

Harmonogram riešenia statického
parkovania organizácie
mesta Košice

Apríl 2015

Úvod

Správca zóny plateného parkovania – spoločnosť EEI s.r.o. v apríli 2013 predstavila dielo Konceptia riešenia statickej dopravy mesta Košice. Materiál je komplexným zoznamom s problematikou statickej dopravy. Predmetná koncepcia bola schválená 9.2.2015 Mestským zastupiteľstvom v Košiciach.

Situácia statickej dopravy na území mesta Košice

Predstavený moderný dopravný systém chráni predovšetkým chodníky, zeleň a priestranstvá pre ľudské aktivity, ako aj kultúrne dedičstvo pre budúce generácie pred invazívnou dopravnou záťažou. Nekontrolovaný stupeň motorizácie často poškodzuje tieto plochy, vytláča ľudí z priestoru určeného pre nich a devastuje zeleň či kultúrne bohatstvo. Moderný motoristický svet si preto vyžaduje moderné technologické riešenia pre reguláciu dopravnej záťaže. Funkčnosť akejkoľvek lokality je daná predovšetkým možnosťami mobility a uvoľnením priestoru pre ľudské aktivity pri zachovaní rázu krajiny či mesta s ohľadom na životné prostredie. Obmedzenia spôsobené nekontrolovanou dopravnou záťažou potom spôsobujú, že územie stráca svoju hodnotu, pretože neplní potreby návštevníkov ani rezidentov, a tak dochádza k jej devastácii.

V meste Košice je možné všeobecne definovať územia, ktoré generujú uvedenú problematiku:

- a) Centrálna mestská časť, dopravný celok denne preťažovaný dopravou centrálnej mestskej zóny.
- b) Nové administratívno – hospodárske centrá, na území Košíc sú situované v rámci územia centrálnej mestskej časti (Aupark, Cassovar, Business Centre Košice,...) a vytvárajú dopravné preťaženia
- c) Sídľiskové celky, všeobecne s výraznou mierou takzvanej „objektívnej kapacitnej nedostatočnosti“, ktorá kolíše v závislosti od obdobia kedy dané sídlisko bolo postavené a od terénnej členitosti.

1. Centrálna mestská zóna Košice

1.1. Stav

Dopravná situácia, ktorá spôsobuje nevyhovujúci stav statickej dopravy a je v rozpore s pravidlami moderného dopravného inžinieringu:

- a) **Jednotná tarifa krátkodobého parkovného** (v celej CMZ) nezabezpečuje rovnomerné rozptýlenie parkujúcich vozidiel v rámci celého územia, ktoré si vyžaduje dopravnú reguláciu. Cenovou diferenciáciou podľa miery prirodzeného motoristického pretlaku (aktuálna miera obsadenosti) je nutné zabezpečiť dopravnú funkčnosť územia. Návrh riešenia prináša rovnomerné zaťaženie parkujúcimi vozidlami, čo sa prejaví aj v znížení dynamickej dopravnej záťaže na jednotlivých komunikáciách. Napr. ulicou Kováčska prejde v pracovný deň 8 až 10 tisíc automobilov denne.
- b) **Jednotná cena predplatných parkovacích kariet (v rámci územia), ktorá nezodpovedá cene krátkodobého parkovného** spôsobuje, že aj tí čo nepotrebujú takúto predplatenú kartu si kupujú túto parkovaciu kartu, a tak ich nijako nemotivuje využívať okrajové parkovacie kapacity. Práve parkoviská ako Jumbo, Strojárska, Festivalové nám. či Parkovací dom pri Steel Aréne by mali byť určené pre týchto celodenne parkujúcich užívateľov, ktorí majú možnosť využitia MHD a takto znížiť dopravnú zaťaženosť centrálnej mestskej zóny.

- c) **Veľké množstvo vyhradených parkovacích miest** ešte prehľbuje dopravne nežiadúcu situáciu.

1.2. Návrh

Konceptia rieši dopravnú organizáciu na preťažovaných celkoch statickej dopravy. Hranice boli navrhnuté tak, aby pri celoplošnom dopravnom zregulovaní nedošlo k posunu dopravného zaťaženia obytných štvrtí. Preto hranicami sú výrazné prekážky pešej dopravy alebo dopravné tepny za hraničnou dochádzkovou vzdialenosťou.

