

STRATÉGIA ROZVOJA DOPRAVY A DOPRAVNÝCH STAVIEB MESTA KOŠICE

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY

ZÁVEREČNÁ SPRÁVA – AKTUALIZÁCIA 2022



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.

Zoznam obrázkov .....	4
Zoznam grafov .....	6
Zoznam tabuliek .....	7
Zoznam skratiek.....	8
Identifikačné údaje projektu .....	10
Úvod .....	11
<b>1 FÁZA A – Prípravná fáza a analýza .....</b>	<b>13</b>
1.1 Zber dát .....	13
1.1.1 Existujúce stratégie .....	13
1.1.2 Rozvoj mesta do 2040 .....	14
1.1.3 Existujúce údaje.....	15
1.1.4 Dopravné prieskumy .....	22
1.1.5 Organizácia, riadenie a financovanie.....	46
1.2 Dopravný model .....	47
1.2.1 Model dopravného dopytu .....	47
1.2.2 Model dopravnej ponuky .....	48
1.2.3 Prepojenie zón a dopravnej siete .....	49
1.2.4 Postup výpočtu .....	49
1.3 Analýza dopravy .....	50
1.3.1 Prehľad dopravného systému .....	50
1.3.2 Dopravné správanie.....	51
1.3.3 Analýza cestnej siete .....	54
1.3.4 Analýza cyklickej dopravy .....	58
1.3.5 Analýza pešej dopravy.....	60
1.3.6 Analýza hromadnej dopravy.....	61
1.3.7 Analýza systémov zdieľanej mobility.....	69
1.3.8 Analýza parkovania.....	74
1.3.9 Analýzy dostupnosti .....	78
1.3.10 Analýza organizácie a upokojujúcej dopravy.....	84
1.3.11 Možné budúce problémy bez realizácie návrhov – hlavné riziká.....	85
1.3.12 Dopyt 2030 .....	87
1.3.13 Udržateľnosť dopravy.....	88
1.4 Identifikácia problémov.....	89
1.4.1 Horizontálne problémy.....	89
1.4.2 Problémy cestnej dopravy .....	89
1.4.3 Problémy cyklickej dopravy .....	90
1.4.4 Problémy chodcov .....	90
1.4.5 Problémy hromadnej dopravy.....	91
1.4.6 Problémy systémov zdieľanej mobility.....	93
1.4.7 Problémy parkovania.....	93
1.4.8 Problémy organizácie a upokojujúcej dopravy .....	94
1.4.9 Problémy životného prostredia.....	94
1.5 Nástroje a postupy plánovania udržateľnej mobility .....	96
1.5.1 Participatívny prístup .....	97

1.5.2	Politická podpora procesu riešenia mobility .....	98
1.5.3	Personálne zabezpečenie .....	99
1.5.4	Komunikácia procesu tvorby a implementácie PUM – komunikačná stratégia.....	99
1.5.5	Spôsoby a systém komunikácie voči jednotlivým cieľovým skupinám .....	103
1.5.6	Komunikácia po schválení PUM a počas jeho implementácie .....	105
2	Fáza B – Strategická fáza .....	113
2.1	Vízia .....	113
2.2	Ciele podľa Stratégie 2015 .....	113
2.2.1	Zodpovednosť vedenia mesta za dopravný systém .....	113
2.2.2	Vyššia udržateľnosť financovania dopravného systému .....	113
2.2.3	Lepšia priechodnosť mesta pre chodcov.....	113
2.2.4	Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov.....	113
2.2.5	Obmedzené parkovanie v centre a vyriešené parkovanie doma .....	114
2.2.6	Vyššia efektívnosť a udržateľnosť hromadnej dopravy .....	114
2.2.7	Mestská doprava priateľská k životnému prostrediu .....	114
2.2.8	Dobre riadená bezpečná cestná infraštruktúra s obmedzeným množstvom úzkych miest.. .....	114
2.3	Nové ciele podľa Aktualizácie 2022.....	114
2.3.1	Aktualizácia návrhu systému verejnej hromadnej osobnej dopravy .....	114
2.3.2	Aktualizácia návrhu cestnej siete .....	114
2.3.3	Aktualizácia návrhu statickej dopravy.....	115
2.3.4	Aktualizácia návrhu cyklistickej infraštruktúry.....	116
2.3.5	Aktualizácia návrhu pešej dopravy .....	116
3	Fáza C – Návrhy a plánovanie opatrení.....	117
3.1	Opatrenia.....	117
3.1.1	Zodpovednosť vedenia mesta za dopravný systém .....	117
3.1.2	Vyššia udržateľnosť financovania dopravného systému .....	118
3.1.3	Vyššia efektívnosť a udržateľnosť hromadnej dopravy – organizačné projekty .....	118
3.1.4	Vyššia efektívnosť a udržateľnosť hromadnej dopravy – infraštruktúrne projekty .....	119
3.1.5	Mestská doprava priateľská k životnému prostrediu.....	123
3.1.6	Inteligentné dopravné systémy.....	125
3.1.7	Dobre riadená bezpečná cestná infraštruktúra s obmedzeným množstvom úzkych miest.. .....	126
3.1.8	Zmena organizácie dopravy a upokojujúca doprava.....	129
3.1.9	Parkovanie a parkovacia politika .....	132
3.1.10	Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov.....	136
3.1.11	Lepšia priechodnosť mesta pre chodcov.....	139
3.2	Prezentácia hlavných opatrení .....	141
4	Fáza D – Realizačná fáza a riadenie implementácie.....	146
4.1	Úvodné poznámky k plánu implementácie .....	146
4.2	Implementačný plán.....	146
5	Hodnotenie a monitoring implementácie PUM.....	161
5.1	Organizovanie hodnotenia .....	161
5.2	Spätná väzba.....	161
	Záver.....	162

Obrázok 1	Množstvo obyvateľov a pracujúcich ľudí vrátane služieb v Košiciach.....	15
Obrázok 2	Komunikácie	
Obrázok 3	Sieť hromadnej dopravy.....	17
Obrázok 4	Počty cestujúcich prichádzajúcich regionálnymi autobusmi na predmestia a do centra . .....	18
Obrázok 5	Rezy a profily pre dopravné prieskumy.....	22
Obrázok 6	Najsilnejšie dopravné vzťahy prechádzajúce centrom zo smerového prieskumu (vyše 2 000 automobilov za deň v oboch smeroch): .....	25
Obrázok 7	Intenzity dopravy s uzávierkami kvôli rekonštrukciám .....	25
Obrázok 8	Intenzity prepočítané na normálny stav.....	26
Obrázok 9	Profily prieskumu.....	27
Obrázok 10	Tranzitná doprava v rámci mestskej siete (červená = automobily, modrá = nákladné vozidlá) .....	28
Obrázok 11	Schéma prichádzajúcej dopravy (modrá = diaľkové vzťahy, červená = vzťahy z okresu Košice-okolie, fialová = z celkového objemu mieriaci do U. S. Steel).....	29
Obrázok 12	Intenzity hromadnej dopravy v roku 2015 – kalibrovaný model .....	32
Obrázok 13	Väzby zdroj/cieľ uvedené v dotazníku .....	38
Obrázok 14	Nedostatok parkovacích miest v zónach (tmavšia farba znamená vyšší deficit) .....	42
Obrázok 15	Porovnanie množstva registrovaných áut s kapacitou parkovacích zón (červená, hnedá a žltá značí najvyššie deficity).....	43
Obrázok 16	Rozdelenie okresu Košice-okolie na dopravné zóny .....	48
Obrázok 17	Cestná sieť Sieť hromadnej dopravy Cyklistická sieť.....	48
Obrázok 18	Denný počet jazd automobilom v rámci mesta medzi mestskými segmentmi (10 najsilnejších väzieb zdroj/cieľ).....	53
Obrázok 19	Schéma stávajúcich dopravných intenzít v Košiciach.....	55
Obrázok 20	Funkčná analýza cestnej siete 2015 a priliehajúcej zástavby.....	56
Obrázok 21	Analýza využitia kapacity cestnej infraštruktúry v rokoch 2015 a 2030 (nulový variant) . .....	57
Obrázok 22	Súčasný stav cyklistickej infraštruktúry .....	58
Obrázok 23	Hlavné pešie vzťahy v Košiciach .....	60
Obrázok 24	Hlavné prúdy cestujúcich v mestskej hromadnej doprave v rannej špičke.....	63
Obrázok 25	Dostupnosť zastávok hromadnej dopravy chôdzou do 5 minút .....	64
Obrázok 26	Využitie ponúkaných kapacít hromadnej dopravy (červená = menej ako 25 %, modrá = viac ako 75 %) .....	66
Obrázok 27	Tarifné zóny IDS Východ v regióne Košíc a okolí .....	67
Obrázok 28	Súbeh prímestských autobusových spojov a spojov MHD na území mesta v rannej špičke .....	68
Obrázok 29	Zóna použitia zdieľaných dopravných prostriedkov Antik .....	69
Obrázok 30	Vymedzená oblasť použitia kolobežiek Bolt.....	70
Obrázok 31	Oblasti s obmedzenou rýchlosťou jazdy na 10 km/h .....	71
Obrázok 32	Prevádzková oblasť pre vozidlá Share'ngo .....	72
Obrázok 33	Počet ciest osobnými automobily končiacich v centrálnej časti mesta za deň.....	74
Obrázok 34	Počet legálne a nelegálne odstavených a zaparkovaných vozidiel v sledovaných okrskoch .....	76
Obrázok 35	Dostupnosť centra mesta autom v rokoch 2015 a 2030 (od 2 do 18 minút):.....	78



Obrázok 36	Dostupnosť centra mesta hromadnou dopravou (od 2 do 18 minút - sedlo 2015) .....	78
Obrázok 37	Dostupnosť centra mesta hromadnou dopravou – výpočet založený na kapacitne závislom modelovaní .....	79
Obrázok 38	Dostupnosť centra mesta hromadnou dopravou v roku 2015 v špičke a v sedle (od 2 do 18 minút - detaily východných sídlisk) .....	80
Obrázok 39	Dostupnosť železniarní U. S. Steel automobilom v rokoch 2015 a 2030 (od 5 do 30 minút) .....	80
Obrázok 40	Dostupnosť železniarní U. S. Steel hromadnou dopravou (od 3 do 27 minút): .....	81
Obrázok 41	Dostupnosť veľkých obchodných center IAD a MHD (od 1 do 9 minút) .....	81
Obrázok 42	Dostupnosť zdravotníckych zariadení IAD a MHD (od 1 do 9 minút).....	82
Obrázok 43	Dostupnosť vysokých škôl IAD a MHD (od 1 do 9 minút).....	82
Obrázok 44	Dostupnosť letiska IAD a MHD (od 1 do 9 minút) .....	83
Obrázok 45	Dostupnosť zastávok električiek IAD a MHD (od 1 do 9 minút).....	83
Obrázok 46	Problémový výkres .....	86
Obrázok 47	Udržateľnosť dopravy podľa funkcie a územia (z pripravovaného nového štandardu STN 73 6110) .....	88
Obrázok 48	Návrh oblastí s komunikáciami s rýchlosťou $\leq 30$ km/h.....	129
Obrázok 49	Funkcie uličnej siete mesta Košice – prevažujúca funkcia .....	141
Obrázok 50	Návrh cyklistických tras .....	142
Obrázok 51	Vyhradené jazdné pruhy pre autobusy .....	143
Obrázok 52	Cestná sieť (situácia navrhovaných opatrení a kartogram zaťaženia) – 2030.....	143
Obrázok 53	Cestná sieť (situácia navrhovaných opatrení a kartogram zaťaženia) – 2040.....	144
Obrázok 54	Hromadná doprava (schéma navrhovaného linkového vedenia a kartogram zaťaženia) – 2030 .....	144
Obrázok 55	Hromadná doprava (schéma navrhovaného linkového vedenia a kartogram zaťaženia) – 2050 .....	145
Obrázok 56	Zóna regulovaného parkovania .....	145

Graf 1	Registrované vozidlá v Košiciach, v členení podľa roku a typu paliva:.....	16
Graf 2	Pomer emisných noriem u registrovaných vozidiel v Košiciach:.....	16
Graf 3	Vlastníci vozidiel v Košiciach:.....	16
Graf 4	Deľba prepravnej práce mestskej hromadnej dopravy v roku 2019.....	19
Graf 5	Ročné počty cestujúcich v hromadnej doprave v rokoch 2001 - 2020: .....	19
Graf 6	Ročné výkony hromadnej dopravy v rokoch 1991 – 2013 podľa typu:.....	19
Graf 7	Priemerné hodinové variácie intenzity dopravy v priebehu dňa na 12 automaticky zaznamenaných profiloch:.....	23
Graf 8	Denné variácie dopravy na 12 automaticky sčítaných profiloch .....	24
Graf 9	Rozdelenie zdrojov prichádzajúcich osôb – denná dochádzka za prácou do Košíc zo Slovenska podľa prieskumu SŠÚ 2011.....	29
Graf 10	Rozdelenie prichádzajúcich osobných automobilov po D1 a I/20 do Košíc podľa zdrojov – jázd/deň.....	30
Graf 11	Intenzity hromadnej dopravy v roku 2015 – počet cestujúcich za 24 hodín.....	33
Graf 12	Intenzity hromadnej dopravy v roku 2015 – počet cestujúcich v špičkovej hodine .....	33
Graf 13	Dostupnosť osobného automobilu v členení podľa veku.....	35
Graf 14	Vlastníctvo predplateného lístka verejnej hromadnej dopravy v členení podľa veku .....	35
Graf 15	Počet denných ciest na obyvateľa .....	36
Graf 16	Denné počty ciest podľa typu dopravného prostriedku – len obyvatelia Košíc.....	36
Graf 17	Deľba prepravnej práce v počtoch ciest/deň – len obyvatelia Košíc .....	37
Graf 18	Deľba prepravnej práce – dochádzka.....	37
Graf 19	Počet ciest za hodinu v členení podľa veku.....	38
Graf 20	Dĺžka jazdy v min. v členení podľa veku: .....	39
Graf 21	Dostupnosť auta .....	39
Graf 22	Disponibilita auta podľa veku.....	40
Graf 23	Vlastníctvo predplatených lístkov hromadnej dopravy v členení podľa veku.....	40
Graf 24	Deľba prepravnej práce medzi trakciami MHD pre dochádzanie .....	41
Graf 25	Prehľad počtu nehôd za posledných 40 rokov (legislatívna zmena v roku 2008 spôsobila výrazný pokles počtu nehôd z dôvodu, že škodové udalosti sa od tohto roku neregistrujú) .....	45
Graf 26	Deľba prepravnej práce podľa počtu ciest .....	51
Graf 27	Deľba prepravnej práce podľa počtu ciest – len motorizované cesty.....	51
Graf 28	Deľba prepravnej práce – v rámci mesta	
Graf 29	Deľba prepravnej práce – mimo mesta.....	52
Graf 30	Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – všetci	
Graf 31	Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – automobily .....	52
Graf 32	Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – VHD	
Graf 33	Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – nákladná doprava.....	52
Graf 34	Podiel tranzitu v centrálnej zóne.....	53
Graf 35	Hlinkova .....	54
Graf 36	Využitie zdieľaných dopravných prostriedkov Antik v roku 2021 .....	70
Graf 37	Rast hybnosti v rokoch 2005 – 2040 .....	87
Graf 38	Rozdelenie ciest podľa doby trvania (dopravný model).....	92
Graf 39	Počet obyvateľov zasiahnutých nadlimitným hlukom .....	94

ZOZNAM TABULIEK

---

Tabuľka 1	Výkony hromadnej dopravy v roku 2019 .....	20
Tabuľka 2	Využitie kapacít pre parkovanie v roku 2013 (vrátane nelegálneho parkovania) .....	21
Tabuľka 3	Vývoj emisií z automobilovej dopravy medzi rokmi 2015 a 2030 .....	94
Tabuľka 4	Porovnanie tradičného prístupu k dopravnému plánovaniu s plánovaním udržateľnej mobility .....	96
Tabuľka 5	Implementačný plán – prehľad všetkých navrhovaných opatrení SRDaDS mesta Košice ....	146



B+R	bike and ride
CMZ	centrálna mestská zóna
CSS	cestná svetelná signalizácia
Čsl.	československý/á
DPMK	Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť
EÚ	Európska únia
IAD	individuálna automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravný systém
IKD	integrovaná koľajová doprava
KDI	Krajský dopravný inšpektorát
KFA	Košická futbalová aréna
KSK	Košický samosprávny kraj
KR PZ	Krajské riaditeľstvo Policajného zboru
K+R	<i>kiss and ride</i> parkovisko
MaaS	<i>mobility as a service</i> – mobilita ako služba
MČ	mestská časť
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MET	modernizácia električkových tratí
MEU	modernizácia električkových uzlov
MHD	mestská hromadná doprava
MMK	Magistrát mesta Košice
MsP	mestská polícia
MsZ	mestské zastupiteľstvo
MVA	megavoltampér
NEZ	nízko-emisná zóna
OC	obchodné centrum
Odd.	oddelenie
Odd. DaŽP	Oddelenie Dopravy a životného prostredia (Magistrát mesta Košice)
Odd. PaM	Oddelenie právne a majetkové (Magistrát mesta Košice)
Odd. SR	Oddelenie strategického rozvoja (Magistrát mesta Košice)
Odd. ÚHA	Oddelenie Útvar hlavného architekta (Magistrát mesta Košice)
Os	osobný vlak
OS	obytný súbor
PD	projektová dokumentácia
PK	parkovacia karta
P+G	<i>park and go</i> – parkovisko s možnou pešou dochádzkou k cieľu cesty
P+R	<i>park and ride</i> – kombinovaná preprava individuálnou a hromadnou dopravou s prestupom s parkovaním
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PUM	plán udržateľnej mobility
PZ	Policajný zbor
R	rýchlik
Ref.	referát
Ref. DPaA	Referát dátovej politiky a analýz

Ref. MaSsV	Referát marketingu a styku s verejnosťou
Ref. PÚCaVO	Referát parkovania, údržby ciest a verejného osvetlenia
RR	regionálny rýchlik
SODB 2021	Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021
SOŠ	stredná odborná škola
SRD / SURD / SRDaDS	Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TP	tarifné pásmo
UŠ	urbanistická štúdia
ÚPN	Územný plán
ÚPN-Z	Územný plán zóny
VD	verejná doprava
VO	verejné osvetlenie
Vsl.	Východoslovenské
VSS	bývalé Východoslovenské strojárne
VZN	všeobecne záväzné nariadenie
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky





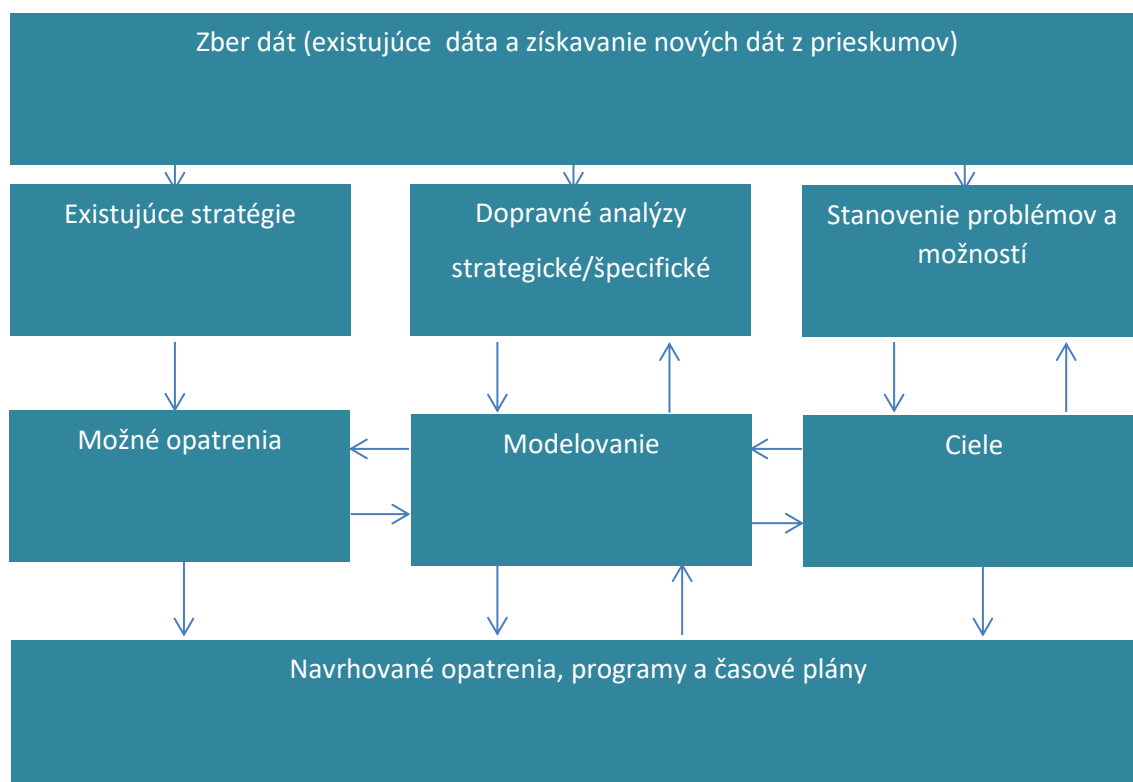
## IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE PROJEKTU

---

<b>Názov diela:</b>	Čiastočná aktualizácia dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice
<b>Objednávateľ:</b>	<b>Mesto Košice</b> Trieda SNP 48/A 040 11 Košice Slovenská republika Štatutárny orgán: Ing. Jaroslav Polaček – primátor IČO: 00691135, DIČ: 2021186904, IČ DPH: SK2021186904 Kontaktná osoba: Ing. Sebastián Baran Telefón: +421 55 6419 466 E-mail: <a href="mailto:sebastian.baran@kosice.sk">sebastian.baran@kosice.sk</a>
<b>Zhotoviteľ:</b>	<b>NDCon s.r.o.</b> Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1 Česká republika Štatutárny zástupca: Ing. Robert Michek – konateľ spoločnosti IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511, IČ DPH: SK4020463623 Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028 Kontaktná osoba: Ing. Jan Kašík Telefón: +420 603 820 397 E-mail: <a href="mailto:jan.kasik@ndcon.cz">jan.kasik@ndcon.cz</a>
<b>Projekt:</b>	Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb
<b>Časť projektu:</b>	Plán udržateľnej mobility – aktualizácia 2022
<b>Čas plnenia:</b>	10. júl 2021 – 9. jún 2022

Hlavným cieľom vypracovanej stratégie bolo zhromaždiť všetky dostupné údaje a výsledky dopravných prieskumov a vykonať potrebné analýzy s cieľom spracovať dopravnú prognózu, definovať hlavné problémy mestskej dopravy, vymedziť hlavné ciele a navrhnúť vhodné opatrenia pre horizonty 2020, 2030 a 2040. Táto stratégia stanovila podmienky na budúci rozvoj využitia územia pre dopravnú infraštruktúru a vybavenie. Princípy plánu udržateľnej mobility boli plne rešpektované. Boli spracované dopravné prognózy pre subsystémy pešej, cyklistickej, hromadnej a cestnej dopravy. Boli zanalyzované organizačné a riadiace zložky a popísané problémy prevádzky a údržby. Na základe všetkých zistení, spracovaných dopravných prieskumov a analýz boli definované ciele a opatrenia pre budúce horizonty.

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice bola spracovaná v období od novembra 2014 do septembra 2015 a skladá sa z nasledujúcich krokov:



V rokoch 2021 a 2022 bola spracovaná čiastočná aktualizácia Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb najmä s ohľadom na v medziobdobí realizované zmeny v dopravnom systéme mesta Košice. Medzi rokmi 2015 a 2021 došlo k modernizácii vybraných električkových tratí, vzniku organizátora integrovaného dopravného systému, výstavbe niektorých nových cyklistických a peších prepojení, k zmene organizátora a správcu parkovacieho systému, ktorý prešiel do rúk mesta Košice a taktiež boli do prevádzky zavedené nové systémy zdieľanej mobility. S ohľadom na realizované zmeny v dopravnom systéme bol v rámci čiastočnej aktualizácie stratégie aktualizovaný aj dopravný model mesta Košice.

Od spracovania Plánu udržateľnej mobility mesta Košice dokončeného v roku 2015 došlo okrem iného k spracovaniu európskych metodík pre plány udržateľnej mobility. V roku 2015 bola

publikovaná metodika SUMP 1.0 (Sustainable Urban Mobility Plan), ktorá bola neskôr v roku 2020 aktualizovaná metodikou SUMP 2.0. Hoci sa metodika SUMP 2.0 nelíši zásadne, sú do tejto aktualizácie doplnené prístupy a postupy, na ktoré metodika kladie dôraz. Týka sa to najmä prístupu a postupov tak tvorby plánu, ako aj jeho následnej implementácie.

## 1 FÁZA A – PRÍPRAVNÁ FÁZA A ANALÝZA

### 1.1 Zber dát

Bol zhotovený prehľad existujúcich stratégií a dát, boli spracované dopravné prieskumy, z ktorých boli následne analyzované výstupné dáta boli.

#### 1.1.1 Existujúce stratégie

##### 1.1.1.1 Národné stratégie

- Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, 2013
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja 2008 – 2015
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030

##### 1.1.1.2 Krajské stratégie

- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj, Zmeny a doplnky 2017
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja KSK 2016-2022
- Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja, 2020
- Plán dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja, 2020
- Inštitucionalizácia integrovaného dopravného systému, 2008
- Inštitucionálna a organizačná analýza rozvoja systémov verejnej osobnej dopravy na regionálnej úrovni Košického samosprávneho kraja, 2013
- Návrh koncepcie regionálnej integrovanej verejnej dopravy – terminály IDS, 2013
- Prepravno-tarifný systém integrovaného dopravného systému Košického samosprávneho kraja a štúdiá realizovateľnosti tarifno-informačného zabezpečenia integrovaného dopravného systému
- Štúdiá realizovateľnosti integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc
- Technicko-ekonomická štúdiá integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc
- Dopravný model obsluhy územia verejnou dopravou Košice – U.S.Steel – Moldava nad Bodvou, 2014
- Štúdiá uskutočniteľnosti cyklotrasy EuroVelo č. 11 na území Košického samosprávneho kraja, 2013

##### 1.1.1.3 Mestské stratégie

- Územný plán mesta Košice
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Košice a jeho funkčnej oblasti 2022-2027
- Akčný plán rozvoja mesta Košice 2022-2024
- Program rozvoja mesta Košice na obdobie rokov 2015-2020 s výhľadom do roku 2025
- Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, 2015
- Plán udržateľnej mobility mesta Košice, 2015
- Strategická hluková mapa Košickej aglomerácie pre stav v r. 2016
- Akčné plány ochrany pred hlukom Košickej aglomerácie pre stav v r. 2016
- Konceptia riešenia statickej dopravy v meste Košice, EEI 2013

#### 1.1.1.4 Mestské plány rozvoja

Súčasný územný plán je formálne platný, boli začaté práce na novom územnom pláne, ktoré sú však v súčasnosti pozastavené. Zámerom nedokončeného dokumentu je obmedziť rozvoj do okolia Košíc a namiesto toho využiť pozemky pôvodne využité pre priemysel alebo plánované pre rozvoj bývania vo vnútri mesta. Rozvoj v rámci nedokončeného nového územného plánu sa orientuje na nevyužité priemyselné plochy pri Hornáde a na juhu a pri sídlisku Nad jazerom a nový rozvoj je plánovaný v Ťahanovciach, na sídliskách KVP a Západ, v Košickej Novej Vsi a v územne oddelených mestských častiach.

V roku 2021 vyhlásilo mesto medzinárodnú urbanistickú súťaž „Košice-Hornád – Nové mestské centrum“ na nové mestské centrum, ktoré je ohraničené zo západu železničnou traťou, z východu Prešovskou cestou, zo severu Rampovou ulicou a z juhu Palackého ulicou a križovatkou so Sečovskou cestou a ktoré sa má rozvinúť na území okolo rieky Hornád. Bude potrebné vyriešiť napojenie nového centra mesta najmä na infraštruktúru verejnej a nemotorovej dopravy, ale taktiež vhodné napojenie pre individuálnu automobilovú dopravu.

#### 1.1.2 Rozvoj mesta do 2040

Bolo stanovené, že rozsah rozvoja mesta bude obsahovať už pripravované a nové rozvojové projekty, ktoré budú pravdepodobne zahrnuté do nového územného plánu mesta a definujú rozvoj na nasledujúcich 15 až 25 rokov.

Dá sa očakávať, že preferencie územného rozvoja budú zamerané na oblasti s dobrým pripojením na súčasné alebo ľahko rozšíriteľné nosné linky verejnej dopravy.

Nový rozvoj je možné očakávať predovšetkým v nasledujúcich lokalitách, ktoré boli považované za súčasť rozvojového scenára:

- Andromeda
- 3 Towers
- Rezidencia Albelli
- Bellatrix
- Klas
- Polyfunkčný súbor Popradská
- Byty Hutnícka
- Nová Sladovňa
- Obytný súbor Povrazy I
- Veža Euphoria
- Paseo Grunty
- BD Kobiva
- BD Domino
- Panoráma 6
- Byty Bukovecká

Územné plány zón navrhujú výstavbu v lokalitách Ludvíkov dvor, Poľov, Pod Bankovom, Girbeš, Šaca, Domino, Šebastovce, Pavlova hora a Heringeš.



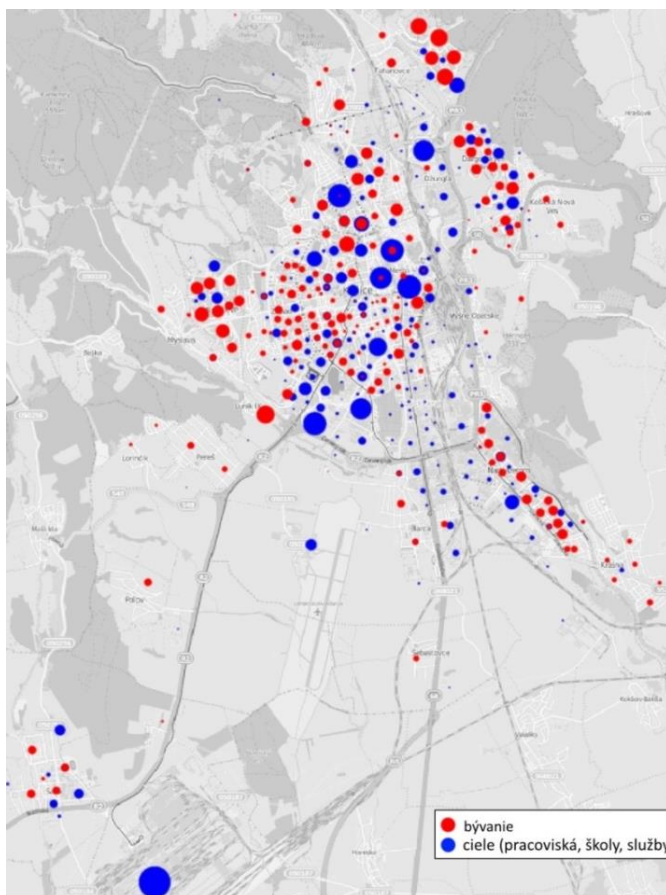
### 1.1.3 Existujúce údaje

#### 1.1.3.1 Demografické, sociálno-ekonomické údaje

- Košice sa rozrástli zo 150 tisíc obyvateľov v roku 1970 na 238 669 v roku 2015, ročný nárast populácie v rokoch 2005 až 2014 predstavuje len 1,53 – 0,95 % ročne, v roku 2021 sčítanie obyvateľov potvrdilo klesajúci trend počtu obyvateľov, počet obyvateľov do roku 2021 klesol na 229 040, čo predstavuje 4 % pokles od roku 2015,

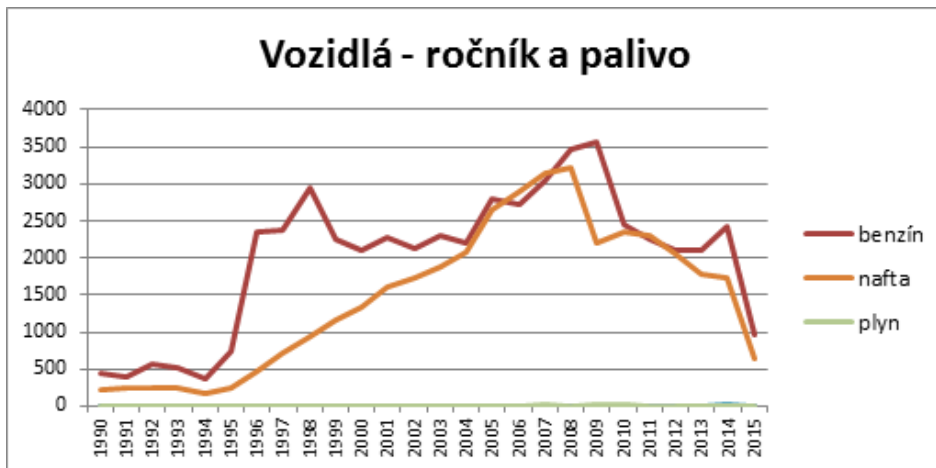
Nasledujúce údaje sú z roku 2015, pretože v čase aktualizácie dokumentu PUM neboli známe podrobné výsledky SODB 2021:

- 110 tisíc obyvateľov tvoria ekonomicky aktívni obyvatelia,
- v Košiciach existuje 116 tisíc pracovných miest, 18 % v centre mesta, 16 % v továrni U. S. Steel, väčšina ostatných pracovných miest sa nachádza v blízkosti centra mesta, počet pracovných miest: 116 210,
- počet registrovaných vozidiel v Košiciach je 100 747, z toho je 82 044 registrovaných osobných automobilov,
- miera motorizácie je 1:3 a rastie a
- 81 % zo všetkých vozidiel tvoria osobné autá, ich priemerný vek je 11,2 roka.

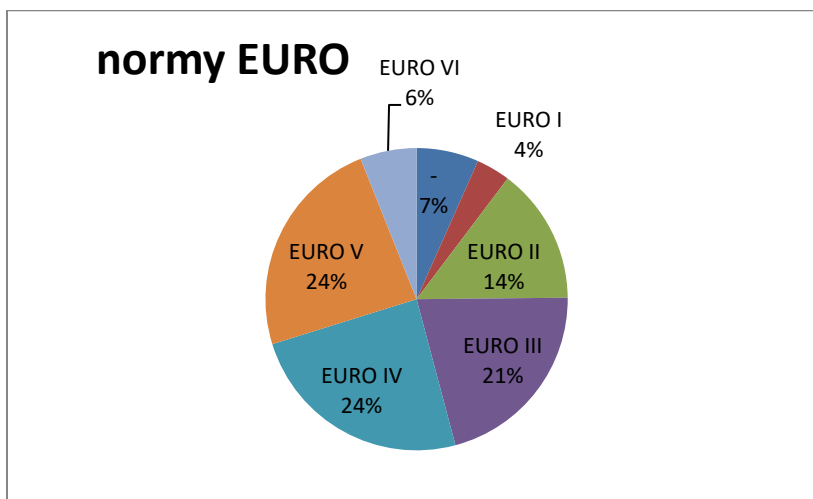


Obrázok 1 Množstvo obyvateľov a pracujúcich ľudí vrátane služieb v Košiciach

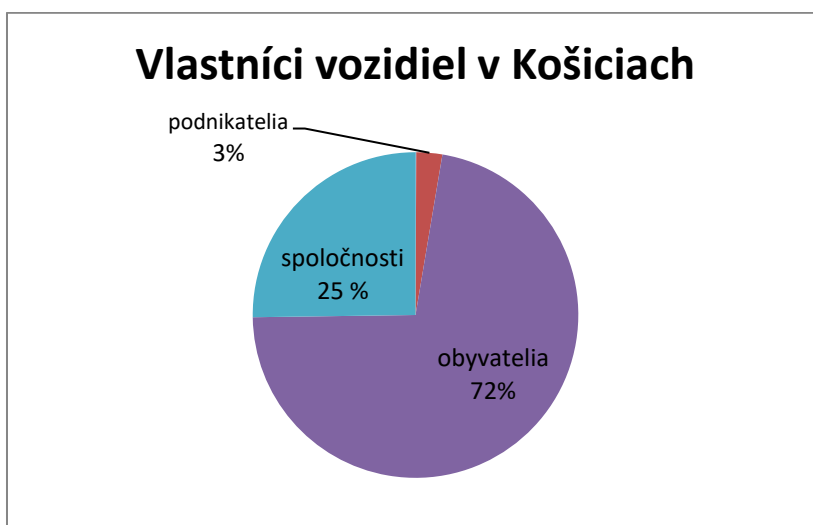
Graf 1 Registrované vozidlá v Košiciach, v členení podľa roku a typu paliva:



Graf 2 Pomer emisných noriem u registrovaných vozidiel v Košiciach:



Graf 3 Vlastníci vozidiel v Košiciach:

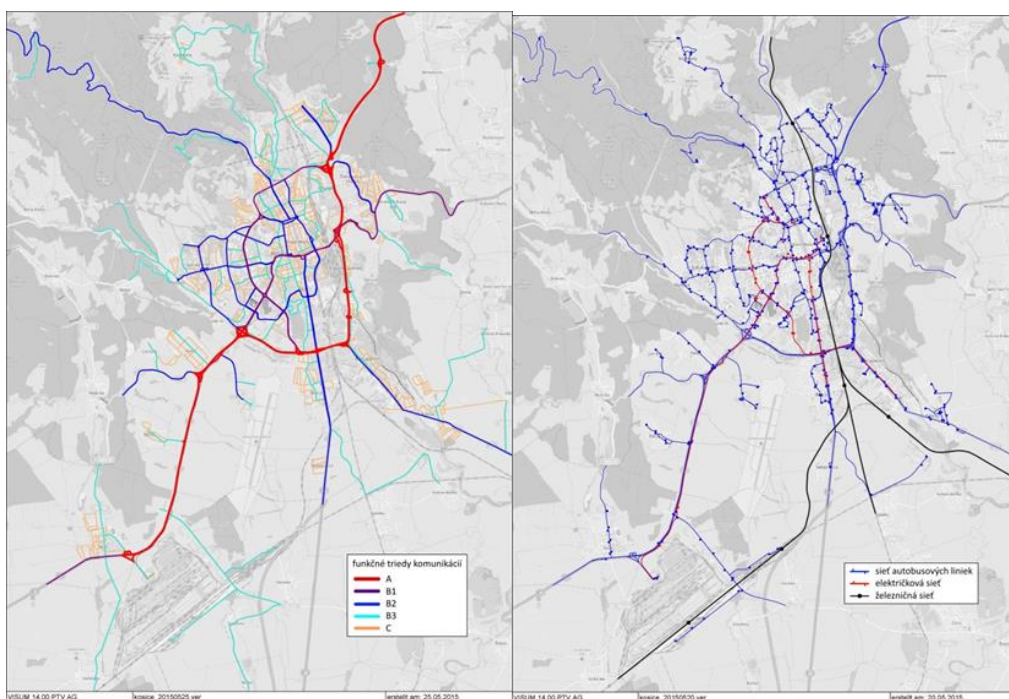


### 1.1.3.2 Údaje o dochádzke

- Denný pohyb z Košíc: 11 076 (podľa SŠÚ), 50 % dochádza do zahraničia, 28 % na západné Slovensko, ostatní väčšinou do miest Prešov a Kechec,
- denný pohyb do Košíc: 55 264 (podľa SŠÚ), väčšinou z južných a východných predmestí a z Prešova a Trebišova,
- denný počet cieľových ciest (ľudia/deň) sa odhaduje na 85 tisíc, z toho 21 tisíc (25 %) hromadnou dopravou a
- denná populácia Košíc: 288 395 osôb.

### 1.1.3.3 Údaje o infraštruktúre

- Mesto Košice napájajú na všetky svetové strany nasledujúce komunikácie:
  - zo severovýchodu: cesta pre motorové vozidlá I/20 od diaľnice D1,
  - z východu: cesta I/19,
  - z juhovýchodu: cesta II/552,
  - z juhu: cesta I/17 od rýchlostnej cesty R4,
  - z juhozápadu: cesta pre motorové vozidlá I/16 a cesta II/ 548,
  - zo západu: cesta III/3404,
  - zo severozápadu: cesta II/547,
  - zo severu: cesta III/3390.
- zo severovýchodu obchádza Košice diaľnica D1, stavia sa juhovýchodný obchvat R2/R4
- hlavné železničné trate 180, 169, 160, 190 a nadväzná trať 188 spájajú Košice so západom, juhom, severom a východom Slovenska, Maďarskom, Českom, Poľskom a Ukrajinou,
- intenzity dopravy na štátnych diaľniciach/cestách v meste sa podľa celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015 pohybujú od 30 do 36 tisíc vozidiel denne, z toho cca 15-20 % tvorí nákladná doprava,
- mestský komunikačný systém je tvorený radiálnou okružnou sieťou s vnútorným a vonkajším okruhom, ktorý má ďalšie dva paralelné okruhy v západnej časti mesta.



Obrázok 2

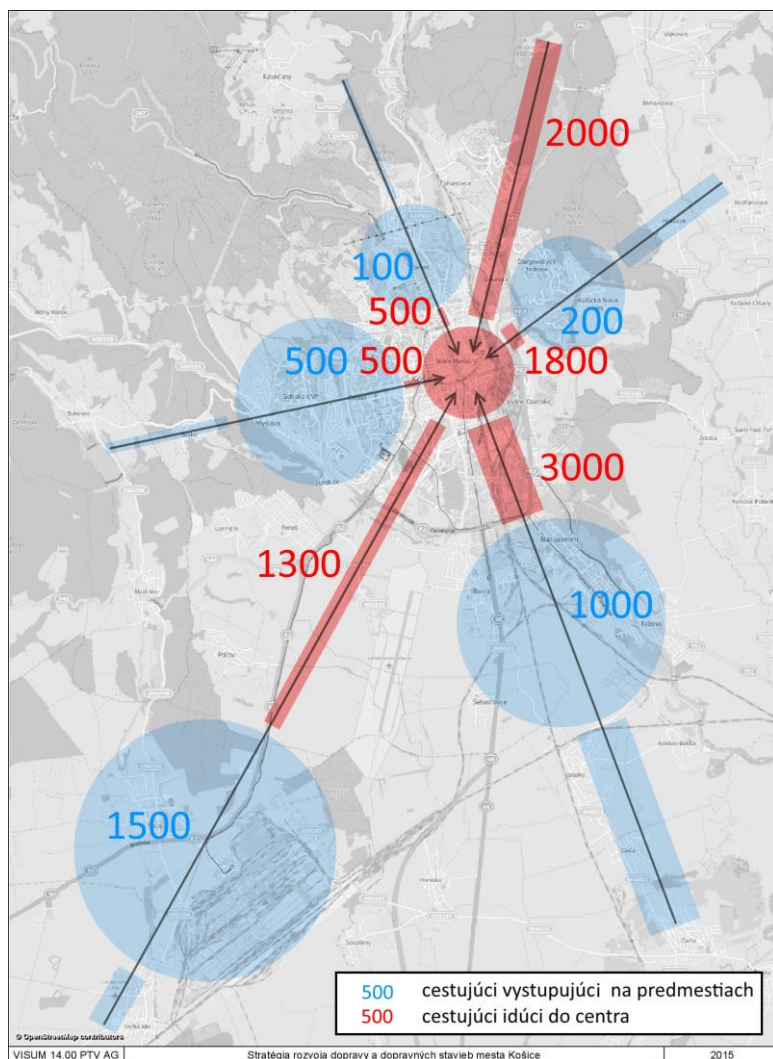
Komunikácie

Obrázok 3

Sieť hromadnej dopravy

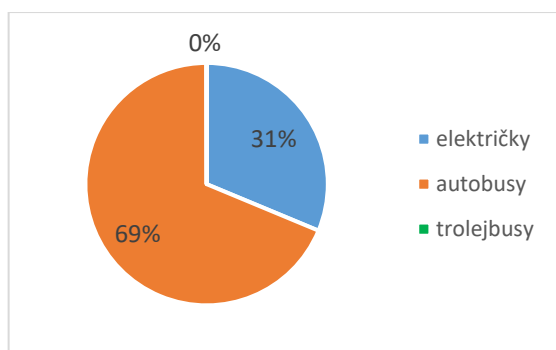
### 1.1.3.4 Údaje o dopravných a prepravných výkonoch hromadnej dopravy

- Vyše 9 000 ľudí denne dochádza železničnou dopravou (regionálna a expresná doprava)
  - 93 % na hlavnú stanicu,
  - 4,5 % na zastávku Košice predmestie,
  - 2 % na zastávku Ťahanovce,
  - 0,5 % na stanice Barca a Krásna nad Hornádom,
- Takmer 11 000 ľudí denne dochádza autobusovou dopravou (regionálna a diaľková doprava)
  - 57 % na hlavnú autobusovú stanicu,
  - po 5 % na zastávky VSS križovatka, Vstupný areál U.S. Steel, SOŠ automobilová,
  - 4 % na Námestie osloboditeľov,
  - po 2-3 % na zastávky Lingov, Ryba, Važecká, Šaca Benzinol a Havlíčkova,
  - nad 100 cestujúcich denne dochádza na zastávky Moskovská; Magistrát mesta Košice a Dneperská,
- V roku 2019 bolo prostriedkami mestskej hromadnej dopravy vykonaných 250 tisíc jászdenne, 70 % autobusom a 30 % električkou.
- Hromadnou dopravou je vykonaných 295 tisíc ciest (z toho 85 % MHD) (na základedopravných prieskumov z roku 2015 realizovaných pre kalibráciu dopravného modelu).

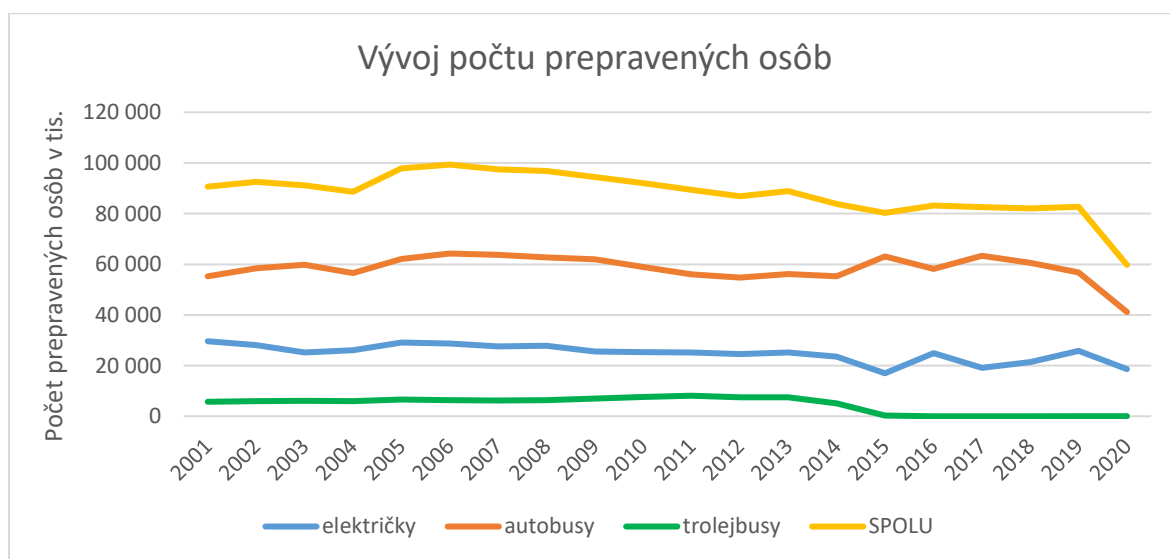


Obrázok 4 Počty cestujúcich prichádzajúcich regionálnymi autobusmi na predmestia a do centra

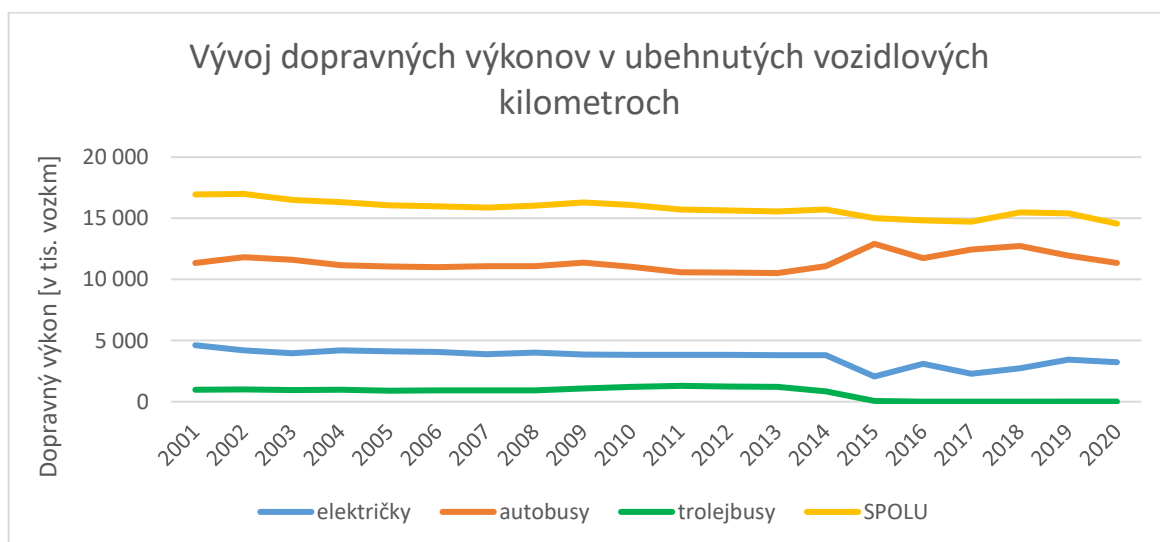
Graf 4 Delba prepravnej práce mestskej hromadnej dopravy v roku 2019



Graf 5 Ročné počty cestujúcich v hromadnej doprave v rokoch 2001 - 2020:



Graf 6 Ročné výkony hromadnej dopravy v rokoch 1991 – 2013 podľa typu:



DPMK v roku 2019 prevádzkovala 15,4 milióna vozidlových kilometrov; výkonnosť má v poslednom desaťročí mierne klesajúcu tendenciu s výraznejším poklesom vo výkonoch počas pandémie v roku 2020. Košická hromadná doprava mala v roku 2006 maximálny počet 99 miliónov cestujúcich ročne,



tento údaj stabilne mierne klesal do roku 2019 na necelých 83 miliónov cestujúcich. V roku 2020 bol zaznamenaný výrazný prepád v počte cestujúcich spôsobený obmedzeniami v súvislosti s pandémiou Covid-19, počet prepravených osôb klesol na necelých 60 miliónov.

Je potrebné zdôrazniť, že pokles výkonov neodpovedá trendu poklesu počtu prepravených osôb. Medzi rokmi 2006-2019 (rok 2019 je považovaný za posledný „štandardný“ pred pandémiou) poklesol počet prepravených osôb o cca 17 %, kdežto dopravné výkony poklesli len o necelé 4 %. Ešte výraznejší rozdiel badať pri porovnaní roka 2019 s rokom 2020 ako prvým rokom pandémie. Počet prepravených osôb bol v roku 2020 o 28 % nižší než v roku 2019, pričom dopravné výkony medziročne poklesli iba o 5 %. Zväčšujúca sa disproporcia medzi uvedenými dvomi ukazovateľmi ako aj rast nákladov na energie a investície vedie ku súbehu klesajúcich tržieb a rastu nákladov a tým k narastajúcej potrebnej dotácii na pokrytie prevádzkových nákladov mestskej hromadnej dopravy.

### 1.1.3.5 Ekonomické údaje hromadnej dopravy

Výkony hromadnej dopravy v roku 2019:

Tabuľka 1 Výkony hromadnej dopravy v roku 2019

Električky:	3 439 tis. vzkm	tzn.22,33 %	559 812 tis. miestokm	tzn. 32,0 %
Trolejbusy:	4 tis. vzkm	tzn.0,03 %	332 tis. miestokm,	tzn. 0,3 %
Autobusy:	11 957 tis. vzkm	tzn.77,64 %	1 176 751 tis. miestokm,	tzn. 67,7 %

Celkové ročné náklady:	42 478 994 € (vr. 7 604 470 € odpisov, tzn. 17,9 %)
Ročný príjem z cestovného:	13 201 935 €
Ostatné príjmy:	7 900 660 €
Ročná náhrada:	20 700 000 €
Strata:	- 270 109 €

#### Záver:

- Výkon MHD je stabilný s miernym poklesom,
- náklady na prevádzku hromadnej dopravy sú vyššie ako súčet cestovného a dotácií, cestovné klesá, DPMK potrebuje zlepšiť plynulosť premávky preferenčnými opatreniami na zníženie prevádzkových nákladov, čo sa v dnešných prevádzkových podmienkach nedarí,
- kompenzácia strát je nižšia ako v porovnateľných mestách,
- náklady na údržbu a režijné náklady sú v DPMK pomerne vysoké,
- náklady na prevádzku autobusov sú dosť vysoké, vzhľadom k vysokým odpisom spôsobeným obnovou vozidlového parku prostredníctvom úverov v minulom roku a
- odpisy sa nepočítajú medzi náklady na prevádzku električiek, nové vozidlá sú financované z prostriedkov EÚ.

### 1.1.3.6 Údaje o parkovaní

- centrum mesta – platené parkovanie – voľné kapacity k dispozícii,
  - problém s dlhodobými parkujúcimi v úzkom centre mesta počas pracovného dňa
- okolie centra – v priebehu dňa nadpriemerne využívané, v noci plné,
- nízke využitie komerčných parkovísk,
- nelegálne parkovanie je bežným javom (bez platenia alebo na nelegálnych miestach) a
- sídliská – v priebehu noci nadpriemerne využívané,

Tabuľka 2 Využitie kapacít pre parkovanie v roku 2013 (vrátane nelegálneho parkovania)

	Kapacita	Parkovanie - deň	Parkovanie - noc
Centrum – platené	3 114	2 003 64 %	926 30 %
Mimo centra – platené	232	118 51 %	38 16 %
Okolie centra	4 409	5 809 132 %	4 733 107 %
<b>Centrálna zóna</b>	<b>7 755</b>	<b>7 930 102 %</b>	<b>5 697 73 %</b>
Juh	2 261	2 027 90 %	2 307 102 %
Sever	1 403	1 442 103 %	1 555 111 %
Západ	7 327	6 836 93 %	7 335 100 %
KVP	5 929	3 801 64 %	6 502 110 %
Nad jazerom	4 380	3 406 78 %	5 139 117 %
Dargovských h.	5 473	3 664 67 %	6 362 116 %
Ťahanovce	4 355	3 193 73 %	5 813 133 %
<b>Sídliská</b>	<b>31 128</b>	<b>24 369 78 %</b>	<b>35 013 112 %</b>
<b>Košice</b>	<b>38 883</b>	<b>32 299 83 %</b>	<b>40 710 105 %</b>

#### Záver:

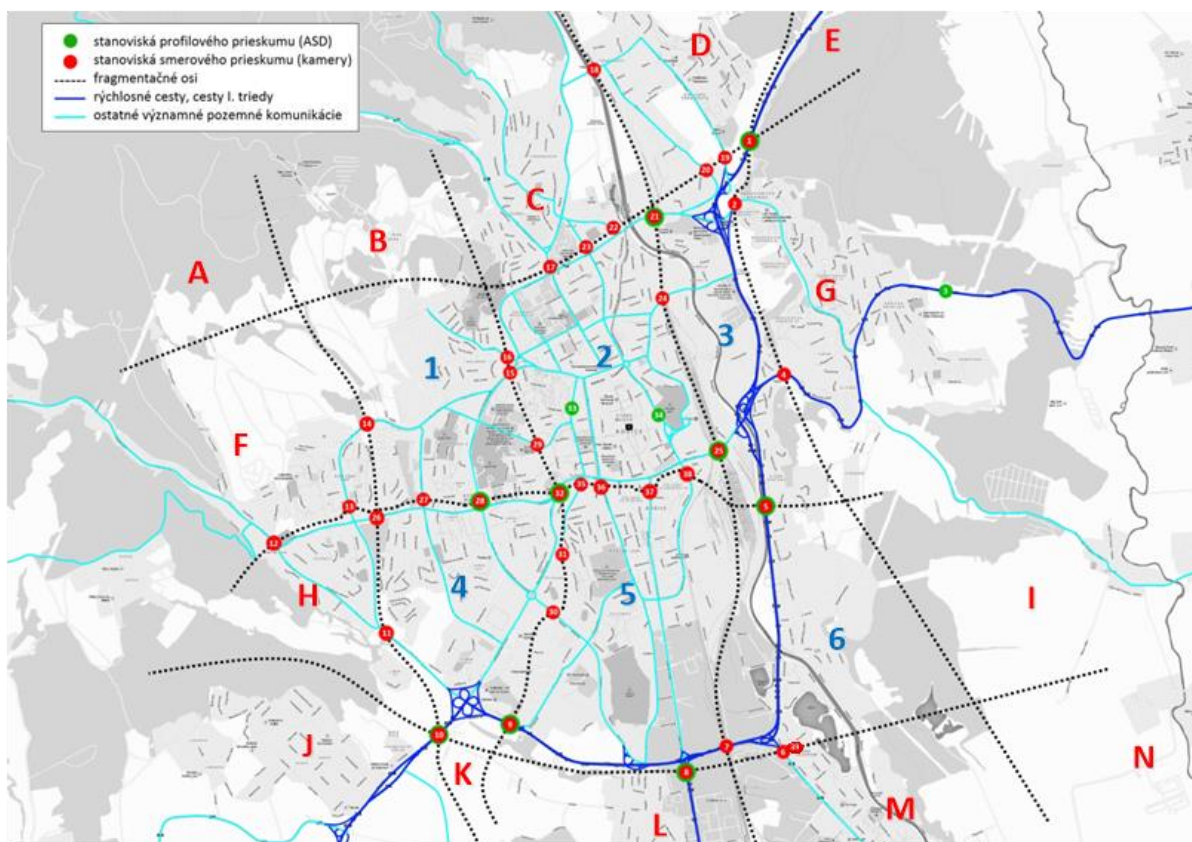
- V platenej zóne centra mesta existujú voľné kapacity napriek výskytu ilegálneho parkovania, problém nastáva najmä v najužšom centre mesta (Kováčska, Mäsiarska), kde sú kapacity celodenne obsadené dlhodobými návštevníkmi.
- Okolie centra je nadmerne využívané v priebehu dňa.
- Sídliská v mestských častiach Sever, Juh a Západ sú v noci nadmerne využívané.
- Odľahlé sídliská (Ťahanovce, Nad jazerom, Dargovských hrdinov) sú v noci silne nadmerne využívané.
- Dopyt v noci je vyšší (kvôli dennému parkovaniu v mieste zamestnania).
- V Košiciach je registrovaných 108 610 vozidiel, z čoho je 82 695 osobných aut. 50 % áut parkuje na verejnom priestore v priebehu noci. Iba 30 % áut (vlastnených obyvateľmi a návštevníkmi) je zaparkovaných na verejných miestach v priebehu dňa, ostatné parkujú na vyhradených miestach.
- V roku 2022 došlo k zrušeniu vyhradených parkovacích miest.
- Na sídliskách je problém s odstavovaním vozidiel v blízkosti bydliska.
- Od marca 2022 je v platnosti novela zakazujúca parkovanie na chodníkoch (pozastavená do roku 2023).

## 1.1.4 Dopravné prieskumy

### 1.1.4.1 Profilové a smerové dopravné prieskumy

#### Metodika

- 11. marca 2015 sa uskutočnilo sčítanie dopravy v rámci 42 profilov, na 35 prostredníctvom kamerového záznamu spracovaného od 6:00 do 18:00, na 12 profiloch pomocou automatických radarových počítadiel, ktoré boli používané 4 týždne 24 hodín denne; 7 profilov bolo spoločných:
  - sčítanie dopravy bolo zaznamenané do dopravného modelu, prepočítané na 24 hodín a použité pre kalibrácie stavu s uzávierkami kvôli rekonštrukciám,
  - zmeny intenzít dopravy v priebehu dňa a týždňa boli zaznamenané a opísané, toto vyhodnotenie bolo použité po prepočítaní všetkých meraní na úroveň 11. marca 2015,
  - smerový dopravný prieskum prebehol 11. marca 2015 za situácie s uzávierkami ciest v centre mesta (Hviezdoslavova, Kuzmányho, Štúrova). Z 39 profilov boli získané kamerové záznamy za obdobie od 05:00 do 18:00,
  - hodnoteným obdobím bolo obdobie od 5:00 do 11:00 a pre obdobie od 06:00 do 18:00 boli matice prepočítané zrkadlením radiálnych vzťahov,
  - intenzity dopravy získané v dobe rekonštrukcie hlavných ciest v centre (Hviezdoslavova, Kuzmányho, Štúrova) boli použité na kalibráciu dopravného modelu a na vyhodnotenie možnej uzávierky Štúrovej ulice, normálne intenzity dopravy boli vypočítané pomocou dopravného modelu.

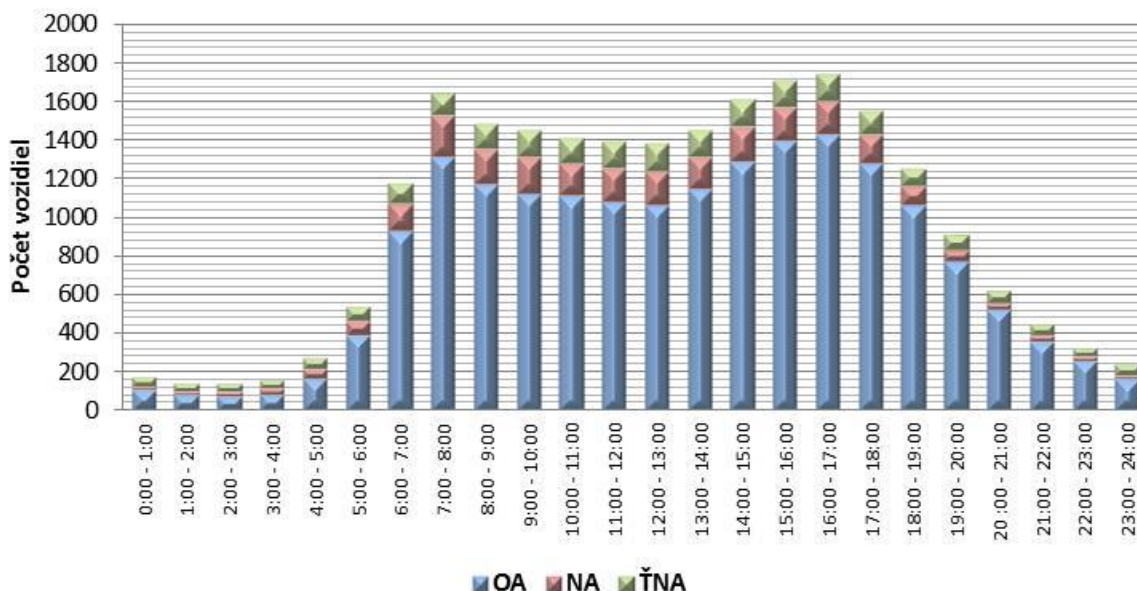


Obrázok 5 Rezy a profily pre dopravné prieskumy

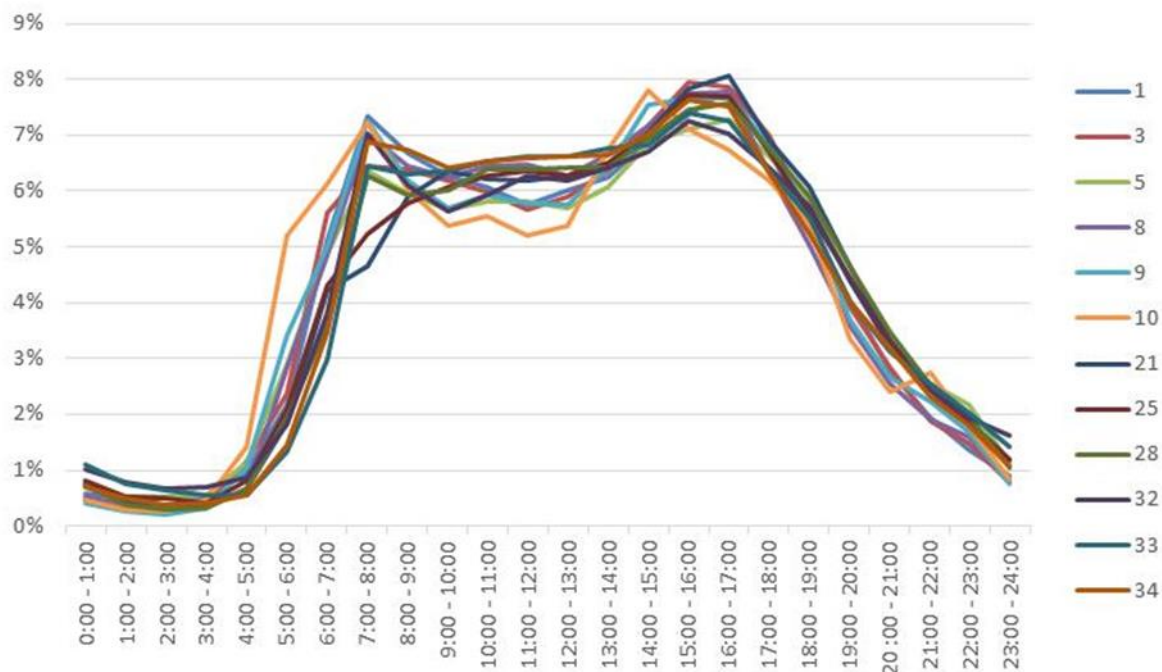
### Zistenia:

- Najvýznamnejším vplyvom výluky bola zvýšená intenzita dopravy na okružnej ceste Trieda SNP z 40 na 58 tisíc voz./deň a na ľavom brehu rieky Hornád na ceste I/20 z 34 na 37 tisíc voz./deň.
- Extrémy (uzávierky z dôvodu rekonštrukcie električkových tratí):
  - Nižné Kapustníky: 47 tis./deň,
  - Palackého: 31 tis./deň,
  - Hlinkova: 39 tis./deň,
  - Južné nábregie: 30 tis./deň,
  - SNP pri Festivalovom nám.: 58 tis./deň,
  - SNP pri Toryskej: 39 tis./deň,
  - Alejová: 45 tis./deň a
  - Jantárová: 37 tis./deň.
- Priemerná denná intenzita dopravy na 12 automaticky počítaných profiloch sa pohybovala od 15 200 v nedeľu (s 10 % podielom nákladných vozidiel) do 27 000 v piatok (s 10 % podielom nákladných vozidiel).
- Priemerné intenzity medzi 6:00 a 18:00 vypočítané na 5 profiloch s kamerovým záznamom 11. marca 2015 boli 8550 voz./12 hodín, podiel nákladných vozidiel bol 13 %, podiel autobusov bol 2 %.
- Hodnoty v špičke dosiahli 7,2 % z 24 hodinovej intenzity ráno (7:00 – 8:00) a 8 % poobede (16:00 – 17:00).

