

## STRATÉGIA ROZVOJA DOPRAVY A DOPRAVNÝCH STAVIEB MESTA KOŠICE

# NÁVRHOVÁ ČASŤ

ZÁVEREČNÁ SPRÁVA PRE SEA



Spracoval: Ing. Jan Kašík  
Ing. Karel Králíček  
Ing. Zdeněk Rogalewicz

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

## Obsah

1	Identifikačné údaje projektu.....	5
2	Úvod.....	6
3	Návrhový stav 2030 .....	7
3.1	Pešia doprava.....	7
3.2	Cyklistická doprava .....	7
3.3	Mestská hromadná doprava.....	9
3.4	Integrovaný dopravný systém.....	10
3.5	Cestná sieť.....	11
3.5.1	Nadradený systém rýchlostných ciest A .....	11
3.5.2	System mestských ciest .....	12
3.5.3	Križovatky – návrh úprav .....	12
4	Výhľad 2040.....	14
4.1	Mestská hromadná doprava.....	14
4.2	Cestná sieť.....	15
4.2.1	System mestských ciest .....	15
4.2.2	Križovatky – návrh úprav .....	15
5	Vízia .....	16
6	Ciele.....	16
6.1	Administratívna reforma .....	16
6.2	Zabezpečenie lepšieho financovania hromadnej dopravy .....	16
6.3	Zlepšenie priechodnosti mesta pre chodcov.....	16
6.4	Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov.....	16
6.5	Postupná reforma parkovania.....	17
6.6	Urobiť z hromadnej dopravy atraktívnou voľbu a súčasť životného štýlu.....	17
6.7	Ekonomická efektivita prevádzky hromadnej dopravy so zodpovednými investíciami a náhradami .....	17
6.8	Smerovanie k mestskej doprave priateľskej k životnému prostrediu.....	17
6.9	Dobre riadená bezpečná cestná infraštruktúra s obmedzeným množstvom úzkych miest	17
7	Opatrenia realizované bez ohľadu na Stratégiu.....	17

8	Opatrenia.....	18
8.1	Administratívna reforma .....	18
8.2	Zabezpečenie lepšieho financovania hromadnej dopravy a dopravnej infraštruktúry.....	18
8.3	Zlepšenie priechodnosti mesta pre chodcov.....	19
8.4	Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov.....	19
8.5	Postupná reforma parkovania.....	20
8.6	Premena hromadnej dopravy na atraktívnu voľbu a životný štýl .....	21
8.7	Ekonomicky efektívna prevádzka hromadnej dopravy so zodpovedným investovaním a poskytovaním kompenzácií.....	21
8.8	Smerovať k mestskej doprave priateľskej k životnému prostrediu .....	22
8.9	Poskytovať dobre riadenú cestnú infraštruktúra s obmedzeným množstvom úzkych miest a environmentálnych a bezpečnostných hrozieb.....	22

## Zoznam obrázkov

Obrázok 1 Funkčné triedy komunikácií – návrh .....	24
Obrázok 2 Funkčné triedy komunikácií - výhľad .....	25
Obrázok 3 Sieť MHD - návrh .....	26
Obrázok 4 Sieť MHD – výhľad.....	27

## 1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE PROJEKTU

**Objednávateľ:** Mesto Košice  
Trieda SNP 48/A  
040 11 Košice  
Tel.: +421 905 656 350  
marek.horvath@kosice.sk  
v zastúpení: Ing. Marek Horváth

**Zhotoviteľ:** NDCon spol. s r.o.  
Zlatnická 10/1582  
110 00 Praha 1  
Tel.: +420 251 019 231  
ndcon@ndcon.cz  
v zastúpení: Ing. Jan Kašík

**Projekt:** Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice

**Čas plnenia:** 6. novembra 2014 – 30 septembra 2015

## 2 ÚVOD

Návrhová časť projektu obsahuje definíciu celkovej dopravnej stratégie mesta navrhnutú na základe výstupov z prieskumov, dopravného modelovania a analýz existujúceho stavu a tiež z diskusií s odborníkmi z Magistrátu mesta Košice, Krajského úradu Košického samostatného kraja a od dopravcov. Obsahuje tiež návrh zásad riešenia dopravných subsystémov v súlade s celkovou dopravnou stratégiou a princípmi udržateľnej mobility, závermi analýz a možným sociálne-ekonomickým a demografickým vývojom do roku 2040. Záverečná správa reaguje na výstupy z prieskumov, dopravného modelu a analýz. Definované boli vízie, ciele, priority, opatrenia a aj indikatívny zoznam projektov s ich časovým rozdelením na etapy 2020, 2030 a 2040.

Stratégia bola realizovaná v 4 postupných krokoch:

1. krok - Východisková situácia (zber dát, prieskumy)
2. krok - Modelovanie a analýzy
3. krok - Definícia problémov
4. krok - Definícia cieľov a opatrení

### 3 NÁVRHOVÝ STAV 2030

#### 3.1 Pešia doprava

Pre zlepšenie priechodnosti mesta pre peších budú postupne odstraňované bariéry, budú zlepšovať podmienky na priechodoch pre chodcov a bude zvyšovaná kvalita povrchov ciest.

Budú vybudované nové pešie prepojenia, ktoré sprístupnia mestské časti, ktoré sú teraz takmer úplne odkázané na dochádzku autami a mestskou hromadnou dopravou.

V mestskej pamiatkovej rezervácii v centre a vo fungovaní pešej zóny dôjde k zlepšeniam vylúčením dopravy cez historické centrum a cez Hlavnú ulicu a skvalitnením severného aj južného ukončenia pešej zóny pre chodcov vrátane zlepšenia vedenia peších vzťahov do predmestských častí aj na zastávky MHD.

