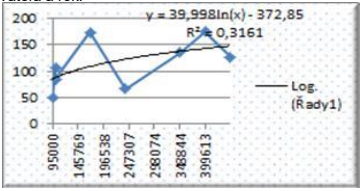
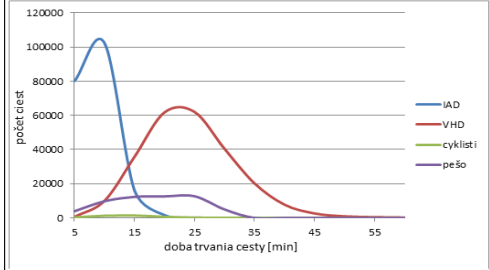


Problémy	Kvantifikácia	SWOT - slabosti a hrozby	SWOT - ciele	Ciele	Opatrenia																		
Horizontálne																							
Mestu chýba administratívna kapacita na riadenie dopravného systému.	Administratíva Magistrátu mesta Košice v odbore dopravy pozostáva z týchto oddelení: Oddelenie Výstavby, investícií, stavebného úradu a ŽP , referát Útvar hlavného architekta: koncepcia a rozvoj dopravy na území mesta, Oddelenie Výstavby, investícií, stavebného úradu a ŽP, referát dopravy: prenesený výkon štátnej správy, správa, údržba a rozvoj infraštruktúry, agenda integrovaného dopravného systému Nerieši sa: organizácia a riadenie dopravy, riešenia povrchov, formulácia objednávky verejnej dopravy	Nedostatočná kapacita systému správy a organizácie dopravy na úrovni MMK	Stochastická analýza prijateľnosti: Stratégia: Kvalitný riadiaci tím - Doprava pre Košice podriadená primátorovi.	1	Spracovať osobitnú štúdiu na tému vytvorenia dopravnej autority pre riadenie dopravy vrátane integrácie hromadnej dopravy s regionálnou,																		
Prostriedky na kompenzácie strát hromadnej dopravy nie sú v existujúcom prevádzkovom režime postačujúce.	Kompenzácie MHD v roku 2015: Kompenzácia na obyvateľa a rok: Brno 175 € Plzeň 174 € Ostrava 136 € Bratislava 128 € Liberec 107 € Olomouc 85 € Košice 67 € Prešov 49 € Podľa trendu ostatných miest v Čechách a na Slovensku by mali Košice kompenzovať: 122 €/obyv. (poľský Rzeszów kompenzuje 85 €/obyv.) Dopravný výkon na obyv. v Košiciach bol 65 vozokm Trend podľa ostatných miest by mal byť 85 vozkm 	Nedostatočná konkurencieschopnosť MHD z dôvodov jej finančného poddimenzovania a nedostatočnej organizácie z úrovne mesta.	Stratégia mini - mini: zabrániť, aby bola lepšia organizácia dopravy znemožnená nedostatkom finančných prostriedkov	2	Hľadať nové finančné zdroje pre hromadnú dopravu, kombinovať tarify pre hromadnú dopravu s parkovacími tarifikami (ponúkať parkovanie mimo špičky pre držiteľov predplatných kariet a poskytnúť predplatenú parkovaciu kartu pre celý rozsah platenej zóny v centre iba držiteľom ročného predplatného na hromadnú dopravu na Košickej mestskej karte).																		
Zdroje z mestského rozpočtu neumožňujú riadnu údržbu vozoviek, cyklistických cestičiek a chodníkov v meste, električkovej a trolejbusovej siete, dep atď., na potrebnej úrovni, existujú len veľmi obmedzené zdroje na investície, akýkoľvek vývoj musí byť financovaný z pôžičiek, dotácií alebo zvláštnou kapitolou rozpočtu.	Mestský rozpočet na rok 2015 dosiahol výdajov 126,1 mil. €, na dopravu bolo určených 22,7 mil. €, tj. 18 % = 95 €/obyv., z toho 6,1 mil. € na údržbu, 0,35 mil. € na údržbu CSS, iba 0,1 mil. €, € na investície a 16,02 mil. € na kompenzáciu straty MHD. Celkové výdaje rozpočtu v Košiciach dosahujú 525 € na obyvateľa, v českej Plzni 1365 € na obyvateľa, 23,9 % = 326 €/obyv. na dopravu, v Poľskom Rzeszówe 1780 € na obyvateľa, 12 % = 214 €/obyv. na dopravu - celkové výdaje sú veľmi nízke. Košice spotrebujú 55 % z výdavkov na dopravu na kompenzáciu MHD (Plzeň 43 %, Rzeszów 38 %). To spolu negatívne ovplyvňuje rozsah údržby a Košice nemajú žiadne vlastné investičné prostriedky.	Nedostatok finančných zdrojov z rozpočtu mesta pre údržbu a rozvoj dopravnej infraštruktúry.		1, 2	- Zaviesť systém dozoru nad stavom ciest, mostov, električkových koľají, chodníkov pre chodcov a cyklistických chodníkov a vytvoriť plány údržby, - vyčleniť dostatočné rozpočtové zdroje na nutnú údržbu mestských komunikácií a mostov, električkovej siete, dep atď. na potrebnej úrovni za predpokladu, že všetky práce budú obstarané tak, aby priniesli dobrú kvalitu za primeranú cenu, - navýšiť dostupné zdroje pre investície do dopravy spojené so zodpovedným investovaním založeným na ekonomickej efektívnosti, využívať eurofondy, štátne dotácie, pôžičky pre zodpovedné investície do mestských dopravných stavieb, definovať významné investície a získať podporu od štátu / EÚ / bánk.																		
