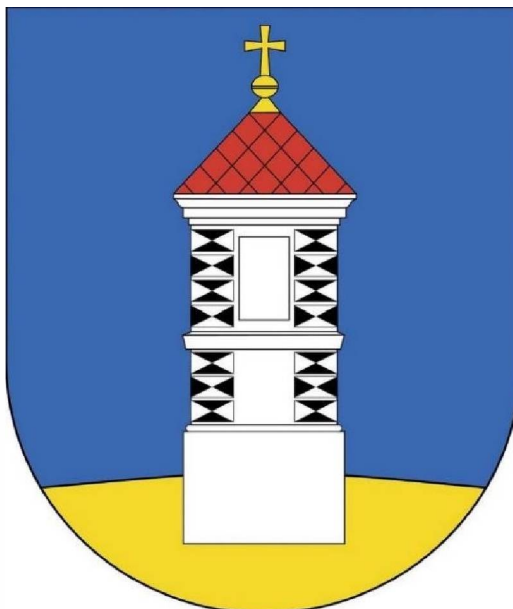


**Materiál na rokovanie Miestneho zastupiteľstva mestskej časti
Košice-Sídlisko Ťahanovce**



Názov materiálu	Parkovanie na sídlisku – aktuálna informácia (parkovacie domy, novela zákona číslo 8/2009 Z.z. o cestnej premávke – chodníková novela)	
Predkladá	Mgr. Ing. Miloš Ihnát starosta	Podpis:
Spracovateľ	Ing. Alica Fedáková, vedúca oddelenia rozvoja, dopravy, životného prostredia a vnútornej správy	Podpis:
	PhDr. Jaroslav Žďára, oddelenie rozvoja, dopravy, životného prostredia a vnútornej správy	Podpis:
Dátum rokovania	9. marec 2022	
Dôvod predloženia materiálu		

Návrh na uznesenie

Miestne zastupiteľstvo mestskej časti Košice-Sídlisko Ťahanovce

a) berie na vedomie

informáciu o parkovaní na sídlisku

a) schvaľuje

zámer podzemného garážového komplexu na Sofijskej ulici podľa predloženej objemovej štúdie stavby investora SELL Slovakia, s.r.o., Letecká 1, Košice

Aktuálna informácia o krokoch mestskej časti v oblasti parkovania

Národná rada Slovenskej republiky schválila novelu zákona číslo 8/2009 Z.,z. o cestnej premávke v znení neskorších zmien a predpisov, kde v ustanovení § 52 ods.2 je uvedené nasledovné:

„Iní účastníci cestnej premávky než chodci nesmú chodník používať: to neplatí pre cyklistov podľa § 55 ods.1, pre vodičov samovyvažovacieho vozidla podľa § 55a ods.2, ak dopravnou značkou alebo dopravným zariadením je určené inak alebo ak ide o zastavenie alebo státie bicykla alebo motocykla, pri ktorom ostane súvislá voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m. „ Tzv. chodníková novela zákona je účinná od 1.3.2022. Mestská časť v súvislosti s vyznačením parkovania na chodníkoch určila niekoľko chodníkov, kde by bolo možné státie na chodníku a zaslala návrh spolu s prílohami mestu Košice ako cestnému správnomu orgánu, ktorý bude ďalej v tejto veci konať.

Čo sa týka parkovacích domov, rieši sa parkovací dom medzi Hanojskou a Pekinskou, kde sa uskutočnilo rokovanie za účasti investora, mesta, mestskej časti, tohto času je riešenie v štádiu spracovávaní overovacej štúdie, kde mesto trvá na výlučne parkovaní dome spolu s občianskou vybavenosťou bez garáží, ktorých umiestnenie by nebolo v súlade s parkovacou politikou mesta. Tiež sa čaká na rokovanie na úrovni mesta a ÚHA ohľadom parkovacieho domu na Berlínskej ulici so zmenšenou kapacitou 410 parkovacích miest, vzhľadom na zložité majetkovoprávne vzťahy, súdne spory, určovacie žaloby a pod. je situácia komplikovaná, avšak investor vyjadril záujem tento zámer realizovať. K výstavbe garážovo parkovacieho komplexu na Viedenskej ulici pristavaného k opornému múru na terajších kolmých parkovacích státiach je stanovisko ÚHA nesúhlasné, z územnoplánovacieho hľadiska v predloženej podobe nie je možné návrh akceptovať. Mestská časť na základe vysvetlení a odôvodnení investora požiadala o prehodnotenie stanoviska a osobné jednanie pre vysvetlenie sporných bodov.

Čo sa týka koncepcie parkovania v súčasnosti prebieha aktualizácia dokumentu „Stratégia dopravy a dopravných stavieb mesta Košice z roku 2015“, výstupy z jednaní s mestskými časťami sú zrejmé zo zápisov k témam parkovania a organizácie dopravy. Zároveň mesto Košice plánuje v najbližšom období realizovať monitoring statickej dopravy na sídlisku Ťahanovce za účelom nastavenia parkovacej politiky hlavne v oblasti rezidentského parkovania.

ÚHA v súčasnosti rieši verejné obstarávanie - zadanie štúdie prepojenia križovatky Americká trieda – Ázijská trieda s Magnezitárskou ulicou, kde má mestská časť záujem vybudovať parkovisko sprístupnené z navrhovanej cestnej komunikácie v severnej časti riešeného územia, predovšetkým pre vozidlá kategórie N1, čo bude zapracované do predmetnej štúdie.

Prílohy:

1. Parkovanie a organizácia dopravy-prezentácia
2. Zápis -sídliisko Ťahanovce pracovné stretnutie 9.9.2021
3. Zápis mesto Košice-mestské časti – parkovanie a org. dopravy 28.1.2022
4. Sprievodný list – vyznačenie parkovania na chodníkoch
5. Zoznam chodníkov s čiastočným státím – ostrovček
6. Zoznam chodníkov s čiastočným státím -situácia
7. Zoznam chodníkov s čiastočným státím Bukureštská 28-22
8. Zoznam chodníkov s čiastočným státím Varšavská 6
9. Fotodokumentácia

Mestskej časti Košice-Sídliisko Ťahanovce a komisii Rozvoja, dopravy životného prostredia a ochrany zdravia bola predložená žiadosť – ponuka výstavby podzemného garážového domu na Sofijskej ulici spoločnosťou Sell Slovakia, s.r.o. O výstavbe garážového komplexu rokovala komisia Rozvoja, dopravy životného prostredia a ochrany zdravia na svojom zasadnutí 28.2.2022 za účasti investora a zástupcov petičného výboru petície proti výstavbe garážovo – parkovacieho komplexu z roku 2017.

Komisia prijala uznesenie, ktorým odporúča zastupiteľstvu prerokovať a schváliť zámer parkovacieho domu na Sofijskej ulici na najbližšom zasadnutí MZ po zaslaní všetkých podkladov k tomuto projektu.

Prílohy:

1. Garážový komplex Sofijská – objemová štúdia stavby
2. Stanovisko ÚHA garáže Sofijská

Spracovali:

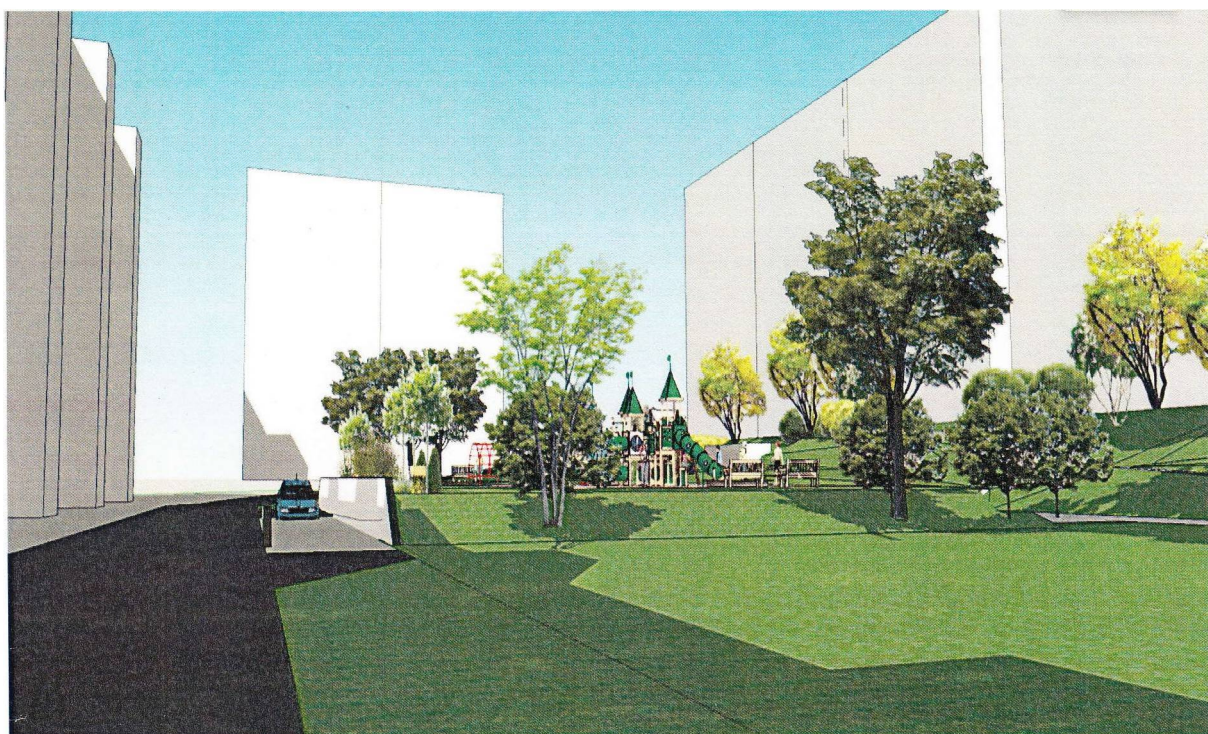
Ing. Alica Fedáková, vedúca oddelenia rozvoja, dopravy, životného prostredia a vnútornej správy MÚMČ

PhDr. Jaroslav Žďára, oddelenia rozvoja, dopravy, životného prostredia a vnútornej správy MÚMČ

SELL SLOVAKIA , s.r.o., Letecká 1, 040 01 Košice
MV BUILDIG, s.r.o., Letná 45, 040 01 Košice
Výstavba garážových a parkovacích domov

PODZEMNÝ GARÁŽOVÝ KOMPLEX NA SOFIJSKEJ ULICI V KOŠICIACH

Objemová štúdia stavby



Vypracovali: Ing. Ivan Mikle, Ing. arch. Tomáš Sobota

november 2019

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O INVESTOROVI

I.1 Názov

SELL SLOVAKIA s.r.o.

MV BUILDING s.r.o.

I.2 Identifikačné číslo

IČO: 46 514 511

46 095 497

Zápis z Obchodného registra :

Vložka číslo: 29061/V, Okresný súd Košice I.

27484, Okresný súd Košice I.

I.3 Sídlo

Sell Slovakia s.r.o.

Letecká 1

040 01 Košice

MV BUILDING s.r.o.

Letná 45

040 01 Košice

I.4 Meno, priezvisko, adresa oprávneného zástupcu

Ing. Ivan Mikle, Letecká 1, 040 01 Košice
tel.č./fax : 055/63 241 75, mobil: 0911 608 460,
e-mail : sellmikle@gmail.com

Ing. Michal Vejačka
Štítová 1
040 01 Košice

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE

II. 1 Názov

GARÁŽOVÝ KOMPLEX NA SOFIJSKEJ ULICI V KOŠICIACH

II. 2 Účel

V súčasnosti sa všetky mestá a mestské časti potýkajú s obrovským nárastom súkromných aj firemných vozidiel parkujúcich takmer všade, pričom zaberajú plochy zelene a často tvoria dopravnú prekážku.

Kapacita parkovacích miest na Sídlišku Ťahanovce je v súčasnej dobe nedostatočná. To spôsobuje, že vozidlá parkujú aj na tých miestach, kde by nemali vôbec čo hľadať - na verejnej zeleni, na chodníkoch a pod.

Takýto stav prináša so sebou viacero rizík ako:

- Obmedzená plynulosť dopravy
- Sťažená údržba miestnych komunikácií (čistenie, zametanie, odhŕňanie snehu, atď.)
- Sťažené podmienky pri príjazde vozidiel rýchlej zdravotníckej pomoci, požiarnych vozidiel.
- Sťažené zásobovanie, odvoz domového odpadu, atď.

Súčasným trendom jednotlivých samospráv miest aj väčších obcí je návrat zelene, obnova starších parkov a zakladanie nových parkov s oddychovými zónami, výsadba stromov a kríkov, vytváranie kvetinových záhonov.

Naša spoločnosť už pred časom ponúkala „zelené parkovanie“. Boli to objekty, zastrešené, minimálne dvojpodlažné garážové alebo parkovacie plochy, obohané zelenými stenami.