Navrhnutá cenová a časová regulácia zóny plateného parkovania (resp. zóny s dopravným obmedzením, ďalej len „ZPP“), reflektuje na atraktivitu jednotlivých území a definuje prevádzkovo - organizačný poriadok pre zabezpečenie maximálnej obslužnosti všetkých užívateľských skupín so zreteľným zvýhodnením rezidentov. Je nutné podotknúť, že existujúce kapacity takmer v celom navrhovanom území v súčasnom stave neplnia charakter, pre ktorý sú prirodzene určené. Jedná sa aj o parkovacie kapacity v širšom centre mesta, s prevládajúcim komerčným využitím, a to v lokalitách s prevládajúcou funkciou bývania (mimo aktuálnu zónu plateného parkovania). Tarifná štruktúra je tu základným nástrojom organizácie statickej dopravy. Práve tarifná štruktúra zabezpečuje voľné návštevnícke kapacity jadra mesta a naplňa záchytné parkoviská na prstenci. Aby tento mechanizmus fungoval, je nevyhnutné, aby jednotlivé formy výberu parkovného (parkovací lístok, predplatná parkovacia karta,...) boli transparentné a porovnateľné. Rovnako dôležité je maximálne zamedzenie výnimiek pri schvaľovaní VZN, ktoré môžu spôsobovať špekulatívne správanie ešte väčšej užívateľskej skupiny.

Denná doba spoplatnenia pri tom reflektuje na obdobie špičky statickej dopravy podľa vykonanej objemovej analýzy. Táto dopravná špička je determinovaná zvýšeným dopravným ruchom CMZ, ktorý vytvárajú najmä jej pracovné aktivity, ale vzhľadom na funkcie CMZ ide aj o kultúrno - voľno časové aktivity. Časový interval záťaže parkovacích miest, ktorý prekračuje prípustné hodnoty pre dosiahnutie funkčného systému statickej dopravy, stanovuje optimálny časový interval spoplatnenia. V rámci aktívneho územia CMZ mesta Košice sme namerali časové úseky pondelok až piatok 7:30 – 20:00, sobota 7:30 – 13:00 pre samotné územie CMZ a časový úsek pondelok až piatok 7:30 – 18:00, sobota 7:30 – 13:00 pre návštevnícke parkoviská rezidentského štítu CMZ (aktívne územie CMZ lokalita 1 až 10, znázornené na mape na nasledujúcej strane). Parkovacie plochy pri obytných celkoch sú spravidla vyhradené pre rezidentov nepretržite.

1.3. Harmonogram

Činnosti pre vybudovanie dopravnovo-organizačného režimu zóny		Základný časový interval - týždne																																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37					
1	Výstředenie inžinierskych sietí a bodov pripojenia (elektrina, dátový signál) pre závorové parkoviská																																										
2	Projekcia dopravného značenia zóny s dopravným obmedzením a umiestnenia dopravných zariadení (parkovacie automaty, APNR kamery, kamery pre dopravný monitoring)																																										
3	Projekcia dopravnej stavby pre závorové systémy vrátane dopĺňajúcich zariadení																																										
4	Projekcia elektro pripojenia pre závorové systémy																																										
5	Schvaľovací proces dopravného projektu zóny vrátane zapracovania pripomienok a opätovného predloženia																																										
6	Schvaľovací proces projektu dopravnej stavby závorových parkovísk																																										
7	Dodávka parkovacích automatov																																										
8	Dodávka závorových systémov																																										
9	Dodávka kamier (APNR a CCTV)																																										
10	Dodávka technológie centrálného dispečingu a automatizovanej dopravnej kontroly																																										
11	Dodávka zvislého dopravného značenia																																										
12	Informačná kampaň prvé fázy výstavby všeobecnej, následne letáková v niekoľkých vlnách zameraná na sektory zóny postupne do jedného dopravného systému																																										
13	Realizácia dopravného značenia, osadenie a inštalácia parkovacích automatov, závorových systémov vrátane príslušných stavebných úprav, APNR a CCTV kamier - CMZ																																										
14	Realizácia dopravného značenia a inštalácia parkovacích automatov v navrhovaných lokalitách prístavby CMZ - etapovo postupne zapojenie do systému																																										
15	Realizácia stavieb - spavených plôch (rekonštrukcia spaveného povrchu alebo realizácia novej spavennej plochy) - vrátane realizácie dopravného značenia																																										
Rekonštrukcia spaveného povrchu a realizácia nových spavených plôch																																											
1	Projekcia dopravného značenia zóny																																										
2	Schvaľovací proces dopravného projektu zóny vrátane zapracovania pripomienok a opätovného predloženia																																										
3	Stavebné konanie																																										
4	Realizácia stavieb - spavených plôch (rekonštrukcia spaveného povrchu alebo realizácia novej spavennej plochy) - Rekonštrukcia spavených plôch/realizácia nových spavených plôch pre parkovacie státa/realizácia nových spavených plôch pre výjazdy a vjazdy																																										