Pri ďalšom rozvoji cyklistických trás sa budú minimalizovať kolízne situácie s chodcami.

Zvýši sa kvalita peších ciest pozdĺž nábrežia Mlynského náhonu a vznikne atraktívnejšia pešia trasa od severného okraja centra do parku Anička.

Návrhové horizonty pre pešiu dopravu nie sú určené, pôjde o kontinuálny proces zlepšovania podmienok podľa priestorových a finančných možností.

#### 3.2 Cyklistická doprava

Pri návrhu krátkodobého horizontu do roku 2020 a strednedobého do roku 2030 boli diskutované tieto témy ....

- budovanie chrbticových trás a cyklistických radiál
- vybudovanie cyklotrasy z Košíc do U. S. Steel s odbočkami do Pereša, Lorinčíka, Poľova, Ludvíkovho dvora a Šace vhodnej na dennú dochádzku do zamestnania
- na frekventovaných miestach vybudovať bezpečné parkovacie miesta pre bicykle
- zaviesť bezplatnú prepravu bicyklov v MHD počas celého obdobia prevádzky
- na rekreačných linkách 14 a 29 zabezpečiť kapacitu na prepravu zvýšeného počtu bicyklov počas voľných dní v letnej sezóne

V priebehu spracovania boli navrhované a diskutované nasledujúce programy realizácie cyklistických trás:

- Eurovelo 11 – trasa podľa Hornádu
  - jedná sa o východoeurópsku diaľkovú cyklotrasu, ktorá je plánovaná na území Košice prechádzať pozdĺž Hornádu.

- Hlinkova – Watsonova
  - spracovávaná štúdie na riešenie prejazdu cyklodopravy na Hlinkovej ulici
- Program jednosmerky v centre
  - v priaznivých šírkových rozmeroch maximálne umožňovať prejazd cyklistov, najmä potom v centre mesta
- Program rehabilitácie sídlisk (integrováný program s pešou a statickou dopravou)
  - nove sídlisková prepojenia pre cyklistov, umožniť cesty cyklistom ku školám, škôlkam a ďalším inštitúciám
- Program cyklistické prechody mimo CSS
  - Zaistenie nadväznosti, prepojenie cyklistických trás ak priestorové možnosti dovoľia
- Program cyklistické prechody na križovatkách (integrováný s programom modernizácie CSS)
  - Zaistenie nadväznosti, prepojenie cyklistických trás ak priestorové možnosti dovoľia
- Program miestnych komunikácií
  - upokojenie vybraných miestnych komunikácií, využitie viacúčelových pruhov
- Program napojení mestskej cyklistickej siete na rekreačnú sieť
  - zabezpečenie napojenie novo navrhovaného systému mestský cyklotrás na významné rekreačné trasy
- Program zavedenie orientačného značenie pre cyklistov
  - Zriadenie orientačného cykloznačenie, ktoré bude cyklistov navádzať k dôležitým cieľom, sídliskám atď..
- Na frekventovaných miestach vybudovať bezpečné parkovacie miesta pre bicykle
- Zaviest' bezplatnú prepravu bicyklov v MHD počas celého obdobia prevádzky
- Na rekreačných linkách 14 a 29 zabezpečiť kapacitu na prepravu zvýšeného počtu bicyklov počas voľných dní v letnej sezóne



### 3.3 Mestská hromadná doprava

V krátkodobom horizonte do roku 2020 bude pre zvýšenie atraktivity pri limitovaných prevádzkových nákladoch potrebné zaviesť nové linkové vedenie podľa návrhového variantu B popísaného v kapitole **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.**

Princípy tohto návrhu:

- Nosný systém tvoria štyri električkové linky s 8 spojmi v špičkovej hodine (jedna linka po polokruhu zo stanice cez Západ na nám. MM, dve linky zo sídliska Nad jazerom cez centrum a Západ na Sever, jedna linka zo Šace na stanicu) doplnené o jednu linku z Barce na stanicu so štyrmi spojmi v špičkovej hodine. Prestupné väzby budú zabezpečené v staniach prestupových uzloch Nám. Maratónu Mieru, Nám. Osloboditeľov, VSS križovatka a Moldavská-SNP.
- Trolejbusová doprava bude zastavená, na linkách 71 a 72 bude zavedená autobusová premávka, zachovalá infraštruktúra bude ponechaná pre možné budúce využitie, zastarané časti budú demontované.
- Budú prevádzkované hlavné autobusové linky obsluhujúce oblasti a smery bez električkovej dopravy (6 - 8 spojov v špičkovej hodine):
  - 10 Sídlisko Ťahanovce – Stará nemocnica – Luník VIII
  - 15 Exnárova – Nám. Osloboditeľov
  - 16 Podhradová – OC Cassovia
  - 17 Staničné nám – Luník VIII
  - 18 Tesco, Džungľa – Nová nemocnica
  - 20 Nám. Osloboditeľov – Košická Nová Ves
  - 26 Šaca – Vstupný areál U.S.
  - 27 Sídlisko Ťahanovce – Staničné námestie
  - 36 Sídlisko Ťahanovce – Moskovská
  - 55 Dargovský hrdinov -Sídlisko KVP
  - 56 Madridská – nám. Osloboditeľov
  - 71 Dargovských hrdinov, Lingov – sídlisko KVP
  - 72 Dargovských hrdinov, Lingov – Myslava, Grunt  
(linka 7 môže byť predĺžená do Košickej Novej Vsi a lokality Kopa po rozvoji obytnej zástavby v týchto lokalitách)
- Ako napájače električkových liniek budú prevádzkované linky
  - 13 Krásna – Važecká
  - 21 Poľov – PHV
  - 23 Perešská – letisko (okrem ciest z/na smeny a na spojoch k odletom /priletom)
  - 24 VSS, križovatka – Barca – Šebastovce

- 25 Poľov – električka Poľov
- 26 Šaca – Vstupný areál U.S.S.
- 28 Na jazerom – Krásna
- 35 Perešská – Pereš – Lorinčík
- Obsluha Jahodnej a spaľovne bude zabezpečená regionálnymi linkami

Pre úspešnú funkciu tohto systému vedenia liniek MHD bude potrebné upraviť niektoré prestupné uzle. Bude pritom potrebné rešpektovať nutnosť päť rokov nezasahovať do dokončených rekonštrukcií električkových tratí.

