

Ing. Andrej Farkaš

Keď sme začali pripravovať reguláciu parkovania, vedeli sme, že sa nejedná o populárne opatrenie, ktoré nám prinesie politické body. Už počas volebnej kampane sme transparentne komunikovali tento náš zámer rozšíriť reguláciu parkovania do celého mesta. Sme presvedčení, že regulácia parkovania je nevyhnutná, na čom sa dnes myslím, že zhodneme všetci – aj my, aj opozícia, aj petičný výbor, ktorý to v niektorých svojich vyhláseniach deklaroval.

Ak však má parkovacia politika fungovať, nemôžeme ju robiť populisticky a aj pre to sme sa chodili učiť do iných miest, kde s tým už mali skúsenosti. Tam sme sa častokrát dozvedeli o chybách, ktoré pri zavádzaní parkovacej politiky spravili a dovoľm si povedať, že naša parkovacia politika sa mnohým týmto problémom a chybám vyhla.

Mesto Trnava investovalo výrazné úsilie do komunikácie s občanmi o koncepte a výhodách regulácie parkovania. Diskutovalo sa na verejných stretnutiach pri zavádzaní rezidenčných zón, na zastupiteľstve, či výboroch mestských častí. Poviem úprimne, aj ja som občas interne vrazil, že treba niektoré veci komunikovať viac, zrozumiteľnejšie, ale myslím, že ten kto chcel nájsť informácie, ten ich našiel. Dotknuté odbory sa stále posúvajú v komunikácii vpred a za to im patrí vďaka.

Taktiež každý z nás poslancov viedol desiatky a niektorí možno aj stovky rozhovorov s občanmi. Diskutovali sme s obyvateľmi centra, sídlisk, z rodinných domov. Diskutovali sme aj s ľuďmi z okolitých obcí. Veď každý z nás má v rodine a blízkom okolí ľudí z celej Trnavy alebo z okolia, ktorí sem dochádzajú.

Ja osobne som nikdy neodmietol debatu s ľuďmi, ktorí mali nejasnosti o parkovacej politike, či sa na ňu pozerali kriticky. Vždy som sa trpezlivo snažil vysvetľovať princípy, pravidlá a benefity parkovacej politiky.

Teraz k referendu resp. k petícii a jej výboru.

Od začiatku sa petičný výbor snažil tváriť ako apolitický. K tejto snahe neprispievalo, keď sa v petičnom výbore, či pri odovzdaní podpisov objavili v tričkách petície niektorí kandidáti na poslancov od pána Baroša. Neprispelo k tomu ani to, že pozvánka na prvú tlačovku petičného výboru bola v rovnakej grafike ako všetky príspevky Braňa Baroša či Trnavy pre každého. Ak by ste mali rovnakého sponzora, pardon grafika, nevyzeralo by to inak.

Vysvetlenie predsedu petičného výboru, ktorého som s totožnou grafikou konfrontoval po poslednom zastupiteľstve, sa zmenilo v priebehu minúty asi 3x. Vôbec si nebol vedomý, že by sme mali rovnakú grafiku. Hneď na to, mi vrazil, že si ju to stiahol od Baroša a upravil. Potom zase, že nevie a nie je si istý ako sa to mohlo stať. Omylom. Našiel na internete. Takto sa občianska petícia nerobí.

Rovnako dojmu o apolitickosti nepomohlo, ak Trnava pre každého – teda pán Baroš a jeho poslanci, ešte pred konaním tejto prvej tlačovky na svojom Facebooku informujú, akými spôsobmi sa budú zbierať podpisy, že bude aj špeciálny hárok pre netrnavčanov. Ak pár dní pred parlamentnými voľbami informujú, že petičný výbor zháňa dobrovoľníkov na zber podpisov a hlásiť sa môžu okrem iného aj priamo do správy na facebooku Trnava pre každého.

Občianska iniciatíva? Dnes už tomu verí len málokto.

Každopádne, aj politicky motivovaná a politikmi podporovaná petícia je úplne legitímna, ale práve petičný výbor sa veľmi snažil dbať na obraze občianskej iniciatívy.

Podme k samotnému obsahu petície, ktorá má konkrétne otázky a ja podľa mňa úplne na mieste, aby ľudia vedeli čo znamená aj dovedenie týchto referendových otázok do dôsledku, pretože ako jeden pán z petičného výbor na jednej z tlačoviek citujem: „Hovoril som ľuďom, že zbierame podpisy proti parkovacej politike mesta. To bolo všetko, čo som povedal.“

A keďže petičný výbor doteraz jednoznačne nevysvetlil verejnosti dopady jednotlivých referendových otázok, dovolil by som si ich vysvetliť ja.