Prehľad objemu parkovacích kapacít v počtoch normalizovaných parkovacích miest

Aktuálna zóna	3 314	z toho navrhované ako platené-hodinové (1,2. tarifné pásmo)	2 727
		z toho navrhované ako platené-záchytné (4. tarifné pásmo)	510
		z toho navrhované ako výhradne rezidentské	157
Novo navrhovaná časť zóny - aktuálna plocha komunikácii	4409 (5148*)	z toho navrhované ako výhradne rezidentské	3 058
		z toho navrhované ako platené-hodinové (3. tarifné pásmo)	1 351
Novo navrhovaná časť zóny - nové kapacity	1 533	z toho navrhované ako výhradne rezidentské	1 404
		z toho navrhované ako platené-hodinové (3. tarifné pásmo)	129

Spolu zmiešané	4 717	SPOLU ZÓNA	9 336
Spolu rezidentské	4 619		

zmiešané - pre platiacich návštevníkov a rezidentov

rezidentské - vyhradené výlučne pre rezidentov

* po detailnom zrátaní miest, vrátane miest získaných preznačením alebo novovyznačením

1.4. Technologický opis realizácie koncepcie organizácie statickej dopravy mesta Košice

Parkovacie automaty

Sú navrhnuté s väzbou na EČV, pre ktoré platí parkovací lístok. V kombinácii s výstupom z mobil parkingu je tak možné získať komplexný a ucelený prehľad krátkodobo platiacich užívateľov zóny regulovaného parkovania, ktorý je potrebný pre efektívnu organizáciu statickej dopravy a to predovšetkým pri:

- Zabezpečovaní podkladov a technologických nástrojov pre efektívne riadenie kontroly, čo výrazne odbremení rady mestskej polície.
- Poskytovaní presných transparentných prehľadov o vyťaženi a rešpektovanosti pre účely dopravných analýz.

Umiestnenie jednotlivých parkovacích automatov je navrhnuté v súlade s aktuálnymi technickými predpismi Európskej únie, a to aj vo veci dochádzkových vzdialeností podľa charakteru jednotlivých tarifných pásiem:

- Krátkodobé parkoviská (PÁSMO 1) - dochádzková vzdialenosť do 40 m
- Strednodobé parkoviská (PÁSMO 2) - dochádzková vzdialenosť do 70 m
- Strednodobé parkoviská „rezidentského štítu“ (PÁSMO 3) - dochádzková vzdialenosť 70 až 100 m
- Dlhodobé parkoviská (PÁSMO 4) – dochádzková vzdialenosť 100 m

Celkový počet navrhnutých parkovacích automatov je 122 ks.

Závorové systémy

Navrhnuté pre záchytné parkovacie plochy, s cieľom odľahčiť najvyťaženejšie oblasti Zóny. Funkčné záchytné parkoviská hrajú kľúčovú rolu pri odbremeňovaní najfrekventovanejších ulíc jadra mesta. Práve plnohodnotnú funkčnosť / efektivitu zabezpečia závorové systémy plne kompatibilné a prepojené s jednotnou databázou EČV platiacich užívateľov zóny. Navrhnutá závorová technológia registruje každého užívateľa záchytnej parkovacej plochy pod evidenčným číslom vozidla. Podobne ako pri parkovacích automatoch ide o ťažiskový nástroj pri zabezpečovaní efektívnej organizácie statickej dopravy.

Celkový počet navrhovaných novovybudovaných závorových systémov je pre 4 záchytné parkovacie plochy.

APNR kamerový systém

APNR (Automatic plate number recognition – automatické rozpoznávanie evidenčného čísla vozidla) slúži na kontrolu prejazdu všetkých motorových vozidiel (EČV) vstupujúcich do a vychádzajúcich zo zóny s najväčším dopravným zaťažením (riešená mikrozóna). Technológia poskytuje absolútne transparentný prehľad o dopravnej vyťažiteľnosti riešenej mikrozóny a o rešpektovanosti zavedených dopravných – regulačných pravidiel. Dopravné zaťaženie tu presahuje technologické možnosti jednotiek mobilného dopravného monitoringu (viď nižšie).