Pre projekty MET 2 bude možné požiadavky na úpravy uzlov zapracovať už do projektov.

Do roku 2020 bude ukončená rekonštrukcia električkových tratí a obnova vozového parku

Predpokladá sa, že postupné úpravy prestupných uzlov a zavádzanie terminálov budú prebiehať aj po roku 2020. Po roku 2020 bude čas na hľadanie nového riešenia pre ekologickú autobusovú dopravu medzi západnými a východnými predmestiami, do ktorých sa neplánuje zaviesť električkovú dopravu (KVP a Dargovských hrdinov).

### 3.4 Integrovaný dopravný systém

Dopravná autorita Magistrátu mesta Košice v spolupráci s odborom dopravy Krajského úradu Košického samosprávneho kraja zorganizuje:

- obsluhu okrajových častí Košíc regionálnou dopravou (obsluha Jahodnej a spaľovne iba regionálnou dopravou)
- zmenu organizácie prímestskej a mestskej dopravy zo smeru Moldava nad Bodvou takto:
  - ukončenie regionálnych autobusových spojov cez terminál Moldava n. Bodvou pri U.S.Steel (vstupný areál alebo nový terminál Valcovne U.S.Steel) s pripojením na vlaky a na električky
- ukončenie prímestských autobusových liniek na termináloch integrovanej dopravy
  - Važecká (spoločný s MHD) – ukončené všetky prímestské linky od Slanca a Ďurkova
  - Nižné Kapustníky (VSS, križovatka – spoločný s MHD) – ukončené všetky prímestské linky od Kechneču, Skároša, Trstenej pri Hornáde a Čane)
  - Perešská (spoločný s MHD) – ukončené linky od Jasova a Malej Idy
- ukončenie časti prímestských autobusových liniek mimo dopravných špičiek na obrátkach integrovanej dopravy (Moskovská, Košická Nová Ves a Havlíčkova)

Ďalšie zlepšenia integrovanej osobnej dopravy budú v kompetencii odboru dopravy Krajského úradu Košického samosprávneho kraja v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôjde predovšetkým o:

- Zvýšenie podielu železničnej dopravy v smeroch od Prešova, Trebišova a Čiernej nad Tisou
- Zabezpečenie prestupov na vlaky v termináloch Moldava nad Bodvou, Margecany, Prešov, Trebišov a Michalany

Po prevzatí zodpovednosti za organizáciu mestskej a regionálnej dopravy na území mesta Košíc dopravnou autoritou Magistrátu mesta Košice bude možné uzavrieť dohodu s Košickým samosprávnym krajom a Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja a organizáciou integrovanej dopravy poveriť spoločnú dopravnú autoritu pre východoslovenský funkčný región. V prípade vytvorenia autonómnej autority poverenej aj organizáciou železničnej dopravy bude možné poveriť výkonom všetkých aktivít v organizácii verejnej dopravy v Košiciach túto autoritu. Záujem štátnej správy o sociálnu podporu cestovania regionálnou dopravou a stávajúci stav vo väčšine slovenských krajov, kde je organizácia regionálnej integrovanej dopravy ponechaná na dopravcoch môže viesť aj k odlišnej metóde integrácie, kde bude hrať dôležitú úlohu štátna správa, ktorá vstúpi aj do organizácie regionálnej autobusovej dopravy. V takomto prípade by integrácia na území mesta musela zostať v kompetencii Magistrátu mesta Košice, v úzkej spolupráci s národnou autoritou. To, aký model bude nakoniec zvolený pre východné Slovensko mimo iného závisieť aj na tom, ako úspešne mesto Košice prevezme zodpovednosť za organizáciu mestskej hromadnej dopravy a či prejaví schopnosť účinne prispieť k regionálnemu modelu integrovanej dopravy, podobne ako u systému IDS BK, ktorý sa plánuje zaviesť v účinnosť v okolí Bratislavy od 1.11.2015.

### 3.5 Cestná sieť

Zmyslom návrhu cieľov a opatrení bolo lepšie prispôbiť usporiadanie funkčných tried miestnych komunikácií ich dopravnej funkcii a zaťaženiu ako aj zmenám, ktoré sú v rámci opatrení navrhnuté.

#### 3.5.1 Nadradený systém rýchlostných ciest A

- (D1 míňa Košice a pripája sa na ne cez privádzač PR3 a cez R2 a cesty I/19 a III/3410)
- Rýchlostná cesta R2- úsek Šaca – Košické Olšany
- Privádzač PR 3 – úsek Budimír - Džungľa
- Privádzač PR3 – úsek Šaca - Červený rak - Alejová
- V úseku Alejová – Džungľa je na privádzači PR3 funkčná trieda cesty znížená na B1, napriek tomu, že ide o cestu v majetku Národnej diaľničnej spoločnosti plniacu nielen funkciu obojstranného diaľničného privádzača, ale tiež mestskej komunikácie. Navrhuje

sa v tomto úseku znížiť rýchlosť na 70 km/hod s lokálnymi zníženiami na 50 km/h u priechodov a zastávok MHD.