Vzhľadom na nedostatok riadenia dopravy chýbajú argumenty pre budúce rozhodovanie v oblasti dopravnej infraštruktúry	V Košiciach sa od zrušenia ÚDI Košice nikto nezoberá zberom a vyhodnocovaním dopravného inžinierskych dát, nie sú zberané a vyhodnocované ani dáta o využívaní hromadnej dopravy. Rozhodnutia o ďalšom rozvoji mestskej infraštruktúry preto nemôžu byť robené zodpovedne a s dôrazom na efektívitu.	Nekonceptné riadenie a nepripravenosť projektov, zdĺhavý proces prípravy. Neaktuálnosť realizovaných opatrení vplyvom dlhky rozhodovacieho procesu a nedostatočnej koncepcnej prípravy v minulosti.	Stratégia mini-maxi: Vyššia kapacita mestskej správy	1,7	- Zmeniť legislatívu /regulačný rámec aby sa zabezpečilo, že pre všetku novú obytnú výstavbu bude zaisťovaná kvalitná verejná doprava a že zriaďovanie nových parkovacích miest pri komerčnej zástavbe v centre bude obmedzené, - umiestňovať nový rozvoj bývania a komerčných zón do blízkosti liniek hromadnej dopravy, v prvom rade pozdĺž električkových chrbtíc a vysokokapacitných autobusových liniek (10, 71, 72).																		
Administratívne usporiadanie Magistrátu mesta Košice a Krajského úradu neumožňuje začleniť efektívne integráciu regionálnej a mestskej hromadnej dopravy.	Odbor dopravy Krajského úradu priamo formuluje objednávku dopravných výkonov Na Magistráte mesta Košice nie je formulovaná objednávka dopravných výkonov, organizáciu MHD zabezpečuje DPMK			2	Využívať kapacitu priamych regionálnych liniek do centra zachovaných v dopravných špičkách pre vnútromestské cesty a znižovať tak prevádzkové náklady MHD.																		
Cestná doprava																							
Vysoká kapacita ciest, ktorá umožňuje cestovať 2 až 2,5 krát rýchlejšie autom ako metskou hromadnou	Podľa distribučnej krivky modelu trvá najčastejšia cesta automobilom 8 - 10 min., najčastejšia cesta MHD potom 22 - 25 min. 	Pokračujúci rast intenzít automobilovej dopravy bez zvýšenia atraktivity nemotorovej dopravy a MHD.		5,8	- Povolit' parkovanie na predimenzovaných hlavných cestách ako je Trieda KVP a Americká zmenou pravých pruhov na parkovacie a cyklistické pruhy, - Zmena usporiadania Triedy KVP, Južnej triedy (severnej časti), Komenského a Amerikej na dva jazdné pruhy s parkovaním a cyklistickými pruhmi spôsobí, že budú lepšie vyhovovať nižším intenzitám dopravy.																		
Množstvo automobilov a ich využitie postupne narastá	Rast dopravných výkonov automobilovej dopravy podľa dopravného modelu ukazuje nárast o 30 % za 25 rokov: <table><thead><tr><th colspan="2">Variant 0 - 2015</th><th colspan="2">Variant 0 - 2030</th><th colspan="2">Variant 0 - 2040</th></tr><tr><th>OA [vozkm]</th><th>NA [vozkm]</th><th>OA [vozkm]</th><th>NA [vozkm]</th><th>OA [vozkm]</th><th>NA [vozkm]</th></tr></thead><tbody><tr><td>1 902 294</td><td>246 924</td><td>2 330 517</td><td>292 971</td><td>2 468 831</td><td>305 967</td></tr></tbody></table>	Variant 0 - 2015		Variant 0 - 2030		Variant 0 - 2040		OA [vozkm]	NA [vozkm]	OA [vozkm]	NA [vozkm]	OA [vozkm]	NA [vozkm]	1 902 294	246 924	2 330 517	292 971	2 468 831	305 967	Rast automobilovej dopravy spôsobujúci jej spomalenie a zvýšenie počtu nehôd, zhoršovanie životného prostredia.		7, 8	- Podporovať individuálnu elektromobilitu, - správne využívať súčasnú infraštruktúru s premysleným zdieľaním verejného priestoru s verejnou dopravou, cyklistami a chodcami, - nové prepojenia umožnia lepší prístup do obytných oblastí na Sídlsku Ťahanovce (od Prešova), do lokality Kopa a K lesu (v Krásnej), z Pereša do Lorinčika, z Krásnej do Barce a na letisko, - osobitná štúdia by sa mala spracovať pre zistene, či je naozajstný potenciál pre zriadenie zdieľania áut v Košiciach,
Variant 0 - 2015		Variant 0 - 2030		Variant 0 - 2040																			
OA [vozkm]	NA [vozkm]	OA [vozkm]	NA [vozkm]	OA [vozkm]	NA [vozkm]																		
1 902 294	246 924	2 330 517	292 971	2 468 831	305 967																		
Kapacitné problémy na vjazdoch do mesta, MÚK a križovatkách ulíc Hlinkova, Štúrova, Štefánikova, Hviezdoslavova a Trieda SNP	Križovatky s vyčerpanou kapacitou vjazdu - pomer intenzita/kapacita: Štúrova - Kuzmányho od západu 1,322 Hlinkova - Vodárenská od Ťahanoviec) 1,308 Protifašistických bojovníkov - Rooseveltova od Štefánikovej 1,065 Trieda SNP - Ondavská od juhu 1,050 Palackého - autobusová stanica od východu 0,999 Hlinkova - Némcovej od Ťahanoviec 0,956 Malackého - Jantárová od Jantárovej 0,915 Pretiažené úseky (ÚKD D-F): Nižné Kapustníky od východu - krátky prieplet Medzi Slaneckou a Alejovou + 1 pruh pod Slaneckej (oba smery) Prešovská cesta od severu a od Palackého v MÚK Prešovská - Sečovská - zúženia na 1 pruh Trieda SNP od ČSA po Popradskú			8	- Vyriešiť úzke a nebezpečné miesta, - modernizácia a zkapacitnenie križovatiek je plánované tam, kde sú identifikované kapacitné problémy (Trieda SNP x Ondavská, Popradská x Trieda SNP, Palackého pri autobusovej stanici, Festivalové námestie, Popradská x Ipelská, križovatky na Slaneckej, Kostolianska cesta x Národná trieda), - zachovanie spojenia Rampovou po rekonštrukcii železničnej trate ochráni Hlinkovu od dodatočnej intenzity dopravy, - detailne posúdiť potrebu a uskutočniteľnosť nových cestných spojení plánovaných podľa výsledkov dopravného modelovania k realizácii po roku 2030, (Ťahanovce – Anička, Jantárová – Južné nábrevie, Slovenská – Hlinkova).																		
