

# DEMDIS

## **Parkovacia politika v Trnave. Nutnosť či teror?**

Report z DEMDIS diskusie



Január 2024

Parkovacia politika v Trnave.  
Nutnosť či teror?  
Report z diskusie

Autori:

Tereza Richtáriková, kurátorka diskusie

Filip Jankovič, PR manažér

Michal Horský, riaditeľ DEMDIS

Trnava

Január 2024

# Obsah

Obsah .....	3
Úvod .....	4
Názorové skupiny a štiepiace línie .....	5
Nutná regulácia .....	10
Aktívni občania.....	11
Komunikácia mesta.....	12
Rezidenti a tí ostatní.....	13
Návrhy z pléna .....	15
Záchytné parkoviská .....	15
Hodiny pre návštevy .....	16
Vôľa zapájať sa.....	16
Hromadná doprava.....	17
Záver .....	18
Zdroje.....	19
Mediálny partner.....	20
Poďakovanie.....	20
Metodika.....	21
Vykresľovanie názorových skupín .....	21
Vyhodnocovanie konsenzuality komentárov .....	22

# Úvod

Implementácia novej parkovacej politiky v Trnave rezonuje a rozdeľuje Trnavčanov. Preto sme v DEMDIS otvorili prvú lokálnu diskusiu so snahou nájsť spoločné riešenia a porozumenie. V čom teda spočíva spor? A pri akých argumentoch panuje konsenzus?

Parkovacia situácia v Trnave si vyžaduje hľadanie riešení - diskutujúci sa zhodujú, že im množstvo áut komplikuje parkovanie, a že mestá musia pristupovať k regulácii. Zároveň mnohým chýba efektívnejšia komunikácia zámerov mesta, ktorá by mohla prispieť k nižšiemu napätiu okolo konkrétnych opatrení.

Koniec referenda neznamená koniec diskusie. Referendum je legitímnym demokratickým nástrojom, ale jeho výsledky nám neposkytujú plastický obraz o názoroch hlasujúcich. Hovoria len o tom, koľko ľudí súhlasí alebo nesúhlasí s konkrétnymi otázkami. Na to, aby sme zistili, čo diskutujúci považujú za dôležité, alebo s čím sú nespokojní, je potrebná hlbšia diskusia.

Nutnosť regulácie, spôsobená narastajúcim počtom áut, naráža na nedôveru voči obmedzovaniu osobných možností. Záujmy rezidentov sa stretávajú s potrebami tých, ktorí do mesta dochádzajú.