Naša firma nový trend vylepšila a spojila príjemné s užitočným. Spojila zeleň a oddych s riešením statickej dopravy, tak potrebnej v dnešnej dobe



Celková situácia (zdroj Google)

II. 3 Urbanistické a architektonické riešenie

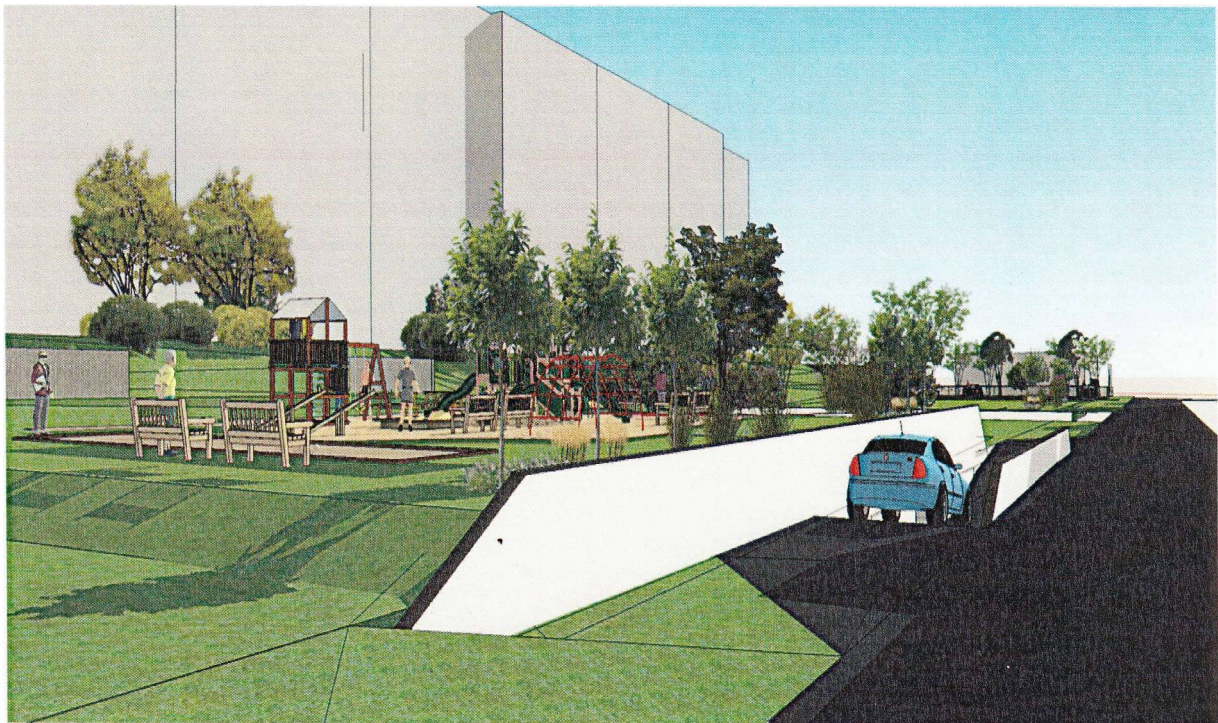
Garážový komplex na Sofijskej ulici je presne toho príkladom. Riešením je podzemný garážový dom, ktorého stavebná konštrukcia vyčnieva nad zemou maximálne 80 cm. Tvoria ho 3 až 4 sekcie po 16 až 20 garážových boxov (48 - 80 parkovacích miest). Garážové boxy sú klasických rozmerov 6 x 3 m. Každý garážový box je samostatne uzavretý výklopnými alebo sekčnými bránami.

Vstup do objektu ako aj výstup z objektu je zo spodnej časti Sofijskej ulice dvoma rampami a širokými diaľkovo ovládanými mrežovými, sekčnými vrátami, ktoré zabezpečujú aj prirodzené odvetrávanie vnútorných priestorov objektu. Rampy aj vstup do objektu bude po celej dĺžke prikrytý kovovou konštrukciou so sklenenými výplňami.

Z hľadiska umiestnenia je táto stavba nenásilne uložená do tohto medzi blokového priestoru. V súčasnosti sa tam nachádza trávnatá plocha. Po výstavbe sa celý objekt prikryje 20 až 30 cm hrubou vrstvou zeminy, ako budúci základ trávnatého povrchu.

Strecha objektu je pochôdzková, dimenzovaná aj na pohyb mechanizmov na údržbu trávinatej plochy a ostatnej zelene. Na tejto ploche budú vysadené okrasné stromy nižšieho vzrastu (do 3 - 3,5 m) a okrasné kríky. Hlavnou súčasťou strechy však bude oddychová zóna, ktorej prvkami sú detské ihrisko, lavičky, (môže byť aj jedna inteligentná lavička (zabudované WiFi), prvky pohybovej aktivity pre seniorov, sťahovacie a iné prvky podľa želania a dohody so samosprávou mestskej časti.

Hlavnou myšlienkou uloženia tohto objektu je stiahnuť určitý počet vozidiel z prilahlých ulíc do jedného objektu, maximálne zhodnotenie daného územia čo do počtu vozidiel, ktorý pojme daný objekt a v neposlednej rade aj maximálne rýchlo dostupný obyvateľom tejto časti sídliska. V danej konfigurácii by sa výstavbou tohto objektu dali ušetriť vonkajšie parkovacie státa v celkovej dĺžke 288m až 480 m v rade vozidiel.

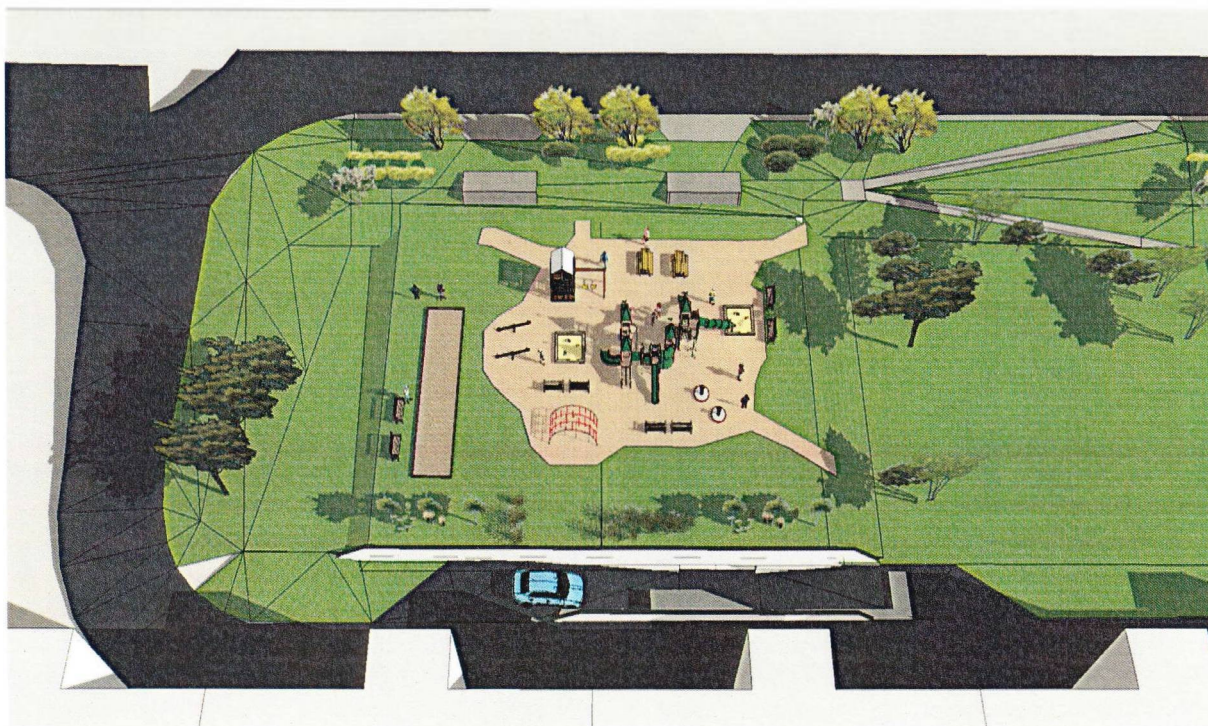


Pohľad severný

Objekt bude vyprojektovaný a navrhnutý v súlade s vyhláškou č. 532/2002 Z.z. - Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Všetky vstupy do uličiek a garážových boxov sú riešené ako bezbariérové.

Všetky garážové boxy budú ponúknuté na odpredaj do súkromného vlastníctva. S každým budúcim majiteľom boxu bude uzavretá zmluva o budúcej zmluve, súčasťou ktorej je aj povinné členstvo v spoločenstve vlastníkov garáží. Doteraz prejavilo záujem o kúpu boxu vyše 50 záujemcov.

Nové architektonické riešenie vychádza v ústrety doterajším požiadavkám tamajších obyvateľov z dôvodu zachovania tak potrebnej zelene.



Pohľad západný celkový

II.4 objemové údaje stavby

Počet podlaží:	1		
Podzemné:	1		
Zastavaná plocha:	1240 až 1674 m ²		
Obstavaný objem:	3348 až 4687m ³		
Podzemné podlažie	-	murované garážové boxy	
		počet garážových boxov	48 - 80

III: Pozemky

III.1 Vlastníctvo pozemkov

Objekt je navrhovaný na parcelách v katastrálnom území Nové Ľahanovce na parcelách „E“. Tieto parcely sú čiastočne v súkromnom vlastníctve, vo vlastníctve mesta Košice alebo kombinované vlastníctvo. Vlastníctvo pozemkov zobrazuje nasledovná skladba:

- p.č. 2802 v súkromnom vlastníctve a vo vlastníctve mesta KE



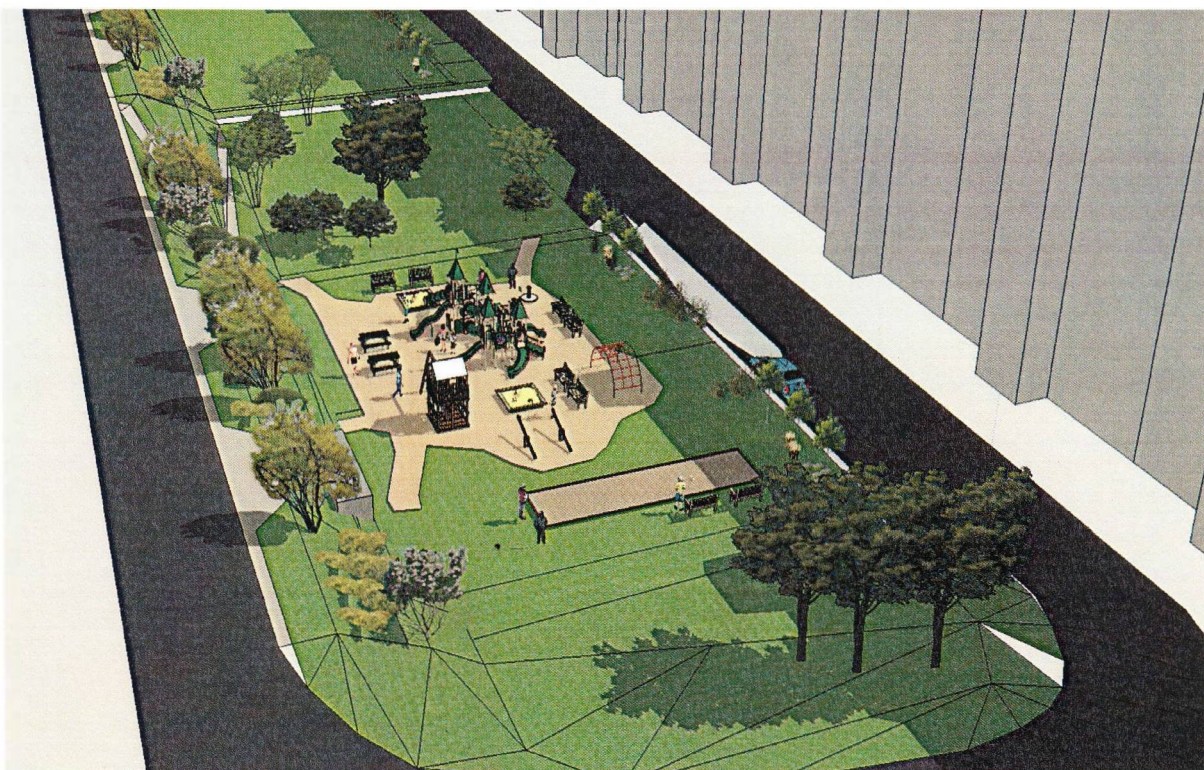
Znázornenie predmetných parciel

- p.č. 2803 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2804/1 v súkromnom vlastníctve a vo vlastníctve mesta KE
- p.č. 2804/2 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2805 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2806/501 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2807/501 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2808/501 vo vlastníctve mesta KE
- p.č. 2809/501 vo vlastníctve mesta KE

