elektrické vozidlá.

Z hľadiska financovania, udržateľnosti a obnovovania objektov sa odporúča prostriedky pre určenú lokalitu smerovať skôr do výstavby viacerých menších objektov s kapacitou napr. 50-200 miest, než do jedného veľkokapacitného objektu s kapacitou stoviek či tisíc miest. Menšie parkovacie domy, rovnomerne rozmiestnené v lokalite, sú z hľadiska disperzie novej ponuky parkovacích kapacít efektívnejšie a taktiež ich výstavba a údržba je menej nákladná. Veľké objekty parkovacích domov s kapacitou stoviek až tisíc miest sú násobne drahšie a sústreďujú veľkokapacitnú ponuku do jedného bodu, čím sa zhoršuje dostupnosť zo vzdialenejších lokalít a redukuje sa záujem o ich využitie.

Odporúčajú sa minimalistické riešenia v podobe druhej (maximálne aj tretej) etáže existujúceho parkoviska pre minimálnu potrebu záberu nových plôch. S ohľadom na ekonomickú stránku sa neodporúča budovať podzemné podlažia, pokiaľ to vzhľadom na terénne podmienky nie je nevyhnutné. Minimalistickým riešeniam by malo zodpovedať aj konštrukčné a materiálové riešenie a technické vybavenie objektu (forma skeletu bez potrebnej vzduchotechniky apod.). Návodne môžu slúžiť nasledujúce príklady parkovacích domov na sídliskách v Poprade a Havlíčkovom Brode, ktorých účelom bolo za čo najnižšie náklady zdvojnásobiť počet parkovacích miest na existujúcich parkoviskách. Tieto parkovacie domy vznikli nad existujúcimi parkoviskami vo vnútroblokoch.



Obrázok 60 Parkovací dom na sídlisku v Poprade a v Havlíčkovom Brode

Obdobný projekt minimalistického parkovacieho domu na zelenej lúke zobrazuje nasledujúci obrázok z architektonickej štúdie pre mesto Sokolov – variant bez zastrešenia a variant so zelenou strechou:



Obrázok 61 Parkovací dom na sídlisku v meste Sokolov

C.3.10.4 Možnosti zefektívnenia a zlacnenia výstavby

Pre zefektívnenie a zlacnenie výstavby sa mestu Košice odporúča:

- hľadať plochy s minimálnou mierou potrebných úprav (určí aktualizácia vyhládavacej štúdie pre lokality parkovacích domov),

- hľadať plochy s čo najjednoduchším vysporiadaním pozemkovoprávných vzťahov, ideálne využívať disponibilné mestské pozemky,
- realizovať minimalistické riešenia stavieb s nadčasovým vzhľadom a s minimom prvkov náchylných na chátranie,
- pracovať s takými materiálovými a konštrukčnými riešeniami, ktoré umožnia po 20 rokoch prevádzky finančne nenáročnú rekonštrukciu a po 40 rokoch prevádzky kompletnú modernizáciu, prípadne aj pre nové využitie,
- realizovať objekty, ktoré nad existujúcimi parkoviskami vytvoria nové poschodie/a.

Stavby parkovacích domov môžu byť financované úvermi a fondom parkovania, ktorého zisk bude pochádzať z poplatkov zo zóny regulovaného parkovania. Z tohto dôvodu je nutné dôsledne zväžiť nastavenie cenovej politiky regulovanej zóny, aby poskytovala primeraný zisk a bola občanmi vnímaná ako prospešná služba, ktorá so sebou nesie určité náklady na prevádzku. Finančné prostriedky z výberu poplatkov za ZRP musia byť viazané na rozpočtovú položku fond parkovania, nemali by sa stať súčasťou rozpočtu mesta podľa aktuálnych potrieb. Významným prispievateľom do fondu by malo byť návštevnícke parkovanie, kde mesto ponúkne časť kapacít v parkovacích domoch tam, kde je to vhodné a kde je možné očakávať záujem, za komerčnú cenu.