Hlavné cesty prechádzajú plynule cez centrum mesta, čo spôsobuje vysokú intenzitu dopravy v centre	Intenzity OA/NA za 24h: Štúrova 25830/1412 Jantárová 22092/1546 Protifašistických bojovníkov 20075/1583 Československej armády 10979/1371 Moyzesova 12561/1099	Nezáujem štátnych investorov o potreby mesta.		8	- Nové cestné spojenie Prešovská – Masarykova zníži zápchy na Hlinkovej a Palackého, následné zrušenie pohybu od PR3 pri príjazde od D1 na Hlinkovu môže Hlinkovej pomôcť ešte viac, - zmena organizácie dopravy v centre umožňujúca iba jednosmerný (proti smeru hodinových ručičiek) pohyb dopravy na juhu a severe nultého okruhu zníži zápchy v centre a ponechá viac miesta hromadnej doprave, cyklistom a chodcom,																		
Vonkajší okruh a niektoré radiálne cestné úseky prechádzajú obývanými oblasťami a majú vysoké intenzity dopravy, čo má veľký vplyv na životné prostredie	Intenzity OA/NA za 24h: Slanecká 26586/1548 Južná 16752/2988 Moldavská 22773/1246 Trieda SNP 34233/552 Hlinkova 28803/2851 Nižné Kapustníky 27060/5441			7,8	- Podporovať individuálnu elektromobilitu, - obchvaty predpokladané aj v platnom územnom pláne a navrhnuté na výstavbu do roku 2030 prispieť k zdravšiemu životnému prostrediu v oddelených mestských častiach Kavečany, Krásna a Košická Nová Ves, okolo ktorej napoja D1 a R2 na Prešovskú cestu dve súběžné cesty.																		
Okružné cesty na západnej strane mesta prechádzajú husto osídlenými sídliskami a žiadnu ďalšiu okružnú cestu nie je ani možné ani nutné vybudovať.	intenzity OA/NA za 24h na Triede SNP: 34233/552			7	Podporovať individuálnu elektromobilitu.																		
Cesta PR3 Prešovská – Južné nábrevie – Nižné Kapustníky – Červený rak sa ako obchvat pre cieľové alebo vnútromestské cesty nepoužíva,	S ohľadom na kapacitné komunikácie vnútri mesta, vodiči nemajú potrebu využívať mestský okruh pre vnútromestské cesty. Naopak môže dochádzať k zdržaniu na radiálnych komunikáciách pripájajúcich okruh na centrum mesta (Hlinkova, Palackého).			8	Funkčnosť prieťahu PR3 - R2 bude podporená zvýšením jeho kapacity (zvýšením kapacity križovatiek) a zlepšením jeho dostupnosti z centra (nové viacúrovňové križovatky Pri prachárni a Masarykova).																		
Neexistuje funkčné centrálné riadenie dopravy	Dopravná riadiaca ústredňa na Magistráte mesta Košic je zastaraná a nefunkčná, využíva sa iba kamerový systém.		Moderný spôsob riadenia dopravy CSS	8	Vybudovať novú riadiacu ústredňu, rekonštruovať všetky zastarané prvky cestnej svetlenej signalizácie, zavádzať dynamické riadenie križovatiek, budovať nové riadené križovatky																		
Zastarané svetelné signalizačné zariadenia, väčšinou bez dynamického riadenia a preferencie hromadnej dopravy spôsobujú oneskorenia hromadnej dopravy a chodcov	V Košiciach je prevádzkovaných 60 cestných svetelných signalizácií na križovatkách a priechodoch. Iba tretina z nich má dynamické riadenie a iba niekoľko z nich (vrátane CSS vybudovaných pri rekonštrukcii električkových tratí) má preferenciu MHD. Väčšina CSS je zastaraná, riadenie obsahuje dobrú koordináciu (zelené vlny), ale veľmi obmedzuje peších a nerieši cyklistickú premávku a väčšinou ani preferenciu MHD.			8	Vybudovať novú riadiacu ústredňu, rekonštruovať všetky zastarané prvky cestnej svetlenej signalizácie, zavádzať dynamické riadenie križovatiek, budovať nové riadené križovatky																		

Problémy	Kvantifikácia	SWOT - slabosti a hrozby	SWOT - ciele	Ciele	Opatrenia
Cyklistická doprava					
Obmedzené množstvo cyklistických chodníkov a ciest netvorí kontinuálnu infraštruktúru	V meste Košice je oca 30 km chodníkov prístupných cyklistom vrátane centrálnej pešej zóny. Z toho 4 km pripadajú na samostatné chodníky pre cyklistov. Zostávajúci 26 km sú chodníky so zmiešanou premávkou chodcov a cyklistov. Príklad: sídlisko Západ na prvý pohľad ponúka vcelku ucelenú sieť pre cyklistov, ale nie je to tak, pretože cyklista by mal pri každom križovaní s mestskou komunikáciou zísť z bicykla a previesť ho na druhú stranu.	- Nedostatok cestičiek a pruhov pre cyklistov a ich chýbajúce spojenie. - Nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom.		4	- Vypracovať na základe záverov tejto stratégie Generel nemotorovej dopravy obsahujúci detailné riešenie cyklistických cestičiek a pruhov, - rozvíjať cyklistické chrbticové trasy pozdĺž Hornádu (Eurovelo 11), Komenského – Južná trieda a Trieda SNP pre umožnenie fahkého prepojenia mestských častí v rovinatej časti mesta, - pridať západne–východné trasy pre umožnenie obsluhy východných a západných predmestí, - realizovať druhotné a lokálne cyklistické cestičky.