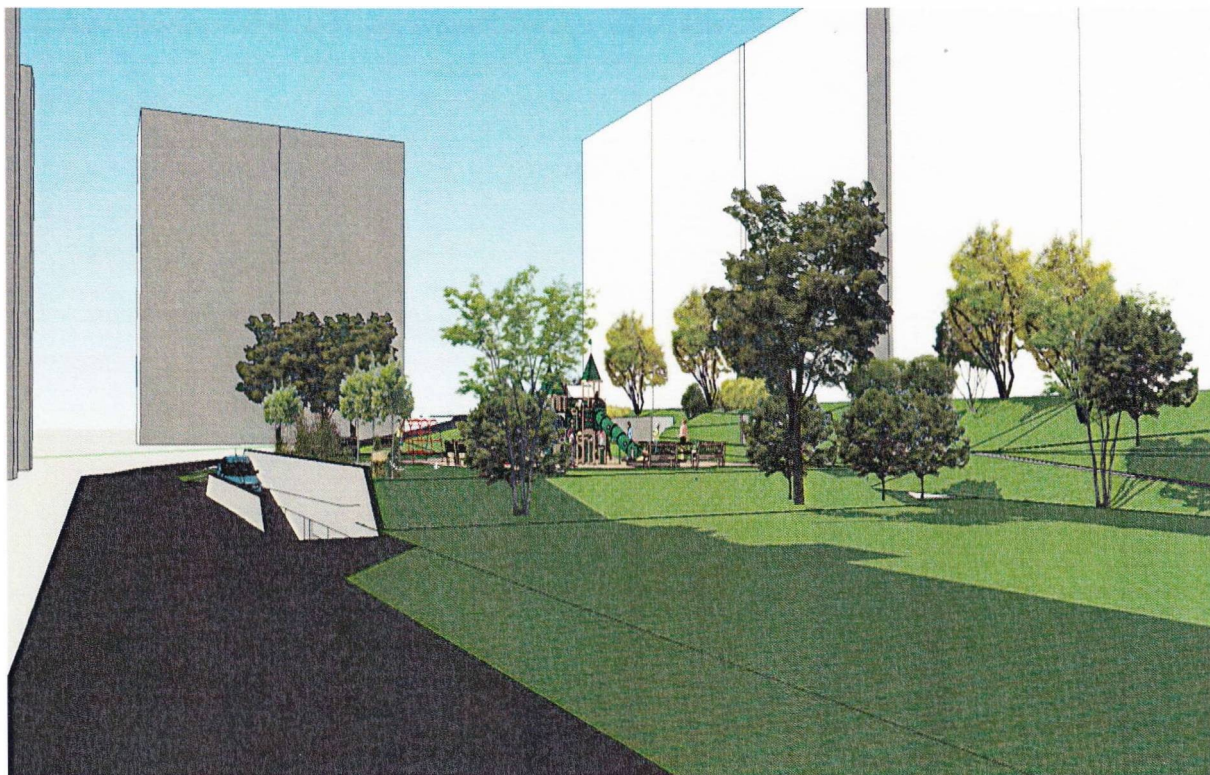
- p.č. 2809/501 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2810/501 v súkromnom vlastníctve a vo vlastníctve mesta KE
- p.č. 2811/501 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2812/501 v súkromnom vlastníctve
- p.č. 2813/501 v súkromnom vlastníctve a vo vlastníctve mesta KE

III.2 Manipulácia s pozemkami

Nakoľko začiatkom 90. tých rokov boli hromadne podávané žiadosti o reštitúcie pozemkov v Košiciach a v katastrálnom území Nové Ľahanovce bola väčšina pozemkov v súkromnom vlastníctve, ktorých reštitúcia nebola dlhé roky riešená, bolo v mesiaci október 2014 nutné požiadať o informácie ohľadne reštitúcií vyššie uvedených pozemkov. Väčšina majiteľov týchto pozemkov bola pozemkovým úradom oslovená a požiadaná o ukončenie reštitúcií, nakoľko tieto pozemky boli preukázateľne v ich vlastníctve. V januári tohto roku bolo listom č. OU-KE-PLO-2016/005606-Hi oznámené pozemkovým úradom, že všetky uvedené pozemky sú obchodovateľné, čiže sa dajú kupovať a predávať. Neviaže sa nich žiadna reštitúcia.



Pohľad severný celkový



Pohľad južný

IV. Financovanie stavby

Celá stavba je financovaná zo súkromných zdrojov. Výstavba komplexu je rozplánovaná na 5 až 7 mesiacov.

Ing. Ivan Mikle
Sell Slovakia s.r.o.
konateľ



MESTO KOŠICE

Magistrát mesta Košice

Sell Slovakia
Letecká 1
040 01 Košice

Váš list číslo/zo dňa
14.03.2019

Naše číslo
MK/C/2019/00664
MK/C/2020/00091
MK/C/2021/00013-3

Vybavuje/linka
Ing. arch. Martin Richnavský / 6419464
Ing. Sebastián Baran

Košice
19.08.2021

Vec

Štúdia podzemného garážového komplexu vo vnútrobloku ulice Sofijská, na sídlisku Ťahanovce
- stanovisko

Požiadali ste nás o zaujatie stanoviska k štúdii podzemného garážového komplexu vo vnútrobloku ulice Sofijská na sídlisku Ťahanovce, k. ú. Nové Ťahanovce. Z územnoplánovacieho hľadiska Vám Oddelenie hlavného architekta mesta Košice zasiela nasledovné stanovisko:

Predmetné územie je dlhodobovo vytýpované ako plocha určená na výstavbu parkovacích plôch (hromadné parkovacie garáže). V minulosti boli v tejto lokalite navrhované viaceré alternatívy riešenia tejto funkčnej náplne územia. Urbanisticky je štruktúra a funkčné naplnenie vnútroblokov ulíc Sofijská (ale aj Varšavská a.i.) striedané plochami parkovacieho vnútrobloku a vnútrobloku so zeleňou a detskými ihriskami, prípadne športoviskami. Územie je majetkoprávne nevysporiadané, pričom jednotlivé parcely v katastrálnom aparáte „E“ sú ako vo vlastníctve mesta Košice, tak aj vo vlastníctve súkromných osôb, prípadne v podielovom spoluvlastníctve mesta Košice.

Mestská časť Košice – Sídlisko Ťahanovce predložila Oddeleniu hlavného architekta mesta Košice žiadosť o vyjadrenie k možnosti rozšírenia výsadby zelene v tomto vnútrobloku. Argumentuje zamietnutím akejkoľvek výstavby parkovacieho domu vo vnútrobloku Sofijskej ulice obyvateľmi dotknutých bytoviek.

Na základe už vyššie spomenutého by jednostranné odobrenie zámeru rozšírenia výsadby bolo pomerne nekoncepčným riešením. Výsadba by musela byť navrhovaná výhradne na parcelách vo vlastníctve mesta Košice, prípadne prerokovaná a odsúhlasená dotknutými vlastníckmi. Ako vhodnejšia alternatíva sa naďalej ponúka možnosť hľadania kompromisu dotknutých obyvateľov a vlastníkov pozemkov s ich zámermi výstavby.

Na základe posledných úvah vzniká požiadavka preferovať parkovacie objekty výhradne pod úroveň terénu, pričom strecha takýchto objektov má byť vegetačná a mala by

služiť aj ako plocha športoviska/ detského ihriska. Príľahlé plochy zelene je vždy samozrejme nutné revitalizovať a doplniť o ďalšiu výsadbu a potrebný mobiliár.

Vami predložená štúdia taketo riešenie sama obsahuje. Z územnoplánovacieho hľadiska je výstavba parkovacieho domu vhodná, riešenie pod úrovňou terénu so zakomponovaním detských ihrísk a zelene na streche vítané, až žiaduce. Dispozičné a prevádzkové riešenie formou garážových boxov však nemôže byť akceptované.

Samotný zámer akejkol'vek výstavby musí byť riešený nielen dohodou vlastníkov pozemkov, ale konsenzom zúčastnených strán – vlastníkov, dotknutých obyvateľov, Mestskej časti Sídľ. Ťahanovce a mestom Košice ako pripravovateľom koncepčných materiálov k parkovacej politike.