C.3.11 Garážové lokality

C.3.11.1 Princíp transformácie hromadných garáží

Základné princípy a možnosti riešenia lokalít s hromadnými garážami:

- pre zistenie reálneho stavu využívania garážových objektov bude vhodné realizovať prieskum o spôsobe využívania medzi vlastníkmi;
- riešenie garážových lokalít nemá význam v prostredí bez regulovaného parkovania, bude preto potrebné zaviesť parkovaciu politiku vo forme spoplatnenia parkovania a odstavovania vozidiel na verejných komunikáciách plošne v celom meste (s výnimkou lokalít vyňatých zo zóny regulovaného parkovania);
- kapacita garážových lokalít by mala byť zahrnutá do projektu regulácie;
- cena za parkovacie kartu v rámci rezidenčnej zóny by mala byť natoľko motivačná, aby podnietila využívanie garáží na ich pôvodný účel;
- bude vhodné zrekonštruovať prístupové komunikácie vrátane správneho odvodnenia v lokalitách, v ktorých bude mesto chcieť podporiť využívanie existujúcich garáží (miera využívania garáží na parkovanie môže byť rozhodujúcim faktorom pre prioritizáciu rekonštrukcie komunikácií v tej-ktorej lokalite);
- v lokalitách s vysokým dopytom po kapacitách, kde je vhodné garážovú lokalitu transformovať na parkovací dom alebo pre iný účel, možno nadefinovať garáže v rámci územného plánu ako verejne prospešné stavby a začať s územnou prípravou projektov parkovacích domov;
- verejná prospešnosť stavby uľahčí proces v prípade nutnosti vyvlastňovania objektov garáží a pozemkov pod nimi.

Pre transformáciu garážových lokalít na parkovacie domy sa uvádzajú nasledujúce príležitosti:

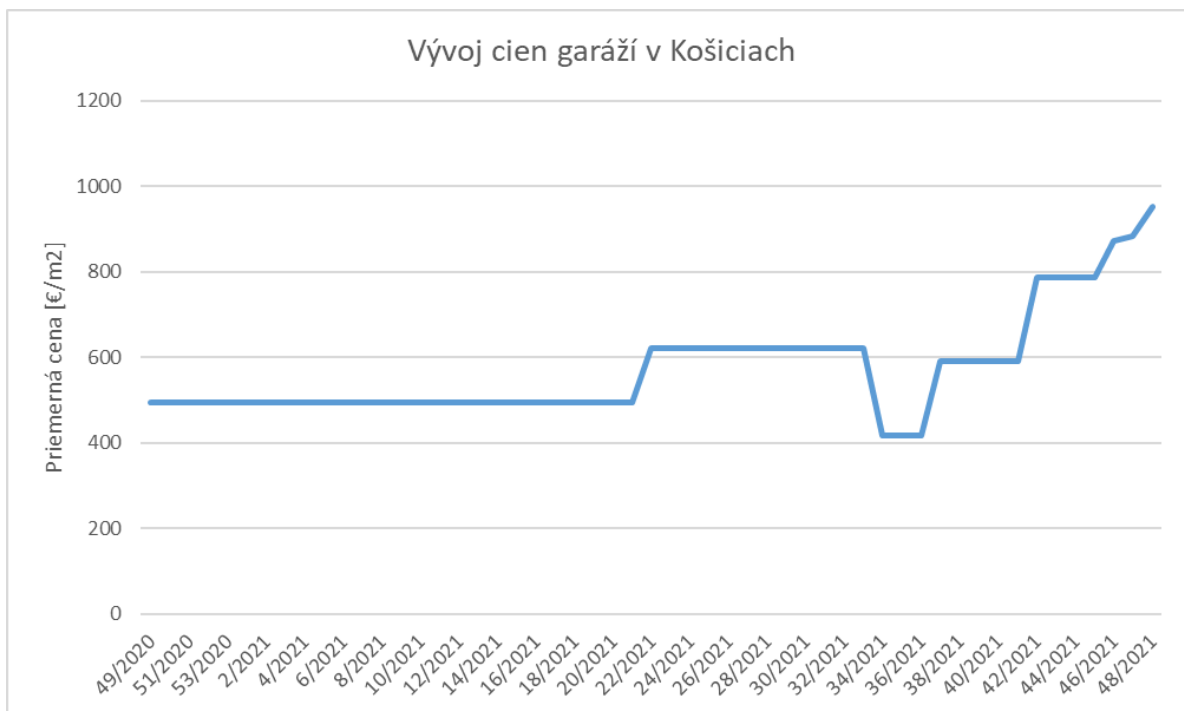
- transformácia by mala prísť v dobe a v lokalite vysokého dopytu po parkovacích kapacitách;
- vlastníkom existujúcich garáží môže byť ponúknutá výmena garáže za podiel na vlastníctve budúceho parkovacieho domu, majiteľmi parkovacieho domu tak budú sčasti bývalí vlastníci garáží (ako akcionári alebo podieloví vlastníci) s určeným správcom majetku (akciovej spoločnosti alebo družstva apod.);