Celkový počet navrhovaných APNR kamier je 45 ks.

CCTV kamerový systém:

Navrhnutý pre sledovanie plynulosti a bezpečnosti premávky dopravne najvyťaženejšej oblasti Zóny a závorových parkovacích plôch. Slúži zároveň na identifikáciu nejednoznačných záznamov APNR kamier a v neposlednej rade výrazne prispieva k znižovaniu kriminality.

Celkový počet navrhovaných CCTV kamier je 40 ks.

Jednotka mobilného monitoringu

V lokalitách s priemerným a nižším dopravným zaťažením (hodnotí sa vo vzťahu k dopravnej priepustnosti jednotlivých ulíc), zabezpečí mechanizmus automatickej kontroly jednotka mobilného monitoringu. Zber kontrolovaných údajov z terénu dokumentuje parkujúce vozidlá a vykonáva sa prostredníctvom vozidla pre automatizovaný mobilný monitoring. Vozidlo je vybavené technológiou pre snímanie, rozpoznávanie EČV a zber obrazových záznamov - automatizovaný mobilný monitoring. Technológia vozidla pozostáva z komponentov:

- 4x kamera so schopnosťou APNR pre poskytnutie kvalitných snímok s časovou pečiatkou (1280x720)
- Color CCD snímač
- Dotykový monitor obslužného systému
- GPS modul pre poskytnutie pečiatky s GPS koordinátmi
- Záložné batérie
- Audio detekcia významných javov (užívateľsky nastaviteľné – napr. upozornenie na neuhradenú RZ a podobne)
- Riadiace tlačidlá integrované do prístrojovej dosky vozidla

Vozidlo je schopné za hodinu zmonitorovať 800 až 2500 EČV, a to podľa hustoty parkujúcich vozidiel v kontrolovanom území.

Komplexné technologické riešenie dopravného systému (systém ESRV® – Elektronický systém registrácie vozidiel)

Technologický systém pozostáva z APNR kamier pre identifikáciu vozidiel na dopravných uzloch, ktoré privádzajú a odvádzajú dopravu z jadra mesta a APNR kamier z jednotky mobilného monitoringu, ktorá pokrýva zber údajov z ostatných lokalít Zóny. On-line v reálnom čase systém vyhodnocuje databázu takto registrovaných EČV v Zóne a tú porovnáva s databázou EČV z jednotlivých platobných kanálov viazaných na evidenčné čísla vozidiel, ktorými sú:

- registrovaní užívatelia (parkovacie karty),
- parkovacie automaty,
- závorové systémy,
- mobil parking,

Systém tak vyhodnocuje každé vozidlo, ktoré porušuje nastavené dopravno - organizačné pravidlá zóny. Softwarové spracovanie pri tom analyzuje a vyhodnocuje vozidlá dopravnej obsluhy a iných užívateľských skupín, ktoré oprávnené užívajú monitorujúce dopravné priestranstvo.

1.5. Odpovedajúce dopravné značenie ZPP centrálnej mestskej časti

Pre dosiahnutie popísaných cieľov organizácie statickej dopravy, je potrebné okrem správnej formy dopravného značenia dbať aj na dôslednosť v umiestňovaní tohto dopravného značenia, podľa zásad definovaných legislatívou a technickými normami. V opačnom prípade ľahko vznikne situácia z mnohých košických ulíc, kedy jedna značka nechcane neguje význam značky druhej. Rovnako dôležité je vodorovné dopravné značenie, ktoré dopĺňa a spresňuje význam uvedeného ZDZ. Jeho absenciou alebo nesprávnym vyznačením, môže byť lokálne zamedzená možnosť účinnej kontroly a represie vo veci dodržiavania vyplývajúcich pravidiel cestnej premávky. Poškodzovaní sú tým disciplinovaní a zodpovední motoristi.

a) Označenie územia zóny plateného parkovania (IP 24 a/b)



b) Návštevnícke parkovacie kapacity podľa pásma (IP 17 a + E 12)