Príloha

podľa textu

Na vedomie

referát parkovania, údržby ciest a verejného osvetlenia

referát dopravy



Mgr. Marcel Čop
riaditeľ

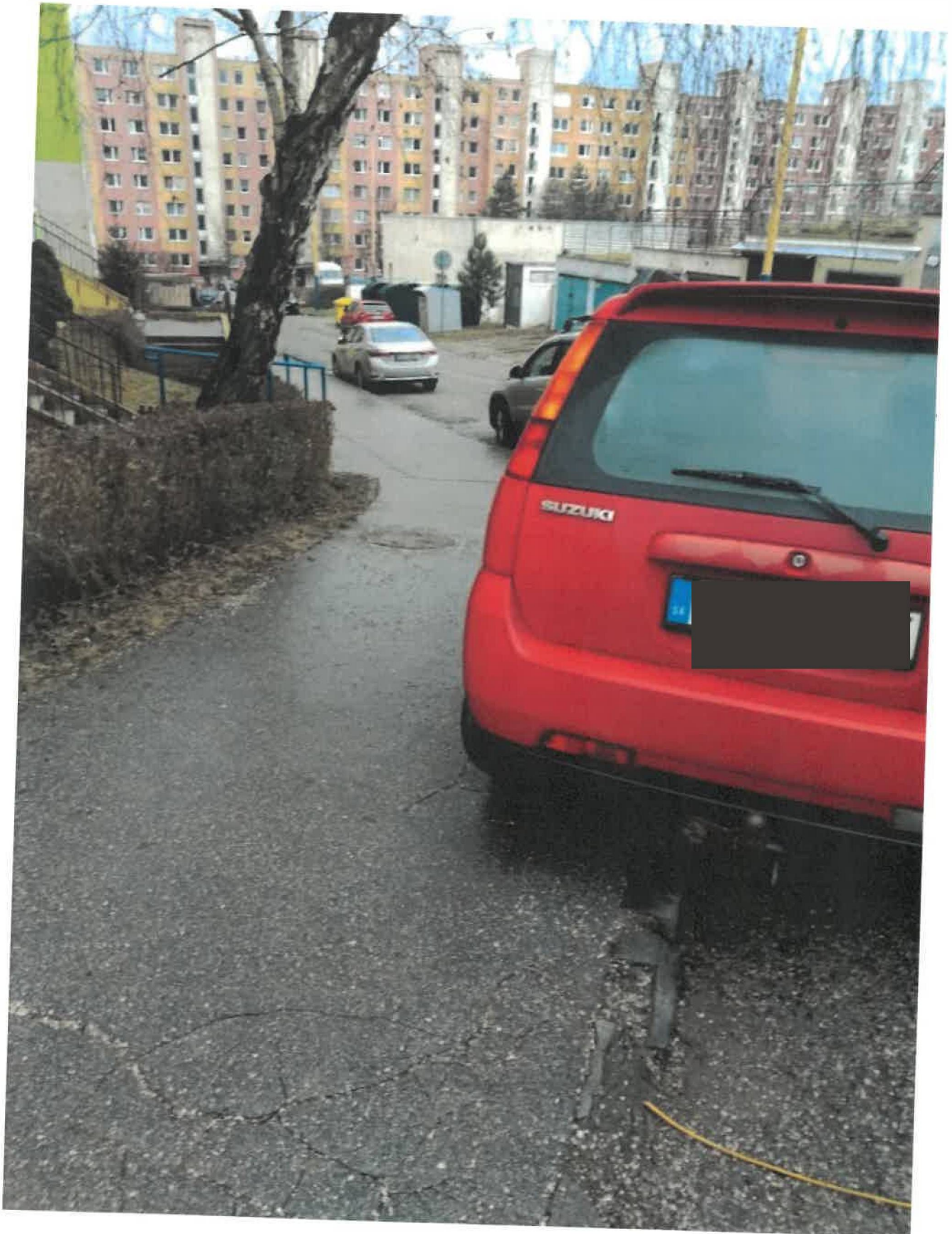
HANOVSKÁ 5



HAVOSKÁ 7 POKOJ



PEKINSKY 14-18









BOKUREŠŤSKÁ 29-32

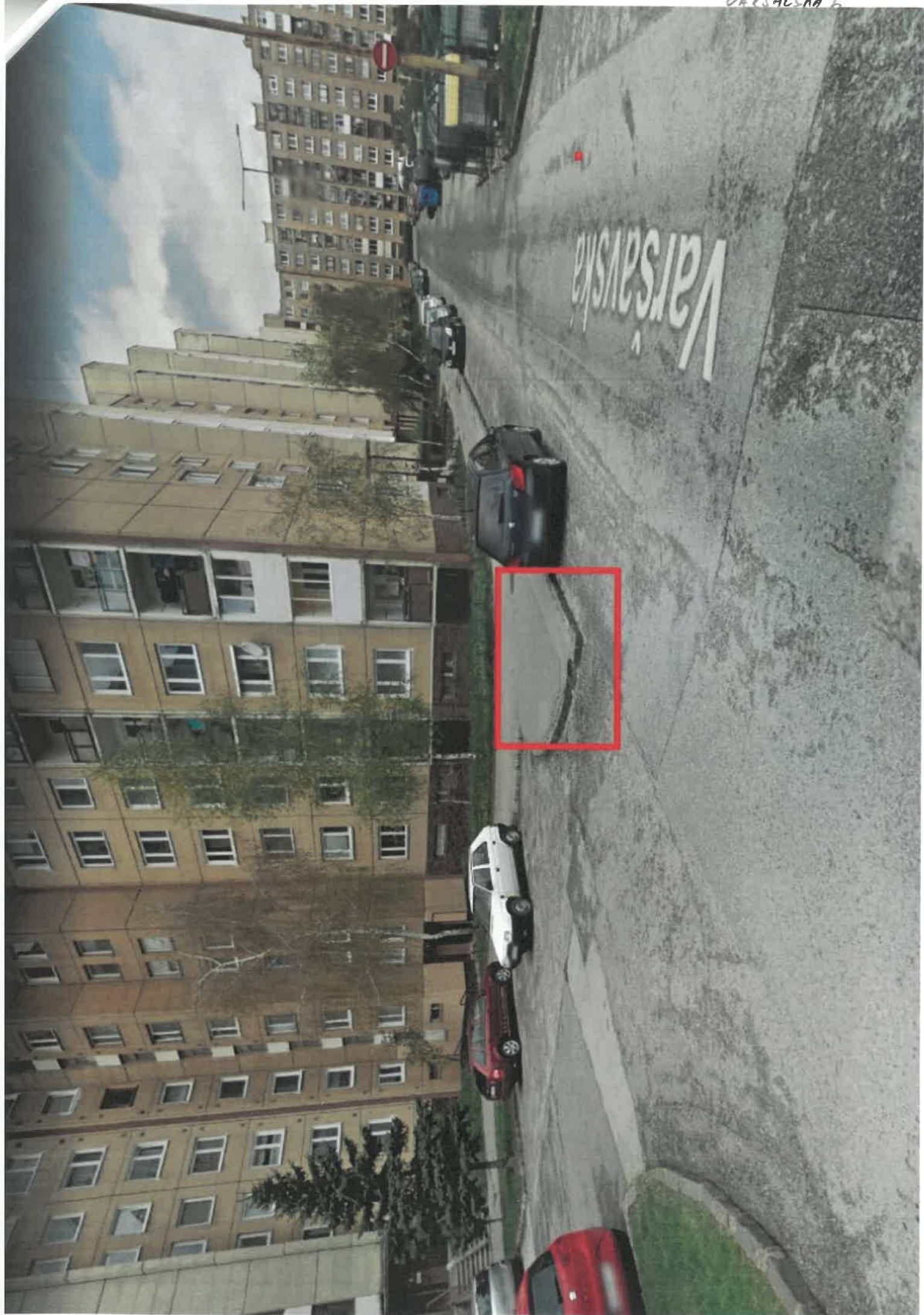


ÁCIJSKÁ TRIEŤ



OSTROVČEK
MEDZI VÁRANŇA
25







Aktualizácia Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice

PARKOVANIE A ORGANIZÁCIA DOPRAVY

JAN KAŠÍK

VERONIKA MURINOVÁ

DÁVID JAŠ

Predmet projektu

- SRD a DS (2015) – rozvoj dopravy a dopravných stavieb do roku 2040
- aktualizácia vzhľadom na realizované zmeny so značným vplyvom na vývoj dopravy
 - infraštruktúra verejnej dopravy
 - nové stavebné zámery
 - správa parkovacieho systému
 - služby zdieľanej mobility
 - strategické dokumenty na úrovni kraja
- aktualizácia návrhu MHD + IDS so zapracovaním PUM KSK
- **spodrobenie návrhov upokojuvania a statickej dopravy**
- aktualizácia návrhu cyklistickej a pešej infraštruktúry
- dopravný model – špičková hodina a variant „-1“

Výstupy z analytickej časti

Verejná doprava a IDS

- klesajúce tržby, narastajúca dotácia, pokles výkonov, predlžovanie intervalov
- absencia dopravnej autority pre organizáciu MHD na MMK
- neadekvátne obsluhu obytných súborov, nepriechodnosť pre chodcov
- oblasti s nízkym dopytom po MHD – obsluha na zavolanie
- súbeh MHD a PAD
- dosah organizátora IDS na prevádzku MHD

Výstupy z analytickej časti

Cyklistická doprava

- realizované projekty cyklistických cestičiek (pozdĺž Hornádu, Čermel', Terasa)
- plánované zámery v MČ KVP, Sever, Západ, Barca – Šebastovce, Čermel', Krásna
- nesúvislá cyklistická sieť – neprepojené mestské časti, nedostatočné orientačné značenie
- bariéry – vedenie križovatkami, ostrovčeky, konflikty s pešou dopravou
- nevyriešené parkovanie bicyklov pri cieľoch ciest

Pešia doprava

- nebezpečné priechody pre chodcov cez viacpruhové komunikácie
- zlý stav povrchov, bezbariérovosť
- chýbajúce prepojenia v niektorých častiach mesta a prístupy na zastávky MHD

Parkovanie

- zóna regulovaného parkovania
 - centrálna mestská zóna
 - rezidentské lokality 1-10
 - osobitné parkoviská (OD Merkúr, Festivalové námestie...)
- čiastočne regulované lokality
 - sídliská
- neregulované lokality
 - zvyšok územia mesta, malé mestské časti

Parkovanie – zistenia analýzy

CMZ a RL 1-10 – zistené problémy

- nízka kontrola rešpektovanosti
- nedostatočné technické vybavenie pre kontrolu
- nevyužívanie princípu objektívnej zodpovednosti
- vyhradené parkovacie miesta v regulovanej zóne
- nízka sadzba za celodenné parkovanie v centre mesta
- nelogické odstupňovanie cien v tarifných pásmach
- zdvojený systém parkovacích automatov
- znevýhodnenie rezidentov v CMZ
- komerčné návštevnícke („abonentné“) karty



Parkovanie – zistenia analýzy

Sídliská – zistené problémy

- projektované na nižší stupeň automobilizácie
- dopyt po kapacitách vysoko prevyšuje ponuku
- objektívny deficit najmä v noci
- nelegálne parkovanie
- nižšie nároky na kvalitu verejných priestranstiev
- organizačné zmeny – jednosmerky
- čiastočná regulácia – zákaz nočného státia nákladných vozidiel



Parkovanie – zistenia analýzy

Lokality s nízkym dopytom po kapacitách – zistené problémy

- zástavba rodinných domov
- lokality so špecifickým charakterom územia
 - priemyselné a obchodné zóny
 - inštitúcie a lokality so súkromnými parkovacími kapacitami
- parkovanie v uličnom priestore
- upokojuvanie dopravy
- riziko zvýšenia dopytu po kapacitách s rozšírením regulovanej zóny



Organizácia dopravy – zistenia z analýzy

- zmeny „mäkkého charakteru“ s cieľom upokojovania dopravy ojedinele
- obmedzené kompetencie MČ (ako aj mesta vo vzťahu ku KDI)
- limitované finančné prostriedky MČ (aj mesta)
- absencia systémového prístupu
- chýba manuál tvorby verejných priestranstiev
- miestami nevhodný typ opatrenia/zóny vzhľadom na charakter územia
- všeobecne nerešpektovanie dopravných predpisov v zónach → informovanosť a stavebné prvky
- pešia zóna predĺžená od Hlavnej ulice po Námestie osloboditeľov (chýba úprava priestoru), pretrvávajú veľké množstvo prejazdov, problematické sú Kováčska a Mäsiarska (prejazd centrom)
- jednosmerné komunikácie – vyššia kapacita parkovania (často iba zlegalizovanie nelegálneho státia)

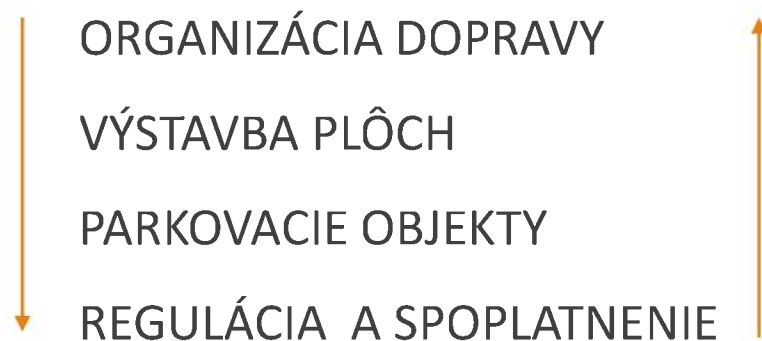
Organizácia dopravy – zistenia z analýzy

- Hlavné zistenia z dotazníkového prieskumu:
 - zavádzanie jednosmerných ulíc pre vytvorenie plôch pre chodcov alebo zeleň
 - zavádzanie obytných zón
 - rozširovanie peších zón v širšom centre mesta
 - vylúčenie automobilovej dopravy z historickej časti mesta

- akceptácia možnosti zavádzania jednosmerných komunikácií za účelom nových parkovacích miest

Parkovanie – návrhy

- diskusia o smerovaní parkovacej politiky mesta
- vytváranie nových kapacít parkovania



- rezidenčné parkovanie na sídliskách

Parkovanie – návrhy

Modely regulovaného parkovania na sídliskách:

1. ***viazať na trvalý / prechodný pobyt***
 - umožniť parkovanie všetkým prihláseným
 - objektívny nedostatok parkovacích miest na sídliskách
2. ***1 auto na 1 byt (+ trvalý / prechodný pobyt)***
 - prihlásenie cez vlastníka bytu
 - bude sa môcť meniť EČV ?
 - čo s 2. a 3. autom ?
 - na sídliskách nie je dosiahnuteľný parameter 1 parkovacie miesto pre každý byt

Parkovacie domy

- otázka financovania
 - vysoká obstarávacía cena
 - konkurencieschopnosť
 - zapojenie do rezidenčného parkovania
 - návštevnícke parkovanie
 - financovanie prevádzky
 - návratnosť investície
- povinná kapacita pre elektromobilitu
 - predraženie stavby
 - požiarne predpisy



Garážové lokality

- problémy garážových lokalít
 - zanedbané objekty
 - neudržiavané prístupové komunikácie
 - miera využívania na parkovanie
 - estetická stránka
- scenár využitia
- scenár transformácie
 - dohoda vs. vyvlastnenie

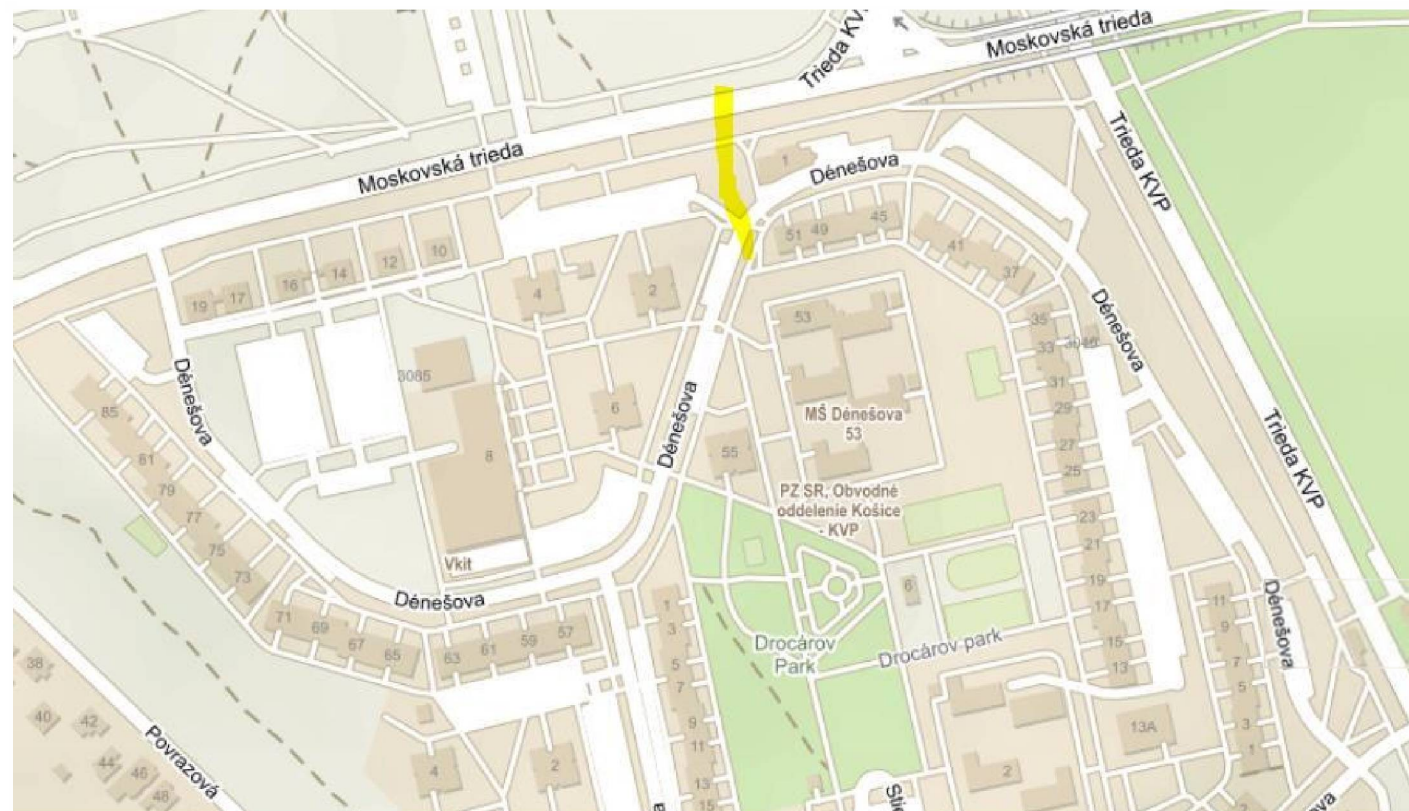
Mestská časť	Počet garáží
Juh	2308
Nad jazerom	686
Sever	2118
Sídlisko Dargovských hrdinov	725
Sídlisko KVP	189
Sídlisko Ťahanovce	107
Staré Mesto	1648
Šaca	278
Západ	2519
Celkový súčet	10578