**Trvanie diskusie 12. - 21 január 2024**

**Účastníci**

 **463**

**Zoskupení**

 **396**

**Komentáre**

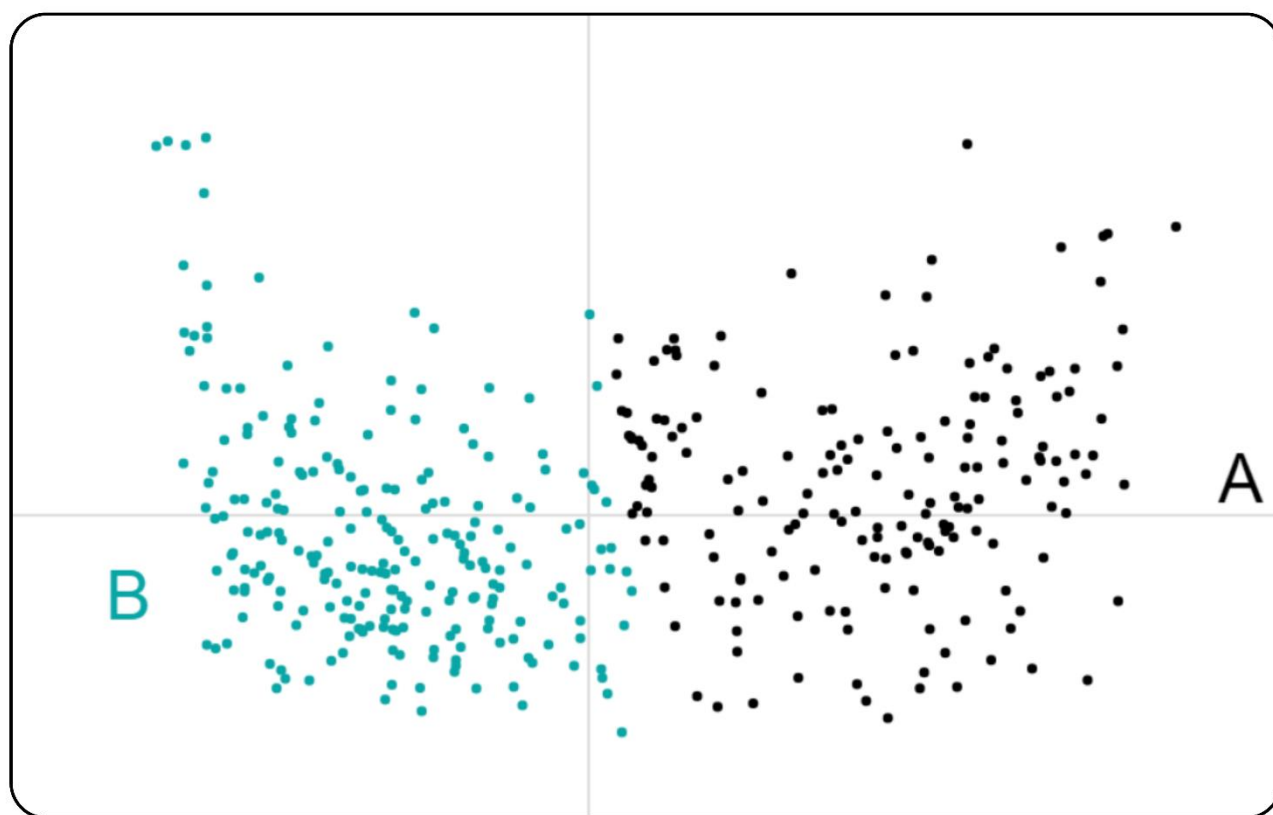
 **92**

**Hlasy**

 **15 378**

# Názorové skupiny a štiepiace línie

Účastníci diskusie boli automaticky na základe svojho hlasovania zaradení do dvoch názorových skupín – A a B. Zásadnou štiepiacou líniou v diskusii o parkovacej politike bola otázka referenda a jeho predmetu. Trnavčania neodporujú parkovacej politike ako takej, (6) ale referendum v mnohých vyvoláva pochybnosti. Skupiny sa medzi sebou nezhodli na motivácii iniciátorov referenda, (18) ani na tom, či sú referendové otázky jasne napísané. (26) Skupina B sa rozhodla svoj nesúhlas s referendom vyjadriť tým, že sa ho skrátka nezúčastnila. (37)



*Priestorové vykreslenie názorových skupín.*

Referenda sa nezúčastním, ako spôsob svojho hlasovania. PP zlepšila parkovanie v mojej oblasti. Navrat do bodu 0 je pre mňa neprijateľný.



Rozdielne názory na referendum súvisia s rôznymi názormi na konkrétne opatrenia parkovacej politiky. Skupina A je presvedčená, že súčasná infraštruktúra nie je na zavádzané opatrenia pripravená, s čím skupina B nesúhlasí. (9) Podobne je to s tvrdením, že „Súčasná parkovacia politika iba skomplikuje hľadanie parkovacieho miesta, ale nevyrieši existujúce problémy.”. (1)

Nie som proti regulácii parkovania, ale myslím si, že infraštruktúra v Trnave na ňu nie je pripravená