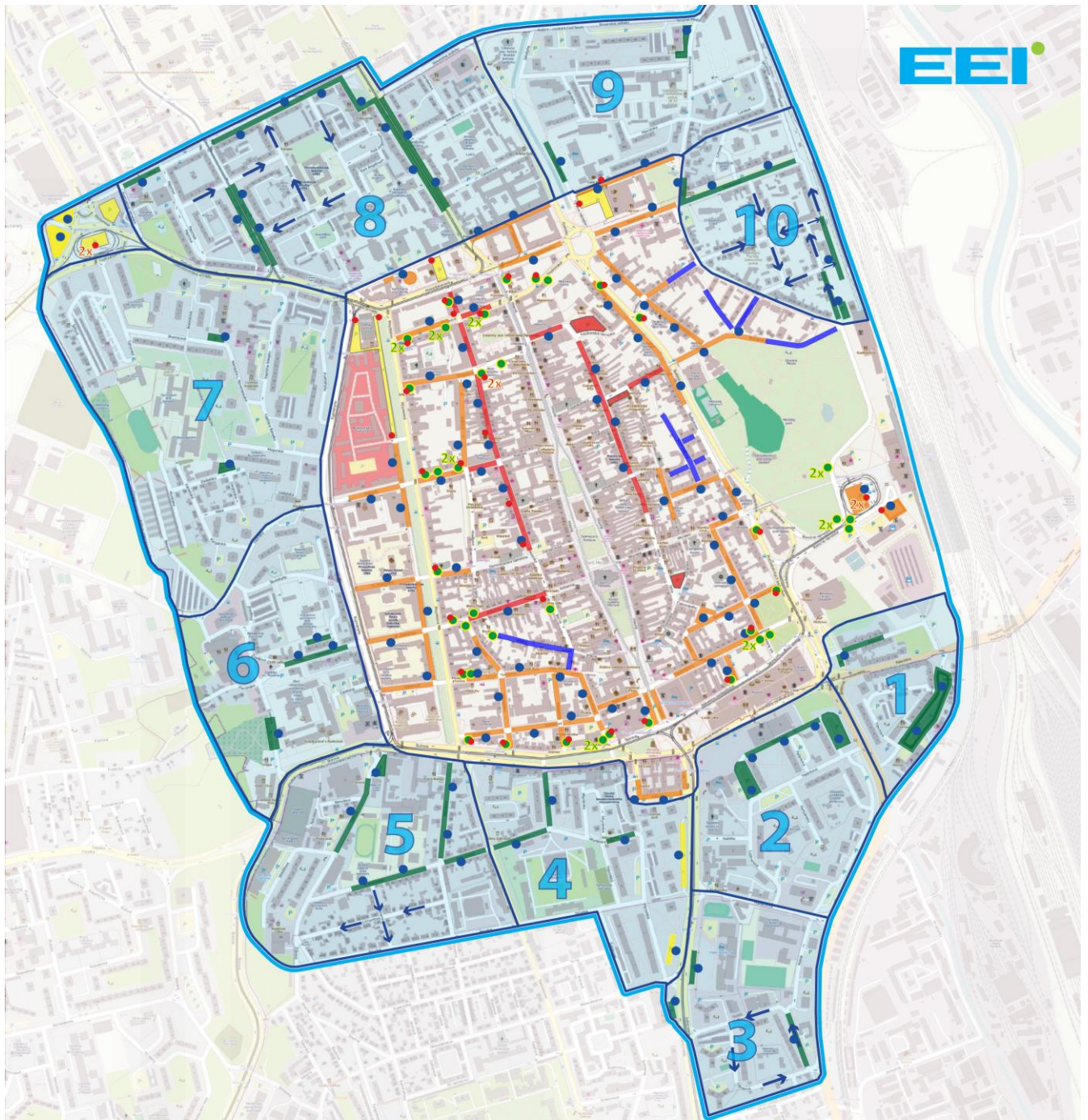


c) Parkovacie kapacity rezidentského pásma (IP 16+ E 12)



Dopravné značenie pre označenie komerčného vyhradeného státia, TAXI stojísk a pod., sú navrhnuté podľa Zákona o cestnej premávke

1.6. Mapové znázornenie ZPP



Konceptia organizácie statickej dopravy mesta Košice - centrálna mestská zóna

Legenda:

- Hranica zóny plateného parkovania (ZPP)
- Lokality rezidentského pásma ZPP (PÁSMO R) s príslušným číslom, všetky verejné parkovacie plochy okrem návštevníckych 3. pásma ZPP sú vyhradené výlučne pre rezidentov.
- smer navrhovaného zjednosmernenia
- ZPP líniové krátkodobé parkoviská - PÁSMO 1
- ZPP líniové strednodobé parkoviská - PÁSMO 2
- ZPP líniové strednodobé parkoviská "rezidentského štítu"- PÁSMO 3
- ZPP líniové dlhodobé parkoviská - PÁSMO 4
- ZPP líniové rezidentské parkoviská jadra mesta
- ZPP uzavreté (závorové) parkoviská príslušného pásma