Graf 7 Priemerné hodinové variácie intenzity dopravy v priebehu dňa na 12 automaticky zaznamenaných profiloch:



Graf 8 Denné variácie dopravy na 12 automaticky sčítaných profiloch

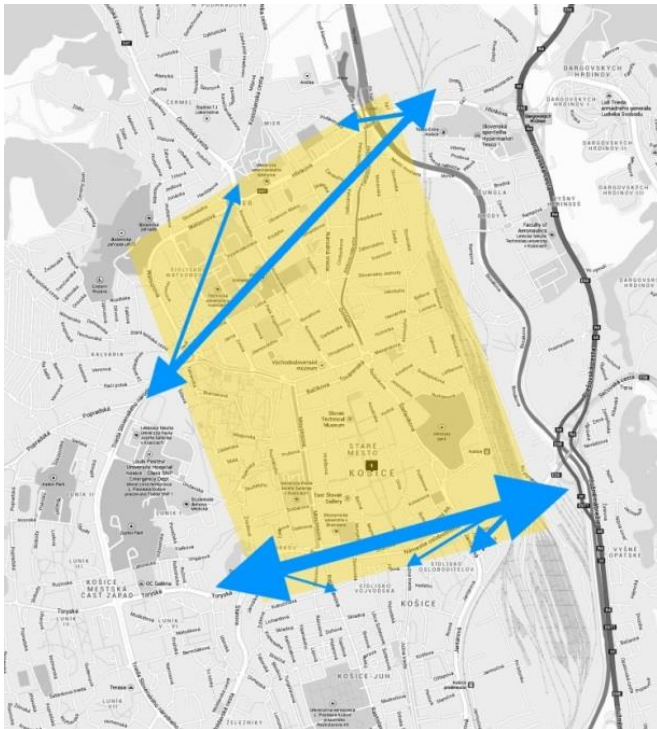


Absolútna denná špička jász automobilom bola zaznamenaná v popoludňajšých hodinách 15:00 – 17:00, čo nekorešponduje s dopravným správaním obyvateľov mesta podľa dotazníkov (vrchol je v ranných hodinách) a vedie to k záveru, že automobily sú v popoludňajšých hodinách používané pre zložitejšie cestovné schémy, než len z práce domov, čo vytvára viac ciest autom do deľby prepravnej práce.

Pre 10 odlišných matic boli stanovené vzťahy zdroj/cieľ v perióde od 06:00 do 18:00:

- matica z prieskumu dopravných vzťahov centrálnej mestskej zóny obsahovala 60 tisíc ciest kratších ako 20 minút v období od 06:00 do 18:00, vzťahy zdroj/cieľ s najvyšším objemom boli Watsonova – Hlinkova (5,2 tis. v oboch smeroch), Vodárenská – Hlinkova (1,6 tis.) alebo Palackého – Jantárová (5,3 tis.) a
- matice boli použité na overenie dopravného modelu v situácii s uzávierkami.

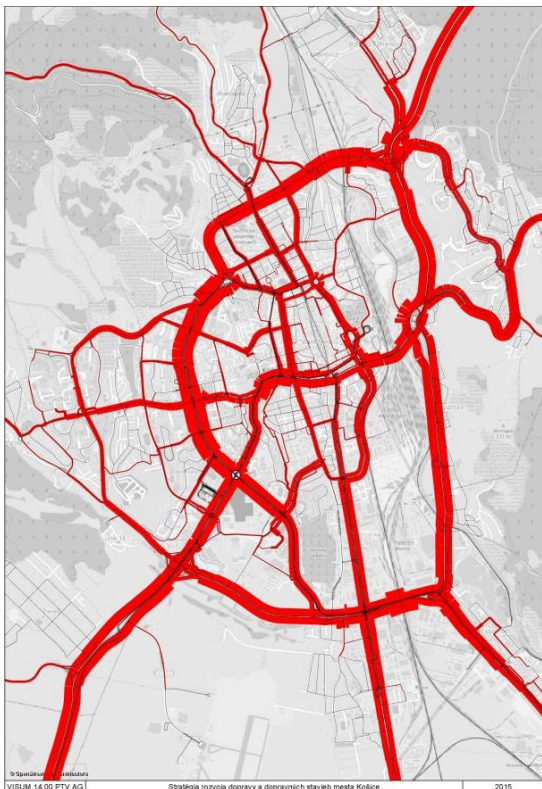




Obrázok 6 Najsilnejšie dopravné vzťahy prechádzajúce centrom zo smerového prieskumu (vyše 2 000 automobilov za deň v oboch smeroch):



Obrázok 7 Intenzity dopravy s uzávierkami kvôli rekonštrukciám



Obrázok 8 Intenzity prepočítané na normálny stav

### Záver:

Najvyššie intenzity dopravy boli spočítané a prepočítané na bežnú situáciu na ceste pre motorové vozidlá I/20 – I/16 cez Košice, uliciach Hlinkova – Watsonova – SNP – Alejová tvoriacich "vonkajší" mestský okruh a na prístupových komunikáciách do centra mesta Palackého, Protifašistických bojovníkov, Jantárová a Moldavská cesta

Existujú dve hlavné prejazdne dopravné trasy cez centrum mesta využívajúce ulice Hlinkova – Watsonova a ulicu Štúrova.

### Vplyv uzávierok v marci 2015:

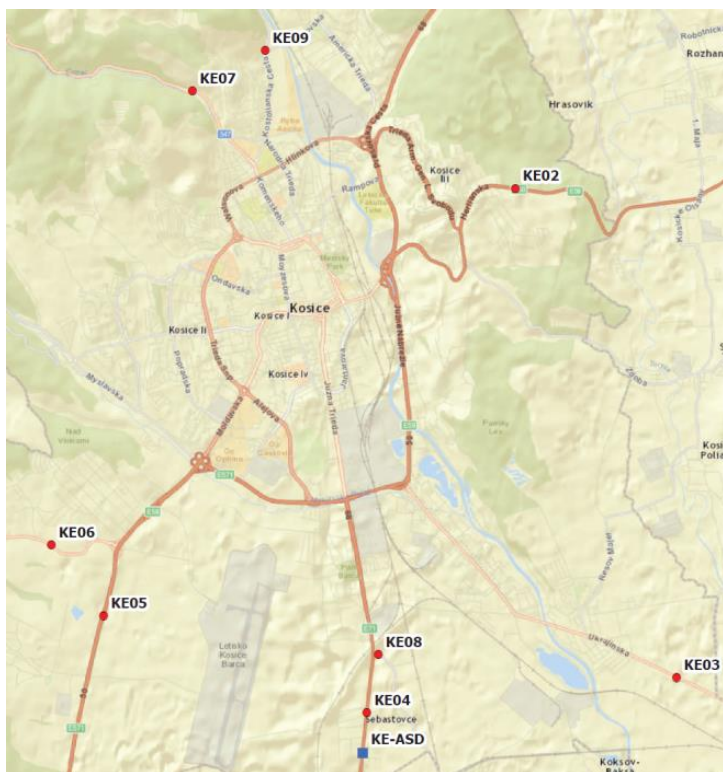
- Nízke intenzity dopravy v centre (Toryská, Moldavská cesta, Štúrova, Kuzmányho, Moyzesova).
- Omnoho vyššie intenzity dopravy v uliciach Watsonova, SNP, Alejová, Gemerská, Rastislavova a Letná a na ceste I/20.

### Nemotorová doprava

- Cyklisti – najvyššie intenzity (marec 2015):
  - Hlavná: 739 cyklistov/deň,
  - SNP: 674 cyklistov/deň a
  - Komenského 587 cyklistov/deň.
- Chodci – najvyššie intenzity (marec 2015):
  - Hlavná: 3 961 chodcov/deň,
  - SNP: 2 058 chodcov/deň a
  - Komenského: 777 chodcov/deň.

### Metodika

Smerový prieskum na komunikáciách bol spracovaný spoločnosťou Haskoning DHV Czech Republic v apríli 2014. Prieskum bol spracovaný metódou kladenia súboru otázok vzorke zastavených vozidiel prichádzajúcich do Košíc zo severu, východu, juhu a západu. Otázky boli zamerané na typ vozidla, začiatok jazdy, koniec jazdy, pravidelnosť jazdy a počet ľudí vo vozidle. Prieskum prebiehal 10. marca 2014 od 6:00 do 10:00 a od 14:00 do 18:00.

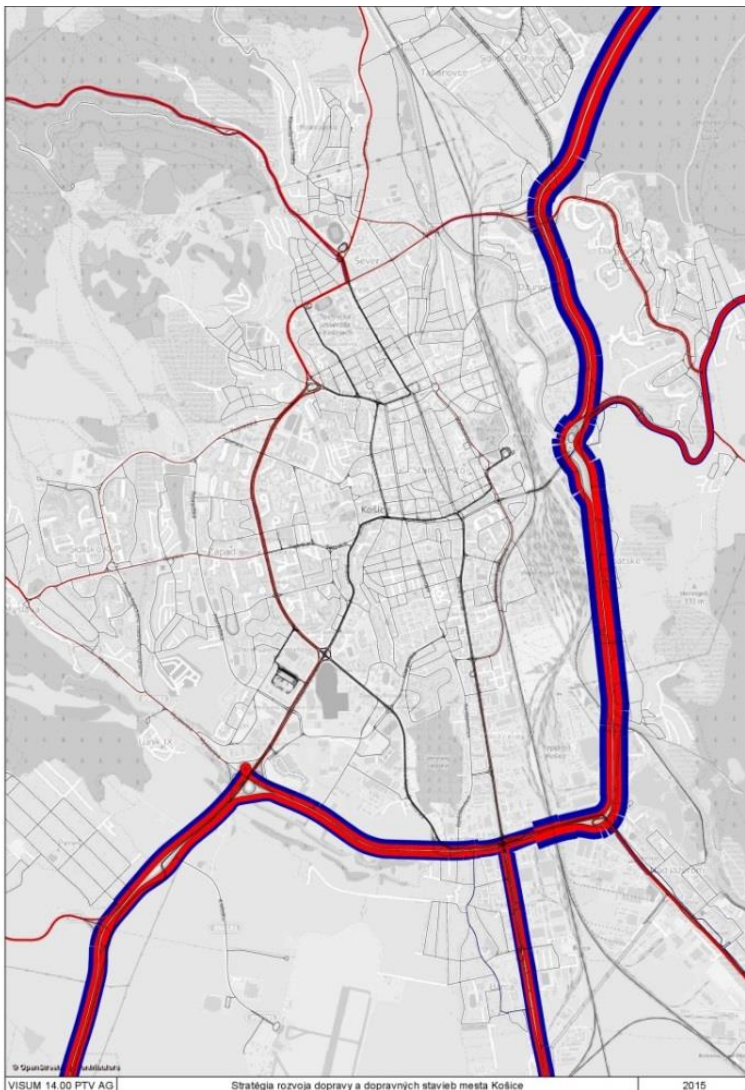


Obrázok 9 Profily prieskumu

### Zistenia

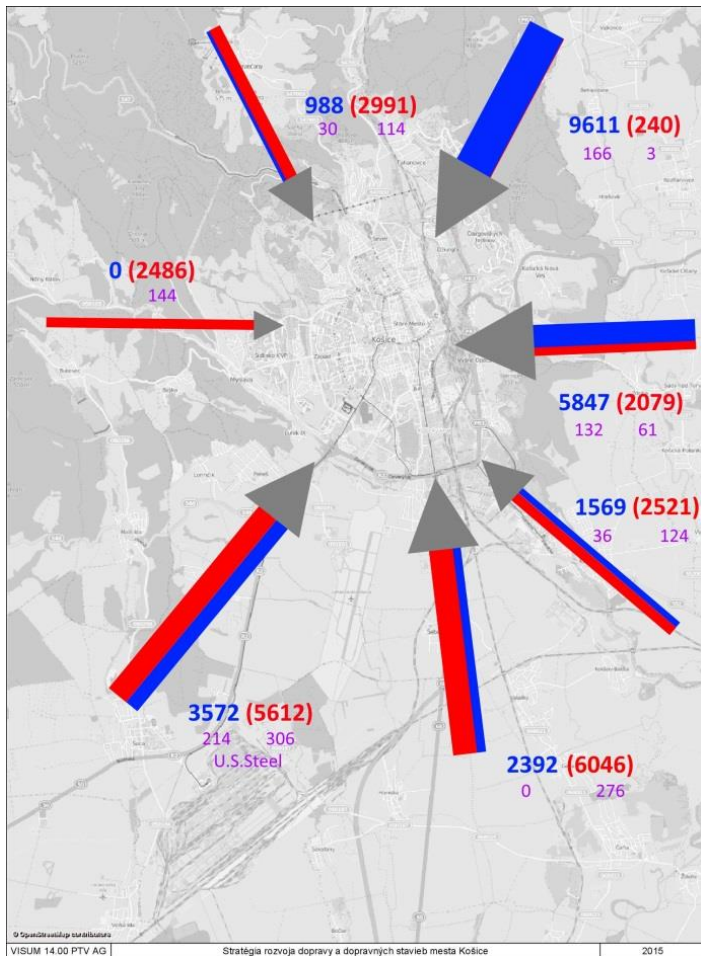
- Jazdu cez Košice vykoná denne iba 4 700 osobných áut a 5 000 nákladných vozidiel.
- Tranzitná automobilová doprava tvorí iba 1,5 % jász, tranzitná nákladná doprava tvorí 16 % všetkých jász, spoločne sa jedná o 3 % z celkovej dopravy.
- Najsilnejšie tranzitné väzby osobných vozidiel sú smerom do Prešova (1 300 jász, tzn. 30 % z celkovej tranzitnej dopravy), silná väzba tranzitnej dopravy je tiež smerom do oblastí južných prímestských obcí Valaliky – Milhošť – (1 100 jász, tzn. 23 % jász z celkovej tranzitnej dopravy).
- Najsilnejšie dopravné vzťahy nákladnej dopravy sú smerované do Prešova a Rožňavy, z cudzích zemí sú najsilnejšie vzťahy do Maďarska.





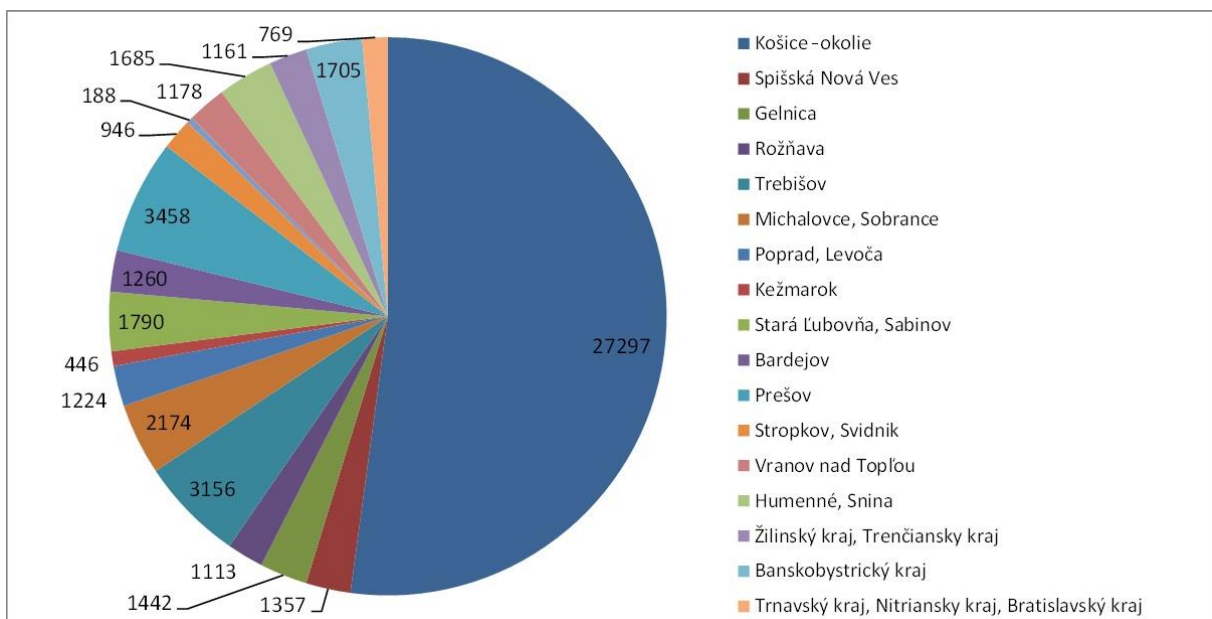
Obrázok 10 *Tranzitná doprava v rámci mestskej siete (červená = automobily, modrá = nákladné vozidlá)*

- Cieľová a tranzitná doprava je tvorená 86 000 osobnými automobilmi a 16 000 nákladnými autami denne, autá prichádzajúce z regiónu tvoria spoločne s tranzitom 27 % všetkých áut denne a 62 % z nákladných vozidiel, čo predstavuje významný podiel.
- 52 % vonkajšej cieľovej dopravy tvoria cesty z okresu Košice – okolie, 4 % cesty z Prešova.
- Dopravný vzťah z Prešova je najsilnejší zo zdrojov mimo Košického samosprávneho kraja (4 320 prichádzajúcich osôb, 2 655 prichádzajúcich aut denne).

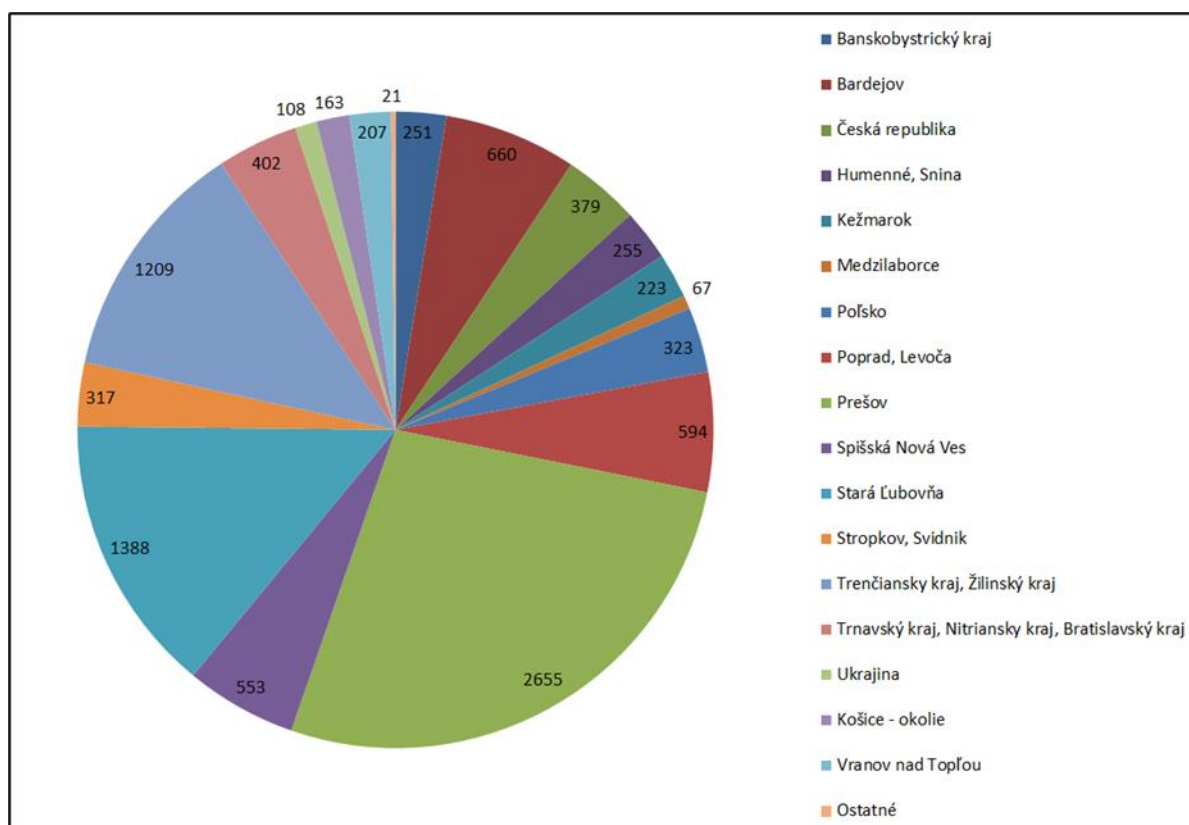


Obrázok 11 Schéma prichádzajúcej dopravy (modrá = diaľkové vzťahy, červená = vzťahy z okresu Košice-okolie, fialová = z celkového objemu mieriaci do U. S. Steel)

Graf 9 Rozdelenie zdrojov prichádzajúcich osôb – denná dochádzka za prácou do Košíc zo Slovenska podľa prieskumu SŠÚ 2011



Graf 10 Rozdelenie prichádzajúcich osobných automobilov po D1 a I/20 do Košíc podľa zdrojov – jász/deň



### Závery

- Hodnota tranzitnej dopravy cez Košice je veľmi nízka 9 700 vozidiel/24h., 3 % z celkovej dopravy, 1,5 % z osobných automobilov, na niektorých cestách a na ulici Prešovská (I/20) dosahuje maximálne 10 %.
- Jediná komunikácia s výrazným podielom tranzitnej dopravy je cesta pre motorové vozidlá I/20 s 1 300 voz/deň (30 % zo všetkých tranzitných ciest).
- 10 % zo všetkých ciest na Prešovskej (I/20) tvorí tranzit, po dokončení budovaného obchvatu D1-R2/R4 bude môcť byť tento úsek využitý pre vonkajšie a vnútromestské cesty.

#### 1.1.4.3 Prieskum intenzity hromadnej dopravy

### Metodika:

Prieskum intenzity dopravy prebiehal v období od 18. decembra 2014 do 6. februára 2015. Prieskum sa konal pred výlukou električkových tratí. Trať v ulici Kuzmányho však bola uzavretá ešte pred začiatkom prieskumu, namiesto električky bol predmetom prieskumu náhradný autobus. Pre kalibráciu modelu dopravy bolo stanovených 20 reprezentatívnych profilov, ktoré slúžili ako kalibračné rezy. Prieskum prebehol hodnotením vozidiel podľa stupňa obsadenosti od 1 do 5. Prieskum prebiehal od 6:00 do 8:00 a od 15:00 do 17:00. Obsadenosť vozidiel bola počítaná s prihliadnutím na kapacitu konkrétnych vozidiel.

Prieskum dopravy prebehol tiež v roku 2009, v období od 04:30 do 19:00, vývoj objemu prepravy v priebehu dňa bol prevzatý z tohto prieskumu (cestovná špička v období od 7:00 do 8:00: 12,8 % dennej intenzity, prieskum v roku 2015: 35,9 % dennej intenzity).

Pracovníci dopravného oddelenia DPMK spracovali v roku 2014 ďalší prieskum. Boli stanovené problémové linky:

- preťažené linky: 16, 17, 24, 25, 27, 29, 31, 36, 55,
- linky s nízkym využitím: 5, 6, 14, 21, 22, 26p, 28, 30, 33 a RA2.

Zistenia:

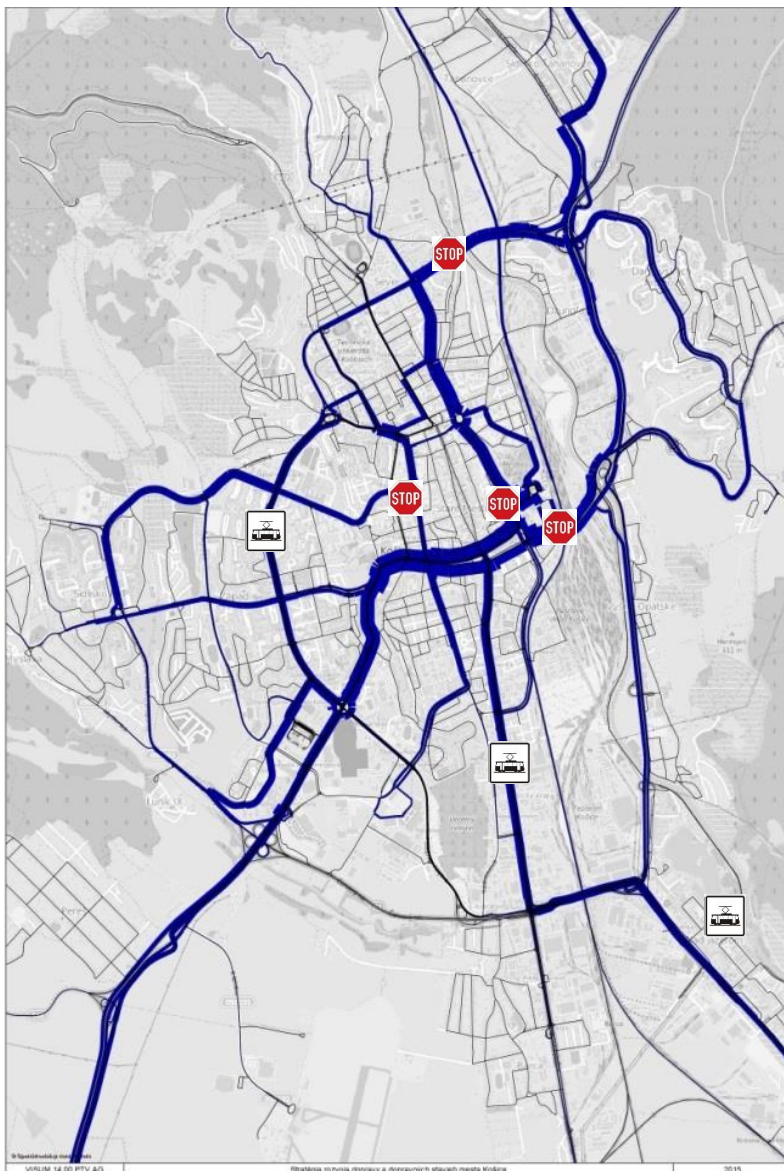
- Najvyššia obsadenosť dopravných prostriedkov (všetky typy dopravy spoločne):
  - Senný trh 2<sup>1</sup> 60,9 tis/deň,
  - Krajský súd: 55,7 tis/deň,
  - Senný trh 1<sup>2</sup> 44,9 tis/deň,
  - Námestie MM: 39,3 tis/deň,
  - Národné nám. 38,6 tis/deň,
  - Bosákova 33,3 tis/deň,
  - Valcovne U. S. S. 26,3 tis/deň,
  - Nová nemocnica 23,9 tis/deň,
  - Sofijská 25,7 tis/deň a
  - Astória 17,9 tis/deň.
- intenzity dopravy boli použité na kalibráciu dopravného modelu hromadnej dopravy,
- hlavné radiálne linky: Prešovská, Sečovská – Palackého, Hlinkova – Národná – Štefánikova, KVP – Vojenská, Toryská – Štúrova, Petzvalova, Moldavská cesta, Gemerská – Rastislavova, Slanecká – Južná/Južné nábregie,
- zistená extrémne vysoká obsadenosť dopravných prostriedkov (situácia v rámci vozidiel – využitie kapacity 5 cestujúcich/m<sup>2</sup>):

71, 72	Krajský súd	100%
25, 71	Národné námestie	75%
55, 71, 72, 55	TESCO Džungľa	73%
27	Sofijská	73%
15, 52, 56	Senný trh	73%
25	Krajský súd	73%
17, 55, 56, 72	Sokolovská	73%
3	-	max 70 %
4	-	max 45 %
6	-	max 70 %
9	-	max 70 %



<sup>1</sup> Senný trh 2 = Palackého – Námestie osloboditeľov (v oboch smeroch). Prebraté z prieskumu vykonaného pracovníkmi DPMK v roku 2014.

<sup>2</sup> Senný trh 1 = Senný trh – Námestie osloboditeľov (v oboch smeroch). Prebraté z prieskumu vykonaného pracovníkmi DPMK v roku 2014.

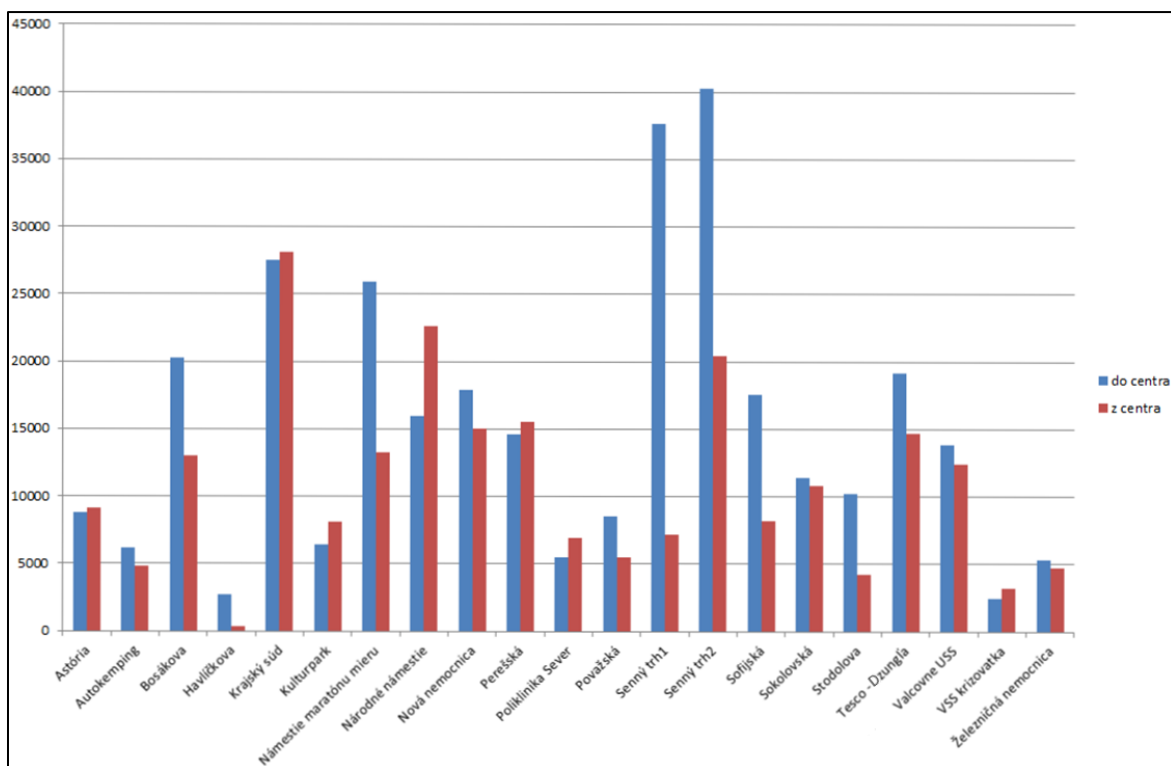




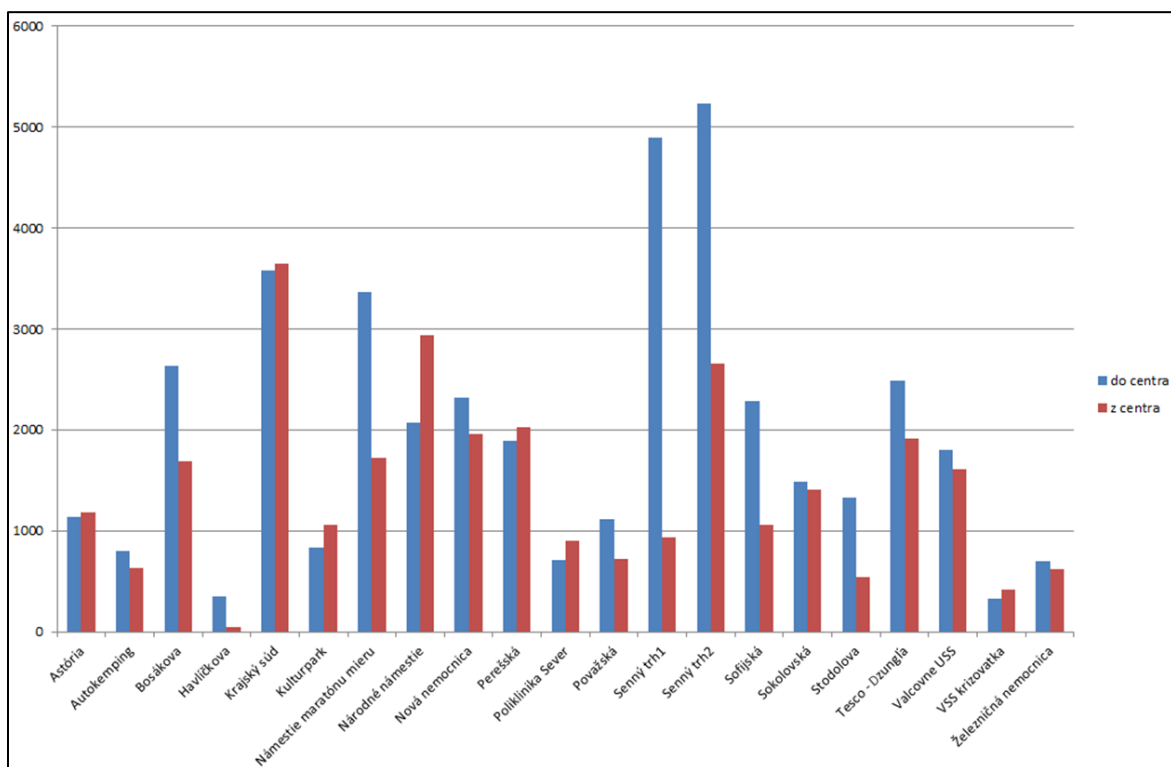
Obrázok 12 Intenzity hromadnej dopravy v roku 2015 – kalibrovaný model

- Najsilnejšie intenzity hromadnej dopravy sú na osi: severovýchod – juhozápad, súbežne s najsilnejšou cestnou dopravou, väčšinu dopravného výkonu realizuje cestná doprava (autobusy).
-  Najväčšie oneskorenia sú na 4 križovatkách na hlavných autobusových radiálach.
-  Úseky obsluhované len električkovou dopravou sú zaťažené menej než autobusové úseky – významnejšie zaťaženia sú na električkovej trase na juhovýchod a na električkovom obchvate vedenom po Triede SNP.

Graf 11 Intenzity hromadnej dopravy v roku 2015 – počet cestujúcich za 24 hodín



Graf 12 Intenzity hromadnej dopravy v roku 2015 – počet cestujúcich v špičkovej hodine



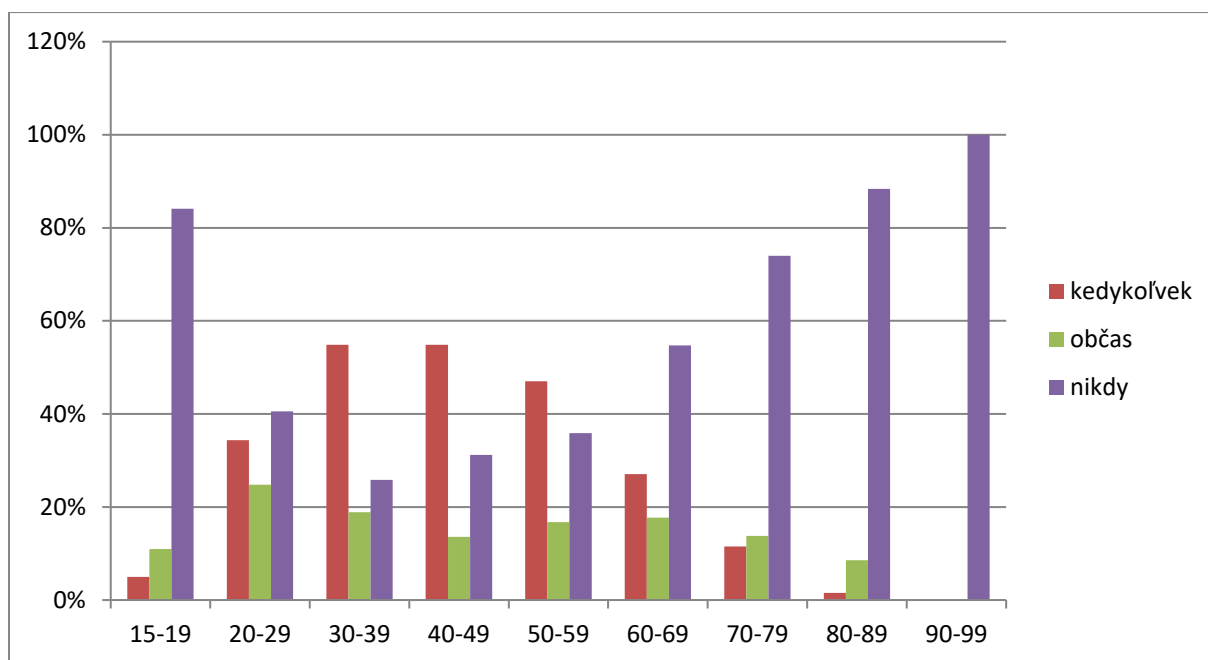
Metodika

Prieskum bol spracovaný za pomoci metódy pohovoru v rámci domácností od decembra 2014 až do februára 2015. Domácnosti sa vybrali rovnomerne v rámci 179 mestsko-dopravných zón, metódou náhodného výberu – pochôdzkou. Oslovení boli všetci členovia domácnosti starší ako 6 rokov. Prieskum prebiehal na vzorke 6 516 z 228,4 tisíc obyvateľov starších ako 6 rokov, tzn. 2,85 % prostredníctvom metodiky prevzatej z projektu BRAWISIMO.

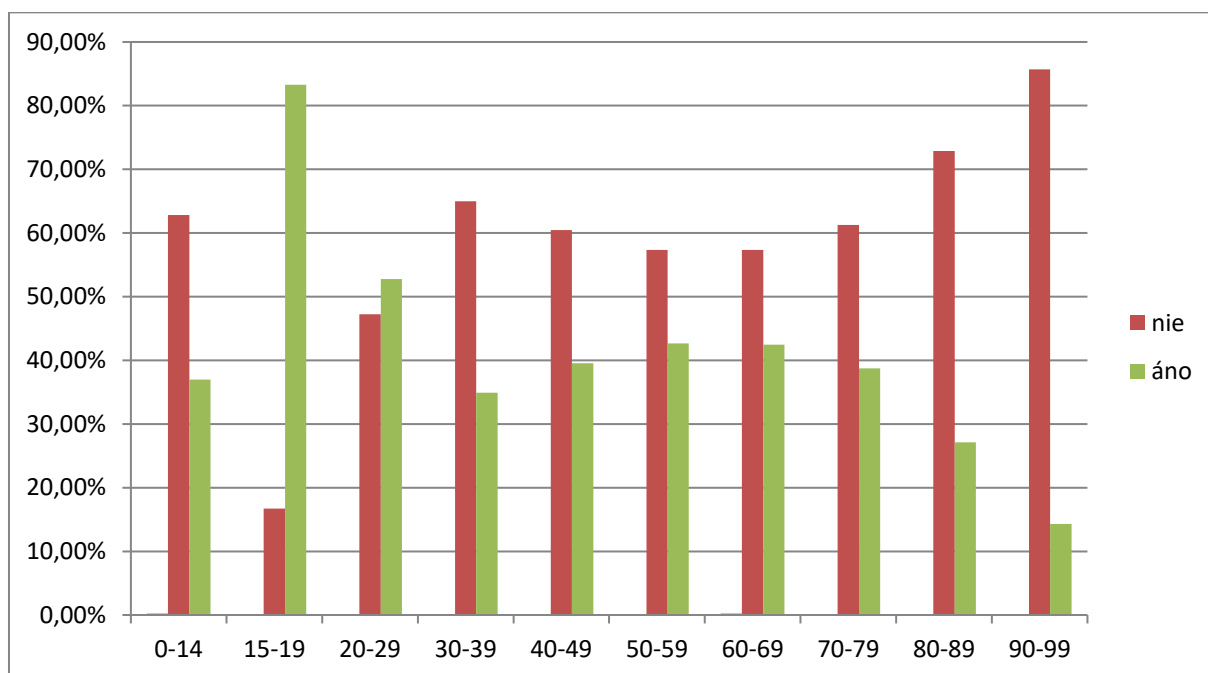
Zistenia – domácnosti:

- 152 tisíc obyvateľov využíva denne doprané prostriedky,
- obyvatelia mesta Košice využijú 347 000 jazd denne, z toho 74 % z nich vykoná 2 jazdy denne,
- mobilita podľa pohovoru predstavovala len 1,51 jazdy na obyvateľa,
- del'ba prepravnej práce 43:43:1:13 (osobný automobil : verejný dopravný prostriedok : cyklisti : chodci),
- del'ba motorizovanej prepravnej práce: 50:50,
- na 74 % obyvateľov pripadajú 2 jazdy denne,
- disponibilita autom – vždy: 35 % (vo veku 30 – 50 rokov: 55%),
- disponibilita bicyklom – vždy: 13 %,
- predplatený lístok mestskej dopravy: 82 % (vo veku 15 – 19 rokov), 35 % (vo veku 30-39 rokov),
- parkovanie v mieste bydliska: cesta 11%, garáž 25 %, parkovisko 44 % a
- parkovanie v práci: cesta 8 %, garáž 3 %, parkovisko 44 %.

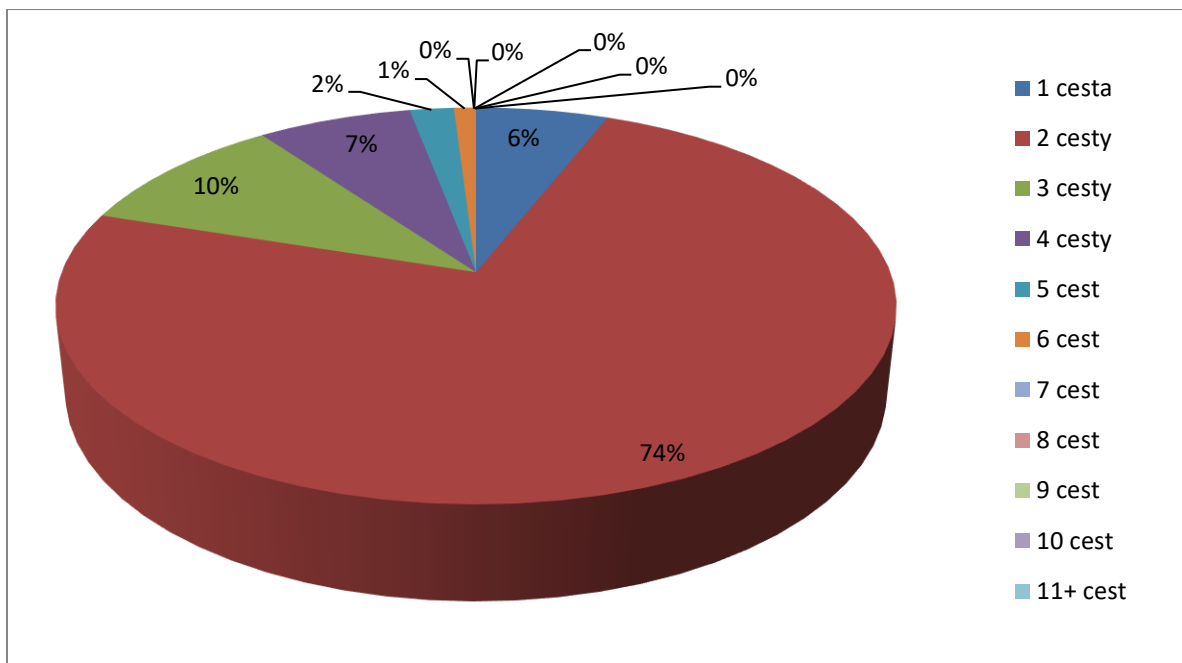
Graf 13 Dostupnosť osobného automobilu v členení podľa veku



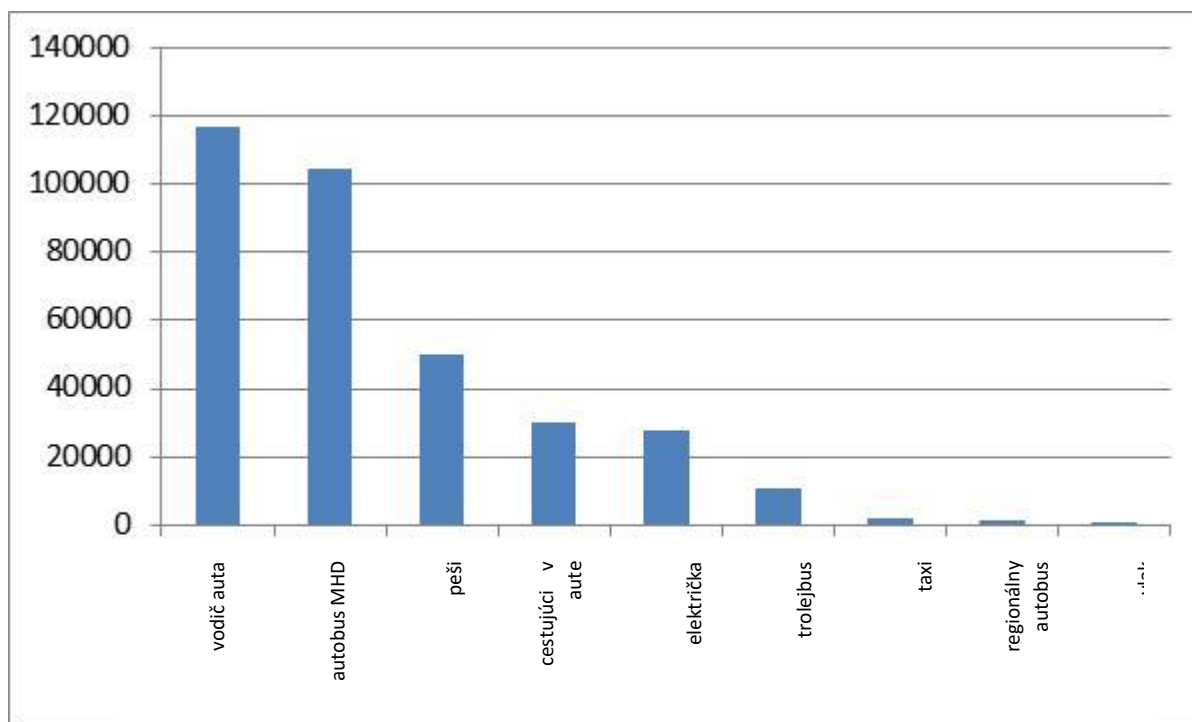
Graf 14 Vlastníctvo predplateného lístka verejnej hromadnej dopravy v členení podľa veku



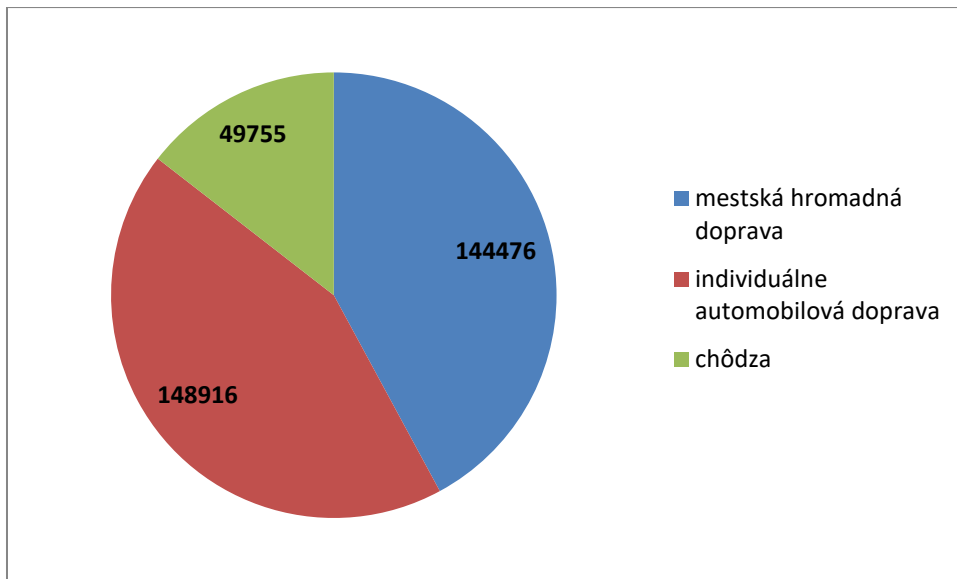
Graf 15 Počet denných ciest na obyvateľa



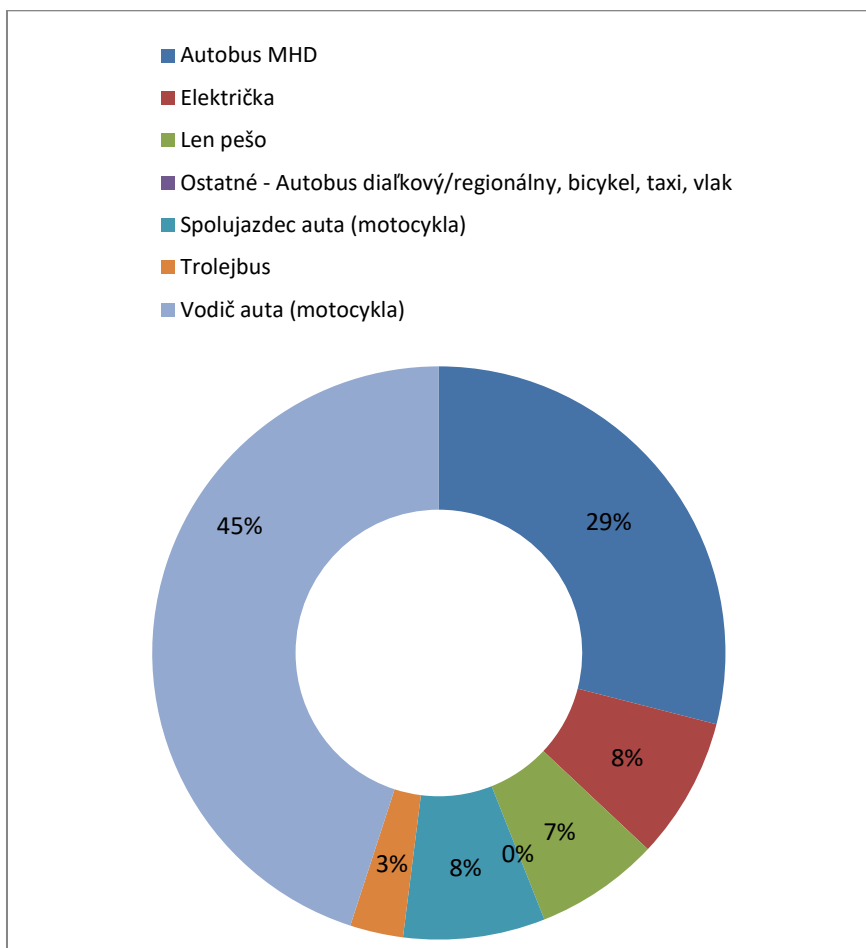
Graf 16 Denné počty ciest podľa typu dopravného prostriedku – len obyvatelia Košíc



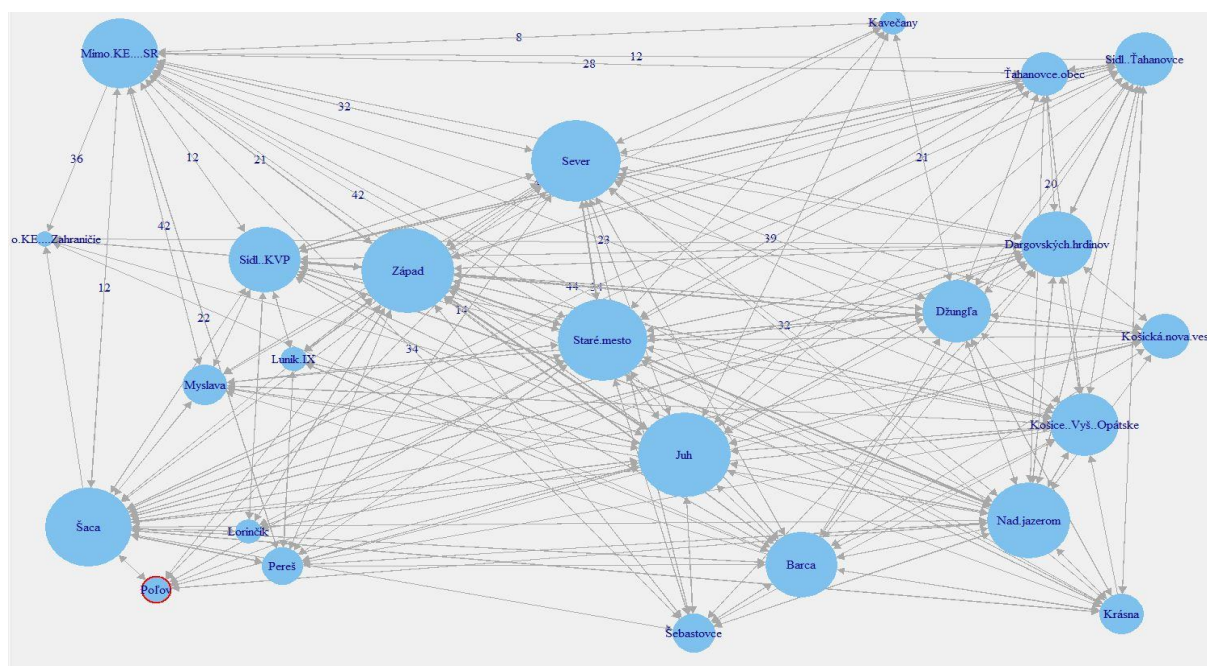
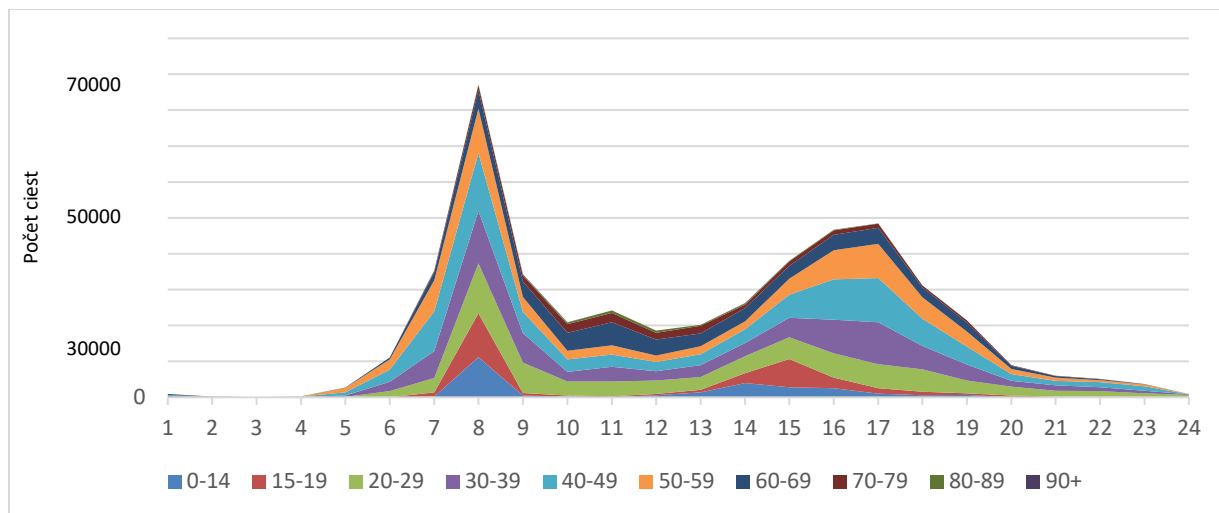
Graf 17 Delba prepravnej práce v počtoch ciest/deň – len obyvatelia Košíc



Graf 18 Delba prepravnej práce – dochádzka



Graf 19 Počet ciest za hodinu v členení podľa veku



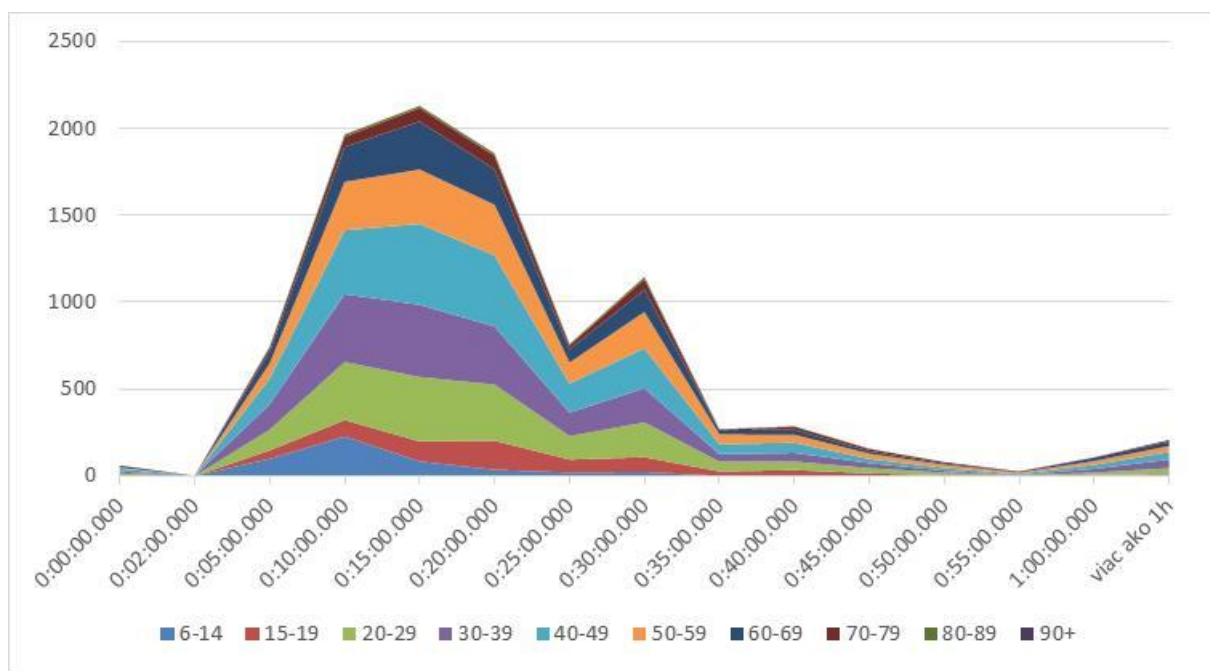
Obrázok 13 Vázby zdroj/cieľ uvedené v dotazníku

**Záver:**

- V Košiciach je vysoký podiel užívateľov automobilov.
- Podľa výsledkov dotazníkového prieskumu je veľmi silná ranná špička a obmedzený počet popoludňajších ciest (nielen práca – domov) – na rozdiel od variácie ciest autom (viac popoludňajších) a MHD (viac ráno).
- V sedle (od 10:00 – 13:00) tvoria osoby mladšie ako 29 a staršie ako 60 polovicu ciest.
- Hlavné zdroje a ciele: Staré Mesto (centrum), Sever, Západ, Juh, Dargovských hrdinov, Nad jazerom (sídlisko), Šaca (VA U. S. Steel).



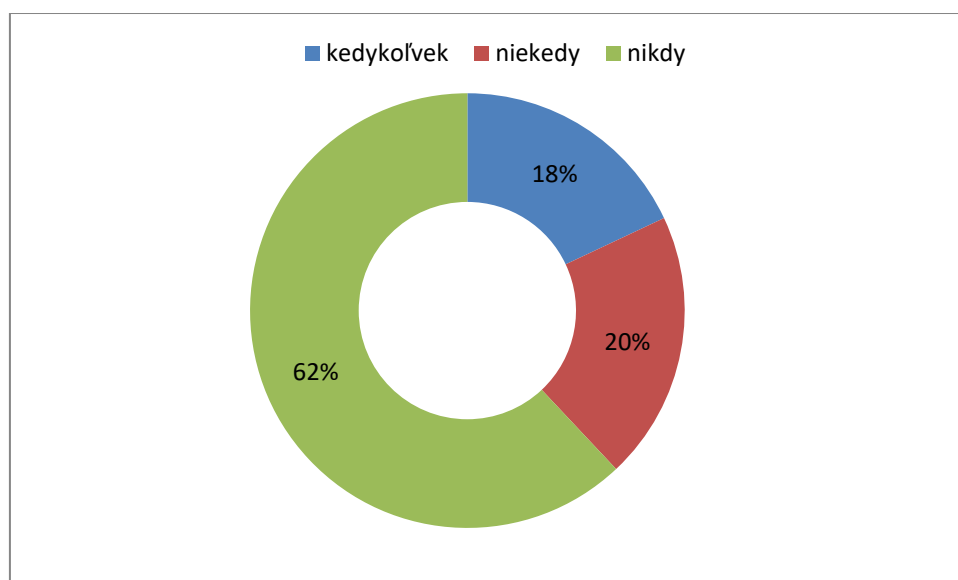
Graf 20 Dĺžka jazdy v min. v členení podľa veku:



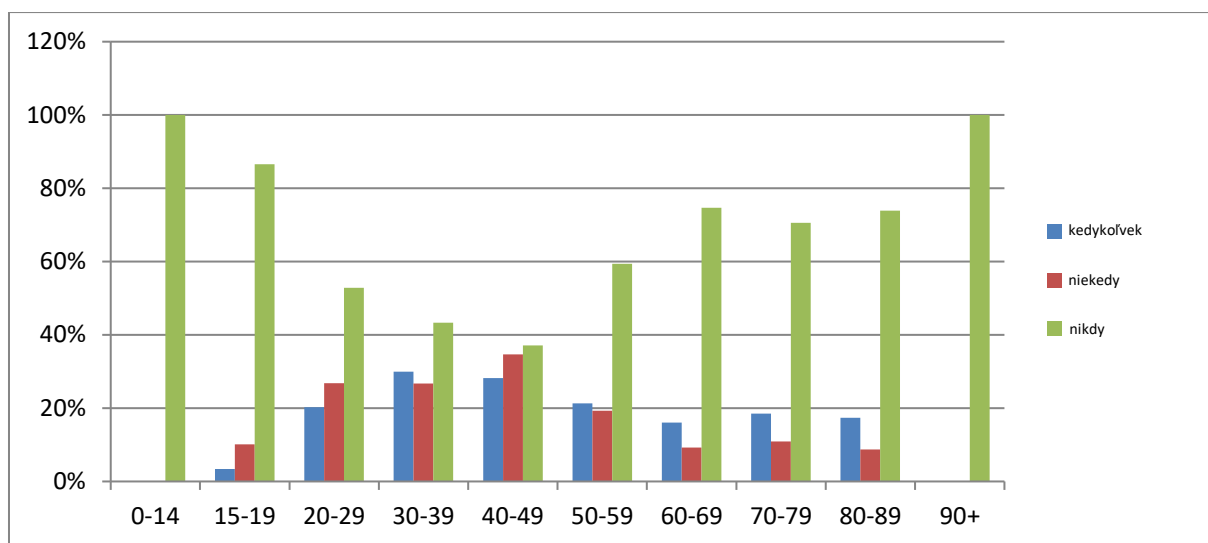
#### 1.1.4.5 Zistenia – zo zastávok hromadnej dopravy:

- Vzorka 1 610 cestujúcich pozostávajúca z 59 % žien a 41 % mužov s prevládajúcim vekom 15 – 25 rokov, pričom najfrekvencovanejší sociálny status bol študent.
- Vo verejných dopravných prostriedkoch prebiehal prieskum na vzorke 1 610 pasažierov, tzn. 1 %, prieskum prebiehal na 20 dopravných uzloch.
- Použitá bola metodika BRAWISIMO.

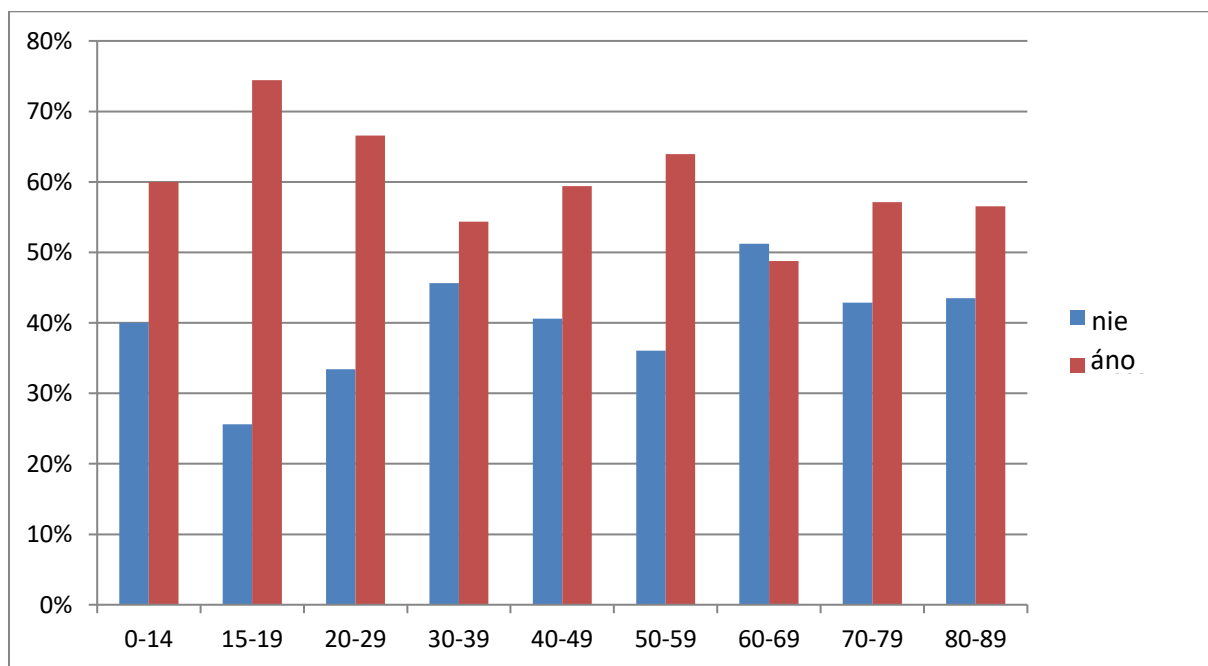
Graf 21 Dostupnosť auta



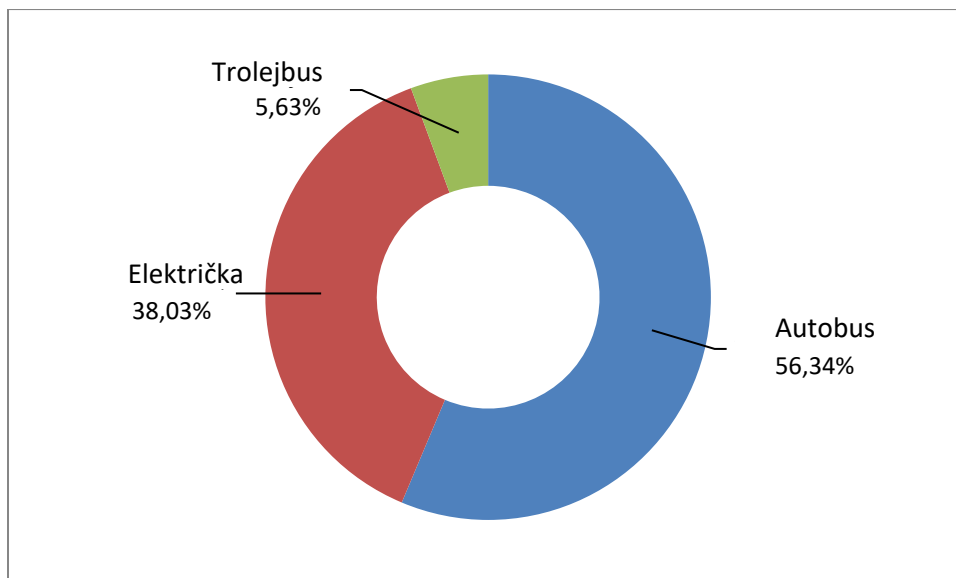
Graf 22 Disponibilita auta podľa veku



Graf 23 Vlastníctvo predplatených lístkov hromadnej dopravy v členení podľa veku



Graf 24 Delba prepravnej práce medzi trakciami MHD pre dochádzanie



#### Závery:

- Iba 18 % užívateľov hromadnej dopravy môže použiť auto kedykoľvek.
- Vo vekovej kategórii 20 – 50 rokov môže 25 % osôb použiť auto kedykoľvek.
- V kategórii nad 50 rokov je to menej, viac ako 60 % ľudí nad 50 rokov jazdiacich hromadnou dopravou nemá inú možnosť, aj keď len príležitostne.
- Približne 60 % užívateľov hromadnej dopravy vlastní predplatené cestovné lístky.
- 38 % využíva používa električky na dochádzanie, električky však ponúkajú len 24 % vozidlových kilometrov, popularita električiek je pomerne vysoká, aj keď s obmedzenou kvalitou.