Organizácia dopravy – návrhy

- úprava organizácie dopravy v prospech parkovania → jednosmerné komunikácie
- návrh systematického zavádzania/zmien organizácie dopravy „mäkkého charakteru“:
 - stanovenie princípov zavádzania zóny 30, obytnej zóny, pešej zóny, zdieľaného priestoru (shared space)
 - víziou MMK je zavedenie zón 30 na celom obývanom území mesta okrem hlavných ciest
- nízkoemisné zóny

Zvyšovanie kapacít parkovania

- jednosmerné ulice kvôli väčšej kapacite parkovania
- dôležité je zachovať dobrú dostupnosť územia a nezvyšovať dopravné výkony
- riziko vzniku potreby nového napojenia a úprava križovatky (napr. Dénešova)



Upokojuvanie dopravy

- **zóny 30** - prevažne na miestnych obslužných komunikáciách, v opodstatnených prípadoch aj na zberných miestnych komunikáciách; najvyššia dovolená rýchlosť v zóne je 30 km/h; členenie priestoru ostáva zachované; parkovanie pri rešpektovaní zákona a miestnej úpravy možné kdekoľvek
- **obytné zóny** - v oblastiach v ktorých prevláda pobytová funkcia nad dopravnou (napr. vilové štvrte); max. rýchľ. 20 km/h; spoločný priestor pre chodcov, cyklistov i vozidlá; parkovanie len na vymedzených miestach; estetické stavebné spracovanie
- **pešie zóny** - v lokalitách so silným pohybom chodcov, kde nie je žiaduci pohyb motorovej dopravy; najmä v centre mesta a okolí (návrh napr. predstaničné námestie, Zbrojničná v úseku medzi Hlavnou a Mäsiarskou)
- **shared space** - zdieľaný priestor bez jasne definovaných dopravných funkcií jednotlivých plôch – všetky druhy pohybu sú rovnoprávne, užívatelia si uvedomujú reálnu možnosť konfliktu, čo vedie k pozornosti a ostražitosti
- **ďalšie** (zóna 20, cyklistická ulica, školská zóna)

Upokojuvanie dopravy vs. parkovanie !



Obytná zóna - Pardubice

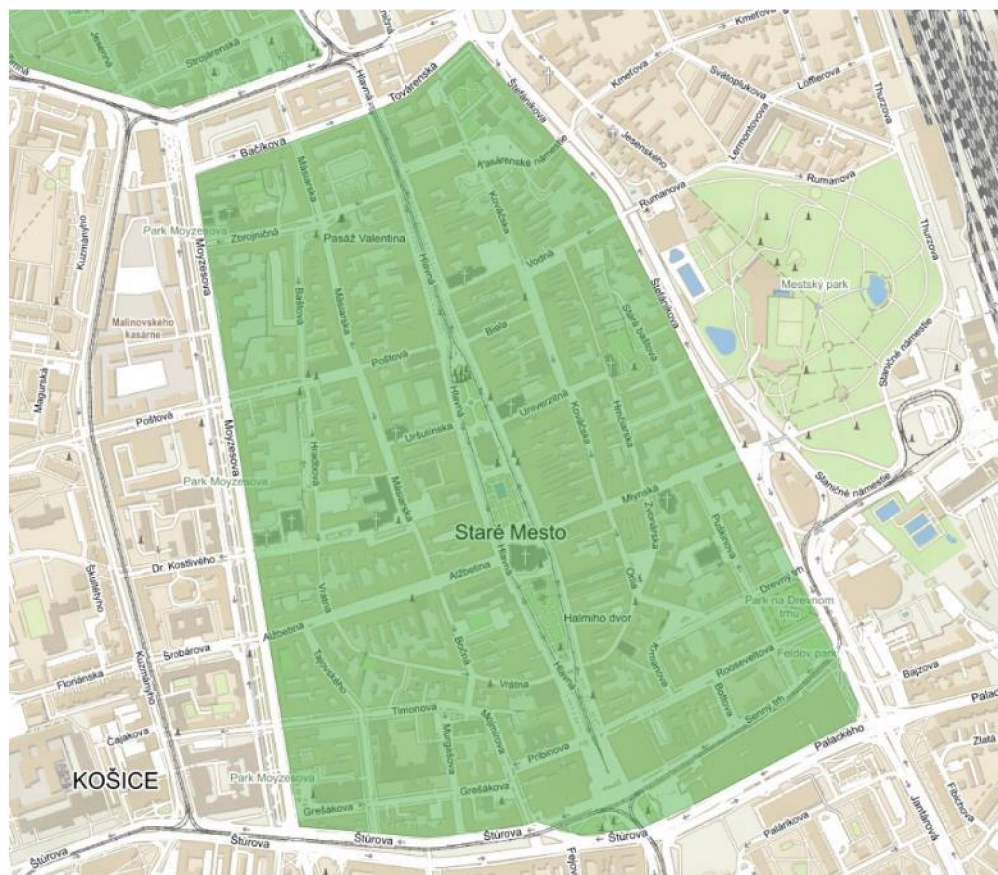


„Brána“ do Zóny 30 - Kuřim

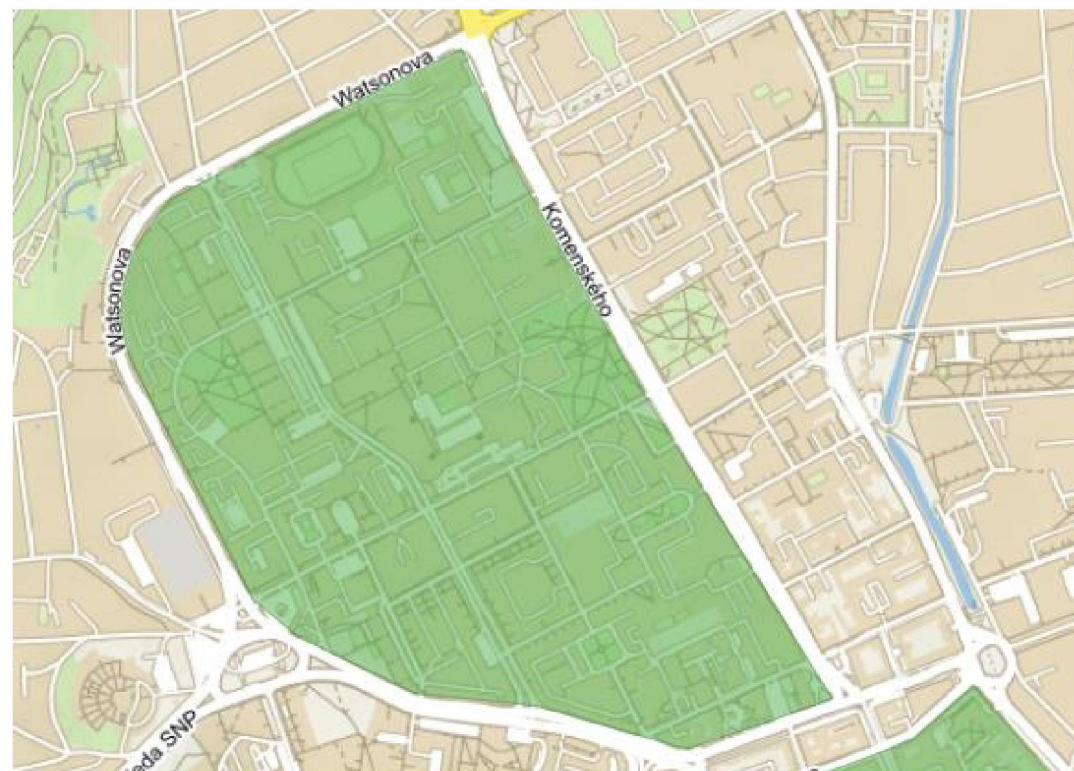


Nízkoemisné zóny (NEZ)

centrum



univerzita ???



Diskusia k výstupom analytickej časti

Parkovanie

Organizácia a upokožovanie dopravy

Účasť mestských častí a verejnosti

Diskusia k návrhom

Smerovanie parkovacej politiky

Garážové lokality a parkovacie domy

Organizácia a upokojuvanie dopravy

Kontakty

Ing. Jan Kašík

jan.kasik@ndcon.cz

Ing. Veronika Murinová

veronika.murinova@ndcon.cz

Ing. Dávid Jaš

david.jas@ndcon.cz

Mestská časť Košice – Sídliisko Ťahanovce
Americká trieda 15, 040 13 Košice

Referát dopravy
Magistrát mesta Košice
Trieda SNP 48/A
040 11 Košice-Západ

Váš list značky / zo dňa	Naša značka	Vybavuje / linka	Košice
	174/2022/OVY	Žďára / +421944973072	15.02.2022

Vec:
Vyznačenie parkovania na chodníkoch
– odpoveď

Na základe Vášho listu č. MK/A/2022/09181-18 zo dňa 01.02.2022 vo veci „Vyznačenie parkovania na chodníkoch“ Vám zasielame nasledovnú informáciu.

Po vykonaní miestnej obhliadky sme určili niekoľko chodníkov, kde dochádza k čiastočnému státiu na chodníku, ktoré sme rozdelili do rôznych kategórií. Pri spracovaní našich záverov sme uvádzali len miesta kde je možné čiastočné alebo úplne státie na chodníku popri komunikácii, neriešili sme však, či je možné riadne vyznačenie parkovacích miest na uvedených chodníkoch tak aby bola ponechaná dostatočná šírka prechodu pre chodcov, a zároveň prejazdnosť cesty v zmysle platných noriem.

Ide o nasledovné kategórie chodníkov, ktoré sú v mapových podkladoch rozlíšené farbami.

Červené a oranžové úseky – úseky, kde by bolo možné zriadiť takéto parkovanie po premeraní šírky chodníkov a ciest. Ide o úseky:

Hanojská 5

Hanojská 1 pohostinstvo Pod lesom

Pekinská 14 - 18

Pekinská 12 - 10

Bukureštská 19 - 22

Modré úseky - úseky kde by bolo možné zriadiť takéto parkovanie po premeraní chodníkov a ciest, v súčasnosti s problematickým vyhradzovaním týchto úsekov súkromnými osobami. Ide o úseky:

Európska trieda pod budúcim Europarkom

Bukureštská 29 – 32

Ružové úseky – úseky, kde sa parkuje na chodníkoch avšak toto státie bolo by to potrebné riešiť iným spôsobom. Ide o úseky:

úseky pozdĺž Ázijskej triedy

ostrovček medzi zdravotným strediskom a miestnym úradom

Zelené úseky – úseky, ktoré v tomto roku budú pravdepodobne rekonštruované mestom Košice a v rámci nich by bolo možné riešiť značenie parkovania. Ide o:

výklenok Varšavská 6, ktorý je pre peších málo využiteľný a mohol by slúžiť ako parkovacie miesto

chodník Bukureštská 28 – 22, kde už bol schválený projekt čiastočného státia na chodníku, toto státie bolo vyznačené a po rekonštrukcii chodníka by ho bolo potrebné opätovne preznačiť.

Zároveň dodávame, že všetky vyššie uvedené úseky budú v prípade ich nevyznačenia pravdepodobne najviac dotknuté predmetnou zmenou legislatívy. Okrem spomenutých úsekov máme však dlhodobý problém s parkovaním na väčšine chodníkov, a to aj na takých, ktoré nesusedia s cestnou komunikáciou.

S pozdravom




Mgr. Ing. Miloš Ihnát
starosta

Prílohy: 1) fotodokumentácia
2) mapové podklady

**Zápisnica z pracovného stretnutia s mestom Košice a mestskými časťami k projektu
Čiastočná aktualizácia dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta
Košice – parkovanie a organizácia dopravy**

Projekt	Pracovné stretnutie s mestskými časťami k témam parkovanie a organizácia dopravy v rámci aktualizácie dokumentu „Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice“
Dátum konania	28. január 2022
Čas konania	9:00 – 12:00
Miesto konania	Magistrát mesta Košice, Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice online prostredníctvom Microsoft Teams
Prítomní účastníci	podľa prezenčnej listiny, ktorá je prílohou zápisnice
Autor zápisu	Ing. Dávid Jaš

Program stretnutia:

1. Úvod stretnutia
2. Prezentácia:
 - informácia o výstupoch analytickej časti
 - parkovacia politika (prevádzka a rozvoj zón plateného parkovania)
 - zmeny organizácie dopravy pre zvyšovanie kapacít parkovania
 - zmeny organizácie dopravy pre upokojenie dopravy (zóny 30, obytné zóny, zdieľané priestory – shared space, pešie zóny)
 - nízkoemisné zóny
 - princípy návrhu parkovacích domov
 - garážové lokality a ich budúcnosť
3. Diskusia k výstupom analytickej časti
4. Diskusia k smerovaniu návrhov
5. Ďalší postup pri spracovaní aktualizácie
6. Záver stretnutia

Priebeh stretnutia:

Na želanie spracovateľského tímu NDCon s.r.o. zorganizovalo Oddelenie útvar hlavného architekta Magistrátu mesta Košice pracovné stretnutie s mestskými časťami k témam parkovanie a organizácia dopravy v meste Košice. Pán Ing. Baran z Magistrátu mesta Košice otvoril stretnutie, privítal účastníkov, zástupcov mestských častí a zástupcov spracovateľa.