### 3.5.2 Systém mestských ciest

Funkčná trieda B1:

- Vonkajší mestský okruh Prešovská – Južné nábregie - Nižné Kapustníky – Alejová – trieda SNP – Watsonova - Hlinkova
- Radiála - Herlianska – Sečovská cesta
- Radiála - Moldavská cesta

Funkčná trieda B2

- Vnútorň (nultý) mestský okruh, čiastočne jednosmerný
- Protifašistických bojovníkov – Štefánikova – Hviezdoslavova (len smer tam) – Hviezdoslavova – Štúrova (len smer tam) - Palackého

Radiály:

- Palackého
- Masarykova - Hviezdoslavova
- Americká
- Národná
- Čermeľská cesta
- Československej armády
- Trieda KVP sever – Popradská (Ipeľská – Ondavská – Vojenská
- Moskovská – Toryská
- Moldavská cesta - Štúrova
- Trieda KVP juh
- Pri prachárni
- Osloboditeľov - Južná trieda - Jantárová
- Ukrajinská – Slanecká
- II/3410

### 3.5.3 Križovatky – návrh úprav

Budú vybudované a upravené mimoúrovňové križovatky:

- Červený rak – Pri prachárni
- Nižné Kapustníky – Slanecká – nový most cez železničnú trať pre odbočenie do Slaneckej, zachovanie štvorpruhového usporiadania medzi Slaneckou a Južnou triedou
- Prešovská – Masarykova
- Americká – Prešovská – Hlinkova – Gen. Svobodu s PR 3

Budú skapacitnené a upravené pre zlepšenie rozhľadu úrovňové križovatky:

- SNP x Ondavská
- SNP x Popradská
- Popradská - Ipeľská

Budú vybudované okružné križovatky

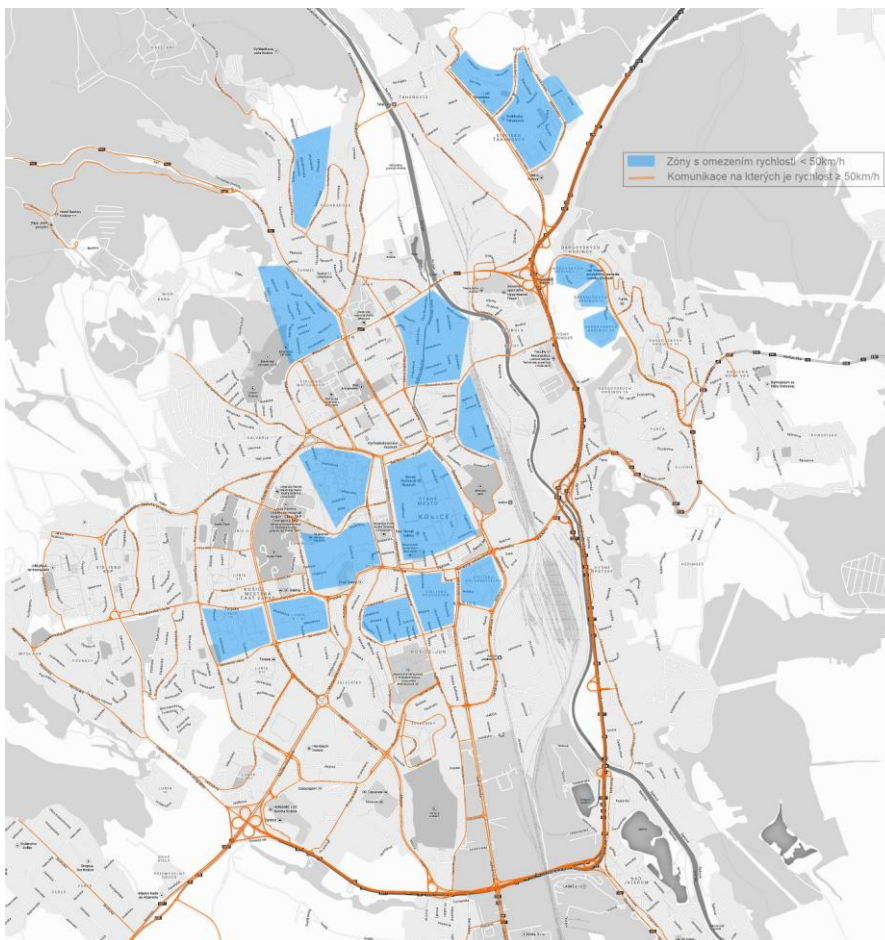
- Festivalové námestie
- Kostolianska cesta x Cesta Po Hradovou

Na uliciach Južná, Komenského a trieda KVP bude znížený počet jazdných pruhov a budú zriadené cyklistické a parkovacie pruhy.

V centre mesta bude zriadená nízkoemisná zóna (vo vnútri vonkajšieho mestského okruhu)

Budú obmedzené rýchlosti na PR3 a v „zónach 30 “

Obrázok 1 Návrh obmedzenia rýchlostí v „zónach 30 “



## 4 VÝHLAD 2040

### 4.1 Mestská hromadná doprava

Po roku 2030 bude:

- Vybudovaná električková trať Hlinkova – Americká
- Znovuzavedená ekologická doprava na autobusových linkách 71, 72 a 10.