#### 1.1.4.6 Prieskum parkovania vrátane analýzy registrácie aut

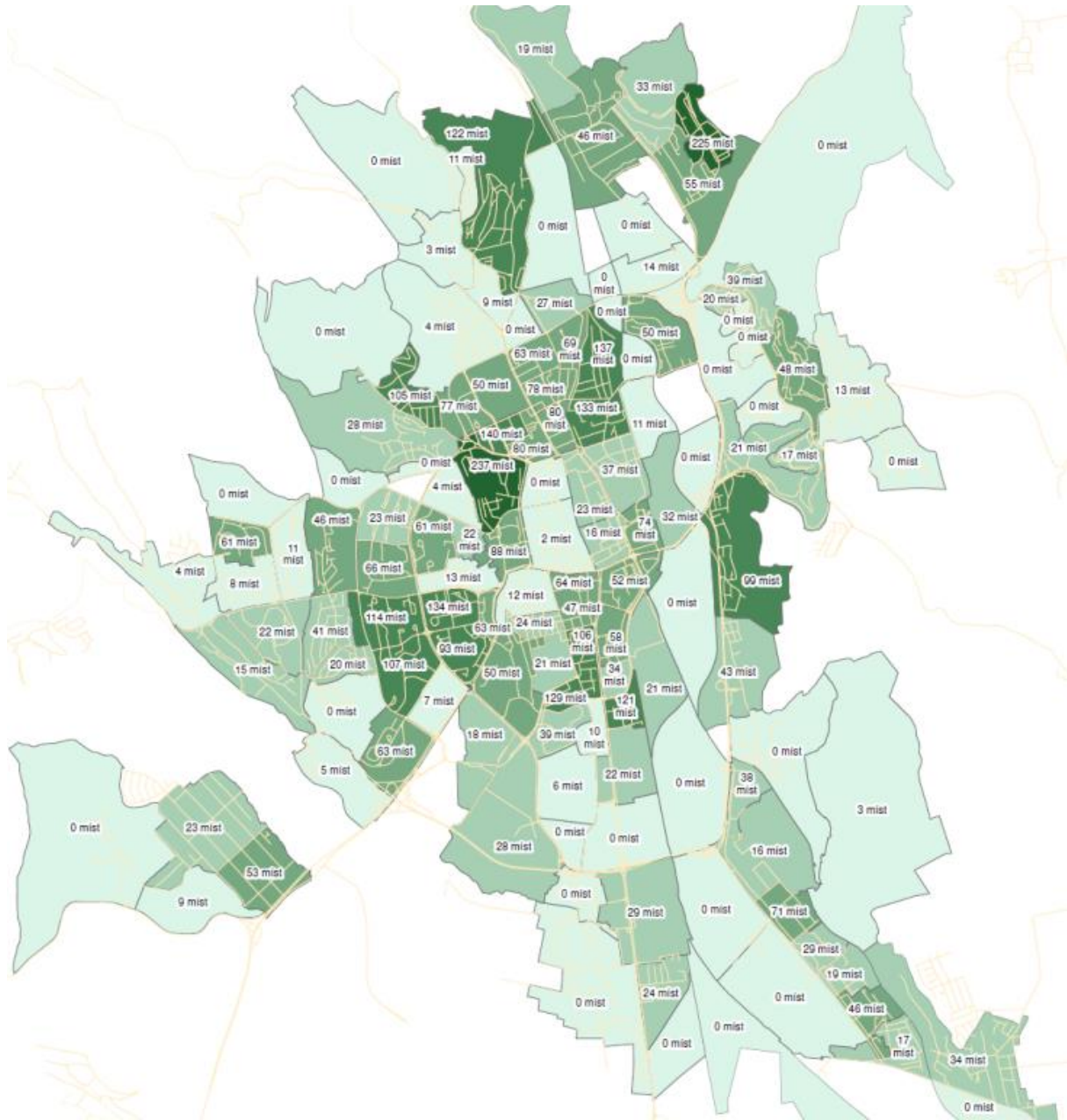
#### Metodika

Prieskum bol spracovaný v období od 10. do 12. marca 2015 kamerovým záznamom sledujúcim parkovacie plochy. Všetky plochy boli zaznamenávané štyrikrát denne a jedenkrát v noci. Databáza všetkých áut a ich parkovacích miest bola získaná z Ministerstva vnútra, počet registrácií v zónach bol porovnaný s ich kapacitami.

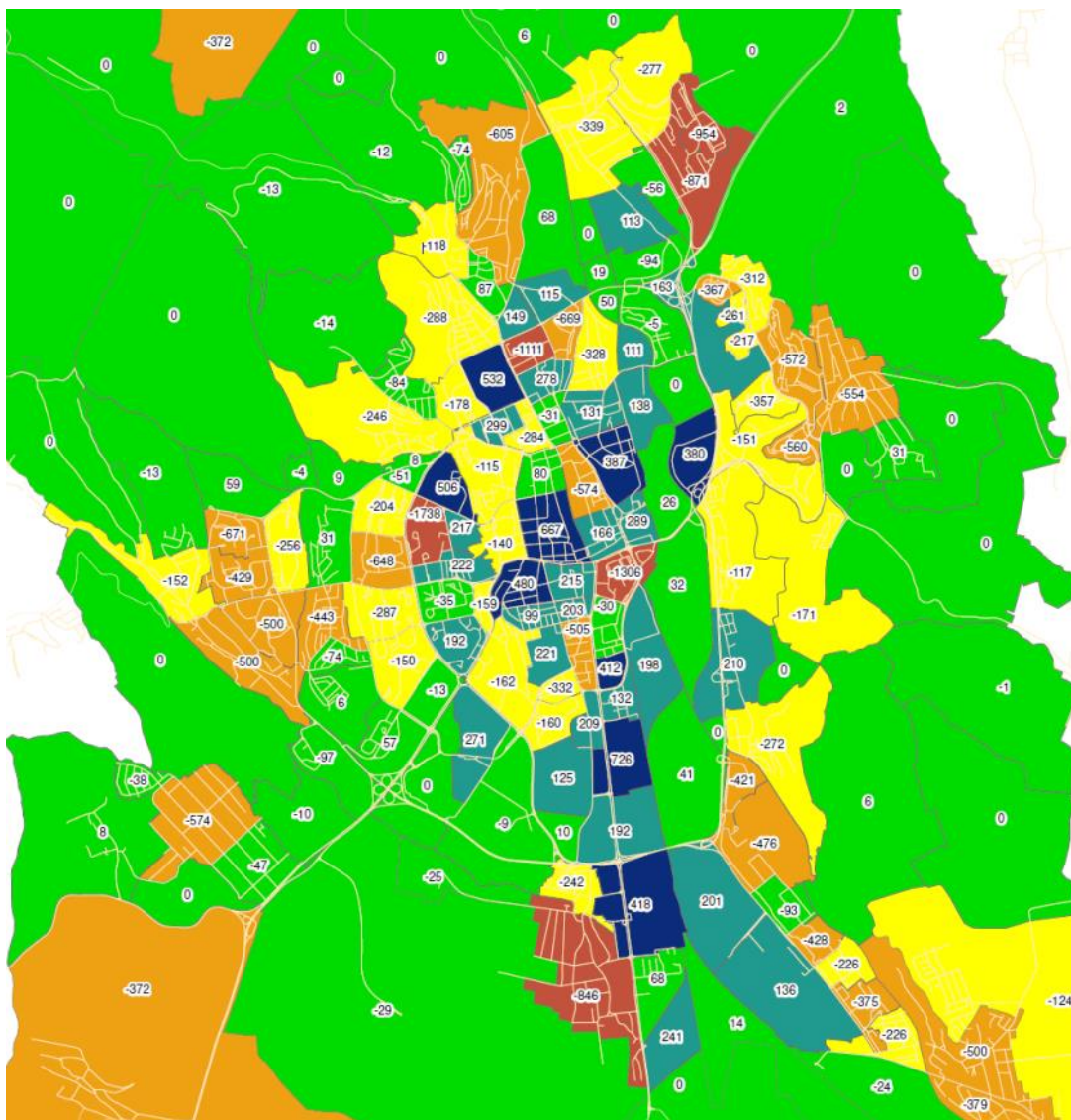
#### Zistenia:

- centrum – regulované, stabilizované, deficit len na niektorých miestach, vysoký obrat áut v rámci parkovísk, nižší obrat na vedľajších cestách,
- okolie centra: zistená parkovacia služba Park + Go, plochy pri obytných priestoroch využité na parkovanie blokované rezidentom v priebehu dňa, kapacita využívaná v noci,
- Ťahanovce, kapacita 4 600 áut, deficit 300 áut denne, 1 350 áut v priebehu noci (149 % dopyt po parkovacích miestach v noci),
- Nad jazerom – kapacita 4830 áut, deficit 220 parkovacích miest v priebehu dňa, 690 parkovacích miest v noci (119 %),
- Dargovských hrdinov– kapacita 5 500 miest, denný deficit 120 miest, nočný deficit 760 miest (116 %),

- KVP – množstvo rezervovaných parkovacích miest, kapacita 6 250 miest, denný deficit 100 aut, nočný deficit 440 miest (108%) a
- Západ – množstvo rezervovaných parkovacích miest, kapacita 8530 miest, denný deficit 770, nočný deficit 630 (104%).



Obrázok 14 Nedostatok parkovacích miest v zónach (tmavšia farba znamená vyšší deficit)



Obrázok 15 Porovnanie množstva registrovaných áut s kapacitou parkovacích zón (červená, hnedá a žltá značí najvyššie deficity)

### Záver:

- Situácia v centre je stabilizovaná aj s nelegálnymi užívateľmi, štruktúrne problémy vo využívaní rôznych typov stojísk, práva obyvateľov sú veľmi obmedzené, neexistuje zvýhodnenie miestnych podnikateľov a majiteľov nehnuteľností, tarifkácia podporuje celodenné parkovanie, komerčné predplatné uprednostňuje nerezidentov.
- Okolie centra mesta je dopravne preťažené, parkovacie miesta pre miestnych obyvateľov sú blokováné návštevníkmi centra.
- Väčšina z prichádzajúcich vozidiel používaných na dochádzanie sú zaparkované na súkromných parkovacích miestach.
- Situácia vo východných sídliskách a častiach západných sídlisk je kritická v noci, kedy neexistuje žiadne voľné miesto a veľká časť vozidiel je odstavená v rozpore s príslušnými právnymi predpismi.



- Časť parkovacích kapacít najmä východných sídlisk môže byť v noci voľná, sú však umiestnené pomerne ďaleko od bydlísk obyvateľov, čo má vplyv na nižšiu mieru využívania – časť užívateľov uprednostňuje nelegálne parkovanie v blízkosti bydliska, než vzdialenejšie legálne parkovacie kapacity.

#### 1.1.4.7 Bezpečnosť dopravy

##### Metodika

Údaje boli získané zo správ dopravnej polície z rokov 2001 až 2015 a z pohovorov s pracovníkmi polície.

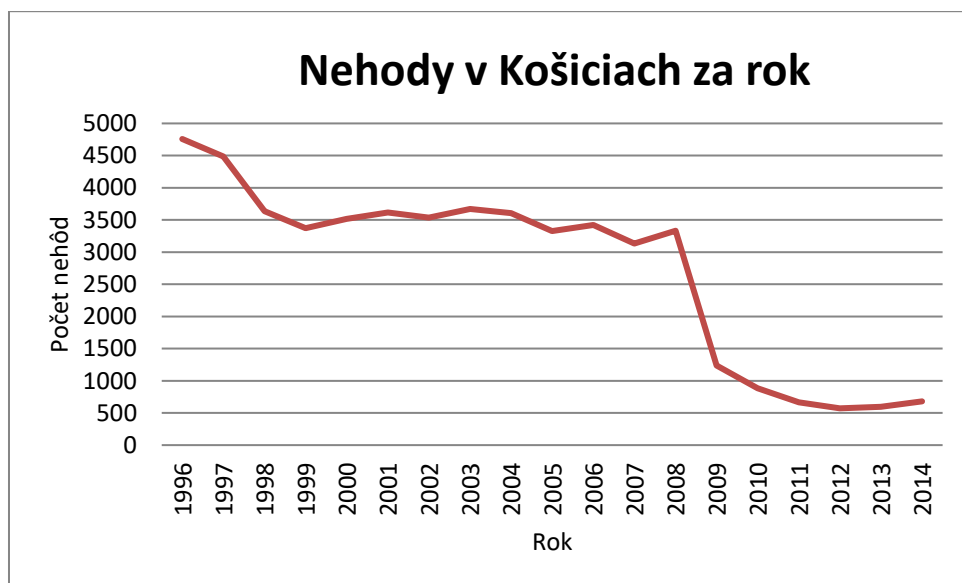
##### Zistenia

- Nebezpečné miesta so záznamom o nehode:
  - Križovatka Komenského – Hlinkova a Národná – Hlinkova, kde chodci prechádzajú cez križovatku na signál „Stoj!“,
  - Festivalové námestie – komunikácia nezodpovedá technickým normám,
  - zlé riešenie križovatky Štefánikova – Hviezdoslavova – Gorkého (Jumbo),
  - Čermel'ská ulica – príliš široká, vysoká maximálna povolená rýchlosť,
  - II/548 na Pereš, nebezpečná križovatka a nevyhovujúci návrh komunikácie,
  - chýbajúca kontrola dopravy Popradská – SNP,
  - nebezpečná križovatka pri objekte Panoráma na komunikácii I/19,
  - Košická Nová Ves – chýbajúci obchvat,
  - chýbajúca komunikácia pre cyklistov pozdĺž Moldavskej cesty,
  - nebezpečné spojenie pri Nižných Kapustníkoch, chýbajúce členenie cesty,
  - Križovatka Južná – Podnikateľská – Kubíková je nebezpečná kvôli zastávke v križovatke,
  - Krásna – chýbajúci obchvat,
  - Slanecká cesta – zvýšené množstvo nehôd po zriadení tretieho jazdného pruhu,
  - Bezpečnostné riziko sa môže vyskytovať v napojení Parku Anička na ulicu Vodárenská,
  - Jakabov palác, mnoho malých nehôd, pravdepodobne klzká vozovka.
- Ďalšie nebezpečné miesta pre chodcov:
  - Prešovská cesta a Južné nábrevie (I/20 a I/16),
  - prístup k novým obytným súborom Heringeš a Zelená stráň,
  - Hlavná pri Rooseveltovej a Bačikovej,
  - križovatka pri Jumbe,
  - Festivalové námestie,
  - nedostatok križovatiek na SNP,
  - Moskovská trieda – priechod pre chodcov na sídlisku KVP,
  - Južná trieda a
  - okolie nákupného centra Optima.
- Ďalšie nebezpečné alebo rizikové miesta pre hromadnú dopravu:
  - Sečovská – III/3410,
  - Nová nemocnica (v súvislosti s otáčaním autobusov linky č. 18 v križovatke),
  - Kostolianska – Cesta pod Hradovou,
  - Sečovská – Herlianska – Trieda arm. gen. Svobodu,
  - Luník VIII – Petzvalova a



- Šaca I/16 – Železiarska,
- **Ďalšie nebezpečné miesta pre automobilovú dopravu:**
  - Popradská – Ipeľská – chýbajúca svetelná signalizácia,
  - Toryská – Moldavská cesta – chýbajúca svetelná signalizácia,
  - kruhový objazd Moldavská cesta – SNP,
  - križovatky na Triede KVP,
  - viacúrovňová križovatka Slanecká – Nižné Kapustníky,
  - križovatka Slanecká a
  - zmena pruhu pri Jakobovom paláci.

*Graf 25 Prehľad počtu nehôd za posledných 40 rokov (legislatívna zmena v roku 2008 spôsobila výrazný pokles počtu nehôd z dôvodu, že škodové udalosti sa od tohto roku neregistrujú)*



### Záver

Na väčšine priechodov sú chodci často v nebezpečnej a nepohodlnej pozícii, nehody sa nevyskytujú tak často len vďaka obmedzenému právu prednosti chodcov na priechodoch.

Nebezpečné miesta sa vyskytujú z dôvodu zastaraného návrhového stavu niektorých križovatiek a mnohých neriadených križovatiek s vysokou rýchlosťou a intenzitou dopravy.

Nebezpečné sú niektoré viacúrovňové križovatky bez bezpečného riešenia priechodu pre chodcov, ktoré tvoria bariéru v priepustnosti územia.

Na okrajoch mesta a na hlavných križovatkách dochádza ku kolíznym situáciám s chodcami a cyklistami.

Infraštruktúra nie je prispôbená pre prechádzanie cyklistov križovatkami – úzke ostrovčeky, absentujúce priechody pre cyklistov, nevhodné signálne plány križovatiek.

Rušná doprava cez okrajové mestské časti s priebežnou premávkou na príjazdových komunikáciách do mesta vytvára nebezpečné situácie.

Nebezpečné situácie sa vyskytujú na napojeniach s niektorými novými bytovými projektmi.

Niektoré zvýšenia kapacít spôsobili ďalšie nehody (napr. Slanecká).

Nebezpečné miesta sú väčšinou nasledovných typov:

- komunikácie s množstvom oblúkov a rýchlou dopravou,
- zložité križovatky so zastaranými technologickými prvkami,
- neriadene križovatky s viacpruhovými cestami,
- nebezpečné a neriadene priechody pre chodcov cez viaceré jazdné pruhy a
- priechody chodcov na červenú spôsobené dlhou čakacou dobou a zložitými križovatkami s mnohými ostrovčekmi.

### 1.1.5 Organizácia, riadenie a financovanie

#### Metodika

Hodnotenie organizácie a riadenia dopravných záležitostí v meste Košice bolo spracované na základe oficiálnych zdrojov a rozhovorov. Hodnoty financovania boli získané z mestského rozpočtu na rok 2019 ako posledného štandardného roku pred pandemiou a pre porovnanie vývoja aj z mestského rozpočtu na rok 2022.

#### Zistenia

- Organizácia a riadenie dopravného systému sú zložité a v súčasnosti existuje na viacerých úrovniach verejnej správy (napr. Slovenská republika zastúpená MDV SR, ŽSR, NDS, Košický samosprávny kraj a činnosť začínajúci organizátor integrovaného dopravného systému IDS Východ, Okresný úrad Košice a mesto Košice s chýbajúcou inštitúciou riadenia mestskej dopravy v Košiciach na najdôležitejšom úrade – Magistráte mesta Košice [ako pre organizáciu cestnej dopravy tak aj riadenie verejnej hromadnej dopravy]). Systém funguje iba vďaka vysokému úsiliu obmedzeného personálu referentov Útvaru hlavného architekta a dopravy.
- Nedostatok finančných zdrojov pre údržbu infraštruktúry, chýbajúci systém manažmentu infraštruktúry.
- Nedostatok finančných zdrojov pre chod hromadnej dopravy podľa porovnania s obdobnými mestami.
- Riadenie hromadnej dopravy (neexistujúce na mestskej úrovni) a DPMK nedostatočne reagujú na kritickú finančnú situáciu.
- Chýba integrácia s prímestskou verejnou dopravou, paralelné služby dvoch systémov majú negatívny ekonomický dopad, Memoranda o spolupráci s IDS Východ sú podpisované, ale praktická kooperácia je zatiaľ nefunkčná hlavne kvôli obmedzenej kapacite mestských orgánov a kvôli zatiaľ rozdielnemu pohľadu mesta Košice a IDS Východ o spolupráci pre prevádzku integrovaného dopravného systému.
- Výdavky mestského rozpočtu Košíc na rok 2019 predstavuje 178 mil. €, čo znamená 745 € na obyvateľa ročne, z toho na dopravu je bezmála 44 mil. € (24,6 %), tzn. 183 € na obyvateľa. (napr.: Plzeň mala v roku 2019 výdavky rozpočtu 1 717 € na obyvateľa, z toho na dopravu je 35 % hodnoty rozpočtu, tzn. 597 € na obyvateľa).
  - pre porovnanie rozpočty na rok 2022:
    - Košice – 209 mil. €, t. j. 874 € na obyvateľa, z toho na dopravu 54 mil. € (25,9 %)
    - Plzeň – 304 mil. €, t. j. 1763 € na obyvateľa, z toho na dopravu 97 mil. € (32,0 %)
- Košice majú v roku 2022 vyčlenených 11,39 mil. € (48 € na obyvateľa) na bežnú údržbu dopravnej infraštruktúry, ďalších 15,82 mil. € (66 € na obyvateľa) majú vyčlenených na dobudovanie a modernizácie cestnej siete, cyklistických a peších komunikácií (81 % je hrađených z fondov EÚ), čo predstavuje výrazné zlepšenie v porovnaní s rokom 2015.

- Od roku 2015 došlo k rozsiahlym investíciám infraštruktúry električkových tratí, ciest, niektorých mostov a vybudované boli aj nové cyklistické komunikácie.

### Závery

Mestu Košice sa výrazne zlepšilo v inštitučných a finančných kapacitách na organizáciu a manažment dopravného systému, naďalej však pretrvávajú mnohé problémy. Financovanie kompenzácií verejnej dopravy sa každým rokom zväčšuje, čo vedie k narastajúcej nemožnosti poskytovať konkurencieschopnú hromadnú dopravu za predpokladu, že nenastanú výraznejšie zmeny v jej organizácii a prevádzke.

## 1.2 Dopravný model

Konvenčný štvorúrovňový dopravný záujmový model bol vytvorený v programe PTV Visum obsahujúci všetky hlavné siete infraštruktúry. Dopravný režim je spracovaný na úrovni cestnej siete a dopravné správanie je modelované na úrovni „jazda“.

Spracované boli tieto modely:

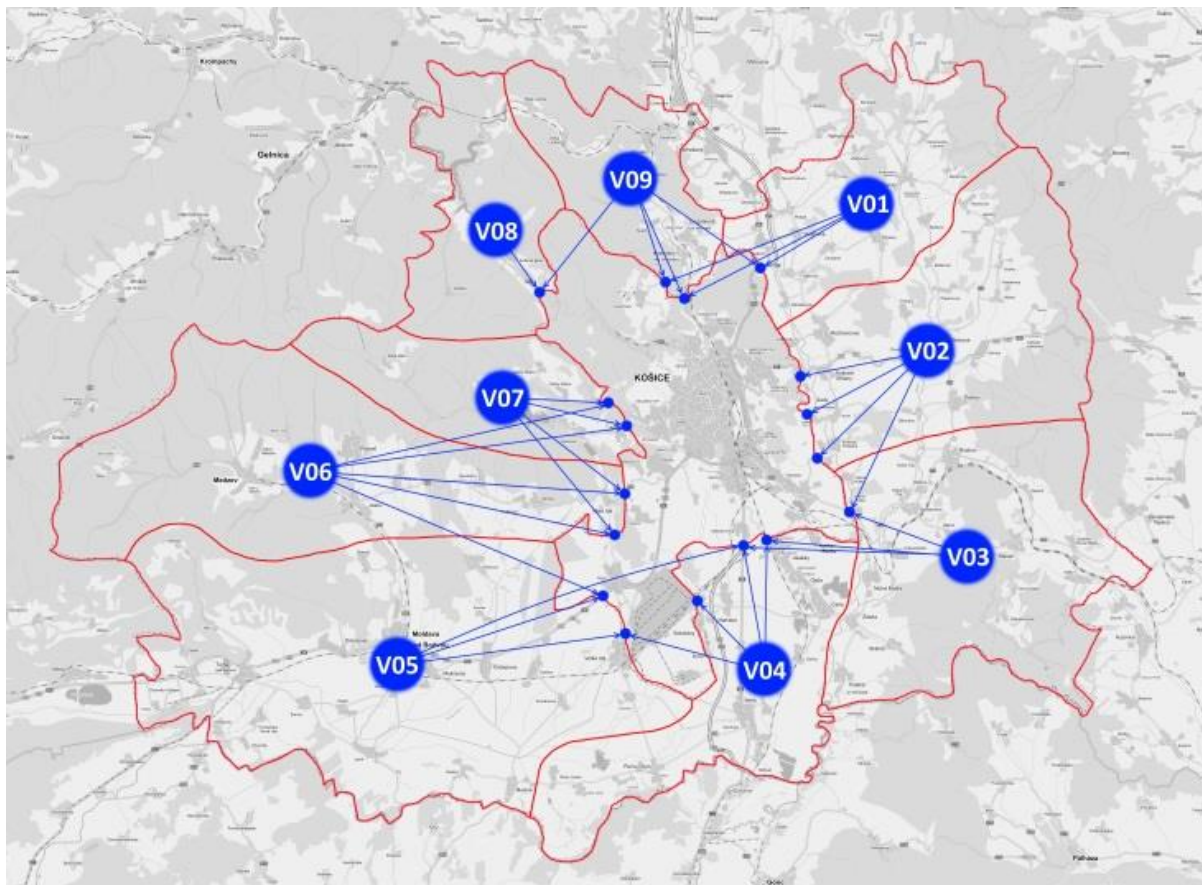
- automobilová doprava
- hromadná doprava
- cyklistická doprava

Dopravný model bol vytvorený v roku 2015 v rámci prác na pôvodnom dokumente Stratégia rozvoja dopravy mesta Košice. Model bol čiastočne multimodálny a priraďoval matice každého druhu dopravy do siete nezávisle. Vytvoril sa model súčasného stavu, kalibrovaný na základe dopravných prieskumov, a návrhové horizonty 2030 a 2040. Model bol len 24-hodinový.

V rámci aktualizácie dokumentu bol model prevedený na plne multimodálny a súčasný stav bol aktualizovaný na rok 2021 na základe známych zmien na strane dopytu aj ponuky. Boli zachované návrhové horizonty 2030 a 2040. Okrem celodenného boli vypracované čiastkové modely pre rannú a popoludňajšiu dopravnú špičku a scenár "-1", ktorý predstavuje návrhový scenár pre rok 2030 s výrazne vyšším podielom udržateľných druhov dopravy.

### 1.2.1 Model dopravného dopytu

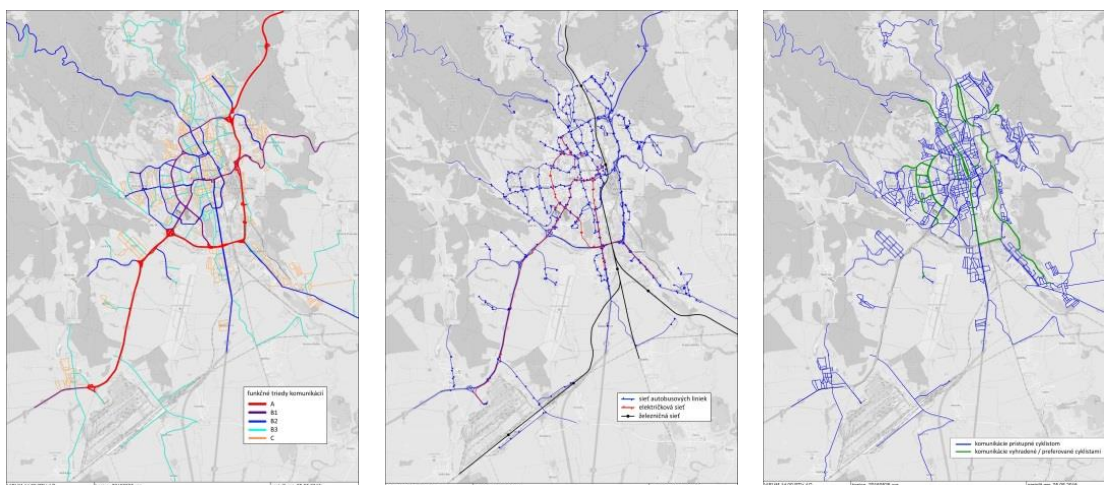
Vytvorených bolo 179 dopravných okrskov. Ich hranice vychádzajú jednak z hraníc dopravno-urbanistických zón zo súťažných podkladov a tiež z územného členenia mesta Košice, teda z hraníc katastrálnych území, resp. základných sídelných jednotiek. Tieto okrsky bez zvyšku vyplňajú celé územie mesta, teda územie okresov Košice I, Košice II, Košice III a Košice IV. Ďalej bolo vytvorených 32 externých oblastí, z čoho 9 zón definuje najbližšie okolie Košíc:



Obrázok 16 Rozdelenie okresu Košice-okolie na dopravné zóny

### 1.2.2 Model dopravnej ponuky

Stanovené boli tri siete – cestná, hromadnej dopravy a cyklistická:



Obrázok 17 Cestná sieť

Sieť hromadnej dopravy

Cyklistická sieť

### Cestná sieť

Cestná sieť je tvorená pozemnými komunikáciami funkčných skupín A, B, C1 a ďalšími vybranými obslužnými komunikáciami, pričom sú vylúčené neprejazdné oblasti siete. Kategorizácia komunikácií vychádza z platného územného plánu mesta.

### Sieť hromadnej dopravy

Sieť liniek hromadnej dopravy sa skladá z troch základných častí: železničnej siete, električkovej siete a autobusovej siete. Vlaky a električky majú vlastnú sieť a sú značne nezávislé na cestnej sieti. Základom siete liniek autobusovej dopravy je cestná sieť, kde je na vybraných komunikáciách umožnená prevádzka hromadnej dopravy a následne sú na tieto komunikácie umiestnené zastávky, medzi ktorými vedú jednotlivé linky, ktoré sú charakteristické postupnosťou a kompletným cestovným poriadkom.

### Cyklistická sieť

Základom siete pre cyklistickú dopravu je cestná sieť, z ktorej sú vylúčené komunikácie s vylúčením premávky cyklistov, teda predovšetkým komunikácia funkčnej skupiny A, a k tejto základnej kostre sú pridané komunikácie pre nemotorovú dopravu umožňujúce pohyb cyklistov.

#### 1.2.3 Prepojenie zón a dopravnej siete

Každá zóna je napojená na sieť niekoľkých konektorov, ktoré môžu slúžiť buď pre všetky alebo len pre vybrané druhy dopravy. Základné rozdelenie je na konektory pre individuálnu dopravu (PrT) a konektory dochádzky na zastávky hromadnej dopravy (PuT).

#### 1.2.4 Postup výpočtu

V dvoch prvých krokoch (trip generation a trip distribution) boli vytvorené matice pre jednotlivé vrstvy dopytu, ktoré boli následne rozdelené v treťom kroku (mode choice) na čiastkové matice pre jednotlivé módy. Vo štvrtom kroku (assignment) sú tieto matice pridelované na dopravnú sieť so zohľadnením obmedzenej kapacity. V modeli automobilovej a cyklistickej dopravy je použitý algoritmus Equilibrium a v modeli hromadnej dopravy algoritmus Timetable.



## 1.3 Analýza dopravy

### 1.3.1 Prehľad dopravného systému

Dopravný systém mesta Košice sa skladá zo subsystému ciest vlastnených NDS, železničných tratí vlastnených ŽSR, čiastočne súkromne vlastneného letiska, mestských ciest, siete tratí hromadnej dopravy, siete cyklistických cestičiek a siete peších ciest a chodníkov. Cesty prvej triedy patria štátu, cesty druhej a tretej triedy spadajú pod Košický samosprávny kraj, ale zodpovednosť za ich údržbu a rozvoj bola prenesená na mesto Košice – reálne existujú dva subsystémy pre komunikácie – národná a mestská, ako pre zodpovednosť tak aj pre financovanie (s rozdielom v administrácii ciest). Miestne komunikácie vrátane cyklistických cestičiek a peších ciest a chodníkov sú v správe mesta, v jednej mestskej časti Košíc (KVP) sú miestne komunikácie vyčlenené do správy mestskej časti.

Električková sieť je rozvíjaná a riadená Dopravným podnikom mesta Košice vlastneným mestom Košice, ďalej existuje systém regionálnych autobusových liniek objednávaných Košickým samosprávnym krajom a železničných liniek objednávaných Ministerstvom dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR. Chodníky pre chodcov a cyklistov patria mestu, rozvoj regionálnych cestičiek pre cyklistov je potrebné koordinovať s Krajským úradom.

Hlavný problém systému mestských komunikácií je spojený s obmedzenou kapacitou administratívy a obmedzenými zdrojmi administrácie údržby. Systém je na svoju kapacitu dobre rozvinutý, avšak je nevyhnutné modernizovať systém riadenia dopravy, systém lokálne zlepšovať, modernizovať a pravidelne udržiavať. Mestské zdroje pre tieto aktivity sú nedostatočné.

V oblasti hromadnej dopravy bol už v období zberu údajov popísaný problém obmedzených zdrojov pre kompenzáciu straty a fakt, že mesto nie je schopné dostatočne udržiavať infraštruktúru hromadnej dopravy.

Ďalším potvrdeným faktom je, že nie je možné rozvíjať integráciu mestskej a regionálnej hromadnej dopravy v existujúcom stave riadenia dopravných systémov, keď DPMK sám určuje koncepciu a prevádzkové usporiadanie hromadnej dopravy. Na úrovni mestského magistrátu chýba odborný partner, autorita pre nastavovanie linkového vedenia MHD a jeho ďalších parametrov ako frekvencia spojov, limity financovania a ďalšie, podľa ktorých dopravca vytvára cestovný poriadok. Magistrát tak nemá dostatočnú kontrolu nad organizovaním verejnej dopravy v meste Košice, túto rolu v súčasnosti čiastočne zastupuje zamestnanec Útvary hlavného architekta, pričom je viazaná na individuálnych pracovníkov.

Hlavné horizontálne problémy predstavujú nedostatok administratívnej kapacity Magistrátu mesta Košice a mestských rozpočtových zdrojov, chýbajúca dopravná politika s preferenciou hromadnej dopravy, alebo podporou udržateľnej bezmotorovej dopravy a nedostatok schopnosti rozvinúť integrovaný dopravný systém.

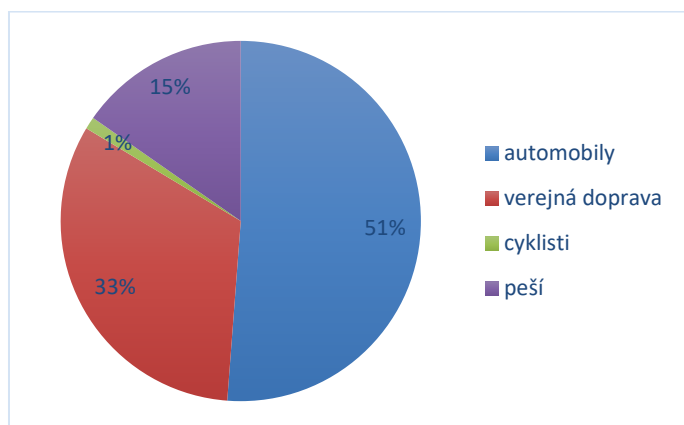
Výzvou najbližších rokov bude začlenenie košickej MHD do integrovaného dopravného systému Východ. V organizátovi dopravného systému IDS Východ s.r.o. vzniká nový partner, s ktorým bude Magistrát mesta Košice musieť komunikovať na poli verejnej dopravy. Mesto Košice má s organizátorom IDS Východ podpísanú mandátnu zmluvu o spolupráci, v rámci inštitucionálneho zabezpečenia verejnej dopravy v Košiciach bude potrebné nastaviť vzťah mesta a organizátora aj spôsob pravidelnej komunikácie medzi ním a príslušnou odbornou autoritou na Magistráte mesta Košice zodpovednou za organizovanie mestskej hromadnej dopravy.



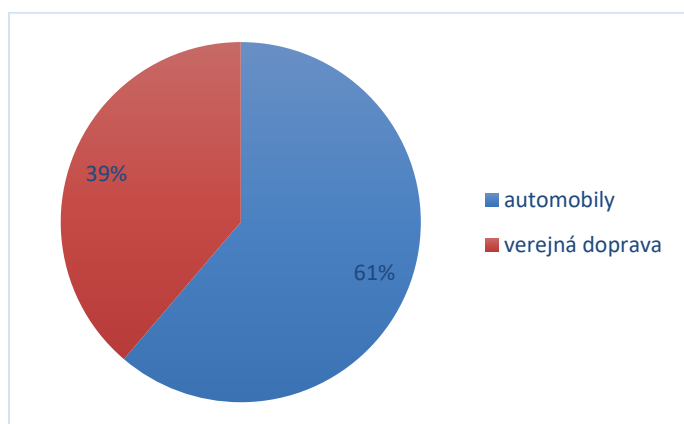
### 1.3.2 Dopravné správanie

Podľa spracovaného modelu dopravy sa vykoná 575 tis. jazd denne – čo predstavuje 3 jazdy na obyvateľa denne (to je dvakrát vyššie, než podľa výsledkov prieskumu dopravného správania, čo je spôsobené vyšším pomerom necestujúcich obyvateľov vo vzorke navštívených počas pracovného dňa a vysokou mobilitou návštevníkov). Z toho je 480 tis. jazd (84 %) motorizovaných jazd, 294 tis. jazd denne za pomoci auta a 186 tis. jazd hromadnou dopravou.

Graf 26 Delba prepravnej práce podľa počtu ciest

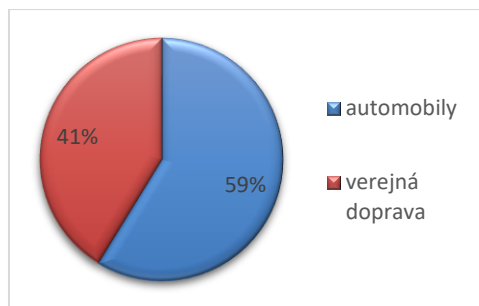


Graf 27 Delba prepravnej práce podľa počtu ciest – len motorizované cesty

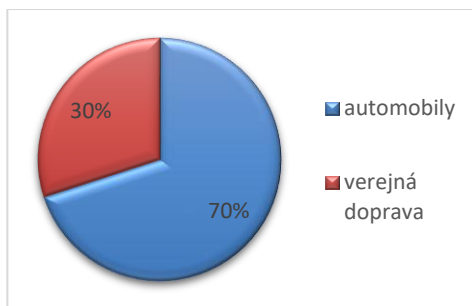


- Podiel automobilovej dopravy na všetkých motorizovaných cestách je 61 % zo všetkých ciest.

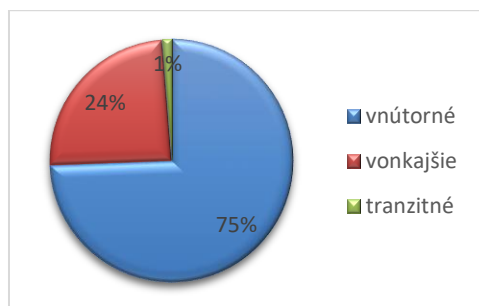
Graf 28 Delba prepravnej práce – v rámci mesta



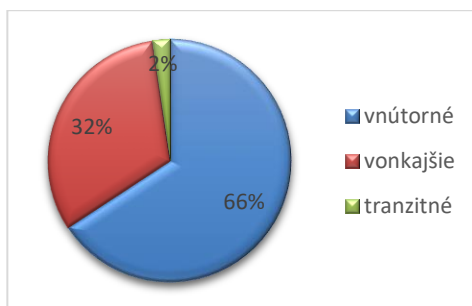
Graf 29 Delba prepravnej práce – mimo mesta



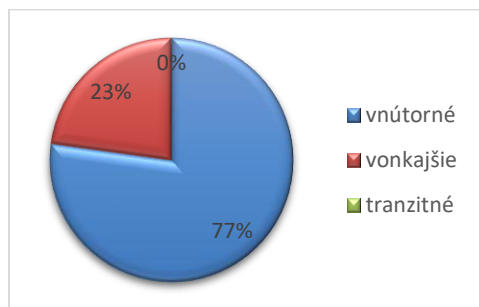
Graf 30 Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – všetci



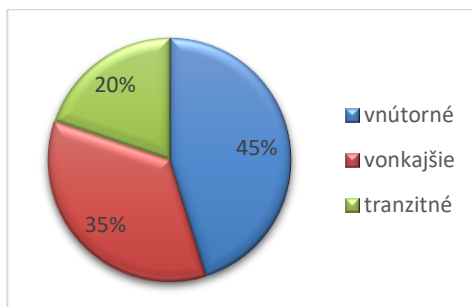
Graf 31 Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – automobily



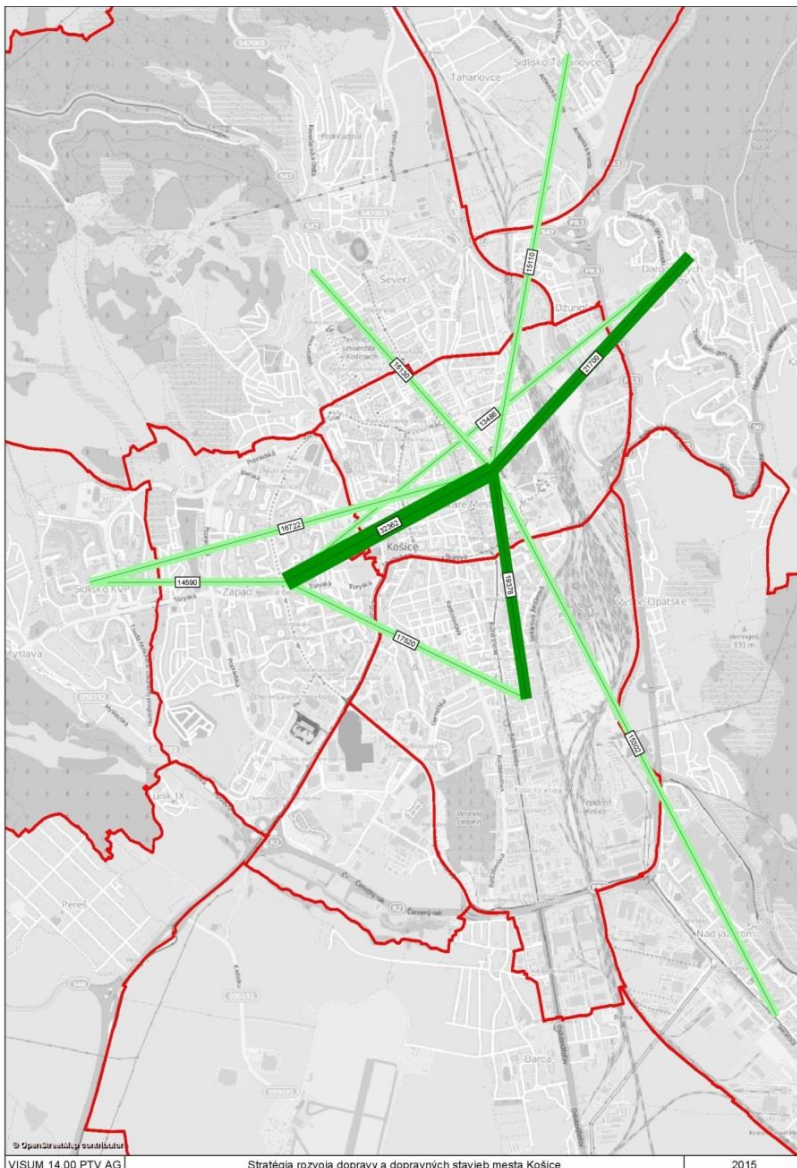
Graf 32 Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – VHD



Graf 33 Typy ciest podľa zdrojov a cieľov – nákladná doprava



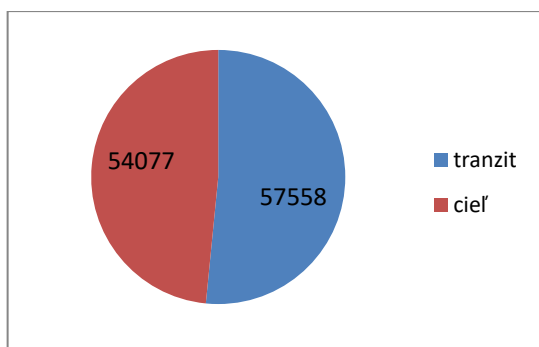
- V Košiciach sa denne uskutoční 294 tisíc jász autom, z toho 240 tisíc (75 %) v rámci mesta, 25 percent jász tvorí doprava mimo mesto (tranzitné jazdy a jazdy za hranice mesta).
- Tranzitná osobná automobilová doprava tvorí iba 2,3 % jász, tranzitná nákladná doprava tvorí 20 % všetkých jász, spoločne tvoriac 4 % automobilové dopravy.
- Dopravný výkon cestnej prepravy cestujúcich predstavuje denne 2 095 176 vozidlových kilometrov, z toho tranzit predstavuje 4,5 %.
- Dopravný výkon nákladnej prepravy predstavuje denne 320 490 vozidlových kilometrov, z toho tranzit predstavuje 20 %.



Obrázok 18 Denný počet jász automobilom v rámci mesta medzi mestskými segmentmi (10 najsilnejšich väzieb zdroj/cieľ)

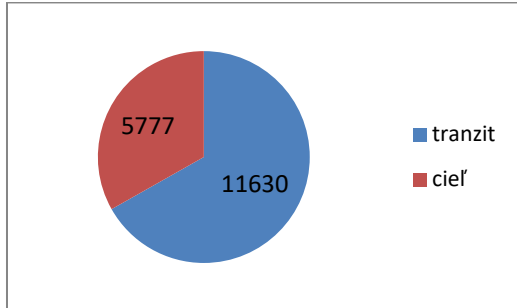
- Najsilnejšie vzťahy sú z častí Západ, Juh a Dargovských Hrdinov v smere do centra.
- Denne prejde cez centrum mesta 111 635 áut, z toho viac ako 50 % tvorí tranzit cez centrum.

Graf 34 Podiel tranzitu v centrálnej zóne

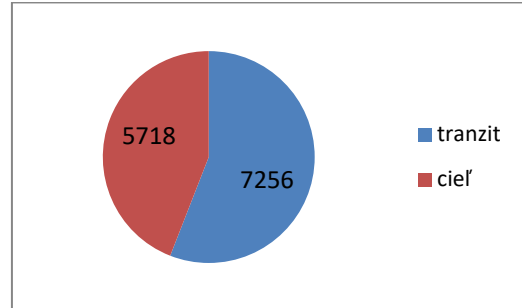


- Najvyšší podiel dopravy cez centrum je v uliciach Hlinkova a Palackého.
- Na prejazd centrom sú využívané ulice Starého mesta (Bačikova, Zbrojničná, Rooseveltova, Senný trh).

Graf 35 Hlinkova:



Graf 36 Palackého:



### 1.3.3 Analýza cestnej siete

Z kartogramu intenzít z dopravného modelu je zrejmé, že s ohľadom na kapacitu a jej využitie existujú tri hlavné príjazdové cesty do Košíc:

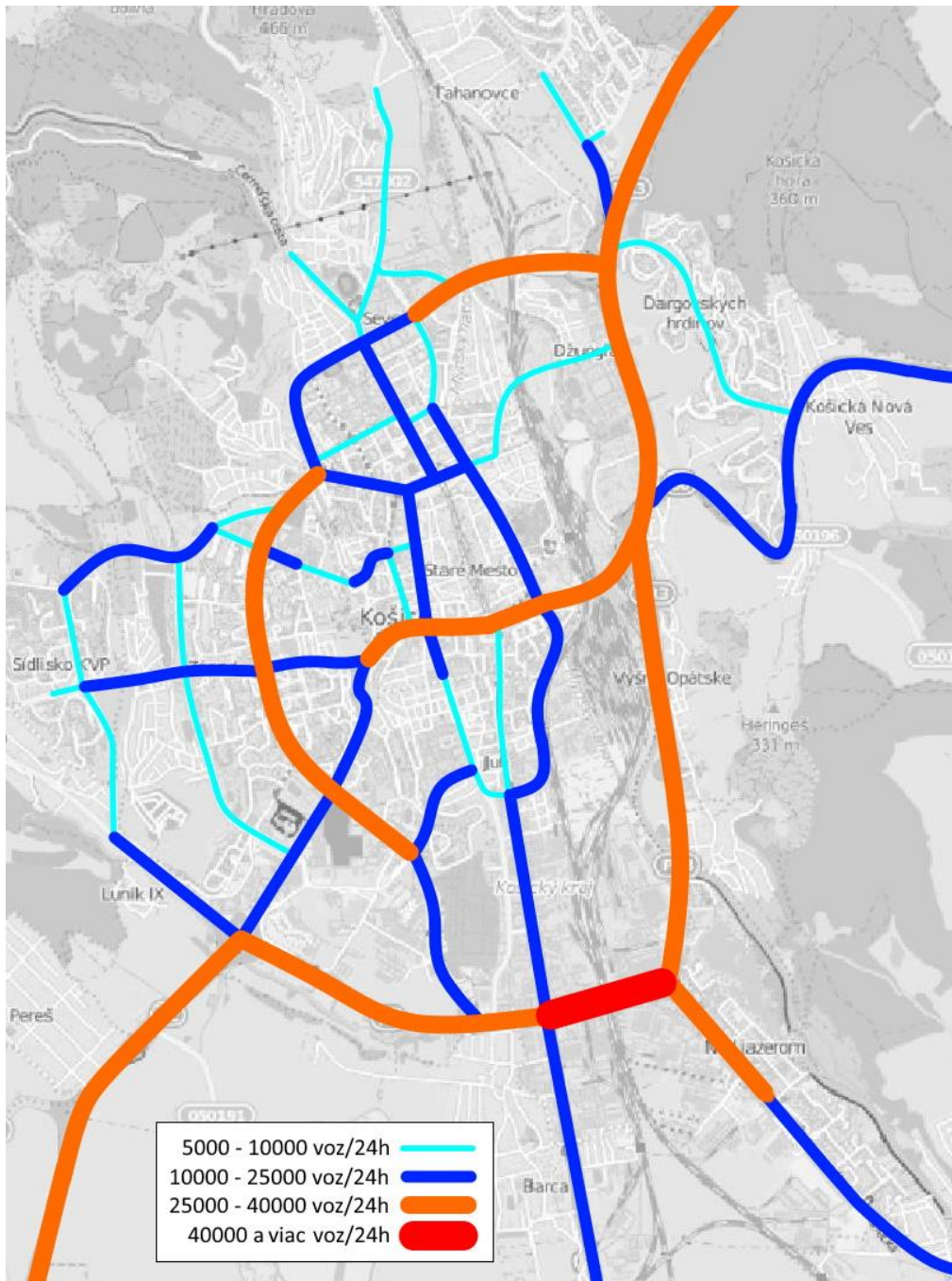
- zo severovýchodu cesta pre motorové vozidlá I/20 napájajúca diaľnicu D1 (a cestu I. triedy I/20) od Prešova,
- z juhovýchodu II/552 zo Slanca a
- z juhozápadu cesta pre motorové vozidlá I/16 od Rožňavy.

Dve hlavné príjazdové komunikácie do centra mesta z východu:

- Hlinkova (II/547) a
- Palackého – Štúrova.

Tieto cesty sú prepojené významne zaťaženými okruhmi:

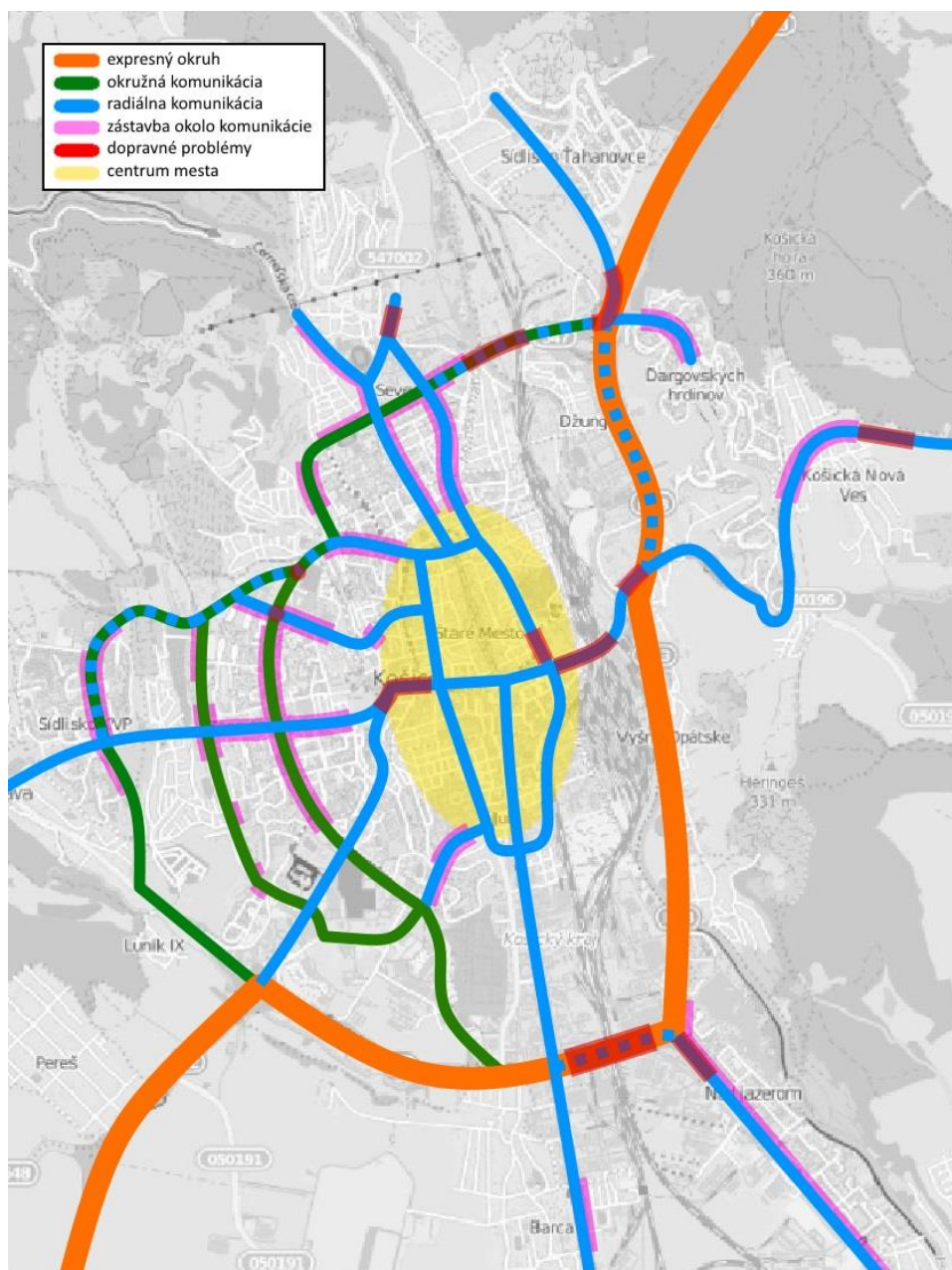
- východný: prieťah cesty pre motorové vozidlá I/20 a I/16: Prešovská – Južné nábrežie – Nižné Kapustníky,
- západný: mestský okruh (Trieda SNP).



Obrázok 19 Schéma stávajúcich dopravných intenzít v Košiciach

Všetky hlavné úzke miesta sa nachádzajú na miestach, kde sú obmedzené kapacity riadených križovatiek alebo rampy viacúrovňových križovatiek s jediným jazdným pruhom a intenzitou vyššou ako 25 tisíc vozidiel za deň.





Obrázok 20 Funkčná analýza cestnej siete 2015 a priliehajúcej zástavby

- Severné časti okruhov sú užívané tiež pre radiálne cesty a sú preto preťažené.
- Existujú tri diametrálne komunikácie skrz centrum spôsobujúce vysokú intenzitu tranzitnej dopravy.
- K dispozícii je priebežne vysoká kapacita rýchlostného okruhu, ale nie je využitá pre tranzitné a cieľové cesty z dôvodu vysokej atraktivity komunikácií cez centrum, lokálnych kapacitných obmedzení na okruhu spôsobujúcich zápchy (križovatky Prešovská – Sečovská a Nižné Kapustníky) a zložitého prístupu z okruhu do centra z východu (iba tri mosty cez Hornád a železnicu, všetky s lokálnymi obmedzeniami kapacity).
- Západný okruh Trieda SNP – Alejová vedie obývaným územím a nie je v najvhodnejšej polohe pre svoju funkciu, v tomto mieste však nie je možné postaviť obchvat. Usporiadanie okruhu umožňuje prevádzku s vysokými intenzitami cestnej dopravy, pretože nemá žiadny konflikt s hromadnou a cyklistickou dopravou a jeho kapacita je primeraná. Ohrozenie životného



prostredia zostáva. Ostatné západné okružné cesty (Popradská a Trieda KVP) majú miestne funkcie a mali by byť chránené proti rastu intenzít dopravy.



Obrázok 21 Analýza využitia kapacity cestnej infraštruktúry v rokoch 2015 a 2030 (nulový variant)

- Existuje päť križovatiek a dva úseky preťažené v rannej špičke roku 2015:
  - Hlinkova - Vodárenská z východu,
  - Palackého - Bajzova z východu,
  - Protifašistických bojovníkov – Rooseveltova zo severu,
  - Štúrova - Kuzmányho od západu,
  - SNP - Ondavská z juhu,
  - mimoúrovňová križovatka Džungľa zo severu,
  - mimoúrovňová križovatka Prešovská - Sečovská zo severu a
  - mimoúrovňová križovatka Nižné Kapustníky zo severu na západ,
- U troch ďalších križovatiek sa očakáva preťaženie v roku 2030 (v nulovom variante):
  - SNP - Bardejovská z juhu,
  - SNP - Hradská z juhu a severu a
  - SNP - Laborecká z juhu.

### 1.3.4 Analýza cyklistickej dopravy



Obrázok 22 *Súčasný stav cyklistickej infraštruktúry*

Košice majú obmedzený rozsah cyklistických cestičiek pozdĺž Hornádu (z časti Nad jazerom do centra), severojužnú trasu vedenú po chodníkoch Južná trieda – Hlavná – Komenského s nedoriešeným prejazdom cez Námestie osloboditeľov a provízorne riešeným prejazdom cez

Námestie Maratónu mieru a taktiež trasy na chodníkoch v sídlisku Západ. Sídlisko Dargovských hrdinov nemá žiaden vyhovujúci prístup pre bicykle, sídlisko Ťahanovce taktiež nemá vhodný prístup, dnes sa využíva predovšetkým trasa cez MČ Ťahanovce a park Anička.

Na sídliskách (čiastočne s výnimkou sídliska Terasa) nie sú žiadne cyklistické pruhy a pre bicykle sa využívajú predovšetkým chodníky pre chodcov.

Rekreačné cestičky nie sú dobre napojené na mestské komunikácie. Kríženia s komunikáciami sú často nebezpečné, signalizáciou riadený priechod zvyčajne spôsobuje dlhé oneskorenia pre chodcov. Od roku 2015 došlo k výstavbe segregovanej cyklistickej cestičky v úseku od križovatky cesty na Bankov a Čermeľskej po údolnú stanicu detskej železnice a Rokodromo, pripravujú sa ďalšie etapy po Alpinku.

Podiel cyklistických ciest je cca. 3 %, ale rýchlo rastie. Usporiadanie chodníkov s povoleným využitím bicyklov bude čeliť problémom a konfliktom medzi oboma skupinami. Hlavná ulica má uvedený problém už v súčasnosti.



### 1.3.5 Analýza pešej dopravy



Obrázok 23 Hlavné pešie vzťahy v Košiciach

Väčšina ľudí sa chôdzou presúva v rámci Starého mesta, kde bola v roku 1996 vytvorená veľká pešia zóna. Jej kvalita je vysoká, ale existuje niekoľko rušivých a potenciálne nebezpečných krížení s automobilovou dopravou (Bačíkova, Zbrojničná, Rooseveltova, Senný trh), pričom automobilová doprava je povolená v úseku medzi Kasárenským námestím a Bačíkovou v jednom smere. Ostatné silné pešie vzťahy vedú z centra smerom k železničnej stanici, obchodnej štvrti okolo centra Cassovar na západe, pozdĺž Komenského a na juh. V sídliskách sú dôležité pešie väzby na miestne obchodné centrá a zastávky MHD. Niektoré z týchto vzťahov nemajú k dispozícii vhodnú infraštruktúru a chodci sú nútení prechádzať hlavné cesty bez bezpečných priechodov pre chodcov. Dlhodobu tiež absentuje akékoľvek pešie (a cyklistické) prepojenie medzi niektorými sídelnými celkami v rámci Košíc ako napr. medzi sídliskami Ťahanovce a Dargovských hrdinov či Dargovských hrdinov a centrom mesta. Pozdĺž niektorých ciest v intraviláne mesta nie sú vedené žiadne chodníky (Kostolianska, Sečovská, Zelená stráň, prepojenie Heringeš, čiastočne Herlianska).

### 1.3.6 Analýza hromadnej dopravy

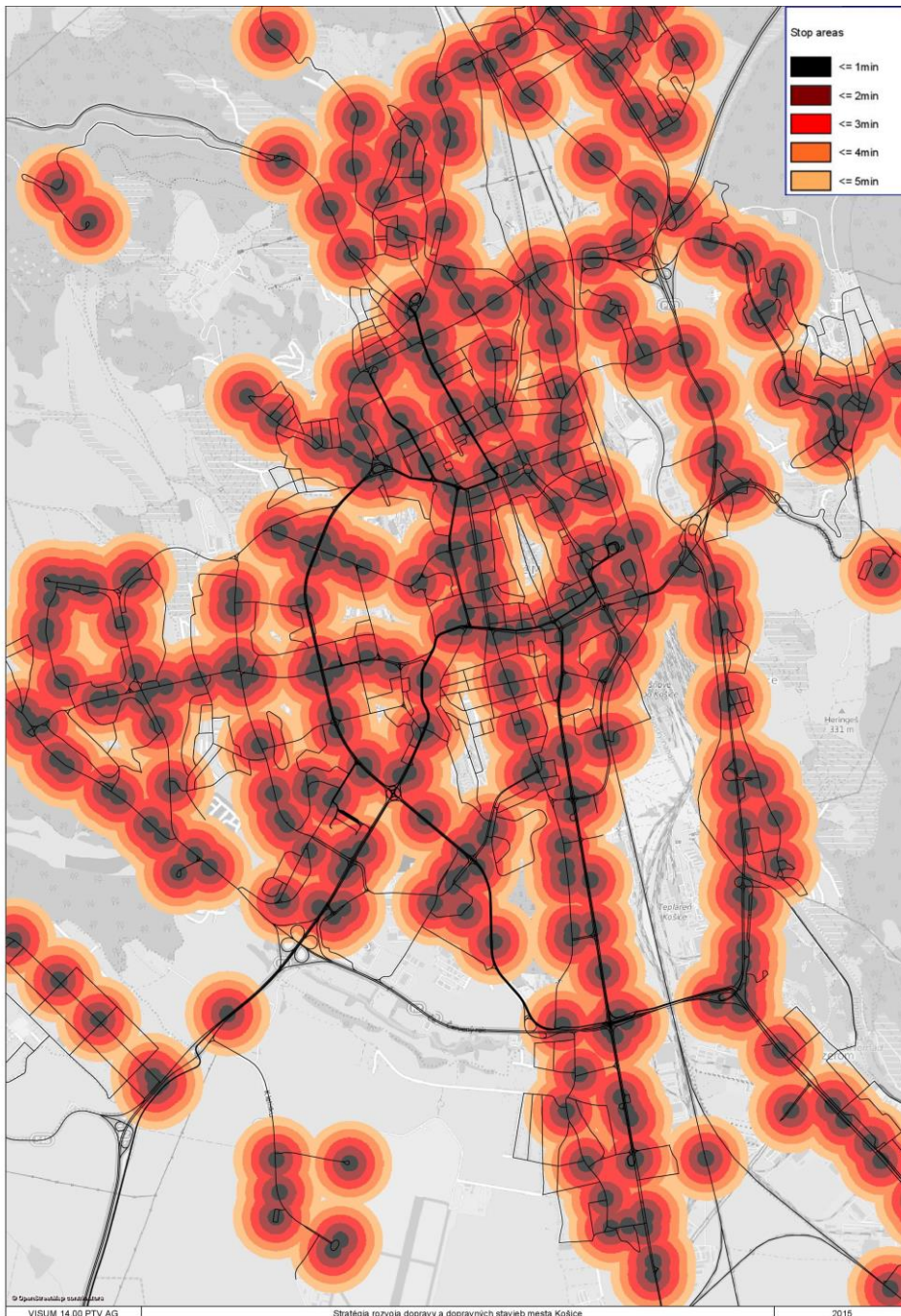
- Náklady na prevádzku hromadnej dopravy vrátane odpisov rastú a sú vyššie ako výnosy, spoločnosť DPMK vytvára stratu.
- Kompenzácia mesta dosiahla 67 € na obyvateľa za rok, t. j. trikrát menej ako v porovnateľnom meste Plzeň (CZ).
- Odpisy autobusov tvoria 15 % nákladov hromadnej dopravy, odpisy električiek nie sú započítané (prostriedky EÚ).
- Dlhodobou klesá konkurencieschopnosť verejnej dopravy, klesá záujem zo strany cestujúcej verejnosti, rastú prevádzkové náklady, klesajú tržby a narastá potrebná kompenzácia.
- Linkový systém ponúka na mnohých trasách predovšetkým priame spojenia s relatívne dlhými intervalmi, električkové linky netvoria nosný ani koordinovaný systém s garanciou prestupov, aj na hlavných električkových linkách je dlhý a nerovný interval.
- Paralelné služby električiek/autobusov a hromadnej/regionálnej dopravy na vjazdoch do mesta najmä od juhu a východu, čiastočne tiež od Šace.
- Veľkú časť mesta pokrývajú len autobusy, sú zavedené špeciálne linky v špičke, kapacita využitia vozidiel je na 100 %. Problematická je hromadná doprava do niektorých sídlisk (Sídliisko Ťahanovce, Luník IX). Sídliisko Ťahanovce má výnimočne vysoký podiel verejnej dopravy na deľbe prepravnej práce, ale jej premávka do centra je v ranej špičke pomalá, chýba rýchla vysokokapacitná linka na Sídliisko Ťahanovce, ktorá nie je negatívne ovplyvnená silnou automobilovou premávkou. Prístup na sídliisko Luník IX je možný iba s 30 minútovým intervalom v špičke, problém obsluhy sídliska je ale viac sociálny ako dopravný.
- Niektoré menej frekventované autobusové linky sú v prevádzke aj napriek nízkej miere využitia (priame linky z malých mestských častí do centra).
- Cena autobusovej prevádzky je uvádzaná ako vysoká, v dôsledku nákupu vozového parku v posledných rokoch, Košice budú v nadchádzajúcom období musieť začať s rozsiahlejším obnovovaním vozidlového parku autobusov. Pripravuje sa tiež modernizácia vozidlového parku električiek.
- Pozastavená prevádzka trolejbusovej dopravy s víziou ekologizácie autobusovej dopravy rozvojom predovšetkým prostredníctvom hybridných (parciálnych) trolejbusov pozdĺž východno-západnej osi mesta ako systému komplementárneho k nosnej električkovej trakkii.
- Chýbajúce riadenie dopravy na rýchloelektričkovej linke do U. S. Steel (prevádzka je riešená na segregovanej trati mimo zastavané územie, v prípade zriadenia zabezpečovacieho zariadenia by električky mohli premávať rýchlejšie), chýbajú prestupné terminály na autobusové spojenia z električiek, nedostatočný rozsah prevádzky je orientovaný len na osoby dochádzajúce za prácou do U. S. Steel, trať vedená v blízkosti menších mestských častí Pereš, Lorinčík, Poľov a Ludvíkov dvor, pre ktoré v súčasnosti neslúži ako nosný systém pre prístup do mesta.
- Vo vybraných lokalitách neexistuje, prípadne je vypnutá preferencia hromadnej dopravy na križovatkách, chýbajúce vyhradené jazdné pruhy pre autobusy spôsobujú nízku rýchlosť električiek a meškania autobusov v špičke.
- Obmedzený prístup do historického centra (žiadna premávka na Hlavnej ulici a obmedzená premávka na Moyzesovej ulici), veľké dochádzkové vzdialenosti zo všetkých zastávok MHD obkolesujúcich centrálnu mestskú zónu.
- Chýbajúce vhodné riešenie prestupných zastávok, nízka kvalita zastávok.