Technická vybavenosť:

CMZ	Parkovací automat - 73 ks
Fest. nám.	APNR kamera - 45 ks
	CCTV dohľadová kamera - 40 ks
	Závorový parkovací systém - 4ks
	Parkovací automat - 49 ks

Návštevnícke parkovanie – s DPH

Pásmo zóny	základná hodinová sadzba *1	maximálna denná sadzba	Predplatná parkovacia karta *2
Pásmo 1	1,50 € *3	9,00 €	1125 €
Pásmo 2	1,00 €	6,00 €	750 €
Pásmo 3	0,50 €	3,00 €	500 €
Pásmo 4	1,00 € / 2 hodiny *4	2,00 €	300 €

Rezidentské parkovanie – s DPH

	Prvá PK	Druhá PK	Tretia PK
Obyvateľ CMZ *5	35 €	70 €	150 €
Rezident FO *6	35 €	70 €	150 €
Rezident PO *6	300 €	300 €	300 €

Vyhradené parkovanie - s DPH

Box v lokalite pásma 3	1 000 €
Box v rámci pásma 1 a 2	1 500 €

Doba spoplatnenia pre návštevnícke parkovanie (pásmo 1 až 4)

7:30 – 18:00 v pracovné dni (v tarifných pásmach 1, 2 do 20:00)

7:30 – 13:00 v soboty

Poznámky:

- *1 - Cena sa vzťahuje na platbu krátkodobého parkovného prostredníctvom dopravných zariadení (parkovacie automaty a závorové systémy), pri platbe prostredníctvom mobilného telefónu (SMS parking) je sadzba navýšená o 20% (za komfort tejto formy úhrady si mobilní operátori a správcovia dátových prenosov účtujú poplatok 25% z obratu).
- *2 - Predplatná parkovacia karta platí pre líniové platené parkoviská, karta z pásma 1 platí do celej zóny, karta z pásma 2 platí aj na záchytné parkoviská a pásmo 3.
- *3 - Prvých 30 minút zdarma na závorové parkoviská 1. pásma (parkoviská Kasárenské nám., Vodná, Orlia).
- *4 - Navrhované záchytné parkoviská - sever Moyzesovej, Festivalové nám, Strojárske nám., Jumbo centrum, Fejova, Vojvodská a **Parkovací dom pri Steel Aréne**).
- *5 - Obyvateľ centrálnej mestskej zóny (FO s trvalým, alebo prechodným pobytom v rámci centrálnej mestskej zóny - CMZ) – pásmo 1 a 2, parkovacia karta platí len v lokalite bydliska.
- *6 - Rezident rezidentského pásma, parkovacia karta platí len v príslušnej rezidentskej lokalite pre príslušné rezervované parkoviská (pre rezidentov) a parkoviská pásma 3. a 4. Rezident FO – obyvateľ alebo živnostník, rezident PO – s.r.o., a.s., k.s., v.o.s., podľa definície rezidenta.

Všetky ceny sú uvádzané s DPH 20%.

2. Sídľiská mesta Košice

2.1. Stav

Vybrané lokality pozostávajú z urbanistických celkov, ktoré si vyžadujú riešenie otázky statickej dopravy:

- Košice Juh
- Košice Sever
- Košice Západ
- Sídliisko KVP
- Sídliisko Nad Jazerom
- Sídliisko Dargovských Hrdinov
- Sídliisko Ťahanovce

Problematiku statickej dopravy sídlisk tvoria dva hlavné aspekty, pričom druhý nie je možné vyriešiť bez zvládnutia prvého:

- a) **Zaužívaný spôsob parkovania na sídliskách** spôsobuje spoločenský návyk vnímania verejného priestranstva. Postupným nárastom motorizácie nepostačuje parkovacia kapacita a nutne začína dochádzať k porušovaniu pravidiel cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel (všadeprítomné státie na chodníku bez dodržania predpísaného odstupu, zeleni a pod.). Tieto priestupky sú dnes sociálne ospravedlňované všeobecným nedostatkom parkovacích miest.
- b) **Všeobecný nedostatok parkovacích kapacít** v rozsahu, ktorý závisí predovšetkým od obdobia výstavby daného sídliska a terénnej členitosti. Presný objem reálnej (objektívnej) kapacitnej nedostatočnosti nie je možné definovať bez vykonania dopravného prieskumu po zavedení celoplošnej regulácie statickej dopravy. V aktuálnom neregulovanom dopravnom systéme sídlisk parkujú aj vozidlá, ktoré v zregulovanom dopravnom systéme viac nebudú zaťažovať dopravu sídlisk.