- stavbu parkovacieho domu by sčasti zafinancovalo mesto, sčasti úver, ktorý sa bude financovať z prevádzky objektu;
- akcionári by mali na výber parkovanie auta, resp. garantované miesto na obdobie niekoľkých rokov zdarma, pričom táto možnosť by taktiež otvorila trh s predajom či prenájmiami garantovaných miest, alebo vyššie dividendy z prevádzky parkovacieho domu;
- spolupráca so súkromnými investormi, ktorí sú schopní rýchlejšieho výkupu objektov garáží, avšak s následnými komerčnými službami aj cenovou politikou;
- verejno-súkromné partnerstvo mesta a developera s výhodnými podmienkami pre občanov, mesto aj developera;
- účelové znižovanie trhovej hodnoty garáží pre motiváciu odpredaja (deštruktivistický prístup)
 - o zvýšenie dane za nehnuteľnosť,
 - o pokračovanie v neudržiavaní prístupových komunikácií apod.

C.3.11.2 Výkup a vyvlastnenie garážových objektov

Pre likvidáciu garážových lokalít a ich transformáciu na objekty verejne dostupného rezidentského parkovania je možné začať s „**Programom výkupu garážových objektov**“ najmä v hromadných garážových osadách. Výkup garáží od súkromných vlastníkov bude pre vysoký počet garáží a vysokú trhovú cenu predstavovať zdĺhavý proces pre celú generáciu, preto je potrebné s ním začať čo najskôr.

Typická garáž nachádzajúca sa v garážovej osade v Košiciach disponuje úžitkovou plochou 14-20 m². Vývoj priemernej trhovej ceny objektu garáží v prepočte na 1 m² od konca roka 2020 po koniec roka 2021 zobrazuje nasledujúci graf. Dáta boli prevzaté z realitného portálu.



Graf 52 Vývoj priemernej trhovej ceny objektu garáží za m² plochy v meste Košice za rok 2021
Zdroj: nehnuteľnosti.sk

Podľa uvedeného grafu trhovú cenu garáže narástla v priebehu roka 2021 dvojnásobne. Podľa portálu *zoznamrealit.sk* priemerná cena garáže na konci roka 2021 prekračuje 1 000 eur za 1 m². Priemerná cena objektu garáže v Košiciach sa v decembri 2021 pohybuje na hodnote 17 200,- €, mediánová cena na hodnote 13 995,- €.

Pre modelový prepočet nákladov investora na výkup garáží v garážovej osade môže poslúžiť nasledovné vyčíslenie približných nákladov na výkup garážovej osady pri zjednodušenom výpočte, ktorý uvažuje s trhovou cenou za 1 m² garáže k decembru 2021 a úžitkovou plochou 17 m²:

1. Ondavská – 238 garáží:

- na hranici MČ Staré Mesto a MČ Západ v blízkosti nových technologických centier a bytových domov,
- uvažovaná úžitková plocha garáže 17 m²,
- priemerná cena 1 000,- €/1 m²,
- cena garáže 17 200,- € vrátane administratívnych poplatkov pri prevode majetku,
- celková cena výkupu: **4 093 600 €**.

2. Čárskeho – 221 garáží:

- v MČ Sever medzi bytovými domami pri vjazde do mesta po Hlinkovej ulici v smere od Prešovskej cesty,
- uvažovaná úžitková plocha garáže 17 m²,
- uvažovaná priemerná cena 1 000,- €/1 m²,
- cena garáže 17 200,- € vrátane administratívnych poplatkov pri prevode majetku,
- celková cena výkupu: **3 801 200 €**.

3. Michalovská – 375 garáží:

- v MČ Západ v blízkosti bytových domov a areálu vozovne električiek,
- uvažovaná úžitková plocha garáže 17 m²,
- uvažovaná priemerná cena 1 000,- €/1 m²,
- cena garáže 17 200,- € vrátane administratívnych poplatkov pri prevode majetku,
- celková cena výkupu: **6 450 000 €**.