- Linkové vedenie a frekvencia spojov sa nestíhajú prispôbovať novej, najmä bytovej, výstavbe, kombinácia tejto skutočnosti a absentujúcej infraštruktúry pre nemotorovú dopravu robia obyvateľov nových obytných súborov maximálne závislými na individuálnej automobilovej doprave.
- Chýbajúca integrácia s prímestskou dopravou, chýbajúce terminály prímestskej dopravy mimo centrum, aj keď až 35 % jász hromadnou dopravou pripadá na návštevníkov mesta, pri ktorých prevláda využitie automobilov (17 % jász sú cesty regionálnou dopravou využívanou dochádzajúcimi a podobné množstvo jász zrejme vykonajú mestskou hromadou dopravou).
- Nízky počet prímestských vlakov, neexistujúca zberná funkcia vlakov, nízka kvalita vozidlového parku železníc.
- Chýbajúci systém riadenia dopravy, chýbajúci mestský dopravný dispečing, chýbajúca mestská autorita spôsobilá a zodpovedná za organizáciu a objednávanie mestskej hromadnej dopravy. Úlohu nastavovania rozsahu a organizácie spojov čiastočne supluje DPMK s tendenciou prispôsobovania sa prevádzkovým možnostiam, nie dopravne optimálnym riešeniam. Na Magistráte mesta čiastočne supluje rolu autority Útvar hlavného architekta.
- DPMK v súčasnosti nemá záujem podieľať sa na integrácii dopravy, zatiaľ tiež neprišlo k dohode o spoločnej tarife a delbe tržieb medzi mestom (DPMK) a organizátorom IDS Východ. Mesto taktiež zatiaľ nepristúpilo na väčšie zapojenie IDS Východ do plánovania rozvoja mesta a organizácie MHD.
- DPMK začala využívať moderné platobné kanály na úhradu cestovného, predovšetkým mobilnú aplikáciu.
- Boli prepojené služby zdieľanej mobility (kolobežíek, bicyklov, skútrov) s nákupom cestovných lístkov na MHD ako prvý krok prepojenia služieb MHD a služieb zdieľanej mobility.





Obrazok 24 Hlavné prúdy cestujúcich v mestskej hromadnej doprave v rannej špičke

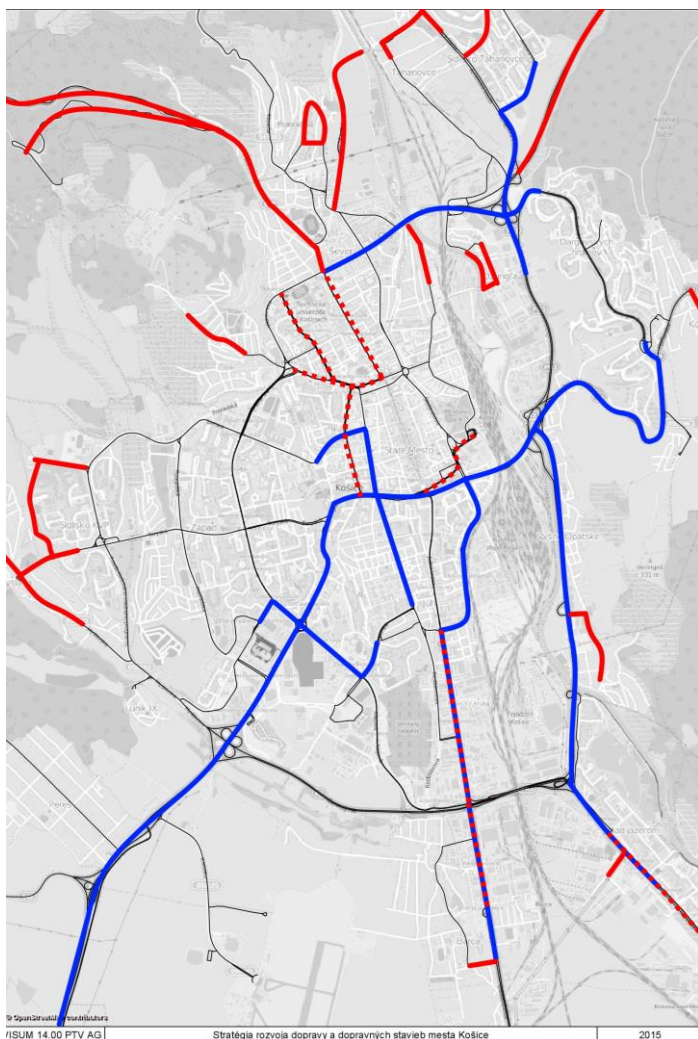


Obrázok 25 Dostupnosť zastávok hromadnej dopravy chôdzou do 5 minút

- Zlá dostupnosť zastávok mestskej hromadnej dopravy:
  - Oblasť Hlavnej ulice v strede mesta;
  - Oblasť okolo Námestia Laca Novomeského;
  - Oblasť za Amfiteátrom – ulice Baňická, Na Šajbe, Kostolná, Magdalénska, časti ulíc Na Kalvárii, Vencová, Krupinská, Račí potok;
  - Časť sídliska Luník I – niektoré obytné domy pri Považskej a Inžinierskej ulici;
  - V sídlisku Luník V – VI oblasť ulíc Matušková, Bernolákova;
  - Oblasť ulíc Lichardova, Kupeckého, Slnčná, Milosrdenstva, Turgenevova a Kalinčiakova (spôsobené odľahlosťou Rastislavovej ulice a nepriechodnosťou areálu Starej nemocnice);

- Časť sídliska Luník IX (Podjavorinskej 3, 5, 9, 11, 13, 10 a 12 a niektoré domy na Krčméryho ulici);
  - Oblasť ulíc Filakovská, Prievidzská, Púchovská, Žarnovická, Lučenecká, Sliačska;
  - Oblasť Jantárového námestia – časti ulíc Topášová, Československého odboja, Smaragdová;
  - Odľahlé oblasti sídliska Dargovských hrdinov – oblasť pod triedou Armádneho generála Svobodu: ulice Benadova, Bielocerkevska (+ prevýšenie 35 – 46 m), Kapitána Jaroša (+ prevýšenie 17 m), Slivník x Vyšná úvrať (+ prevýšenie 50 alebo 60 m – to na zastávku Sečovská), Maurerova (+ prevýšenie až 37 m), Povstania českého ľudu (+ prevýšenie až 23 m), Dvorkinova (+ prevýšenie až 21 m), Na hore (+ prevýšenie až 43 m), niektoré domy pri Sečovskej ceste (+ prevýšenie až 52 m);
  - Odľahlé oblasti Sídliska Dargovských hrdinov – oblasť pri Ortvaňovej, Furčianskej a Trnkovej ulici (+ prevýšenie až 26 m);
  - Odľahlé oblasti Sídliska Dargovských hrdinov – oblasť pri Krosnianskej, Lupkovej, Ovrúčskej a Charkovskej ulici (+ prevýšenia až 33 m);
  - Časť Vyšného Opátskeho – oblasť ulíc Včelárska paseka (+ prevýšenie vyše 40 m), Dubová (+ prevýšenie až 65 m), Šípková, Osiková (+ prevýšenie vyše 25m), Chatárska (+ prevýšenie vyše 100 m), 1. mája (+ prevýšenie až 17 m). Ďalej ešte oblasť ulíc Nižný Heringeš (+ vyše 100 m prevýšenie) a Prvosienková (+ až 88 m prevýšenie). V tejto oblasti je dochádzková vzdialenosť od niektorých obytných domov aj vyše 1,5 km;
  - Časť Ťahanoviec – oblasť ulíc Brusnicová (+ 47 m prevýšenia) a Jazvečia (+ 28 m prevýšenia);
  - V časti Barca oblasť ulíc Ovocná, Ľanová, Pri Salaši, Hraničná, Turnianska, Timravy (iba časť), Horovova, Kostrova, Poničanova (čiastočne), Svetlá, Radlinského, Čkalovova (časť) a Fándlyho.
- Do budúca bude potrebné riešiť dostupnosť pripravovanej budúcej bytovej zástavby a nových obytných súborov najmä mimo Starého Mesta v lokalitách ako Girbeš, Domino, Heringeš a Zelená stráň apod.





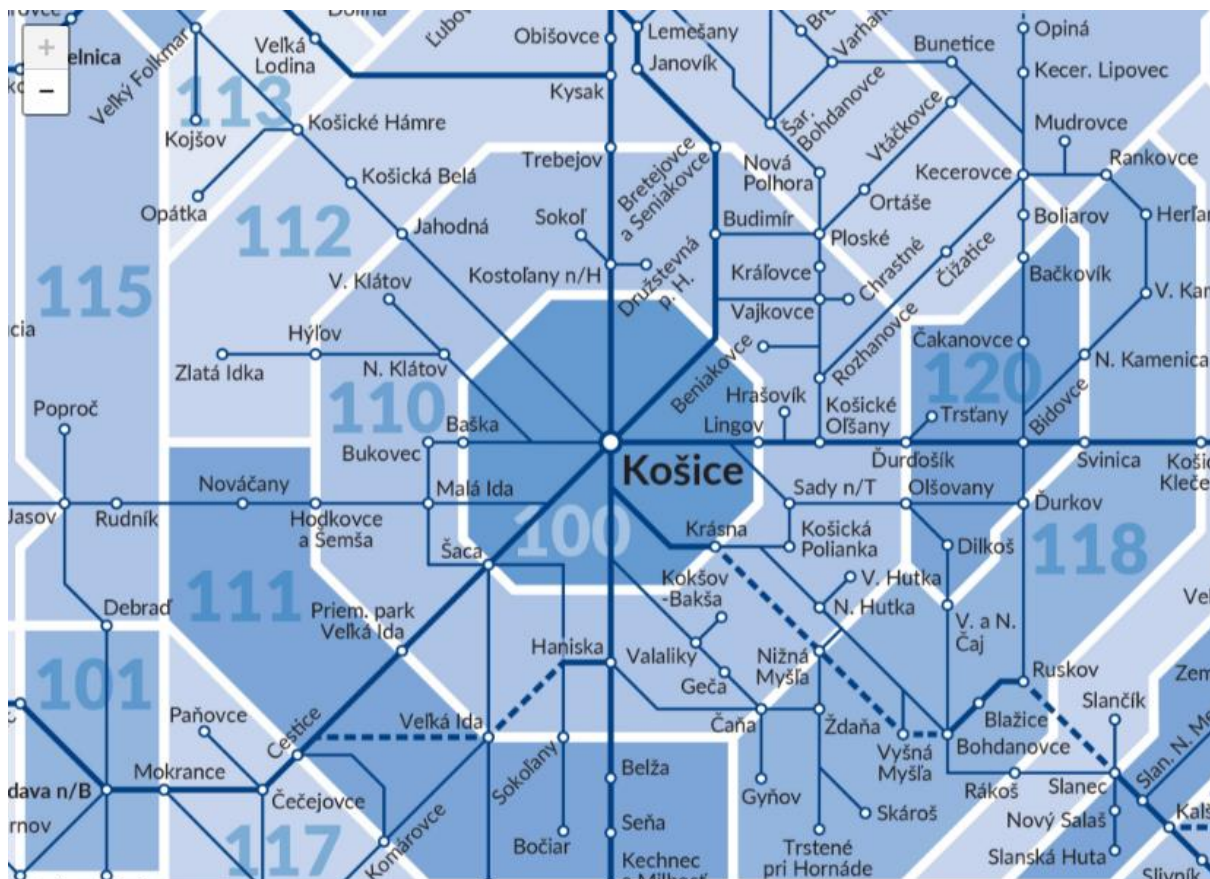
Obrázok 26 Využitie ponúkaných kapacít hromadnej dopravy (červená = menej ako 25 %, modrá = viac ako 75 %)

- Ponúkaná kapacita hromadnej dopravy nie je využívaná v koncových úsekoch liniek, v úsekoch pripájajúcich malé mestské časti (Vyšné Opátske, Jahodná, Bankov, Košická Nová Ves, Džungľa) a kvôli súbežnej intenzívnej autobusovej doprave aj na električkových tratiach na Kuzmányho, smerom k severným konečným, na Južnej triede a na trati na Staničné námestie.
- Električkové trate na Štúrovej, Moldavskej ceste, Alejovej a SNP sú dostatočne využité.
- Autobusové linky na Ázijskej, Americkej, Hlinkovej, Moldavskej ceste, Štúrovej, Popradskej, Rastislavovej, Jantárovej, Sečovskej a Južnom nábreží sú v špičke využívané na viac ako 75% svojej kapacity. To ukazuje na ekonomicky efektívne vedenie liniek, ale obmedzenú prítlačnosť plne využívaných liniek.
- Vo všeobecnosti: autobusové linky zo Sídlička Ťahanovce, z Dargovských hrdinov, Šace, Barce a sídliska Nad jazerom majú tendenciu byť v špičke využité na hranici kapacity.

#### Analýza možnosti zavedenia integrovaného dopravného systému

- Na území mesta Košice je dosiaľ prevádzkovaných päť samostatných licencovaných systémov hromadnej dopravy.
- Spolupráca týchto samostatných systémov je zatiaľ veľmi obmedzená.

- Výsledkom integrácie by malo byť viac spojov, ich lepšia nadväznosť, lacnejšie cestovanie pri koordinácii viacerých dopravcov a lepšie informácie pre cestujúcich.
- Pripravuje sa Integrovaný dopravný systém IDS Východ, nový systém verejnej dopravy na území Košického a Prešovského samosprávneho kraja, ktorý zahŕňa všetky druhy verejnej dopravy – MHD, prímestské autobusy a vlaky.
- IDS Východ je postavený na zónovej tarife, v ktorej sa cestovné určuje podľa počtu zón na trase toho-ktorého spoja.



Obrázok 27 Tarifné zóny IDS Východ v regióne Košíc a okolí

- **Mobilná aplikácia IDS Východ** ponúkne cestujúcim praktické funkcie a zjednoduší cestovanie.
- IDS Východ s.r.o., bola založená v októbri 2019, od novembra začala s praktickou činnosťou. Od januára 2020 prebieha praktická činnosť pri integrácii verejnej dopravy v Košickom a Prešovskom samosprávnom kraji.

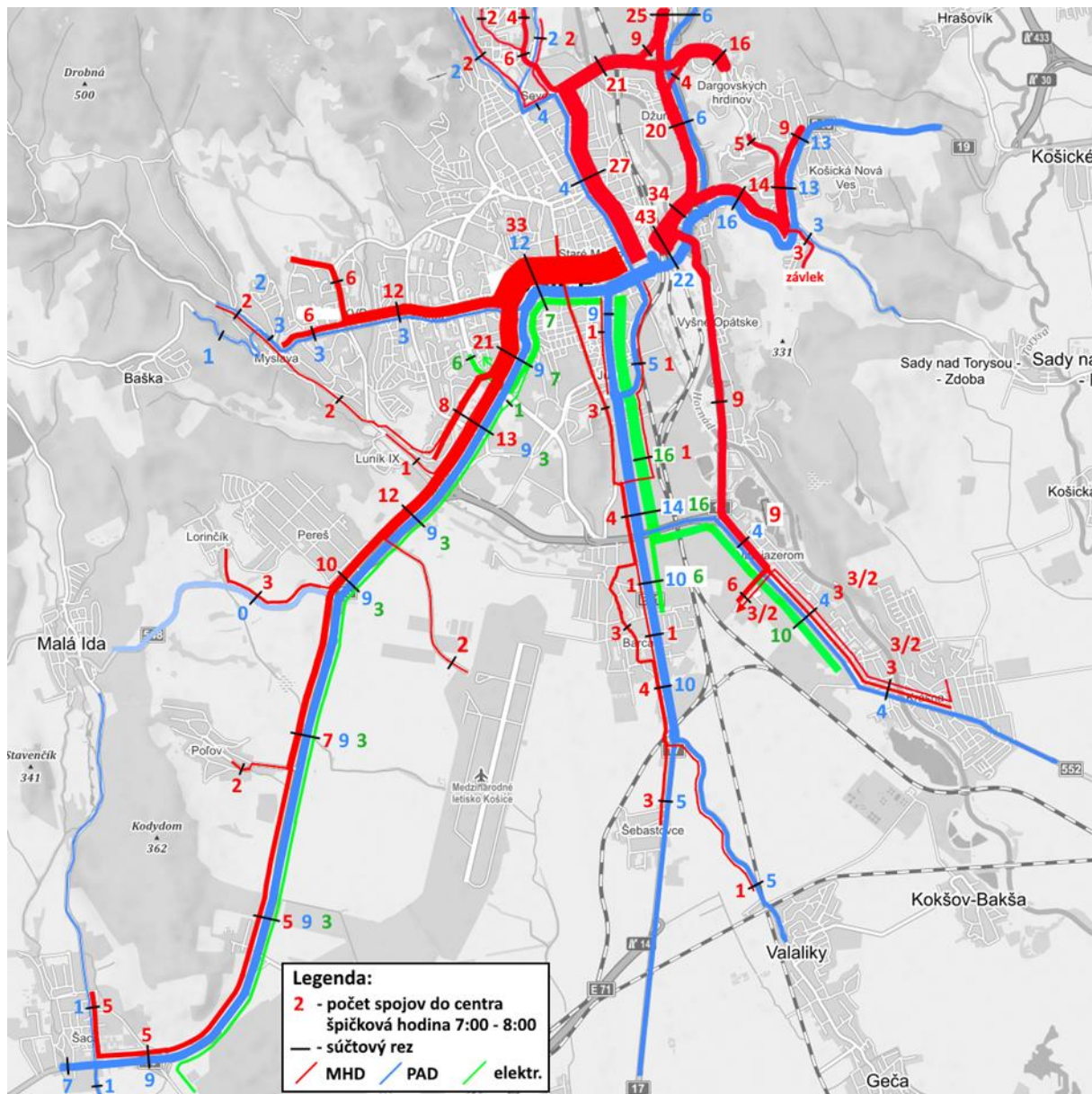
#### Prestupové terminály medzi regionálnou a mestskou hromadnou dopravou v Košiciach

- Pre prestup medzi regionálnou a mestskou dopravou sa využíva najmä terminál uzol Košice na Staničnom námestí v centre Košíc.
- Pre cesty smerujúce mimo úzkeho centra mesta Košice sa taktiež využívajú nasledujúce prestupové body: Važecká, Dneperská, SOŠ automobilová, Lingov, Havlíčkova, VSS križovatka, Vstupný areál U. S. Steel, Moskovská.
- Ako záchytné parkoviská v Košiciach sa využívajú parkovisko pri hypermarkete Tesco v MČ Džungľa, parkoviská pri Lingove a pri bytových domoch na sídlisku Dargovských hrdinov, parkovisko pri zastávke Važecká a pri bytových domoch na sídlisku Nad jazerom, parkoviská



pri bytových domoch v okolí Južnej triedy, parkoviská pri OC Optima, Kaufland a Hornbach, a parkoviská na sídlisku KVP, žiadne parkovisko zriadené pre tento účel v Košiciach nie je.

- PUM KSK z roku 2020 plánuje zriadiť terminály IDS Barca, Košice – sever, Moskovská, Vstupný areál U. S. Steel a Važecká.



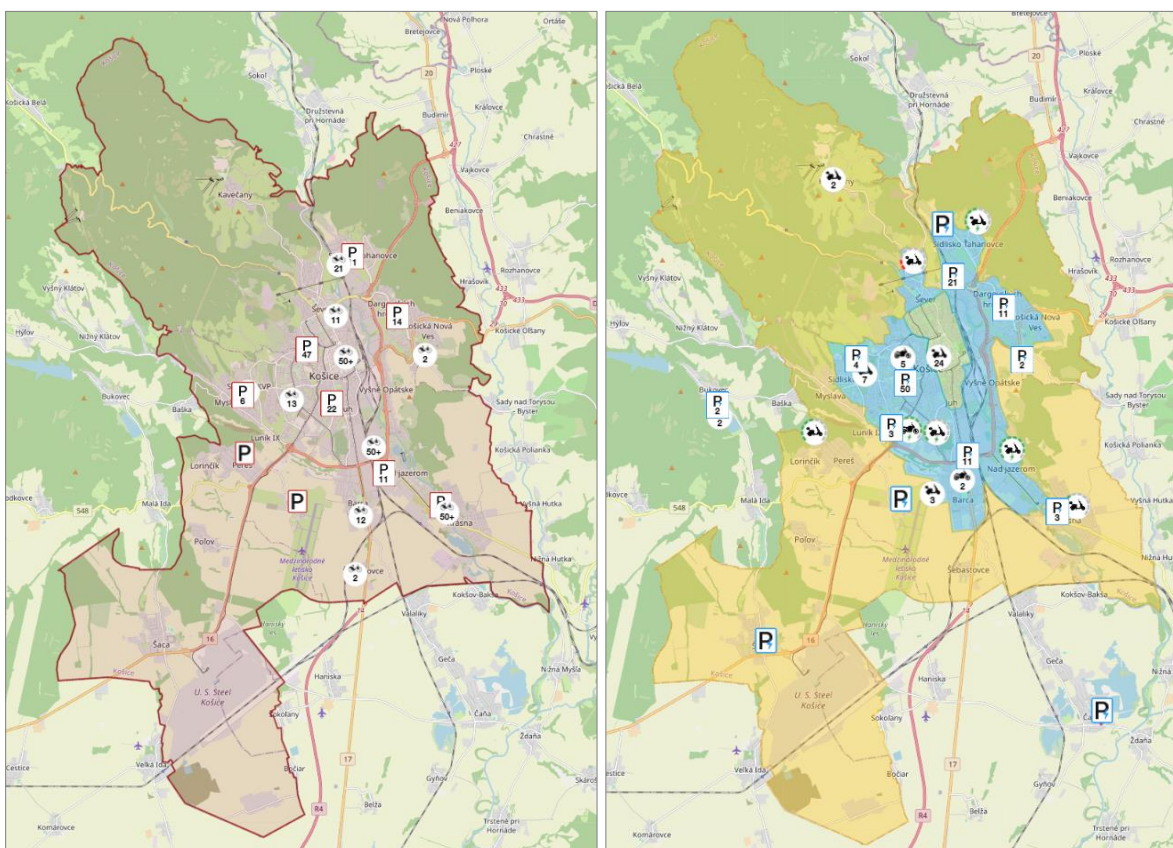
Obrázok 28 Súbeh prímestských autobusových spojov a spojov MHD na území mesta v ranej špičke



### 1.3.7 Analýza systémov zdieľanej mobility

V roku 2019 začala v Košiciach prevádzka systémov zdieľanej mobility. Do roku 2022 sa podarilo dostať do prevádzky 5 systémov zdieľanej mobility s viacerými prevádzkovateľmi zdieľaných dopravných prostriedkov:

- zdieľané bicykle (vrátane e-bicyklov) – Antik,
- zdieľané e-kolobežky – Antik, Bolt,
- zdieľané e-skútre a e-motorky – Antik,
- zdieľané osobné elektromobily – Share'ngo,
- preprava automobilmom prostredníctvom platforiem HOPIN, OnTaxi, Bolt.

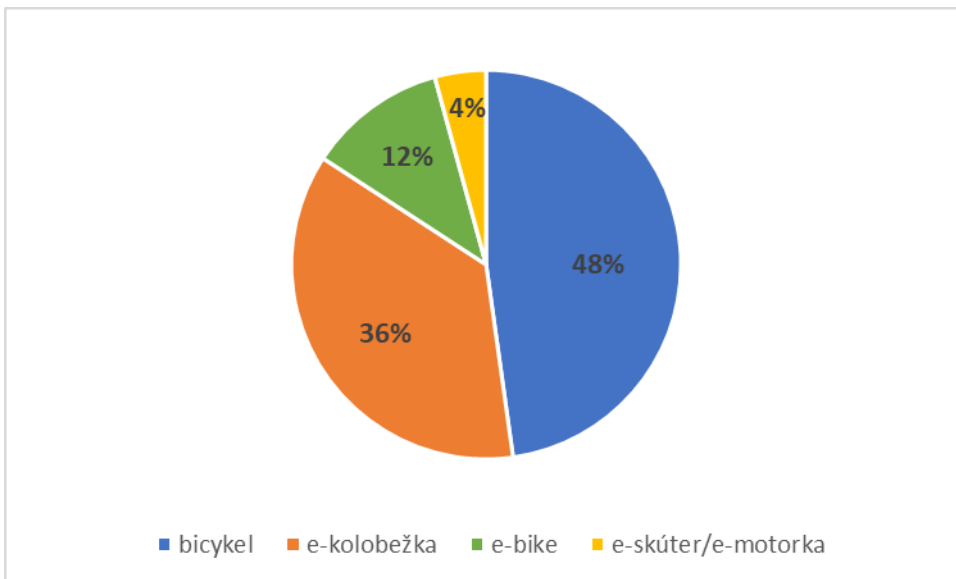


Obrázok 29 Zóna použitia zdieľaných dopravných prostriedkov Antik

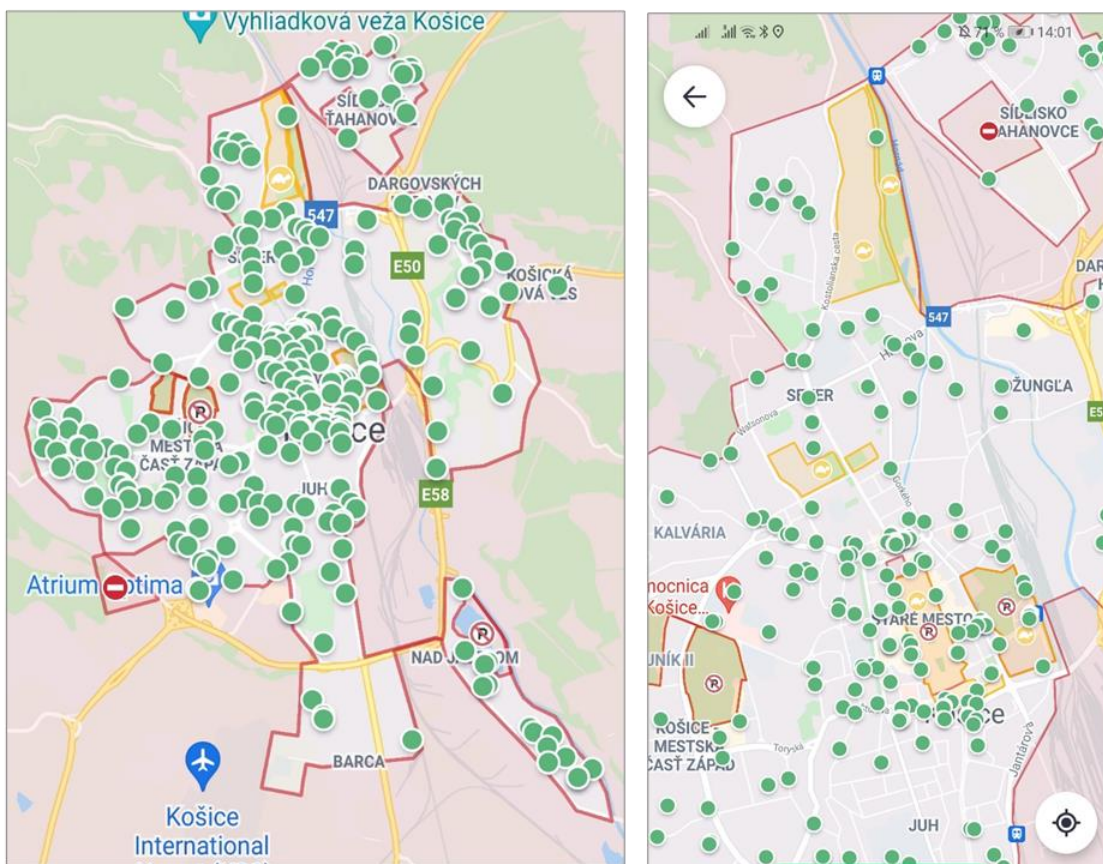
Spoločnosť Antik prevádzkovala v roku 2021 na území mesta Košice 650 mechanických bicyklov, 220 elektrických bicyklov, 80 elektrických skútrov, 25 elektrických motoriek a 200 elektrických kolobežiek.

Antik používa free-floating systém s možnosťou odstavenia prostriedku kdekoľvek v rámci zóny, má však rozmiestnenú aj sieť nabíjajúcich staníc – pri odstavení prostriedku v nabíjajúcej stanici sú zákazníkovi poskytnuté isté finančné benefity ako zvýhodnená cena či bonusové minúty pre ďalšie jazdy.

Graf 36 Využitie zdieľaných dopravných prostriedkov Antik v roku 2021



V roku 2021 bolo spustené previazanie systémov zdieľanej mobility s MHD – pri nákupe cestovného lístka na MHD prostredníctvom aplikácie Antik je možné získať bonusové minúty na zdieľané prostriedky pre jazdu na „posledný kilometer“ s časovým obmedzením.

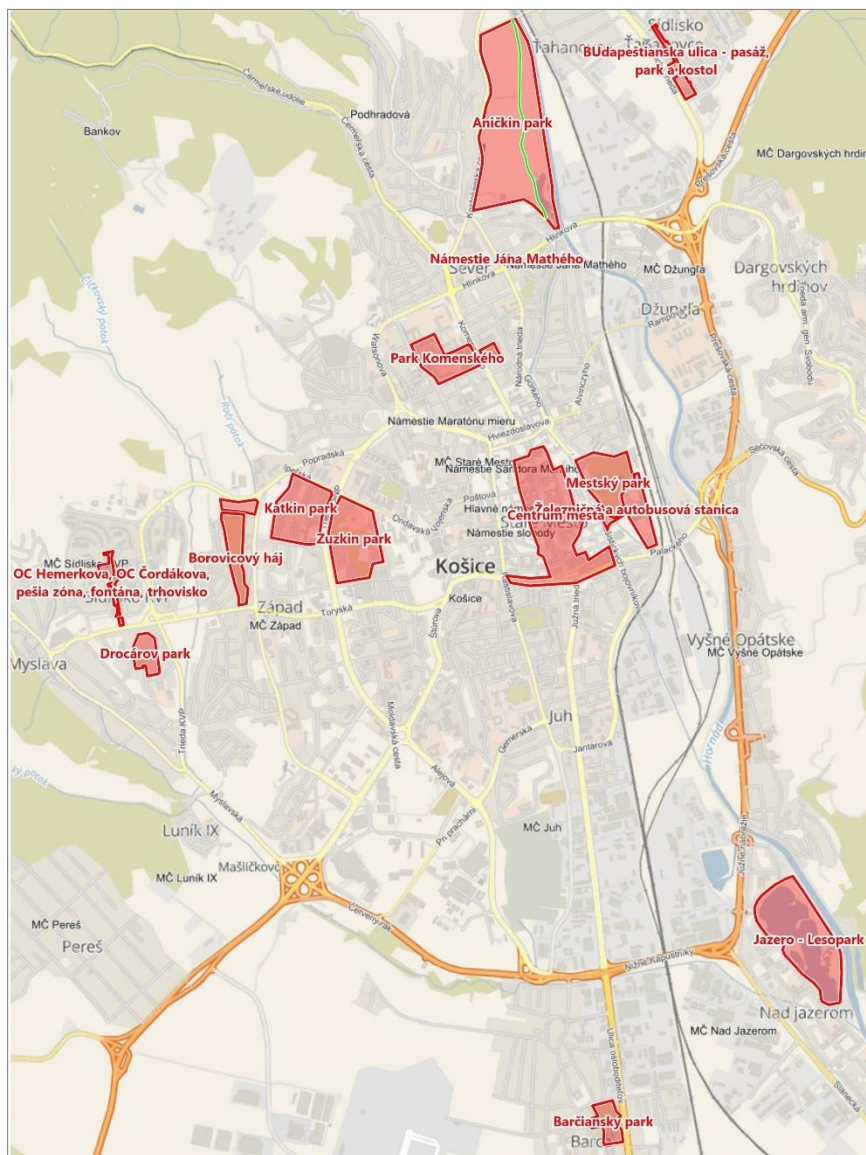


Obrázok 30 Vymedzená oblasť použitia kolobežiek Bolt



Spoločnosť Bolt prevádzkuje na území Košíc službu zdieľaných elektrických kolobežiek, informáciu o presnom počte prostriedkov v prevádzke za rok 2021 spoločnosť Bolt neposkytla.

Na území mesta existujú tri typy obmedzených zón – zóny s obmedzenou rýchlosťou 10 km/h v lokalitách so zvýšeným pohybom chodcov a v parkoch, zóna zákazu odstavenia prostriedku v parkoch a na Hlavnej ulici a zóny zákazu vjazdu a jazdy prostriedkom v lokalitách koncentrácie marginalizovaných komún.



Obrázok 31 Oblasti s obmedzenou rýchlosťou jazdy na 10 km/h



Obrázok 32 Prevádzková oblasť pre vozidlá Share'ngo

Share'ngo je na prelome rokov 2021 a 2022 jediným poskytovateľom služby carsharingu v Košiciach. Prevádzková oblasť pokrýva celú obývanú oblasť kompaktných Košíc vrátane najväčších sídlisk na okraji mesta. Pre odstavenie vozidiel je možné v regulovaných oblastiach využívať aj parkovacie miesta vyhradené rezidentom. Služba môže byť cenovo zaujímavá pri občasnom využití, z dlhodobého hľadiska je pomerne nákladná. Nevýhodou je nízky počet dostupných vozidiel (za bežnej prevádzky menej ako 10). Vozidlový park pozostáva z malých elektromobilov, ktoré môžu byť vhodné na individuálnu prepravu 2 osôb, nie sú však použiteľné pri potrebe prepravy menšieho nákladu či pre jazdu za hranice mesta za účelom výletu, rekreácie apod.

#### Porovnanie služieb:

Podľa dopravného modelu typická priemerná jazda automobilom po Košiciach je dlhá cca 5 km. Priemerná vzdialenosť pri jazde MHD je 6,8 km. Zatiaľ čo priemerná jazda automobilom trvá okolo 5 minút, priemerná jazdná doba MHD je 23 minút.

Pri zdieľaných prostriedkoch bola zistená priemerná doba a dĺžka jazdy nasledovne:

- mechanický bicykel 9 min; 1,8 km
- e-kolobežka 11 min; 2,5 km
- e-bicykel 9 min.; 5 km
- e-skúter/e-motorka 15 min.; 5,4 km

Najlacnejšou možnosťou prepravy pri typickej jazde po meste je mechanický bicykel a MHD nasledované zdieľanými kolobežkami. Pri započítaní nákladov na pohonné hmoty a bez započítania

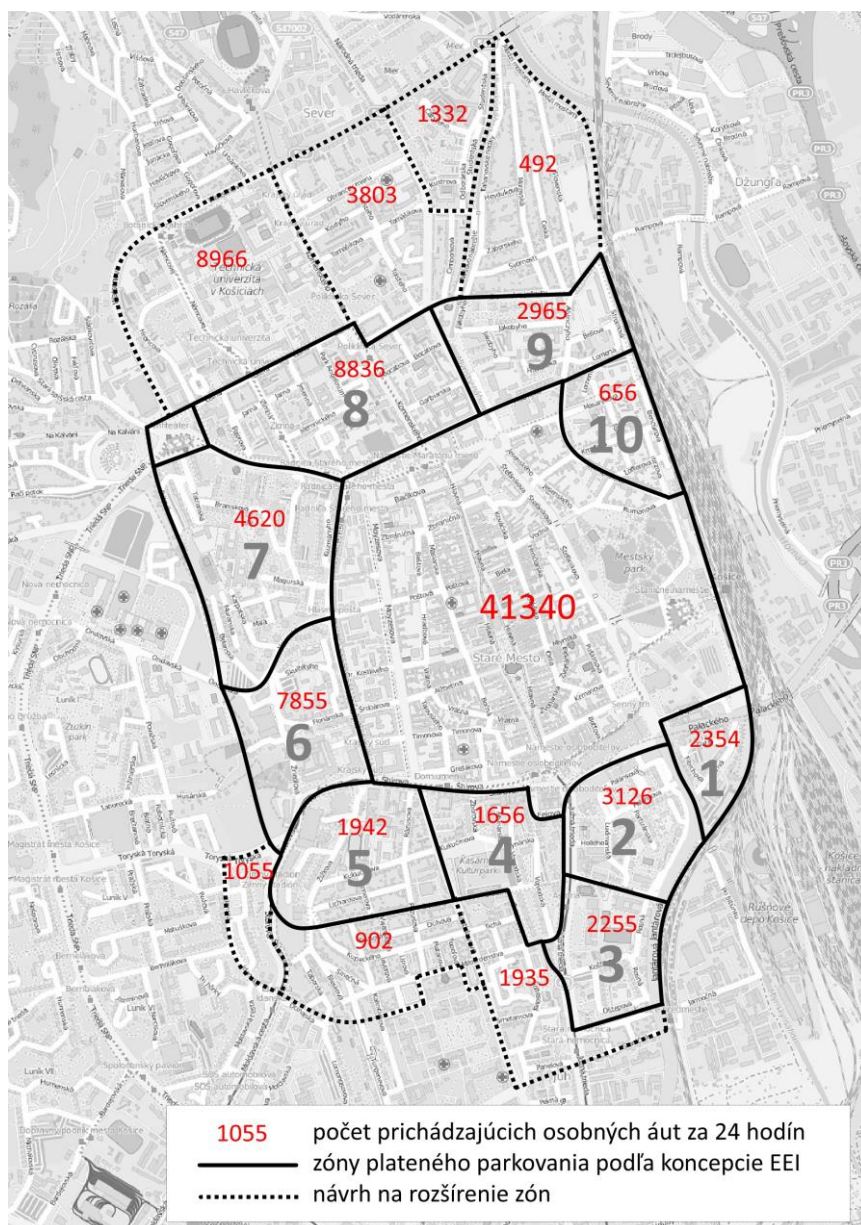
amortizácie a údržby nasleduje automobil, e-bicykel, klasický taxík a elektrický skúter. Najdrahšou možnosťou je carsharing.

#### Záver:

- Každodenné využívanie zdieľaných prostriedkov je výrazne ovplyvnené súčasnou cenou, pri ktorej má dosah len na obmedzenú skupinu používateľov, od istého trvania jazdy môže byť zdieľaný prostriedok drahší, než cesta automobilom.
- Problematická je tiež dostupnosť prostriedkov najmä v nárazových časoch dopravnej špičky ráno a popoludní, a to najmä na izolovaných sídliskách, z ktorých sa prepravuje veľký počet potenciálnych používateľov jedným smerom do centra mesta.
- Popularita služieb zdieľanej mobility každým rokom narastá, avšak ďalší masívnejší rozvoj možno očakávať až pri vhodnom previazaní so službami MHD a pri vybudovaní vhodnej infraštruktúry.
- Zdieľané prostriedky, najmä kolobežky a bicykle sú najvhodnejšie na použitie na komunikáciách pre nemotorovú dopravu, predovšetkým pre cyklistov, táto infraštruktúra je v Košiciach stále pomerne slabo rozvinutá.
- Z aktuálnych dát vyplýva využívanie zdieľaných prostriedkov skôr na kratšie cesty, než supľovanie MHD, úbytok užívateľov MHD v dôsledku rozvoja služieb zdieľanej mobility je zatiaľ iba marginálny.
- Existuje predpoklad, že na krátke vzdialenosti (do 2 km) môže nastať presun malej časti cestujúcich z MHD na prostriedky zdieľanej mobility, i to len v obmedzenom časovom rozsahu a za predpokladu vhodných poveternostných podmienok.
- Rozvoj zdieľanej mobility má svoje medze – pri príliš veľkom počte kolobežky začínajú prekážať vo verejnom priestore, zvyšuje sa nehodovosť a za predpokladu slabšej infraštruktúry pre nemotorovú dopravu aj časté konflikty s chodcami, keďže používatelia zdieľaných prostriedkov sú dnes nútení využívať predovšetkým chodníky.
- Problematické býva nezodpovedné parkovanie prostriedkov pri ukončení jazdy a tým podnecovanie averzie chodcov k týmto systémom.
- Pre určitú skupinu ľudí, ktorí nevlastnia alebo neovládajú smartfóny budú systémy zdieľanej mobility nedostupné.
- Zatiaľ nevyužitý potenciál platformy MaaS (mobility as a service).



### 1.3.8 Analýza parkovania



Obrázok 33 Počet ciest osobnými automobilmi končiacich v centrálnej časti mesta za deň

#### Parkovanie v centre mesta

- V centrálnej oblasti Košíc je 7 755 verejných parkovacích miest (+ 10-15 tisíc súkromných parkovacích miest, v dvoroch, garážach, súkromných pozemkoch atď.), ale denná suma prichádzajúcich automobilov končiacich v centre je 77 605. Vzhľadom na využitie parkovacích miest 4 vozidlami v priebehu dňa je dopyt po parkovaní v špičke cca 20 tisíc áut. Platená centrálna zóna spôsobuje nadmerné užívanie parkovacích miest v obytnom priestore (označené 1-10 na obrázku).
- Systém plateného parkovania v centre je orientovaný na platiacich návštevníkov bez zvýhodnenia pre miestnych obyvateľov a miestnych podnikateľov. Rezidentom sú na parkovanie vyhradené len vybrané ulice.



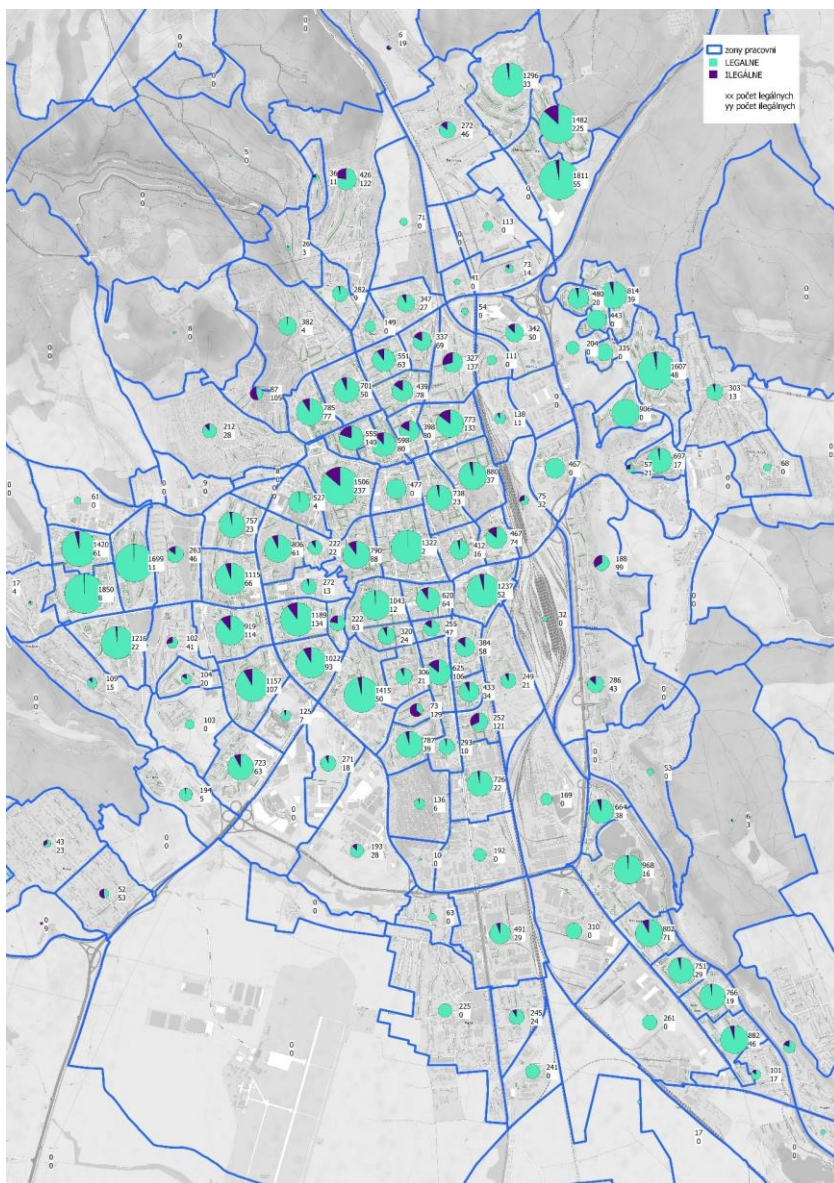
- Nízke sadzby za parkovanie v úzkom centre mesta podporujú celodenné parkovanie a dochádzku automobilom, čím výrazne znižujú disponibilnú kapacitu pre krátkodobé návštevy, pre ktoré bolo najdrahšie tarifné pásmo pôvodne zamýšľané.
- Ročné komerčné návštevnícke karty pre tarifné pásma 1-4 dostupné komukoľvek bez ohľadu na príslušnosť k lokalite narúšajú systém zvýhodnenia rezidentov a abonentov v centre.
- Slabá a neefektívna kontrola rešpektovanosti pravidiel zóny regulovaného parkovania vedie k nefunkčnosti regulácie, a teda k nefunkčnosti parkovacieho systému ako takého.
- Nevhodne regulované parkovanie okolo centra v rezidentských lokalitách 1-10 v priebehu pracovnej doby spôsobuje veľkú dochádzku áut do centra. Najlacnejšie tarifné pásmo 4 sa nachádza bližšie k centru mesta, než drahšie tarifné pásmo 3 – narušený princíp „čím bližšie k centru, tým drahšie parkovanie“.
- Nastavenie rozsahu zóny regulovaného parkovania v rezidentských lokalitách 1-10 vedie k dlhodobému parkovaniu vo vedľajších obslužných a rezidentských uliciach, na chodníkoch a cestách priliehajúcich k zóne. Tento problém je predovšetkým na hranici zóny regulovaného parkovania na hranici mestských častí Sever a Staré Mesto.
- Platené parkoviská na okraji centra mesta nie sú používané. Lokality parkovísk ako Festivalové námestie sú príliš blízko centra na to, aby slúžili ako vhodné P+R a príliš ďaleko od centra na to, aby slúžili ako P+G s pešou dochádzkou do centra.
- Parkovacie miesta v centre a jeho okolí sú využívané vo vysokej miere pre dlhodobé parkovanie v priebehu dňa.
- Duálny systém úhrady parkovného prostredníctvom paralelnej prevádzky mestských i súkromných automatov, mesto inkasuje plné tržby iba z mestských automatov.
- Mestské automaty sú technologicky zastarané, neumožňujú platbu kartou.

#### Parkovanie na sídliskách

- Na sídliskách je zavedená čiastočná regulácia parkovania formou nočného zákazu stáť vozidiel dlhších ako 5 metrov. Riešenie je možné považovať za nedokonalé, skôr provizórne a vhodné len z dočasného hľadiska. Dlhodobo nerieši problém nočného deficitu odstavných miest a bezdôvodne vylučuje z parkovania niektoré dlhšie osobné vozidlá.
- Nočné parkovanie na sídliskách je problém vo všetkých častiach s diferencovanou úrovňou nedostatku miest v jednotlivých lokalitách (v Sídlišku Ťahanovce je situácia najhoršia, nasledovaná časťami sídliska Dargovských hrdinov a Nad jazerom).
- V lokalitách s objektívnym deficitom v noci sa dlhodobo toleruje ilegálne parkovanie bez ponechania dostatočnej voľnej šírky jazdných pruhov či na zeleni – tolerancia zo strany Mestskej polície a akceptácia funkcie verejných priestranstiev na sídliskách verejnosťou.

#### Parkovanie v lokalitách s nízkym dopytom

- V rezidentských uliciach na obslužných komunikáciách sa prejavuje problém neponechávania dostatočnej voľnej šírky jazdných pruhov.
- Nevyužíva sa potenciál organizačného a stavebného upokojovania dopravy.
- Pri zavedení regulovanej zóny v okolí hrozí presun dnes absentujúceho dopytu po parkovacích kapacitách aj do týchto lokalít.



Obrázok 34 Počet legálne a nelegálne odstavených a zaparkovaných vozidiel v sledovaných okrskoch

### Parkovanie – všeobecne

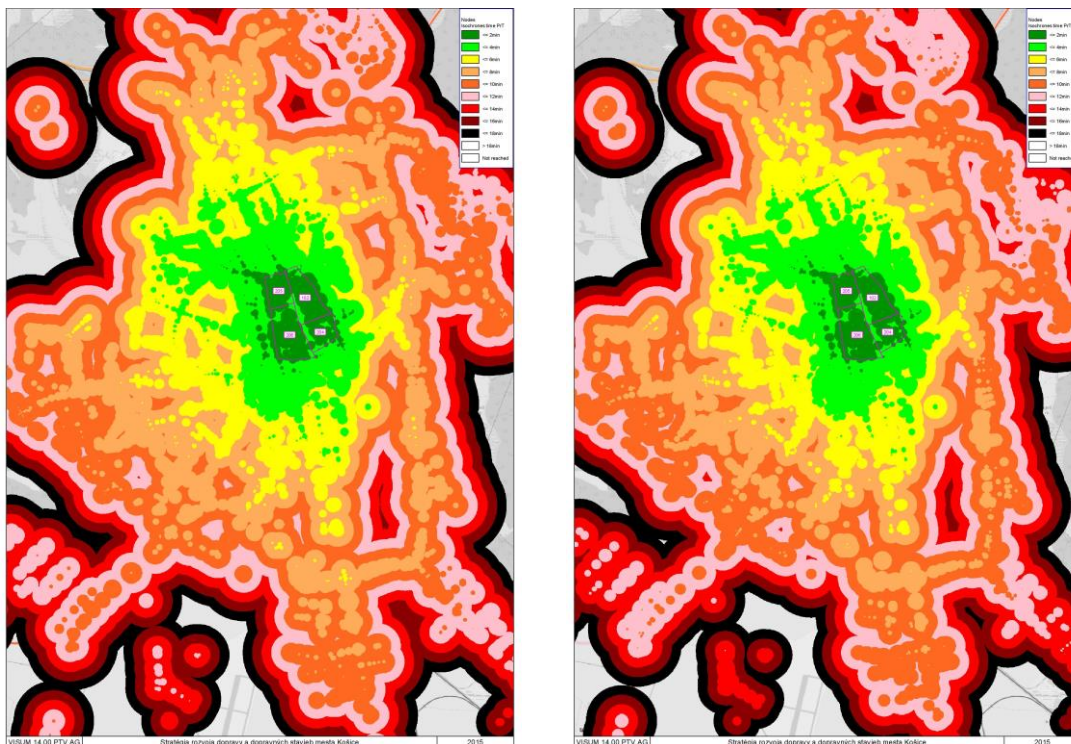
- Systém spoplatneného parkovania v meste Košice prešiel od 1.1.2019 zo správy súkromnej spoločnosti EEI do rúk mesta Košice (Parkovné Košičanom), pričom dochádza k súbehu fungovania oboch systémov. Platnosť zmluvy s EEI končí k 30.7.2022.
- Systém regulácie nemá vyjasnený obsah a použitie pojmov rezident, abonent a návštevník, čo vedie k početným výnimkám pri udeľovaní parkovacieho oprávnenia a znižuje efektívnosť regulácie.
- Nevyužitý potenciál plošného upokojuvania dopravy a priestorovo kapacitných obslužných komunikácií vo vybraných lokalitách s možnosťou zmeny organizácie dopravy pre vytvorenie a legalizáciu parkovacích a odstavných kapacít.
- Nevyužitá je koncepcia parkovísk typu P+R.
- Na území mesta Košice sa nachádzajú rozsiahle územia garážových lokalít, ktoré disponujú kapacitou viac ako 10 tisíc áut. V súčasnosti je značná časť objektov garáží za hranicou

morálnej a technickej životnosti a nevyužíva sa na pôvodný účel. Garáže majú významný negatívny vplyv na estetickú stránku verejných priestranstiev.

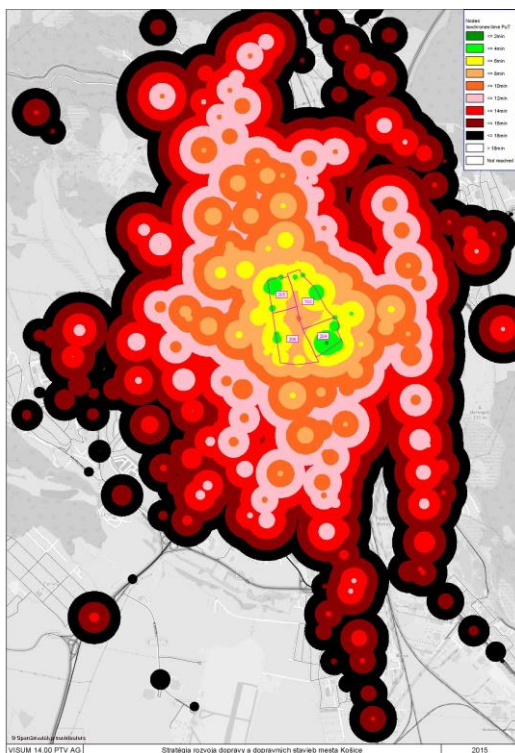
- V meste neexistujú parkovacie domy, chýbajú najmä v sídliskových lokalitách s výrazným deficitom kapacít.
- Pri železničnej a autobusovej stanici a tiež ďalších uzloch verejnej dopravy a aspoň v obmedzenej kapacite takisto aj pri školách, škôlkach a ďalších inštitúciách absentujú parkoviská K+R.
- Z vyššie uvedeného obrázka vyplýva, že najväčšia miera ilegálneho parkovania je dosahovaná v lokalitách obkolesujúcich centrálnu mestskú zónu. Najvýraznejšie v lokalitách severne od centra, vo významnej miere tiež na sídlisku Terasa a južne od centra.
- Z indikatívnych kapacít okrskov a ich obsadenosti vyplýva, že vybrané lokality disponujú aj pri vrchole nočnej obsadenosti určitým počtom legálnych stojísk. Tieto sa však nachádzajú ďalej od bydlísk obyvateľov, ktorí si zvolia bližšie, ilegálne parkovacie miesto (v uličnom priestore bez ponechania voľnej šírky, na chodníku či na zeleni).



1.3.9 Analýzy dostupnosti

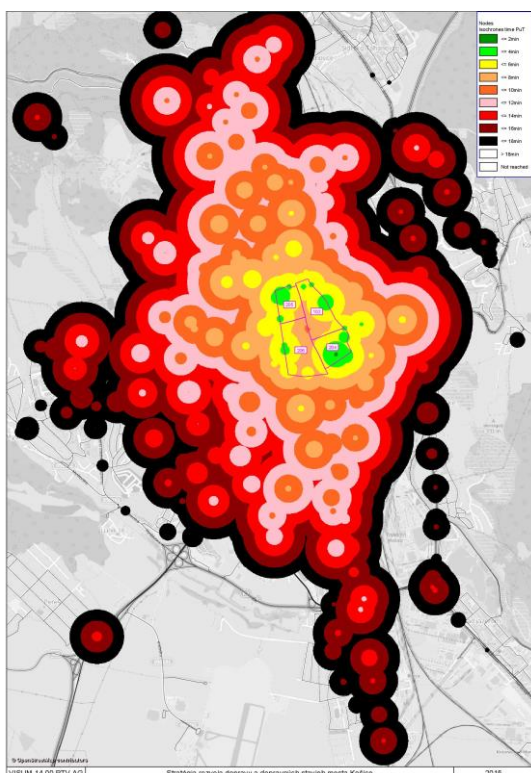


Obrázok 35 Dostupnosť centra mesta autom v rokoch 2015 a 2030 (od 2 do 18 minút):

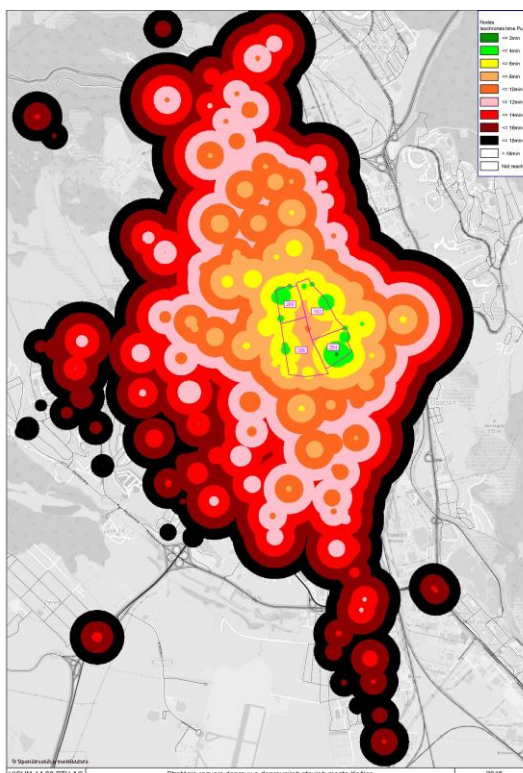


Obrázok 36 Dostupnosť centra mesta hromadnou dopravou (od 2 do 18 minút - sedlo 2015)

- Dostupnosť centra automobilom je rýchlejšia v smere zo severu a juhu a medzi rokmi 2015 a 2030 sa významne nemení. Predĺženie jazdných dôb z okrajových častí mesta je do jednej minúty. Prístup automobilom je v sedle o 4-7 minút rýchlejší oproti MHD mimo dopravnej špičky.
- Dostupnosť centra hromadnou dopravou je veľmi dobrá zo severu a juhu, sídliska Západ a údolia Hornádu (menej ako 15 minút) a celkom dobrá zo sídliska KVP, severu sídliska Nad jazerom, juhu sídliska Ťahanovce, severného a južného okraja sídliska Dargovských hrdinov a z Barce, Pereša, Kavečian a z Panorámy (menej ako 18 minút), ostatné okrajové časti mesta majú dostupnosť horšiu ako 18 minút. Dostupnosť v špičkových hodinách môže byť horšia aj kvôli dopravným kongesciám, ktoré obmedzujú autobusy, čo je zobrazené na nasledujúcich obrázkoch.



Špičková hodina 2015

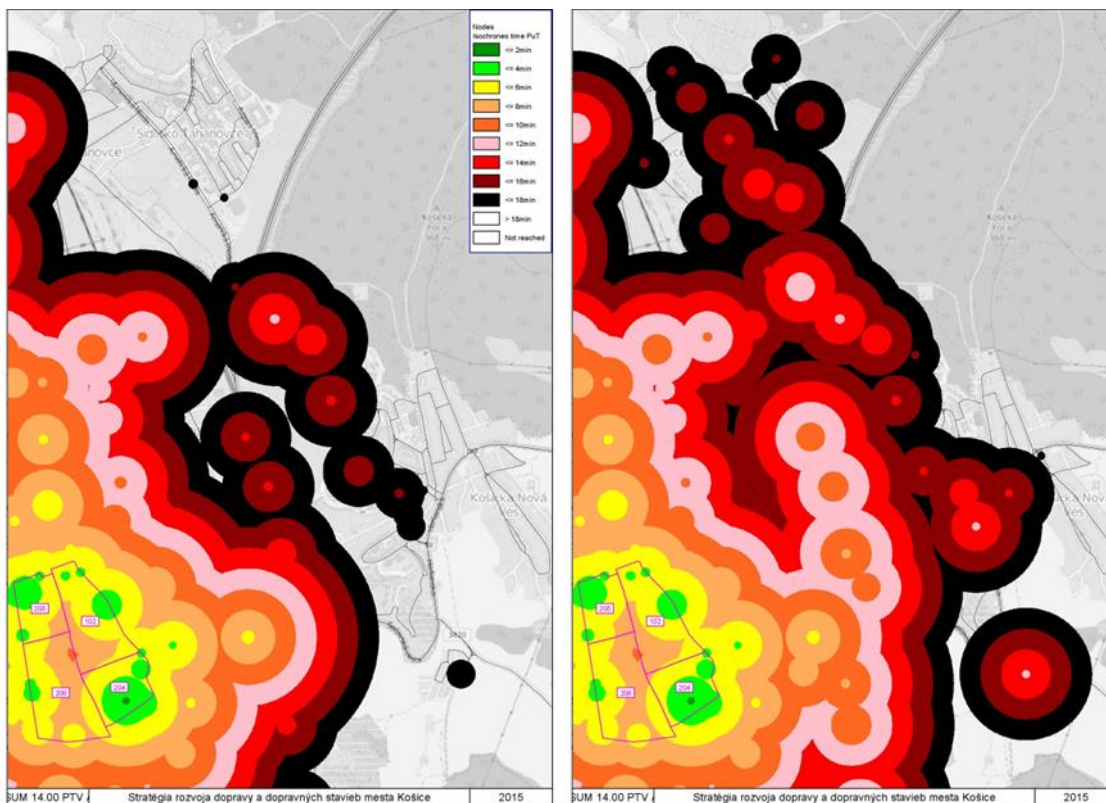


Špičková hodina 2030

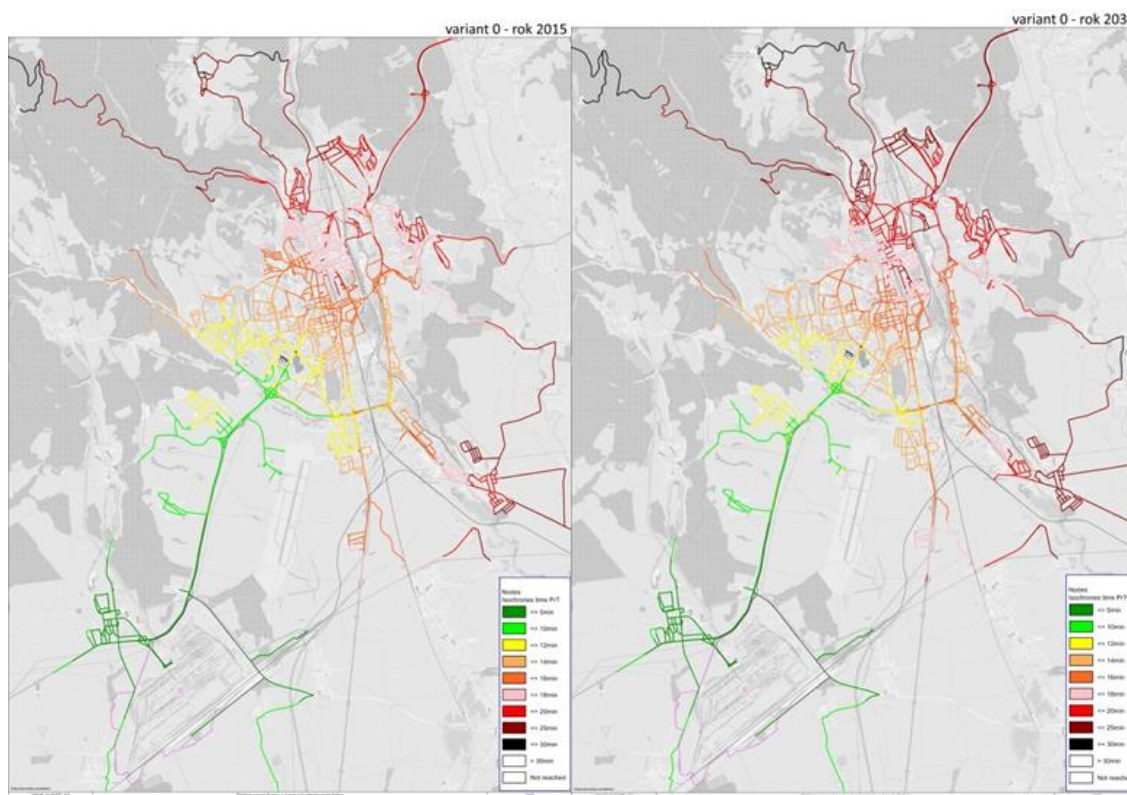
Obrázok 37 Dostupnosť centra mesta hromadnou dopravou – výpočet založený na kapacitne závislom modelovaní

- Priložené obrázky ilustrujú, ako kongescie v špičke vedú k zvýšeniu času cestovania autobusmi z východných predmestí. Oneskorenie je ešte badateľnejšie v roku 2030 bez projektov, najvyššie zo sídlisk Ťahanovce a Dargovských hrdinov, dochádzka električkami a z juhozápadu a západu sa nepredlžuje.
- Dostupnosť do centra z východných sídlisk je v špičke 15-20 minút v porovnaní s 10-15 minútami v sedle, dostupnosť je ešte o 4-6 minút horšia v roku 2030.

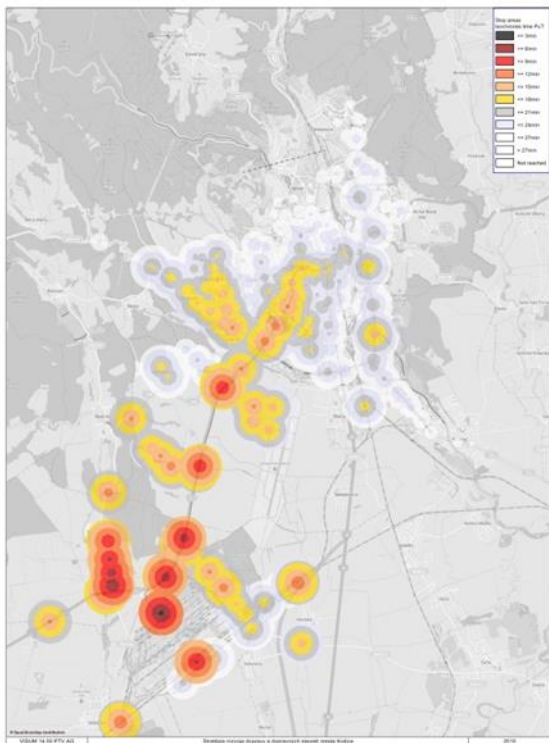




Obrázok 38 Dostupnosť centra mesta hromadnou dopravou v roku 2015 v špičke a v sedle (od 2 do 18 minút - detaily východných sídlisk)

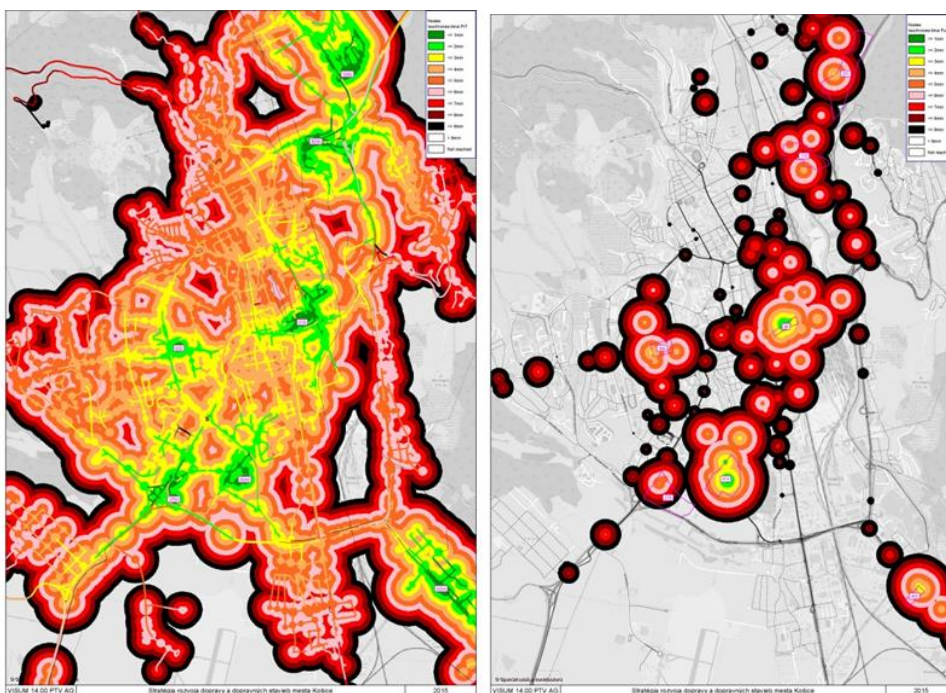


Obrázok 39 Dostupnosť železiarni U. S. Steel automobilom v rokoch 2015 a 2030 (od 5 do 30 minút)



Obrázok 40 Dostupnosť železniarní U. S. Steel hromadnou dopravou (od 3 do 27 minút):

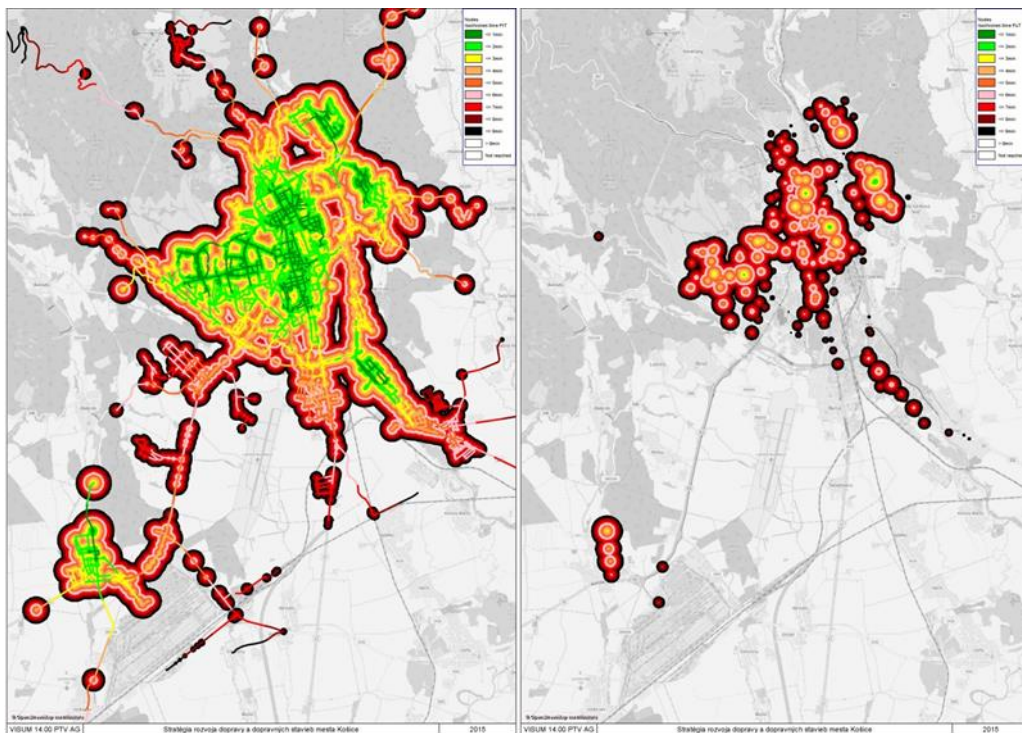
- Dostupnosť železniarní automobilom sa medzi rokmi 2015 a 2030 významne nemení. Predĺženie jazdných dôb zo sídlisk je do jednej minúty, osobitne zo sídlisk Ťahanovce a Dargovských hrdinov. Prístup autom je o zhruba 8 minút rýchlejší oproti hromadnej doprave. Výnimku tvorí mestská časť Šaca a oblasti v blízkosti privádzača z U. S. Steel do mesta, kde je hromadná doprava konkurencieschopná osobným automobilom.