Pán Ing. Kašík privítal účastníkov stretnutia a zhrnul aktivity, ktorým sa spracovateľský tím venoval v rámci analýz a predstavil aktivity, ktorým sa bude tím venovať v návrhovej časti dokumentu. Cieľom stretnutia je od košických mestských častí získať čo najviac námetov a miestnych poznatkov. Pán Ing. Kašík začal prezentáciu, zhrnul dôvody spracovania aktualizácie Stratégie z roku 2015.

Parkovanie a upokojuvanie dopravy je téma, ktorá sa okrem centra mesta týka predovšetkým veľkých sídlisk, je potrebné zosúladiť zábery mesta, mestských častí a odborné pohľady pri ďalšom rozvoji parkovacej politiky. Spracovatelia majú tiež za úlohu aktualizovať návrhy cyklistickej a pešej dopravy a zaoberať sa dopravným modelom s ohľadom na zmeny dopravného správania obyvateľov v kontexte

rozvoja služieb zdieľanej mobility a verejnej dopravy. Následne boli zhrnuté základné problémy verejnej dopravy a integrovaného dopravného systému a základné problémy v oblasti cyklistickej a pešej dopravy. Pán Ing. Kašík po úvodnom príhovore odovzdal slovo kolegom.

Pán Ing. Jaš a pani Ing. Murinová odprezentovali kľúčové zistenia a hlavné problémy z oblastí parkovania a organizácie a upokojujúcej dopravy. Následne boli predstavené hlavné body týkajúce sa možného smerovania návrhov, v krátkosti bola predstavená aj problematika zavádzania nízkoemisných zón. Po prezentácii boli účastníci stretnutia vyzvaní na diskusiu.

Diskusia:

Mgr. Ing. Miloš Ihnát, starosta MČ Sídliisko Ťahanovce:

- je sídlisko Ťahanovce zahrnuté do plánu cyklotrás v rámci dokumentu?
- bude sa realizovať projekt plošnej analýzy parkovania na sídlisku Ťahanovce?

Ing. Kašík, NDCon:

- spracovatelia v komplexnom návrhu riešia dostupnosť cyklotrás v rámci celého mesta vrátane sídliska Ťahanovce, kľúčový problém je nájdenie ideálnej prístupovej trasy do centra mesta, dnes jediná rozumná trasa vedie cez MČ Ťahanovce, most a park Anička
- v prípade záujmu o individuálne riešenie pre sídlisko Ťahanovce možno usporiadať stretnutie s MČ Sídliisko Ťahanovce za účasti autora takého riešenia
- analýza parkovania využila dáta z pôvodných prieskumov z doby pred pandémiou, na základe ktorých bude úlohou vytvoriť princípy riešenia parkovacej politiky
- dáta, hoci sú staršie, považujú spracovatelia za postačujúce, nedošlo k zásadnému zvratu

Ing. Jaromil Čop, odd. výstavby, dopravy a živ. prostredia, MiÚ MČ KVP:

- rezidenčné parkovanie by malo vziť od Magistrátu ako celomestské riešenie, avšak izolovaná poloha sídliska KVP poskytuje priestor aj na samostatné zavedenie rezidenčného parkovania
- na KVP cca 8200 bytových jednotiek a iba cca 6000 parkovacích miest – pri systéme 1 karty na byt nebude mať viac ako 2000 obyvateľov kde zaparkovať
- aká dĺžka komunikácie je prípustná pre jednosmernú premávku?
- KVP naklonené myšlienke zón 30, zlyháva kontrolná činnosť zo strany polície – z upokojených zón sa tak stáva nepotrebný prvok
- apel na intenzívnejšie kontroly rýchlosti v upokojených zónach a nelegálneho parkovania

Ing. Kašík, NDCon:

- KVP je fenomén na území Košíc, má v správe komunikácie a právomoc si určovať dopravný režim na nich – napríklad Praha má jednotný manuál na úrovni magistrátu, podľa ktorého si mestské časti nastavujú režim podľa svojho uváženia vrátane spoplatnenia parkovania
- rozdiel medzi počtom bytových jednotiek a legálnych parkovacích miest nastáva plošne vo všetkých mestách v Európe, bežný prístup aj českých miest je vydávanie väčšieho počtu kariet, než je počet miest – systém nastavený ako plošné spoplatnenie na území sídla so systémom výrazných zvýhodnení pre rezidentov, menších zvýhodnení pre abonentov a žiadnych zvýhodnení pre návštevníkov
- skupina zvýhodnených, ktorá má lepšie podmienky, než všetci ostatní – to vytvára trh medzi zvýhodnenými, ktorí súťažia o parkovacie miesta – pravidlá a ceny musia byť nastavené tak, aby časť kapacity bola vždy dostupná aj keď je prípustný extrém, že pri neskorom príchode nie je možné legálne zaparkovať

- možnosť aj prísne regulatívneho princípu (napr. v Liberci), kde sa vydá maximálny počet kariet podľa počtu parkovacích miest na ulici a nové karty sa nevýdávajú – noví obyvatelia nedostanú možnosť zaparkovať vôbec, prípadne na kartu čakajú aj desiatky rokov
- buď sa súťaží na ulici alebo sa súťaží v zmysle čakania v poradovníku – dokonalé riešenie neexistuje, je lepšie, aby sa občanov dotkla zmena a spoplatnenie čo najmenej
- pri obmedzenom režime sa odporúča dĺžka trasy cca do 500 metrov, po prejdení ktorých by sa mal vodič dostať na komunikáciu vyššej kvality bez upokojenej premávky – pri dlhších úsekoch hrozí nerešpektovanie predpisov

Ing. František Ténai, MBA, starosta MČ Košice – Sever:

- MČ Sever hraničí s CMZ v Starom Meste – niektorí obyvatelia Starého Mesta si zvykli preparkovať z miesta bydliska do nespoplatnených susedných ulíc v MČ Sever
- prítomné inštitúcie, okresné úrady, univerzita – vysoká intenzita dopravy v priľahlých obytných zónach, študenti a klienti inštitúcií obsadzujú parkovacie kapacity určené pre obyvateľov
- problém s mnohými mimokošickými obyvateľmi, ktorí nie sú prihlásení na trvalý pobyt, ale využívajú parkovacie kapacity, služby a infraštruktúru mesta
- MČ Sever by uvítala rezidentské parkovanie v dohľadnej dobe čo najskôr – parkovanie by malo byť vzťahované na trvalý pobyt
- je skúsenosť s legalizáciou parkovacích miest zjednosmerňovaním ulíc aj s režimom pozdĺžneho parkovania a obojsmernej premávky vo zvyšnej časti uličného priestoru, pokiaľ to šírka komunikácie umožňuje
- MČ Sever si monitoruje garáže, ktorých má viac ako 2 tisíc – na každého deviateho obyvateľa pripadá jedna garáž, polovica garáží slúži ako sklad, neslúži na parkovanie áut

Ing. Kašík, NDCon:

- MČ Sever je významným cieľom dochádzky, sústreďuje mnoho zamestnaneckých príležitostí, čo vedie k vysokému dopytu po celodennom parkovaní za účelom dochádzky do práce a školy
- rozširovanie rezidenčných zón do vilových štvrtí môže byť do budúcnosti potrebné ako ochrana miestnych obyvateľov pred dochádzajúcimi

Mgr. Ladislav Lörinc, starosta MČ Sídliisko KVP:

- každá mestská časť zápasí s podobnými problémami, mesto a mestské časti dlhodobo zlyhávajú v prinášaní rýchlych riešení, ktoré sa dajú realizovať v horizonte 1-3 rokov
- chýba aj dlhodobá vízia v horizonte 5 a viac rokov, ktorá by mala byť tvarovateľná pre špecifické potreby jednotlivých mestských častí a centrálna daná a jednotná z úrovne mesta
- na KVP sú zriadené zóny s upokojenou dopravou – konkrétne obytné zóny s limitom 20 km/h, zlyháva kontrola dodržiavania pravidiel zo strany Mestskej polície
- KVP má aj zámer nízkoemisnej zóny – zákaz vjazdu pre autá, ktoré by nespĺňali normu EURO 3 alebo EURO 4 (Paríž a Berlín momentálne majú zámer zón na úrovni EURO 5 a EURO 6)
- mesto Košice ako druhé najväčšie mesto sa môže porovnávať s hlavným mestom, Bratislava ide budovať parkovacie domy v 7 mestských častiach
- budovanie parkovacích domov by prinieslo zásadný posun v zlepšovaní verejného priestoru a riešenie problému s parkovaním v celom meste Košice – mesto by malo ísť do úveru
- zásadná argumentácia občanov proti zavádzaniu parkovacej politiky je malá protihodnota za spoplatnenie
- protihodnotou by mali byť parkovacie domy – ÚHA by mohol vypracovať typizačný manuál
- mestské časti v súčasnosti nemajú 50-100 tisíc € na projektovú dokumentáciu parkovacieho domu

- suma vybratá z prevádzky parkovacích domov by sa mala vrátiť do financovania úveru a do riešenia statickej a dynamickej dopravy v meste
- diskusie o možných riešeniach smerovania parkovacej politiky prebiehajú pravdepodobne na úrovni magistrátu mesta, na úrovni poslancov alebo dopravnej komisie zatiaľ neprebiehali

Ing. Kašík, NDCon:

- spracovatelia súhlasia s pohľadom na parkovacie domy, námety z MČ KVP budú reflektované v návrhovej časti aktualizácie, budú sa navrhovať rýchle, ale tiež dlhodobé opatrenia
- po upokojení dopravy a zavedení parkovacej politiky na väčšej ploche mesta nie je možné spoliehať sa na policajné kontroly, mestská polícia nikdy nebude schopná kontrolovať všetko, nemá na to prostriedky a nemalo by to byť jej úlohou, skôr bude kontrolovať niektoré výrazné excesy ako parkovanie v križovatkách, mesto musí vykonávať kontrolu parkovania napr. monitorovacími autami
- pre upokojuvanie dopravy nestačí osadenie dopravných značiek, upokojuvanie musí byť samovysvetľujúce a podporené dizajnom ulíc, aby rýchlejšia jazda nebola vodičovi príjemná, polícia môže kontrolovať len extrémny, nikde vo svete plošná kontrola nefunguje
- nízkoemisná zóna sa na sídlisko KVP nehodí, neprinesie efekt, iba administratívne náklady
- nízkoemisná zóna sa hodí tam, kde je silný tranzit cudzích vozidiel (v KE napr. Terasa), musí byť udelená výnimka rezidentom, aby si mohli svoje vozidlo, hoci staré, odstaviť pri bydlisku
- diskusia o smerovaní parkovacej politiky prebiehala len na úrovni Magistrátu v rámci určitého oddelenia, spracovatelia v rámci analýzy komentujú navrhované smerovanie, konkrétny podklad bude dostupný na diskusiu v ďalších fázach projektu

Ing. Murinová, NDCon:

- analýza nízkoemisných zón nebola súčasťou zadania aktualizácie stratégie v časti analýzy, niektoré princípy zavádzania nízkoemisných zón budú súčasťou návrhov
- môžu byť vytypované lokality so zvýšeným tranzitom, ktoré môžu byť vhodné ako NEZ
- na podrobné rozpracovanie problematiky NEZ by bola potrebná samostatná štúdia, ktorá by tiež navrhla najefektívnejší systém kontroly

Ing. arch. Martin Jerguš, referát urbanizmu, odd. ÚHA, MMK

- ÚHA prehodnocuje možnosti výstavby parkovacích domov a pripravuje aktualizáciu existujúcej vyhládavacej štúdie pre lokality parkovacích domov z roku 2010
- ÚHA si dáva novú úlohu spracovať manuál jednoduchých zásad pre umiestňovanie parkovacích domov vrátane vizuálnej stránky, aby ich bolo možné efektívne obstarávať
- ÚHA má tri hlavné priority – územný plán, parkovanie a verejné priestory
- mestské časti s mestom by mali skoordinať postup a k riešeniu pristupovať spoločne, cesta je v budovaní parkovacích domov a spoplatnení parkovania, riešenia sú dlhodobo známe, problémom je neochota niesť politické náklady, ktoré si tieto riešenia vyžadujú

Dipl. Ing. arch. Petr Kropp, hlavný architekt mesta Košice:

- riešenia sú dlhodobo známe, nutné je, aby sa ich mesto ujalo prostredníctvom koordinátora
- vytvorený koordinátor by mal spracovať jednotný postup, metodiku a vziať si za úlohu pretavenie navrhovaných riešení a myšlienok do praxe
- ÚHA by malo mať rozhodujúce slovo v rámci nastavenia vízie riešení priestoru mesta, vrátane dopravy a parkovania, vykonávateľom riešení by malo byť oddelenie parkovania
- kľúčová je komunikácia mesta smerom k občanom, mesto musí komunikovať vopred a občanom vysvetľovať výhody plynúce zo zmien

Ing. Kašík, NDCon:

- absentuje ochota niešť politické náklady, chýbajú ale tiež dve kľúčové veci – financie a výkonný orgán (inštitúcia)
- do pripravovanej novelizácie VZN sa dostala myšlienka parkovania v regulovaných zónach zadarmo, spracovatelia považujú túto cestu za nebezpečnú, pretože parkovanie je jeden z mála odborov v doprave, ktorý je schopný sám seba užiť a priniesť mestu príjmy, ktoré môžu byť investované do parkovacích domov
- oddelenie parkovania dnes dobre vykonáva prácu správcu existujúceho systému zdedeného po EEI, ale zatiaľ nie je pre slabé financovanie a personálne vybavenie schopné systém rozvíjať

Mgr. Ladislav Lőrinc, starosta MČ Sídliisko KVP:

- v Košiciach prevláda pohľad, že nastavená stratégia utlmila trolejbusovú dopravu a bez zmeny stratégie nie je možný jej ďalší rozvoj
- aké sú limity pre umiestňovanie spomaľovacích prahov?