Zavedenie linkového vedenia podľa variantu C:

- Nosný systém tvorí päť električkových liniek s 8 spojmi v špičkovej hodine (jedna linka po polokruhu zo stanice cez Západ na nám. MM, dve linky zo sídliska Nad jazerom cez centrum a Západ do sídliska Ťahanovce, jedna linka zo Šaca na stanicu a jedna linka z Barce na Sever). Prestupné väzby budú zabezpečené v prestupových uzloch Nám. Maratónu Mieru, Nám. Osloboditeľov, VSS križovatka a Moldavská-SNP.
- Budú prevádzkované hlavné autobusové linky obsluhujúce oblasti a smery bez električkovej dopavy (6 - 8 spojov v špičkovej hodine):
  - 10 Sídlisko Ťahanovce – Stará nemocnica – Luník VIII
  - 15 Exnárova – Nám. Osloboditeľov
  - 16 Podhradová – OC Cassovia
  - 17 Staničné nám – Luník VIII
  - 18 Mier – Nová nemocnica
  - 20 Nám. Osloboditeľov – Košická Nová Ves
  - 26 Šaca – Vstupný areál U.S.
  - 27 obsluha Ťahanoviec
  - 36 Sídlisko Ťahanovce – Moskovská
  - 55 Dargovský hrdinov, Lingov - Mier
  - 71 Dargovských hrdinov, Lingov – sídlisko KVP
  - 72 Dargovských hrdinov, Lingov – Myslava, Grunt

(linka 71 môže byť predĺžená do Košickej Novej Vsi a lokality Kopa po rozvoji obytnej zástavby v týchto lokalitách)

## 4.2 Cestná sieť

### 4.2.1 Systém mestských ciest

Pribudnú dve radiály B2, obidve sú podmienené územným rozvojom:

- Južné nábrežie – Jantárová – keď sa bude rozvíjať využitie územia dnešného zoraďovacieho nádražia
- Predĺženie ulice Pri Prachárni k letisku – keď bude využitie priemyselnej zóny tak intenzívne, že nové napojenie letiska na Pereš nebude kapacitne vyhovovať

Okrem toho v prípade využitia plôch medzi Slovenskou a Hornádom pre administratívu, bude vybudované nové napojenie územia na križovatky Hlinkova - Vodárenská

### 4.2.2 Križovatky – návrh úprav

- V prípade výstavby výhľadovo (2040) plánovaného prepojenia Južné nábrežie – Jantárová – MÚK na Južnom nábreží u Vyšného Opátskeho
- Úprava riadenej križovatky Hlinkova x Vodárenská v prípade realizácie napojenia Slovenskej
- Nová križovatka s Kostolianskou cestou pre pripojení premostenia Hornádu

## 5 VÍZIA

Mesto Košice musí smerovať svoj rozvoj k podpore využitia mestského verejného priestoru pre úžitok obyvateľov, stretávanie ľudí, kultúrne a obchodné aktivity s tým, že bude ponechaný tiež dostatok priestoru pre vysoko kvalitný dopravný systém. Udržateľný dopravný systém umožní pohodlnú mobilitu 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 vytvárať žiadne problémy pre obyvateľov a návštevníkov mesta.

## 6 CIELE

Ciele slúžia na podporu udržateľnej mestskej dopravy, vyššieho podielu hromadnej dopravy na delbe prepravnej práce a zväčšenia 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. Je definovaných 9 cieľov, pre každý cieľ sú napokon zadefinované opatrenia k jeho dosiahnutiu a časový horizont realizácie.

### 6.1 Administratívna reforma

Vytvorenie dopravnej autority ako súčasť vedenia mesta pre riadenie fungovania dopravného systému mesta, údržby a rozvoja, riadenie činnosti DPMK tak, aby bol nútený poskytovať kvalitné služby s primeranými nákladmi, organizáciu integrácie hromadnej dopravy, plánovanie rozvoja infraštruktúry hromadnej dopravy a zabezpečenie jeho financovania.

### 6.2 Zabezpečenie lepšieho financovania hromadnej dopravy

Zlepšenie nedostatočného financovania hromadnej dopravy, zvýšenie prostriedkov z rozpočtu mesta a z iných zdrojov zameraných na udržateľnosť (napr. predplatených kariet pre kombináciu parkovania a hromadnej dopravy), s cieľom dosiahnuť stabilitu financovania hromadnej dopravy.

### 6.3 Zlepšenie priechodnosti mesta pre chodcov

Zmena postoja - peší majú najvyššiu prioritu

### 6.4 Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov

Veľký program cyklistických cestičiek a cyklistických pruhov



## 6.5 Postupná reforma parkovania

Prísne pravidlá v centre mesta a okolí, riešenia prispôsobené sídliskám, parkoviska P+R.

## 6.6 Urobiť z hromadnej dopravy atraktívnu voľbu a súčasť životného štýlu

Zvýšiť atraktivitu kratšími intervalmi, jednoduchým usporiadaním liniek, ľahkými prestupmi a vyššou rýchlosťou zaistenou preferenciou na križovatkách a vyhradenými jazdnými pruhmi.

## 6.7 Ekonomická efektívnosť prevádzky hromadnej dopravy so zodpovednými investíciami a náhradami

Zvýšiť prevádzkovú rýchlosť, účinne využívať menší počet moderného vozového parku, znížiť fixné náklady, ušetriť integráciou, ponúkať atraktívne ceny predplatných lístkov aj pre menej častých užívateľov, zastaviť prevádzku trolejbusov, investovať zodpovedne do koľajových vozidiel, využívať alternatívnych finančných prostriedkov.

## 6.8 Smerovanie k mestskej doprave priateľskej k životnému prostrediu

Podpora električkovej prevádzky, použitie elektrických autobusov v závislosti na vývoji technológií, zavedenie nového systému elektrických autobusov / duobusov / hybridných autobusov na hlavných tratiach po roku 2030, podpora individuálnej elektromobility, obmedzovanie rýchlosti, vymedzenie nízkoemisnej zóny v centre, výstavba obchvatov.