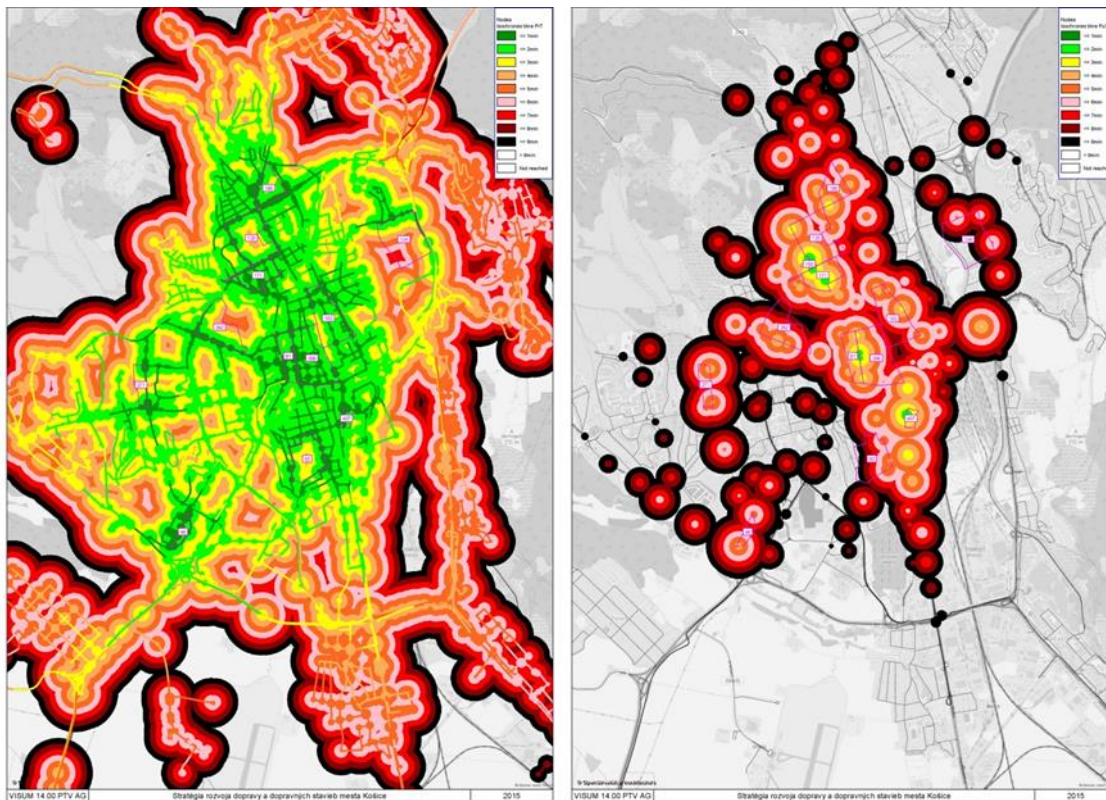
Obrázok 41 Dostupnosť veľkých obchodných center IAD a MHD (od 1 do 9 minút)



- Porovnanie dostupnosti veľkých obchodných centier vychádza výrazne v prospech automobilov. Významným faktorom je vo väčšine prípadov dlhšia dochádzková vzdialenosť k nákupným centrám od zastávok MHD než od parkovísk pre osobné automobily.

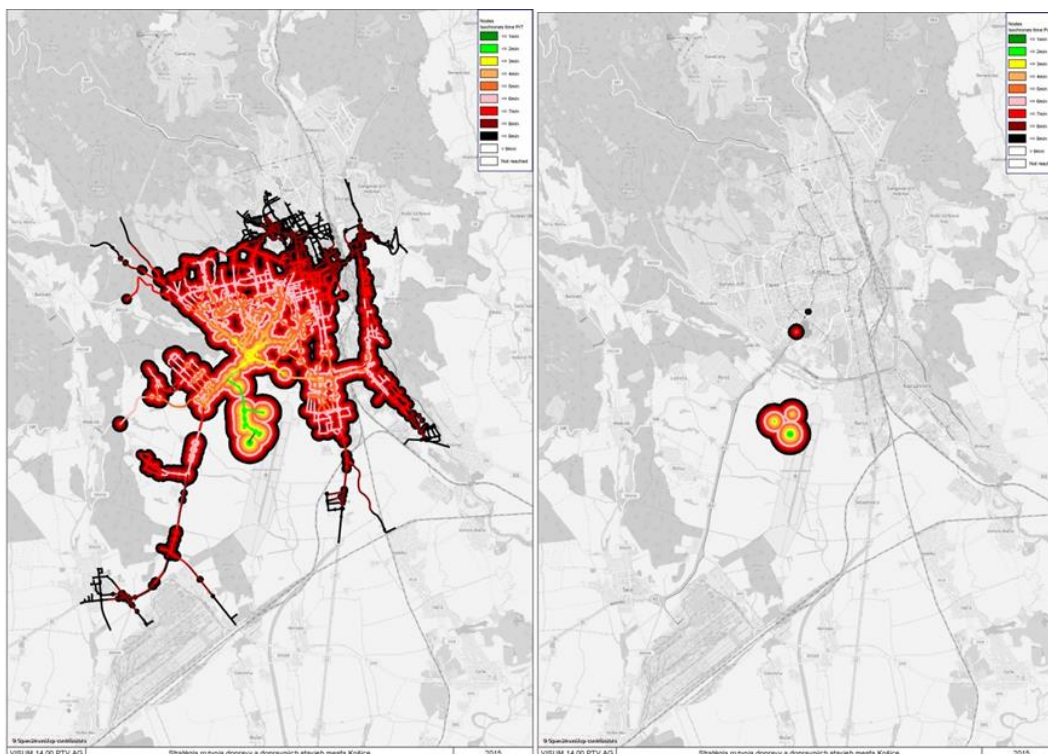


Obrázok 42 Dostupnosť zdravotníckych zariadení IAD a MHD (od 1 do 9 minút)

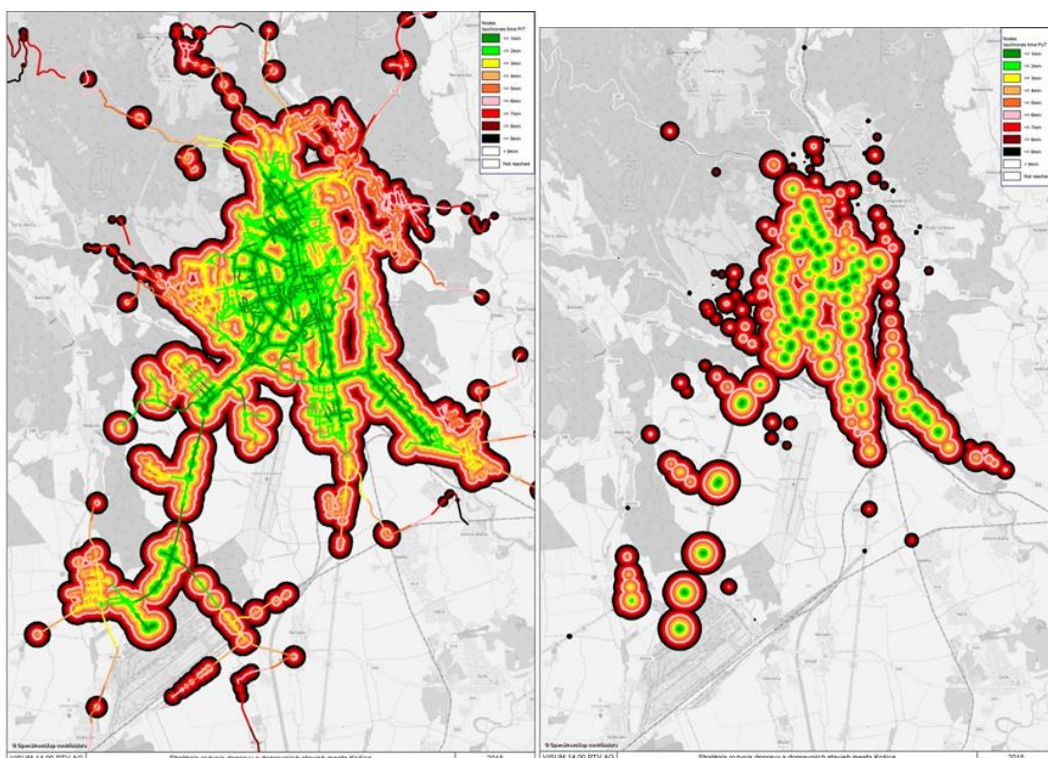


Obrázok 43 Dostupnosť vysokých škôl IAD a MHD (od 1 do 9 minút)





Obrázok 44 Dostupnosť letiska IAD a MHD (od 1 do 9 minút)



Obrázok 45 Dostupnosť zastávok električiek IAD a MHD (od 1 do 9 minút)

- Dostupnosť cieľov mimo centra mesta, ako sú nemocnice, vysoké školy a letisko, ako aj lokalít električkových zastávok v celom meste, je omnoho rýchlejšia osobným automobilom (často o 10 až 15 minút) a nie je žiadna možnosť konkurovať týmto prístupovým časom mestskou hromadnou dopravou.

### 1.3.10 Analýza organizácie a upokojujúcej dopravy

Upokojujúca doprava má za cieľ znížiť mieru tranzitnej dopravy na obslužných komunikáciách a presunúť ju na nosnú sieť zberných kapacitných komunikácií. Obslužné ulice by mali slúžiť predovšetkým na obsluhu príľahlej zástavby rodinných domov, bytových domov, hospodársko-administratívnych centier úradov apod. Cieľom upokojujúcej dopravy je skvalitniť verejné priestranstvá mesta a prispieť ku zvyšovaniu kvality života. Dôsledkom upokojujúcej dopravy sú tichšie a bezpečnejšie ulice pre chodcov, cyklistov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky za súčasného ponechania možnosti dostať sa automobilom k cieľu cesty. V podmienkach slovenskej legislatívy sa upokojujúca doprava realizuje prostredníctvom zón 30, obytných zón, peších zón, prípadne školských zón a po novelizácii Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke aj prostredníctvom tzv. bicyklovej cesty (v praxi nie je na Slovensku k januáru 2022 zavedená).

Zmena organizácie dopravy cieľi v prepojení s upokojujúcou dopravou na nové usporiadanie funkcií uličného priestoru v prospech parkovania. Ide najmä o zavádzanie jednosmerných komunikácií za účelom vytvorenia nových alebo legalizácie existujúcich parkovacích kapacít.

#### Záver z analýzy:

- Mesto Košice nemá spracovaný pasport zón s upokojujúcou dopravou či zón s dopravným obmedzením ani pasport komunikácií.
- **Zóny 30** sú zavedené v minimálnej miere – individuálne ulice v rôznych mestských častiach.
- **Obytné zóny** sú zavedené plošne na sídlisku KVP, kde pre ne neexistuje vhodné usporiadanie uličného priestoru a vhodnejšie by boli zóny 30, zavedené sú tiež vo vybraných lokalitách so zástavbou rodinných domov (zväčša taktiež individuálne ulice).
- **Pešie zóny** sú zavedené v historickom centre mesta s cieľom vylúčenia automobilovej dopravy, sú zavedené na Hlavnej ulici a v častiach niektorých príľahlých ulíc, najnovšie aj na Námestí osloboditeľov, kde absentuje dizajnová, stavebná podpora režimu pešej zóny.
- Potenciál vylúčenia automobilovej dopravy z historického centra mesta nie je naplnený vzhľadom na umožnenie prejazdov križujúcich Hlavnú ulicu (Pribinova – Rooseveltova, Kasárenské námestie – Zbrojničná, Bačíkova – Továrenská, zjazdová Hlavná v úseku Kasárenské námestie – Hviezdoslavova).
- **Školské zóny** nie sú na území Košíc zavedené.
- Zatiaľ nie je využitý potenciál zavádzania jednosmerných komunikácií pre legalizáciu, prípadne vytváranie parkovacích kapacít, stav, pri ktorom obslužné ulice medzi bytovými domami na veľkých sídliskách fungujú v jednosmernom režime de facto pretrvávajú napriek tomu, že je de iure nelegálny a iba ospravedlňovaný nedostatkom parkovacích miest.
- Čiastočná regulácia parkovania na sídliskách formou zóny zákazu stáťia pre vozidlá dlhšie ako 5 metrov nemusí byť dostatočne efektívna.

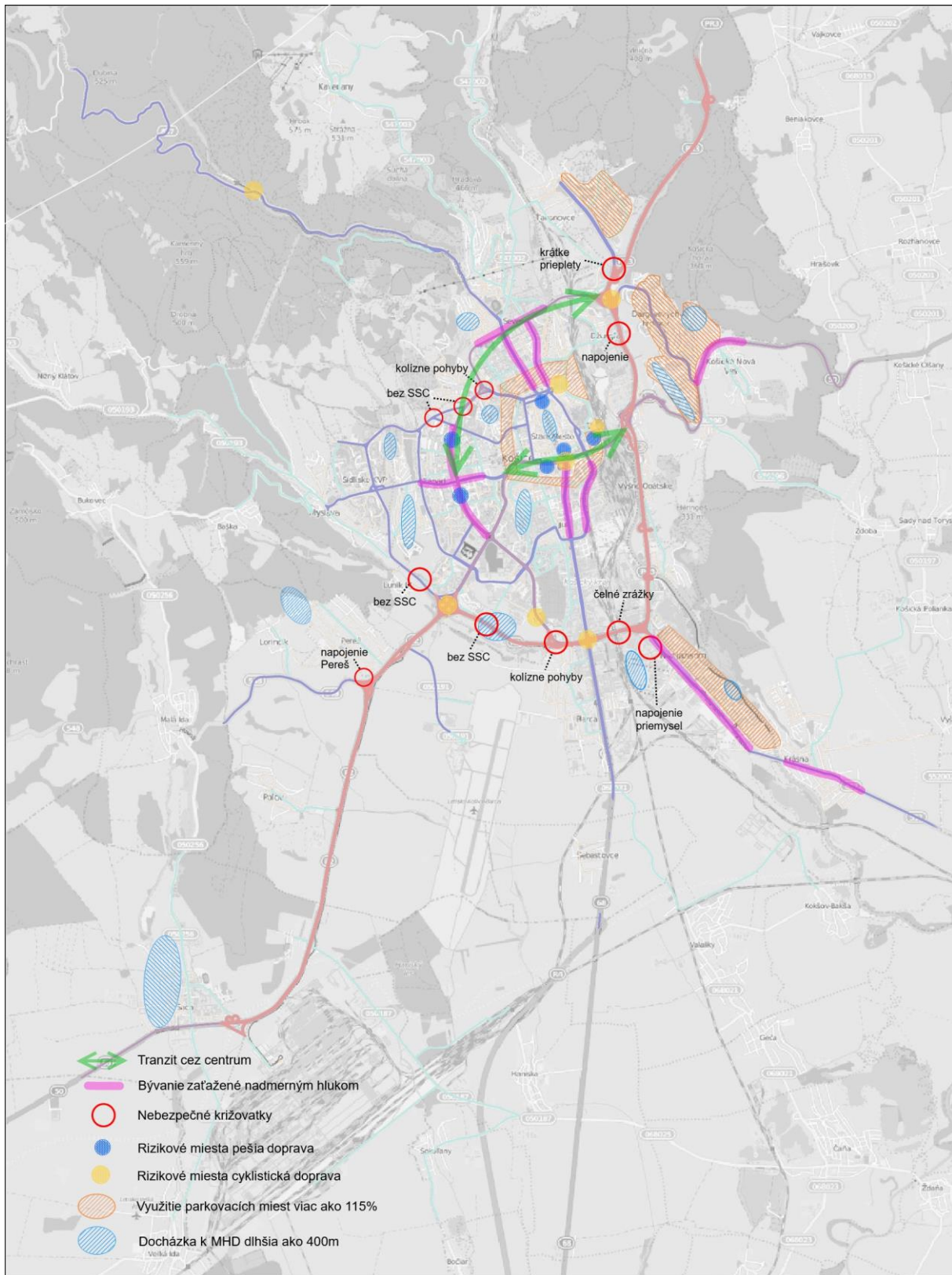


### 1.3.11 Možné budúce problémy bez realizácie návrhov – hlavné riziká

Vzhľadom na to, že mesto Košice nemá dostatok finančných prostriedkov na rozvoj dopravnej infraštruktúry ani na jej údržbu, je nevyhnutné zabezpečiť precízne cielené plánovanie a ďalšie finančné prostriedky. Riadenie dopravy na úrovni mesta nie je dobre organizované, takže fungujúce oblasti sú iba územné plánovanie, riešenie problémov s kolapsami a starnutím infraštruktúry a bežná prevádzka hromadnej dopravy. Nerobí sa žiadne koncepčné dopravné plánovanie. Plánovanie mestskej dopravy je orientované na automobilovú dopravu, hromadná doprava je v súčasnej dobe chápaná ako služba pre ľudí, ktorí aktuálne nemôžu používať automobily. Pešia doprava má veľa prekážok, mestská infraštruktúra nie je príliš priateľská ani pre cyklistiku. Toto vedie k neustále rastúcim intenzitám cestnej dopravy a teda k väčšiemu preťaženiu ciest, spomaleniu hromadnej dopravy, obmedzovaniu chodcov a znemožneniu používania bicyklov. Využívanie regionálnej hromadnej dopravy tiež klesá, no cestovné poriadky nemôžu byť príliš obmedzené, pretože akékoľvek zníženie ponuky hromadnej dopravy by viedlo k novým stratám cestujúcich.

Ak nebudú prijaté žiadne opatrenia, bude dopravný systém neudržateľný a je pravdepodobné, že nastanú nasledujúce scenáre:

- rozsiahlejšie kongescie,
- rozšírenejšie nelegálne parkovanie,
- závažné problémy s hospodárnosťou hromadnej dopravy,
- znížená kvalita služieb hromadnej dopravy napriek dobrým vozidlám,
- chátranie infraštruktúry v dôsledku nedostatočnej údržby,
- zvýšenie ekologických škôd a kolízií medzi rôznymi druhmi dopravy,
- tlak na ďalší verejný priestor pre cestnú dopravu,
- nekontrolované rozsiahle parkovanie v niektorých častiach mesta, tlak na vyhradenie parkovacích miest pre tých, ktorí si to môžu dovoliť,
- zníženie využitia prímestskej hromadnej dopravy vedúce k "ostreľovaniu" mesta prichádzajúcimi vozmi cezpoľných.

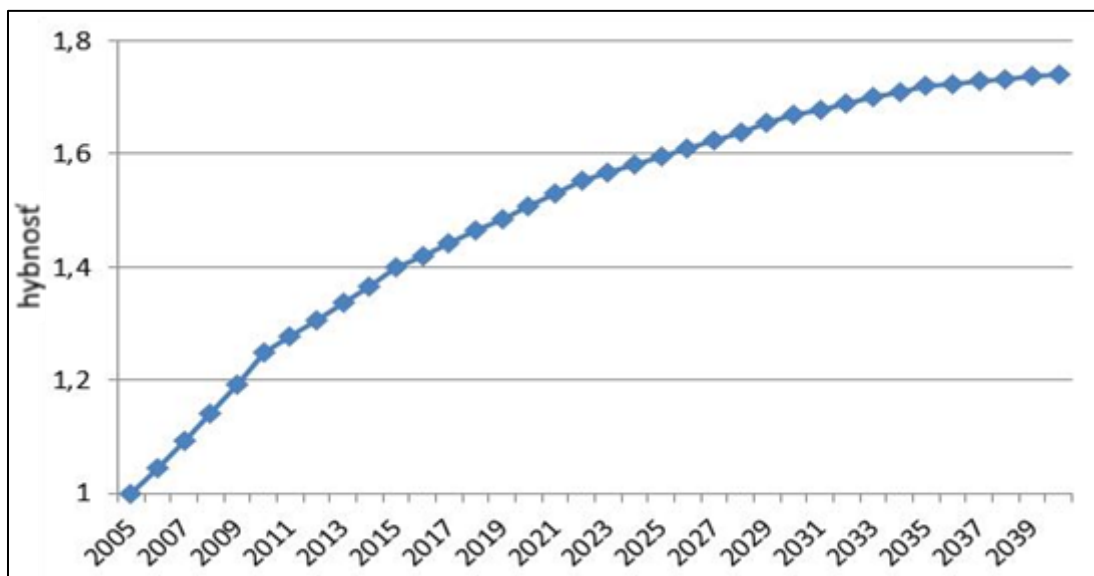


Obrázok 46 Problémový výkres

### 1.3.12 Dopyt 2030

Na základe analýzy štatistických dát a dát o intenzitách dopravy na Slovensku v období 2005 – 2015 sa očakáva, že rast hybnosti obyvateľstva bude spočiatku pokračovať podobnou rýchlosťou ako tomu bolo do roku 2015 s následnou spomaľujúcou sa rýchlosťou, rast do roku 2030 bude tak o 19 %, do roku 2040 o 24 % podľa krivky zobrazujúcej rast s klesajúcou rýchlosťou rastu od roku 2015 do roku 2040. Rastová krivka bola použitá v multimodálnom modelovaní, jednodálne modely vyšli z výsledkov multimodálneho modelovania. Toto je tzv. rastový scenár, konzervatívny scenár predpokladá, že intenzity dopravy po roku 2015 neporastú, tento scenár nebol modelovaný.

Graf 37 Rast hybnosti v rokoch 2005 – 2040



Modelový výpočet situácie v roku 2030 za predpokladu nulového stavu, v prípade že nedôjde k žiadnym zmenám, ukázal tieto výsledky:

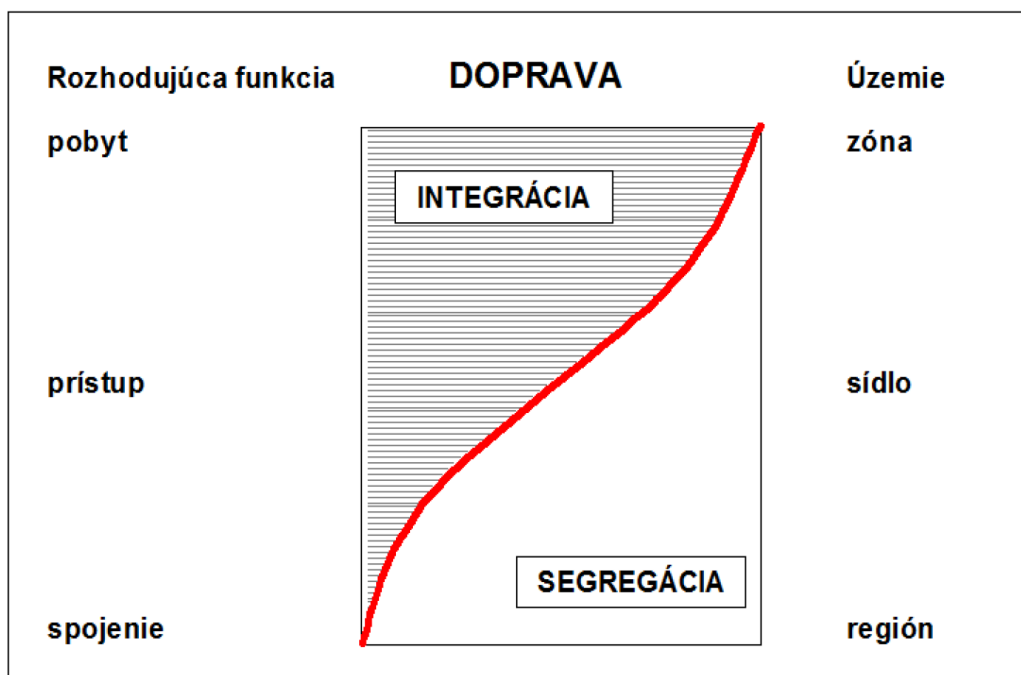
- Podľa modelových výpočtov bude rast rozvoja automobilovej a hromadnej dopravy porovnateľný, takže deľba prepravnej práce v roku 2030 bude rovnaká, prísnejšia parkovacia politika môže zmeniť deľbu o 5-7 %.
- Intenzita dopravy na hlavných štvorprúdových cestách bude vzrastať až na úroveň 30-50 tisíc vozidiel denne, nielen križovatky Kuzmányho – Štúrova, Hlinkova – Vodárenská, Palackého – Bajzova pri autobusovej stanici a Trieda SNP – Ondavská, ale aj ďalšie križovatky na Triede SNP budú v špičke zasiahnuté kongesciami.
- Kapacita cestného systému bude po 19 % náraste využitá úplne, v rámci spojení Hlinkova – Watsonova – Trieda SNP a tiež na križovatkách na Hviezdoslavovej, Štúrovej, Palackého a Protifašistických bojovníkov s častými zápchami.
- Linky hromadnej dopravy budú ešte viac preplnené, hlavne v úsekoch kde už v roku 2015 bola dosiahnutá maximálna kapacita cestujúcich, ale vždy bude možnosť skrátiť intervaly.

### 1.3.13 Udržateľnosť dopravy

Dopravný systém Košíc sa väčšinou vyvíjal podľa generálneho dopravného plánu z roku 1982, ktorý bol založený na týchto princípoch:

- priorita hromadnej dopravy,
- priorita elektrickej energie pre hromadnú dopravu,
- segregácia druhov dopravy,
- tvorba peších zón a ciest s napojením na hromadnú dopravu,
- perfektné spojenie medzi regionálnou a mestskou hromadnou dopravou,
- vylúčenie tranzitnej dopravy z centra mesta,
- výstavba základnej cestnej siete založená na okružno-radiálnom systéme a
- optimalizácia nákladnej dopravy.

Tieto princípy boli splnené, pričom väčšina z nich by mohla byť platná aj naďalej s výnimkou segregácie. Vo verejnom priestore je žiaduca integrácia (až inklúzia) rôznych druhov dopravy a ich diferenciacia. Táto stratégia bola spracovaná na tomto novom princípe. Dopravné požiadavky nikdy neboli jedinou hnacou silou, na rozdiel od udržateľnosti systému.



Obrázok 47 Udržateľnosť dopravy podľa funkcie a územia (z pripravovaného nového štandardu STN 73 6110)



## 1.4 Identifikácia problémov

### 1.4.1 Horizontálne problémy

- Mestu chýba administratívna kapacita na riadenie dopravného systému.
- Prostriedky na kompenzácie strát hromadnej dopravy nie sú v existujúcom prevádzkovom režime postačujúce.
- Zdroje z mestského rozpočtu neumožňujú riadnu údržbu vozoviek, cyklistických cestičiek a chodníkov v meste, električkovej a trolejbusovej sieti, vozidlových dep atď., na potrebnej úrovni, existujú len veľmi obmedzené zdroje na investície, akýkoľvek vývoj musí byť financovaný z pôžičiek, dotácií alebo zvláštnou kapitolou rozpočtu.
- Vzhľadom na nedostatok riadenia dopravy chýbajú argumenty pre budúce rozhodovanie v oblasti dopravnej infraštruktúry.
- Administratívne usporiadanie Magistrátu mesta Košice a Krajského úradu zatiaľ neumožňuje začleniť efektívne integráciu regionálnej a mestskej hromadnej dopravy, s krajským organizátorom integrovaného dopravného systému IDS Východ má mesto Košice podpísanú mandátnu zmluvu, praktická integrácia zatiaľ nezačala.

### 1.4.2 Problémy cestnej dopravy

- Mesto Košice má vo všeobecnosti veľmi funkčný a vysoko kapacitný cestný systém. Hlavným problémom je vysoká kapacita ciest, ktorá umožňuje cestovať 2 až 2,5 krát rýchlejšie autom ako mestskou hromadnou dopravou a naďalej tak pozitívne ovplyvňuje dopyt po používaní osobných áut vedúci k zápcham a ohrozeniu životného prostredia.
- Vozidlový park v Košiciach pozostáva z viac ako 100 tisíc vozidiel, 1 motorové vozidlo na 2,3 obyvateľa, z ktorých 80 tisíc sú osobné automobily, 1 na 2,8 obyvateľa. Priemerný vek osobného automobilu je 11,2 rokov, 30 % áut má motor s normou EURO V alebo EURO VI. Množstvo automobilov a ich využitie postupe narastá, čo spôsobuje kapacitné problémy v dopravných špičkách a problémy so statickou dopravou.
- Na vjazdoch do mesta z I/20 a na rampách mimoúrovňových križovatiek sa objavuje kapacitný problém. Kapacita hlavných križovatiek ulíc Hlinkova, Štúrova, Štefánikova a Hviezdoslavova je v špičke vyčerpaná. Hromadná doprava sa spomaľuje, vytvárajú sa prekážky pre chodcov a cyklistov a zhoršuje sa životné prostredie.
- Hlavné cesty prechádzajú plynule cez centrum mesta, čo spôsobuje vysokú intenzitu dopravy v centre so zvyšujúcou sa tendenciou v najužšom centre. Dochádza tiež k zvýšenej miere prejazdov cez historické centrum mesta trasami križujúcimi Hlavnú ulicu.
- Mestská časť vonkajšieho okruhu Hlinkova – Watsonova – Trieda SNP a niektoré radiálne cestné úseky prechádzajúce obývanými oblasťami majú vysoké intenzity dopravy, čo má veľký vplyv na životné prostredie – vysoké hladiny hluku a koncentrácie škodlivín v okolitom ovzduší. Dochádza tiež k tvorbe prekážok pre chodcov a cyklistov, pre ktorých nie je im určená časť infraštruktúry dostatočne privetivá (bariéry, nedostatok priechodov apod.).
- Neexistuje žiadna možnosť presunu dopravy z centra mesta na mestskú časť okruhu bez výrazného zhoršenia podstatnej časti životného prostredia. To je spôsobené skutočnosťou, že všetky okružné cesty na západnej strane mesta prechádzajú husto osídlenými sídliskami a žiadnu ďalšiu okružnú cestu nie je ani možné ani nutné vybudovať.
- Rýchlostná časť vonkajšieho okruhu – cesta I/20-I/16: Prešovská – Južné nábrežie – Nižné Kapustníky – Červený rak sa ako obchvat pre cieľové alebo vnútromestské cesty nepoužíva,

kvôli rýchlejším cestám vedúcim cez centrum mesta a kvôli obmedzenému napojeniu vonkajšieho okruhu na centrálnu oblasť.

- Neexistuje funkčné centrálné riadenie dopravy, neexistuje infraštruktúra pre riadenie dopravy, iba zastaraný kamerový systém.
- Zastarané svetelné signalizačné zariadenia, väčšinou bez dynamického riadenia a preferencie hromadnej dopravy, ktoré ponúkajú jednoduché riadenie dopravy zamerané na vysokú kapacitu a koordináciu pre autá, spôsobujú oneskorenia hromadnej dopravy a chodcov.

#### 1.4.3 Problémy cyklistickej dopravy

- Existujúce obmedzené množstvo cyklistických chodníkov a ciest netvorí kontinuálnu infraštruktúru.
- Chýbajú cyklistické radiály z okrajových častí mesta, chýba nadväznosť na rekreačnú cyklistiku.
- Cyklotrasy sú väčšinou kolízne s chodníkmi pre chodcov.
- Na riadených križovatkách nie sú oddelené prejazdy pre cyklistov, ktorí tak musia používať priechody pre chodcov.
- Stredové ostrovčeky v križovatkách majú malú šírku, ktorá neumožňuje bezpečne čakať s bicyklom. Signálne plány križovatiek nastavené výrazne v neprospech chodcov a cyklistov, ktorí sú nútení prechádzať na viacero fáz.
- Mnoho ciest pre cyklistov je nevhodných, rezervy sú v bezpečnosti cyklistov. Komunikácie sú vedené po chodníkoch, sú križované mnohými prejazdmi automobilov, nevyhovujúci je tiež povrch a bariéry.
- Neexistujú zariadenia pre odloženie bicyklov plošne po celom meste na sídliskách a v centre mesta, niekoľko prístreškov pribudlo pri významnejších cieľoch ako Magistrát, plaváreň či stanica.
- Cyklisti sú v peších zónach v konflikte s chodcami.
- Neexistujúca stratégia cyklistickej dopravy vo vnútri sídlisk a komerčných zón.
- V meste existujú nebezpečné križovatky, cez niektoré hlavné cesty nie je možné na bicykli bezpečne prejsť.
- Nemožnosť jazdy cyklistov pozdĺž cesty pre motorové vozidlá I/16 zo Šace a pozdĺž mestského vonkajšieho okruhu (I/20 a I/16), čo spôsobuje nemožnosť dochádzať na bicykli do centra z izolovaných mestských častí Šaca, Poľov, Lorinčík a Pereš, kde žije spolu 10 000 obyvateľov a za zamestnaním do U. S. Steel.
- Rozvoj prostriedkov zdieľanej mobility a ich prevádzka na chodníkoch spôsobujú konflikty v pešej doprave.
- Chýba preprava bicyklov v MHD najmä v smere do kopcovitých častí mesta.
- Absentuje orientačné značenie pre cyklistov, čiastočne vyhovujúce značenie je na trase Eurovelo 11 pozdĺž Hornádu.

#### 1.4.4 Problémy chodcov

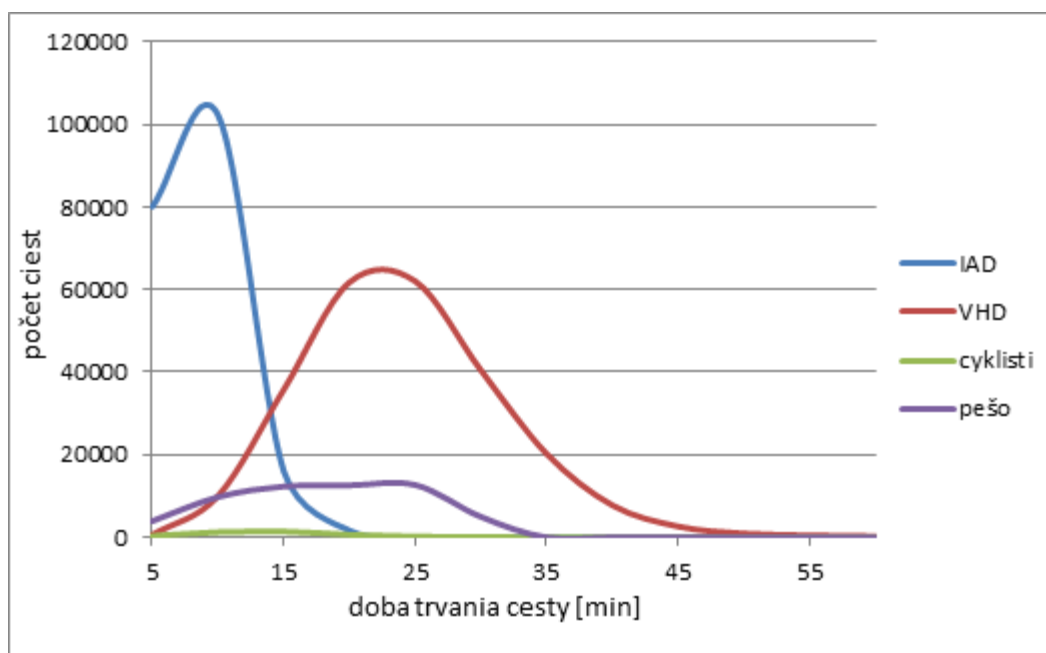
- Nízka kvalita povrchu mnohých chodníkov, hlavne na sídliskách.
- Mnohé prekážky, schodiská, bariérový efekt hlavných ciest a križovatiek.
- Celková nízka priorita chodcov.
- Nízka kvalita chodníkov pre chodcov, obmedzená možnosť chôdze z mestskej časti Západ do centra.
- Zlá dostupnosť sídlisk Ťahanovce a Dargovských hrdinov bez automobilu.

- Mnoho nepohodlných, nebezpečných a nekontrolovaných priechodov pre chodcov.
- Nevyriešené prístupy na niektoré zastávky hromadnej dopravy.
- Chýbajúce chodníky do niektorých častí mesta prístupných iba automobilom.
- Časovo náročné prechody cez riadené križovatky hlavných ciest.
- Prekážky na oboch okrajoch pešej zóny na Hlavnej.
- Obmedzená šírka chodníkov cyklotrasami (napr. Komenského, Južná trieda, Trieda SNP).

#### 1.4.5 Problémy hromadnej dopravy

- MHD sa v Košiciach prevádzkuje podľa kvalítne spracovanej Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave a jej príloh, spracovaných DPMK a schválených mestom a obsahujúcich podrobné cestovné poriadky.
- Komplexný systém liniek určený na maximalizáciu počtu priamych spojení do všetkých významných cieľov vedie k dlhším intervalom medzi spojmi a k systému vhodnému skôr pre existujúcich cestujúcich, ako pre nových klientov.
- Dlhé časy čakania na MHD aj na väčšine nosných liniek hromadnej dopravy.
- Mnoho priamych liniek, akýkoľvek nutný prestup vedie k veľkému predĺžovaniu cestovného času, spoje na seba systematicky nadväzujú veľmi málo.
- Zlá dostupnosť hromadnou dopravou z/do historického centra pozdĺž Hlavnej ulice (MHD zastavuje na oboch okrajoch 1,2 km dlhej Hlavnej ulice s iným možným prístupom od zahĺbenej paralelnej Štefánikovej ulice vo vzdialenosti 300 – 400 m).
- V prevádzke je v Košiciach 46 čiastočne nízkopodlažných nových električiek (22 m dlhých), 1 čiastočne nízkopodlažná modernizovaná električka (15 m dlhá) a 8 rekonštruovaných na čiastočne nízkopodlažné (30 m dlhé). V prevádzke je tiež 11 starších (30 m dlhých) električiek, a 1 modernizovaná (15 m dlhá) električka. Dopravný podnik ďalej eviduje 31 starších (15 m električiek).
- V roku 2021 bola spracovaná štúdia realizovateľnosti na obnovu vozidlového parku električiek v Košiciach, ktorá odporučila nákup 10 nových 30 metrov dlhých vozidiel.
- Problémom je aj zanedbaný trolejbusový systém, ktorý je mimo prevádzky so zastaranou infraštruktúrou trolejbusových tratí. DPMK disponuje iba 3 kusmi trolejbusov (2 dlhé a 1 krátky) s priemerným vekom vyše 25 rokov. Pravidelná trolejbusová doprava je od roku 2015 pozastavená, od roku 2019 sú pre udržiavaciu prevádzku trolejbusovej trate v prevádzke trolejbusy na niektorých spojoch počas víkendov.
- Električkové trate sa rekonštruujú, ale stále sú úseky so zlou kvalitou a potrebou rekonštrukcie (Alejová, Slanecká, Južná trieda južne od verejného cintorína a trať do U. S. Steel).
- Hromadná doprava je pomalá a s nedostatočnou preferenciou, v porovnaní s automobilmi má dlhé jazdné časy (2,5-krát dlhšie).

Graf 38 Rozdelenie ciest podľa doby trvania (dopravný model)



- Ambície hromadnej dopravy sú vyššie ako dostupné zdroje.
- Príjmy z cestovného sú nízke a klesajúce, počet predplatených lístkov nie je dostatočný.
- Električky majú nízku prepravnú rýchlosť a neslúžia ako nosné linky napriek svojej vyššej kapacite a možnej preferencii. Najvyužívanejším spôsobom pravidelnej verejnej dopravy osôb je autobusová doprava, ktorá poskytuje trojnásobok dopravných výkonov a prepraví viac ako dvojnásobok cestujúcich oproti električkovej doprave.
- Kvôli vysokým investíciám do nového autobusového parku sú odpisy veľmi vysoké a vedú k nedostatku zdrojov na prevádzku.
- Chýba riadenie dopravy na vysokorýchlostnej trati do U. S. Steel, chýbajú prestupné terminály z autobusového spojenia na električky.
- Chýbajúca integrácia hromadnej dopravy vedie k prevádzke paralelných systémov MHD a PAD, čo vedie k nízkej hospodárnosti a klesaniu využitia hromadnej dopravy pre prímestské ciele. Časti mesta ako Šebastovce a čiastočne aj Barca sú v rannej špičke lepšie obslužené prímestskou dopravou.
- Západný a východný okraj sídliska Dargovských hrdinov má obmedzenú dostupnosť k hromadnej doprave.
- Hromadná doprava zo Sídliska Ťahanovce čelí zápcham spomaľujúcim autobusy idúce na Hlinkovu a do centra počas ranných dopravných špičiek.



#### 1.4.6 Problémy systémov zdieľanej mobility

- Nedostatočná infraštruktúra pre nemotorovú dopravu, absentujúce cyklistické cestičky.
- Doprava zdieľanými prostriedkami prebieha najmä na chodníkoch a vedie ku konfliktom s pešou dopravou, pri nezodpovednej jazde aj k ohrozovaniu bezpečnosti chodcov.
- Neexistujúce regulatívy pre počet prevádzkovaných zdieľaných prostriedkov jednotlivých typov alebo regulatívy pre odstavovanie/parkovanie zdieľaných prostriedkov. Prí vysoké množstvo zdieľaných prostriedkov najmä vo free-floating systémoch bez usporiadaného parkovania môže predstavovať prekážky vo verejnom priestore.
- Nezodpovedné parkovanie a odstavovanie prostriedkov po ukončení jazdy, ktoré nie je v súlade s pravidlami prevádzkovateľov a vytvára prekážky chodcom. Hrozí podnecovanie averzie chodcov voči týmto systémom.
- Obmedzené prepojenie prostriedkov so systémom MHD, zatiaľ nenaplnený potenciál platformy MaaS (mobility as a service).
- Čiastočne obmedzená dostupnosť pre vybrané skupiny ľudí, ktorí nevlastnia/neovládajú smartfón.

#### 1.4.7 Problémy parkovania

- Systém regulovaného parkovania v centre je orientovaný na platiacich návštevníkov bez akéhokoľvek zvýhodnenia rezidentov a abonentov. Rezidentom sú vyhradené iba niektoré vybrané ulice. K dispozícii sú aj komerčné parkovacie karty dostupné komukoľvek.
- Sadzby za parkovanie v úzkom centre mesta podporujú celodenné parkovanie a tým aj dochádzanie automobilmom.
- Nedostatočná kontrola rešpektovanosti pravidiel zo strany Mestskej polície vedie k nedostatočnému fungovaniu regulácie, tá funguje iba v obmedzenom rozsahu zóny pozdĺž hlavných ciest. Úroveň vymáhania vo vedľajších uliciach je nízka, rešpektovanosť je na mnohých menej frekventovaných uliciach pod 30 %, na frekventovanejších len okolo 50 %.
- Mnoho parkovísk v centre mesta je prevádzkovaných v súkromných dvoroch za účelom podnikania.
- Nelogické odstupňovanie spoplatnenia tarifných pásem 3 a 4 – lacnejšie TP 4 sa nachádza bližšie k centru, než drahšie TP 3.
- Nadmerné parkovanie na obslužných a rezidentských uliciach na hranici spoplatnenia zóny.
- Platené parkovanie na závorových parkoviskách vzdialenejších od centra (Festivalové námestie) nie je využívané, vodiči sa, ak je to možné, vyhýbajú plateným miestam.
- Duálny systém úhrady parkovného – pre mesto Košice nevýhodné delenie tržieb z parkovania, technologicky zastarané mestské automaty.
- Neefektívna čiastočná regulácia nočného státia na sídliskách. Sídliská nemajú dostatočnú kapacitu pre parkovanie v noci, Sídlisko Ťahanovce je toho najhorším príkladom, Dargovských hrdinov a Nad jazerom taktiež vykazujú značný nedostatok.
- Tolerancia ilegálneho parkovania ospravedlňovaného všeobecným nedostatkom kapacít.
- Kapacitná cestná sieť v meste podporuje využívanie IAD pre dojazd k cieľom od vnútromestských aj mimomestských zdrojov. Nevyužitá koncepcia parkovísk typu P+R pri termináloch hromadnej dopravy alebo pri staniciach mimo mesta Košice.
- Mnoho starých garáží v garážových lokalitách blokuje moderné riešenia parkovania na sídliskách.

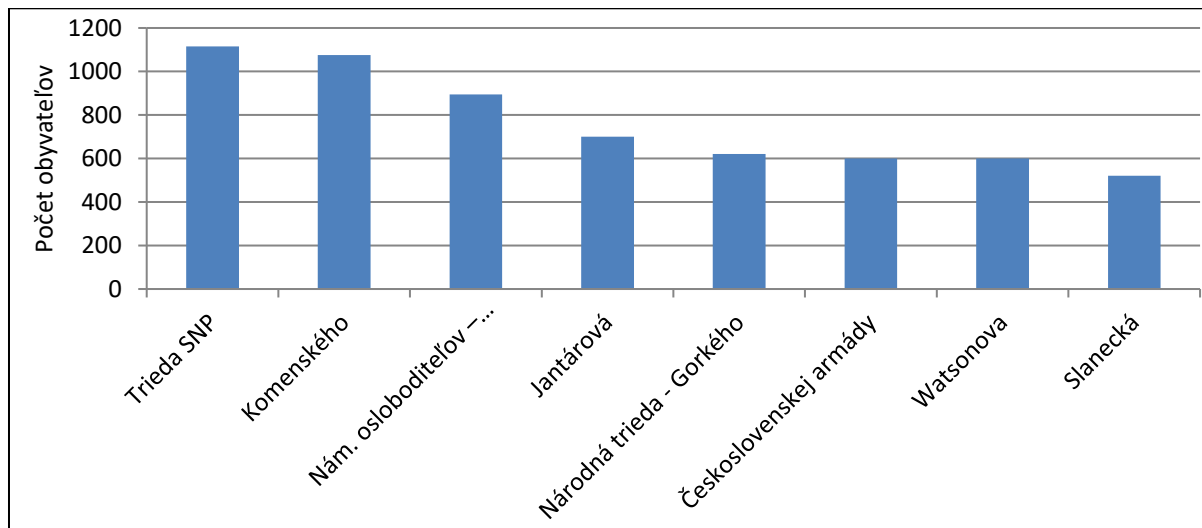
- Neexistujú parkovacie domy, mesto pripravuje aktualizáciu vyhľadávacej štúdie, plánuje aj spracovanie manuálu zásad pre zefektívnenie projektovania takých stavieb. Mesto nedisponuje dostatočnými finančnými prostriedkami na ich výstavbu a prevádzku.
- Pri cieľoch ciest s vysokou obrátkovosťou automobilov absentujú parkoviská K+R.
- Nevyužitý potenciál zmeny organizácie dopravy a upokojujania obslužných ulíc pre lepšie využitie uličného priestoru.
- Nevyužitý potenciál chátrajúcich a zastaraných hromadných garáží v garážových lokalitách z dôb masovej socialistickej výstavby. Neexistuje koncepcia zefektívnenia využívania týchto garáží.

#### 1.4.8 Problémy organizácie a upokojujania dopravy

- Mesto Košice nemá spracovaný pasport zón s upokojenou dopravou ani pasport komunikácií.
- Na koncepcnej úrovni nie je spracovaný manuál upokojujania dopravy (prípadne manuál verejných priestranstiev ako nadradený strategický dokument). Existuje iba zhoda na zámere upokojuvať dopravu v lokalitách obslužných, rezidentských ulíc zavádzaním zón 30 a obytných zón.
- Existujúce zóny 30 a obytné zóny predstavujú skôr individuálne ulice. Zavedené zóny nie sú nikde podporené modernými stavebnými prvkami.
- Pešia zóna na Hlavnej ulici bola ako jediná zavedená koncepčne s cieľom vylúčiť alebo minimalizovať automobilovú dopravu v centre mesta. Potenciál tohto zámeru nie je zatiaľ úplne naplnený kvôli viacerým možnostiam priečnych prejazdov Hlavnou ulicou.
- Nevyužitý potenciál zavádzania jednosmerných komunikácií pre legalizáciu existujúcich, prípadne vytváranie nových parkovacích kapacít najmä na sídliskách.

#### 1.4.9 Problémy životného prostredia

Graf 39 Počet obyvateľov zasiahnutých nadlimitným hlukom



Tabuľka 3 Vývoj emisií z automobilovej dopravy medzi rokmi 2015 a 2030

Rok	CO <sub>2</sub> (t/km)	NO <sub>x</sub> (t/km)	CO (t/km)	SO <sub>2</sub> (t/km)	HC (t/km)	Celkom
2015	388,84	10,1518	11,6805	0,0126	6,9667	417,6565
2030	472,18	12,3546	14,2376	0,0154	8,5269	507,3145

- Mnoho ľudí žije na miestach s prekročenými hlukovými limitmi, hlavne na uliciach: Trieda SNP, Komenského, Južná trieda, Národná, Gorkého, Jantárová. Hluk na ďalších uliciach (Hlinkova, Kuzmányho, Štúrova) limity taktiež prekračuje.
- V meste je emitovaných okolo 400 t škodlivín na km cesty ročne (hlavne CO<sub>2</sub>) s rastúcou tendenciou, každé obmedzenie intenzít dopravy v centre mesta je žiaduce.
- Sú dosiahnuté vysoké hlukové emisie a prekračujú sa hygienické limity pozdĺž hlavných ciest.
- Podľa hlukových výpočtov bol stanovený počet obyvateľov pri ktorých dochádza k prekročeniu dennej hranice hladiny hluku (rozpoznaných 8 515).

## 1.5 Nástroje a postupy plánovania udržateľnej mobility

Plány udržateľnej mobility boli iniciované na úrovni Európskej únie v snahe preniesť dobré skúsenosti do ďalších krajín a pomôcť týmto krajinám pri hľadaní vlastných riešení mobility ich obyvateľov. Na základe odporúčaní európskych orgánov spracovalo Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky metodiku, podľa ktorej je pri príprave plánu udržateľnej mobility potrebné postupovať.

Doposiaľ bolo, nielen na úrovni miest, spracovaných veľa strategických materiálov, ktoré sa usilovali riešiť jednotlivé segmenty infraštruktúry alebo prevádzky rôznych (nielen dopravných) systémov. Tieto dokumenty pristupovali v prevažnej miere k riešeniu problémov viac-menej izolovane od ostatných problémov.

Metodika tvorby plánov udržateľnej mobility veľmi akcentuje prístup k spracovaniu plánu udržateľnej mobility odvíjajúci sa od potrieb ľudí. Tabuľka 4 Tabuľka 11 veľmi zrozumiteľne a stručne opisuje uvedené rozdiely v prístupe k spracovaniu. Toto je potrebné mať na pamäti počas všetkých prác na pláne udržateľnej mobility. Ďalej táto metodika rozpracováva základné tézy a ďalej ich spresňuje.

Tabuľka 4 Porovnanie tradičného prístupu k dopravnému plánovaniu s plánovaním udržateľnej mobility

Tradičný prístup k dopravnému plánovaniu		Plánovanie udržateľnej mobility
Zameraný na premávku	>	Zamerané na ľudí
Primárny cieľ: Plynulosť a rýchlosť premávky	>	Primárny cieľ: Kvalita života, trvalá udržateľnosť, ekonomická životaschopnosť, sociálna rovnosť, kvalita zdravotnej starostlivosti a životného prostredia
Zameraný na konkrétny druh dopravy	>	Predpokladá vyvážený rozvoj všetkých významných druhov dopravy a posun k tým, ktoré sú trvalo udržateľné a šetriace životné prostredie
Zameraný na infraštruktúru	>	Predpokladá integrovanú množinu krokov na dosiahnutie finančne efektívnych riešení (prostredníctvom udržateľných organizačných, prevádzkových a systémových opatrení)
Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania	>	Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania, ktorý je konzistentný a vzájomne sa dopĺňajúci s ostatnými oblasťami politiky (ako napr. územné plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, bezpečnosť)
Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie	>	Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie, ktorý je zapracovaný v dlhodobej vízii a stratégii
Vzťahuje sa na administratívne jednotky	>	Vzťahuje sa na funkčné oblasti, ktoré sú vymedzené na základe intenzívnych priestorových väzieb denného pohybu osôb
Je doménou dopravných inžinierov	>	Je doménou interdisciplinárnych plánovacích tímov
Predpokladá plánovanie odborníkmi	>	Predpokladá plánovanie zúčastnenými a dotknutými stranami rešpektujúcimi transparentný a participatívny prístup
Umožňuje iba obmedzené posudzovanie vplyvov implementácie	>	Predpokladá pravidelné monitorovanie a hodnotenie vplyvov s cieľom lepšej implementácie



Plán udržateľnej mobility má v zhode všetkých účastníkov vytvoriť cestovný poriadok k mobilite pre obyvateľov aj tovaru. Možno odčitovať krátky odstavec z metodiky ministerstva dopravy a výstavby:

„Účelom Plánu udržateľnej mobility (PUM) je identifikácia vhodnej, udržateľnej a integrujúcej dopravnej politiky, a to na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja. Následne PUM určí spôsob implementácie identifikovanej dopravnej politiky.“

Cieľ vytvorenia PUM takisto jasne opisuje vyššie spomenutá metodika:

„Cieľom spracovania PUM je príprava návrhu multimodálneho dopravného riešenia, ktoré rešpektuje výsledky situačnej analýzy, rešpektuje špecifiká dotknutého územia a zohľadňuje potreby budúceho vývoja s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj.“

Návrh dopravného riešenia bude zahŕňať súbor opatrení dopravnej politiky na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni. Súčasťou budú všetky typy dopravy s dôrazom na ich udržateľnosť a tiež tzv. mäkké opatrenia v doprave (napr. marketing, zmena dopravného značenia, zlepšenie kontroly dopravcov apod.).“

Obecným politickým cieľom reprezentácie mesta v prosperujúcej demokratickej krajine je rozvíjanie základných aspektov verejného blaha, akými sú najmä:

- Trvalá udržateľnosť;
- Kvalita života;
- Ekonomická životaschopnosť;
- Kvalita životného prostredia;
- Sociálna rovnosť;
- Kvalita zdravotnej starostlivosti.

Plán udržateľnej mobility prispieva k dosahovaniu týchto cieľov.

### 1.5.1 Participatívny prístup

Princíp participácie by mal fungovať medzi zainteresovanými politikmi a útvarmi magistrátu a zhotoviteľom plánu udržateľnej mobility. Obdobne by mali pristupovať aj mestské aj iné organizácie, ktoré sa zaoberajú otázkami spojenými s mobilitou, ako napríklad DPMK, IDS Východ, ale aj ŽSR, ZSSK alebo autobusoví dopravcovia a občianske združenia zaoberajúce sa cyklomobilitou a široká verejnosť. Základné princípy participácie predstavujú nasledujúce odstavce.

#### Prečo, Ako, Čo, Kedy, Kde + Kam

- **Prečo**
  - Zmyslom rozvoja udržateľnej mobility je ponúknuť obyvateľom a návštevníkom také možnosti cestovania, ktoré budú šetrné voči životnému prostrediu, prívetivejšie voči obytnému prostrediu sídel a ktoré budú dlhodobo udržateľné. Jedným z predpokladov udržateľnosti je akceptácia ponúkaných riešení prevažujúcou časťou verejnosti. Preto je potrebné verejnosť dôkladne informovať o problémoch spojených s mobilitou, možnosťami ich riešenia a zapojiť ju aj do samostatného procesu tvorby PUM. Dôkladnou informovanosťou verejnosti a jej vtiahnutím do hľadania riešenia sa zníži odpor verejnosti voči navrhnutým riešeniam a predíde sa nežiaducej rezignovanosti verejnosti. Pritom je od verejnosti možné získať aj relevantné podnety na zapracovanie do PUM. Zároveň je pre maximálnu relevanciu PUM potrebné dôsledne zapojiť do jeho tvorby aj dotknuté subjekty a aktérov a tiež odbornú verejnosť.

- **Kto**
  - Komunikácia PUM je určená nasledujúcim cieľovým skupinám:
    - Politici/poslanci v Košiciach
    - Pracovníci Magistrátu mesta Košice
    - Organizácie spojené s mobilitou
    - Kľúčoví zamestnávateľia v Košiciach
    - Starostovia mestských častí
    - Verejnosť v Košiciach
- **Čo**
  - V prvom rade má byť komunikovaná samotná tvorba PUM, aby došlo k aktivizácii všetkých cieľových skupín. Následne je potrebné komunikovať jednotlivé časti PUM a zapojiť cieľové skupiny do participácie na jeho tvorbe. V rámci implementácie PUM by mali byť komunikované jednotlivé projekty a aktivity. Mestskí aktéri, odborná a široká verejnosť by tak mali mať na základe priebežnej komunikácie PUM vo všetkých fázach jeho tvorby a implementácie aktuálne a relevantné informácie o problémoch spojených s mobilitou, spôsobu ich riešenia a realizovaných opatrení v doprave.
- **Ako**
  - Prostredníctvom klasických (tlačených) aj nových (online) médií by malo dochádzať ku komunikácii PUM, dopravných problémov, ich riešení a realizovaných projektov a aktivít. S dotknutými subjektami, regionálnymi aktérmi, odbornou verejnosťou a pri vhodných prípadoch aj so širokou verejnosťou by zároveň mala prebiehať priama komunikácia formou pracovných rokovaní, workshopov, webinárov a verejných prerokovaní. Komunikácia voči širokej verejnosti by mala zahŕňať informácie, výzvy a otázky smerom k obyvateľom a flexibilné reakcie na ich komentáre a podnety. Cieľom je podporiť aktívnu a „živú“ komunikáciu a dať verejnosti možnosť, aby zdieľali, kde ich „tlačí topánka“, ale aj to, že z niečoho majú radosť.
- **Kedy**
  - Voľba správnej frekvencie komunikácie, rovnako aj času, kedy komunikujeme, je kľúčová. Komunikácia voči širokej verejnosti by mala prebiehať už v priebehu tvorby PUM, pri ukončení tvorby Analytickej časti, pri príprave Návrhovej časti, ďalej v rámci hodnotenia SEA, resp. pri príležitosti ukončenia procesu tvorby PUM. V rámci implementácie by mala byť verejnosť pravidelne (cca 1 za rok) informovaná o pokroku v napĺňaní PUM a ďalej by mala prebiehať komunikácia pri príležitosti realizácie jednotlivých projektov a aktivít.
- **Kde + Kam**
  - Dôležité je správne si určiť, kde sa pohybujú cieľové skupiny a podľa toho komunikovať s pravidelnou početnosťou. Rôzne skupiny reagujú na spôsoby komunikácie rôzne. Nie je jednoduché zvoliť to správne riešenie. Ešte náročnejšie je správne zvoliť nie len čas, ale aj miesto.

### 1.5.2 Politická podpora procesu riešenia mobility

Politická podpora procesu tvorby a implementácie PUM má dve základné roviny. Jedna je politické rozhodnutie príslušného schvaľovacieho orgánu (v prípade PUM mesta Košice je to zastupiteľstvo mesta) a druhá rovina je v oblasti komunikácie, kde sa veľmi odporúča nájsť dôveryhodného politika, ktorý má určitú autoritu u občanov a je zároveň známy tým, že sa dopravou priebežne zaoberá. Je žiadúce, aby vedel problematiku mobility predstavovať zrozumiteľne a tiež vedel občanov presvedčiť o správnom smerovaní PUM.

Tento „ambasádor“ plánu udržateľnej mobility by sa mal stať tvárou tohto plánu pre občanov mesta. Tento ambasádor musí mať informačnú a odbornú podporu z odborného zázemia aj pracovných orgánov.

### 1.5.3 Personálne zabezpečenie

Metodika SUMP 2.0 odporúča vytvorenie pracovného orgánu – riadiacej skupiny, ktorá by mala dohľadať nielen na proces tvorby (formulovania) plánu udržateľnej mobility, ale mala by pokračovať vo svojej činnosti aj po schválení PUM a dohliadať takisto na proces implementácie PUM a jednotlivých schválených opatrení. Zloženie riadiacej skupiny je vo výhradnej kompetencii zadávateľa PUM.

Zloženie riadiacej skupiny možno odporučiť v tomto zložení:

- Zástupca primátora, ktorý sa zaoberá dopravou;
- Riaditeľ magistrátu alebo jeho zástupca;
- Zástupca útvaru hlavného architekta;
- Vedúci referátu parkovania, údržby ciest a verejného osvetlenia;
- Vedúci oddelenia strategického rozvoja;
- Vedúci referátu dopravy;
- Vedúci referátu životného prostredia a energetiky;
- Zástupca útvaru zodpovedného za plánovanie verejnej dopravy a rozvoj potrebnej infraštruktúry;

Takáto riadiaca skupina (možno ešte doplnená o ďalších členov) by mala priebežne dohliadať na proces PUM vrátane vyhodnocovania priebežného komunikovania voči verejnosti.

### 1.5.4 Komunikácia procesu tvorby a implementácie PUM – komunikačná stratégia

Vo všeobecnej rovine je potrebné priebežne a pravdivo informovať obyvateľov Košíc o dianí v meste v kontexte Košického kraja aj celej Slovenskej republiky a poukazovať na to, že Košice sú atraktívne mesto, kde žijú a pracujú aktívni ľudia a kde sa mesto usiluje o to, aby sa zlepšovali služby a kvalita verejných priestorov. Je potrebné informovať, že mesto sa usiluje o zlepšovanie služieb v oblasti mobility a preto zastupiteľstvo schválilo Plán udržateľnej mobility, na ktorého napĺňaní usilovne pracuje.

#### 1.5.4.1 Charakteristika projektu z pohľadu komunikačnej stratégie

Plán udržateľnej mobility mesta Košice je strategický materiál, ktorý má podľa potrieb obyvateľov navrhnuť taký systém dopravy, ktorý umožní mobilitu obyvateľstva i tovaru tak, aby táto mobilita bola dostupná ekonomicky, a to tak z pohľadu obyvateľov, ako aj z pohľadu verejnej správy, ktorá za túto mobilitu zodpovedá. Ďalším veľmi dôležitým prvkom udržateľnosti je minimalizácia dopadov na životné prostredie, aby doprava len v minimálnej miere poškodzovala životné prostredie a takisto minimálne obťažovala obyvateľov mesta. Plán udržateľnej mobility bude definovať víziu, ako by v budúcnosti taký dopravný systém mal vyzeráť a takisto formulovať strategické a špecifické ciele, ktorých dosiahnutím bude možné stav opísaný víziou dosiahnuť. Pre naplnenie vízie a cieľov budú spracované opatrenia, ktoré budú konkrétnymi krokmi k dosiahnutiu udržateľnej mobility v meste.

Celý projekt má niekoľko fáz. Z logiky veci možno definovať týchto päť fáz:

Fáza A – prípravná fáza – zhromaždenie informácií, dát a údajov a rešerše strategických dokumentov súvisiacich s problematikou dopravy na nadnárodnej, národnej, krajskej a municipálnej úrovni a vstupné analýzy základných okruhov.

Fáza B – analytická fáza – analýzy demografie, ekonomického potenciálu a fungovania jednotlivých dopravných módov, i fungovania dopravy v meste ako systému.

Fáza C – návrhová fáza – formulovanie strategických a špecifických cieľov, ktoré vychádzajú zo schválenej vízie a slúžia ako základ pre formulovanie jednotlivých opatrení, ktoré v svojom súhrne spôsobí dosiahnutie cieľa – udržateľnej mobility v meste.

Fáza D – identifikácia a posúdenie opatrení – čo je vo svojej podstate implementačný plán, ktorý stanoví cestu k dosiahnutiu udržateľnej mobility.

Fáza E – implementačná fáza – najdôležitejšia a tiež časovo najdlhšia časť celého projektu. Zahŕňa prácu na úpravách dopravného systému pre mobilitu podľa schváleného plánu udržateľnej mobility. Časovo predstavuje obdobie desiatich až pätnástich rokov – prakticky do doby, kým bude spracovaný, prerokovaný a schválený nový strategický dokument pre ďalšie riadenie oblasti dopravy a mobility.

Fázy A až D sú úlohou dodávateľa (v participácii so zadávateľom), fáza E je čisto úlohou zadávateľa, respektíve ním ustanovenej riadiacej skupiny. Pre fázu E má byť cestovnou mapou celý Plán udržateľnej mobility, najmä výstupy fáz C a D. Podobne aj komunikačná stratégia má opísať princípy a postup informovania a komunikácie počas všetkých vyše spomenutých fáz vrátane fázy E – implementácie opatrení.

Úlohou komunikačnej stratégie je analýza potrieb a navrhnutie obsahu, formy a časovej postupnosti informačných tokov od magistrátu a spracovateľa PUM k rôznym skupinám ľudí, ktorí sú v rôznej miere na dopravnom systéme zainteresovaní. Niektorí sú aktívnymi účastníkmi dopravného procesu, niektorí vyžadujú rôzne služby dopravného systému, alebo je ich úlohou tento systém v jednotlivých častiach organizovať. Úlohou ďalších je ochraňovať rôzne verejné záujmy – ako napríklad dodržiavanie zákonov a predpisov, alebo ochraňovať verejné zdravie alebo prírodu, či životné prostredie. Pre komunikáciu v natoľko širokom priestore je potrebné voliť vhodné komunikačné nástroje tak, aby komunikácia mohla prebiehať oboma smermi.

#### 1.5.4.2 Cieľové skupiny

Podľa skúseností možno definovať týchto šesť cieľových skupín:

- Politici/poslanci v Košiciach;
- Pracovníci Magistrátu mesta Košice;
- Organizácie spojené s mobilitou
- Kľúčoví zamestnávateľia v Košiciach;
- Starostovia mestských častí;
- Verejnosť v Košiciach;

Cieľové skupiny sa definujú preto, aby bolo možné osloviť čo najširšie spektrum občanov mesta.