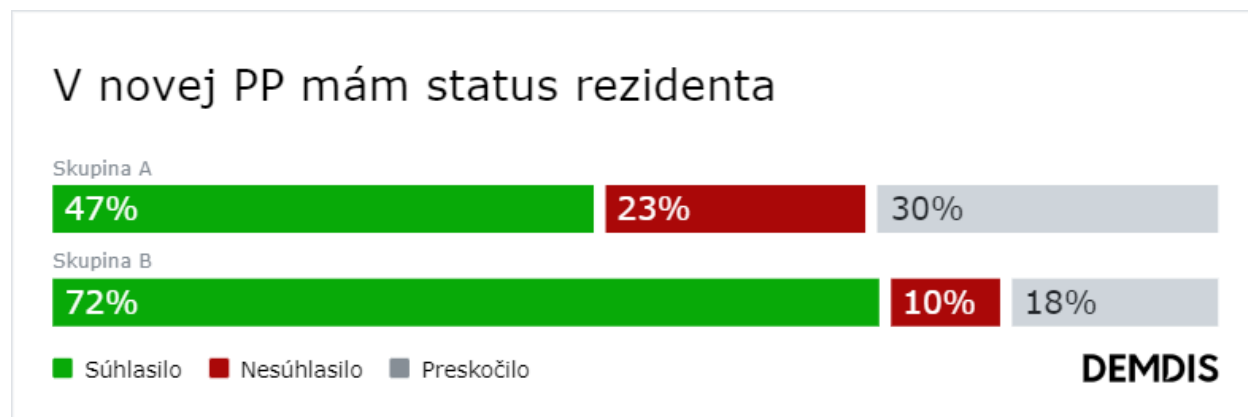


**Skupinu A** tak definuje skepticizmus voči súčasnej parkovacej politike mesta. Skupina nepopiera nutnosť regulovať parkovanie, ale nedôveruje súčasným plánom. Až 81% skupiny nesúhlasí, že súčasná parkovacia politika vyrieši problémy s parkovaním. (0) Parkovacia politiku sú členovia tejto skupiny v drvivej väčšine (86%) ochotní podporiť iba v prípade istoty, že im neskomplicuje život. (7)

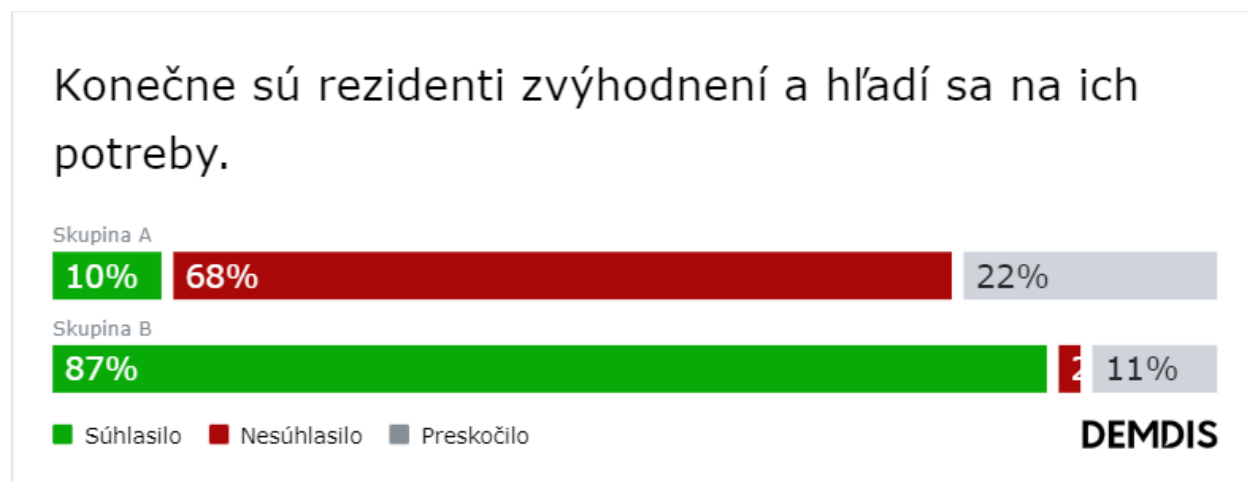


Diskutujúci skupiny A sú zároveň do veľkej miery závislí od automobilovej dopravy. Až 69% z nich používa auto na bežnú dopravu, (12) a 32% z nich žije v domácnosti, ktorá má viac ako dve autá. (44)