Cyklotrasy sú väčšinou kolízne s chodníkmi pre chodcov	Hlavná ulica Komenského Južná trieda Watsonova ulica Čermelská cesta Ludvíka Svobodu Popradská Šafárikova trieda Festivalové nám.			4	Oddeľovať cyklistickú dopravu od pešej, keď je premávka chodcov na spoločnej cestičke vysoká,
Na riadených križovatkách nie sú oddelené prejazdy pre cyklistov, ktorí preto musia používať priechody pre chodcov	Pri takmer 100% SSZ križovatiek absencia prejazdov pre cyklistov (Cykloprejazd realizovaný iba na Komenského x Watsonova)			4	Doplniť cyklistické cestičky a pruhy do priestorov svetelne riadených križovatiek pre umožnenie hladkého využitia bicyklov.
Mnoho ciest pre cyklistov je nevhodných	prejazd úzkym podjazdom ul. Palackého Južná trieda Watsonova ulica Čermelská cesta Ludvíka Svobodu Hlinkova ulica Štúrova	Odradzovanie od peších a cyklistických ciest po meste nekválnou infraštruktúrou.		4	- Vypracovať na základe záverov tejto stratégie Generel nemotorovej dopravy obsahujúci detailné riešenie cyklistických cestičiek a pruhov, - rozvíjať cyklistické chrbticové trasy pozdĺž Hornádu (Eurovelo 11), Komenského – Južná trieda a Trieda SNP pre umožnenie fahkého prepojenia mestských častí v rovinatej časti mesta, - pridať západno–východné trasy pre umožnenie obsluhy východných a západných predmestí, - realizovať druhotné a lokálne cyklistické cestičky.
Neexistujú zariadenia pre odloženie bicyklov	95% stojanov nedovoľuje bezpečné zabezpečenie bicykla. V celých Košiciach prakticky neexistuje stojan pre bezpečné uzamknutie bicykla. Pováčšine sa jedná o stojany na predné koleso, ktoré neumožňujú koleso bezpečne zabezpečiť. Mesto Košice tiež nedisponuje žiadnym centrálnym objektom pre úschovu bicyklov.			4	- Umožniť parkovanie bicyklov v miestach dôležitých cieľov, - zaviesť systém zdieľania bicyklov (bikesharing) so zvýhodnením predplatiteľov MHD.
Cyklisti sú v peších zónach v konflikte s chodcami	Centrálna pešia zóna - časti ulíc Hlavná, Mlynská, Alžbetina, Poštová, Univerzitná, Biela, Františkánska			4	Nové usporiadanie cyklistického pásu na Hlavnej ulici pri ďalšej rekonštrukcii (spoločná premávka automobilov a cyklistov v priestore s podobným alebo horším povrchom ako pešia zóna).
Neexistujúca stratégia cyklistickej dopravy vo vnútri sídlisk a komerčných zón	Neexistujúca logická a bezpečná premávka cyklistov, parkovanie aj obslužná doprava.			4	- Vypracovať na základe záverov tejto stratégie Generel nemotorovej dopravy obsahujúci detailné riešenie cyklistických cestičiek a pruhov, - rekonštruovať dopravné systémy na sídliskách, aby bola umožnená logická a bezpečná premávka cyklistov, parkovanie aj obslužná doprava.
V meste existujú nebezpečné križovatky	Festivalové nám. OK Gorkého x Masarykova x Hviezdoslavova x Bačíkova Popradská x Trieda SNP Hlavná x Rooseveltova (výstup z centrálnej pešej zóny) Mlynská x Kováčska Masarykova x Alvinczyho			8	- Modernizácia a zkapacitnenie križovatiek je plánované tam, kde sú identifikované kapacitné problémy - Vybudovať novú riadiacu ústredňa, rekonštruovať všetky zastarané prvky cestnej svetlenej signalizácie, zavádzať dynamické riadenie križovatiek, budovať nové riadené križovatky
Nemožnosť jazdy cyklistov pozdĺž R2 zo Šace a pozdĺž rýchlostných častí vonkajšieho okruhu (PR3)	Na rýchlostných komunikáciách nie je podľa zákona povolený vjazd cyklistom a preto nie je žiadne uspokojivé prepojenie medzi Šacou a zvyškom mesta Košice.			4	Realizovať druhotné a lokálne cyklistické cestičky
Pešia doprava					
Nízka kvalita povrchu mnohých chodníkov, hlavne na sídliskách.	Podľa terénnych prieskumov a odhadu spracovateľa je až 65 % chodníkov v neuspokojivom stave. Toto je zrejme napr. po daždi, ale aj pri normálnej chôdzi je pociťovaný diskomfort oproti novo rekonštruovaným chodníkom.			3	Vypracovať plán údržby chodníkov a ich povrch udržiavať.
Mnohé prekážky, schodiská, bariérový efekt hlavných ciest a križovatiek.	Schodište: Austrálska trieda - Viedenská, Ondavská - školský internát, oblasť Novej Terasy, Skalná - Užhorodská Bariéra: Prešovská cesta všetky 4 pruhové komunikácie	Bariérový účinok hlavných mestských komunikácií križovatiek pre chodcov spôsobujúci nekomfortné alebo nebezpečné prechádzanie hlavných ulíc.		3	Zlikvidovať fyzické bariéry na hlavných trasách a na prístupoch k zastávkam hromadnej dopravy.
Celková nízka priorita chodcov.	Situácia na priechodoch pre chodcov Dlhé časy čakania na CSS Združovanie cyklistov a chodcov na spoločné cestičky	Odradzovanie od peších a cyklistických ciest po meste nekválnou infraštruktúrou.		3,6	- Realizovať program priechodov pre chodcov, pridať nové potrebné priechody, zlepšiť bezpečnosť nebezpečných a dlhých priechodov, skrátiť čakanie na riadených križovatkách a na priechodoch cez smerovo rozdelené cesty, umožniť prechod na jedno zelené svetlo, - Program zastávok hromadnej dopravy - zlepšiť kvalitu a dostupnosť zastávok.