Politici a poslanci v Košiciach zastupujú občanov v rozhodovaní o problémoch zverených do rúk mesta a budú to oni, kto bude PUM mesta Košice schvaľovať ako strategický dokument pre zlepšovanie systému dopravy v meste na nasledujúcich dvadsať rokov. Oni takisto zastupujú záujmy občanov z mestských častí, v ktorých boli zvolení. Oni tiež budú presviedčať občanov, že opatrenia navrhnuté v PUM im prinesú osoh. Keďže PUM mesta Košice predstavuje dlhodobý strategický



dokument, je žiaduce, aby nad ním panoval širší konsenzus, než len v miere práve vládnucej koalície. Nebolo by dobré, aby sa po voľbách takýto dokument mal úplne zmeniť, čo je nutné mať pri komunikácii na pamäti.

Pracovníci Magistrátu mesta Košice predstavujú aparát, ktorý disponuje širokým spektrom vedomostí o meste, jeho spravovaní a takisto bude administrovať implementáciu navrhnutých opatrení. Magistrát a jeho pracovníci sú nositeľmi a vykonávateľmi stratégií. Veľmi úzka vzájomná komunikácia je kľúčová pre úspešné spracovanie PUM mesta Košice.

Organizácie spojené s mobilitou možno chápať v širšom ponímaní pre úvahy o komunikácii ako odbornú verejnosť. Pre túto cieľovú skupinu je potrebné komunikovať nielen informácie ako práce na projekte postupujú, ale treba v širšej mierke poskytovať aj detailnejšie odborné informácie, ktoré odôvodňujú postup spracovania PUM. Pre túto skupinu sú zaujímavé aj širšie informácie o výsledkoch analýz, výstupov z dopravného modelu alebo zdôvodnení výberu navrhovaných opatrení.

Kľúčoví zamestnávateľia predstavujú dôležitý prvok pre verejnú osobnú dopravu. Ich prevádzky často vytvárajú nároky a špecifické požiadavky na organizovanie verejnej dopravy aj na cestovné poriadky, čo je potrebné brať do úvahy. V prípade podnikateľov v priemysle aj službách je potrebné sa venovať aj otázke nákladnej dopravy.

Starostovia mestských častí predstavujú pre komunikáciu v rámci projektu PUM mesta Košice na jednej strane zástupcov verejnosti a predpokladá sa, že poznajú dopravné správanie, problémy a očakávania občanov v ich mestských častiach, na druhej strane reprezentujú mestské časti, ktoré hrajú svoju odbornú úlohu v dopravnom systéme mesta.

Verejnosť v Košiciach je najširšou cieľovou skupinou. Občania sú tí, ktorí budú používať dopravný systém mesta a mali by mať nielen možnosť dostať informácie o projekte Plánu udržateľnej mobility, ale tiež by mali mať možnosť sa už aj počas prípravy k takému plánu vyjadriť, hoci nemajú vždy všetky relevantné informácie. Je nutné vnímať ich názory a trpezlivo vysvetľovať plánované zmeny, keďže prínos, ktorý nové usporiadanie môže priniesť, pre nich nemusí byť spočiatku dostatočne zjavný. V mierke mesta Košice budú v mnohých prípadoch reprezentovať pri praktickej komunikácii verejnosť starostovia mestských častí, hoci s obmedzením, že nemôžu vždy hovoriť za všetky skupiny občanov a premietnu do komunikácie aj svoje osobné skúsenosti. Pri komunikácii s verejnosťou, ktorá bude väčšinou nepriama cez médiá, web, e-mail apod. bude pri oslovovaní a získavaní reakcií verejnosti potrebné pristupovať osobitne k skupinám verejnosti, ako sú žiaci a študenti, ekonomicky aktívni, seniori a skupiny s osobitnými záujmami, ako sú napríklad dopravní cyklisti.

#### 1.5.4.3 Komunikačné nástroje

Pre komunikáciu s verejnosťou má mesto Košice dispozícií rôzne zaužívané nástroje, ktoré môže využiť aj pre komunikáciu o pláne udržateľnej mobility tak o jeho príprave a tvorbe, ako aj o procese jeho schvaľovaní a najmä o jeho implementácii a očakávaných i dosiahnutých prínosoch pre cestujúcich aj všetku verejnosť.

**Webová stránka** [www.kosice.sk](http://www.kosice.sk)

Štandardná webová stránka mesta je vhodným médiom pre informovaní verejnosti o pláne udržateľnej mobility vo všetkých jeho fázach.

Bolo by vhodné vyčleniť jednu sekciu tejto mestskej webovej stránky pre informovanie o procese tvorby, prerokúvaní, schvaľovaní a implementácie PUM.

Webová stránka [www.visitkosice.org](http://www.visitkosice.org)

Webová stránka je primárne určená pre návštevníkov mesta a turistov, informuje najmä o kultúrnych, športových a ďalších podujatiach a atraktivitách v oblasti cestovného ruchu. Túto webovú stránku spravuje NESS Košice development center. Na jej tvorbe spolupracuje s mestom Košice a rôznymi inštitúciami. Vybrané informácie o implementácii PUM mesta môžu byť publikované aj tu.

### Sociálne siete – Facebook

Komunikácia prostredníctvom Facebooku je pre mesto kľúčová vzhľadom na to, že pre mnohých ľudí naprieč vekovými kategóriami dnes predstavuje Facebook synonymum média, ktoré je hlavným zdrojom informácií o dianí v okolí, regióne, krajine či vo svete.

Možné je komunikovať, z akých fáz projekt pozostáva s uvádzaním aspoň približného časového harmonogramu ich dokončenia (podľa zväženia). Keďže sa dá očakávať, že záujemcovia o poznanie teoretických základov či výstupov spracovania PUM si tieto informácie radi práce vyhľadajú aj na menej užívateľsky atraktívnych platformách, komunikácia na sociálnej sieti by mala byť zameraná najmä na fázy PUM, ktoré nemajú príliš teoretický charakter, a teda sú svojím obsahom pre verejnosť zaujímavé. Týka sa to predovšetkým návrhovej fázy PUM, a to najmä jej podčasti s návrhovými opatreniami, u ktorých verejnosť bude mať predstavu o výsledkoch ich realizácie. Z prípravnej a analytickej fázy je možnosť komunikovať plán prác v rámci spracovania PUM, prípadne zaujímavé zistenia z analytickej fázy pre užívateľov atraktívnym spôsobom. Napríklad použitím krátkych medailónikov typu „Vedeli ste, že...“ (s uvedením informácií týkajúcich sa napríklad obsadenosti vlakových a autobusových spojov, využívania nemotorovej dopravy, zistení o emisiách z dopravy, intenzít automobilovej dopravy na rôznych úsekoch cestnej siete kraja apod.) doplnených vizuálnou interpretáciou (napr. graf/fotografia apod.).

Verejnosť je tiež možné prostredníctvom Facebooku informovať o harmonograme častí, pri ktorých je zapojenie publika možné či dokonca chcené. Na príspevky, či už pochvalné alebo konštruktívne kritické, je vhodné reagovať a verejnosti tým poskytovať aktívnu odozvu.

### Sociálne siete – Instagram

Sociálna sieť Instagram je kľúčová pri komunikácii s mladším publikom, ktoré každodenné informácie nečerpá z „tradičných“ médií. Ani toto tvrdenie však už nie je mantrou, keďže Instagram sa teší čoraz väčšej popularite. Nových užívateľov priberá aj z vyšších vekových kategórií a jeho používateľmi sú často rozhladení, o veci verejné sa zaujímajúci ľudia, ktorí ho používajú ako doplnkový zdroj či už oficiálnych informácií alebo informácií „zo zákulisia“ podávaných atraktívnejšou obrazovou formou.

Pri komunikácii, a to najmä z hľadiska komunikovateľnosti jednotlivých fáz PUM, je nutné mať na pamäti obrazovú formu informácií a komunikovať témy zaujímavé pre verejnosť (podobne ako pri Facebooku). Komunikáciu na Instagrame je možné prepojiť aj s komunikáciou na Facebooku vzájomným odkazovaním na zverejňované príspevky. Okrem samotných príspevkov je vhodné (a často aj vhodnejšie) používať formát „Instagram stories“, ktorým adresáta informácie často oslovia rýchlejšie než príspevok na samotnom profile. Do „Instagram stories“ sa odporúča tiež zapájať aj funkciu „Swipe Up“, prostredníctvom ktorej je možné odkazovať na internetové stránky PUM, a to najmä v súvislosti so zapájaním verejnosti do pripomienkových konaní, dotazníkov apod. Pre používateľov atraktívnou formou je možné komunikovať aj rôzne zaujímavosti zistené v rámci analytickej fázy, ktoré by mohli vzbudiť záujem a podnietiť verejnú diskusiu k ďalším problematikám, ale taktiež interpretovať témy z návrhovej fázy, u ktorých sa očakáva všeobecne väčší záujem publika. Nemenej dôležitá je interakcia s používateľmi. Instagram ponúka rôzne možnosti vo forme krátkych

dotazníkov, anonymných otázok, komentárov, hashtagov, reakcií na „stories“ apod. Možnosti sú obmedzené iba časom, financiami, fantáziou a schopnosťami komunikátorov.

### **Sociálne siete – Twitter**

Pri komunikácií na sociálnych médiách je vhodné nezabudnúť na rozrastajúcu sa komunitu používateľov Twitteru, kam sa presúvajú mnohí používatelia Facebooku. Obsah príspevkov na Twitteri by sa v zásade nemal líšiť od informácií komunikovaných na Facebooku. Je však potrebné myslieť na kratší povolený rozsah príspevkov a je potrebné vhodne reagovať na konštruktívne príspevky verejnosti.

### **Časopis „Košice v skratke“**

Magistrát mesta Košice vydáva od roku 2021 svoj časopis „Košice v skratke“ ktorý sa v Košiciach distribuuje bezplatne. Keďže je mesto vydavateľom časopisu, je plne v rukách mesta, aký priestor bude využitý pre pravidelné uverejňovanie informácií o postupe spracovania a neskôr aj implementácie plánu udržateľnej mobility.

### **Newsletter mesta Košice**

Pre informovanie záujemcov, ktorí sa môžu voľne prihlásiť k odberu vydáva mesto Košice spravidla raz za týždeň elektronický newsletter. Prihláseným odberateľom sa distribuuje elektronickou poštou. Newsletter nesie nielen textovú informáciu, ale aj fotografie a obsahuje aj linky na rôzne ďalšie internetové zdroje.

Vzhľadom na to, že newsletter je komunikačným nástrojom mesta, je celkom v rukách mesta, akú časť poskytne pre informovanie o PUM udržateľnej mobility mesta Košice, najlepšie na pravidelnej báze. Informovanie by sa malo zamerať na vysvetľovanie osôh PUM a implementácie opatrení na dosiahnutie udržateľnej mobility.

## **1.5.5 Spôsoby a systém komunikácie voči jednotlivým cieľovým skupinám**

### **1.5.5.1 Komunikácia s politikmi a poslancami**

PUM mesta Košice je strategický materiál, ktorý podlieha schváleniu zastupiteľstvom mesta. Preto je komunikácia s touto cieľovou skupinou zásadná. Pravidelná informovanosť mestských politikov a poslancov je predpokladom pre budúce schválenie PUM v zastupiteľstve. Pokiaľ sa mestskí poslanci budú môcť zúčastniť diskusií v priebehu prípravy tohto dokumentu, budú ochotnejší podporiť tento dokument pri prerokovaní v zastupiteľstve.

Politici sú tiež zástupcami verejnosti a môžu disponovať autoritou u časti verejnosti. To môže napomôcť pri presvedčaní verejnosti o prínosoch plánu udržateľnej mobility aj jednotlivých opatrení.

### **1.5.5.2 Komunikácia s pracovníkmi magistrátu mesta Košice**

Magistrát mesta Košice predstavuje administratívny aparát, ktorý je zadávateľom spracovania projektu a bude v budúcnosti administrátorom implementácie plánu udržateľnej mobility. Pracovníci magistrátu musia byť informovaní o celom postupe, pretože problematika dopravy sa premieťa do viacerých kompetencií a aktivít magistrátu.

Úlohou magistrátu je taktiež komunikácia s verejnosťou a úrad je aj odbornou podporou mestských politikov.

Úlohou magistrátu je priebežné informovanie občanov o dôležitých záležitostiach mesta. Odborné útvary magistrátu musia referátu marketingu a styku s verejnosťou poskytovať podklady pre plnenie tejto úlohy.

#### 1.5.5.3 Komunikácia s organizáciami spojenými s mobilitou

Odborná verejnosť nie je vždy súčasťou štruktúr, ktoré sa podieľajú na spracovaní PUM, ale máva znalosti z odboru a spravidla aj záujem o dianie v odbore svojho záujmu. Komunikácia s touto cieľovou skupinou je dôležitá, keďže občania, ale aj médiá sa budú týchto ľudí pýtať na vysvetlenia ako „nezávislých odborníkov“. Ich dobrá informovanosť napomôže tvorbe pozitívnej verejnej mienky o pláne udržateľnej mobility.

Odborná verejnosť by mala byť aktivizovaná v prvom rade prostredníctvom komunikačnej kampane realizovanej v klasických aj nových médiách na začiatku tvorby PUM (cielené na odbornú aj širokú verejnosť), ďalej priamo prostredníctvom sieťovania aktérov na začiatku procesu tvorby PUM. Následne by mala odborná verejnosť participovať na tvorbe PUM prostredníctvom priamej ad-hoc komunikácie (najmä rozhovory so spracovateľom, prípadne zadávateľom) aj prostredníctvom pracovných skupín.

#### 1.5.5.4 Komunikácia s významnými zamestnávateľmi v meste

Táto cieľová skupina je dôležitým prvkom v hospodárskom živote mesta. Veľké priemyselné parky a komplexy vytvárajú tlak na úpravy ciest i verejnej dopravy. Pre úspešné vypracovanie plánu udržateľnej mobility je potrebné mať informácie o zámeroch z oblasti rozvoja súkromnej hospodárskej sféry a naopak zamestnávatelia potrebujú informácie o zásadných zámeroch v oblasti dopravy a dopravnej infraštruktúry pre plánovanie rozvoja svojich prevádzkarní a ďalších investícií.

#### 1.5.5.5 Komunikácia so starostami mestských častí

Komunikácia s touto cieľovou skupinou je zásadná pre úspešné spracovanie a neskôr aj pre úspešnú implementáciu plánu udržateľnej mobility. Mestské časti niektorých kompetencií a musia riešiť množstvo úloh. Vzájomná komunikácia má napomôcť dosiahnutiu koordinácie projektov, postupov prác a synergií z koordinovaného postupu.

Z pohľadu mesta a spracovateľa PUM mesta Košice je potrebné poznať aspoň základné zámery mestských častí miest v oblasti riešení dopravy. Informovanosť starostov mestských častí o zámeroch mesta je predpokladom koordinácie a budúcej spolupráce smerom k synergiám pri riešení dopravných problémov. Starostovia mestských častí sú významnými predstaviteľmi svojich komunít a často majú u obyvateľov prirodzenú autoritu, čím môžu pomáhať pri presadzovaní plánu udržateľnej mobility ako celku a aj pri presadzovaní jednotlivých opatrení. Na to je ale nevyhnutná pravdivá vzájomná komunikácia.

#### 1.5.5.6 Komunikácia s verejnosťou – propagácia projektu

Verejnosť – občania sú tí, ktorým má plán udržateľnej mobility slúžiť a priniesť osôh vo forme zlepšenia podmienok ich životov. Verejnosť je potrebné informovať, aby pochopila, že PUM sa spracúva pre zlepšenie ich životov a že zmeny, ktoré sa ich dotknú, im prinesú výhody.

Magistrát komunikuje s verejnosťou prostredníctvom svojho časopisu „Košice v skratke“, ktorý je distribuovaný bezplatne. Mesto spravuje svoju webovú stránku, na ktorej sa odporúča vytvorenie podstránky pre projekt PUM. V niektorých prípadoch je možné použiť aj formát webovej ankety pre



možnosť vyjadrenia názoru občanov. Vo svete sociálnych sietí sa mesto Košice prezentuje na Facebooku a Instagrame. Aj tieto platformy môžu byť zapojené do komunikácie s občanmi.

### 1.5.6 Komunikácia po schválení PUM a počas jeho implementácie

Komunikácia vo fáze schvaľovania dokumentu je síce na prvý pohľad odťažitá, no i v tejto fáze je potrebné poukazovať na budúce prínosy rozvoja udržateľnej mobility.

Komunikácia vo fáze implementácie predstavuje pre verejnosť uchopiteľnejšie a aktuálnejšie témy. Informuje sa o opatreniach v doprave, o ich prínose a o nových dopravných stavbách, ktoré uľahčia dopravu a trebárs aj odbremenenia od dopravy centrum mesta alebo mestských častí, kde sa tak zlepši kvalita verejného priestoru.

Počas fázy implementácie bude vhodné informovať o vyhodnocovaní implementácie PUM, ktoré sa odporúča spracovávať a prerokovávať každoročne spolu s hodnotením a prípravou prípadne upravovaním ďalších pripravovaných krokov.

Pre komunikáciu s verejnosťou (s konkrétnymi cieľovými skupinami) o jednotlivých fázach implementácie sa odporúča aktívne využívať komunikačné nástroje popísané v komunikačnej stratégii. Je možné a pravdepodobné, že v budúcnosti vzniknú ešte ďalšie efektívne nástroje komunikácie, preto bude potrebné myslieť na moderné spôsoby komunikácie a patrične ich využívať. Je dôležité získať spätnú väzbu verejnosti, tú je možné vhodne využiť napríklad na zlepšenie navrhnutých opatrení alebo určenie konkrétneho miesta pre aplikáciu opatrenia a pod.

Vzhľadom na vyššie uvedené je navrhnutá „schéma komunikácie“, a teda body, ktoré by mala komunikácia s verejnosťou obsahovať. Tie je potrebné prispôbiť konkrétnej skupine opatrení:

- načrtnúť problém v mobilite, problémy alebo nedostatky súčasného stavu,
- popis riešenia a čo je jeho cieľom, aký je cieľový stav,
- vysvetliť cestu k dosiahnutiu požadovaného cieľa, vrátane prípadných problémov a nástrah,
- jednoducho, vecne a efektívne vysvetliť výhody a prínosy
- informovať o realizácii príslušných projektov a aktivít

Pri komunikácii je potrebné myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje, obsah informácií a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu.

Všeobecne zhrnuté základné informácie, ktoré by mali byť okrem iných zohľadnené a odkomunikované s verejnosťou počas fázy implementácie, obsahuje nasledujúci text.

#### 1.5.6.1 Mestská hromadná doprava

MHD v Košiciach má veľký potenciál, no potrebuje veľa aspektov vylepšiť. Niektoré opatrenia môžu viesť k určitému zníženiu komfortu pre užívateľov IAD, čo je ale celoeurópsky trend a napomáha to k motivácii využívania verejnej dopravy a iných ekologickejších dopravných módov. Treba rozvíjať informačný systém pre cestujúcich na zastávkach a najmä prestupných termináloch.

Zavedením hustejšej taktovej dopravy na nosných linkách a taktovej dopravy na obslužných linkách sa vytvorí prehľadnejší a zrozumiteľnejší systém ktorý dopĺňa niekoľko liniek, ktoré sú vyňaté zo štandardu taktovej dopravy a takisto nových liniek, ktoré majú zlepšiť dostupnosť MHD v niektorých oblastiach.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti MHD by sa mala sústrediť na vysvetlenie roly MHD v systéme verejnej dopravy, na komunikáciu zmien linkového vedenia a zmien cestovných poriadkov

a na komunikáciu ďalších zmien v MHD (napr. zavádzanie moderných nízkopodlažných vozidiel). V rámci marketingu verejnej dopravy by malo byť tiež propagované bezpečné správanie sa motoristov na cestách, kde premáva MHD. Treba vysvetľovať aj to, ako možné drobné zníženie komfortu pre IAD prinesie vo výsledku osôh všetkým.

#### 1.5.6.2 Autobusová doprava

Hlavnými nedostatkami prímestskej autobusovej dopravy v Košiciach sú nedostatočná previazanosť najmä s MHD a absencia integrácie, ktorá spôsobuje zbytočné neefektívne súběhy.

Zavedením taktovej dopravy na prímestských linkách a zaistením nadväznosti s MHD a so železničnou dopravou sa stane autobusová doprava atraktívnejšou a zlepši sa dostupnosť mesta aj okolitého územia.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti autobusovej dopravy by sa mala sústrediť na vysvetlenie roly autobusovej dopravy v systéme verejnej dopravy, na komunikáciu zmien linkového vedenia a zmien cestovných poriadkov a na komunikáciu ďalších zmien v autobusovej doprave (napr. zavádzanie moderných nízkopodlažných autobusov s alternatívnym pohonom). V rámci marketingu verejnej dopravy by malo byť tiež propagované bezpečné správanie motoristov pri predchádzaní autobusov a pri obchádzaní zastávok autobusovej dopravy.

#### 1.5.6.3 Železničná doprava

Najväčším nedostatkom železničnej dopravy v meste je jej zanedbaná, málo kapacitná infraštruktúra s nízkou rýchlosťou jazdy vlakov, ďalej slabá previazanosť s autobusovou dopravou, nízky počet spojov s dlhým intervalom, absencia taktovej dopravy či nevhodne situované alebo chýbajúce vlakové zastávky. Tieto všetky skutočnosti vplývajú na to, že železničná doprava v meste a jeho okolí nie je považovaná za atraktívnu a je teda málo využívaná napriek tomu, že má veľký potenciál.

Realizovaním opatrení na zlepšenie tejto situácie vznikne rýchla, pohodlná, ekologická forma dopravy a tiež kvalitné podmienky pre vytvorenie integrovaného dopravného systému. Vznikne atraktívna alternatíva individuálnej automobilovej dopravy, vybudovaním P+R tiež ako jej doplnok. Železničná doprava sa stane chrbticou verejnej osobnej dopravy, ktorá spolu s autobusovou zlepši dostupnosť mesta najmä z jeho okolia a cestovanie z mesta do jeho bližšieho aj vzdialenejšieho okolia.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti železničnej dopravy by sa mala sústrediť na celkové predstavenie jej cieľového stavu podľa PUM a na komunikáciu jednotlivých projektov. Pozornosť by mala byť venovaná tiež potenciálne kontroverzným zámerom – napr. komunikácii prínosov zmien trás železničných tratí na vyváženie odporu odporcov takých stavieb.

#### 1.5.6.4 Integrovaný dopravný systém (IDS)

Na území mesta v súčasnosti neexistuje integrácia verejnej dopravy, čo má za následok, že verejná doprava je pre verejnosť málo atraktívna, málo zrozumiteľná a pôsobí zastaraným dojmom. Pri súčasnom stave nie sú zabezpečené nadväznosti medzi jednotlivými sektormi verejnej dopravy, niektoré územia nie sú dostatočne obslužené, pri prestupe medzi módmi je potrebné zakúpiť nový cestovný lístok.

Cieľom zavedenia IDS je priniesť zmenu vo fungovaní verejnej dopravy s dôrazom na jej zatraktívnenie, zefektívnenie, prilákanie vyššieho počtu cestujúcich a vytvorenie kvalitnej alternatívy automobilovej dopravy. Pre verejnosť bude mať takýto systém rad výhod:

- cestovanie na jeden cestovný lístok aj s potrebnými prestupmi bez ohľadu na zvolený dopravný prostriedok a dopravcu,

- pre pravidelných cestujúcich výhodná cena dlhodobých cestovných lístkov,
- časté dopravné spojenia,
- pravidelné intervaly spojov s nadväznosťami medzi linkami (hlavne autobusov na vlaky),
- nadväznosť spojov na automobilovú a cyklistickú dopravu (na parkoviská P+R a B+R),
- kúpa cestovných lístkov elektronicky,
- rýchle dopravné spojenia,
- využité moderné technológie na vybavovanie cestujúcich,
- kvalitný informačný systém v aplikácii – informovanie o výlukách, prípadných meškaniach, poloha dopravných prostriedkov,
- kvalitná dopravná obslužnosť územia,
- zavedené štandardy kvality poskytnú pohodlnejšie, rýchlejšie a bezpečnejšie cestovanie pre všetky kategórie cestujúcich (deti, dospelí, dôchodcovia, osoby so zdravotným postihnutím (telesným, zrakovým, sluchovým)), spoľahlivosť verejnej dopravy, atraktívnejšie, pohodlnejšie a lepšie vybavené zastávky, prestupné body a terminály verejnej dopravy.

Pri zavádzaní IDS je potrebné rátať s odmietavým či nespokojným postojom časti verejnosti a podrobne im vysvetľovať, prípadne ukázať a hlavne propagovať výhody a konkrétne zlepšenia tejto zmeny. Pri komunikácii myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu, zorganizovať akcie na propagáciu IDS.

Komunikácia zavádzania a rozvoja IDS by mala prebiehať v rámci ucelenej marketingovej kampane, ktorá by mala zahŕňať okrem iného:

- komunikáciu príkladov dobrej praxe IDS,
- predstavenie hlavných nedostatkov súčasného systému a propagáciu hlavných prínosov nového systému,
- informovanie o všetkých súvisiacich zmenách (v linkovom usporiadaní, cestovných poriadkoch, tarifách apod.)

Vhodné by tiež bolo zavedenie jednotného vizuálneho štýlu IDS zahŕňajúceho logo pre komunikáciu IDS Východ a farebné vyhotovenie vozidiel verejnej dopravy zaisťujúcich výkony IDS.

#### 1.5.6.5 Nemotorová doprava

Chýbajúca alebo nekvalitná cyklistická infraštruktúra a neprepojené cyklotrasy majú za následok nízke využívanie tohto druhu dopravy. Pre peších, ale aj telesne postihnutých chýba bezbariérová infraštruktúra a tiež infraštruktúra pre sluchovo a zrakovo postihnutých.

Cieľom zatraktívnenia nemotorovej dopravy je vytvorenie vhodných podmienok pre jej využívanie v podobe:

- vybudovania cyklistických prepojení v meste a okolí,
- vybudovania/nahradenia či rozšírenia vhodnej cyklistickej infraštruktúry v podobe kvalitných cyklostojanov, cykloboxov, integračných opatrení pre cyklistov,
- budovania mesta bez bariér pre všetkých,
- propagácie tohto druhu prostredníctvom rôznych akcií, osvetových kampaní s dôrazom na zlepšenie kvality života a zdravia obyvateľov, zlepšenie životného prostredia a najmä na informovanosť verejnosti a zmenu dopravného správania,
- budovania systému B+R (Bike and Ride),
- budovania systému bikesharing.

Prínosom pre obyvateľov, ale aj návštevníkov, bude vytvorenie alternatívy individuálnej automobilovej dopravy (IAD), vytvorenie možnosti kvalitného a bezpečného využívania nemotorovej dopravy namiesto individuálnej automobilovej, prioritne na krátke vzdialenosti, s nadväznosťou na verejnú dopravu aj na dlhšie vzdialenosti, vytvorenie možnosti využívania multimodálnej dopravy. Najväčším prínosom bude zlepšená kvalita zdravia a života obyvateľov, menšie znečistenie životného prostredia, v konečnom dôsledku aj návrat investovaných finančných prostriedkov, napr. v podobe menšej potreby investovania do cestnej infraštruktúry.

Nemotorová doprava by mala byť propagovaná prostredníctvom ucelenej marketingovej kampane. Tá by mala okrem iného propagovať možnosti a prínosy nemotorovej dopravy, realizáciu infraštruktúrnych projektov v oblasti nemotorovej dopravy vrátane následnej propagácie (tam, kde sa zlepší infraštruktúra, motivovať k väčšiemu využívaniu) a šíriť osvetu o bezpečnosti chodcov a cyklistov.

#### 1.5.6.6 Cesty a cestná doprava, infraštruktúra

Mesto Košice nemá celkom doriešenú cestnú infraštruktúru, chýba prepojenie rýchlostných ciest, je zanedbaná údržba mostov a povrchu ciest, absentuje pravidelná modernizácia ciest, vysoké sú intenzity nielen tranzitnej dopravy a problémom sú tiež nehodové miesta, bodové nedostatky či nevyhovujúce križovatky.

Navrhnuté opatrenia v PUM mesta Košice budú prínosom vo forme:

- prepojenej komunikačnej siete, ktorá umožní kvalitnejšiu dostupnosť mesta a jeho okolia,
- modernej, kvalitnejšej, kapacitnejšej a bezpečnejšej cestnej infraštruktúry,
- presmerovania tranzitnej dopravy a najmä ťažkej nákladnej dopravy mimo intravilán mesta,
- vytvorenia vhodných podmienok pre kvalitnú verejnú dopravu,
- komplexného riadenia a organizovania dopravného systému na území mesta s presahom na nadradenú cestnú sieť.

Je však potrebné myslieť na to, že cieľom nie je propagácia individuálnej automobilovej dopravy, ale vytvorenie kvalitnej, bezpečnej a funkčne prepojenej komunikačnej siete, aj pre potreby verejnej dopravy, aby sa mesto stalo dostupnejším nielen pre jeho návštevníkov a umožňovalo odchody jeho obyvateľov.

Pri implementovaní niektorých opatrení je potrebné rátať s odmietavým či nespokojným postojom časti verejnosti a podrobne im vysvetľovať konkrétne zlepšenia. Rovnako, ak nastanú problémy či omeškania s realizáciou opatrenia. Pri komunikácii myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti cestnej dopravy by mala viesť ku zdôvodneniu potrebnosti stavieb, ďalej neuskutočnenej či neskoršej realizácie niektorých dopytovaných stavieb, komunikáciu zmien na cestnej sieti, vysvetlenie prípadných obmedzení IAD, propagáciu využívania P+R či vysvetleniu regulácie statickej dopravy.

### 1.5.6.7 Statická doprava, verejný priestor

Zriaďovanie parkovísk P+R<sup>3</sup>, B+R<sup>4</sup>, K+R<sup>5</sup> a P+G<sup>6</sup> bude prínosom v podobe podpory využívania multimodálnej dopravy, zlepšenia životného prostredia, využitia priestoru pre vytvorenie atraktívneho verejného priestoru pre stretávanie ľudí, usporadúvanie kultúrnych akcií a v neposlednom rade redukovanie parkovania automobilov v centrálnych častiach mesta.

Parkoviská P+G za podmienky ich citlivej a udržateľnej realizácie na základe uskutočnených štúdií umožnia lepšiu dostupnosť navštevovaných turistických lokalít a v konečnom dôsledku môžu znížiť dopady automobilovej dopravy na životné prostredie v ich okolí. Dostatočná kapacita parkovísk P+G spôsobí, že návštevníci nebudú nútení automobilmí krúžiť po okolí striehnuc na voľné parkovacie miesto a vypúšťajúc tak nadbytočné emisie.

Kvalitné, vizuálne prívetivé a pre všetky skupiny ľudí bez ohľadu na schopnosť pohybu funkčné verejné priestranstvá môžu byť nástrojom motivácie, aby obyvatelia a návštevníci trávili viac času v exteriéroch, či už za účelom rekreácie, športu alebo mobility za každodennými povinnosťami. Skvalitňovanie verejných priestranstiev prinesie novú kvalitu v meste a jeho častiach, ktoré tak získajú moderný charakter a stanú sa skutočne príjemnejšími miestami na život.

### 1.5.6.8 Aktívna a ekologická mobilita

V kontexte meniacich sa klimatických podmienok a vzhľadom na záväzok Slovenska dosiahnuť uhlíkovú neutralitu do roku 2050 musí mesto podporovať tiež mobilitu, ktorá je spojená s pohybovou aktivitou a mobilitu, ktorá eliminuje nežiaduce vplyvy na životné prostredie. Mesto by malo svoje úsilie zamerať najmä na cyklistickú, pešiu a verejnú dopravu, prípadne na kombináciu týchto módov. Dôležitá je tu najmä koordinácia projektových zámerov, aby sa jednotlivé dopravné systémy rozvíjali komplexne, napr. aby boli koordinované projektové zámery výstavby cyklistických cestičiek

<sup>3</sup> Park and Ride (P+R) alebo Zaparkuj a cestuj, je systém, ktorý kombinuje individuálnu automobilovú dopravu s verejnou hromadnou dopravou. To znamená, že na vyhradenom parkovisku je možné zaparkovať osobný automobil a z tohto miesta ďalej pokračovať nadväznou hromadnou dopravou. Kombinácia týchto druhov dopravy pomocou systému P+R má význam najmä pre cesty zo stredne dlhých či dlhých vzdialeností.

Zmyslom tohto systému P+R je priviesť vodiča automobilu do miesta na okraji územia (spravidla na okraji mesta, či pri kapacitnej komunikácii), príp. do miesta dopravného uzla, kde môže bezpečne zaparkovať auto a jednoduchým spôsobom pokračovať do cieľa svojej cesty prostredníctvom nadväznej hromadnej dopravy. Zvýhodnená cena lístka na nadväznú dopravu, či napríklad lístok zahrnutý už v cene parkovného, by malo byť doplnkovým benefitom.

<sup>4</sup> Obdobou systému P+R je systém B+R (Bike and Ride), ktorý je určený pre bezpečné zaparkovanie bicykla v bezprostrednej blízkosti stanice, zastávky alebo terminálu verejnej dopravy a následné pokračovanie verejnou dopravou. Ak je také parkovisko spoplatnené, parkovné môže slúžiť ako cestovný lístok pre ďalšiu prepravu v integrovanom systéme, rovnako ako pri automobiloch.

<sup>5</sup> Systém Kiss and Ride (K+R) alebo Pobožkaj a cestuj, označuje parkovisko alebo parkovacie miesta, na ktorých je možné zastaviť na účely vystúpenia alebo nastúpenia osôb, ktoré ďalej využívajú prostriedok verejnej hromadnej dopravy. V praxi sa však takto vyznačená parkovacie miesta nachádzajú aj pri významných cieľoch, kde sa už verejnou dopravou v ceste nepokračuje, ako napr. škola, materská škola. Takýto spôsob dopravy sa však bežne využíva k významným cieľom občianskej vybavenosti alebo k významným uzlom dopravy.

<sup>6</sup> Systém Park and Go (P+G) alebo Zaparkuj a choď, je také miesto, kde možno zaparkovať osobný automobil a z tohto miesta pokračovať ďalej pešo do cieľa cesty. Vhodným spôsobom tak kombinuje individuálnu automobilovú dopravu a pešiu dopravu. Parkovisko P+G je vhodné zriaďovať v blízkosti centra mesta alebo v blízkosti takýchto lokalít, odkiaľ je možné pešo dosiahnuť veľkého počtu cieľov koncentrovaných v jednom mieste.



v susediacich mestských častiach a aby ruka v ruke s nimi vznikla aj doplnková infraštruktúra cyklostojanov či chodníka pre peších.

Nemenej dôležitou je podpora alternatívnych pohonov, a to najmä elektrického a do budúcnosti, za predpokladu prijatia vodíkovej stratégie Slovenska, aj pohodu vodíkového. Mesto tu nemá mnoho možností, keďže takáto podpora musí mať oporu v celoštátnej politike. Okrem verejnosti je potrebná komunikácia najmä s príslušnými inštitúciami, keďže kvalitná sieť nabíjajúcich staníc pre elektrické automobily či bicykle bude okrem výstavby nabíjajúcich miest vyžadovať najmä modernizáciu a skapacitnenie prenosovej sústavy.

Súčasťou podpory ekologickej mobility musí byť podpora verejnej osobnej dopravy a jej zapojenia do integrovaného dopravného systému. Pre prilákanie nových používateľov, ktorí sa dnes nachádzajú prevažne v automobiloch, musí verejná doprava vhodne nastaviť svoje služby tak, aby sa stala voči individuálnej automobilovej doprave konkurencieschopnou. Súčasťou podpory verejnej dopravy musí byť marketing integrovaného dopravného systému, ktorý bude cieľiť tak na existujúcich používateľov verejnej dopravy, ako aj na ešte nepresvedčených, potenciálnych používateľov.

#### 1.5.6.9 Zhrnutie komunikačnej stratégie počas implementačnej fázy projektu

Komunikácia PUM v jeho implementačnej fáze je nesmierne dôležitou súčasťou práce na nástroji PUM. Je totiž nevyhnutná pre priebežné vysvetľovanie realizovaných opatrení, projektov a aktivít, a to aj tých, ktoré môžu narážať na kritiku verejnosti. Dôležité je najmä predchádzanie nepochopeniu významu, resp. prínosov realizovaných projektov a aktivít. Ďalej je dôležité priebežné informovanie verejnosti o opatreniach v oblasti dopravy (okrem iného tých, ktoré môžu mať dočasne negatívne vplyvy na dopravnú situáciu) a dlhodobá propagácia alternatívnych módov dopravy – predovšetkým nemotorovej a verejnej dopravy. Pritom je dôležitý aj branding PUM, ktorého účelom je zastrešovať realizované aktivity tak, aby boli vnímané ako súčasť ucelenej stratégie PUM (nie ako náhodné izolované aktivity). V súvislosti s ním je tiež vhodný jednotný spôsob marketingu verejnej dopravy (vrátane jednotného vizuálneho štýlu vozidiel VD, nemotorovej dopravy a opatrení v oblasti cestnej dopravy).

Podkladom pre komunikáciu je najmä implementačný plán obsiahnutý v časti opisujúcej Fázu D. Viac opísaná je problematika v časti opisujúcej Fázu C, kde je uvedený opis prístupu – koncepcie navrhnutého postupu a jednotlivé navrhnuté opatrenia. Okrem toho musia byť referátu marketingu a styku s verejnosťou podporou zodpovedajúce odborné útvary magistrátu mesta Košice.

V komunikačnej stratégii treba navyše spomenúť princíp sústavnosti a systematickosti. Odporúča sa vypracovať komunikačný plán na mesiace dopredu (s rozlíšením na dni) a plánovať príspevky s veľkým predstihom. Tým sa podarí previazať komunikáciu naprieč celým komunikačným spektrom a takisto ju previazať s postupným napĺňaním plánu opatrení v rámci PUM. K systematickosti patrí aj priebežné vyhodnocovanie komunikácie a jej dopadu a výsledkov v oblasti verejnej mienky. Tabuľka komunikačného plánu posluží tiež ako podklad pre vyhodnocovanie účinnosti komunikácie a veľkosti odozvy. Odporúča sa držať sa kalendára – štylizovať príspevky do aktuálneho ročného obdobia, sledovať štátne aj cirkevné sviatky a príspevky vhodne smerovať aj k ďalším významným dňom.

Ďalej je vhodné nadviazanie na existujúce komunikačné kanály – napr. webovú stránku PUM, komunikačné účty na sociálnych sieťach a odkazovať sa na už realizované komunikačné kampane. Zmyslom je zužitkovať zásah cieľových skupín existujúcimi komunikačnými kanálmi a ďalej ich pri tom rozvíjať.

V rámci implementačnej fázy PUM by tak bolo vhodné realizovať nasledujúce komunikačné aktivity:

- Komunikácia naplňania cieľov PUM
  - Raz do roka informovanie verejnosti o pokroku v implementácii PUM – formou vydania tlačovej správy, článku na webe, článku v časopise „Košice v skratke“ a komunikácie týchto výstupov prostredníctvom sociálnych sietí a aktuality na hlavnom webovom portáli mesta. Pri príležitosti obsiahlejšieho vyhodnotenia implementácie PUM (napr. vrátane sprievodných prieskumov) by mohla byť realizovaná rozsiahlejšia informačná kampaň zahŕňajúca napr. aj rozhovory s odborníkmi a tlačovú konferenciu. Priebežná komunikácia naplňania cieľov PUM by mala udržiavať povedomie o PUM do doby obstarania aktualizácie PUM.
- Komunikácia realizovaných projektov a aktivít
  - Pri príležitosti začatia a ukončenia stavieb a pri príležitosti realizácie aktivít by v závislosti na ich povahe mala byť realizovaná tlačová konferencia (pri väčších stavbách a aktivitách s väčšími dopadmi na verejnosť), resp. vydaná tlačová správa, ďalej by malo dochádzať ku komunikácii formou článku na webe (pri stavebných projektoch aj vo forme fotogalérie), článku v časopise „Košice v skratke“ alebo informácie v newsletteri a komunikácie týchto výstupov prostredníctvom sociálnych sietí a aktuality na hlavnom webovom portáli mesta.
  - Pri väčších projektoch s dlhšou realizáciou by mala ich realizácia byť priebežne komunikovaná prostredníctvom článkov, resp. aktualít na webe, fotogalérií a prostredníctvom odkazov a informácií na sociálnych sieťach.
  - Pri projektoch a aktivitách, ktoré by mohli vzbudzovať kontroverzie (stavebné projekty narážajúce na odpor verejnosti, zmeny linkového vedenia, regulácie cestnej a statickej dopravy apod.) by mala byť realizovaná širšia komunikačná kampaň pripravená na mieru pre príslušný zámer. Cieľom by hlavne malo byť dôsledné odôvodnenie zámeru, vysvetlenie jeho prínosov a cieľového stavu. Súčasťou komunikačnej kampane môžu byť nad rámec vyššie zmienených nástrojov aj komunikačné videá, rozhovory s odborníkmi a reportáže v etablovaných médiách, ďalej napr. verejné prerokovania za účasti odborníkov apod.
- Propagácia environmentálne šetrných foriem dopravy
  - Na podporu využívania nemotorovej a verejnej dopravy by mali byť realizované dlhodobé marketingové kampane, ktoré by na jednej strane propagovali tieto formy dopravy a presviedčali verejnosť o ich využívaní, na druhej strane by komunikovali realizované projekty a aktivity týkajúce sa týchto segmentov dopravy. Cieľom by malo byť na jednej strane vytváranie dlhodobého povedomia o možnostiach a prínosoch súvisiacich s využívaním týchto foriem dopravy, na druhú stranu aj ich propagácia prostredníctvom prínosov realizovaných projektov a aktivít. Zároveň by mala byť šírená osвета o bezpečnom pohybe peších a cyklistov aj o pravidlách správania motoristov voči nim a voči vozidlám verejnej dopravy. Pre každú marketingovú kampaň by mal byť zostavený marketingový plán, ktorý by mal byť založený na postupnom predstavovaní relevantných tém, realizovaných projektov a aktivít. Tie by boli predstavované napr. formou videí, rozhovorov, článkov a tlačových správ komunikovaných ďalej prostredníctvom sociálnych sietí a prípadne aj kontaktnej kampane pri vhodných príležitostiach. Súčasťou marketingu by malo byť aj šírenie tlačených materiálov (napr. máp cyklocestičiek a cyklotrás, máp linkového vedenia a cestovných poriadkov doplnených o ďalšie informácie).
- Komunikácia tém súvisiacich s dopravou

- V rámci komunikácie PUM by bolo vhodné komunikovať tiež témy, ktoré nemusia priamo súvisieť s implementáciou PUM, ale ktoré sa pritom týkajú dopravy. Môže ísť napríklad o opravy komunikácií a s nimi súvisiace uzávierky, mimoriadnosti v doprave, dopravu na jednorazové akcie s vysokou návštevnosťou apod. Zmyslom je neopomenúť informovanie verejnosti o veciach, ktoré sa viac týkajú bežného chodu dopravy, skôr než jej koncepčného rozvoja na základe PUM, ale ktoré sú pritom pre verejnosť dôležité a ktoré môžu pomôcť k väčšiemu povedomiu verejnosti o PUM. Tieto témy môžu byť komunikované prostredníctvom webových stránok, sociálnych sietí a aplikácií a v prípade vopred pripravovaných akcií taktiež prostredníctvom tlačových správ, článkov v tlačенých médiách alebo letákov.

Pri komunikácii s občanmi treba mať na pamäti okrem vyššie uvedeného základnú schému otázok, na ktoré má komunikácia odpovedať:

- **Čo** sa má stať (aká zmena, čo má byť vybudované, čo má byť usporiadané po novom...);
- **Prečo** sa to robí (aký je dôvod zmeny, vybudovania alebo opravy na infraštruktúre, aký je cieľ opatrenia...);
- **Ako** to bude realizované (organizované);
- **Kedy** to bude realizované (usporiadané, dokončené...);
- **Kde** sa nachádza stavba (uplatní sa opatrenie) a **kam** smeruje (napreduje) to-ktoré opatrenie.

Vyššie opísaná komunikačná stratégia bude len mŕtvou literou, ak v celom procese nebude nikto, kto sa touto činnosťou bude sústavne zaoberať. Vzhľadom na to, že ide o pomerne komplexnú problematiku, bude vhodné mať v rámci referátu marketingu a styku s verejnosťou pracovníka, ktorý bude komunikovanie o pláne udržateľnej mobility riešiť ako svoju hlavnú a jedinou agendu. Treba rátať nielen s osobnými nákladmi na tohto pracovníka, ale treba pre neho mať rozpočtovanú aj určitú finančnú sumu na riešenie súvisiacich problémov, ktoré nie sú v možnostiach jedného pracovníka úradu (vybavenie technikou, subdodávky na tvorbu videoklipov, propagačne a informačné tlačoviny a rôzne ďalšie).

## 2 FÁZA B – STRATEGICKÁ FÁZA

---

### 2.1 Vízia

Mesto Košice musí svoj rozvoj smerovať k podpore využitia mestského verejného priestoru k úžitku obyvateľov, k stretávaniu ľudí, smerom ku kultúrnym a obchodným aktivitám s tým, že bude ponechaný dostatok priestoru pre vysoko kvalitný dopravný systém. Udržateľný dopravný systém umožní pohodlnú mobilitu pre chodcov a cyklistov, ponúkne spravodlivý systém hromadnej dopravy dobre integrovaný s regionálnou dopravou a zachová vlastnosti vynikajúcej cestnej infraštruktúry v najväčšej možnej miere s potrebnými inováciami. Vedenie mesta bude podporovať dopravný systém prispôsobený potrebám ľudí a zachovávať mestské prostredie tak, že doprava nebude pre obyvateľov a návštevníkov mesta vytvárať žiadne problémy.

### 2.2 Ciele podľa Stratégie 2015

Ciele slúžia na podporu udržateľnej mestskej dopravy, vyššieho podielu hromadnej dopravy na deľbe prepravnej práce a zväčšení verejného priestoru pre chodcov a cyklistov so zachovaním dostatočnej kapacity pre automobilovú dopravu s viac obmedzeným parkovaním v centre a jeho blízkom okolí. Cieľom je tiež definovať udržateľný finančný systém prevádzky a údržby mestského dopravného systému. V Stratégii bolo v roku 2015 definovaných 9 cieľov, pre každý cieľ boli zadané opatrenia k jeho dosiahnutiu a časový horizont realizácie. Pri čiastočnej aktualizácii v roku 2022 sa vychádzalo z pôvodných cieľov, ktoré boli doplnené či modifikované, ide o ciele v oblasti administrácie verejnej dopravy, návrhu linkového vedenia, organizácie a integrácie verejnej dopravy, statickej dopravy, cyklistickej a pešej dopravy a upokojujúcej dopravy.

#### 2.2.1 Zodpovednosť vedenia mesta za dopravný systém

Riadením rozvoja dopravného systému mesta, údržby a prevádzky vrátane riadenia DPMK mala byť podľa Stratégie 2015 poverená mestská dopravná autorita, podľa Aktualizácie 2022 je navrhnuté vytvoriť organizačnú jednotku Magistrátu mesta Košice zodpovednú za organizáciu, riadenie a kontrolu MHD v rámci IDS Východ.

#### 2.2.2 Vyššia udržateľnosť financovania dopravného systému

Nedostatočné financovanie hromadnej dopravy bude zlepšené, ako zvýšením prostriedkov z rozpočtu mesta, tak z iných zdrojov zameraných na udržateľnosť. Bude dosiahnutá stabilita financovania hromadnej dopravy. Pri Aktualizácii 2022 boli k tomuto cieľu priradené nové opatrenia, cieľ zostáva v platnosti.

#### 2.2.3 Lepšia priechodnosť mesta pre chodcov

Zavedenie priority chodcov do procesu plánovania infraštruktúry mesta, riadenia cestnej svetelnej signalizácie a navrhovanie priechodov pre chodcov. Návrh opatrení projektov bol kompletne zaktualizovaný v roku 2022.

#### 2.2.4 Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov

Úpravy cestnej infraštruktúry k ľahšiemu využívaniu bicyklov a zriaďovanie nových cyklistických pruhov a cestičiek. Návrh opatrení a projektových zámerov bol kompletne zaktualizovaný v roku 2022.

### 2.2.5 Obmedzené parkovanie v centre a vyriešené parkovanie doma

Zavedenie prísnych pravidiel v centre a okolí proti dochádzke autami do historického centra, riešenia prispôsobené sídliskám a rozvoj parkovísk P+R boli zadefinované už v Stratégii 2015. Návrh opatrení a projektov bol kompletne zaktualizovaný v roku 2022.

### 2.2.6 Vyššia efektivita a udržateľnosť hromadnej dopravy

Prevádzka hromadnej dopravy s optimalizovaným linkovým vedením na infraštruktúre s preferenciou na križovatkách a vo vyhradených jazdných pruhoch pre autobusy organizovaná mestskou dopravnou autoritou, ktorá povedie k dosiahnutiu vyššej prevádzkovej efektivity poskytujúcej lepšiu finančnú stabilitu a ktorej vyššia atraktivita priláka nových zákazníkov bola navrhnutá už v Stratégii 2015. Hromadná doprava ponúkajúca plynulé cestovanie a krátke čakacie doby urobí využívanie hromadnej dopravy prirodzenou súčasťou dopravného správania a mestského životného štýlu. K lepšiemu dosiahnutiu tohto cieľa boli všetky opatrenia a projektové zámery kompletne zaktualizované v roku 2022.

### 2.2.7 Mestská doprava priateľská k životnému prostrediu

Zníženie dopadov na životné prostredie, najmä emisií z dopravy, spôsobených rastúcim využívaním automobilovej dopravy na infraštruktúre v obytných oblastiach umožňujúcej vysokú cestovnú rýchlosť a ľahký prístup do centra mesta, umožní konkurencieschopná ponuka verejnej dopravy pri cestovaní najmä vnútri mesta. K tomuto cieľu prispievajú aj opatrenia projektové zámery v oblasti upokojujúcej dopravy pridané v Aktualizácii 2022, ktoré nahrádzajú pôvodnú sadu opatrení.

### 2.2.8 Dobre riadená bezpečná cestná infraštruktúra s obmedzeným množstvom úzkych miest

Zvýšenie bezpečnosti dopravy a obmedzenie úzkych miest pri zabezpečení preferencie hromadnej a nemotorovej dopravy premysleným využívaním existujúcej infraštruktúry so zdieľaním priestoru s verejnou a cyklistickou dopravou. Tento cieľ nebol aktualizovaný.

## 2.3 Nové ciele podľa Aktualizácie 2022

Aktualizácia 2022 doplnila podrobnejšie strategické ciele takto:

### 2.3.1 Aktualizácia návrhu systému verejnej hromadnej osobnej dopravy

- Správa a systematický rozvoj verejnej hromadnej dopravy
- Vyššia udržateľnosť financovania dopravného systému
- Vyššia efektivita a udržateľnosť hromadnej dopravy – organizačné projekty
- Vyššia efektivita a udržateľnosť hromadnej dopravy – infraštruktúrne projekty
- Mestská doprava priateľská k životnému prostrediu
- Inteligentné dopravné systémy

### 2.3.2 Aktualizácia návrhu cestnej siete

- Upokojenie dopravy v obývaných oblastiach a postupné prinavrátanie priestoru pre ľudí a pobyt
- Zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky
- Koncepčný a systematický prístup k zavádzaniu opatrení pre upokojujúcu dopravu s cieľom plošne upokojiť dopravu
- Dostatočné informovanie a edukácia verejnosti o budúcich zavádzaných zmenách



### 2.3.3 Aktualizácia návrhu statickej dopravy

#### 2.3.3.1 Historické jadro mesta

- Ochrana historického jadra mesta s výnimočnou architektonickou hodnotou pred záťažou automobilovou dopravou
- Maximálne zvýhodnenie rezidentov a primerané zvýhodnenie abonentov s umožnením odstavenia automobilu v ktoromkoľvek čase
- Zachovanie voľnej disponibilnej kapacity parkovania pre krátkodobých návštevníkov centra mesta za účelom podpory podnikania a možnosti vybavenia rôznych úradných úkonov
- Demotivácia návštevníkov od dlhodobého a celodenného parkovania
- Dlhodobé a celodenné parkovanie návštevníkov riešiť na záchytných parkoviskách na okraji mesta a v parkovacích domoch

#### 2.3.3.2 Bytová zástavba v širšom centre

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

#### 2.3.3.3 Sídlišká

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

#### 2.3.3.4 Zástavba rodinných domov

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

#### 2.3.3.5 Sekundárne spoločné ciele pre všetky typy regulovaného územia

- 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“)
- Motivácia obyvateľov viac využívať na prepravu po meste alternatívy k individuálnej automobilovej doprave, najmä verejnú dopravu a zdieľané prostriedky

### 2.3.4 Aktualizácia návrhu cyklistickej infraštruktúry

- Prepojiť mestské časti
- Obsluha sídlisk a centra
- Kvalitné napojenie mesta na vonkajšiu cyklistickú sieť v okolí mesta vrátane prietahu hlavných cyklistických komunikácií mestom
- Zabezpečiť koordináciu navrhovaných riešení s pripravovanými, plánovanými dopravnými, prípadne inými stavbami v území
- Zabezpečiť realizovateľnosť súvislých cyklistických komunikácií novej územno-plánovacej dokumentácie
- Zabezpečiť minimálne konflikty medzi cyklistami a chodcami
- Zabezpečiť pre cyklistov bezpečný a plynulý prejazd cez križovatky
- Rozširovať zariadenia pre parkovanie a odloženie bicyklov

### 2.3.5 Aktualizácia návrhu pešej dopravy

- Bezbariérovosť – priebežne odstraňovať prekážky pre peších – schodiská, úzke miesta, bariérový efekt hlavných ciest a križovatiek atď.
- Dopĺňať chýbajúce prepojenia v rámci mestských častí
- Priebežná obmena povrchu chodníkov
- Zodpovedajúce šírky chodníkov k predpokladaným intenzitám chodcov
- Odstraňovanie nebezpečných priechodov pre chodcov

### 3 FÁZA C – NÁVRHY A PLÁNOVANIE OPATRENÍ

#### 3.1 Opatrenia

##### 3.1.1 Zodpovednosť vedenia mesta za dopravný systém

Z analýz stavu a fungovania verejnej dopravy v Košiciach vyplynuli hlavné úlohy pre budúce skvalitnenie systému verejnej dopravy.

Bude potrebné posilniť administratívne kapacity Magistrátu mesta Košice voči verejnej doprave tak, že by boli zabezpečené tri základné kompetencie mesta Košice podľa zákonov o cestnej a dráhovej doprave, t. j. dopravný správny orgán, objednávateľ a odborný dozor. V rámci týchto kompetencií treba vykonávať funkciu koordinátora verejnej dopravy. Tento koordinátor bude poverený spoluprácou s IDS Východ. Takisto treba posilniť administratívne kapacity magistrátu voči dopravnému podniku. Na budúce by Magistrát mal rozhodovať nielen o objednávaní dopravných výkonov, ale takisto o plánoch údržby infraštruktúry a obmene vozidlového parku.

Bola navrhnutá integrácia MHD mesta Košice do integrovaného dopravného systému IDS Východ organizovaným spoločnosťou IDS Východ s.r.o. Situácia v roku 2022 vyžaduje od mesta Košice rozhodnutia, ktoré kroky musia byť zo strany mesta zrealizované pre zapojenie do integrovaného dopravného systému v zhode s uzavretou mandátnou zmluvou s tým že, mesto uplatní aj svoje záujmy a ovplyvní spôsob, akým integrácia prebehne. V procese integrácie musí byť aktívna novo vytvorená organizačná jednotka Magistrátu mesta Košice poverená riadením verejnej dopravy.

Zapojenie mesta do Integrovaného dopravného systému umožní používať spoločnú tarifu IDS Východ, dopravne integrovať linkové vedenia a cestovné poriadky prímestskej a mestskej dopravy a zjednotiť riadenie dopravy, informačné a komunikačné technológie vrátane spolupráce dispečingov. Plne integrované budú systém železničnej dopravy, prímestskej autobusovej dopravy a mestskej hromadnej dopravy. Budú zavádzané opatrenia ako ukončovanie kratších prímestských liniek v prestupovom termináli na okraji mesta, obsluha územia mesta Košice prímestskými linkami za rovnakých podmienok ako má MHD, posilnenie mestských liniek prímestskými alebo prepojenie okrajových častí Košíc prímestskou dopravou cez prímestské územie.

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

OP 1 VD	Strategické úlohy mesta Košice v oblasti verejnej dopravy
<b>Aktivity</b>	
OP1VD 1 Podrobná analýza požiadaviek právneho poriadku v oblasti zodpovednosti mestských orgánov vo vzťahu k doprave a potrebám mesta na poli rozvoja dopravného systému	
<b>Časový horizont:</b>	2023
OP1VD 2 Spracovať Plán dopravnej obslužnosti mesta Košice, ktorý má za úlohu konkretizovať linkové vedenie aj podľa finančných možností objednávateľa	
OP1VD 3 Presadzovanie previazanosti nového rozvoja bývania a komerčných zón so zodpovedajúcim rozvojom systému verejnej dopravy, prioritne pozdĺž električkových chrbtíc a vysokokapacitných autobusových liniek v rámci strategických dokumentov o rozvoji mesta a v rámci aktualizácií územného plánu	
<b>Časový horizont:</b>	2025 (a ďalej priebežne)

<b>OP 2 VD</b>	<b>Posilnenie administratívnych kapacít Magistrátu mesta Košice pre plánovanie a regulovanie verejnej dopravy v Košiciach</b>
<b>Aktivity</b>	
Časti potrebnej administratívnej kapacity:	
OP2VD 1	Zriadenie organizačnej jednotky s funkciou objednávateľa, dopravného správneho orgánu a odborného dozoru vo verejnej doprave, ktorá zabezpečí aj návrh linkového vedenia a jeho modifikácie, starostlivosť o údržbu infraštruktúry a obnovu vozidiel ako aj funkciu koordinátora verejnej dopravy v prostredí IDS Východ.
OP2VD 2	Vytvorenie pracoviska pre priebežnú aktualizáciu dopravného modelu a zavedenie práce s ním do praxe procesov posudzovania rôznych rozsiahlejších zmien v území.
OP2VD 3	Priebežný zber dát o doprave a ich analýza pre skvalitňovanie budúceho plánovania dopravy
OP2VD 4	Odborné školenie v oblasti špecifik dopravných entít vlastnených a finančne podporovaných mestom
<b>Časový horizont:</b>	2023 (a ďalej priebežne)

### 3.1.2 Vyššia udržateľnosť financovania dopravného systému

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

<b>OP 3 VD</b>	<b>Financovanie dopravného systému</b>
<b>Aktivity</b>	
OP3VD 1	Reforma rozpočtovania údržby a rozvoja mestskej dopravnej infraštruktúry
OP3VD 2	Zavedenie transparentného financovania prevádzky mestskej hromadnej dopravy na základe úplnej štatistiky dopravných a prepravných výkonov v spolupráci s organizátorom integrovanej dopravy
<b>Časový horizont:</b>	priebežne

### 3.1.3 Vyššia efektívnosť a udržateľnosť hromadnej dopravy – organizačné projekty

Návrh optimalizovaného linkového vedenia vychádza najmä z týchto východísk:

- snaha o naplnenie štandardov verejnej dopravy;
- zjednodušenie a vyššia zrozumiteľnosť systému;
- posilnenie role električiek ako chrbtice systému;
- ekologizácia a obmedzenie súbehov najmä s kapacitnými električkami;
- skvalitnenie obsluhy zle obslužených lokalít;

Návrh linkového vedenia pre rok 2030 vychádza z predpokladu, že nevznikne žiaden ďalší prvok električkovej infraštruktúry, návrh pre rok 2050 ráta s určitými novými traťami. Tu ale treba obecné konštatovať, že konkrétne riešenie liniek v danom mieste i čase musí rešpektovať okamžité možnosti infraštruktúry, čiže aj rozvoj cestnej infraštruktúry implikuje možnosti ale aj potreby zmien linkového vedenia v smere ku kvalitnejšej dopravnej službe územia.

V oblastiach, kde je hromadná doprava problematická, sa navrhujú aj netradičné spôsoby obsluhy na zavolanie, v prvej fáze ako pilotné projekty.

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

<b>OP 4 VD</b>	<b>Integrácia MHD Košice do IDS Východ</b>
<b>Aktivity</b>	
OP4VD 1 Zapojenie tarify mesta Košice do zónovej tarify IDS Východ tým, že mesto Košice aktívne ovplyvní podobu spoločnej tarify	
OP4VD 2 Zmluva o rozúčtovaní príjmov medzi mestom Košice a IDS Východ	
OP4VD 3 Zavedenie novej tarify do praktického používania	
OP4VD 4 Zjednotenie prevádzkových a prepravných podmienok DPMK so štandardom IDS Východ s možnými odôvodnenými odchýlkami od štandardu	
OP4VD 5 Zjednotenie spôsobu podávania dopravných informácií na zastávkach MHD a webe DPMK	
<b>Časový horizont:</b>	2025

<b>OP 5 VD</b>	<b>Optimalizácia linkového vedenia MHD</b>
<b>Aktivity</b>	
OP5VD 1 Optimalizácia linkového vedenia k roku 2030 v zmysle kapitoly C.1.11.1 (dokument Aktualizácia SRD Košice 2022)	
OP5VD 2 Optimalizácia linkového vedenia k roku 2050 v zmysle kapitoly C.1.11.2 (dokument Aktualizácia SRD Košice 2022)	
<b>Časový horizont:</b>	2030, 2050

<b>OP 6 VD</b>	<b>Alternatívne riešenie obsluhy oblastí mesta s podštandardným prístupom k verejnej doprave</b>
<b>Aktivity</b>	
OP6VD 1	Pilotný projekt zvozového mikrobusu vo Vyšnom Opátskom
OP6VD 2	Pilotný projekt transformácie linky v oblasti Grotu a Jantárového námestia
<b>Časový horizont:</b>	2025
OP6VD 3	Pilotný projekt „Last mile taxi“ v Barci
<b>Časový horizont:</b>	2027
OP6VD 4	Transformácia ďalších liniek MHD do režimu na zavolanie (podľa potreby)
OP6VD 5	Zvozové mikrobusey v ďalších častiach mesta (podľa potreby)
OP6VD 6	„Last mile taxi“ v ďalších častiach mesta (podľa potreby)
<b>Časový horizont:</b>	2030

### 3.1.4 Vyššia efektívnosť a udržateľnosť hromadnej dopravy – infraštruktúrne projekty

Podmienkou spoľahlivého fungovania verejnej dopravy je kvalitná infraštruktúra a jej rozvoj je predpokladom pre ďalší rozvoj verejnej dopravy. V Stratégii sa navrhujú určité úpravy infraštruktúry, nech už v kompetencii mesta, tak aj v kompetencii kraja alebo štátu. Návrhy týchto opatrení vychádzajú aj z predpokladaných projektov rozvoja bývania alebo ekonomických aktivít, čo podnecuje dopyt po dopravných službách. Niektoré návrhy opatrení smerujú aj k umožneniu riešenia navrhovaného linkového vedenia. Pre zrýchlenie a skvalitnenie verejnej dopravy treba riešiť preferenciu pohybu vozidiel verejnej dopravy, či už jazdy v križovatkách alebo vyhradenými pruhmi pre cestné vozidlá. Z opísaného budúceho rozvoja najmä infraštruktúry pre električky bol sformulovaný scenár, podľa ktorého je urobený návrh linkového vedenia v dvoch časových horizontoch (pre rok 2030 a 2050).

Na nové linkové vedenie nadväzuje rozvoj prestupových bodov a terminálov. Koncepčný prístup k starostlivosti o prestupové body bude vychádzať z ich rozdelení na štyri kategórie s predpísaným



štandardným vybavením terminálov či zastávok. Hlavným terminálom zostane uzol Košice na Staničnom námestí, kde sa predpokladá intenzívny rozvoj uzla, ako je modernizácia železničného uzla, predĺženie podchodu a vybudovanie úplne nového pre chodcov a cyklistov, prepojenie Palackého ulice so Staničným námestím s prepojením mestského a prímestského autobusového terminálu, spriechodnenie predstaničného priestoru od Senného trhu pre cyklistov a sprístupnenie uzla od východu novým mostom cez Hornád s rozvojom východnej časti uzla spolu s budovaním Nového mestského centra Košice – Hornád. Ďalšie prestupové terminály integrovanej dopravy sa v koordinácii s prestavbou železničného uzla Košice predpokladajú v lokalitách Košice sever, Košice – Kostolné, Košice – Východné mesto, počíta sa s novou zastávkou Vyšné Opátske v súvislosti s preložkou trate vedenej pozdĺž Jantárovej ulice. Pre prestupy na prímestskú autobusovú dopravu sa ráta s terminálmi Havlíčkova, Važecká, Moskovská, Lingov a Vstupný areál U. S. Steel. Po modernizácii električkovej trate do Šace a vytvorení prestupových terminálov Pereš a Poľov by všetky cesty v tomto úseku vrátane prímestských mali prejsť na električkovú dopravu. Osobitná pozornosť bude venovaná tiež prestupovým bodom medzi električkami, ktorých chrbticová funkcia bude posilnená, a mestskými autobusmi a prestupovými bodmi medzi mestskými autobusovými linkami. Navrhuje sa aj vybudovanie záchytných parkovísk P+R pri vstupoch ciest I/16, I/17, I/20, I/552 a III/3404 do Košíc s prestupom na električkové alebo elektrifikované autobusové linky s krátkym intervalom.