2.2. Návrh

Akakoľvek organizácia dopravy vykonávaná na komunikáciách, môže byť výlučne prostredníctvom dopravného značenia a dopravných zariadení. Následne organizačné pravidlá (výšky poplatkov, formy ich výberu, ...), na ktoré odkazuje vhodne zvolená forma dopravného značenia, sú zakotvené v príslušnom VZN alebo prevádzkovom poriadku správcu.

Vo všetkých sídliskových lokalitách mesta Košice bez ohľadu na lokálnu situáciu v množstve voľných státi, vodiči absolútne nerešpektujú pravidlá cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel. Je zrejme, že tento jav je podmienený všeobecne zaužívaným náhľadom verejnosti na užívanie verejných priestranstiev sídlisk. Návrh definuje nutnú prvotnú organizáciu statickej dopravy prostredníctvom dopravného značenia ako základného nástroja organizácie statickej dopravy a pozostáva z dvoch variantov:

1. Variant kladie vyššie nároky na výstavbu absentujúcej sídliskovej. Pri tomto variante sú spoplatnené veľkoplošné záchytné a objektové parkoviská plnou komerčnou sumou. Pouličné parkoviská sú bezplatné a zväčša využívané pre druhé prípadne tretie vozidlo rezidentov.
2. Variant optimalizuje využívanie existujúcej kapacity a znižuje mieru nutnej výstavby na úkor zelene.

2.2.1. Doporučujeme 2. variant

Základným cieľom zriadenia regulovanej zóny je plnohodnotná celoplošná regulácia a následné vytvorenie podmienok parkovania pre budovanie nových efektívnych kapacít a tým zabezpečiť parkovanie pre všetky užívateľské skupiny s maximálnym využitím existujúceho dopravného územia. Dosiachnutie tohto cieľa je realizované spoplatnením všetkých verejných parkovacích miest na

riešenom území rôznymi formami. Efektívnym riešením je vytvorenie takých cenových podmienok, ktoré budú akceptované všetkými záujmovými skupinami za účelom ich dopravnej organizácie. Základným štandardom cenotvorby je výrazné zvýhodnenie prvého vozidla rezidentov (prípadne firemné vozidlo určené na súkromné účely). Rovnomerné celoplošné spoplatnenie v skutočnosti minimalizuje finančné nároky prevedené na rezidenta spojené so zabezpečením racionálnej výstavby absentujúcej kapacity.

Vzhľadom na všeobecnú celkovú kapacitnú nedostatočnosť je zóna s dopravným obmedzením (ZDO) členená v čase zvýšenej záťaže podľa navrhutej schémy:

- **Lokality zmiešaného parkovania** (rezident plus krátkodobý / dlhodobý návštevník), s obmedzením parkovania návštevníkov cenou a časom.
- **Lokality rezidentského parkovania** v oblasti základných a materských škôl v stanovených časoch na 15 minút bez obmedzení – dopravné značenie ako centrálna mestská zóna.
- **Obslužné zásobovacie státia** resp. zásobovacie dvory a parkovacie státia vyhradené pre špeciálne užívateľské skupiny (Polícia SR,...) – dopravné značenie ako centrálna mestská zóna.
- **Miesta pre ZŽP** – dopravné značenie ako centrálna mestská zóna.

Navrhnutá cenová štruktúra a časové obmedzenia návštevníckeho parkovania ZDO reflektujú atraktivitu jednotlivých území a definujú prevádzkovo - organizačné pravidlá pre zabezpečenie maximálnej obslužnosti všetkých užívateľských skupín. Časom zvýšenej dopravnej záťaže je tu večer a noc pre sídliská s čistou funkciou bývania a non – stop pre sídliská s vysokým zastúpením iných funkcií.

Príkladom je rovnaký návrh VÚD pre mestskú časť Bratislava – Petržalka, prípadne rovnaký návrh mesta Praha.

2.3. Harmonogram

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

2.4. Odpovedajúce dopravné

značenie ZPP Košice - sídlisko

Aj v tomto prípade je potrebné chápať zónu s dopravným obmedzením výlučne v zmysle významu dopravnej značky IP 24 a/b. Verejné parkovacie plochy, ktoré nie sú určené špeciálnemu užívaniu

(polícia, TAXI, pošta, ...) sú v zmysle platných STN označené dopravnou značkou IP16 s príslušným symbolom o spôsobe státia IP13a až IP15b a dodatkovou tabuľou E13, informujúcou o režime vyhradenia.