Nízka kvalita chodníkov pre chodcov, obmedzená možnosť chôdze z mestskej časti Západ do centra.	Podľa terénnych prieskumov a odhadu spracovateľa je až 65% chodníkov v neuspokojivom stave. Toto je zrejme napr. po daždi, ale aj pri normálnej chôdzi je citelný diskomfort oproti novo rekonštruovaným chodníkom. Bariéry vo forme viacpruhových komunikáciách. Dlhé neriadené prechody.	Nekvalitný povrch chodníkov a miestnych komunikácií.		3	Vypracovať plán údržby chodníkov a ich povrch udržiavať.
Zlá dostupnosť sídlisk Ťahanovce a Dargovských hrdinov bez automobilu.	Bariéry vo forme viacpruhových komunikácií. Dlhé neriadené prechody. Absencie chodníkov - Kostolianska ul., Magnezitárska ul.	Poloha sídlisk Ťahanovce a Dargovských hrdinov mimo kompaktného mesta.		3	Budovať nové cestičky pre chodcov pre spojenie mestských častí a centra.
Mnoho nepohodlných, nebezpečných a nekontrolovaných priechodov pre chodcov.	Všetky priechody cez 4-pruhové komunikácie: Komenského Južná trieda Watsonova ulica Čermelská cesta Ludvíka Svobodu Ďalej potom križenia ulíc Bačíkova, Zbrojničná, Rooseveltova, Senný trh, Mlynská x Kováčska s centrálnou pešou zónou	Rastúca nehodovosť na priechodoch s postupným presadzovaním predností, na ktorú dnes nie sú priechody pripravené.		3	Realizovať program priechodov pre chodcov, pridať nové potrebné priechody, zlepšiť bezpečnosť nebezpečných a dlhých priechodov, skrátiť čakanie na riadených križovatkách a na priechodoch cez smerovo rozdelené cesty, umožniť prechod na jedno zelené svetlo,
Nevyriešené prístupy na niektoré zastávky hromadnej dopravy	zast. Pereš, vodojem stanice Košice, Barca autobusové zastávky pozdĺž Slaneckej cesty			3	Zlikvidovať fyzické bariéry na hlavných trasách a na prístupoch k zastávkam hromadnej dopravy.
Chýbajúce prístupové cesty do niektorých častí mesta.	Na zvýšenie kvality hlavných peších osí na sídliskách bude potrebné skvalitniť najmä: - pešie osi sídliska Západ – Katkin park – Gudernova, Zuzkin park – Katkin park s novým priechodom cez Triedu SNP, - hlavnú pešiu os Sídliska KVP vrátane bezbariérového riešenia a vytvoriť os Wuppertálska – Farský kostol – Biella, ktorá nemá zodpovedajúce chodníky a - pešiu os Sídliska Ťahanovce: Bukureštská – Budapeštianska. Na zlepšenie prístupnosti sídlisk pre chodcov príjemnou cestou, ktoré dnes nie sú k dispozícii, je potrebné rehabilitovať: - pešie spojenie Husárska - Floriánska zo sídliska Západ - pešie spojenie Bielocerkevská/Baštovanského - Vo Výmoli a Baštovanského – Rampová spolu so spríechodnením Rampovej pre cesty zo sídliska Dargovských hrdinov.	Obmedzené možnosti pešieho a cyklistického prístupu na veľké sídliská.		3	- Budovať nové cestičky pre chodcov pre spojenie mestských častí a centra, - zlepšovať sídliskové pešie osi.
Časovo náročné prechody cez riadené križovatky hlavných ciest.	VSS križovatka Popradská x Moldavská cesta Námestie osloboditeľov Senný trh Palackého x Jantárová Komenského x Hlinkova CSS križovatky na Triede SNP			8	Vybudovať novú riadiacu ústredňu, rekonštruovať všetky zastarané prvky cestnej svetlenej signalizácie, zavádzať dynamické riadenie križovatiek, budovať nové riadené križovatky
Prekážky v severnej a južnej polohe pešej zóny Hlavnej ulice	Pešia zóna na severe a juhu ukončená takmer v priestore nadväzujúcej križovatky, chýba nadväznosť na ďalšie pokračovanie ako pre peších, tak aj pre cyklistov.			3	Zlepšiť funkciu pešej zóny v centre znížením potenciálnych konfliktov s automobilovou a cyklistickou dopravou.
Obmedzená šírka chodníkov cyklotrasami (napr. Komenského).	Hlavná ulica Komenského ulica Južná trieda Watsonova ulica Čermelská cesta Ludvíka Svobodu Popradská ulica Šafárikova trieda Festivalové nám.			4	Oddeľovať cyklistickú dopravu od pešej, keď je premávka chodcov na spoločnej cestičke vysoká.
Hromadná doprava					
Mesto nevystupuje ako objednávateľ MHD a neriadí DPMK	Mesto má s DPMK uzatvorenú zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktorá je veľmi kvalitným základom pre činnosť dopravcu. Prílohy zmluvy neobsahujú však zadanie výkonov DPMK zo strany mesta, ale sú výsledkom plánovacej činnosti samotného dopravcu, ktorý nemá zodpovednosť voči voľičom a musí zohľadniť nielen potreby cestujúcich, ale aj svoje prevádzkové priority.	Neriešenie nedostatočnej kapacity MMK v organizácii hromadnej dopravy a rozvoja dopravnej infraštruktúry.	- Založenie organizátora MHD - Stratégia maxi-mini: Dobré riadený funkčný systém MHD	1, 2	- Upravovať organizáciu dopravy a hromadnej dopravy podľa zbieraných dopravných inžinierskych údajov, - vylíčiť zdroje pre kompenzáciu strát hromadnej dopravy na pokrytie všetkých nákladov a časti dnešnej účtovnej straty DPMK (minimálne 17 mil. € na rok 2016) za predpokladu zodpovedného riadenia prevádzky hromadnej dopravy zameraného na ekonomickú efektivitu (efektívne využívať menší počet moderných vozidiel na rýchlejších linkách a tak znížiť fixné náklady, pritiahnúť nových a tiež menej častých užívateľov kratšími intervalmi a integráciou, zodpovedné investovanie),
Komplexný systém liniek vedie k dlhším intervalom medzi spojmi a k systému vhodnému skôr pre jestvujúcich cestujúcich	Linkové vedenie v Košiciach je dlhé roky ustálené, poskytuje príležitosti pre maximálne množstvo priamych spojení a je dlhodobou udržiavané v zhode s požiadavkami cestujúcej verejnosti. Neponúka však atraktívnu voľbu pre nových cestujúcich: Kofajová doprava netvorí v Košiciach nosný systém, nakoľko intervaly sa v špičkách pohybujú od 10 do 15 min, rovnako ako intervaly chrbticových autobusových liniek a systém nie je prispôsobený na prestupy. To vedie k málo vyťaženým električkám a preťažovaniu priamych autobusov v špičkách a k nežiadu o prechod k MHD od užívateľov osobných automobilov.	Politické a neodborné zásahy do procesu prípravy linkového vedenia a grafikonov.	Zvyšovanie atraktivity MHD.	6	Zvýšiť atraktivitu kratšími intervalmi, jednoduchým linkovým usporiadaním, vyššou prevádzkovou rýchlosťou umožnenou preferenciou v križovatkách a vyhradenými autobusovými pruhmi.