Otázka č. 1 – Súhlasíte so zrušením parkovacej politiky mesta Trnava upravenej Všeobecne záväzným nariadením mesta Trnava č. 609 zo dňa 27.6.2023 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na území mesta Trnava v znení zmien a doplnkov.

Povedzme si teda úplne na rovinu: Čo znamená zrušenie VZN? Petičný výbor tvrdí, že zrušenie VZN znamená návrat do stavu VZN 566. Do stavu, kedy máme už zavedených 10 rezidenčných zón a len obyvatelia týchto zón parkujú so svojou rezidenčnou kartou na Běčkach zadarmo? Aj ste to hovorili, tým občanom, ktorí to podpísali?

Klamete. Zrušenie VZN znamená, znamená zrušenie akejkolvek regulácie parkovania a teda, že v celom meste sa parkuje zadarmo. V celom meste. Aj v centre. Aj v zónach, kde už parkovacia politika pomohla obyvateľom lepšie zaparkovať.

Tento právny názor sme konzultovali s viacerými právnickými kancelárkami, právnikmi, ktorí robia prednášky pre asociáciu prednostov miestnej samosprávy o správnej tvorbe VZN a dokonca aj Rasťo Mráz mi po minulom zastupiteľstve povedal, že zrušenie je proste zrušenie a nie návrat späť a že rovnaký názor má aj kolega Galbavý.

V debate po minulom zastupiteľstve mi to potvrdil aj jeden z členov petičného výboru (pán Halada), ale vy aj tak naďalej tvrdíte, že to nie je zrušenie akejkolvek regulácie v celom meste a teda zavedenie parkovacej anarchie v celom meste. Je zarážajúce, že samotný petičný výbor si prvú otázku vykladá rozdielne.

Obviňujete vedenie mesta, že šíri hoaxy, že mesto príde o celý príjem z parkovania. Bohužiaľ, klamete. Nie je to hoax. Zrušenie VZN naozaj znamená, že príjem z parkovania bude rovný 0€.

Čiže ujasnime si, čo znamená prvá otázka:

- V celom meste zaparkuje ktokoľvek a kedykoľvek zadarmo.
- Obyvatelia centra sa už určite tešia ako sa im bude parkovať pred vlastným bytom či domom, keď sem príde každý druhý návštevník centra na aute. Veriaci navštevujúci kostoly v centre? Je mi ľúto, všetky parkovacie miesta už budú dávno obsadené, veď sú zadarmo.
- Obyvatelia Šafka keď bude v lete plno ľudí na Fortune, či obyvatelia Špígalsalu pri stredných školách. Detto Podjavorínska.
- Zaparkovať niekde pri nemocnici? Pri urgentnej? Ťažko. Od pol 5 rána začnú toto parkovisko obsadzovať ľudia chodiaci na vlak do Bratislavy.
- Zaparkovať pri poliklinike, keď pôjdete k lekárovi? Bez šance. Rampy preč a od skorého rána obsadia toto vysoko-objemové parkovisko autá zamestnancov okolitých úradov, tak ako tomu bolo v čase, keď sa na túto zónu dala kúpiť relatívne lacná ročná parkovacia karta.
- Mesto príde o akýkoľvek príjem z parkovania po dobu splnenia podmienok, ktoré kladú ďalšie otázky. Tento rok sú príjmy z parkovania okolo troch miliónov a dalo by sa predpokladať, že so zavedením regulácie v celom meste ešte jemne porastú. Ale ako som povedal, zrušenie VZN znamená, že všade sa parkuje zadarmo a teda príjem mesta je nulový.

- Môžeme predpokladať, že tento nulový príjem by bol aspoň 5 rokov a teda cenovka prvej otázky je niekde medzi -15 až -20 miliónov. Prečo 5 rokov vysvetlím v nasledujúcej otázke.

Otázka č. 2 – Súhlasíte aby podmienkou parkovacej politiky mesta Trnava bolo vybudovanie bezplatných záchytných parkovísk s minimálnym celkovým počtom 1380 parkovacích miest?

Čiže máme už manko 15 až 20 miliónov a ideme budovať **bezplatný** záchytný parking. Kde? Zrejme nám na to pozemky mesta nebudú stačiť, takže ideme kupovať pozemky. Druhá strana vie, že ich potrebujeme, keďže ako sme sa tu všetci zhodli, nejaká parkovacia politika je potrebná a teda chceme splniť podmienku vyplývajúcu z tejto otázky. Predá nám to druhá strana za trhovú cenu? Nie. Ak by sme využili na vybudovanie týchto záchytných parkovísk a ciest k nim 50% pozemky mesta a zvyšných 50% odkúpili od súkromných vlastníkov, predpokladám, že potrebujeme na to približne 5 miliónov.