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

Dobré využitie existujúcej infraštruktúry s chytrým zdieľaním priestoru s hromadnou dopravou a bicyklami, riešiť úzke a nebezpečné miesta, vytvoriť väčší priestor pre peších a cyklistov, zodpovedne doplniť chýbajúce spojenia

## 7 OPATRENIA REALIZOVANÉ BEZ OHĽADU NA STRATÉGIU

Niektoré opatrenia a projekty sú v Košiciach v súčasnej dobe v realizácii alebo v príprave, ich realizácia bola chápaná ako súčasť stávajúcej reality a boli modelované ich dopady:

- Výstavba východného obchvatu D1-R2 (úseky D1 Budimír – Bidovce a Šaca – Košické Olšany a privádzača R2 (úsek Ludvíkov Dvor – Červený rak) so súbežnou cestou pre obsluhu Poľova s cyklistickými pruhmi (po Pereš) bude financovať NDS
- Modernizácia električkových tratí MEÚ 1 (tiež MUzMET – nám. Osloboditeľov, Bardejovská, Amfiteáter, Čsl.armády, TIPTOP, obratisko Havlíčkova) s poskytnutým NFP z eurofondov

- Modernizácia električkových tratí MEÚ 2 (VSS križovatka, križovatka Moldavská - SNP, Boženy Němcovej, obratisko Botanická záhrada) s poskytnutým NFP z eurofondov
- Modernizácia vozidlového parku električiek - opcia na nákup 5 električiek (zvýšenie z 28 na 33 kusov) s poskytnutým NFP z eurofondov
- Rekonštrukcia električkového depa na Bardejovskej
- Cyklochodník Hornád – Eurovelo 11 (Palackého - Rampová – Ťahanovce) nákladom Slovenskej vodohospodárskej spoločnosti s poskytnutým NFP z eurofondov

## 8 OPATRENIA

### 8.1 Administratívna reforma

- Zriadiť dopravnú autoritu - spoločnosť pre riadenie dopravy, údržby a rozvoja dopravnej infraštruktúry a prevádzky DPMK, vrátane integrácie hromadnej dopravy s regionálnou dopravou.
- Zaviest' systém kontrol stavu ciest, mostov, električkových koľají, peších a cyklistických chodníkov a vytvoriť plány údržby
- Zaviest' systém riadenia dopravy na úrovni mesta, využiť výsledky zo zberov dopravných dát k postupnému zlepšeniu a k zmene dopravného systému smerom k jeho udržateľnosti a dostatočnej kapacite
- Zodpovedne naplánovať rozvoj nových úsekov dopravnej infraštruktúry podľa preukázaných potrieb
- Dať Útvaru hlavného architekta legislatívnu právomoc, aby mohol zabezpečiť, že nové obytné priestory a zariadenia s veľkým množstvom pracovných miest budú stavané iba pozdĺž hlavných dopravných tras a počty parkovacích miest u nových budov budú obmedzené miestnou legislatívou.

### 8.2 Zabezpečenie lepšieho financovania hromadnej dopravy a dopravnej infraštruktúry

- Vyčleniť dostatočné rozpočtové zdroje na nutnú údržbu mestských komunikácií a mostov, električkovej a trolejbusovej siete, dep atď.
- Vyčleniť zdroje pre kompenzáciu hromadnej dopravy na pokrytie všetkých nákladov a časti straty (minimálne 17 mil. € za rok 2016)
- Podporovať predplatené cestovné lístky na jeden rok (pol roka), kombinovať parkovacie karty s bonusovým parkovaním, zaviesť zdieľanie bicyklov aj automobilov, spoločne s ponukou výhod pre držiteľov dlhodobého predplatného
- Nájsť nové finančné prostriedky na hromadnú dopravu, kombinovať tarify pre hromadnú dopravu s parkovacími tarifmi (umožniť parkovanie v celej centrálnej zóne)

len pre majiteľov ročných cestovných lístkov na hromadnú dopravu s použitím Košických mestských kariet)

- Získať časť úspor z integrácie hromadnej dopravy po presune časti cestujúcich z regionálnych na mestské linky
- Navýšiť dostupné zdroje pre investície do dopravy spojené so zodpovedným investovaním založeným na ekonomickej efektívnosti, využívať európske fondy, štátne dotácie, pôžičky pre zodpovedné investície do mestských dopravných stavieb, definovať významné investície a získať podporu od štátu / EU / bánk.

### 8.3 Zlepšenie priechodnosti mesta pre chodcov

- Vypracovať plán údržby chodníkov a udržiavať ich povrch schodným
- Zlikvidovať fyzické bariéry na hlavných trasách a na prístupoch k zastávkam hromadnej dopravy
- Realizovať program priechodov pre chodcov, pridať nové potrebné priechody, zlepšiť bezpečnosť nebezpečných a dlhých priechodov, skrátiť čakanie na riadených križovatkách a na priechodoch cez smerovo rozdelené cesty, umožniť prechod na jedno zelené svetlo
- Budovať nové pešie cestičky pre pripojenie mestských častí a centra
- Zlepšenie sídliskových peších ôs
- Ponechať Hlavnú ulicu pre peších, nedovoliť návrat električkovej dopravy, povoliť premávku bicyklov s obmedzenou rýchlosťou vo vyhradenom jazdnom pruhu (umiestniť cyklistické pruhy do strednej časti spoločne s obslužnou prevádzkou pri príležitosti ďalšej rekonštrukcie povrchov)
- Zlepšenie centrálnej pešej zóny na Hlavnej zrušením križenia s dopravou na Bačíkovej, Zbrojničnej, Rooseveltovej a Sennom trhu, zlepšenie usporiadania obslužnej prevádzky a cyklistických pruhov