Ing. Kašík, NDCon:

- stratégia odporúčala na 5 rokov pozastaviť prevádzku trolejbusovej dopravy a v medzičase pripraviť koncepciu rozvoja elektrizovanej dopravy po roku 2020
- v návrhovej časti sa bude odporúčať rozvoj technológie parciálnych (hybridných) trolejbusov s možnosťou jazdy mimo trakčné vedenie pre možnosť lepšej obsluhy Košíc trolejbusmi, trolejbusová doprava sa musí vrátiť do prevádzky v modernejšej forme
- architektonicky a dizajnovy dobre navrhnutá upokojená zóna nepotrebuje spomaľovacie prahy, tie by sa mali používať ako provizórne riešenie v zle navrhnutých lokalitách

Mgr. Stanislav Takáč, referent, referát právny a legislatívny, odd. PaM, MMK:

- v rezidentských lokalitách 1-10 sú do okruhu rezidentov okrem trvalých/prechodných pobytov zahrnutí aj vlastníci aj nájomcovia, v iných mestách má vlastníka povahu abonenta
- aká veľká má byť rezidentská lokalita?
- v Bratislave sa rezidentské karty vydávajú výlučne na trvalý pobyt, 2. a 3. auto výrazne drahšie
- pri zriadení rozsiahlej veľkej zóny hrozí potlačanie preferencie MHD, motivuje ľudí viac využívať auto, pretože majú oprávnenie parkovať celoplošne na území veľkej zóny

Ing. Kašík, NDCon:

- veľkosť rezidentských lokalít by mala byť malá v centre mesta a môže byť veľká ďalej od centra
- možná je aj jedna zóna zahrňajúca celé Košice mimo centra mesta, jazdenie medzi sídliskami nie je problematické, ani jazdenie z centra smerom von na sídliská
- cieľom nemá byť zakazovať ľuďom jazdiť autami, ale regulovať parkovanie v miestach s vysokým dopytom, kde sa v dôsledku neregulácie vodiči sami vzájomne obmedzujú
- Košice pravdepodobne nebudú schopné poskytnúť dostatočne kvalitné a rýchle spojenie MHD na niektorých reláciách (Furča – Ťahanovce, Furča – Nad jazerom apod.)

JUDr. Mgr. Ladislav Rovinský, poslanec MZ Košice:

- hlavným cieľom by malo byť zníženie IAD v meste
- je rozdiel medzi parkovaním a odstavením vozidla, v Košiciach je potrebné riešiť nielen záchytné parkoviská, ale tiež odstavné parkoviská
- obyvatelia používajúci auto sporadicky by sa zmierili s odstavovaním auta ďalej od bydliska, ľudia využívajúci auto dennodenne by nemali byť obmedzovaní
- developeri majú pri výstavbe parkovacích domov iné zámery než mesto – rozpredávanie kapacity

- mesto by sa malo zaoberať aj novými formami mobility, napríklad carsharingom
- nové parkoviská generujú novú dopravu a motivujú ľudí ku kúpe auta aj keď ho doteraz nevlastnili

Ing. Kašík, NDCon:

- stratégia navrhuje P+R, ich význam stúpne po zavedení plošnej regulácie parkovania v Košiciach
- odstavňými parkoviskami sa stratégia nezaoberala, nebolo to súčasťou zadania, boli by nepopierateľne užitočné, vo svete to však v praxi nie je veľmi časté riešenie
- stratégia sa intenzívne zaoberá novými druhmi dopravy, bude navrhovať jednak podporu využívania, ale taktiež limity, napríklad maximálne počty kolobežiek a bicyklov apod.

Ing. Murinová, NDCon:

- každá nová forma mobility je na území Košíc dnes zavedená, príležitosť je v prepájaní zdieľanej mobility s verejnou dopravou a hľadanie takého riešenia, aby zdieľaná mobilita nekonkurovala verejnej doprave

Marián Koszoru, poslanec MiZ MČ Sídliisko KVP a predseda komisie VDaŽP:

- mestské časti by sa mali podieľať na tvorbe stratégie, poznajú svoje lokality, ulice a ich situáciu
- kľúčová je komunikácia, že rezidenčné parkovanie na sídliskách bude najmä o regulácií, občania často nechápu účel rezidenčného parkovania
- pre nedostatok parkovacích miest by malo byť prvé auto zadarmo, následky výpadku príjmov z parkovania by mali znášať druhé a tretie autá
- obyvatelia dochádzajú do práce aj za hranice mesta Košice – Kechnec alebo do priemyselného parku pri letisku, tam býva najvýhodnejšie dochádzať automobilom
- prostriedky vybrané z parkovania bývajú prelievané do rozpočtu mesta, nie sú viazané na rozvíjanie a zlepšovanie situácie statickej dopravy – to by sa malo zmeniť

Ing. Kašík, NDCon:

- rozhodnutie o spoplatnení áut je politická otázka, nespoplatnenie prvého auta môže mať negatívne dôsledky, je potrebné pred nimi mesto varovať, rozhodnutie bude ale napokon politické

Mgr. Stanislav Takáč, referent, referát právny a legislatívny, odd. PaM, MMK:

- nové developerské stavby, obytné súbory, budujú parkovacie miesta ako budúce vyhradené parkovacie miesta za úplatu, dostupné komukoľvek – stráca sa význam regulácie parkovania
- u majiteľov vyhradených parkovacích miest sa uvažuje aj o obmedzení nároku na rezidentskú kartu v regulovanej zóne, aby využívali svoje zakúpené kapacity
- stavba parkovacích domov by mala byť otázkou verejného záujmu, developerské parkovacie domy neriešia problém s parkovaním z dlhodobého hľadiska
- cena prvého auta by nemala byť rozhodujúca, možno by mala pokryť náklady na administráciu, prvé auto by nemalo mať funkciu naplňať mestskú kasu
- vyvlastňovanie garáží by bolo finančne náročné – nutné vyvlastňovať za trhovú hodnotu, prípadne ako protihodnotu ponúkať naznačené riešenie garantovaného miesta v park. dome

Ing. Kašík, NDCon:

- je potrebné legislatívne ošetriť problém nároku na rezidenčnú kartu za súčasného vlastníctva vyhradeného parkovacieho miesta na súkromnom pozemku v nových obytných súboroch
- skúsenosť spracovateľa je, že pri nových developerských projektoch nebýva na rozdiel od starších sídlisk problém s parkovaním i keď fungovanie nie je ideálne

- pri oslobodení od spoplatnenia prvých áut je potrebné si uvedomiť, že zhruba 80 % áut sú prvé auta, znovu ide o politickú otázku
- garáže – jedna metóda je dohoda s vlastníkmi, druhá metóda je prehlásenie objektov za verejnoprospešné stavby a vyvlastnenie, možnosť je tiež motivovať vlastníkov k odpredaju pod hrozbou predloženia údržby prístupových komunikácií k úhrade a ponúknuť im garantované miesta v parkovacích domoch
- proces vysporiadania garáží bude drahý, pomalý a v našich podmienkach legislatívne náročný

Pán Ing. Baran vyzval aj ostatné mestské časti prítomné na telekonferencii, ktoré sa zatiaľ nezapojili do diskusie, aby aspoň v krátkosti zdieľali svoje postrehy, nápady a návrhy.

Mgr. Ing. Miloš Ihnát, starosta MČ Sídliisko Ťahanovce:

- situácia s parkovaním na sídlisku Ťahanovce je katastrofálna
- pri zavádzaní rezidenčného parkovania je problém najmä s vlastníctvom pozemkov pod cestným telesom komunikácií, pozemky nie sú vysporiadané, mnohé sú súkromné
- rieši sa parkovací dom na Pekinskej ulici, stavať ho má investor, ktorý rozpredá parkovacie miesta, čo však nevyrieši problém s parkovaním
- analýza z roku 2015 uvádza deficit 2500 parkovacích miest, nový parkovací dom pojme cca 300 áut
- od marca sa má spustiť chodníková novela (pozn. zákaz parkovania na chodníkoch), ktorá situáciu s parkovaním ešte viac zhorší

Ing. František Ténai, MBA, starosta MČ Košice – Sever:

- MČ Sever je v rámci Košíc, pokiaľ ide o typ zástavby, hybridom – má komplexnú bytovú zástavbu, ale aj individuálnu bytovú zástavbu
- v budúcnosti má v lokalite tlačiarne vzniknúť nová bytová výstavba – bude disponovať 990 parkovacími miestami (880 miest z toho bude umiestnených v podzemí)
- malo by byť umožnené aj iným osobám bývajúcim v blízkosti nového komplexu, nie len samotným jeho obyvateľom, zakúpiť si vlastné parkovacie miesto v podzemnej garáži
- na Hroncovej ulici veľká lokalita s garážovým státím, polovica garáží nie je využívaná
- pri výmene garáží za garantované miesto v parkovacom dome je potrebné vyriešiť nepomer kvality medzi vlastnou uzamykateľnou garážou a iba zastrešeným miestom v parkovacom dome
- parkovanie zadarmo nie je vhodným riešením, s prevádzkou systému sú spojené určité náklady aj pri prvom vozidle

Mgr. Stanislav Takáč, referent, referát právny a legislatívny, odd. PaM, MMK:

- pre vydanie rezidenčnej karty musí byť osoba držiteľom vozidla, prípadne disponovať potvrdením využívania služobného vozidla na súkromné účely, košický systém neuznáva požičiavanie áut
- problém novostavieb je, že mesto nevie ovplyvniť, kto si kúpi parkovacie miesta, čo narúša systém zvýhodnení pre jednotlivé skupiny užívateľov (rezident/abonent, krátkodobý návštevník, dlhodobý návštevník)
- pri výmene garáže za garantované parkovacie miesto v parkovacom dome si mesto uvedomuje nepomer kvality a siahanie na benefit vlastníka garáže, preto počíta s finančnou kompenzáciou

Dipl. Ing. arch. Petr Kropp, hlavný architekt mesta Košice:

- obyvateľstvo by bolo potrebné naučiť premýšľať o parkovaní ako o službe, ak má mať služba istú kvalitu, je potrebné za ňu aspoň primerane zaplatiť, inak hrozí, že nebude fungovať
- parkovanie vrátane rezidenčného by preto nemalo byť zadarmo vzhľadom na potrebu ekonomickej sebestačnosti systému

Mgr. Oliver Kovács, referent pre riadenie projektov, ref. SalČ, MČ Staré Mesto:

- snaha o rozširovanie centrálnej pešej zóny o príľahlé ulice – bude mať vplyv na rozvoj prístupu k parkovaniu v historickom centre mesta Košice
- mestská časť víta realizáciu nových stavebných projektov, problém s parkovaním je, že následne reálny skutkový stav kapacít parkovania neodráža legislatívne požiadavky
- bude potrebné určiť v spolupráci s mestom pravidlá prepočítavania koeficientov parkovania
- v Starom Meste je veľmi veľa problémov, ktoré by vyžadovali samostatnú konzultáciu
- existujú lokality Starého Mesta, kde sú dnes podmienky parkovania nevyhovujúce, parkuje sa aj v blate (napr. Škultétyho ulica alebo Park Angelinum)

Pán Ing. Kašík za spracovateľov aktualizácie SRD navrhol usporiadať samostatné stretnutie s mestskou časťou Staré Mesto, s ktorou v priebehu doterajšej spolupráce stretnutie ešte neprebehlo a existujúce problémy osobitne podrobnejšie rozobrať.

Diskusia k analytickej časti a k možnému budúcemu smerovaniu návrhov bola následne ukončená. Pani Ing. Murinová sa v mene spracovateľa účastníkom stretnutia poďakovala za plodnú diskusiu a podnetné námety, vyzvala účastníkov, aby prípadné ďalšie nápady a podnety smerovali na spracovateľa prostredníctvom poskytnutých emailových kontaktov a ukončila stretnutie.