Navrhované vyhotovenie dopravného značenia IP16 a E12:

1. Forma dodatkovvej tabule E12 pre pre sídliská s výrazným vplyvom iných funkcií ako bývanie.
2. Forma dodatkovvej tabule E12 pre pre sídliská s výrazným vplyvom iných funkcií ako bývanie v lokalitách s roztrúsenou potrebou zásobovania (v čase 8 – 10 h je parkovanie bez obmedzenia).
3. Forma dodatkovvej tabule E12 pre pre sídliská s minimálnym vplyvom iných funkcií ako bývanie.
4. Forma dodatkovvej tabule E12 pre línie pri základných a materských školách.

- Pre líniové parkoviská a menej kapacitné uzavreté parkoviská vo vnútri obytných celkov



Líniové parkoviská a menej kapacitné uzavreté parkoviská vo vnútri obytných celkov

Čas potrebnej regulácie spoplatnením návštevníckeho parkovania je spravidla 16:00 – 8:00, prípadne 15:00 – 7:00. V sídliskových lokalitách s vysokým zastúpením iných funkcií ako bývanie je potrebné nastaviť čas regulácie non – stop, prípadne 10:00 – 8:00 pre poskytnutie voľného zásobovacieho intervalu. Riešené sú rozsiahle územia a miera výberu návštevníckeho parkovného tu nedosiahne náklad na technológie pre výber parkovného. Preto optimálna forma regulácie návštevníkov je prostredníctvom SMS parkingu.

Odpovedajúci cenník parkovného:

Návštevník	0,50 € / hodina
- max. tri hodiny	
Rezident - obyvateľ	35 € / rok - 1. auto *
	70 € / rok - 2. auto *
- max. tri vozidlá	150 € / rok - 3. auto *
Rezident - podnikateľ	bez zvýhodnenia



* Ceny za druhé, tretie rezidentské vozidlo sa odvíja od základnej ceny za prvé vozidlo a rovnako ako ceny návštevníckeho parkovania majú regulačný charakter. Uvedená základná cena rezidentského parkovania (za prvé vozidlo na súkromné účely) je výsledkom ekonomickej kalkulácie realizácie dopravného projektu. Cena 35€ / rok uličného státia a vychádza z obmedzení, ktoré stanovuje zmluva medzi mestom a spracovateľom (povinnosti prevádzkovateľa, doba návratnosti) bez kompenzácie investičnej náročnosti objektového parkovania.

Veľkokapacitné uzavreté parkoviská v lokalitách so zvýšenou dopravnou záťažou a občianskou vybavenosťou

Tu ide o parkoviská pre väčší objem vozidiel pozdĺž zberných miestnych komunikácií a mestské parkovacie plochy pri zdravotníckych zariadeniach a sústredených hospodársko – administratívnych centrách. Tieto plochy majú slúžiť predovšetkým pre rezidentov, návštevníkov (aj dlhodobých) a rezidentov - podnikateľov. Doba regulácie korešponduje parkovacie plochy vnútroblokov. V prípade veľkoplošných parkovísk tohto typu je možné výber návštevníckeho parkovného realizovať aj prostredníctvom parkovacích automatov.

Odporúčajúci cenník parkovného:

Návštevník	0,50 € / hodina 2,00 € / noc
Rezident - obyvateľ	35 € / rok - 1. auto * 70 € / rok - 2. auto *
- max. tri vozidlá	150 € / rok - 3. auto *
Rezident - podnikateľ	150 € / rok

* Ako poznámka vyššie.



3. Záver

Predložené dopravno - organizačné riešenie problematiky statickej dopravy mesta Košice sa opiera o štandardy moderného dopravného inžinieringu. Základným regulačným princípom moderného inžinieringu je chrániť obyvateľov a prinášať im režim modernej dopravnej infraštruktúry, pričom reflektuje na oprávnené požiadavky majoritných skupín užívateľov každej zóny regulovaného parkovania, avšak zachováva základné regulatívne prvky celého systému vo funkčnej podobe. Je zakomponovaná nevyhnutná cenová diferenciácia osôb bývajúcich v riešenom území (rezidentov) od ostatných užívateľov. Vytvorené sú podmienky pre naplnenie základných regulačných cieľov a je možné očakávať celkový pokles zaťaženia statickou dopravou.