### 8.4 Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov

- Rozvoj cyklistických chrbticových tras Eurovelo 11 pozdĺž Hornádu, Komenského – Južná a SNP
- Povoliť cyklistickú prevádzku na hlavných západno – východných osách pozdĺž ulíc Hlinkova - Watsonova a Laborecká - Ungárova - Šrobárova - Alžbetina - Mlynská pozdĺž Moldavskej cesty – Štúrovej v centre s využitím severného jazdného pásu pruhov Štúrovej bez automobilovej dopravy.
- Nový most cez Hornád a železnicu do Masarykovej ulice s cyklistickými pruhmi, pokračujúcimi cez ulice Továrenská, Bačíkova do Čs. armády a na triedu SNP
- Postupne zriaďovať hlavné, doplnkové a miestne trasy, prevádzku cyklistov oddeľovať od peších tam, kde je vyššia frekvencia peších ciest

- Zlepšenie hlavných prístupov k cyklistickým cestičkám chodníkom na chrbticových, hlavných a doplnkových trasách
- Prevádzanie cyklistických trás cez riadené križovatky pre umožnenie komfortného prejazdu bicyklov
- Rekonštrukcia dopravných systémov na sídliskách, aby bola umožnená logická a bezpečná prevádzka cyklistov, parkovanie aj obslužná doprava
- Nové usporiadanie cyklistického pásu na Hlavnej ulici v závislosti na ďalšej rekonštrukcii (spoločná premávka automobilov a cyklistov v priestore s podobným alebo horším povrchom ako pešia zóna)
- Umožniť parkovanie bicyklov pri dôležitých cieľoch
- Zaviest' systém zdieľania bicyklov zo zvýhodnením predplatiteľov MHD

### 8.5 Postupná reforma parkovania

- V prvom kroku: Realizácia Koncepcie riešenia statickej dopravy v meste Košice v centre a okolí podľa štúdie EEI
- V druhom kroku: Zväčšiť zónu plateného parkovania až na úroveň ulíc Hlinkova - Watsonova a Idanská - Dunajská - Pri nemocnici - Rastislavova - Panelová – Staničná, reformovať zónu podľa skúseností s prevádzkou smerom k obmedzovaniu možnosti využívania predplatených a vyhradených parkovísk pre dochádzajúcich za prácou a dať viac práv obyvateľom, majiteľom nehnuteľností a majiteľom firiem, ktorí majú sídlo v centre
- Zaviest' systematické presadzovanie pravidiel v platenej parkovacej zóne, aby bola zaistená jej funkcia
- Pridať ďalšie parkovacie miesta a nové parkoviská a garáže na sídliskách Ťahanovce, Dargovských hrdinov a Nad jazerom a pre podporu ich využívania zaviest' platené parkovanie na povrchu s jednoduchou možnosťou parkovania návštevníkov
- Povoľiť parkovanie na predimenzovaných hlavných cestách ako trieda KVP a Americká spolu so zriadením cyklistických pruhov,
- Reorganizovať režimy dopravy vnútri ostatných sídlisk za účelom dosiahnutia vyváženej situácie medzi dopytom a ponukou, s rešpektovaním cyklistických ôs, chodníkov a zachovaním zelených plôch a upokojených zón.
- Vybudovať záchytné parkoviská P+R v lokalitách Važecká, Nižné Kapustníky Pereš, Moskovská, Sever
- Zaistenie krátkodobých parkovísk K+R a krátkodobých platených parkovísk pri hlavnej stanici a pri nových termináloch hromadnej dopravy

## 8.6 Premena hromadnej dopravy na atraktívnu voľbu a životný štýl

- Zaviest' nový linkový systém s kratšími intervalmi na hlavných linkách podľa variantu B (2020) a C (2030):
  - sever - juh električkový systém
  - východ - západ autobusové linky (v budúcnu trolejbusy 2. generácie)
- Zaviest' signálne programy s preferenciou prevádzky na všetkých riadených križovatkách s prevádzkou hromadnej dopravy
- Riadiť hromadnú dopravu v rámci nového systému riadenia dopravy v meste
- Zavádzať moderné informačné systémy poskytujúce on-line informácie o odjazdoch a spojeniach na zastávkach a pre mobilné telefóny
- Zaviest' vyhradené autobusové pruhy (s možným vjazdom aj pre vozidlá taxi so zákazníkom pre cyklistov a možným obmedzením iba na dopravné špičky) na všetkých úsekoch s preťažením takým spôsobom, že bude dávať prednosť hromadnej doprave, ale nebude znižovať kapacitu pre automobilovú dopravu (Hlinkova, L.Svobodu, Prešovská, Sečovská, Palackého, Slanecká, Moldavská, U.S.Steel)
- Modernizovať stávajúce električkové trate a pokračovať v obnove vozového parku električiek
- Program zastávok hromadnej dopravy - zlepšiť kvalitu a dostupnosť zastávok
- Zlepšiť dostupnosť sídliska Dargovských hrdinov zo zastávok autobusov
- Modernizovať električkovú linku Košice – U.S.Steel na vysokorýchlostnú električku, vrátane systému riadenia dopravy, bude slúžiť ako hlavný spoj juhovýchodnej časti Košíc a integrovať prímestské aj mestské autobusové linky
- Do niektorých destinácií prevádzkovať iba regionálne linky (napr. linka 14 na Jahodnú, linka 24 do Kokšov-Bakša)