V tejto skupine sa zároveň ukázal nižší podiel rezidentov, 47% proti 72% v skupine B. (10) V oboch skupinách ale rezidenti tvoria väčšinu - až 30% hlasujúcich v skupine A odpoveď preskočilo, a deklarovaných nerezidentov je iba 23%.

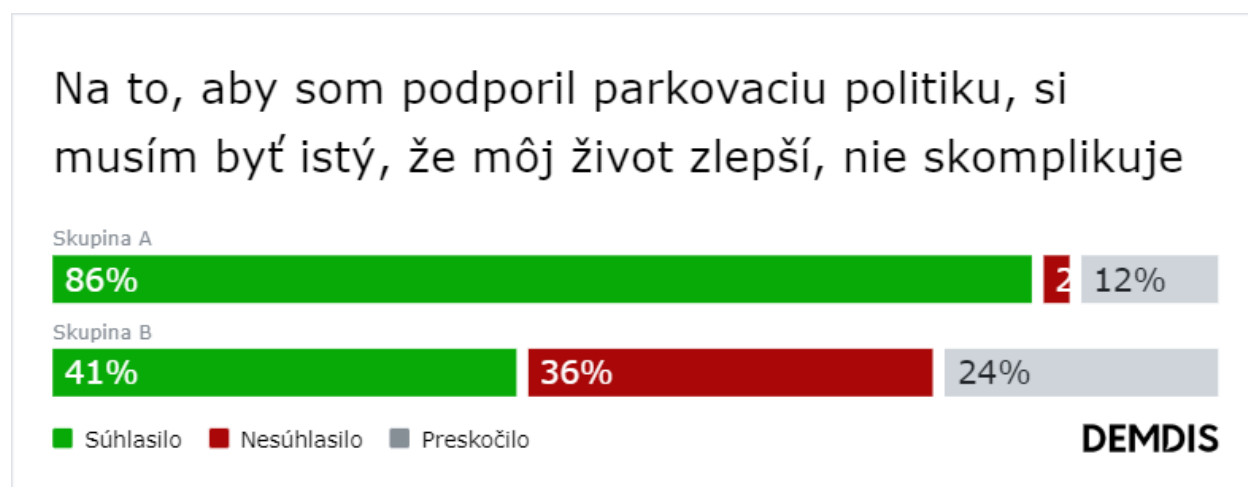


**Skupina B** je presvedčená, že regulácia parkovania je nutná. (34) Táto skupina je spokojná s opatreniami, ktoré mesto zavádza, a vyhovuje jej zvýhodnenie rezidentov. 87% diskutujúcich skupiny A súhlasí, že „konečne sú rezidenti zvýhodnení a hľadí sa na ich potreby”. (48) Tento postoj môže byť ovplyvnený vyšším podielom rezidentov (72%) oproti skupine A. (10)



Zároveň ide o ľudí, ktorí auto používajú menej - 43% z nich uvidelo, že auto používajú na bežnú dopravu, tesne (45%) prevažovali tí, ktorí ho na bežnú dopravu nepoužívajú. (12) Podstatne menej z nich žije v domácnosti s viac ako dvoma autami - iba 14%.