Poznámky:

- stretnutie s mestskou časťou Sever
- stretnutie s mestskou časťou Staré Mesto
- stretnutie s p. Mgr. Stanislavom Takáčom
- problematika odstavných parkovísk

Príloha zápisu – Prezenčná listina z pracovného stretnutia s mestom Košice a mestskými časťami k projektu Čiastočná aktualizácia dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice – parkovanie a organizácia dopravy

Projekt	Pracovné stretnutie s mestskými časťami k témam parkovanie a organizácia dopravy v rámci aktualizácie dokumentu „Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice“
Dátum konania	28. január 2022
Čas konania	9:00 – 12:00
Miesto konania	Magistrát mesta Košice, Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice online prostredníctvom Microsoft Teams

Prítomní účastníci:

– Ing. Jan Kašík	vedúci tímu spracovateľa aktualizácie, NDCon s.r.o.
– Ing. Veronika Murinová	člen tímu spracovateľa aktualizácie, NDCon s.r.o.
– Ing. Dávid Jaš	člen tímu spracovateľa aktualizácie, NDCon s.r.o.
– Ing. Karel Steiner	člen tímu spracovateľa aktualizácie, NDCon s.r.o.
– Mgr. Marcel Čop	riaditeľ Magistrátu mesta Košice
– Ing. Richard Dlhý	1. zástupca riaditeľa MMK, odd. strategického rozvoja
– JUDr. Peter Kaščák	asistent riaditeľa MMK
– Dipl. Ing. arch. Petr Kropp	hlavný architekt mesta Košice
– Ing. Sebastián Baran	vedúci referátu, referát infraštruktúry, odd. ÚHA, MMK
– Ing. Martin Rybár	referent, referát infraštruktúry, odd. ÚHA, MMK
– Ing. Soňa Antolová	referent, referát infraštruktúry, odd. ÚHA, MMK
– Ing. Lukáš Milan	referent, referát infraštruktúry, odd. ÚHA, MMK
– Ing. arch. Martin Jerguš	vedúci referátu, ref. urbanizmu, odd. ÚHA, MMK
– Ing. arch. Michal Sakal-Šega	vedúci referátu, ref. architektúry, odd. ÚHA, MMK
– Ing. Štefan Daňo	vedúci referátu, ref. strategického rozvoja, odd. SR, MMK
– Ing. Adriana Šebešová	referent, ref. strategického rozvoja, odd. SR, MMK
– Ing. Jozef Mikula	vedúci referátu, ref. dopravy, odd. DaŽP, MMK
– Ing. Dáša Frivalská	referent, ref. dopravy, odd. DaŽP, MMK
– Ing. Michal Kuzma	referent, ref. dopravy, odd. DaŽP, MMK
– Mgr. Tomáš Vrbovský	vedúci referátu, ref. parkovania, údržby ciest a ver. osvetlenia, MMK
– Ing. Jana Kundrátová	referent, ref. PÚCaVO, MMK
– Alica Kleinová	referent, ref. PÚCaVO, MMK
– Bc. Peter Paučo	referent, ref. PÚCaVO, MMK
– Mgr. Stanislav Takáč	referent, ref. právny a legislatívny, odd. PaM, MMK
– Terézia Klimeková	referent dopravy a cestného hospodárstva, odd. RRaBP, MČ Juh
– Ing. Milan Derfiňák	vedúci oddelenia, odd. ValČ, MČ Nad jazerom
– Ing. František Ténai, MBA	starosta, MČ Sever
– Mgr. Ladislav Lörinc	starosta, MČ Sídliisko KVP
– Ing. Jaromil Čop	vedúci oddelenia, odd. VDaŽP, MČ Sídliisko KVP
– Marián Koszoru	poslanec MiZ MČ Sídliisko KVP a predseda komisie VDaŽP
– Mgr. Ing. Miloš Ihnát	starosta, MČ Sídliisko Ťahanovce
– JUDr. Beáta Zemková	prednostka, MČ Sídliisko Ťahanovce
– Mgr. Oliver Kovács	referent pre riadenie projektov, ref. SalČ, MČ Staré Mesto
– Mestská časť Košice-Západ	MČ Západ
– Ing. Jozef Roman	vedúci oddelenia, odd. rozvoja, MČ Západ
– JUDr. Mgr. Ladislav Rovinský	poslanec MZ v Košiciach
	predseda Komisie dopravy a výstavby pri MZ
	poslanec Miestneho zastupiteľstva MČ Košice – Západ
	poslanec Zastupiteľstva Košického samosprávneho kraja

Zápisnica z pracovného stretnutia k projektu Čiastočná aktualizácia dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice

Projekt	Čiastočná aktualizácia dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice
Zhotoviteľ	NDCon s.r.o.
Dátum konania	09.09.2021
Čas konania	08:00 – 09:15
Miesto konania	Miestny úrad MČ Sídliisko Ťahanovce
Prítomní účastníci	Ing. Jan Kašík, NDCon Ing. Dávid Jaš, NDCon Ing. Veronika Murinová, NDCon PhDr. Jaroslav Žďára, Oddelenie rozvoja, dopravy, životného prostredia a vnútornej správy

Priebeh stretnutia:

1. otvorenie a začatie pracovného stretnutia k témam projektu v mestskej časti Sídliisko Ťahanovce
2. diskusia k uvedeným témam
3. ukončenie pracovného stretnutia

Diskusia:

Nemotorová doprava

- Existuje dopyt po novom cyklistickom napojení zo sídliska do centra mesta, dnes sa využíva trasa cez MČ Ťahanovce a cyklocestička cez park Anička na Hlinkovu,
- bolo by prínosné vytvoriť alebo sprístupniť ďalšie premostenie cez rieku Hornád. Most, ktorý je pri hrádzi je možné využiť len na vlastné riziko. Existuje snaha o legalizáciu tohto prepojenia, so Slovenským vodohospodárskym podnikom ako správcom objektu je však veľmi ťažká komunikácia.
- Uvažuje sa s novou cyklocestičkou pozdĺž Prešovskej cesty,
- uvažuje sa tiež s prepojením na Magnezitársku ulicu, nové prepojenie z Magnezitárskej by mohlo ústiť do križovatky Americká trieda x Ázijská trieda,
- na margo nových prepojení do mesta, na Demeteri sa situácia postupne zlepšuje, je vidieť razantný pokrok, stúpila zamestnanosť tamajších obyvateľov a zlepšilo sa ich správanie,
- ďalej existujú požiadavky na skultivovanie prepojenia sídliska so záhradkárskou oblasťou Mončí potok a areálom Krematória, aby bola trasa prístupná nielen pre bicykle, ale aj pre kočíky, korčuliarov a pod. Existujúca panelová cesta je v dezolátnom stave, je tu potrebná investícia zo strany mestských lesov.
- Cesta na sídlisko Terasa je v rannej špičke a zápach rýchlejšie na bicykli než autom a MHD.

Systémy zdieľanej mobility

Vzhľadom na polohu mestskej časti bol diskutovaný rozvoj a potenciál využívania e-bicyklov a e-kolobežiek na prepravu po meste. Pán Žďára uviedol, že vzhľadom na kopcovitý terén majú napr.

v Ťahanovskej ulici aj e-kolobežky problém pri stúpaní., e-kolobežky sú využívané najmä na takú vnútro sídliskovú prepravu. E-bicykle, ktoré túto sezónu nasadila spoločnosť Antik do svojho systému zdieľaných dopravných prostriedkov majú potenciál byť využívané, dôležité je však umožniť obyvateľom prepravu nielen do/z centra mesta po bezpečnej a ucelenej infraštruktúre. Pán Žďára sa s nami podelil aj o svoj subjektívny pohľad na e-kolobežky, tie od Antiku sa mu zdajú lepšie ako tie od Boltu, sú robustnejšie lepšie stavané. Taktiež si chválil cenovú politiku Antiku, že je možné získať voľné minúty zadarmo po ukončení jazdy a zapojenia e-kolobežky do nabíjačky, a zároveň je tam aj zľava.

Verejná doprava

- Dostupnosť zastávok MHD v mestskej časti je dostatočná, bolo by však potrebné skrátiť dochádzkovú vzdialenosť od Austrálskej triedy a Viedenskej ulice a to tým, že by sa predĺžila trasa linky z existujúcej konečnej Madridská smerom na koniec Austrálskej triedy a vznikla tam nová zastávka, prípadne priestorné obratisko. Existujúce obratisko na Madridskej funguje v značne provizórnom režime,
- taktiež interval mimo špičky je pol hodina, do centra je veľa prestupov, no najväčší problém je v dopravných zápchach, kedy cesta do mesta trvá niekedy aj hodinu alebo hodinu a pol, čo značne odrádza ľudí cestovať verejnou dopravou,
- vítaná by bola trasa linky Ťahanovce – Terasa – MMK – OC Galéria, ktorá by ponúkala priame spojenie zo sídliska Ťahanovce.
- je všeobecne prítomná podpora výstavby električkovej trate do Ťahanoviec pre lepšiu a rýchlu dostupnosť do centra mesta, variantov električkovej trate je viacero:
 - z Nám. Maratónu mieru cez Masarykovu k železničnej trati a pozdĺž nej k Terminálu Sever a ďalej pozdĺž Magnezitárskej na Americkú triedu – v úseku od Masarykovej pozdĺž žel. trate a Stromovej ulice však nemá koho obsluhovať
 - z Havlíčkovej po Kostolianskej ceste a cez Aničku a novým mostom cez Demeter na Americkú,
 - nový návrh: NDCon uvažuje s trasovaním cez Masarykovu k Leteckej fakulte TUKE a cez džungľu k Terminálu Sever a na Ťahanovce – električka by mohla podnietiť rozvoj územia novej obytnej a zmiešanej zóny v Džungli, kde sa nachádzajú nehodnotné priemyselné areály
 - trasovanie Komenského ulicou pozdĺž Hlinkovej k Terminálu Sever a na Ťahanovce podľa SRD, tento variant MMK neuprednostňuje,
 - alternatívny návrh trasovania električky na Ťahanovciach počítal s alternatívnou trasou po Ázijskej triede.
- Uvažuje sa o navrhnutí novej vlakovkej zastávky Na Demeteri alebo Terminál Sever,
- hľadá sa nová možnosť premostenia cez rieku Hornád aj pre autobusy namiesto priechodu cez obec Ťahanovce,
- pri ulici Pri hati má vzniknúť nové obchodné centrum, doprava zahltí Hlinkovu ulicu ešte viac, k novému OC by mali zachádzať autobusy. Všeobecne je problém s upchatými výjazdmi do mesta.

Statická doprava a organizácia dopravy

Najväčším problémom v MČ je statická doprava. V minulosti bolo navrhované 1 parkovacie miesto na 3 bytové jednotky, v súčasnosti je to mnohokrát naopak, k 1 bytu teraz prislúchajú aj 2-3 autá. Sídlisko je husto zastavané, priestoru na legálne parkovanie je málo. MČ má veľký problém s pozemkami, ktoré nie sú vysporiadané a je mnoho konfliktov s vlastníkami, napr. na verejne prístupnej komunikácii

vlastníci súkromne prenajímajú parkovacie miesta. Aktuálne beží súdny spor s pozemkom vo vnútrobloku Berlínskej ulice so spoločnosťou ODECO.

Čo sa týka kompetencií MČ, nemá takmer žiadne ohľadom komunikácií, MMK spravuje všetko, MČ skôr pomáha MMK. Rozpočet na to nemajú žiadny. Existujú niektoré chodníky, ktoré v minulosti vybudovala MČ, dnes sú vo vlastníctve mesta.

Za účelom zlegalizovania parkovacích státí je navrhovaná jednosmerka Čínska - Pekinská. Ďalšie jednosmerky sú navrhované: Belehradská, Budapeštianska (od Európskej triedy) a Berlínska (tu bol aj zámer parkovacieho domu, kde mal v štúdii investor práve túto ulicu navrhnutú ako jednosmernú).

Americká trieda – jeden pruh aby sa ubral a vznikli by tam šikmé parkovacie státa.

MČ sa prikláňa sa k rezidenčnému parkovaniu 1 auto na byt – karta. Za ďalšie auto by sa platilo viac. Myšlienka je všeobecne akceptovaná, občiansku revolúciu by vzbudiť nemala.

Navrhované lokality pre obytné zóny sú Maďarská a Juhoslovanská. Na Juhoslovanskej obytná zóna viac-menej je, len nie je vyznačená dopravným značením a chcelo by ju trochu zrehabilitovať v súlade s modernými princípmi rozvoja verejných priestranstiev.

Na Maďarskej by bolo možné urobiť malý zásah do verejnej zelene a zmeniť pozdĺžne parkovanie na kolmé alebo šikmé.

V minulosti zriadená zóna zákazu stáť pre dodávky nad 4,9 m. Pomohla vyhnúť dodávky a služobné autá. Pre sťažnosti však boli vyčlenené niektoré lokality (2 alebo 3), kde sa stáť dodávok povolilo. Taktiež prebehla snaha dohodnúť sa s Metrom na zriadení zóny pre nočné stáť dodávok na jeho nevyužívanom parkovisku za cenu 9 €/mesiac – prihlásili sa traja záujemcovia.

MČ by uvítala využitie územia medzi Prešovskou cestou a Ázijskou triedou pre parkovanie vrátane možnosti parkoviska P + R.

Pán Žďára nám odporučil kontaktovať p. Petra Geršáka z mestskej polície (má na starosti Ťahanovce, sídlisko Ťahanovce a Sever), ktorý by nám mohol poskytnúť ďalšie informácie o doprave.

Ďalšie informácie

Taktiež bol spomenutý problém s diviakmi, ktorí mestskú časť obklopujú z každej strany kvôli lúkam zarastenými divou burinou a okolitými lesmi, tiež tam existujú čierne skládky. Pomohla by hocijaká výstavba na časti týchto plôch, napr. spomenuté vybudovanie záchytného parkoviska na vstupe do mesta.



50 m

1 : 1 887

Ortofotomapa: © GKÚ, NLC r.2019, Adresy: © LoRAB ErasData-Pro s.r.o.



1 : 1 887



10 m

1 : 472

Ortofotomapa: © GKÚ, NLC r.2019, Adresy: © LoRAB ErasData-Pro s.r.o.

Vytlačené v mapovom riešení Spinbox spoločnosti © T-MAPY