Dlhé časy čakania na MHD aj na väčšine nosných liniek hromadnej dopravy			Informačné systémy v MHD.	6	Zaviesť nový linkový systém s kratšími intervalmi na hlavných linkách prevádzkovanými predovšetkým električkami alebo autobusmi s minimalizovaným vplyvom na životné prostredie s ďalšími napájacími autobusovými linkami do pohodlných prestupných uzlov (Mier, Krajský úrad, Amfiteáter, Nová nemocnica, Magistrát, Poliklinika KVP, SÔS automobilové, Železníky-križovatka, Dneperská, Važecká).
Akýkoľvek nutný prestup vedie k veľkým oneskoreniam				6	Mestským častiam Šaca, Poľov, Lorinčík a Pereš zabezpečiť okrem napájajúcich liniek k električke aj priame autobusové spoje do škôl a zo škôl.

Problémy	Kvantifikácia	SWOT - slabosti a hrozby	SWOT - ciele	Ciele	Opatrenia
Zlá dostupnosť historického centra pozdĺž Hlavnej ulice hromadnou dopravou	1,2 km dlhá Hlavná ulica nie je obsluhovaná MHD, električková trať na 600 m vzdialenej Kuzmányho ulici je príliš vzdialená, autobusy (trolejbusy) na 300 m vzdialenej Štefánikovej ulici nahradili obsluhu Hlavnej ulice. Chýba však bezbariérový prístup a vyššia kvalita zastávok a prístupov do centra.			6	Navrhnuť a zrealizovať nové usporiadanie centrálného terminálu hromadnej dopravy na autobusovej stanici pre lepšiu integráciu plynulejšej premávky autobusov v centre.
Vozidlový park rozsiahly a nezodpovedajúci potrebám mesta	DPMK prevádzkoval na konci roku 2015 79 električiek typu T3, 30 x T6, 19 x KT8 a 34 Vario LF, 158 dieselových a 19 plynových autobusov (146 autobusov vyradili v ostatných troch rokoch) a v majetku bolo aj 14 trolejbusov a 5 elektrobusov . Pre výpravu v špičke stačí cca 50 električiek a 80 autobusov, výhodné nie je prevádzkovanie viacerých typov pohybu /nafta/plyn/).			6	- Pozastaviť prevádzku existujúcej trolejbusovej siete, zahájiť prípravu nového konceptu autobusov s minimalizovaným vplyvom na životné prostredie (duobus / elektrobus / trolejbus) tak, aby mohli byť v prevádzke namiesto trolejbusov skoro po roku 2020, - po plánovanom nákupe ďalších 13 električiek ponechať v prevádzke najmenej 10 obojsmerných vozidiel KT8 a postupne ich modernizovať na nízkopodlažné,
Stále je potrebné obnoviť cca 12 dlhých električiek z časti parku staršej ako 25 rokov.	DPMK prevádzkoval na konci roku 2015 79 električiek typu T3, 30 x T6, 19 x KT8, ale iba 34 moderných Vario LF, o dĺžke 22m, to nepostačí na výpravu po vyradení zastaraných vozidiel.			6	Po plánovanom nákupe ďalších 13 električiek ponechať v prevádzke najmenej 10 obojsmerných vozidiel KT8 a postupne ich modernizovať na nízkopodlažné.
Zanedbaný trolejbusový systém	DPMK má prevádzky schopných iba 14 trolejbusov, infraštruktúra trolejbusovej dopravy nebola riadne udržiavaná a potrebuje obnovu. Vzhľadom na nedostatok finančných prostriedkov na investície a údržbu a prebytok nakúpených autobusov nie je ekonomicky prijateľné pokračovať krátkodobu v prevádzke trolejbusov.			6	Pozastaviť prevádzku existujúcej trolejbusovej siete, zahájiť prípravu nového konceptu autobusov s minimalizovaným vplyvom na životné prostredie (duobus / elektrobus / trolejbus) tak, aby mohli byť v prevádzke namiesto trolejbusov skoro po roku 2020, do roku 2020 vypracovať osobitnú štúdiu pre posúdenie možnosti využitia autobusov s minimalizovaným vplyvom na životné prostredie na ďalších nosných autobusových linkách po roku 2030.
Úseky električkových tratí so zlou kvalitou a potrebou rekonštrukcie (Alejová, Slanecká, Južná trieda južne od Verejného cintorína a trať to U.S.Steel).	Električkové trate boli poslednýkrát modernizované pred viac ako 20 rokmi.			6	- Modernizovať zvyšné električkové trate s prekročenou životnosťou Alejová, Slanecká, Južná trieda južne od Verejného cintorína a trať do U. S. Steel pre rýchlu premávku nosných liniek. - Modernizovať električkovú linku Košice – U. S. Steel na vysokorychlostnú električku, vrátane systému riadenia dopravy, bude slúžiť ako hlavný spoj juhovýchodnej časti Košíc a integrovať prímestské aj mestské autobusové linky.