Trhová cena garáží je pomerne dynamická, k decembru 2021 sa pohybuje v intervale cca 13-30 tisíc €. Cena sa prirodzene odvíja od polohy v rámci mesta, technického stavu garáže, stavu prízjazdových komunikácií, blízkosti k obytným domom apod. Jej vývoj je pomerne zložito predikovateľný, všeobecne je však možné konštatovať, že v období posledných rokov neprestajne rástla za stabilného všeobecného rastu cien nehnuteľností v ekonomicky atraktívnych regiónoch Slovenska. Pokiaľ pri garážach nejde o objekty za hranicou technickej životnosti s účasťou na demolácii, je možné očakávať rast ich trhovej ceny aj naďalej a tým aj zvyšovanie nákladov na ich vykúpenie.

Pre komplexnejšiu ilustráciu je tiež možné vyčísliť približné náklady na výkup objektov garáží v jedenástich najväčších garážových osadách v Košiciach, ktoré sú z hľadiska polohy v rámci mestskej zástavby, prístupových ciest od okolia a dochádzkovej vzdialenosti od bytových domov aj relatívne najvhodnejšie pre realizáciu kapacitných parkovacích domov:

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| – Ondavská (238 ks) | – Hronská (130+64 ks) |
| – Čárskeho (221 ks) | – Krakovská (101+180 ks) |
| – Michalovská (375 ks) | – Baltická (130 ks) |
| – Bardejovská (262 ks) | – Jenisejská (144 ks) |
| – Žriedlová (128 ks) | – Krivá (148 ks) |
| – Kuzmányho (113 ks) | |

Jedenásť najväčších lokalít hromadných garáží v Košiciach tvorí dohromady 2 234 objektov garáží, celkové náklady na ich výkup pri zjednodušenej úvahe 17 200,- € za objekt (trhová hodnota k decembru 2021 podľa predchádzajúceho výpočtu) by predstavovali **38,425 mil. €**. Táto hodnota predstavuje asi 18 % celkových príjmov do rozpočtu mesta Košice za rok 2021 a asi 85 % výdavkov vyhradených v rámci rozpočtu mesta na rok 2021 pre program doprava.



Vzhľadom na výšku výdavkov by mesto muselo programovo nastaviť každoročné vyčlenenie určitej čiastky finančných prostriedkov v rozpočte na postupné odkupovanie so stanovením čiastkových cieľov odkúpenia určitého počtu garáží každý rok až dokiaľ nebude 100 % vlastníkom všetkých objektov. Tento program je potrebné previazať s koncepciou transformácie garážových lokalít na parkovacie domy, prípadne iné objekty.

Po zavedení novej parkovacej politiky a rozšírení rezidenčného parkovania do ďalších lokalít mesta možno zo strany majiteľov áut neochotných platiť za rezidenčné parkovanie očakávať zvýšený záujem o využívanie garáží, čo podnieti ďalší rast ich cien a zníži ochotu ich odpredať. Pokiaľ sa bude mesto Košice naďalej racionálne držať záujmu riešiť problematiku statickej dopravy zavedením regulovaných zón, tomuto scenáru sa nebude možné vyhnúť, avšak môže využiť už uvedené možnosti transformácie garážových lokalít na verejne dostupné rezidentské parkovanie.