Konečne, ideme stavať. Keď sme s kolegami preleteli zopár projektov parkovísk, ktoré sa v posledných rokoch robili a nebola to len rekonštrukcia už existujúcich spevnených plôch, ale komplet vybudovanie a priemerovo tieto ceny, uvažoval s nejakou infláciou, prišiel som na cenovku 13 000 € na parkovacie mieste. 13 000 x 1380€? Takmer 18 miliónov.

Doba trvania? Minimálne 5-7 rokov kým odkúpime pozemky, prejdeme celým územným a stavebným konaním, posudzovaním vplyvov na životné prostredie, keďže budeme budovať nové parkoviská nad kapacitu 100 parkovacích miest.

5-7 rokov parkovacieho kolapsu v celom meste.

-38 miliónov € a stále nekončíme.

Tretia otázka hovorí o kyvadlovej doprave z týchto nových záchytných parkovísk do centra mesta. Potrebujeme na to nové autobusy, potrebujeme prijať nových šoférov a zaplatiť najazdené kilometre.

Vstupné náklady 5 miliónov €. Prevádzkové náklady okolo 2 miliónov ročne.

Štvrtú a piatu otázku by som si dovoľil preskočiť, ale verím, že petičný výbor si do konania referenda nájde čas, aby ich verejnosti vysvetlil.

Podme si to teda zosumarizovať.

Parkovanie v celom meste zadarmo a nulový príjem z parkovania najbližších minimálne 5 rokov?

20 miliónov.

Vybudovanie záchytných parkovísk s 1380 miestami?

18 miliónov.

Kyvadlová doprava zo záchytných parkovísk do centra mesta?

5 miliónov + 2 milióny ročne.

Dokopy 43 miliónov €.

Čo to znamená?

Vysvetlím to úplne jednoducho. Z tých piatich rokov, počas ktorých by mesto pracovalo na plnení podmienok zavedenia akejkoľvek parkovacej politiky, by sa približne 75-80% investičného rozpočtu Mesta Trnava vrazilo do splnenia referendových otázok.

Najbližších 5 rokov by sa teda v tomto meste neinvestovalo takmer vôbec do čohokoľvek iného: Len minimálne alebo žiadne investície do škôl, škôlok, športovísk, mestskej haly, polikliniky, zimného štadióna či mestských kúpalísk. Emmerova vila, Modrý dom, či Pracháreň? Keď pôjdete okolo, môžete si povzdychnúť, že aspoň budú záchytné parkoviská. Parkovací dom na Hlinách? Záchytné parkoviská majú prednosť. Nové parky, revitalizácia tých existujúcich, či rekonštrukcia garáží na Vajanského? Nájomné bývanie a investície do sociálnej oblasti? Zrevitalizované vnútrobloky či nové detské ihriská?

Do všetkých týchto oblastí žiadne alebo takmer nulové investície.

Toto sú skutočné dôsledky referendových otázok.

Keď som s týmto osobne konfrontoval petičný výbor, tak mi pán Krajčovič povedal, že viac ako na dopady jednotlivých otázok sa mám zamerať na hlavnú myšlienku petície – a teda vyjadrenie nesúhlasu s tým akú parkovaciú politiku zavádzame, ako rýchlo, kde všade, ako pri tom komunikujeme. Toto všetko sú relevantné témy, o ktorých môžeme debatovať a ja sa tomu nebránim.

Teraz však prerokúvame bod, ktorým vyhlásime referendum s jasnými otázkami a ešte jasnejšími dopadmi týchto otázok. Preto, ja som sa tu posledný pár minút zameral práve na vysvetlenie dopadov jednotlivých otázok a verím, že aj prípadným odporcom a kritikom aktuálnej regulácie parkovania som vysvetlil, že splnenie referendových otázok určite nie je cesta správnym smerom.

Síce som tu teraz niekoľko minút hovoril o finančných dopadoch referenda na toto mesto. Za seba však na záver poviem, že vnímam reguláciu parkovania nie ako zdroj príjmov mestskej kasy, ale v prvom rade ako nástroj, ktorý nám umožňuje zvýšiť bezpečnosť v našom meste, efektívnejšie využívať verejný priestor, ktorý nenafúkame a spravodlivejšie ho rozdeliť pre všetkých účastníkov od tých najmenších po najstarších.

Ja verím, že v regulácii parkovania sa bude pokračovať. Že ľudia príjmu zmeny s tým prichádzajúce a budú vnímať tie benefity, rovnako ako ich vidím ja.

Prosím vás, aby ste pri zvažovaní svojej účasti na referende premýšľali nielen nad finančnými dopadmi, ale aj výhodami, ktoré prinesie bezpečnejšie a aktívnejšie mesto pre všetkých.