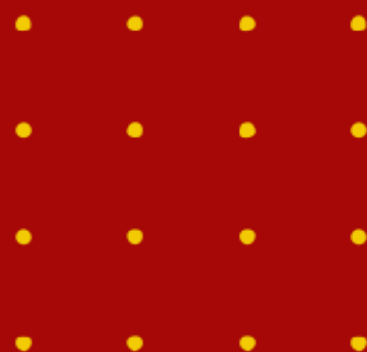
35% hlasujúcich v tejto skupine zároveň uviedlo, že sú parkovaciú politiku ochotní podporiť aj keď si nebudú istí, že im neskomplikuje život. (7)





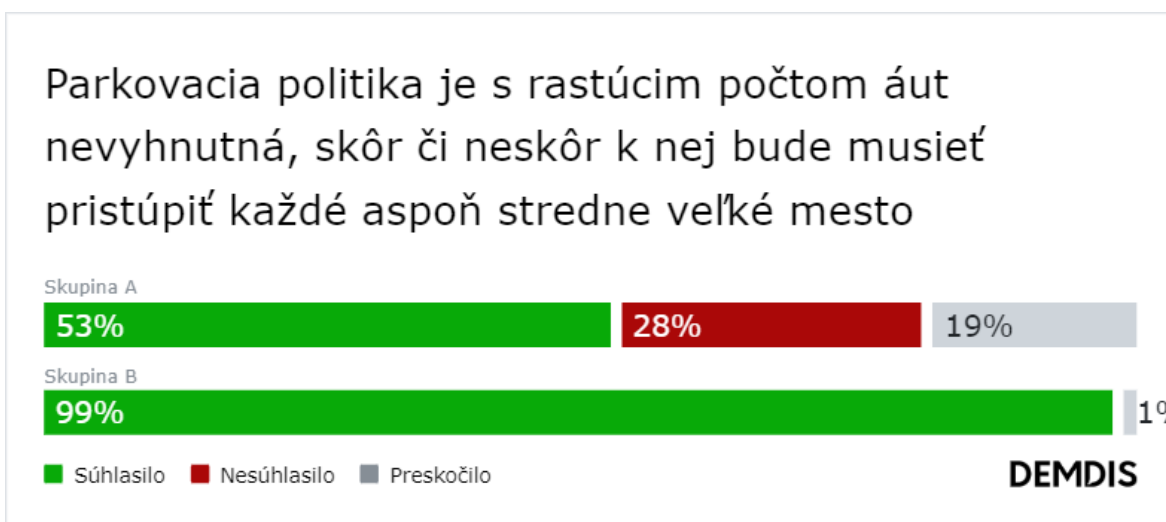
# Najkonsenzuálnejšie komentáre

1. Mesto potrebuje lepšie a jasnejšie komunikovať, napr. veľa ľudí nevie, že tých XY zón sa zlúči do pár zón. (23)
2. Trnavský samosprávny kraj by sa mal začať venovať stavaniu záchytných parkovísk v spolupráci s mestom Trnava. (27)
3. Počet parkujúcich áut v niektorých mestských častiach Trnavy vážne komplikuje parkovanie domácich. (2)
4. Použitie peňazí, ktoré sa vyberú v rámci parkovacej politiky treba určite urobiť transparentným. (20)
5. Regulácia parkovania sa má časom čo najviac prispôbiť realite. To nie je možné robiť od stola, bez postupného zavádzania do praxe. (30)
6. Treba vybudovať parkovacie domy a záchytné parkoviská. (25)
7. Parkovacia politika je s rastúcim počtom áut nevyhnutná, skôr či neskôr k nej bude musieť pristúpiť každé aspoň stredne veľké mesto. (29)