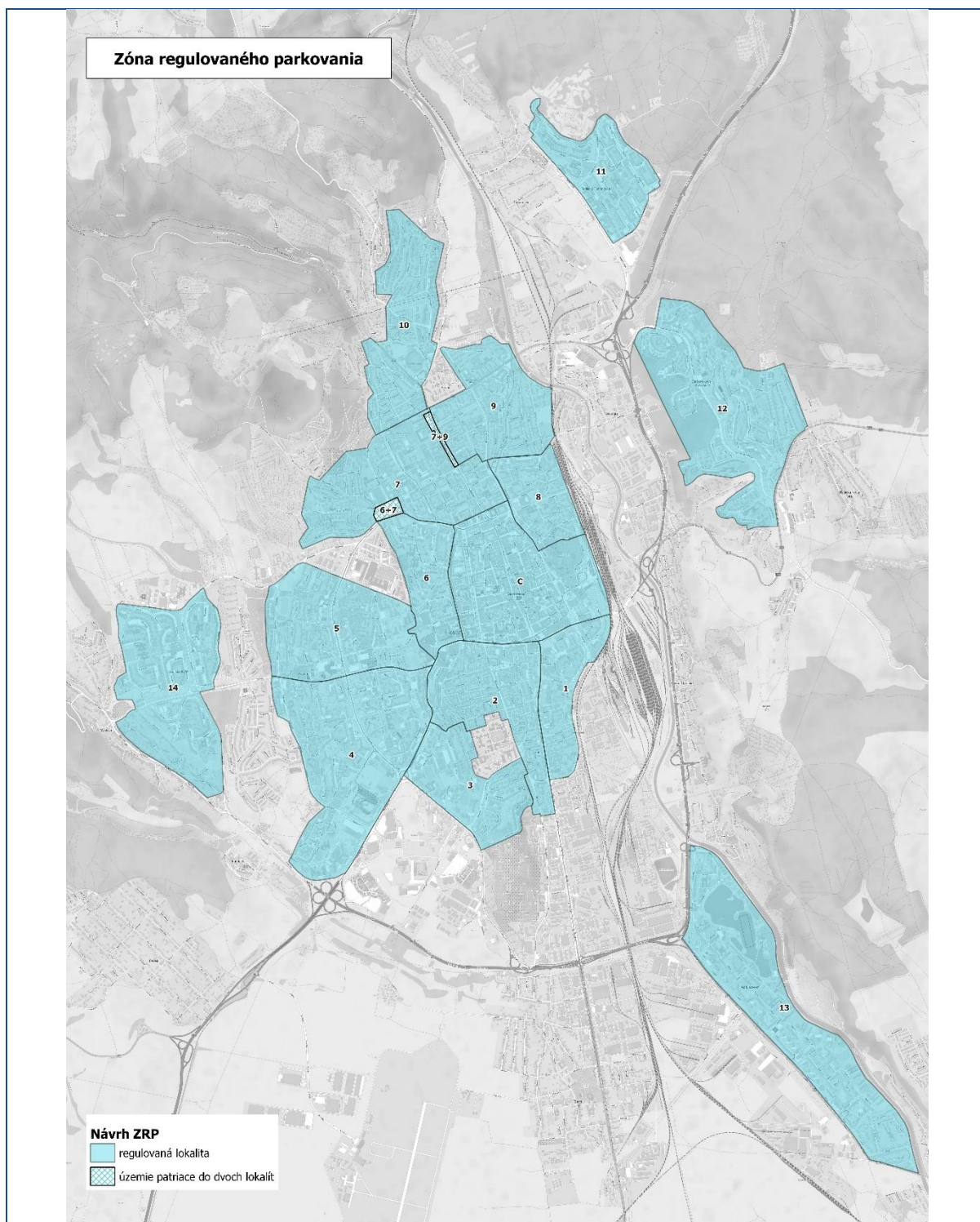
C.3.12 Návrh rozvoja statickej dopravy a parkovacej politiky

Uvedené opatrenia prierezovo napĺňajú strategické ciele stanovené v kapitole C.3.2:

OP 1 S	Stratégia rozvoja problematiky statickej dopravy
Popis opatrenia	
<p>Kľúčovou podmienkou pre správne nastavenie rozvoja statickej dopravy je znalosť reálneho stavu parkovania na území mesta a nastavenie stratégie, podľa ktorej sa bude postupovať pri riešení jednotlivých oblastí danej problematiky. Na základe príslušných koncepčných dokumentov sa budú prijímať rozhodnutia o nastavení zóny regulovaného parkovania na území mesta Košice a rozhodnutia o budovaní parkovacích domov a objektov. Súčasťou rozvoja parkovacej politiky musí byť aj adekvátne nastavenie procesov riadenia parkovania a parkovacej politiky na úrovni Magistrátu mesta Košice.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít / dokumentov (pozri príklady nižšie):</p>	
Aktivity	
OP1S 1	Organizačný a personálny audit pre oblasť riadenia parkovania na Magistráte mesta Košice a nadväzné posilňovanie personálnej kapacity spolu s rozvojom Zóny regulovaného parkovania
OP1S 2	Spracovanie pasportu parkovacích kapacít na území mesta Košice a aktualizácia podrobnej koncepcie parkovacej politiky mesta Košice
OP1S 3	Aktualizácia vyhládavacej štúdie pre lokality parkovacích domov
OP1S 4	Manuál navrhovania parkovacích domov
OP1S 5	Finančná analýza pre výber prístupu v cenovej politike parkovacích domov