## 8.7 Ekonomicky efektívna prevádzka hromadnej dopravy so zodpovedným investovaním a poskytovaním kompenzácií

- Definovať objednávku hromadnej dopravy, zodpovedne plánovať prevádzku na základe dostupných zdrojov, riadenie liniek a cestovných poriadkov z mestskej úrovne spolu s integráciou regionálnej hromadnej dopravy
- Zriaďovať prestupné terminály s optimalizáciou dochádzkových vzdialeností medzi zastávkami (Palackého, Mier, Krajský úrad, Amfiteáter, Nová nemocnica, Magistrát, Poliklinika KVP, SOŠ automobilová, Železníky, križovatka, Dneperská, Važecká, nám. MM, nám. Osloboditeľov)
- Vyvinúť nové riešenie centrálného hromadného dopravného terminálu pri hlavnej autobusovej stanici s lepšou integráciou mestskej a regionálnej dopravy
- Ukončiť prevádzku existujúcej trolejbusovej siete, zachovať časti infraštruktúry, ktoré sú stále v dobrej kondícii a pripraviť projekt duobusov / elektoobusov / trolejbusov

druhej generácie pre nasadenie na hlavné autobusové linky (10, 71, 72) v roku 2030 s novým napojením na rozvojové lokality na Kope a na východe Košickej Novej Vsi.

- Zlepšiť obsluhu sídliska Ťahanovce hromadnou dopravou zavedením novej veľkokapacitnej linky pozdĺž Hlinkovej ulice nezávislej na stávajúcej viacúrovňovej križovatke
- Vybudovať regionálne dopravné terminály (Važecká, Nižné Kapustníky, Valcovne USS, Perešská) a obratiská hromadnej dopravy (Košická Nová Ves, Moskovská)
- Udržovať rezervy pre výstavbu električkových tratí Masarykova - hlavná stanica a Bardejovská - Popradská - Pri prachárni

### 8.8 Smerovať k mestskej doprave priateľskej k životnému prostrediu

- Znížiť rýchlosť na hlavnej rýchlostnej ceste PR3 – R2 s dnešnými limitmi 90 km/h alebo 130 km/h
- Definovať zóny s rýchlosťou 30 km/h v obytných mestských častiach
- Stanoviť nízkoemisnú zónu v centre mesta a mestskej časti Západ
- Podporovať vyšší podiel hromadnej dopravy v delbe prepravnej práce reštriktívnou politikou voči dlhodobému parkovaniu v centrálnej zóne, čo bude odradzovať dochádzajúcich od používania auta
- Umiestňovať nový rozvoj bývania a komerčných zón do blízkosti liniek hromadnej dopravy, v prvom riade pozdĺž hlavných električkových tratí a vysokokapacitných autobusových liniek (10, 71, 72).

### 8.9 Poskytovať dobre riadenú cestnú infraštruktúra s obmedzeným množstvom úzkych miest a environmentálnych a bezpečnostných hrozieb

- Výstavba potrebných obchvatov a chýbajúcich spojení do roku 2030 (obchvaty Kavečian, Krásnej nad Hornádom, Košickej Novej Vsi, nové napojenia Ťahanoviec a letiska, obsluha Kopy a územia Krásna - K lesu, výstavba Ľavobrežnej, prepojenie Pereš – Lorinčík a Krásna - Barca, zlepšenie parametrov Slaneckej)
- Podpora funkčnosti prietahu PR3 - R2 znížením rýchlosti, zlepšením dostupnosti a zvýšením kapacity (prestavbou mimoúrovňovej križovatky Nižné Kapustníky, výstavbou nových mimoúrovňových križovatiek Pri prachárni x Červený rak a Prešovská x Masarykova)
- Nové cestné spojenie Prešovská – Masarykova, ktoré prispeje k zníženiu kongescií na Hlinkovej a Palackého spomaľujúcich hromadnú dopravu, nadväzne modernizovať mimoúrovňovú križovatku Americká x Prešovská x Hlinkova s vylúčením zjazdu s privádzača PR3 od D1 na Hinkovu
- Zmena organizácie dopravy v centre podľa Variantu 3: Zjednosmernenie dopravy na Hviezdoslavovej, Kuzmányho a Štúrovej, uzavretí Bačíkovej, Továrenskej, Rooseveltovej a Fejovej pre cestnú dopravu

- Modernizácia a rekonštrukcia križovatiek (SNP x Ondavská, Popradská x SNP, Palackého pri autobusovej stanici s novým vyhradeným jazdným pruhom pre autobusy, okružná križovatka Festivalové námestie, Popradská x Ipeľská, všetky uzly na Slaneckej, križovatka Kostolianská cesta x Národná trieda)
- Transformácia ulíc Hlinkova - Watsonova na mestské triedy s hromadnou dopravou a cyklistickými chodníkmi
- V rámci prestavby železničného koridoru rekonštruovať úrovňové železničné priecestia na mimoúrovňové (predovšetkým na Rampovej pre prístup do mestskej časti Džungľa)
- Obmedziť parametre na cestách, ktoré nie sú v prospech plynulosti a bezpečnosti cyklistických chodníkov a parkovísk - dvojpruhové riešenie triedy KVP, Južnej (severná časť) a Komenského
- Zaviest' systém zdieľania áut pre zníženie problému nadužívania automobilov a parkovísk, zvýhodňovať predplatiteľov integrovanej MHD
- Pripraviť nové cestné spojenia k realizácii po roku 2030: most Ťahanovce - Anička, Južná - Južné nábregie (len pre obsluhu nového rozvoja v tejto oblasti), napojenie oblasti medzi Slovenskou a Hornádom na Vodárenskú (pre obsluhu územia), prepojenie Jantárová – Južné nábregie (len pre obsluhu územia), predĺženie Masarykovej na tr. L. Svobodu na sídlisku Dargovských hrdinov (potrebné len pre zlepšenie obsluhy hromadnou dopravou a pre cyklistov, treba posúdiť efektívnosť)