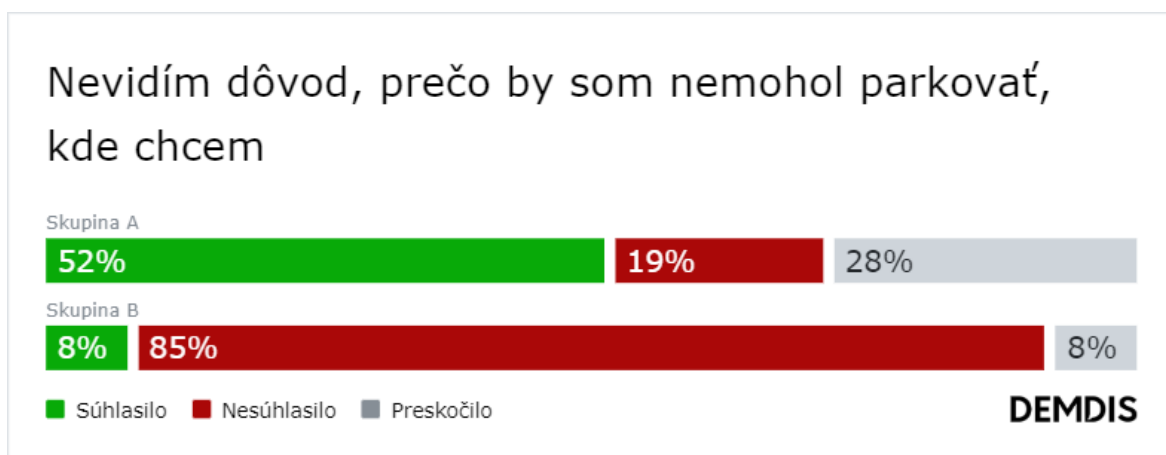


# Nutná regulácia

Väčšina diskutujúcich sa zhodne, že parkovanie je nutné regulovať. S výrokom „v mestách je dnes príliš veľa áut a ich prílev je nutné nejako regulovať“ (3) súhlasí 75% diskutujúcich. Ešte silnejšiu zhodu priniesol komentár „parkovacia politika je s rastúcim počtom áut nevyhnutná, skôr či neskôr k nej bude musieť pristúpiť každé aspoň stredne veľké mesto,“ (29) s ktorým súhlasí až 80% diskutujúcich, absolútna väčšina v oboch skupinách - 53% v skupine A, a až 99% v skupine B.

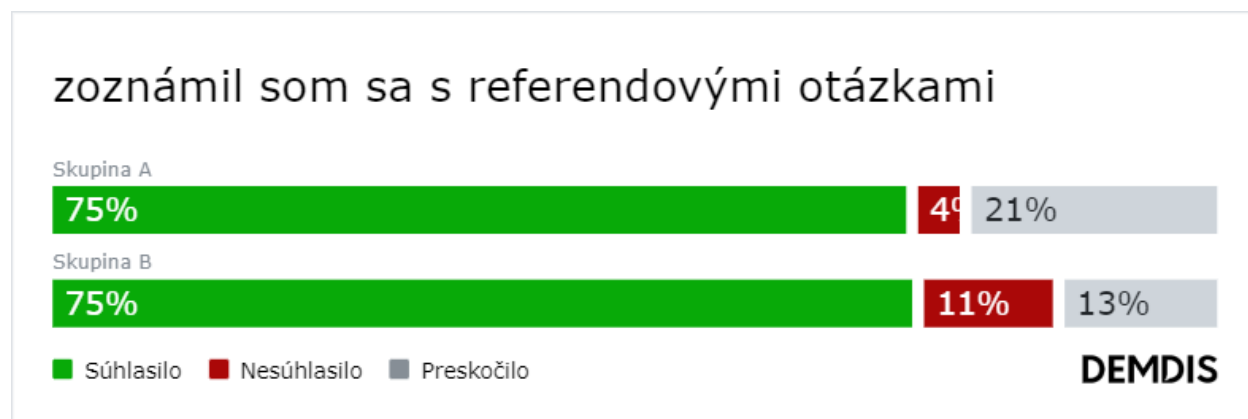


V kontraste s tým je zaujímavé, že až 52% zo skupiny A nevidí dôvod, prečo by nemohli parkovať, kde chcú. (4) Niektorí hlasujúci teda zároveň uznávajú nutnosť parkovacej politiky, a zároveň nevidia dôvod na obmedzenie vlastného parkovania.