OP 2 S	Nová parkovacia politika
Popis opatrenia	
<p>Zavedenie novej parkovacej politiky v meste Košice súvisí so zefektívnením súčasného fungovania regulácie a zavedením novej regulácie do ostatných oblastí mesta. Predovšetkým na veľkých sídliskách v Košiciach súvisí so zregulovaním husto osídleného územia s vysokým dopytom po odstavnom parkovaní v blízkosti bydliska, kde sa dnes prejavuje objektívny deficit parkovacích miest. Opatrenie má za cieľ zlepšiť podmienky parkovania pre rezidentov a abonentov a taktiež zabezpečiť primeranú disponibilnú kapacitu pre návštevníkov v súlade so strategickými cieľmi sformulovanými pre oblasť statickej dopravy. Opatrenie predpokladá spolpatnenie parkovania na všetkých verejných mestských plochách v rámci kompaktnej zástavby mesta Košice mimo malých mestských častí.</p> <p>Novú parkovaciú politiku vr. Zriadenia novej zóny regulovaného parkovania je vhodné realizovať na podklade aktualizovaného, resp. nového pasportu parkovacích kapacít na území mesta, prípadne tento pasport na základe novej parkovacej politiky obstarat' (previazanosť s aktivitou OP 1 S 2).</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>	
Aktivity	
OP2S 1	Zriadenie mestskej Komisie pre parkovaciú politiku
OP2S 2	Spracovanie detailných princípov parkovacej politiky: <ul style="list-style-type: none"> • podrobnejšie stanovenie, čo má regulácia docieľiť v tom-ktorom území • rozsah zón regulovaného parkovania, ich číslovanie a stanovenie hraníc • stanovenie pravidiel parkovania rezidentov, abonentov a návštevníkov • druh tarifných pásem a ich zavedenie na parkovacích kapacitách v lokalite • časový režim regulácie • cenový režim regulácie • výber modelu pridelovania dočasných parkovacích oprávnení, parkovacích kariet • rozsah nárokov na zľavy • režim fungovania budúcich parkovacích domov
OP2S 3	Zriadenie novej zóny regulovaného parkovania:





- OP2S 4 Zavedenie nového režimu tarifných pásem v lokalite „Centrum“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.1)
- OP2S 5 Zavedenie nového režimu tarifných pásem v regulovaných lokalitách „1“ až „9“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.2)
- OP2S 6 Zavedenie nového režimu tarifných pásem v regulovaných lokalitách „10“ až „14“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.3)
- OP2S 7 Prieběžné prehodnocovanie potreby regulácie v lokalitách susediacich s veľkými sídliskami (lokality so zástavbou rodinných domov), v súčasnosti považovaných za lokality s nízkym dopytom po parkovaní
- OP2S 8 Spracovanie a následná aplikácia návrhu cenníka a podmienok nárokovateľnosti dlhodobého

	parkovacieho oprávnenia (parkovacích kariet rezident a abonent) v tarifných pásmach R a Z (súvisí s OP2S 2)
OP2S 9	Spracovanie a následná aplikácia návrhu cenníka jednorazového parkovného v tarifných pásmach R, Z a N (súvisí s OP2S 2)
OP2S 10	Systematická kontrola a presadzovanie pravidiel platenej parkovacej zóny pre zabezpečenie jej funkcie na celom území mesta
OP2S 11	Väzba finančných prostriedkov zo zóny regulovaného parkovania na fond parkovania
OP2S 12	Nákup nových parkovacích automatov pre tarifné pásma Z a N