Hromadná doprava je pomalá a bez preferencie, v porovnaní s automobilmi má dlhé jazdné časy	Premávka MHD je 2 - 2,5 x pomalšia ako premávka automobilov, to okrem prirodzených príčin zhoršuje veľmi obmedzený rozsah preferencie v križovatkách a malý rozsah vyhradených preferenčných pruhov.			6	- Riadiť hromadnú dopravu v rámci novej mestskej riadiacej dopravnej ústredne, - vyhradené jazdné pruhy pre autobusy (tiež pre cyklistov a taxi) prednostne zriadiť na uliciach Hlinkova, Tr. arm. gen. L. Svobodu, Americká trieda, Prešovská, Sečovská, Palackého, Štúrova a Buzinská podľa výsledkov dopravného modelovania a kapacitných výpočtov, ulice Senný trh – Štúrova a Bačíkova – Továrenská budú prejazdné iba pre autobusy, cyklistov a vozidlá taxi,
Ambície hromadnej dopravy sú vyššie ako dostupné zdroje.	Výška kompenzácie straty hromadnej dopravy vo výške 16 mil. € ročne a nedostatočný tlak na efektivitu prevádzky spôsobuje, že DPMK nemá dostatok prevádzkových prostriedkov na premávku rozsiahlej siete priamych liniek spájajúcich okrajové časti mesta navzájom cez centrum bez nutnosti prestupovania.			6	Električkové trate Masarykova – Staničné námestie hlavná stanica a Popradská - Pri prachárni zahrnuté v platnom územnom pláne nemajú žiadne opodstatnenie, pokiaľ by došlo k intenzifikácii využitia územia v okolí obidvoch tratí, mali by sa ponechať ako územné rezervy, pokiaľ nie, mali by sa vymazať (vypustiť sa navrhuje nepotrebné predĺženie električky do Krásnej).
Príjmy z cestovného sú nízke a klesajúce, počet predplatených lístkov nie je dostatočný.	DPMK má príjmy z cestovného vo výške 12,9 mil. € (2014), tržby a počty prepravených cestujúcich medziročne klesajú o 3-4 %, iba 43 % tržieb je z časových predplatených lístkov.	Znižovanie podielu MHD na celkovej delbe prepravnej práce pri nedostatku investícií a prostriedkov na prevádzku.		2, 5, 7	- Podporovať predplatené cestovné lístky na jeden rok (pol roka), integrovať mestskú a regionálnu tarifu, kombinovať parkovacie karty s bonusovým parkovaním, delbou bicyklov (bikesharing) a delbou automobilov (carsharing) (pokiaľ bude zavedené) - ponúkať výhody pre držiteľov dlhodobého predplatného, - prepojiť parkovací systém s predplátným na hromadnú dopravu – napr. ponúkať pre častých užívateľov hromadnej dopravy zvýhodnené parkovanie mimo dopravnej špičky alebo prepojiť predplatenú parkovaciu kartu pre celú oblasť centra s povinným nákupom ročného predplatného na hromadnú dopravu, - podporovať vyšší podiel hromadnej dopravy v delbe prepravnej práce reštriktívnou politikou voči dlhodobému parkovaniu v centrálnej zóne, čo bude odradzovať dochádzajúcich od používania áut.
Električky majú nízku prepravnú rýchlosť a neslúžia ako chrbticové, najvyužívanejším spôsobom pravidelnej verejnej dopravy osôb je autobusová doprava.	Súčasná prepravná rýchlosť električiek je v priemere 21,7 km /h. Percentuálne rozdelenie základných typov dopravných prostriedkov MHD pri ceste do zamestnania			7	Maximalizovať využitie električiek, pripraviť prevádzku elektricky poháňaných autobusov s prihliadnutím na aktuálny technologický pokrok na základe výsledkov osobitnej štúdie.
Kvôli vysokým investíciám do nového autobusového parku sú odpisy veľmi vysoké a vedú k nedostatku zdrojov na prevádzku.	V roku 2014 bolo nakúpených 137 nových autobusov, odpisy dosiahli v roku 2014 3,45 mil. €, tj. ročne.				
Chýba riadenie dopravy na vysokorychlostnej trati do U. S. Steel, chýbajú prestupné terminály z autobusového spojenia na električky.	Extravilánom vedená trať do U.S.Steel by mohla premávať rýchlejšie , ak by bolo zavedené riadenie dopravy na modernizovanej trati a slúžila by aj obsluhu svojho okolia, ak by boli k dispozícii prestupové terminály.			6	Modernizovať zvyšné električkové trate s prekročenou životnosťou Alejová, Slanecká, Južná trieda južne od Verejného cintorína a trať do U. S. Steel pre rýchlu premávku nosných liniek,
Chýbajúca integrácia hromadnej dopravy vedie k prevádzke paralelných systémov, čo vedie k nízkej hospodárnosti a klesaniu využitia hromadnej dopravy pre prímestské ciele.	Silné smery dochádzky autobusmi od Slanca, Valalikov, Sene, Moldavy nad Bodvou, Jasova a Hýľova (9000 cestujúcich denne podľa dopravného modelu) prechádzajú celým mestom paralelne s linkami MHD.			6	Integrovať regionálnu a mestskú dopravu, v dopravných špičkách prevádzkovať hlavné regionálne linky na autobusovú stanicu aj prepravou vnútro mestských cestujúcich, ukončovať ostatné linky (mimo dopravnej špičky všetky linky) v termináloch regionálnej dopravy (Važecká, Nižné Kapustníky, Valcovne USS, Perešská) a prevádzkovať do mestských častí s malým dopytom iba regionálne linky (napr. Jahodná a Kokšov-Bakša).
Západný a východný okraj sídliska Dargovských hrdinov má obmedzenú dostupnosť k hromadnej doprave.	Ulice kpt. Jaroša a Belocerkevská na západe a Ovručská a Lupkovská na východe majú zlú dostupnosť k zastávkam MHD cez 400 m.			6	Zlepšiť dostupnosť sídliska Dargovských hrdinov zo zastávok autobusov.