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

OP 7 VD		Infraštruktúra električkovej dopravy
<b>Aktivity / projektové zámery</b>		
OP7VD 1	Nová električková trať na letisko	
OP7VD 2	Nová električková trať smerom k priemyselnému parku Valaliky	
OP7VD 3	Rozvoj električkovej trate k VA U. S. Steel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Napriamanie trate a mosta pri Pereši pre zvýšenie rýchlosti</li> <li>• Celková modernizácia zvršku a trolejového vedenia</li> <li>• Zabezpečovacie zariadenie pre prevádzkovanie rýchlosťou nad 65 km/h</li> <li>• Zabezpečenie úprav električiek na vyššiu rýchlosť</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2040
OP7VD 4	Nová električková trať na Aničku v osi novej výstavby cez novú centrálnu ulicu	
OP7VD 5	Nová električková trať zo Staničného námestia na Sídliisko Ťahanovce (variantne): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Električková trať zo Staničného námestia Štefánikovou ulicou ku križovatke s Hviezdoslavovou a Masarykovou ulicou</li> <li>• Električková trať z Námestia Maratónu mieru po Hviezdoslavovej a Masarykovej ponad železničný koridor a rieku Hornád</li> <li>• Električková trať budúcim novým centrom (Košice - Hornád), areálom leteckej fakulty a Džungľou a ďalej popod Hlinkovu ulicu (terminál Košice – sever)</li> <li>• Električková trať od terminálu Košice – sever po Magnezitárskej na Americkú triedu a na zastávku Madridská na Sídliisku Ťahanovce</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2045
OP7VD 6	Nová električková trať do Krásnej – Východného mesta	
OP7VD 7	Nová električková trať a obratisko pri KFA	
<b>Časový horizont:</b>		po roku 2050

OP 8 VD		Úpravy infraštruktúry pre autobusovú dopravu
<b>Aktivity</b>		
OP8VD 1	Úprava šírkových pomerov cesty pri konci Furčianskej a príslušnom úseku Ortváňovej ulice pre umožnenie obojsmernej premávky autobusov dĺžky 12 m (linka 25 do/z Košickej Novej Vsi)	
OP8VD 2	Úprava organizácie parkovania najmä pozdĺž Ortváňovej ulice	
OP8VD 3	Zriadenie CSS na križovatke Petzvalova x Trieda KVP pre ľavé odbočenie z Petzvalovej s preferenčným programom pre vozidlá MHD	
OP8VD 4	Jednosmerné prepojenie zo Štúrovej na Žižkovu ulicu (obslužná linka 50)	
OP8VD 5	Prepojenie Americká – Magnezitárska pre zlepšenie preferencie autobusov zo Sídlička Ťahanovce	
OP8VD 6	Vyhradenie časti Priemyselnej v smere do centra pre autobusy pre zvýšenie preferencie	
<b>Časový horizont:</b>		2030

OP 9 VD		Preferencia vozidiel MHD na križovatkách
<b>Aktivity</b>		
OP9VD 1	Konceptia preferovania jazdy vozidiel MHD cez križovatky	
OP9VD 2	Konceptia prepojenia s dispečingmi	
OP9VD 3	Vybavenie autobusov zariadením pre detekciu v križovatkách	
OP9VD 4	Postupná realizácia preferencií v križovatkách v zmysle kapitoly C.1.7 (dokument Aktualizácia SRD Košice 2022) podľa priorít vrátane prepojenia s dispečingmi	
OP9VD 5	Zriaďovanie vyhradených pruhov pre autobusy v zmysle kapitoly C.1.7 (dokument Aktualizácia SRD Košice 2022)	
<b>Časový horizont:</b>		2035

OP 10 VD		Obratiská pre vozidlá verejnej dopravy
<b>Aktivity</b>		
OP10VD 1	Doplnenie sociálneho vybavenia	
OP10VD 2	Doplnenie zastávkových displejov pre informácie pre cestujúcich	
OP10VD 3	Námestie osloboditeľov – koncový bod pre niektoré linky MHD	
OP10VD 4	Grunt – otočenie smeru a úprava pre odstavovanie	
OP10VD 5	Podnikateľská – zlepšenie parametrov	
OP10VD 6	Luník VIII – ukončenie liniek MHD	
OP10VD 7	Prekladisko hotových výrobkov – zlepšenie parametrov	
<b>Časový horizont:</b>		2025

OP 11 VD		Výstavba nového zázemia pre autobusy
<b>Aktivity</b>		
OP11VD 1	Vytypovať a získať vhodný pozemok vo vhodnej lokalite	
OP11VD 2	Vyprojektovať nové autobusové garáže	
OP11VD 3	Vyriešiť financovanie	
OP11VD 4	Vybudovať nové garáže	
<b>Časový horizont:</b>		2030

OP 12 VD	Rozvoj prestupového bodu kategórie A
<b>Aktivity</b>	
OP12VD 1	Vypracovanie nového konceptu uzla Košice
OP12VD 2	Príprava a realizácia modernizácie železničného uzla Košice
OP12VD 3	Nová architektonická súťaž na predstaničný priestor
OP12VD 4	Prepojenie Palackého ulice a Staničného námestia
OP12VD 5	Realizácia spoločného integrovaného terminálu pre električky a autobusy
OP12VD 6	Realizácia nových spriechodnení stanice pre električkovú dopravu a peších podľa výstupov architektonickej súťaže Košice-Hornád
<b>Časový horizont:</b>	2025 – 2050

OP 13 VD	Prestupové body kategórie B
<b>Aktivity</b>	
OP13VD 1	Vybudovanie železničných zastávok Košice-sever, Košice-Kostolné a Košice-Východné mesto pri modernizácii uzla Košice
OP13VD 2	Vybudovanie prestupného Terminálu Košice – sever pri Hlinkovej ulici
OP13VD 3	Vybudovanie prestupného Terminálu Košice – Kostolné pri ceste I/17
OP13VD 4	Vybudovanie prestupného Terminálu Košice – Východné mesto
<b>Časový horizont:</b>	2050

OP 14 VD	Prestupové body kategórie C
<b>Aktivity</b>	
OP14VD 1	Terminál Havlíčkova
OP14VD 2	Terminál Važecká (Juhovýchod), postupná výstavba terminálu v 4 etapách
OP14VD 3	Terminál Moskovská (Západ)
OP14VD 4	Terminál Lingov (úprava organizácie dopravy na príjazdoch) a obratisko Heringeš (Východ)
OP14VD 5	Terminál Vstupný areál U.S. Steel (Juhozápad)
OP14VD 6	Prestupový bod SOŠ automobilová (veľký význam, obmedzené infraštruktúrne riešenie)
OP14VD 7	Prestupový bod VSS križovatka (veľký význam, obmedzené infraštruktúrne riešenie)
OP14VD 8	Prestupový bod Námestie osloboditeľov (iba výstup – prestup od PAD)
OP14VD 9	Prestupový bod Ryba
OP14VD 10	Železničná zastávka Vyšné Opátske
OP14VD 11	Zriaďovanie ďalších prestupných zastávok PAD/MHD v rámci IDS na vjazdoch do mesta (napr. Heringeš pri Panoráme, Grunt atď.)
<b>Časový horizont:</b>	2025-2050

OP 15 VD	Prestupové body kategórie D
<b>Aktivity</b>	
<b>Prestupy medzi električkami a autobusmi:</b>	
OP15VD 1	Námestie osloboditeľov
OP15VD 2	Krajský súd
OP15VD 3	OC Optima
OP15VD 4	Perešská – treba zvýšiť bezpečnosť a komfort pre prestupujúcich
OP15VD 5	Poľov rázcestie – treba zvýšiť bezpečnosť a komfort pre prestupujúcich
OP15VD 6	Ludvíkov dvor – treba zvýšiť bezpečnosť a komfort pre prestupujúcich
OP15VD 7	Námestie Maratónu mieru – skrátiť prestupy na autobusy MHD
OP15VD 8	Spoločenský pavilón

OP15VD 9	Magistrát mesta Košice
OP15VD 10	Nová nemocnica
OP15VD 11	Amfiteáter
OP15VD 12	Botanická záhrada
OP15VD 13	Železníky križovatka
OP15VD 14	Hlavná pošta
OP15VD 15	Bruselská (výhľadovo po zavedení električiek na Sídliisko Ťahanovce)
OP15VD 16	Idanská – výhľadovo prestup z linky 50 (malé autobusy linky 50 nechať zastavovať pri nástupiskách električiek)
OP15VD 17	Technická univerzita
OP15VD 18	Dom umenia
OP15VD 19	Senný trh
OP15VD 20	Levočská
<b>Prestupy medzi autobusovými linkami MHD</b>	
OP15VD 21	KVP kláštor
OP15VD 22	Miestny úrad KVP
OP15VD 23	Hodonínska
OP15VD 24	Poliklinika východ
OP15VD 25	Luník VIII
OP15VD 26	Mier
OP15VD 27	Lingov
OP15VD 28	Postupimská (novo navrhnutá linka 41)
OP15VD 29	Dargovských hrdinov, miestny úrad
OP15VD 30	Zupkova (novo navrhnutá linka 41)
OP15VD 31	Ružová, OC Galéria (linka 50, potrebná úprava umiestnenia zastávok)
OP15VD 32	Šaca námestie (potrebné úpravy kvôli pretrasovaniu linky z Poľova do Šace k cintorínu)
OP15VD 33	Diamantová (výhľadovo linka 42)
OP15VD 34	Trieda KVP, odbočka pod Bankovom (výhľadovo linka 42 v trasovaní 2050)
<b>Časový horizont:</b>	2030/2050

### 3.1.5 Mestská doprava priateľská k životnému prostrediu

Dôležitým komponentom rozvoja verejnej dopravy je jej ďalšia ekologizácia, ktorá čoraz viac súvisí s politickými otázkami dovozu energetických médií. Navrhuje sa ekologizácia cestou elektrifikácie cestnej dopravy, čo ale nie je jediný možný variant.

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

<b>OP 16 VD</b>	<b>Obnova elektrickej siete pre napájanie elektrických cestných vozidiel</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP16VD 1	Obnova trakčných meniarňí
OP16VD 2	Obnova zemných káblov pre napájanie systému trolejov
OP16VD 3	Kúpa elektrických vozidiel (10 ks dĺžky 18 m + rezerva)
OP16VD 4	Sprevádzkovanie linky 71 v elektrickej trakcii
<b>Časový horizont:</b>	2024

OP 17 VD		Ekologizácia autobusovej dopravy
<b>Aktivity</b>		
OP17VD 1	Prvá etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.1 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)</li> <li>Kúpa elektrických vozidiel (19 ks dĺžky 18 m + 6 ks dĺžky 12 m)</li> <li>Sprevádzkovanie liniek 72, 36 a 27 v elektrickej trakkii</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2026
OP17VD 2	Druhá etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.2 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)</li> <li>Kúpa elektrických vozidiel (21 ks dĺžky 18 m + rezervné vozidlá)</li> <li>Sprevádzkovanie liniek 15 a 10 v elektrickej trakkii</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2028
OP17VD 3	Tretia etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.3 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)</li> <li>Kúpa elektrických vozidiel (10 ks dĺžky 18 m)</li> <li>Sprevádzkovanie linky 19 v elektrickej trakkii</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP17VD 4	Štvrtá etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.4 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)</li> <li>Kúpa elektrických vozidiel (8 ks dĺžky 18 m + rezervné vozidlo)</li> <li>Sprevádzkovanie predĺžení liniek 71 a 15 v elektrickej trakkii</li> <li>Nová trakčná meniareň s inštalovaným výkonom 3 MVA</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2032
OP17VD 5	Piata etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.5 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)</li> <li>Kúpa elektrických vozidiel (5 ks dĺžky 18 m + 4 ks dĺžky 12 m + rezervné vozidlá)</li> <li>Sprevádzkovanie liniek 52 a 16 v elektrickej trakkii</li> <li>Nová trakčná meniareň s inštalovaným výkonom 3 MVA</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2036
OP17VD 6	Šiesta etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.6 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)</li> <li>Kúpa elektrických vozidiel (6 ks dĺžky 12 m)</li> <li>Sprevádzkovanie linky 25 v elektrickej trakkii</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2038
OP17VD 7	Siedma etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.7 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)</li> <li>Kúpa elektrických vozidiel (4 ks dĺžky 18 m)</li> <li>Sprevádzkovanie linky 29 v elektrickej trakkii</li> <li>Nová trakčná meniareň s inštalovaným výkonom 3 MVA</li> </ul>	
<b>Časový horizont:</b>		2040



OP17VD 8	Ôsma etapa ekologizácie autobusovej dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kúpa elektrických vozidiel (3 ks dĺžky 18 m + 5 ks dĺžky 12 m)</li> <li>• Spreádzkovanie liniek 22, 32 a 54 v elektrickej trakcii</li> </ul>
<b>Časový horizont:</b>	Po roku 2040

### 3.1.6 Inteligentné dopravné systémy

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

<b>OP 18 VD</b>	<b>Nová riadiaca ústredňa</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP18VD 1	Projekt dopravnej ústredne
OP18VD 2	Vymedzenie kompetencií a úloh
OP18VD 3	Zriadenie a vybavenie potrebným hardvérom a softvérom
OP18VD 4	Postupné prepojenie s ostatnými dispečingmi
<b>Časový horizont:</b>	2035

<b>OP 19 VD</b>	<b>Centrálny dispečing IDS</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP19VD 1	Projekt dispečingu IDS
OP19VD 2	Vymedzenie kompetencií a úloh
OP19VD 3	Zriadenie a vybavenie potrebným hardvérom a softvérom
OP19VD 4	Postupné prepojenie s ostatnými dispečingmi
<b>Časový horizont:</b>	2025

<b>OP 20 VD</b>	<b>Modernizácia centrálného dopravného dispečingu MHD a elektro dispečingu</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP20VD 1	Projekt modernizácie dispečingu DPMK a elektrodíspečingu DPMK
OP20VD 2	Vymedzenie kompetencií a úloh
OP20VD 3	Zriadenie a vybavenie potrebným hardvérom a softvérom
OP20VD 4	Postupné prepojenie s ostatnými dispečingami
<b>Časový horizont:</b>	2025

<b>OP 21 VD</b>	<b>Vypracovanie jednotného informačného jadra GPS a CP</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP21VD 1	Spolupráca na príprave informačného jadra IDS Východ
OP21VD 2	Dátový prístup pre mesto Košice a DPMK
<b>Časový horizont:</b>	2025

<b>OP 22 VD</b>	<b>Zapojenie MHD Košice do mobilnej aplikácie IDS Východ</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP22VD 1	Zapojenie MHD Košice do prevádzky mobilnej aplikácie IDS Východ
OP22VD 2	Spreádzkovanie predaja lístkov cez mobilnú aplikáciu
<b>Časový horizont:</b>	2025

<b>OP 23 VD</b>	<b>Riešenie mikromobility</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP23VD 1	Nastavenie regulatívov pre prevádzkovanie zdieľaných dopravných prostriedkov v meste Košice
OP23VD 2	Prevádzkovanie carsharingu Dopravným podnikom mesta Košice
OP23VD 3	Prepojenie zdieľaných dopravných prostriedkov s verejnou dopravou
OP23VD 4	Vypracovanie Stratégie rozvoja služby MaaS pre mesto Košice
OP23VD 5	Realizácia informačných kampaní k zdieľanej mobilite
OP23VD 6	Realizácia systému MaaS v meste Košice
<b>Časový horizont:</b>	2025

### 3.1.7 Dobře riadená bezpečná cestná infraštruktúra s obmedzeným množstvom úzkych miest

Nasledujúce opatrenia sformulovala Stratégia 2015:

<b>OP R1</b>	<b>Rekonštrukcie SSC</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preferencia MHD</li> <li>• Cyklopriechody</li> <li>• Napojenie na centrálné riadenie dopravy</li> </ul>	

<b>OP R2</b>	<b>Zníženie rýchlosti dopravy v centre na cestách I/16 a I/20</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
Zníženie rýchlosti dopravy v centre na cestách I/16 a I/20 po dokončení výstavby obchvatu D1-R2/R4.	

<b>OP R3</b>	<b>Doplnená cestná sieť 2030</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Južný obchvat Kavečian</li> <li>• Krásna – K Lesu (spojenie MHD do Teleku)</li> <li>• Nový Demeter (Európska – Magnezitárska)</li> <li>• Železničný nadjazd Rampová</li> <li>• Ľavobrežná – cez leteckú školu a nie po brehu Hornádu</li> <li>• Prepojenie ciest II/552 Krásna – I/17 Barca</li> <li>• Rekonštrukcia cesty III/3410 – južný variant obchvatu Košickej Novej Vsi alebo Obchvat Košickej Novej na ceste I/19 – severný variant</li> <li>• Ukrajinská – prestavba prieťahu II/552 Krásnou</li> <li>• Rozšírenie Slaneckej cesty II/552</li> <li>• Nové napojenie Sídlika Ťahanovce na cestu I/20 pre smery k D1</li> <li>• Obsluha rozvojového územia Kopa</li> <li>• Napojenie letiska a prestavba MÚK, napojenie Pereša na cestu I/16</li> <li>• Kostolianska cesta – rekonštrukcia cesty</li> <li>• Myslavska cesta III/3403, III/3404 – rekonštrukcia cesty</li> </ul>	

<b>OP R4</b>	<b>Mestský prieťah 2030</b>
--------------	-----------------------------

**Aktivity / projektové zámery**

- MÚK Prešovská x Masarykova
- Predĺženie Masarykovej – dvojpruhové prepojenie cez železničnú trať a Hornád na Prešovskú – súvisí s projektom C10
- Nová MÚK: I/16 x Pri prachárni – súvisí s projektom C12
- Rekonštrukcia križovatky Nižné Kapustníky – nový most cez trať pre odbočenie doprava do Slaneckej

**OP R5**
**Zmena organizácie dopravy v centre**
**Aktivity / projektové zámery**

- Uzavretie prejazdu Bačíkovou a Továrenskou zjednosmernením ulíc okrem MHD
- Uzavretie prejazdu Kasárenské námestie – Zbrojničná
- Uzavretie Rooseveltovej (Krmanova – Hlavná), zvyšok jednosmerný k PFB
- Sprejzdnenie smeru Pribinova – Hlavná – Štúrova (obsluha hotela DoubleTree tiež do Rooseveltovej)
- Zjednosmernenie Štúrovej v úseku Kuzmányho – Južná okrem MHD
- Obojsmerná premávka automobilov na Hlavnej v úseku Zbrojničná - Bačíkova
- Zjednosmernenie Bajzovej k AN okrem cyklistov

**OP R6**
**Nové riešenie križovatiek**
**Aktivity / projektové zámery**

- Nová mimoúrovňová križovatka R2 – III/3410 pri Zdobe
- Zvýšenie kapacity a predĺženie pripojovacích pruhov križovatiek Americká – Hlinkova – Tr. arm. gen. Svobodu s I/20 pri Džungli
- Úprava križovatky Americká – Hlinkova – Tr. arm. gen. Svobodu s I/20 - zákaz odbočenia zo smeru od D1 na Hlinkovu (po dokončení premostenia do Masarykovej)
- Križovatka Festivalové námestie
- Križovatka Kostolianska cesta – Cesta pod Hradovou
- SNP – Ondavská – zvýšenie kapacity vjazdov Ipeľská a Ondavská
- Popradská - Ipeľská - úprava tvaru križovatky podľa prednosti
- Nová priesečná riadená križovatka Gorkého – Masarykova – Štefánikova

**OP R7**
**Zníženie počtu jazdných pruhov**
**Aktivity / projektové zámery**

- Štúrova – severný jazdný pás (Južná trieda – Kuzmányho) – 1 pruh pre MHD a obsluhu, 2 cyklistické pruhy, parkovanie
- Bačíkova – Továrenská – 1 pruh pre MHD a obsluhu, 2 pruhy pre cyklistov, rozšírenie chodníkov a zastávok MHD
- Komenského - premena na 2 pruhy + 2 cyklistické pruhy (príp. tiež parkovanie)
- Južná tr. – sever (úsek Jantárová – Štúrova) - premena na 2 pruhy + 2 cyklistické pruhy a parkovanie
- Trieda KVP v úseku Wuppertálska – Myslavská - premena na 2 pruhy + 2 cyklistické pruhy a parkovanie, v križovatkách zriadenie radiacích pruhov pre bezpečný pohyb (vyriešia sa križovatky Tr. KVP – Petzvalova, Tr. KVP – Luník IX, Tr. KVP – Myslavská, Tr. KVP – Bratislavská, Tr. KVP – Drábova, Tr. KVP – Moskovská (rampy), Tr. KVP – Bauerova, Tr. KVP – Zombova, Tr. KVP – Starozagorská, Tr. KVP – Jána Pavla II., Tr. KVP – Wuppertálska)
- Americká trieda - premena na dva jazdné pruhy s parkovaním a cyklistickými pruhmi

**OP R8**
**Nová riadiaca ústredňa CSS, postupná obnova zastaraných CSS s**

**dynamickým riadením križovatiek a preferenciou MHD, nové riadené križovatky (v závislosti na zvýšení intenzity dopravy)**

**Aktivity / projektové zámery**

- Nová riadiaca ústredňa
- Obnova zastaraných CSS, napojenie do ústredne, dynamické a preferenčné riadenie
- Nové riadené križovatky
  - o Slanecká – Napájadlá (vo výstavbe)
  - o Slanecká – Textilná (vo výstavbe)
  - o Rastislavova – Milosrdenstva
  - o Toryská - Moldavská cesta
  - o Moyzesova - Galenova - Timonova
  - o Moyzesova – Dominikánske nám.
  - o Štúrova – Zborovská
  - o Priechod: Ukrajinská – pred základnou školou
  - o Priechod: Alejová – zastávka električiek
  - o Sečovská cesta + Herlianska ul. + Tr. arm. gen. Svobodu
  - o Sečovská cesta + cesta III/3410
  - o Popradská x Trieda SNP
  - o Štefánikova – Hviezdoslavova – Gorkého (po prestavbe)
  - o Svätoplukova – Alvinczyho – Masarykova

**OP R9**

**Zachovanie spojenia Rampovou do modernizácie železničného koridoru na náklady ŽSR**

**Aktivity / projektové zámery**

Zachovanie spojenia Rampovou do modernizácie železničného koridoru na náklady ŽSR (podľa aktuálnych informácií ŽSR zriadi lávku pre peších a cyklistov a premostenie pre automobily bude realizované na náklady mesta)

**OP R10**

**Bezpečnostný program – odstraňovanie nebezpečných a nehodových úsekov**

**Aktivity / projektové zámery**

Bezpečnostný program – odstraňovanie nebezpečných a nehodových úsekov.

**OP R11**

**Zriadenie nízkoemisnej zóny vo vnútri vonkajšieho mestského okruhu Prešovská – Hlinkova – Watsonova – Trieda SNP – Alejová – Nižné Kapustníky – Južné nábřežie**

**Aktivity / projektové zámery**

Zriadenie nízkoemisnej zóny vo vnútri vonkajšieho mestského okruhu Prešovská – Hlinkova – Watsonova – Trieda SNP – Alejová – Nižné Kapustníky – Južné nábřežie (v situácii roku 2022 nie je toto opatrenie aktuálne)

**OP R12**

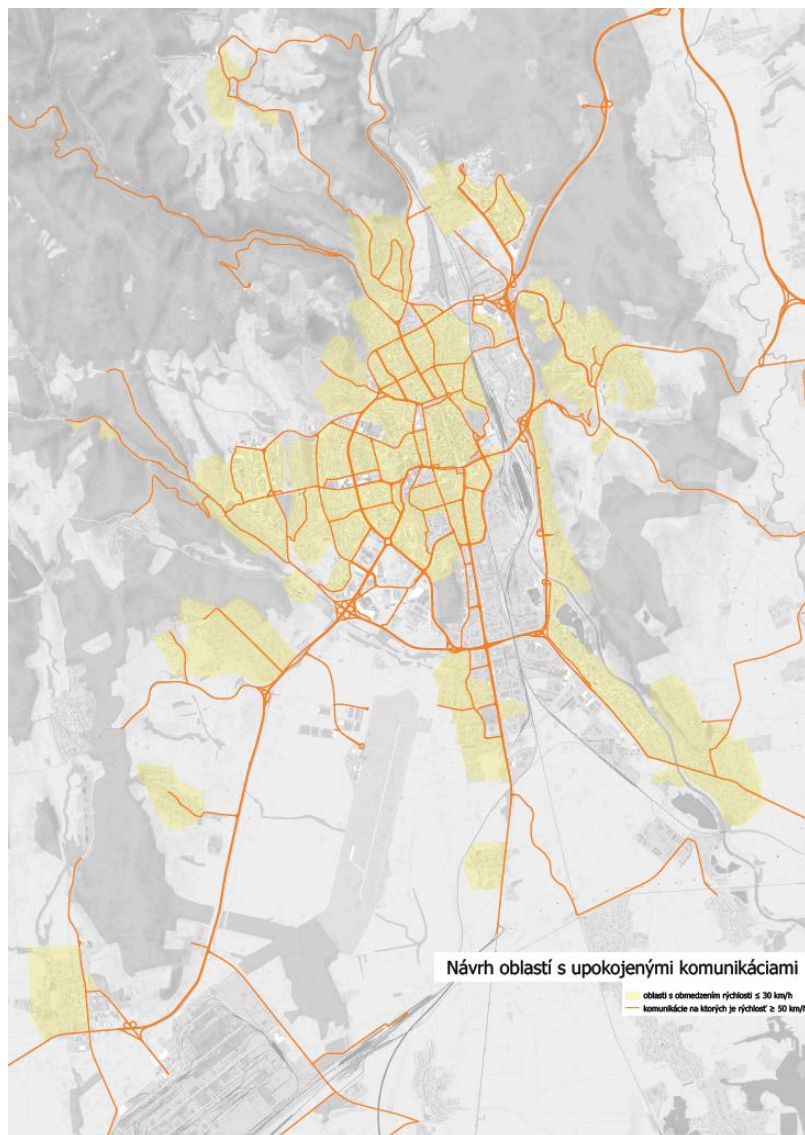
**Doplnená cestná sieť 2040**

**Aktivity / projektové zámery**

- Prepojenie Jantárová – Južné nábřežie (ak sa bude rozvíjať okolité územie)
- Prepojenie Ťahanovce – Anička cez Hornád a železničnú trať
- Slovenská – napojenie na Hlinkovu (ak sa bude rozvíjať územie pri Hornáde)
- Prepojenie letiska a ulice Pri prachárni

### 3.1.8 Zmena organizácie dopravy a upokojuvanie dopravy

V rámci organizácie a upokojuvania dopravy je vytvorený konceptuálny návrh oblastí, v ktorých sa navrhuje plošne upokojiť dopravu prostredníctvom niektorého typu opatrení, ako je zóna 30 (prípadne zóna 20), obytná zóna, školská zóna, pešia zóna, shared space (zdieľaný priestor), bicyklová cesta. Tento návrh (viď obrázok nižšie) má za cieľ pomôcť magistrátu koncepčne a systematicky pristupovať k zavádzaniu opatrení pre plošné upokojuvanie dopravy v obývaných oblastiach, postupne prinavrútiť priestor pre ľudí a pobyt, zvýšiť bezpečnosť účastníkov cestnej premávky a dostatočne informovať a edukovať verejnosť o budúcich zavádzaných zmenách. Pri zavádzaní konkrétnych opatrení v jednotlivých lokalitách, je potrebné podrobné projektové spracovanie.



Obrázok 48 Návrh oblastí s komunikáciami s rýchlosťou  $\leq 30$  km/h

Pri navrhovaní oblastí, v ktorých sa navrhuje aplikovať opatrenia s cieľom plošne upokojiť dopravu, sa vychádzalo z charakteristík jednotlivých typov opatrení a z týchto pravidiel:

- Obslužné komunikácie bez vedenia verejnej dopravy (zóny s vedením VD len v ojedinelých opodstatnených prípadoch napr. v MČ Košická Nová Ves, Krásna).



- Intenzita vozidiel na obslužných komunikáciách do 2 000 voz/24 h (intenzita bola stanovená kvalifikovaným odhadom na základe predošlých skúseností z iných projektov), návrh funkčných tried z roku 2015 a intenzita dopravy z dopravného modelu.
- Dĺžka jazdy v upokojenej oblasti na najbližšiu zbernú alebo inú rýchlejšiu komunikáciu do 1 km (vzdialenosť vychádza z českých TP 218 – Navrhování zón 30 – v praxi je možné pri zavádzaní vzdialenosť prehodnotiť vzhľadom na charakter územia, napr. v oblastiach s malopodlažnou zástavbou je žiaduce mať vzdialenosť väčšiu, môže byť aj do 2 km).
- Priemyselné oblasti vynechané.

Komunikácie v oblastiach navrhnutých pre plošné upokojenie je potrebné pri zavádzaní konkrétnych opatrení v praxi posúdiť podrobnejšie a tiež brať ohľad na druh zástavby/charakter územia (napr. oblasti s malopodlažnou zástavbou, viacpodlažnou zástavbou – dĺžka jazdy na najbližšiu zbernú alebo inú rýchlejšiu komunikáciu by potom mohla byť dlhšia/kratšia ako 1 km). Ako pomôcku možno využiť nasledujúce stručné zhrnutie základných pravidiel:

- Pokiaľ je nejaká časť oblasti už plošne upokojená, je preferovaným riešením rozšírenie existujúcej zóny na celú oblasť. Pokiaľ je upokojená už celá oblasť, vykoná sa iba revízia, či je tento typ upokojenia pre danú oblasť vhodný.
- Pri obslužných komunikáciách (funkčná skupina C):
  - Obslužné komunikácie s chodníkmi a parkovaním – zaviesť zónu 30.
  - Obslužné komunikácie s chodníkmi bez parkovania – zaviesť zónu 30, v prípade veľmi malých širok obytnú zónu.
  - Obslužné komunikácie bez chodníkov (s intenzitou do 500 voz/24 h) – zaviesť obytnú zónu.
- Pri upokojených komunikáciách (funkčná trieda D1):
  - Zóny 30: existujúce ponechať, rozšíriť, zmeniť na obytné zóny tam, kde nie sú chodníky, alebo je účelné umožniť chôdzu v celej šírke vozovky.
  - Zóny 20: zaviesť tam, kde je veľmi nízka intenzita, veľmi obmedzené šírkové pomery.
  - Obytné zóny: existujúce ponechať, rozšíriť, príp. zmeniť na pešie zóny, v odôvodnených prípadoch na zóny 30/20 (napr. ak obytná zóna nie je funkčná alebo je nevhodne umiestnená).
  - Pešie zóny: existujúce ponechať, rozšíriť či upraviť režim s ohľadom na potreby budúcich stavebných úprav.
  - Lokálne obmedzenie rýchlosti: ponechať, zapojiť do zón 30/20.
- Zákazy vjazdu: riešiť aj rýchlosť jazdy umiestnenia obmedzením rýchlosti, zavedením pešej zóny alebo zavedením obytnej zóny (tam, kde nie je zákaz vjazdu úplne dôvodný) alebo zónou 20 so zákazom vjazdu.
- Do okolí škôl, kde je vhodné trvale alebo počas rannej dopravnej špičky obmedziť vjazd niektorých vozidiel sa navrhne namiesto obytnej zóny školská zóna.
- Keď prechádza obslužnou ulicou významná cyklotrasa a je potrebné obmedziť vjazd niektorých vozidiel (napríklad nákladných) alebo obmedziť čas povoleného vjazdu vozidiel, môže byť vhodné navrhnuť bicyklovú cestu .
- Max. dĺžka jazdy v zóne 30 alebo bicyklovej ceste– max. 2 km, optimálna do 1 km.
- Max. dĺžka jazdy v pešej, obytnej a školskej zóne – 500 m, optimálna do 300 m.
- Max. dĺžka jazdy v zdieľanej ulici - 300 m.

- Pri prieťahu významnej cyklistickej trasy – namiesto zóny 30 možnosť bicyklovej cesty (s povoleným vjazdom automobilov).
- Do všetkých upokojených zón by mal byť vjazd nákladných automobilov nad 3,5 t mimo dopravnej obsluhy zakázaný (nie je potrebné to vyznačovať pri vjazde z ciest, na ktorých už je zákaz vjazdu nákladných áut zavedený, v Košiciach je oblasť zákazu vjazdu nákladných áut rozsiahla).

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

OP 1 OaU	Upokojuvanie automobilovej dopravy formou zón 30
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP1OaU 1	Zriadenie zón 30 na obslužných komunikáciách (najmä v rezidentských oblastiach), podporiť stavebnými úpravami
OP1OaU 2	Zriadenie školských zón, najmä pri materských a základných školách
OP1OaU 3	Zahrnutie ďalších komunikácií do upokojených zón v ďalších etapách plošného upokojuvania (napr. Ružínska, Kukučínova, Stará spišská cesta, Slovenskej jednoty, Letná, Hronská, Šafárikova trieda, Bernolákova, Bratislavská, Myslavská (medzi križovatkami s Moskovskou triedou a Triedou KVP), Milosrdenstva, Požiarnická, Timravy, Abovská, Barčianska, Hečkova, Hraničná, Gavlovičova, Krakovská, Užhorodská, Ostravská, Miškovecká).

OP 2 OaU	Upokojuvanie automobilovej dopravy formou obytných zón
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP2OaU 1	Zriadenie obytných zón v centre mesta (vo vnútri hradieb – ulice Baštová, Hradbová, Mäsiarska, Kováčska, Hrnčiariska)
OP2OaU 2	Zriadenie obytných zón v oblastiach s dominanciou pobytovej funkcie, príp. v oblastiach s úzkymi komunikáciami bez chodníkov (napr. ulica Ku potoku v MČ Myslava, MČ Lorinčík, Juhoslovanská)

OP 3 OaU	Upokojuvanie automobilovej dopravy formou zdieľaného priestoru
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP3OaU 1	Vytvorenie zdieľaného priestoru na ul. Mlynská (úsek medzi Puškinovou a Štefánikovou) ako pilotný projekt

OP 4 OaU	Upokojuvanie dopravy formou peších zón
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
Viď opatrenie OP 9 ND	

OP 5 OaU	Zjednosmernenie ulíc
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
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)

OP50aU 5	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko KVP: napr. Dénešova (vrátane prepojenia na Moskovskú triedu), Zombova (slučka)
OP50aU 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
OP50aU 7	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sever: napr. Odborárska, Študentská, Čárskeho, Havlíčkova, Tolstého pri polícii alebo aj od pražiarne k ul. Slovenskej jednoty, Obrancov mieru (celá alebo úsek Tolstého – Národná trieda), Májová, Cyklistická, Chrastie, Ťahanovské riadky (medzi Svornosti a Heydukovou), Svornosti, Záborského, Heydukova, Česká (medzi Ul. Slov. jednoty a Svornosti), Magdalénska, Kostolná – Banícka (medzi Vencovou a Na Kalvárii), Krupinská, Cyprusová, Olivová, Fakľová, Májová, blok ulíc Mánesova – Višňová – Urbánkova- Slovenského
OP50aU 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
OP50aU 9	Zjednosmernenie ulíc v MČ Džungľa: napr. Člnková, Plťová
OP50aU 10	Zjednosmernenie ulíc v MČ Barca: napr. Turnianska, Ľanová, Kapustná, Radlinského
OP50aU 11	Zjednosmernenie ulíc v MČ Košická Nová Ves: napr. Trnková
OP50aU 12	Zjednosmernenie ulíc v MČ Vyšné Opátske: napr. Jelenia, Kráľičia, Srnčia, Zajačia, Pšeničná, Slávičia, Viničná, Roľnícka, Hájnická (po križovatku-Prvosienkovú), Zemplínska (úsek medzi Alšavskou a Sečovskou cestou)

<b>OP 6 OaU</b>	<b>Informačná kampaň pre verejnosť</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP60aU 1	Informačná kampaň pre verejnosť pred zavádzaním konkrétnych opatrení ako nástroj pre akceptovanie opatrení verejnosťou a pre pripomenutie/edukáciu ako sa v zónach správať

### 3.1.9 Parkovanie a parkovacia politika

Cieľom aktualizácie návrhu statickej dopravy a parkovacej politiky je adresovať vysoký dopyt po parkovacích miestach najmä v území s viacpodlažnou zástavbou. Dlhodobý 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 je vychádzať 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 zachytným parkovaním na okrajoch mesta. Jeden z cieľov regulácie je taktiež podpora udržateľných módov dopravy.

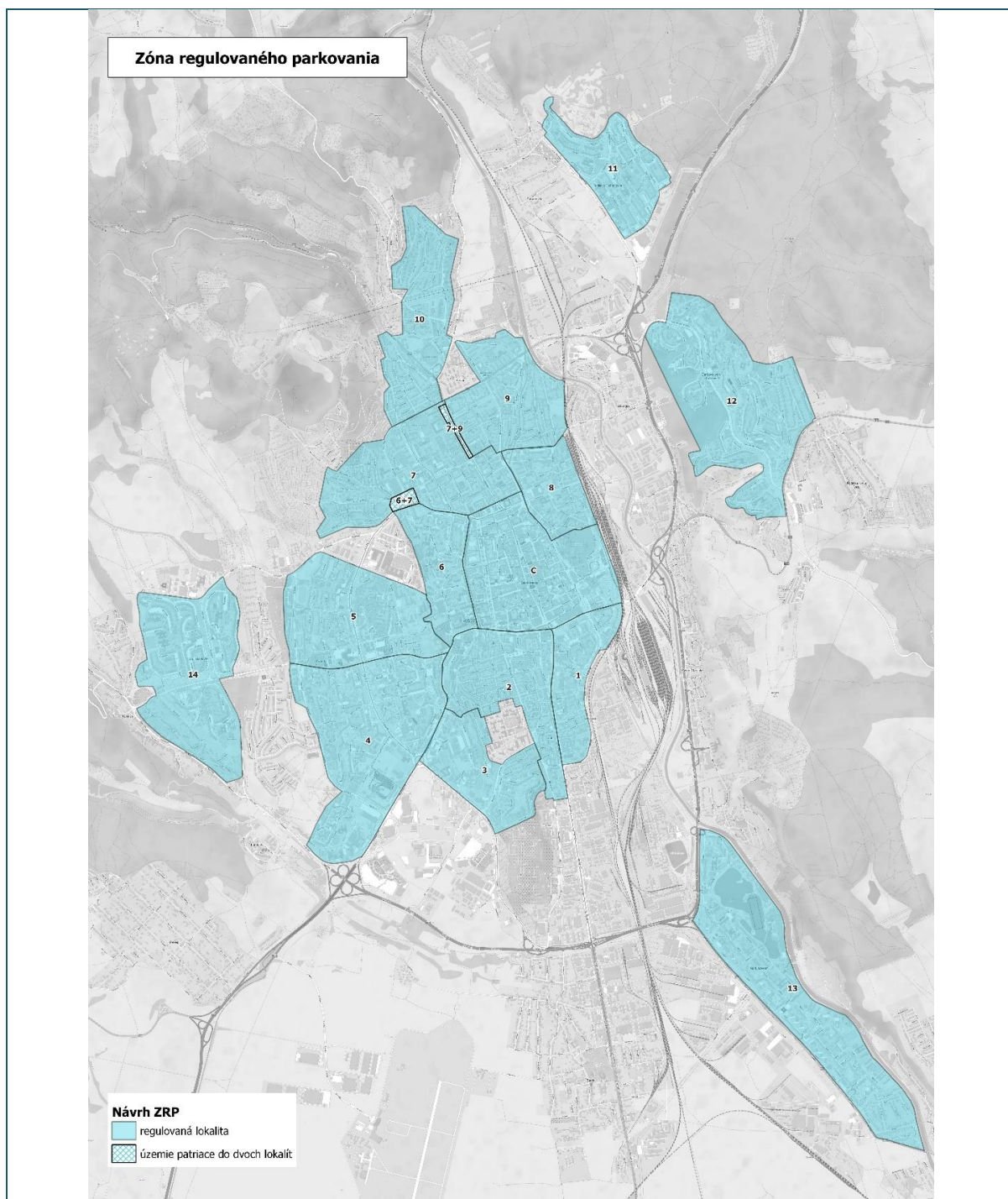
Aktualizácia stratégie definovala základné pojmy a definície v oblasti parkovacej politiky, navrhla a popísala princípy novej parkovacej politiky vrátane druhov tarifných pásiem, metodiky ich rozmiestňovania v jednotlivých typoch území, navrhla možné princípy cenovej politiky, pridelovania parkovacích oprávnení a dobu regulácie. Aktualizácie ďalej definovala novú zónu regulovaného parkovania s novým rozdelením na lokality a definovala etapy jej zavádzania. Ďalej sa zaoberala parkovaním dopravnej obsluhy, zásobovaním a krátkodobým parkovaním. Vyslovila odporúčanie zriadiť komisiu pre parkovacu politiku. Ďalej sa zaoberala personálnymi potrebami novej zóny, nastavením kontroly rešpektovanosti a politikou tvorby nových parkovacích stojísk. Aktualizácie

záverom adresovala možnosti riešenia garážových lokalít a zaoberala sa problematikou parkovacích domov pre odstavovanie automobilov a parkovacích objektov pre záchytné parkovanie.

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

OP 1 S	Stratégia rozvoja problematiky statickej dopravy
<b>Aktivity</b>	
OP1S 1	Organizačný a personálny audit pre oblasť riadenia parkovania na Magistráte mesta Košice a nadväznú 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
<b>Aktivity</b>	
OP2S 1	Zriadenie mestskej Komisie pre parkovacu politiku
OP2S 2	Spracovanie detailných princípov parkovacej politiky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• podrobnejšie stanovenie, čo má regulácia docieľiť v tom-ktorom území</li> <li>• rozsah zón regulovaného parkovania, ich číslovanie a stanovenie hraníc</li> <li>• stanovenie pravidiel parkovania rezidentov, abonentov a návštevníkov</li> <li>• druh tarifných pásem a ich zavedenie na parkovacích kapacitách v lokalite</li> <li>• časový režim regulácie</li> <li>• cenový režim regulácie</li> <li>• výber modelu prideľovania dočasných parkovacích oprávnení, parkovacích kariet</li> <li>• rozsah nárokov na zľavy</li> <li>• režim fungovania budúcich parkovacích domov</li> </ul>
OP2S 3	Zriadenie nových zón regulovaného parkovania:



- OP2S 4 Zavedenie nového režimu tarifných pásem v lokalite „Centrum“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.1 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)
- OP2S 5 Zavedenie nového režimu tarifných pásem v regulovaných lokalitách „1“ až „9“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.2 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)
- OP2S 6 Zavedenie nového režimu tarifných pásem v regulovaných lokalitách „10“ až „14“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.3 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)
- OP2S 7 Priebežné 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 <b>OP2S 2</b> )
OP2S 9	Spracovanie a následná aplikácia návrhu cenníka jednorazového parkovného v tarifných pásmach R, Z a N (súvisí s <b>OP2S 2</b> )
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

<b>OP 3 S</b>	<b>Tvorba nových parkovacích kapacít na území mesta</b>
<b>Aktivity</b>	
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"> <li>o príklady: Trieda KVP, Južná trieda, Americká trieda,...</li> </ul>
OP3S 2	Zjednosmernenie ulíc pre upokojuvanie dopravy a tvorbu nových parkovacích miest v zmysle aktivít opatrenia <b>OP 5 OaU</b>
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

<b>OP 4 S</b>	<b>Transformácia hromadných garážových lokalít</b>
<b>Aktivity</b>	
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

<b>OP 5 S</b>	<b>Záchytné parkoviská</b>
<b>Aktivity</b>	
<b>Realizácia parkovísk P+R na okraji mesta s možnosťou prestupu na MHD:</b>	
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
<b>Realizácia parkovísk P+R a P+G na okraji centra mesta s možnosťou prestupu na MHD alebo s možnosťou pešej dochádzky do centra mesta:</b>	
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
<b>Aktivity</b>	
OP6S 1	Zriaďiť možnosti zastavenia a krátkodobého státia v zóne regulovaného parkovania pre potreby dopravnej obsluhy („drop-off“ zóny alebo príslušná legislatívna úprava)
OP6S 2	Zriaďiť alebo vybudovať krátkodobé parkoviská K+R a pri železničnej stanici Košice a pri nových termináloch hromadnej dopravy
OP6S 3	Zriaďiť 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

### 3.1.10 Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov

Bola navrhnutá kategorizácia cyklistických komunikácií v rozdelení na trasy EuroVelo, regionálne, mestské, lokálne. U mestských tras bolo navrhnuté číslovanie, ktoré vytvorilo ucelený radiálno-okružný systém cyklistických trás v mest. Konkrétne bola navrhnutá 1 okružná trasa, 4 severno-južné trasy a 3 západno-východné trasy.

V rámci aktualizácie bol zostavený základný manuál pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry s definíciou minimálnych parametrov a požadovaného mobiliára v závislosti od kategórie/významu. Boli popísané možnosti vedenia cyklistov v intraviláne, extraviláne a tiež možnosti prevedenia cyklistov cez križovatky.

Aktualizácia tiež popisuje zásady pre odstavovanie a parkovanie bicyklov, vrátane stanovenia odporúčaného počtu parkovacích miest pre bicykle v závislosti na mieste a typu budovy. Stručne sú zhrnuté najdôležitejšie body a zásady pri údržbe cyklistických komunikácií.

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

OP 1 ND	Vytváranie priamych, bezpečných a bezbariérových cyklistických trás rešpektujúcich zdroje a ciele cyklistickej dopravy v intraviláne mesta
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP1ND 1	Komunikácia EuroVelo 11 v trase: východný breh Hornádu (pozdĺž železničnej trate Ťahanovce) – Pri hati – nové premostenie cez Hornád na Hlinkovej – západný breh Hornádu
OP1ND 2	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Americká trieda – Hlinkova
OP1ND 3	Komunikácia pre chodcov a cyklistov sídlisko Dargovských hrdinov a Ťahanovce (Americká trieda – Adlerova / variantne cez záhradkársku lokalitu)
OP1ND 4	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Tr. arm. gen. Svobodu (úsek Mauerova – vých. okraj križovatky Prešovská cesta x Tr. arm. gen. Svobodu)
OP1ND 5	Komunikácia pre chodcov a cyklistov (Urbanistická štúdia Košice-Pod Furčou) Prešovská cesta – Pod Furčou – Trieda arm. gen. Svobodu
OP1ND 6	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Tr. arm. gen. Svobodu – EV11
OP1ND 7	Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Prešovskej cesty I/20 v úseku Vo výmoli – Trieda arm. gen. Svobodu
OP1ND 8	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Prešovská cesta (križovatka Vo výmoli) – mimoúrovňové prekonanie železnice a Hornádu – Masarykova
OP1ND 9	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Hviezdoslavova (úsek Kuzmányho – Nám. Maratónu mieru)
OP1ND 10	Úprava existujúcej lávky premostujúcej Hornád pri Aničke (Pri hati)
OP1ND 11	MÚ kríženie Rampová
OP1ND 12	Revitalizácia ulice Ťahanovské riadky
OP1ND 13	Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Čermeliského potoka Pod šiancom – Kostolianska c.
OP1ND 14	Samostatné cyklistické pruhy Národná trieda (úsek Hlinkova – križovatka pri Crow Aréne) vrátane

- riešenia bezpečného prevedenia cyklistov cez križovatkou pri Crow Aréne
- OP1ND 15 Samostatné cyklistické pruhy Kostolianska cesta (po Ťahanovskú ulicu)
- OP1ND 16 Prepojenie Kostolianska cesta – Čermel'ská cesta (ulicami Za štadiónom, Jazdecká)
- OP1ND 17 Vonkajší Červený breh – Čermel'
- OP1ND 18 Samostatné cyklistické pruhy na ul. Komenského
- OP1ND 19 Komunikácia pre cyklistické prepojenie Festivalového námestia a Čermel'a (Watsonova – Havlíčková – Hurbanova – cyklocestička Čermel')
- OP1ND 20 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Heringeš – Zelená stráň – sídlisko Dargovských hrdinov; variantne tiež komunikácia pre chodcov a cyklistov pre prepojenie Heringeš – „stará“ Sečovská cesta
- OP1ND 21 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Lingov – Mauerova – Clementisova – „stará“ Sečovská cesta – Drieňová – Stará prešovská – EV11
- OP1ND 22 Nový podchod pod železničnou traťou v oblasti železničnej a autobusovej stanice; variantne Cyklistický pruh ul. Palackého a následne BUS pruh
- OP1ND 23 Úprava vedenia cyklistov medzi centrálnou pešou zónou a budovou železničnej stanice (úsek Mlynská od križovatky s Puškinovou – most – Mestský park – predstaničný priestor)
- OP1ND 24 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Staničné námestie - autobusová stanica (výstupišťe) – Palackého
- OP1ND 25 Komunikácia pre chodcov a cyklistov ul. Jantárová
- OP1ND 26 Komunikácia pre chodcov a cyklistov na Štúrovej
- OP1ND 27 Komunikácia pre cyklistické prepojenie na Južnej triede (úsek Nám. osloboditeľov – Ryba)
- OP1ND 28 Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov na Južnej triede (úsek Ryba – most VSS)
- OP1ND 29 Opatrenie pre cyklistov na Rastislavovej ulici (ochranné pruhy / cyklistické pruhy / koridor pre cyklistov)
- OP1ND 30 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Kuzmányho (úsek Magurská – Floriánska)
- OP1ND 31 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Festivalové nám. – Husárska (cez Štitovú)
- OP1ND 32 Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Triedy SNP
- OP1ND 33 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Popradská
- OP1ND 34 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Pod Bankovom
- OP1ND 35 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Girbeš I
- OP1ND 36 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Girbeš II
- OP1ND 37 Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Triedy KVP
- OP1ND 38 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Moskovská – Toryská
- OP1ND 39 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Domino II
- OP1ND 40 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Luník IX
- OP1ND 41 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Luník IX – Pereš
- OP1ND 42 Komunikácia pre chodcov a cyklistov na uliciach súbežne so Slaneckou
- OP1ND 43 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Nad jazerom, sídlisko Krásna (Slanecká)
- OP1ND 44 Cyklistické prepojenie Slanecká – EuroVelo 11 (naprieč sídliskom)
- OP1ND 45 Okruh okolo Jazera
- OP1ND 46 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Južné nábregie v úseku Slanecká - Alejová
- OP1ND 47 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Alejová
- OP1ND 48 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Nad jazerom – Barca
- OP1ND 49 Komunikácia pre cyklistické prepojenie na Južnej tr. a Ul. osloboditeľov (úsek Most VSS – koniec Barce)
- OP1ND 50 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Barca – Šebastovce
- OP1ND 51 Využitie komunikácii okolo letiska
- OP1ND 52 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Lorinčik – Pereš
- OP1ND 53 Komunikácia pre napojenie Poľova na cyklistickú sieť
- OP1ND 54 Prepojenie cez Šacu na vonkajšiu komunikáciu pre chodcov a cyklistov Malá Ida – Šaca
- OP1ND 55 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Svätoplukova – Priemyselná
- OP1ND 56 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Severné nábregie – EuroVelo 11
- OP1ND 57 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Anička – Magnezitárska (v koridore lanovky)
- OP1ND 58 Komunikácia pre chodcov a cyklistov Kostolianska cesta – Sídlisko Ťahanovce v rámci výstavby nového cestného spojenia (variantne Americká trieda / Austrálska trieda)
- OP1ND 59 Komunikácia pre chodcov a cyklistov ulicou Ťahanovská (úsek Na sihoti – Americká trieda)

OP1ND 60	Komunikácia pre chodcov a cyklistov križovatka Ryba – EV11 – MÚK Vyšné Opátske v rámci výstavby nového cestného spojenia
OP1ND 61	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Americká trieda – Magnezitárska (z križovatky s Ázijskou triedou)
OP1ND 62	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Ukrajinská (úsek EV11 – koniec obce)
OP1ND 63	Nové komunikácie pre chodcov a cyklistov zlepšujúce možnosti prepojenia medzi územím východne a západne od železničnej trate, odstraňovanie bariérového efektu železničnej trate

<b>OP 2 ND</b>	<b>Vytváranie priamych, bezpečných a bezbariérových cyklistických trás rešpektujúcich zdroje a ciele cyklistickej dopravy v extraviláne mesta</b>
----------------	---

<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP2ND 1	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Hrašovík – Ortváňová
OP2ND 2	Cyklocestička Čermel – Alpinka (IV. etapa)
OP2ND 3	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Košice – Baška
OP2ND 4	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Pereš – Poľov – Ludvíkov dvor – Šaca
OP2ND 5	Komunikácia pre napojenie U. S. Steelu na komunikáciu Pereš – Poľov – Ludvíkov dvor - Šaca
OP2ND 6	Cyklocestička Krásna – Kokšov-Bakša (súčasť EuroVelo 11)
OP2ND 7	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Šebastovce – Haniska
OP2ND 8	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Malá Ida – Šaca, Maloidanská (projekt KSK)

<b>OP 3 ND</b>	<b>Odstránenie nespojitostí na cyklistickej infraštruktúre a úprava prednosti v jazde na cyklistickej infraštruktúre vedenej pozdĺž hlavných ciest</b>
----------------	--

<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP3ND 1	Celoplošné odstraňovanie nespojitosti cyklistických komunikácií
OP3ND 2	Napojenie vstupov a výstupov z centrálnej pešej zóny na navzájom cyklistické komunikácie
OP3ND 3	Úprava prednosti na cyklistických cestičkách pozdĺž hlavných komunikácií formou čakacích čiar („žraločie zuby“)



<b>OP 4 ND</b>	<b>Možnosť jazdy cyklistov v protismere v jednosmerných uliciach – „cyklo-obojsmerky“</b>
----------------	---

<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP4ND 1	Celoplošné opatrenie realizácie cyklistických obojsmeriek v jednosmerných uliciach

<b>OP 5 ND</b>	<b>Zvyšovanie atraktívnosti a dostupnosti cyklistickej dopravy, zlepšovanie vybavenosti doplnkovou infraštruktúrou</b>
----------------	--

<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
-------------------------------------	--

OP5ND 1	Zdieľanie bicyklov so zvýhodnením predplatiteľov MHD
OP5ND 2	Zavedenie cyklobusov
OP5ND 3	Pasport cyklistickej infraštruktúry a jeho pravidelná aktualizácia
OP5ND 4	Program vybavenia parteru stojanmi
OP5ND 5	Budovanie parkovísk B+R pri zastávkach verejnej dopravy
OP5ND 6	Doplnenie schodísk vodiacimi žliabkami pre možnosť vytlačenia bicykla
OP5ND 7	Plošná inštalácia dopravného značenia pozdĺž cyklistickej infraštruktúry
OP5ND 8	Osadenie automatických sčítačov dopravy
OP5ND 9	Upgrade mestského kamerového systému na sčítanie dopravného prúdu vrátane cyklistov
OP5ND 10	Osvetová kampaň pre všetkých účastníkov cestnej premávky vedená mestom za účelom zoznámenia a vysvetľovania zmien pravidiel cestnej premávky, najmä pravidiel prednosti cyklistov súbežne s hlavnými cestami podľa Zákona č. 8/2009

<b>OP 6 ND</b>	<b>Dokumenty podporujúce rozvoj cyklistickej dopravy</b>
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP7ND 1	Spracovanie strategického dokumentu Generel nemotorovej dopravy pre mesto Košice
OP7ND 2	Spracovanie pasportu cyklistických komunikácií a chodníkov (súvisí so systémom údržby)
OP7ND 3	Spracovanie Manuálu tvorby verejných priestranstiev
OP7ND 4	Spracovanie podrobnej koncepcie parkovania bicyklov na území mesta Košice

### 3.1.11 Lepšia priechodnosť mesta pre chodcov

Bol navrhnutý možný systém kategorizácie chodníkov v závislosti na polohe v území. Aktualizácia tiež obsahuje možnosti usporiadania uličného priestoru, ktoré sú sprevádzané príkladmi rezov komunikácií. A obdobne ako u cyklistických komunikácií je aj u chodníkov uvedený prehľad dôležitých bodov pri údržbe.

Nasledujúce opatrenia sformulovala Aktualizácia 2022:

<b>OP 7 ND</b>	<b>Infraštruktúra a nové prepojenia pre pešiu dopravu</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
Opatrenie reaguje na chýbajúce, prípadne nespojité úseky chodníkov. Navrhujú sa nové prepojenia, ktoré dnes úplne chýbajú, prípadne nezodpovedajú požadovanej kvalite. Toto opatrenie prispeje k dostupnosti dnes pešo nedostupných oblastí mesta. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
<b>Aktivity / projektové zámery</b>	
OP7ND 1	Komunikácie pre chodcov a cyklistov v OP 1 ND
OP7ND 2	Prepojenie Dargovských hrdinov – Vyšná úvrať – Prešovská
OP7ND 3	Doplnenie chýbajúcich chodníkov Kostolianska cesta (úsek Vodárenská – koniec obce)
OP7ND 4	Doplnenie chýbajúcich chodníkov Rampová
OP7ND 5	Predĺženie existujúceho podchodu na železničnej stanici
OP7ND 6	Nový podchod pod železničnou traťou v oblasti železničnej a autobusovej stanice ( <b>OP 1 ND 22</b> )
OP7ND 7	Prepojenie Štúrova – Fejova – Mlynárska (odstránenie bariérového efektu parkoviska)
OP7ND 8	Zatraktívnenie a skvalitnenie prepojenia Vojenská – Nám. L. Novomeského – Čsl. armády
OP7ND 9	Prepojenie Šrobárova – Floriánska – Husárska – Laborecká
OP7ND 10	Prepojenie Popradská – Nová nemocnica
OP7ND 11	Zatraktívnenie a skvalitnenie prepojenia Jantárové námestie – Trieda KVP
OP7ND 12	Nové priechody pre chodcov v miestach ich absencie (napr. Trieda SNP, Štúrova...)

<b>OP 8 ND</b>	<b>Zvýšenie bezpečnosti a bezbariérovosti priechodov pre chodcov a cyklistov</b>
<b>Popis opatrenia</b>	



Opatrenie povedie k zvýšeniu bezpečnosti a bezbariérovosti priechodov pre chodcov a cyklistov prostredníctvom realizácie osvetlenia priechodov, skrátenia priechodov, vysunutých chodníkových plôch, zvýšených plôch priechodov, neprerušených chodníkov, zníženia hrán obrubníkov atď. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):

#### Aktivity / projektové zámery

- OP8ND 1 Plošná debarierizácia priechodov
- OP8ND 2 Osvetľovanie priechodov adekvátnym osvetlením
- OP8ND 3 Úprava riadenia križovatiek a signálnych plánov v prospech chodcov a cyklistov
- OP8ND 4 Zriaďovanie svetelne riadených priechodov pre chodcov na viacpruhových, dopravne zaťažených komunikáciách
- OP8ND 5 Úprava a doplnenie ostrovčekov na križovatkách pre zvýšenie bezpečnosti chodcov a cyklistov
- OP8ND 6 Úprava spoločných chodníkov a cyklistických cestičiek v prospech bezpečnosti chodcov a cyklistov (Komenského, Južná trieda, Trieda SNP, Popradská)

### OP 9 ND Úprava verejných priestorov na území mesta (centrum, lokálne centrá)

#### Popis opatrenia

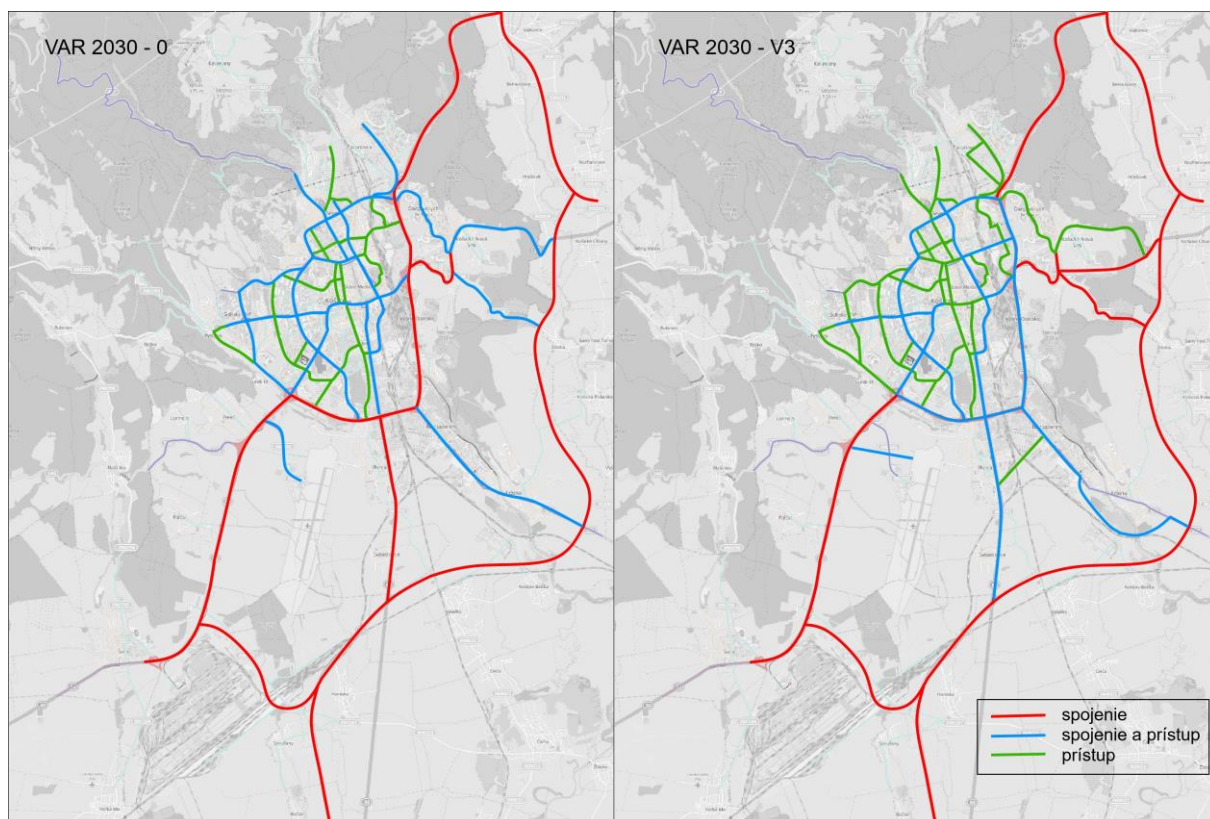
Prestavba priestorov v centre mesta do podoby, kde bude dominantná nemotorová doprava a motorová doprava bude tolerovaná, prípadne lokálne vylúčená. Zámerom by mal byť taký priestor, cez ktorý nebude tranzitovať doprava, vo vybraných lokalitách môže byť umožnené krátkodobé parkovanie. Cieľom je minimalizácia priestoru pre automobilovú dopravu. Toto opatrenie súvisí s **OP 4 OaU**.

Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):

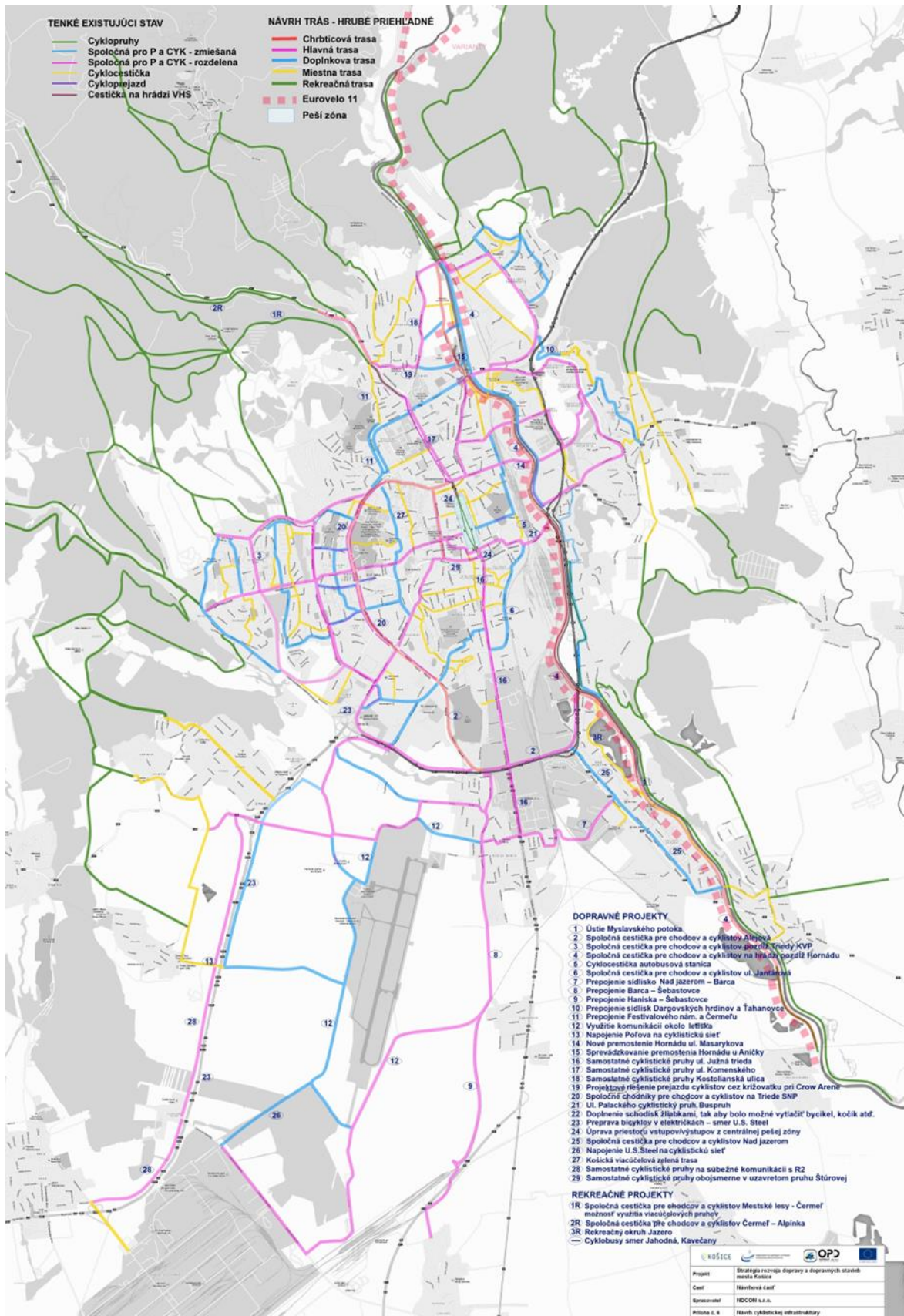
#### Aktivity / projektové zámery

- OP9ND 1 Revitalizácia nábrežia Mlynského náhonu a prístupu do parku Anička
- OP9ND 2 Pešia zóna Hlavná – stavebné predĺženie po Nám. osloboditeľov a zmiernenie konfliktov s cyklistami (prístup a otáčanie vozidiel pri hoteli Hilton musí byť zabezpečený)
- OP9ND 3 Pešia zóna Zbrojničná (úsek Hlavná – Mäsiarska)
- OP9ND 4 Pešia zóna Staničné námestie

### 3.2 Prezentácia hlavných opatrení



Obrázok 49 Funkcie uličnej siete mesta Košice – prevažujúca funkcia

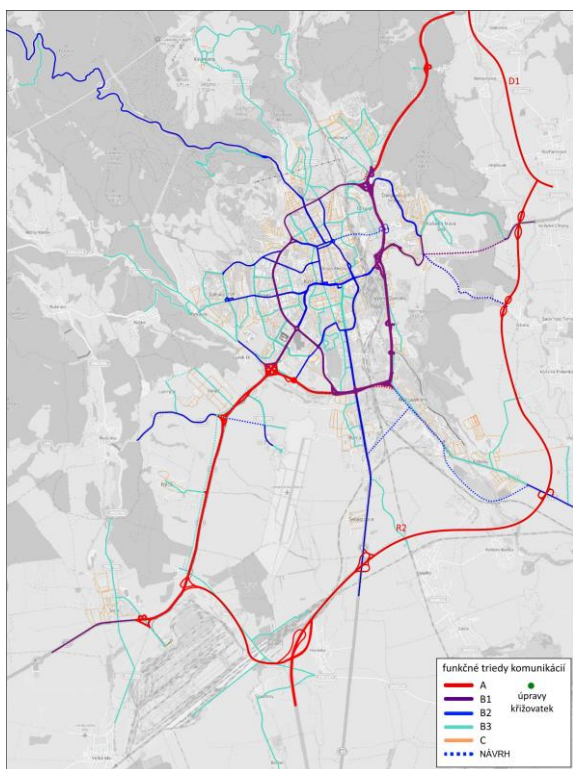


Obrázok 50 Návrh cyklistických tras

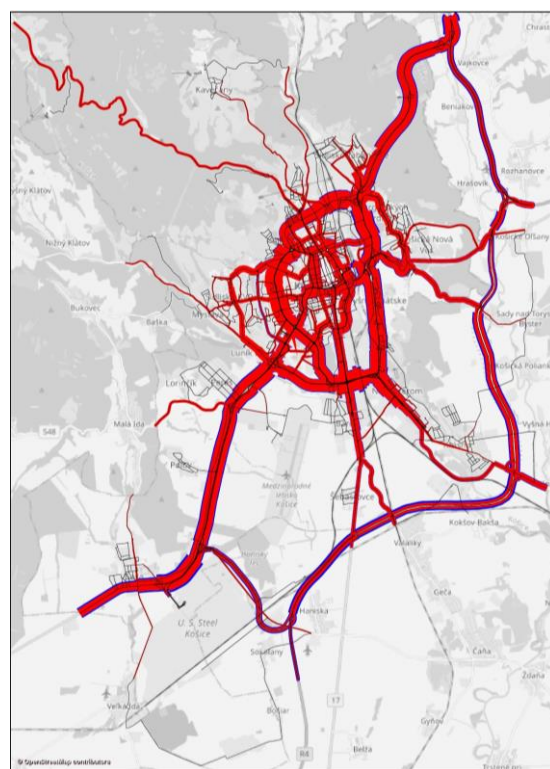


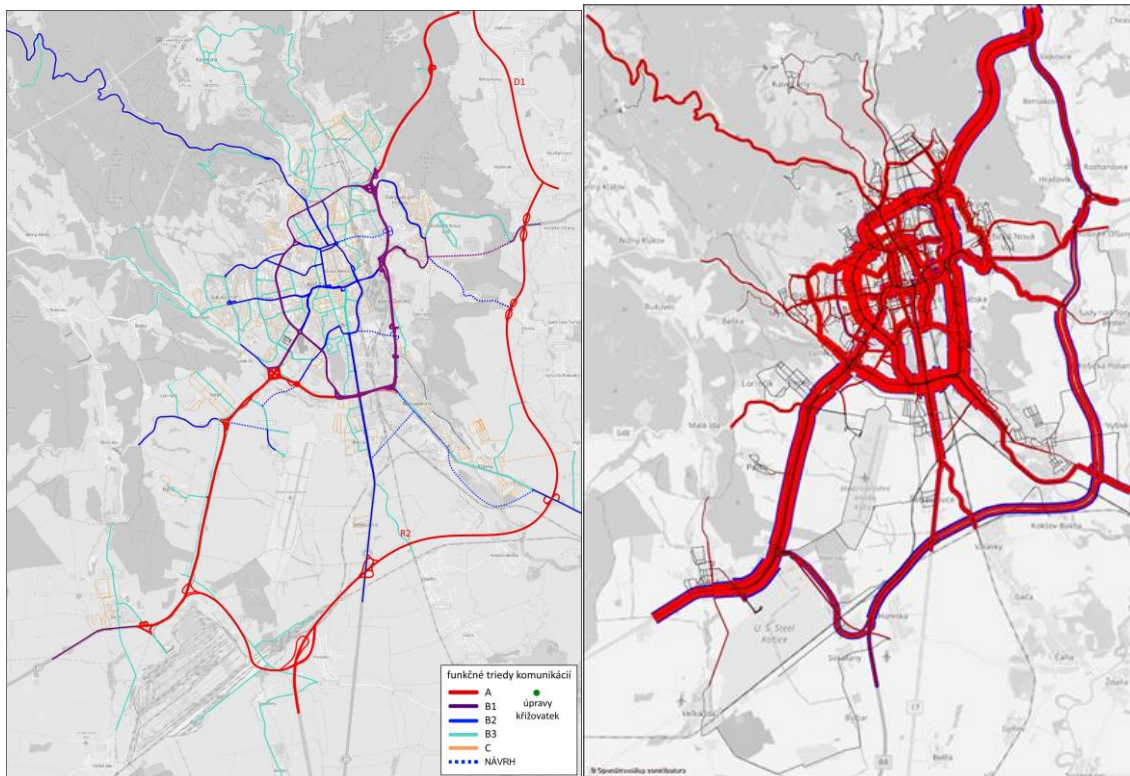


Obrázok 51 Vyhradené jazdné pruhy pre autobusy

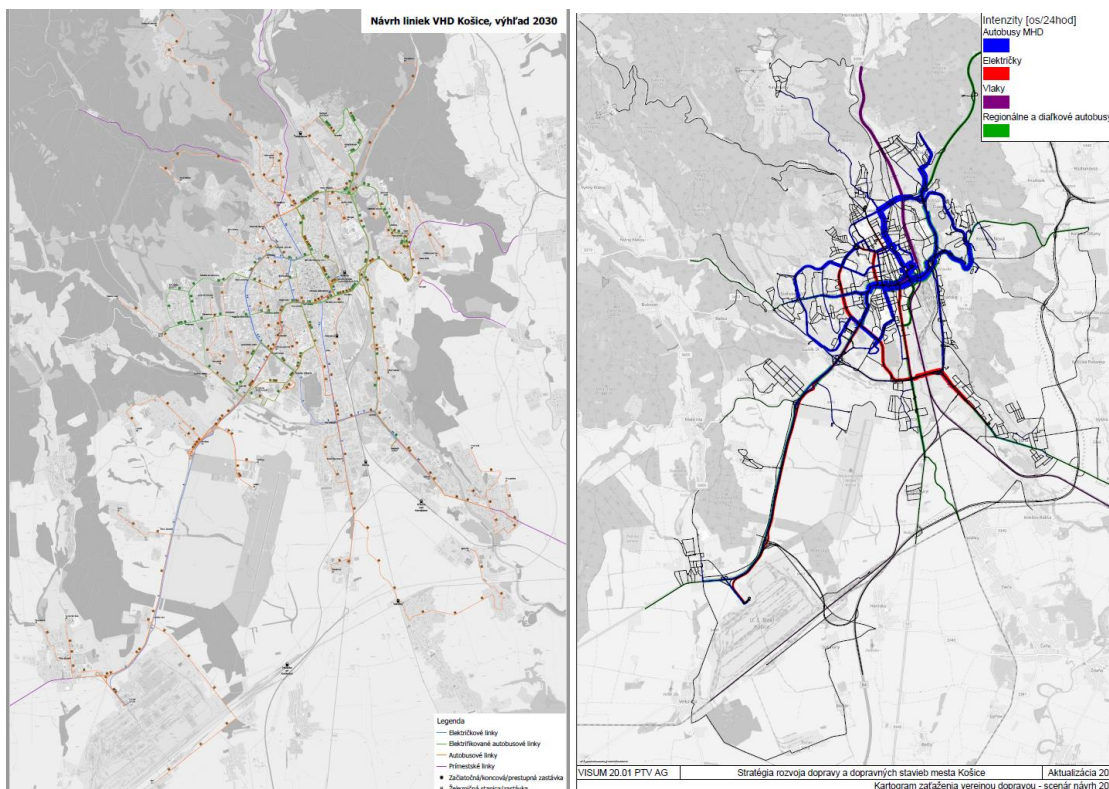


Obrázok 52 Cestná sieť (situácia navrhovaných opatrení a kartogram zaťaženia) – 2030



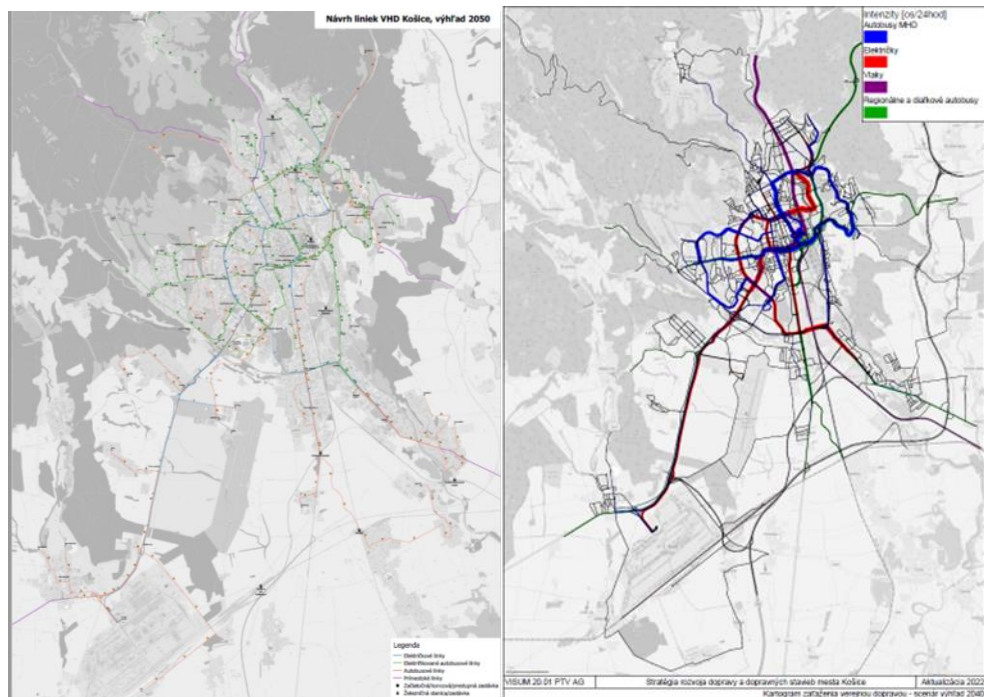


Obrázok 53 Cestná sieť (situácia navrhovaných opatrení a kartogram zaťaženia) – 2040

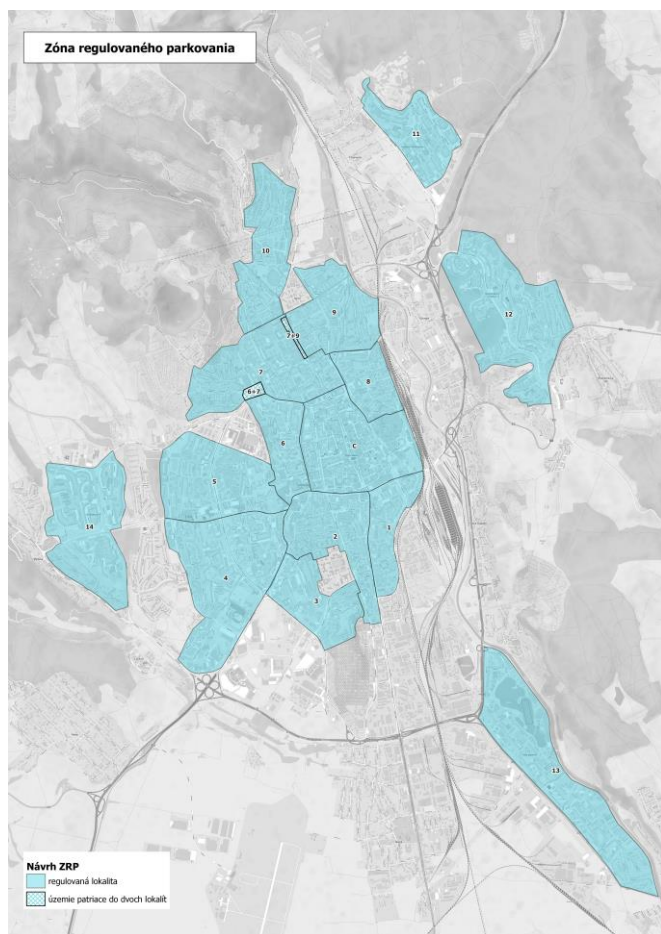


Obrázok 54 Hromadná doprava (schéma navrhovaného linkového vedenia a kartogram zaťaženia) – 2030





Obrázok 55 Hromadná doprava (schéma navrhovaného linkového vedenia a kartogram zaťaženia) – 2050



Obrázok 56 Zóna regulovaného parkovania

## 4 FÁZA D – REALIZAČNÁ FÁZA A RIADENIE IMPLEMENTÁCIE

### 4.1 Úvodné poznámky k plánu implementácie

Aktualizácia plánu udržateľnej mobility mesta Košice po všetkých prácach dospela ku svojej syntéze v návrhovej časti. Táto časť formuluje najmä víziu udržateľnej mobility, a to prostredníctvom strategických a špecifických cieľov.

Návrhová časť definuje celý rad rôznych opatrení, ako dosiahnuť stav zodpovedajúci naplneniu špecifických cieľov a tým postúpiť na ceste k udržateľnej mobilite v meste Košice. Implementačný plán priraduje časový horizont, do ktorého opatrenie patrí. V implementačnom pláne spracovanom v tabelárnej forme sú týmto opatreniam priradení ich nositelia, ktorí nesú zodpovednosť za danú oblasť a tým aj za realizáciu navrhnutého opatrenia, kým je toto opatrenie schválené. Realizácia nie je vo všetkých prípadoch na pleciach nositeľa, vo viacerých prípadoch sú za týmto účelom zriadené výkonné agentúry, ktoré sú vybavené príslušnými prostriedkami pre vlastnú realizáciu. Na pleciach nositeľa leží starostlivosť o financovanie daného opatrenia, ktoré môže byť z viacerých zdrojov. Pri opatreniach, ktoré sú definované dostatočne konkrétne, sú odhadnuté náklady opatrenia.

Plán udržateľnej mobility mesta Košice rieši celý dopravný systém, hoci mesto Košice nie je zodpovedné za všetky komponenty tohto systému. Preto sú tu definované aj opatrenia, o ktorých môže mesto s príslušnými orgánmi (národné orgány, samospráva kraja) iba rokovať a požadovať ich naplnenie.

### 4.2 Implementačný plán

Pre samotnú prezentáciu implementačného plánu bola zvolená tabelárna forma. Podrobnejšie opísanie jednotlivých opatrení je uvedené v návrhovej časti dokumentu Aktualizácia SRD Košice.

Tabuľka 5 Implementačný plán – prehľad všetkých navrhovaných opatrení SRDaDS mesta Košice

Opatrenie	Názov špecifického opatrenia / aktivita	Horizont	Nositeľ	Vykonávateľ	Orientačný náklad
<b>Opatrenia v oblasti verejnej dopravy a integrovaného dopravného systému</b>					
<b>OP 1 VD – Strategické úlohy mesta Košice v oblasti verejnej dopravy</b>					
OP 1 VD 1	Podrobná analýza požiadaviek právneho poriadku v oblasti zodpovednosti mestských orgánov vo vzťahu k doprave a potrebám mesta na poli rozvoja dopravného systému	2023	Mesto Košice	MMK	25 tis. €
OP 1 VD 2	Aktualizácia plánu dopravnej obslužnosti mesta Košice	2025 priebežne	Mesto Košice	MMK	40 tis. €
OP 1 VD 3	Presadzovanie previazanosti nového rozvoja bývania a komerčných zón so zodpovedajúcim rozvojom systému verejnej dopravy, prioritne pozdĺž električkových chrbtíc a vysokokapacitných autobusových liniek v rámci strategických dokumentov o rozvoji mesta a v rámci aktualizácií územného plánu	priebežne	Mesto Košice	MMK	-
<b>OP 2 VD - Posilnenie administratívnych kapacít Magistrátu mesta Košíc pre plánovanie a regulovanie verejnej dopravy v Košiciach</b>					
OP 2 VD 1	Zriadenie organizačnej jednotky s funkciou objednávateľa, dopravného správneho orgánu a odborného dozoru vo verejnej doprave, ktorá zabezpečí aj návrh linkového vedenia a jeho modifikácie, starostlivosť o údržbu infraštruktúry a obnovu vozidiel ako aj funkciu koordinátora verejnej dopravy v prostredí IDS Východ	2023	Mesto Košice	MMK	150 tis. €/rok

OP 2 VD 2	Vytvorenie pracoviska pre priebežnú aktualizáciu dopravného modelu a zavedenie práce s ním do praxe procesov posudzovania rôznych rozsiahlejších zmien v území	2023	Mesto Košice	MMK	150 tis. €/rok
OP 2 VD 3	Priebežný zber dát o doprave a ich analýza pre skvalitňovanie budúceho plánovania dopravy	2023	Mesto Košice	MMK	150 tis. €/rok
OP 2 VD 4	Odborné školenie v oblasti špecifik dopravných entít vlastnených a finančne podporovaných mestom	2023 priebežne	Mesto Košice	MMK	75 tis. €/rok
<b>OP 3 VD - Financovanie dopravného systému</b>					
OP 3 VD 1	Reforma rozpočtovania údržby a rozvoja mestskej dopravnej infraštruktúry	priebežne	Mesto Košice	MMK	-
OP 3 VD 2	Zavedenie transparentného financovania prevádzky mestskej hromadnej dopravy na základe úplnej štatistiky dopravných a prepravných výkonov v spolupráci s organizátorom integrovanej dopravy	priebežne	Mesto Košice	MMK	-
<b>OP 4 VD - Integrácia MHD Košice do IDS Východ</b>					
OP 4 VD 1	Zapojenie tarify mesta Košice do zónovej tarify IDS Východ tým, že mesto Košice aktívne ovplyvní podobu spoločnej tarify	priebežne do 2025	Mesto Košice KSK PSK štát	MMK DPMK IDS Východ ZSSK	-
OP 4 VD 2	Zmluva o rozúčtovaní príjmov medzi mestom Košice a IDS Východ	priebežne do 2025	Mesto Košice KSK PSK	MMK IDS Východ	-
OP 4 VD 3	Zavedenie novej tarify do praktického používania	priebežne do 2025	Mesto Košice KSK PSK štát	MMK DPMK IDS Východ MDV SR dopravcovia	-
OP 4 VD 4	Zjednotenie prevádzkových a prepravných podmienok DPMK so štandardom IDS Východ s možnými odôvodnenými odchýlkami od štandardu	2025	Mesto Košice KSK PSK	MMK DPMK IDS Východ	-
OP 4 VD 5	Zjednotenie spôsobu podávania dopravných informácií na zastávkach MHD a webe DPMK v koordinácii s IDS Východ	2025	Mesto Košice	DPMK	-
<b>OP 5 VD - Optimalizácia linkového vedenia MHD</b>					
OP 5 VD 1	Optimalizácia linkového vedenia k roku 2030 v zmysle kapitoly C.1.11.1 Aktualizácie SRD	2030	Mesto Košice	MMK DPMK IDS Východ	-
OP 5 VD 2	Optimalizácia linkového vedenia k roku 2050 v zmysle kapitoly C.1.11.2 Aktualizácie SRD	2050	Mesto Košice	MMK DPMK IDS Východ	-
<b>OP 6 VD - Alternatívne riešenie obsluhy oblastí mesta s podštandardným prístupom k verejnej doprave</b>					
OP 6 VD 1	Pilotný projekt zvozového mikrobusu vo Vyšnom Opátskom	2025	Mesto Košice	MMK MČ Vyšné Opátske	28 tis. €/rok
OP 6 VD 2	Pilotný projekt transformácie linky v oblasti Grotu a Jantárového námestia	2025	Mesto Košice	MMK DPMK	-
OP 6 VD 3	Pilotný projekt „Last mile taxi“ v Barci	2027	Mesto Košice	MMK MČ Barca	5,3 tis. €/rok
OP 6 VD 4	Transformácia ďalších liniek MHD do režimu na zavolanie (podľa potreby)	2030	Mesto Košice	MMK DPMK	-
OP 6 VD 5	Zvozové mikrobuse v ďalších častiach mesta (podľa potreby)	2030	Mesto Košice	MMK Mestské časti	-
OP 6 VD 6	„Last mile taxi“ v ďalších častiach mesta (podľa potreby)	2030	Mesto Košice	MMK Mestské časti	-
<b>OP 7 VD - Infraštruktúra električkovej dopravy</b>					
OP 7 VD 1	Nová električková trať na letisko	2040	štát	MDV SR dodávateľ	18,15 mil. €
OP 7 VD 2	Nová električková trať smerom k priemyselnému parku Valaliky	2040	štát	MDV SR dodávateľ	12,25 mil. €

OP 7 VD 3	Rozvoj električkovej trate k VA U. S. Steel	2040	Mesto Košice	MMK DPMK	4,5 mil. €
OP 7 VD 4	Nová električková trať na Aničku v osi novej výstavby cez novú centrálnu ulicu	2040	Mesto Košice	MMK dodávateľ	14,025 mil. €
OP 7 VD 5	Nová električková trať zo Staničného námestia na Sídliisko Ťahanovce	2045	Mesto Košice	MMK dodávateľ	56,513 mil. €
OP 7 VD 6	Nová električková trať do Krásnej - Východného mesta	po roku 2050	Mesto Košice	MMK dodávateľ	36,284 mil. €
OP 7 VD 7	Nová električková trať a obratisko pri KFA	po roku 2050	Mesto Košice	MMK dodávateľ	9,071 mil. €
<b>OP 8 VD – Úpravy infraštruktúry pre autobusovú dopravu</b>					
OP 8 VD 1	Úprava šírkových pomerov cesty pri konci Furčianskej a príľahom úseku Ortvaňovej ulice pre umožnenie obojsmernej premávky autobusov dĺžky 12 m (linka 32 do/z Košickej Novej Vsi)	2030	Mesto Košice	MMK	19,2 tis. €
OP 8 VD 2	Úprava organizácie parkovania najmä pozdĺž Ortvaňovej ulice	2030	Mesto Košice	MMK	1,5 tis. €
OP 8 VD 3	Zriadenie CSS na križovatke Petzvalova x Trieda KVP pre ľavé odbočenie z Petzvalovej s preferenčným programom pre vozidlá MHD	2030	Mesto Košice	MMK	120 tis. € + 4 tis. €/rok
OP 8 VD 4	Jednosmerné prepojenie zo Štúrovej na Žižkovu ulicu (obslužná linka 50)	2030	Mesto Košice	MMK	26,5 tis. €
OP 8 VD 5	Prepojenie Americká – Magnezitárska pre zlepšenie preferencie autobusov zo Sídliiska Ťahanovce	2030	Mesto Košice	MMK	2 mil. €
OP 8 VD 6	Vyhradenie časti Priemyselnej v smere do centra pre autobusy pre zvýšenie preferencie	2030	Mesto Košice	MMK	-
<b>OP 9 VD - Preferencia vozidiel MHD na križovatkách</b>					
OP 9 VD 1	Koncepcia preferovania jazdy vozidiel MHD cez križovatky	2035	Mesto Košice	MMK	20 tis. €
OP 9 VD 2	Koncepcia prepojenia s dispečingmi	2035	Mesto Košice	MMK	30 tis. €
OP 9 VD 3	Vybavenie autobusov zariadením pre detekciu v križovatkách	2035	Mesto Košice	MMK	-
OP 9 VD 4	Postupná realizácia preferencií podľa priorít	2035	Mesto Košice	MMK	-
OP 9 VD 5	Zriadenie vyhradených pruhov pre autobusy	2035	Mesto Košice	MMK	-
<b>OP 10 VD - Obratiská pre vozidlá verejnej dopravy</b>					
OP 10 VD 1	Doplnenie sociálneho vybavenia	2025	Mesto Košice	DPMK	10 tis. € / ks (podľa riešenia)
OP 10 VD 2	Doplnenie zastávkových displejov pre informácie pre cestujúcich	2025	Mesto Košice	DPMK	2,5 tis. € / ks
OP 10 VD 3	Námestie osloboditeľov – koncový bod pre niektoré linky MHD (pre niektoré iba virtuálny koncový bod – vozidlo pokračuje ďalej pod označením inej linky)	2025	Mesto Košice	DPMK	-
OP 10 VD 4	Grunt – otočenie smeru a úprava pre odstavovanie	2025	Mesto Košice	DPMK	-
OP 10 VD 5	Podnikateľská – zlepšenie parametrov	2025	Mesto Košice	DPMK	50 tis. €
OP 10 VD 6	Luník VIII – ukončenie liniek MHD	2025	Mesto Košice	DPMK	100 tis. €
OP 10 VD 7	Prekladisko hotových výrobkov - zlepšenie parametrov	2025	Mesto Košice	DPMK	50 tis. €
<b>OP 11 VD - Výstavba nového zázemia pre autobusy</b>					
OP 11 VD 1	Vytypovať a získať vhodný pozemok vo vhodnej lokalite	2030	Mesto Košice	MMK	-
OP 11 VD 2	Vyprojektovať nové autobusové garáže	2030	Mesto Košice	DPMK dodávateľ	2,377 mil. €
OP 11 VD 3	Vyriešiť financovanie	2030	Mesto Košice	MMK	-
OP 11 VD 4	Vybudovať nové garáže	2030	Mesto Košice	DPMK dodávateľ	23,77 mil. €
<b>OP 12 VD - Rozvoj prestupového bodu kategórie A</b>					
OP 12 VD 1	Vypracovanie nového konceptu uzla Košice	2025	štát Mesto Košice	ŽSR MMK	2 mil. €
OP 12 VD 2	Príprava a realizácia modernizácie železničného uzla Košice	2040	štát	ŽSR	480 mil. €
OP 12 VD 3	Nová architektonická súťaž na predstaničný priestor	2025	Mesto Košice štát	MMK ŽSR	1 mil. €
OP 12 VD 4	Prepojenie Palackého ulice a Staničného námestia	2040	Mesto Košice	MMK	12 mil. €
OP 12 VD 5	Realizácia spoločného integrovaného terminálu pre električky a autobusy	2040	Mesto Košice KSK	MMK poverený subjekt KSK	20 mil. €

				IDS Východ	
OP 12 VD 6	Realizácia nových spriechodnení stanice pre električkovú dopravu a peších podľa výstupov architektonickej súťaže Košice-Hornád	2050	štát Mesto Košice	ŽSR MMK	120 mil. €
<b>OP 13 VD - Prestupové body kategórie B</b>					
OP 13 VD 1	Vybudovanie železničných zastávok Košice-sever, Košice-Kostolné a Košice-Východné mesto pri modernizácii uzla Košice	2050	štát	ŽSR	2 mil. €
OP 13 VD 2	Vybudovanie prestupného Terminálu Košice – sever pri Hlinkovej ulici	2050	Mesto Košice štát	MMK ŽSR	500 tis. €
OP 13 VD 3	Vybudovanie prestupného Terminálu Košice – Kostolné pri ceste I/17	2050	Mesto Košice štát KSK	MMK ŽSR poverený subjekt KSK IDS Východ	400 tis. €
OP 13 VD 4	Vybudovanie prestupného Terminálu Košice – Východné mesto	2050	Mesto Košice štát KSK	MMK ŽSR poverený subjekt KSK IDS Východ	500 tis. €
<b>OP 14 VD - Prestupové body kategórie C</b>					
OP 14 VD 1	Terminál Havlíčkova	2030	Mesto Košice KSK	MMK poverený subjekt KSK IDS Východ	150 tis. €
OP 14 VD 2	Terminál Važecká (Juhovýchod)	2025	Mesto Košice KSK	MMK poverený subjekt KSK IDS Východ	-
OP 14 VD 3	Terminál Moskovská (Západ)	2030	Mesto Košice KSK	MMK poverený subjekt KSK IDS Východ	300 tis. €
OP 14 VD 4	Terminál Lingov (úprava organizácie dopravy na príjazdoch) a obratisko Heringeš (Východ)	2030	Mesto Košice KSK	MMK poverený subjekt KSK IDS Východ	200 tis. €
OP 14 VD 5	Terminál Vstupný areál U. S. Steel (Juhozápad)	2030	Mesto Košice KSK U. S. Steel	MMK poverený subjekt KSK IDS Východ U. S. Steel	200 tis. €
OP 14 VD 6	Prestupový bod SOŠ automobilová (veľký význam, obmedzené infraštruktúrne riešenie)	2030	Mesto Košice	MMK DPMK	50 tis. €
OP 14 VD 7	Prestupový bod VSS križovatka (veľký význam, obmedzené infraštruktúrne riešenie)	2030	Mesto Košice	MMK DPMK	50 tis. €
OP 14 VD 8	Prestupový bod Námestie osloboditeľov (iba výstup – prestup od PAD)	2030	Mesto Košice	MMK DPMK	-
OP 14 VD 9	Prestupový bod Ryba	2030	Mesto Košice	MMK DPMK	10 tis. €
OP 14 VD 10	Železničná zastávka Vyšné Opátske	2050	štát	ŽSR	500 tis. €
OP 14 VD 11	Zriaďovanie ďalších prestupných zastávok PAD/MHD v rámci IDS na vjazdoch do mesta (napr. Heringeš pri Panoráme, Grunt atď.)	2030	Mesto Košice	MMK DPMK	20 tis. € / zastávka
<b>OP 15 VD - Prestupové body kategórie D</b>					
OP 15 VD 1	Námestie osloboditeľov	2030	Mesto Košice	MMK DPMK	-
OP 15 VD 2	Krajský súd	2030			-
OP 15 VD 3	OC Optima	2030			-
OP 15 VD 4	Perešská – treba zvýšiť bezpečnosť a komfort pre prestupujúcich	2030			150 tis. €
OP 15 VD 5	Poľov rázcestie – treba zvýšiť bezpečnosť a komfort pre prestupujúcich	2030			100 tis. €
OP 15 VD 6	Ludvíkov dvor – treba zvýšiť bezpečnosť a komfort pre prestupujúcich	2030			100 tis. €
OP 15 VD 7	Námestie Maratónu mieru skrátiť prestupy na autobusy MHD	2030			-
OP 15 VD 8	Spoločenský pavilón	2030			-



OP 15 VD 9	Magistrát mesta Košice	2030			-
OP 15 VD 10	Nová nemocnica	2030			-
OP 15 VD 11	Amfiteáter	2030			-
OP 15 VD 12	Botanická záhrada	2030			-
OP 15 VD 13	Železníky križovatka	2030			-
OP 15 VD 14	Hlavná pošta	2030			-
OP 15 VD 15	Bruselská (výhľadovo po zavedení električiek na Sídliisko Ťahanovce)	2045			-
OP 15 VD 16	Idanská – výhľadovo prestup z linky 50 (malé autobusy linky 50 nechať zastavovať pri nástupiskách električiek)	2030			-
OP 15 VD 17	Technická univerzita	2030			-
OP 15 VD 18	Dom umenia	2030			-
OP 15 VD 19	Senný trh	2030			-
OP 15 VD 20	Levočská	2030			-
OP 15 VD 21	KVP kláštor	2030			-
OP 15 VD 22	Miestny úrad KVP	2030			-
OP 15 VD 23	Hodonínska	2030			-
OP 15 VD 24	Poliklinika Východ	2030			-
OP 15 VD 25	Luník VIII	2030			-
OP 15 VD 26	Mier	2030			-
OP 15 VD 27	Lingov	2030			-
OP 15 VD 28	Postupimská (novo navrhnutá linka 41)	2030			-
OP 15 VD 29	Dargovských hrdinov, miestny úrad	2030			-
OP 15 VD 30	Zupkova (novo navrhnutá linka 41)	2030			-
OP 15 VD 31	Ružová, OC Galéria (linka 50, potrebná úprava umiestnenia zastávok)	2030			100 tis. €
OP 15 VD 32	Šaca námestie (potrebné úpravy kvôli pretrasovaniu linky z Poľova do Šace k cintorínu)	2030			100 tis. €
OP 15 VD 33	Diamantová (výhľadovo linka 42)	2030			-
OP 15 VD 34	Trieda KVP, odbočka pod Bankovom (výhľadovo linka 42 v trasovaní 2050)	2050			-
<b>OP 16 VD - Obnova elektrickej siete pre napájanie elektrických cestných vozidiel</b>					
OP 16 VD 1	Obnova trakčných meniarňí	2024	Mesto Košice	DPMK	1,4 mil. €
OP 16 VD 2	Obnova zemných káblov pre napájanie systému trolejov	2024	Mesto Košice	DPMK	1,5 mil. €
OP 16 VD 3	Kúpa elektrických vozidiel (10 ks dĺžky 18 m + rezerva)	2024	Mesto Košice	DPMK	7,382 mil. €
OP 16 VD 4	Sprevádzkovanie linky 71 v elektrickej trakcii	2024	Mesto Košice	DPMK	-
<b>OP 17 VD - Ekologizácia autobusovej dopravy</b>					
OP 17 VD 1	Prvá etapa ekologizácie autobusovej dopravy	2026	Mesto Košice	DPMK	7,3 + 3,65 mil. €
OP 17 VD 2	Druhá etapa ekologizácie autobusovej dopravy	2028	Mesto Košice	DPMK	11,8 + 17,7 mil. €
OP 17 VD 3	Tretia etapa ekologizácie autobusovej dopravy	2030	Mesto Košice	DPMK	6,4 + 7,4 mil. €
OP 17 VD 4	Štvrtá etapa ekologizácie autobusovej dopravy	2032	Mesto Košice	DPMK	4,8 + 7,4 mil. €
OP 17 VD 5	Piata etapa ekologizácie autobusovej dopravy	2036	Mesto Košice	DPMK	4,6 + 8,1 mil. €
OP 17 VD 6	Šiesta etapa ekologizácie autobusovej dopravy	2038	Mesto Košice	DPMK	3,65 + 3,6 mil. €
OP 17 VD 7	Siedma etapa ekologizácie autobusovej dopravy	2040	Mesto Košice	DPMK	7,6 + 3,0 mil. €
OP 17 VD 8	Ôsma etapa ekologizácie autobusovej dopravy	po roku 2040	Mesto Košice	DPMK	5,2 mil. €
<b>OP 18 VD - Nová riadiaca ústredňa</b>					
OP 18 VD 1	Projekt dopravnej ústredne	2035	Mesto Košice MV SR	MMK KDI KR PZ SR	100 tis. €
OP 18 VD 2	Vymedzenie kompetencií a úloh	2035	Mesto Košice MV SR	MMK KDI KR PZ SR	45 tis. €
OP 18 VD 3	Zriadenie a vybavenie potrebným hardvérom a softvérom	2035	Mesto Košice MV SR	MMK KDI KR PZ SR	1 100 tis. €

OP 18 VD 4	Postupné prepojenie s ostatnými dispečingmi	2035	Mesto Košice MV SR	MMK KDI KR PZ SR prevádzkovatelia dotknutých dispečingov	100 tis. €
<b>OP 19 VD - Centrálny dispečing IDS</b>					
OP 19 VD 1	Projekt dispečingu IDS	2025	KSK PSK	IDS Východ	90 tis. €
OP 19 VD 2	Vymedzenie kompetencií a úloh	2025	KSK PSK Mesto Košice Mesto Prešov	IDS Východ MMK MÚ Prešov	30 tis. €
OP 19 VD 3	Zriadenie a vybavenie potrebným hardvérom a softvérom	2025	KSK PSK	IDS Východ	900 tis. €
OP 19 VD 4	Postupné prepojenie s ostatnými dispečingmi	2025	KSK PSK	IDS Východ prevádzkovatelia dotknutých dispečingov	70 tis. €
<b>OP 20 VD - Modernizácia centrálneho dopravného dispečingu MHD a elektro dispečingu</b>					
OP 20 VD 1	Projekt modernizácie dispečingu DPMK a elektrodíspečingu DPMK	2025	Mesto Košice	DPMK	50 tis. €
OP 20 VD 2	Vymedzenie kompetencií a úloh	2025	Mesto Košice	DPMK	10 tis. €
OP 20 VD 3	Zriadenie a vybavenie potrebným hardvérom a softvérom	2025	Mesto Košice	DPMK	500 tis. €
OP 20 VD 4	Postupné prepojenie s ostatnými dispečingami	2025	Mesto Košice KSK PSK	DPMK IDS Východ	30 tis. €
<b>OP 21 VD - Vypracovanie jednotného informačného jadra GPS a CP</b>					
OP 21 VD 1	Spolupráca na príprave informačného jadra IDS Východ	2025	KSK PSK	IDS Východ	-
OP 21 VD 2	Dátový prístup pre mesto Košice a DPMK	2025	KSK PSK	IDS Východ	-
<b>OP 22 VD - Vypracovanie jednotného informačného jadra GPS a CP</b>					
OP 22 VD 1	Zapojenie MHD Košice do prevádzky mobilnej aplikácie IDS Východ	2025	KSK PSK	IDS Východ	-
OP 22 VD 2	Sprevádzkovanie predaja lístkov cez mobilnú aplikáciu	2025	KSK PSK	IDS Východ	-
<b>OP 23 VD - Riešenie mikromobility</b>					
OP 23 VD 1	Nastavenie regulatívov pre prevádzkovanie zdieľaných dopravných prostriedkov v meste Košice	2025	Mesto Košice	MMK	-
OP 23 VD 2	Prevádzkovanie carsharingu Dopravným podnikom	2025	Mesto Košice	DPMK	podľa typu a rozsahu prevádzky
OP 23 VD 3	Prepojenie zdieľaných dopravných prostriedkov s verejnou dopravou	2025	Mesto Košice	DPMK prevádzkovatelia	-
OP 23 VD 4	Vypracovanie Stratégie rozvoja služby MaaS pre mesto Košice	2025	Mesto Košice	MMK	-
OP 23 VD 5	Realizácia informačných kampaní k zdieľanej mobilite	2025	Mesto Košice	MMK	-
OP 23 VD 6	Realizácia systému MaaS v meste Košice	2035	Mesto Košice	MMK	-
<b>Opatrenia v oblasti organizácie a upokojuvania dopravy</b>					
<b>OP 1 OaU - Upokojuvanie dopravy formou zón 30</b>					
OP 1 OaU 1	Zriadenie zón 30 na obslužných komunikáciách (najmä v rezidentských oblastiach), podporiť stavebnými úpravami	2024-2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Ref. PÚCaVO	podľa rozsahu riešenia
OP 1 OaU 2	Zriadenie školských zón, najmä pri materských a základných školách	2025	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Ref. PÚCaVO	6 tis. € / ZŠ, MŠ
OP 1 OaU 3	Zahrnutie ďalších komunikácií do upokojených zón v ďalších etapách plošného upokojuvania	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Ref. PÚCaVO	podľa rozsahu riešenia
<b>OP 2 OaU - Upokojuvanie dopravy formou obytných zón</b>					
OP 2 OaU 1	Zriadenie obytných zón v centre mesta (vo vnútri hradieb – ulice Baštová, Hradbová, Mäsiarska, Kováčska, Hrnčiariska)	2025	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Ref. PÚCaVO	podľa rozsahu riešenia

OP 2 OaU 2	Zriadenie obytných zón v oblastiach s dominanciou pobytovej funkcie, príp. v oblastiach s úzkymi komunikáciami bez chodníkov (napr. ulica Ku potoku v MČ Myslava, MČ Lorinčík, Juhoslovenská)	2025-2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Ref. PÚCaVO	podľa rozsahu riešenia
<b>OP 3 OaU - Upokojuvanie dopravy formou zdieľaného priestoru</b>					
OP 3 OaU 1	Vytvorenie zdieľaného priestoru na ul. Mlynská (úsek medzi Puškinovou a Štefánikovou) ako pilotný projekt	2024	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Ref. PÚCaVO	3 tis. €
<b>OP 4 OaU - Upokojuvanie dopravy formou peších zón</b>					
Vid' opatrenie OP 9 ND					
<b>OP 5 OaU - Zjednosmernenie ulíc</b>					
OP 5 OaU 1	Zjednosmernenie ulíc v MČ Staré Mesto: Tatranská (pri BD 5-21), Jakobyho, Bellova, Bencúrova, Thurzova, Lermontovova, Bajzova	2024	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Ref. PÚCaVO	1,5-8 tis. € / realizácia jednosmerky (podľa rozsahu)
OP 5 OaU 2	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko Dargovských hrdinov: Exnárova, Kurská, Kalinovská, Buzulucká ( 2x, po Krosniansku)	2027			
OP 5 OaU 3	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko Nad Jazerom: Jenisejská, Bukovecká, Uralská, Ždiarska, Meteorová (slučka)	2027			
OP 5 OaU 4	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko Ťahanovce: Budapeštianska, Čínska, Havanská, Belehradská (vrátane vybudovania výjazdu na Ázijskú triedu), Pekinská (s prepojením pri č. 17 a 19)	2027			
OP 5 OaU 5	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sídliisko KVP: Dénešova (vrátane prepojenia na Moskovskú triedu), Zombova (slučka)	2027			
OP 5 OaU 6	Zjednosmernenie ulíc v MČ Západ: Jazmínová (pri 412), Moldavská cesta (pri BD 1-33), Idanská (BD 19-35), Bernolákova (pri ihrisku), Opálová, Smaragdová, Piešťanská	2027			
OP 5 OaU 7	Zjednosmernenie ulíc v MČ Sever: 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-Banická (medzi Vencovou a Na Kalvárii), Krupinská, Cyprusová, Olivová, Fakľová, Májová, blok ulíc Mánesova- Višňová- Urbánkova-Slovenského vrátane	2027 2030			
OP 5 OaU 8	Zjednosmernenie ulíc v MČ Juh: 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	2027 2030			
OP 5 OaU 9	Zjednosmernenie ulíc v MČ Džungľa: Čínková, Plťová	2030			
OP 5 OaU 10	Zjednosmernenie ulíc v MČ Barca: Turnianska, Ľanová, Kapustná, Radlinského	2030			
OP 5 OaU 11	Zjednosmernenie ulíc v MČ Košická Nová Ves: Trnková	2030			
OP 5 OaU 12	Zjednosmernenie ulíc v MČ Vyšné Opátske: Jelenia, Králičia, Srnčia, Zajačia, Pšeničná, Slávičia, Viničná, Roľnícka, Hájnická (po križovatku-Prvosienkovú), Zemplínska (úsek medzi Alšavskou a Sečovskou cestou)	2030			
<b>OP 6 OaU – Informačná kampaň pre verejnosť</b>					
OP 6 OaU 1	Informačná kampaň pre verejnosť pred zavádzaním konkrétnych opatrení ako nástroj pre akceptovanie opatrení verejnosťou a pre pripomenutie/edukáciu ako sa v zónach správať	priebežne	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Ref. MaSsV	4 tis. € / rok
<b>Opatrenia v oblasti statickej dopravy a parkovacej politiky</b>					
<b>OP 1 S - Stratégia rozvoja problematiky statickej dopravy</b>					

OP 1 S 1	Organizačný a personálny audit pre oblasť riadenia parkovania na Magistráte mesta Košice a nadväzné posilňovanie personálnej kapacity spolu s rozvojom Zóny regulovaného parkovania	2023	Mesto Košice	MMK dodávateľ	5 tis. €
OP 1 S 2	Spracovanie pasportu parkovacích kapacít na území mesta Košice a aktualizácia podrobnej koncepcie parkovacej politiky mesta Košice	2023	Mesto Košice	MMK dodávateľ	15-25 tis. € (podľa rozsahu)
OP 1 S 3	Aktualizácia vyhládavacej štúdie pre lokality parkovacích domov	2023	Mesto Košice	Odd. ÚHA Ref. PÚCaVO	5 tis. €
OP 1 S 4	Manuál navrhovania parkovacích domov	2023	Mesto Košice	Odd. ÚHA	5-10 tis. € (podľa rozsahu)
OP 1 S 5	Finančná analýza pre výber prístupu v cenovej politike parkovacích domov	2023	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. ekonomické	6 tis. €
<b>OP 2 S – Nová parkovacia politika</b>					
OP 2 S 1	Zriadenie mestskej Komisie pre parkovaciú politiku	2022-2023	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. ÚHA Odd. DaŽP Odd. SR Odd. PaM MsP PZ	-
OP 2 S 2	Spracovanie detailných princípov parkovacej politiky	2023	Mesto Košice	Komisia pre parkovaciú politiku	-
OP 2 S 3	Zriadenie novej zóny regulovaného parkovania	2024	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO	100-250 tis. €
OP 2 S 4	Zavedenie nového režimu tarifných pásem v lokalite „Centrum“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.1)	2024	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO	-
OP 2 S 5	Zavedenie nového režimu tarifných pásem v regulovaných lokalitách „1“ až „9“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.2)	2024	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO	-
OP 2 S 6	Zavedenie nového režimu tarifných pásem v regulovaných lokalitách „10“ až „14“ v zmysle navrhovaného postupu (kapitola C.3.4.3)	2025	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO	-
OP 2 S 7	Priebežnéprehodnocovanie potreby regulácie v lokalitách susediacich s veľkými sídliskami (lokality so zástavbou rodinných domov), v súčasnosti považovaných za lokality s nízkym dopytom po parkovaní	priebežne	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO	-
OP 2 S 8	Spracovanie a následná aplikácia cenníka a podmienok nárokovateľnosti dlhodobého parkovacieho oprávnenia (parkovacích kariet rezident a abonent) v tarifných pásmach R a Z (súvisí s OP2S 2)	2023	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. ekonomické	-
OP 2 S 9	Spracovanie a následná aplikácia cenníka jednorazového parkovného v tarifných pásmach R, Z a N (súvisí s OP2S 2)	2023	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. ekonomické	-
OP 2 S 10	Systematická kontrola a presadzovanie pravidiel platenej parkovacej zóny pre zabezpečenie jej funkcie na celom území mesta	priebežne	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO	-
OP 2 S 11	Väzba finančných prostriedkov zo zóny regulovaného parkovania na fond parkovania	priebežne	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. ekonomické	-
OP 2 S 12	Nákup nových parkovacích automatov pre tarifné pásma Z a N	2024-2028	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. ekonomické	6-8 tis. € / ks
<b>OP 3 S - Tvorba nových parkovacích kapacít na území mesta</b>					
OP 3 S 1	Zmena dopravného režimu na vybraných kapacitne predimenzovaných komunikáciách s vytvorením parkovacích kapacít (a cyklistických pruhov) vo vonkajších pruhoch	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	10 tis. € (podľa rozsahu)

OP 3 S 2	Zjednosmerenie ulíc pre upokojuvanie dopravy a tvorbu nových parkovacích miest v zmysle aktivít opatrenia OP 5 OaU	2024-2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	-
OP 3 S 3	Rehabilitácia verejných priestranstiev sídlisk za účelom výstavby nových parkovacích miest s rešpektovaním cyklistických osí, chodníkov a zachovaním zelených plôch a upokojených zón	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	podľa architektonického riešenia
OP 3 S 4	Výstavba parkovacích domov a parkovacích objektov v zmysle aktualizovanej Vyhľadávacej štúdie pre lokality parkovacích domov	po roku 2023 priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Ref. PÚCaVO	podľa veľkosti parkovacieho domu, orientačne >1 mil. € / parkovací dom
<b>OP 4 S - Transformácia hromadných garážových lokalít</b>					
OP 4 S 1	Zvýšenie motivácie majiteľov k využívaniu hromadných garáží na účely parkovania	priebežne	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. PaM	-
OP 4 S 2	Program výkupu pozemkov a objektov garáží prostredníctvom verejnoprospešných plôch v Územnom pláne mesta Košice	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Ref. PÚCaVO Odd. ekonomické	podľa možností rozpočtu mesta
OP 4 S 3	Program finančných a iných kompenzácií majiteľov vyvlastnených/odpredaných garáží	priebežne	Mesto Košice	Ref. PÚCaVO Odd. ekonomické	podľa možností rozpočtu mesta
OP 4 S 4	Transformácia garáží na hromadné viacpodlažné parkovacie domy alebo objekty s novým využitím	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Ref. PÚCaVO Odd. PaM	podľa veľkosti parkovacieho domu, orientačne >1 mil. € / parkovací dom
<b>OP 5 S - Záchytné parkoviská</b>					
OP 5 S 1	I/19 pred Košickou Novou Vsou (alebo Hrašovík s prestupom na PAD)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Ref. PÚCaVO IDS Východ KSK ŽSR	500 tis. € / parkovisko
OP 5 S 2	I/19 Heringeš	2030			
OP 5 S 3	I/20 Terminál Košice – Sever	2050			
OP 5 S 4	Križovatka R2/R4 s II/552 Terminál Košice-Východné mesto	2050			
OP 5 S 5	Barca	2030			
OP 5 S 6	II/ 552 Terminál Važecká (západne od cesty)	2025			
OP 5 S 7	Križovatka R2/R4 s I/17 Valaliky (Kostolné)	2050			
OP 5 S 8	I/16 Ludvíkov dvor	2030			
OP 5 S 9	I/16 Pereš	2030			
OP 5 S 10	Moskovská	2030			
OP 5 S 11	Parkovací dom Festivalové námestie	2050	Mesto Košice	Odd. ÚHA Ref. PÚCaVO IDS Východ ŽSR Tempus Invest	300-1000 tis. € / parkovisko (v závislosti na type)
OP 5 S 12	Parkovací dom Jumbo	2050			
OP 5 S 13	Zvýšenie využitia existujúceho parkovacieho domu Steel aréna	2025			
OP 5 S 14	Uzol Košice (parkovací dom/záchytné parkovisko z východnej strany železničnej stanice)	2040			
<b>OP 6 S - Parkovanie dopravnej obsluhy</b>					
OP 6 S 1	Zriadiť možnosti zastavenia a krátkodobého státi v zóne regulovaného parkovania pre potreby dopravnej obsluhy („drop-off“ zóny alebo príslušná legislatívna úprava)	2024 priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Ref. PÚCaVO Odd. PaM	-
OP 6 S 2	Zriadiť krátkodobé parkoviská K+R a pri železničnej stanici Košice a pri nových termináloch hromadnej dopravy	2027	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Odd. SR	50 tis. € / parkovisko
OP 6 S 3	Zriadiť krátkodobé parkoviská K+R pri školách a škôlkach, resp. v blízkosti ochranných školských zón, pri univerzitách, úradoch a iných inštitúciách podľa potreby	2027 priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Odd. SR	50 tis. € / parkovisko
<b>Opatrenia v oblasti nemotorovej dopravy</b>					
<b>OP 1 ND - Vytváranie priamych, bezpečných a bezbariérových cyklistických trás rešpektujúcich zdroje a ciele cyklistickej dopravy v intraviláne mesta</b>					



OP 1 ND 1	Komunikácia EuroVelo 11 v trase: východný breh Hornádu (pozdĺž železničnej trate Ťahanovce) – Pri hati – nové premostenie cez Hornád na Hlinkovej – západný breh Hornádu	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1 230 tis. €
OP 1 ND 2	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Americká trieda – Hlinkova	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	230-460 tis. € (podľa rozsahu úprav)
OP 1 ND 3	Komunikácia pre chodcov a cyklistov sídlisko Dargovských hrdinov a Ťahanovce (Americká trieda — Adlerova / variantne cez záhradkársku lokalitu)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	200 tis. €
OP 1 ND 4	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Tr. arm. gen. Svobodu (úsek Mauerova – vých. okraj križovatky Prešovská cesta x Tr. arm. gen. Svobodu)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	480 tis. €
OP 1 ND 5	Komunikácia pre chodcov a cyklistov (Urbanistická štúdia Košice- Pod Furčou) Prešovská cesta – Pod Furčou – Trieda arm. gen. Svobodu	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	160 tis. €
OP 1 ND 6	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Tr. arm. gen. Svobodu – EV11	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	230 tis. €
OP 1 ND 7	Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Prešovskej cesty I/20 v úseku Vo výmoli – Trieda arm. gen. Svobodu	2025	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	220 tis. €
OP 1 ND 8	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Prešovská cesta (križovatka Vo výmoli) – mimoúrovňové prekonanie železnice a Hornádu – Masarykova	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	155 tis. € + 1 000 tis. € (lávky)
OP 1 ND 9	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Hviezdoslavova (úsek Kuzmányho – Nám. Maratónu mieru)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	66 tis. €
OP 1 ND 10	Úprava existujúcej lávky premošujúcej Hornád pri Aničke (Pri hati)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	100 tis. €
OP 1 ND 11	MÚ križenie Rampová	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	600 tis. €
OP 1 ND 12	Revitalizácia ulice Ťahanovské riadky	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	70 tis. €
OP 1 ND 13	Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Čermel'ského potoka Pod šiancom – Kostolianska cesta	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	130 tis. €
OP 1 ND 14	Samostatné cyklistické pruhy Národná trieda (úsek Hlinkova – križovatka pri Crow Aréne) vrátane riešenia bezpečného prevedenia cyklistov cez križovatkou pri Crow Aréne	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	8 tis. € pruhy (križovatka podľa rozsahu stavebných úprav)
OP 1 ND 15	Samostatné cyklistické pruhy Kostolianska cesta (po Ťahanovskú ulicu)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	35 tis. € (podľa rozsahu stavebných úprav)
OP 1 ND 16	Prepojenie Kostolianska cesta – Čermel'ská cesta (ulicami Za štadiónom, Jazdecká)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	140 tis. €
OP 1 ND 17	Vonkajší Červený breh – Čermel'	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	190 tis. €
OP 1 ND 18	Samostatné cyklistické pruhy na ul. Komenského	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	30 tis. €
OP 1 ND 19	Komunikácia pre cyklistické prepojenie Festivalového námestia a Čermel'a (Watsonova – Havlíčkova – Hurbanova – cyklocestička Čermel')	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	590 tis. €
OP 1 ND 20	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Heringeš – Zelená stráň – Sídlisko Dargovských hrdinov; variantne tiež komunikácia pre chodcov a cyklistov pre prepojenie Heringeš – st. Sečovská cesta	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	366 tis. € (+ 90 tis. €)
OP 1 ND 21	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Lingov – Mauerova – Clementisova – „stará“ Sečovská cesta – Drieňová – Stará prešovská – EV11	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	570 tis. €
OP 1 ND 22	Nový podchod pod železničnou traťou v oblasti železničnej a autobusovej stanice; variantne Cyklistický pruh ul. Palackého a následne BUS pruh	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1 200 tis. € var. 650 tis. €

OP 1 ND 23	Úprava vedenia cyklistov medzi centrálnou pešou zónou a budovou železničnej stanice (úsek Mlynská od križovatky s Puškinovou – most – Mestský park – predstaničný priestor)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	10 tis. €
OP 1 ND 24	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Staničné námestie - autobusová stanica (výstupišťe) – Palackého	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	90 tis. €
OP 1 ND 25	Komunikácia pre chodcov a cyklistov ul. Jantárová	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	365 tis. €
OP 1 ND 26	Komunikácia pre chodcov a cyklistov na Štúrovej	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	130 tis. €
OP 1 ND 27	Komunikácia pre cyklistické prepojenie na ulici Južná trieda (úsek Nám. osloboditeľov – Ryba)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	15 tis. €
OP 1 ND 28	Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov na ulici Južná trieda (úsek Ryba – most VSS)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	340 tis. €
OP 1 ND 29	Opatrenie pre cyklistov na Rastislavovej ulici (ochranné pruhy / cyklistické pruhy / koridor pre cyklistov)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	25 tis. €
OP 1 ND 30	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Kuzmányho (úsek Magurská – Floriánska)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	95 tis. €
OP 1 ND 31	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Fest. Nám. – Husárska (cez Štítovú)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	260 tis. €
OP 1 ND 32	Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Triedy SNP	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	530 tis. €
OP 1 ND 33	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Popradská	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	510 tis. €
OP 1 ND 34	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Pod Bankovom	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	263 tis. €
OP 1 ND 35	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Girbeš I	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	162 tis. €
OP 1 ND 36	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Girbeš II	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	193 tis. €
OP 1 ND 37	Komunikácia pre chodcov a cyklistov pozdĺž Triedy KVP	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	937 tis. €
OP 1 ND 38	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Moskovská – Toryská	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	685 tis. €
OP 1 ND 39	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Domino II	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	386 tis. €
OP 1 ND 40	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Luník IX	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	230 tis. €
OP 1 ND 41	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Luník IX – Pereš	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	275 tis. €
OP 1 ND 42	Komunikácia pre chodcov a cyklistov na uliciach súběžne so Slaneckou	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	70 tis. €
OP 1 ND 43	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Nad jazerom, sídlisko Krásna (Slanecká)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	465 tis. €
OP 1 ND 44	Cyklistické prepojenie Slanecká – EuroVelo 11 (naprieč sídliskom)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	65-90 tis. € (podľa výberu variantu)
OP 1 ND 45	Okruh okolo Jazera	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	500 tis. €
OP 1 ND 46	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Južné náběžie v úseku Slanecká - Alejová	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	280 tis. €
OP 1 ND 47	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Alejová	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	472 tis. €
OP 1 ND 48	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Nad jazerom – Barca	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	230-380 tis. € (podľa výberu variantu)
OP 1 ND 49	Komunikácia pre cyklistické prepojenie na ulici Južná trieda (úsek Most VSS – koniec Barce)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	470 tis. €

OP 1 ND 50	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Barca – Šebastovce	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	370 tis. €
OP 1 ND 51	Využitie komunikácii okolo letiska	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	10-30 tis. € (podľa rozsahu)
OP 1 ND 52	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Lorinčík – Pereš	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	92 tis. €
OP 1 ND 53	Komunikácia pre napojenie Poľova na cyklistickú sieť	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	115 tis. €
OP 1 ND 54	Prepojenie cez šacu na vonkajšiu komunikáciu pre chodcov a cyklistov Malá Ida – Šaca	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	415 tis. €
OP 1 ND 55	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Svätoplukova – Priemyselná	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1 000 tis. €
OP 1 ND 56	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Severné nábregie – EuroVelo 11	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	500 tis. €
OP 1 ND 57	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Anička – Magnezitárska (v koridore lanovky)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	135 tis. €
OP 1 ND 58	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Kostolianska cesta – sídlisko Ťahanovce v rámci výstavby nového cestného spojenia (variantne Americká trieda / Austrálska trieda)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	riešené v rámci stavby na cestnej sieti
OP 1 ND 59	Komunikácia pre chodcov a cyklistov ulicou Ťahanovská (úsek Na sihoti – Americká trieda)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	95 tis. €
OP 1 ND 60	Komunikácia pre chodcov a cyklistov križovatka Ryba – EV11 – MÚK Vyšné Opátske v rámci výstavby nového cestného spojenia	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1 000 tis. €
OP 1 ND 61	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Americká trieda – Magnezitárska (z križovatky s Ázijskou triedou)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	riešené v rámci stavby na cestnej sieti
OP 1 ND 62	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Ukrajinská	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	410 tis. €
OP 1 ND 63	Nové komunikácie pre chodcov a cyklistov zlepšujúce možnosti prepojenia medzi územím východne a západne od železničnej trate, odstraňovanie bariérového efektu železničnej trate	po roku 2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	600 - 1 000 tis. € / prepojenie (podľa rozsahu - most/lávka)
<b>OP 2 ND - Vytváranie priamych, bezpečných a bezbariérových cyklistických trás rešpektujúcich zdroje a ciele cyklistickej dopravy v extraviláne mesta</b>					
OP 2 ND 1	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Hrašovík – Ortaňová	2040	KSK Mesto Košice Obec Hrašovík	KSK Odd. ÚHA Odd. DaŽP Obec Hrašovík	850 tis. €
OP 2 ND 2	Cyklocestička Čermef – Alpinka (IV. etapa)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	685 tis. €
OP 2 ND 3	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Košice – Baška	2040	KSK Mesto Košice Obec Baška	KSK Odd. ÚHA Odd. DaŽP Obec Baška	600 tis. €
OP 2 ND 4	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Pereš – Poľov – Ludvíkov dvor – Šaca	2040	KSK Mesto Košice	KSK Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1 500 tis. €
OP 2 ND 5	Komunikácia pre napojenie U. S. Steelu na komunikáciu Pereš – Poľov – Ludvíkov dvor – Šaca	2040	KSK Mesto Košice	KSK Odd. ÚHA Odd. DaŽP	180 tis. €
OP 2 ND 6	Cyklocestička Krásna – Kokšov-Bakša (súčasť EuroVelo 11)	2040	Mesto Košice Obec Kokšov-Bakša KSK	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Obec Kokšov-Bakša KSK	580 tis. €

OP 2 ND 7	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Šebastovce – Haniska	2040	KSK Mesto Košice Obec Haniska	KSK Odd. ÚHA Odd. DaŽP Obec Haniska	730 tis. €
OP 2 ND 8	Komunikácia pre chodcov a cyklistov Malá Ida – Šaca, Maloidanská	2030	KSK Mesto Košice Obec Malá Ida	KSK Odd. ÚHA Odd. DaŽP Obec Malá Ida	675 tis. €
<b>OP 3 ND - Odstránenie nespojitostí na cyklickej infraštruktúre a úprava prednosti v jazde na cyklickej infraštruktúre vedenej pozdĺž hlavných ciest</b>					
OP 3 ND 1	Celoplošné odstraňovanie nespojitosti cyklistických komunikácií	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	75 tis. €/rok
OP 3 ND 2	Napojenie vstupov a výstupov z centrálnej pešej zóny na nadväznú cyklistickú komunikáciu	2027	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	v závislosti na vybranom druhu riešenia
OP 3 ND 3	Úprava prednosti na cyklistických cestičkách pozdĺž hlavných komunikácií formou čakacích čiar („žraločie zuby“)	2023 priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	75 tis. €/rok
<b>OP 4 ND - Možnosť jazdy cyklistov v protismere v jednosmerných uliciach – „cyklo-obojsmerky“</b>					
OP 4 ND 1	Celoplošné opatrenie realizácie cyklistických obojsmeriek v jednosmerných uliciach	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1,5-5 tis. € / realizácia obojsmerky
<b>OP 5 ND - Zvyšovanie atraktívnosti a dostupnosti cyklickej dopravy, zlepšovanie vybavenosti doplnkovou infraštruktúrou</b>					
OP 5 ND 1	Zdieľanie bicyklov so zvýhodnením predplatiteľov MHD	priebežne	Mesto Košice	DPMK poskytovatelia služieb zdieľ. dop.	-
OP 5 ND 2	Zavedenie cyklobusov	priebežne	Mesto Košice	DPMK	-
OP 5 ND 3	Pasport cyklickej infraštruktúry a jeho pravidelná aktualizácia	2026	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	10 tis. € (podľa rozsahu)
OP 5 ND 4	Program vybavenia parteru stojanmi	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	10 tis. € / rok
OP 5 ND 5	Budovanie parkovísk B+R pri zastávkach verejnej dopravy	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	0,05–1 mil.€ za B+R (v závislosti na druhu B+R)
OP 5 ND 6	Doplnenie schodísk vodičmi žliabkami pre možnosť vytlačenia bicykla	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	5 tis. € / rok
OP 5 ND 7	Plošná inštalácia dopravného značenia pozdĺž cyklickej infraštruktúry	2025 priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	10 tis. € / rok
OP 5 ND 8	Osadenie automatických sčítačov dopravy	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Odd. SR / Ref. DPaA	riešené v rámci "smart city"
OP 5 ND 9	Upgrade mestského kamerového systému na sčítanie dopravného prúdu vrátane cyklistov	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Odd. SR / Ref. DPaA	riešené v rámci "smart city"
OP 5 ND 10	Osvetová kampaň pre všetkých účastníkov cestnej premávky vedená mestom za účelom zoznámia a vysvetľovania zmien pravidiel cestnej premávky, najmä pravidiel prednosti cyklistov súbežne s hlavnými cestami podľa Zákona č. 8/2009	priebežne	Mesto Košice	Odd. DaŽP Ref. MaSsV	-
<b>OP 6 ND - Dokumenty podporujúce rozvoj cyklickej dopravy</b>					
OP 6 ND 1	Spracovanie strategického dokumentu Generel nemotorovej dopravy pre mesto Košice	2026	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP Odd. SR	25-40 tis. €
OP 6 ND 2	Spracovanie pasportu cyklistických komunikácií a chodníkov (súvisí so systémom údržby)	2026	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	15 tis. €
OP 6 ND 3	Spracovanie Manuálu tvorby verejných priestranstiev	2026	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	30-50 tis. € (podľa rozsahu zadania)

OP 6 ND 4	Spracovanie podrobnej koncepcie parkovania bicyklov na území mesta Košice	2026	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	12 tis. €
<b>OP 7 ND - Infraštruktúra a nové prepojenia pre pešiu dopravu</b>					
OP 7 ND 1	Komunikácie pre chodcov a cyklistov v OP 1 ND	2030-2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	-
OP 7 ND 2	Prepojenie Dargovských hrdinov – Vyšná úvrať – Prešovská	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	25 tis. €
OP 7 ND 3	Doplnenie chýbajúcich chodníkov Kostolianska cesta (úsek Vodárenská – koniec obce)	2027	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	125 tis. €
OP 7 ND 4	Doplnenie chýbajúcich chodníkov Rampová	2027	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	30 tis. €
OP 7 ND 5	Predĺženie existujúceho podchodu na železničnej stanici	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1 000 tis. €
OP 7 ND 6	Nový podchod pod železničnou traťou v oblasti železničnej a autobusovej stanice (OP 1 ND 22)	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	1 200 tis. €
OP 7 ND 7	Prepojenie Štúrova – Fejova – Mlynárska (odstránenie bariérového efektu parkoviska)	2027	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	-
OP 7 ND 8	Zatraktívnenie a skvalitnenie prepojenia Vojenská – Nám. L. Novomeského – Čsl. armády	2027	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	v závislosti na vybranom druhu riešenia
OP 7 ND 9	Prepojenie Šrobárova – Floriánska – Husárska – Laborecká	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	60 tis. €
OP 7 ND 10	Prepojenie Popradská – Nová nemocnica	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	30 tis. €
OP 7 ND 11	Zatraktívnenie a skvalitnenie prepojenia Jantárové námestie – Trieda KVP	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	v závislosti na vybranom druhu riešenia
OP 7 ND 12	Nové priechody pre chodcov v miestach ich absencie (napr. Trieda SNP, Štúrova...)	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	15 tis. € / priechod
<b>OP 8 ND - Zvýšenie bezpečnosti a bezbariérovosti priechodov pre chodcov a cyklistov</b>					
OP 8 ND 1	Plošná debarierizácia priechodov	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	-
OP 8 ND 2	Osvetľovanie priechodov adekvátnym osvetlením	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	-
OP 8 ND 3	Úprava riadenia križovatiek a signálnych plánov v prospech chodcov a cyklistov	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	-
OP 8 ND 4	Zriaďovanie svetelne riadených priechodov pre chodcov na viacpruhových, dopravne zaťažených komunikáciách	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	20 tis. € / priechod
OP 8 ND 5	Úprava a doplnenie ostrovčekov na križovatkách pre zvýšenie bezpečnosti chodcov a cyklistov	priebežne	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	10 tis. € / ks (podľa rozsahu riešenia)
OP 8 ND 6	Úprava spoločných chodníkov a cyklistických cestičiek v prospech bezpečnosti chodcov a cyklistov (Komenského, Južná trieda, Trieda SNP, Popradská)	2030	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	-
<b>OP 9 ND - Zvýšenie bezpečnosti a bezbariérovosti priechodov pre chodcov a cyklistov</b>					
OP 9 ND 1	Revitalizácia nábrežia Mlynského náhonu a prístupu do parku Anička	2040	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	podľa vybraného architektonického riešenia celej plochy
OP 9 ND 2	Pešia zóna Hlavná – stavebné predĺženie po Nám. osloboditeľov a zmiernenie konfliktov s cyklistami (prístup a otáčanie vozidiel pri hoteli Hilton musí byť zabezpečený)	2024	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	podľa vybraného architektonického riešenia pešej zóny
OP 9 ND 3	Pešia zóna Zbrojničná (úsek Hlavná – Mäsiarska)	2024	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DaŽP	5 tis. €



OP 9 ND 4	Pešia zóna Staničné námestie	2024	Mesto Košice	Odd. ÚHA Odd. DažP	5 tis. € podľa vybraného architektonic kého riešenia pešej zóny
-----------	------------------------------	------	--------------	-----------------------	--



## 5 HODNOTENIE A MONITORING IMPLEMENTÁCIE PUM

### 5.1 Organizovanie hodnotenia

Monitorovacie správy o napĺňaní opatrení Plánu udržateľnej mobility mesta Košice sa od výkonných agentúr odovzdávajú cestou nositeľov na zodpovedajúci referát MMK.

Výkonná agentúra vyhodnotí splnenie aktivít a ak môže (má k dispozícii relevantné údaje), tak aj výsledky aktivít. Následne odovzdá tento monitoring svojmu nadriadenému orgánu, ktorý doplní hodnotenie, najmä v prípade výsledkov aktivít (ich účinkov – samozrejme pokiaľ má relevantné dáta) a cestou nositeľa odovzdá tento monitoring príslušnému referátu MMK.

Svoje hodnotenie, najmä pokiaľ ide o hodnotenie účinkov, dodajú orgány, ktoré majú dohľad nad niektorými sektormi dopravného systému mesta (dispečingy, IDS Východ, DPMK, prípadne iní dopravcovia).

Všetky tieto hodnotenia zhromaždí príslušný referát MMK bezprostredne do 15 januára nasledujúceho roku. Príslušný odbor MMK spracuje informáciu pre vedenie mesta.

V rokoch 2025, 2030, 2035 a 2040 (pokiaľ už nebude spracovaný nový strategický dokument) spracuje príslušný referát MMK podrobný hodnotiaci materiál, aj s prípadnými návrhmi na úpravu postupu implementácie Plánu udržateľnej mobility mesta Košice, na prerokovanie a schválenie v zastupiteľstve mesta Košice, a to do 15. júna uvedeného roku. V prípade úprav postupu by uznesenie mestského zastupiteľstva malo byť rovnako záväzné, ako bude záväzné uznesenie o schválení PUM mesta Košice.

### 5.2 Spätná väzba

Monitoring a hodnotenie nemá iba zistiť napĺňanie plánu udržateľnej mobility, ale má vedeniu mesta pomôcť pri implementácii tohto plánu v záujme obyvateľov mesta. Preto sa zdôrazňuje princíp spätnej väzby ako dôležitého elementu procesu implementácie. Pokiaľ sa v priebehu piatich rokov (perióda hodnotenia) nedarí naplniť niektoré časti plánu, treba analyzovať, či je chyba na strane realizujúcich inštitúcií alebo či sa natoľko zmenili predpoklady, že opatrenie stráca na aktuálnosti a podľa toho treba upraviť ďalší postup implementácie, pričom treba mať na zreteli strategické ciele formulované v PUM mesta Košice.

Preto je dôležité, aby tieto hodnotiace správy boli schválené s rovnakou účinnosťou, ako samotný Plán udržateľnej mobility mesta Košice.

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 na 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 zatraktívniť 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 upokojujania dopravy,
- návrh koncepcie parkovacej politiky vychádzajúcej zo zavedeného systému „Parkovné Košičanom“ so 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 cyklickej 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.