OP 3 S	Tvorba nových parkovacích kapacít na území mesta
Popis opatrenia	
Cieľom opatrenia je zväčšiť kapacitu parkovania na sídliskách formou zmeny organizácie dopravy, výstavbou nových parkovacích miest v existujúcom teréne a výstavbou veľkokapacitných parkovacích objektov, ktoré budú súčasťou systému rezidenčného parkovania. Opatrenie musí prebiehať súbežne s OP 2 S – zavádzaním novej parkovacej politiky. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
Aktivity	
OP3S 1	Zmena dopravného režimu na vybraných kapacitne predimenzovaných komunikáciách s vytvorením parkovacích kapacít (a cyklistických pruhov) vo vonkajších pruhoch <ul style="list-style-type: none"> ○ príklady: Trieda KVP, Južná trieda, Americká trieda...
OP3S 2	Zjednosmernenie ulíc pre upokojuvanie dopravy a tvorbu nových parkovacích miest v zmysle aktivít opatrenia OP 5 OaU
OP3S 3	Revitalizácia verejných priestranstiev sídlisk za účelom výstavby nových parkovacích miest s rešpektovaním cyklistických osí, chodníkov a zachovaním zelených plôch a upokojených zón
OP3S 4	Výstavba parkovacích domov a parkovacích objektov v zmysle aktualizovanej Vyhľadávacej štúdie pre lokality parkovacích domov

OP 4 S	Transformácia hromadných garážových lokalít
Popis opatrenia	
Cieľom opatrenia je zlepšiť využitie, prípadne nájsť úplne nové využitie hromadných garážových lokalít v meste Košice. Tieto objekty majú v existujúcom stave potenciál pojať značnú časť vozidiel využívajúcich kapacity uličného parkovania za predpokladu zlepšenia ich využitia. Zároveň je vhodné ich postupnou transformáciou na nové objekty doceliť zásadné zlepšenie kvality verejných priestranstiev. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
Aktivity	
OP4S 1	Zvýšenie motivácie majiteľov k využívaniu hromadných garáží na účely parkovania
OP4S 2	Program výkupu pozemkov a objektov garáží prostredníctvom verejnoprospešných plôch v Územnom pláne mesta Košice
OP4S 3	Program finančných a iných kompenzácií majiteľov vyvlastnených/odpredaných garáží
OP4S 4	Transformácia garáží na hromadné viacpodlažné parkovacie domy alebo objekty s novým využitím

OP 5 S	Záchytné parkoviská
Popis opatrenia	
Cieľom zriaďovania záchytných parkovísk je znížiť mieru zaťaženia vnútromestských komunikácií intenzitami automobilovej dopravy a podporiť využívanie udržateľných spôsobov dopravy, predovšetkým verejnú a nemotorovú dopravu. Opatrenie cieľi na zníženie dochádzania automobilmom do centra a širšieho centra mesta jednak spoza hraníc mesta, ale taktiež v rámci mesta. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
Aktivity	

Realizácia parkovísk P+R na okraji mesta s možnosťou prestupu na MHD:

- OP5S 1 I/20 terminál Košice – sever
- OP5S 2 II/552 terminál Važecká (pri nákupnom centre, po získaní pozemkov aj druhé parkovisko západne od cesty)
- OP5S 3 III/3403 terminál Moskovská
- OP5S 4 Križovatka R2/R4 s II/552 terminál Košice – Východné mesto
- OP5S 5 I/17 terminál Košice – Kostolné
- OP5S 6 I/16 Ludvíkov dvor
- OP5S 7 I/16 Pereš
- OP5S 8 I/19 pred Košickou Novou Vsou (alebo Hrašovík, križovatka D1 – R2/R4) s prestupom na PAD
- OP5S 9 I/20 Zelený dvor s prestupom na PAD
- OP5S 10 Križovatka R2/R4 s I/17 Valaliky v prípade realizácie maximalistickej alternatívy predĺženia električky k PP Valaliky

Realizácia parkovísk P+R a P+G na okraji centra mesta s možnosťou prestupu na MHD alebo s možnosťou pešej dochádzky do centra mesta:

- OP5S 11 Parkovací dom Festivalové námestie
- OP5S 12 Parkovací dom Jumbo
- OP5S 13 Zvýšenie využitia existujúceho parkovacieho domu Steel aréna
- OP5S 14 Uzol Košice (parkovací dom / záchytné parkovisko z východnej strany železničnej stanice)