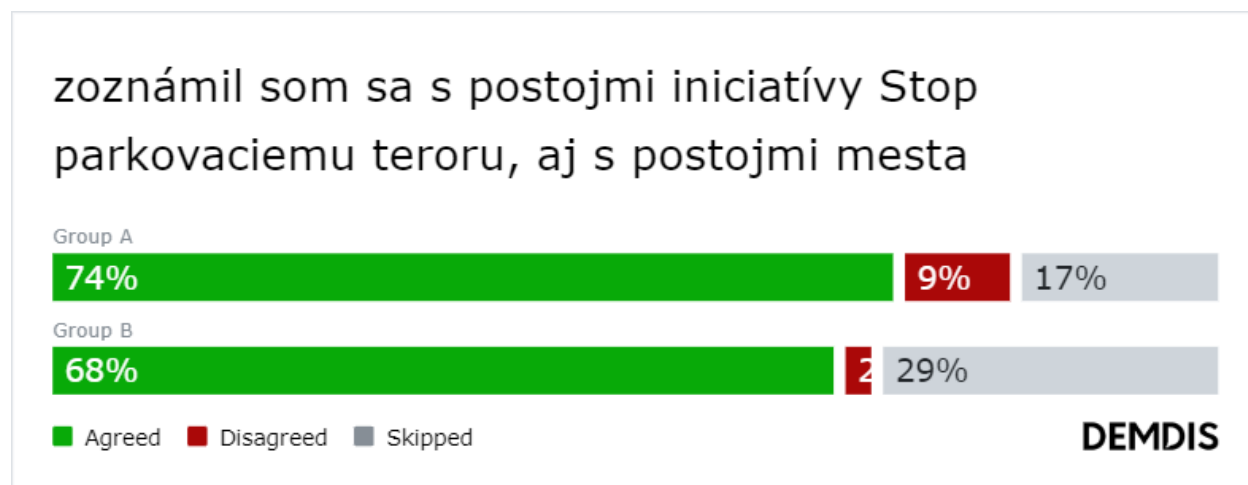


# Aktívni občania

Záujem o tému parkovacej politiky sa u Trnavčanov ukázal byť vyšší, ako záujem o referendum. Zatiaľ čo s výrokom „zúčastniť sa referenda o parkovacej politike je pre mňa dôležité“ (16) súhlasilo 32% diskutujúcich, teda podobný podiel, ako sa zúčastnil na referende (účasť 31,41%), s referendovými otázkami sa zoznámilo až 75% hlasujúcich. (14) Tu sa obe skupiny zhodli takmer presne, v skupine A to bolo 75%, v skupine B 76% hlasujúcich.