Hromadná doprava zo Sídliska Ťahanovce čelí zápcham spomaľujúcim autobusy idúce na Hlinkovu a do centra počas ranných dopravných špičiek.	Oneskorenia cca 20 min. vznikajú v križovatke Americkej s Hlinkovou a pred križovatkou Vodárenská x Hlinkova vplyvom súbehu dopravy od Prešova, sídliska Dargovských hrdinova a Sídliska Ťahanovce počas ranných dopravných špičiek.			6, 8	- Vyhradené jazdné pruhy pre autobusy (tiež pre cyklistov a taxi), - po roku 2030 doplniť infraštruktúru mestskej koľajovej dopravy o novú električkovú trať Hlinkova – Džungla – sídlisko Ťahanovce, - funkčnosť prieťahu PR3 - R2 bude podporená zvýšením jeho kapacity (zvýšením kapacity križovatiek) a zlepšením jeho dostupnosti z centra (nové viacúrovňové križovatky Pri prachárni a Masarykova), - nové cestné spojenie Prešovská – Masarykova zníži zápchy na Hlinkovej a Palackého, následné zrušenie pohybu od PR3 pri prízjazde od D1 na Hlinkovu môže Hlinkovej pomôcť ešte viac.
Parkovanie					
Regulácia parkovania v centre mesta je účinná na obmedzenom rozsahu zóny	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 k celodennému parkovaniu vozidiel.	Nedostatok parkovacích miest na sídliskách a preplnené parkovacie kapacity v centre a okolí.		5, 7	- Realizácia Konceptie riešenia statickej dopravy v meste Košice v centre a okolí so zavedením rezidenčnej parkovacej zóny ako štítu okolo centra ako prvého kroku reformy plateného parkovania, - zaviesť systematickú kontrolu presadzovania pravidiel platenej parkovacej zóny pre zabezpečenie jej funkcie, - podporovať vyšší podiel hromadnej dopravy v delbe prepravnej práce reštriktívnou politikou voči dlhodobému parkovaniu v centrálnej zóne, čo bude odradzovať dochádzajúcich od používania áut.
Platené parkovanie okolo centra nie je využívané	Bezprostredné okolie centra prevzalo časť záťaže z regulovaného centra mesta. Nachádzajú sa tu taktiež, oproti centru, voľné a ilegálne parkovacie miesta, väčší podiel majú vďaka menej kompaktnej zástavbe tiež parkoviská.			5	Vybudovať záchytné parkoviská P+R v lokalitách Važecká, Nižné Kapustníky, Pereš, Moskovská, Sever.
Chýbajúca regulácia v blízkosti centra mesta vedie k dlhodobému parkovaniu neďaleko centra	Centrum mesta vykazuje 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 k celodennému parkovaniu vozidiel.	Negatívne ekonomické vplyvy zlepšeného parkovacieho systému.		5	Vytvorením rezidenčného štítu okolo centra podľa Konceptie riešenia statickej dopravy sa presunú prichádzajúce vozidlá do vzdialenejších ulíc, bude potrebné zväčšiť zónu plateného parkovania až k uliciam Hlinkova – Watsonova a Idanská – Dunajská – Pri nemocnici – Rastislavova – Panelová – Staničná v druhej fáze, reformovať tiež platenú zónu podľa prevádzkových skúseností smerom k obmedzovaniu možnosti predplateného alebo vyhradeného parkovania pre dochádzajúcich za prácou a zlepšeniu možnosti parkovania obyvateľom, podnikateľom a majiteľom nehnuteľností a spoločností, ktoré majú sídlo v centre.
Sídliská nemajú dostatočnú kapacitu pre parkovanie v noci	Sídlisko Ťahanovce nočný deficit 1 350 miest Sídlisko Dargovských hrdinov (Furča) nočný deficit 760 miest Sídlisko Nad jazerom nočný deficit 690 miest Sídlisko KVP nočný deficit 440 miest Sídlisko Západ nočný deficit 630	Nízka atraktivita bývania – keď nebude vyriešené parkovanie.		5	- Pridať ďalšie parkovacie miesta a nové parkoviská a garáže na sídliskách Ťahanovce, Dargovských hrdinov a Nad jazerom a pre podporu ich využívania zaviesť platené parkovanie na povrchu s jednoduchou možnosťou parkovania návštevníkov, - reorganizovať režimy dopravy ďalších sídlisk za účelom dosiahnutia vyváženej situácie v statickej doprave medzi dopytom a ponukou, s rešpektovaním cyklistických osí, chodníkov a zachovaním zelených plôch a upokojených zón.
Mnoho starých garáží blokuje moderné riešenia parkovania	Na území mesta ej takmer 15 tis. garáží, najviac v mestských časťach Juha, Západ a Sever, odhadom polovina z nich sa nevyužíva na parkovanie, nie je vyriešená údržba príjazdových ciest.	Nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom.		5	Zaistiť krátkodobé parkoviská K+R a krátkodobé platené parkoviská pri železničnej stanici Košice a pri nových termináloch hromadnej dopravy.
Životné prostredie					
Vysoké hlukové emisie a prekračujú sa tiež hygienické limity pozdĺž hlavných ciest.	Najviac zasiahnutých obyvateľov v uliciach: Trieda SNP (1 115 obyv.), Komenského (1 075 obyv.), Južná trieda – Nám. osloboditeľov – VSS križovatka (895 obyv.). Spolu bolo rozpoznaných 85151 obyvateľov v pásmach, kde dochádza k prekročeniu dennej hranice hladiny hluku	Hluk z dopravy na hlavných uliciach: (SNP, Hlinkova, Národná, Komenského, Jantárová, Kuzmányho, Štúrova).		7	-Znížiť rýchlosť na hlavnej rýchlostnej ceste PR3 – R2 s dnešnými limitmi 90 km/h alebo 130 km/h a zriadiť zóny 30 km/h vo vybraných obytných okrskoch, - stanoviť nízkoemisnú zónu v centre mesta a v mestskej časti Západ.