OP 6 S Parkovanie dopravnej obsluhy
Popis opatrenia

Parkovacia politika musí zohľadňovať potreby dopravnej obsluhy lokalít, potreby zásobovania, taxislužieb, donášky, súkromného odvozu k bodom koncentrovanej dochádzky či k významným inštitúciám. Taktiež je potrebné riešiť zastavenie a krátkodobé státie pri zastávkach a termináloch verejnej dopravy, školách a škôlkach pre zohľadnenie potrieb ľudí, ktorí nebudú schopní dané potreby riešiť alternatívou k individuálnej automobilovej doprave. Cieľom opatrenia je vyhradenie časti parkovacích kapacít na uvedené účely. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):

Aktivity

- OP6S 1 Zriadiť možnosti zastavenia a krátkodobého státia v zóne regulovaného parkovania pre potreby dopravnej obsluhy („drop-off“ zóny alebo príslušná legislatívna úprava)
- OP6S 2 Zriadiť alebo vybudovať krátkodobé parkoviská K+R a pri železničnej stanici Košice a pri nových termináloch hromadnej dopravy
- OP6S 3 Zriadiť alebo vybudovať krátkodobé parkoviská K+R pri existujúcich aj plánovaných školách a škôlkach, resp. v blízkosti ochranných školských zón, pri univerzitách, úradoch a iných inštitúciách podľa potreby

D Zhrnutie a záverečné odporúčania

Aktualizácia Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice bola vypracovaná takmer 7 rokov po dokončení pôvodnej stratégie. Boli aktualizované analýzy dopravy zohľadnením vývoja dopravy v období 2015 – 2021, nových informácií o rozvoji mesta do roku 2030 a nových pohľadov na možnosti rozvoja udržateľnej a nemotorovej dopravy. Celkom novo boli vypracované analýzy systémov zdieľanej mobility, podrobne bol analyzovaný ostatný rozvoj systému integrovanej verejnej dopravy. Bol tiež aktualizovaný dopravný model mesta Košice a boli vypracované nové výstupy z dopravného modelu. Boli vypracované kartogramy pre špičkovú hodinu a bola spracovaná prognóza dopravy pre nový výhľadový návrhový horizont „-1“ vychádzajúci z predpokladu, že sa postupne podarí zatriktívniť verejnú a nemotorovú dopravu a vytvoriť priateľské a bezpečné prostredie pre všetkých účastníkov premávky a toto sa odzrkadlí vo zvýšení delby prepravnej práce v prospech verejnej a nemotorovej dopravy.

V návrhovej časti sa práce sústredili predovšetkým na:

- nový návrh linkového vedenia a ďalšieho rozvoja mestskej hromadnej dopravy a zdieľanej mobility v prostredí integrovaného dopravného systému,
- návrh zmien organizácie dopravy za účelom upokojovania dopravy,
- návrh koncepcie parkovacej politiky vychádzajúcej zo zavedeného systému „Parkovné Košičanom“ zo zjednotením pravidiel v jestvujúcich zónach a návrhom rozvoja systému do ďalších potrebných oblastí moderným spôsobom orientovaný na uspokojovanie reálnych potrieb obyvateľov a podnikateľov ako aj návštevníkov mesta,
- podrobný návrh rozvoja cyklistickej infraštruktúry zo zohľadnením novej legislatívy so zameraním na uskutočniteľnosť investícií a úpravy v reálnych spoločenských a ekonomických podmienkach mesta Košice,
- návrhy na efektívne projekty s cieľom zefektívnenia pešej dopravy v Košiciach.

Vytvorené návrhy vyšli z potrieb zistených v analýzach, z požiadaviek, námetov a pripomienok vedenia Magistrátu mesta Košice a z informácií a diskusií s pracovníkmi oddelenia Útvar hlavného architekta Magistrátu mesta Košice aj ďalších referátov Magistrátu. Analytické poznatky a návrhy vyšli tiež z námetov a pripomienok starostov a pracovníkov úradov Mestských častí, ktorí sa aktívne zapájali do prípravy dokumentu. Spracovateľ by sa rád poďakoval všetkým, ktorí prispeli ku kvalite dokumentu a dúfa, že bude osožným nástrojom pre ďalší rozvoj udržateľnej dopravy v meste Košice.

Novo vykonané analýzy a návrhy a návrhy sú zapracované tiež do súhrnného dokumentu Plán udržateľnej mobility, ktorý bol aktualizovaný k stavu na konci roka 2021 a doplnený o nové návrhy.