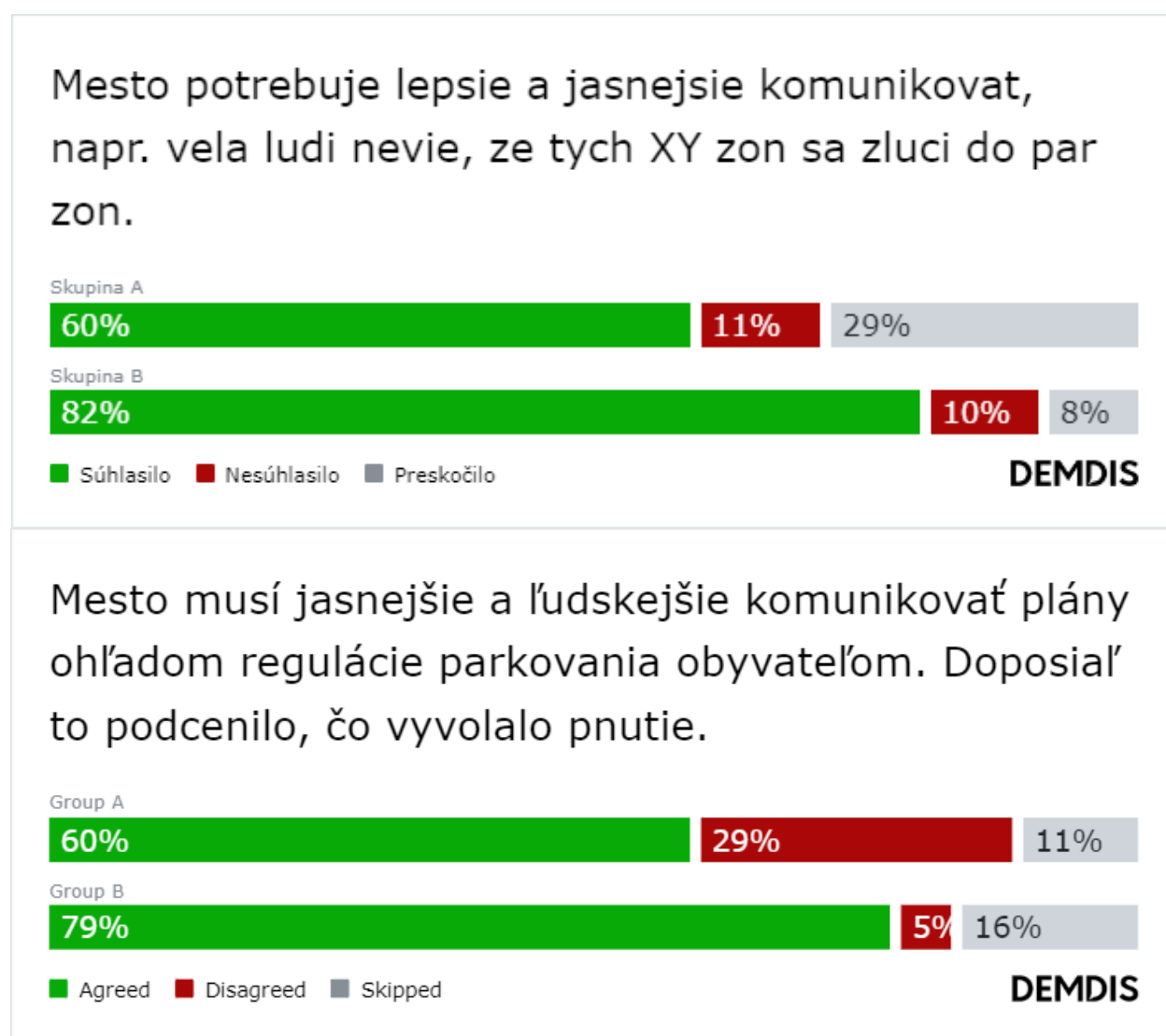


Pre obe skupiny boli zároveň dôležité argumenty oboch strán. S výrokom „zoznámil som sa s postojmi iniciatívy Stop parkovaciemu teroru, aj s postojmi mesta“ (15) súhlasilo 72% diskutujúcich.



# Komunikácia mesta

Najmä v komentároch, ktorými prispievali do diskusie jej účastníci, rezonovala téma komunikácie mesta. S tým, že „mesto potrebuje lepšie a jasnejšie komunikovať, napr. veľa ľudí nevie, že tých XY zón sa zlúči do pár zón,” (23) súhlasilo 73% všetkých diskutujúcich. Veľmi podobne na tom bol výrok „mesto musí jasnejšie a ľudskejšie komunikovať plány ohľadom regulácie parkovania obyvateľom. Doposiaľ to podcenilo, čo vyvolalo pnutie.” (39), s ktorým súhlasilo 69% všetkých diskutujúcich. V skupine A šlo až o 79%, čo naznačuje, že skupina sa môže cítiť v komunikácii mesta opomínaná.



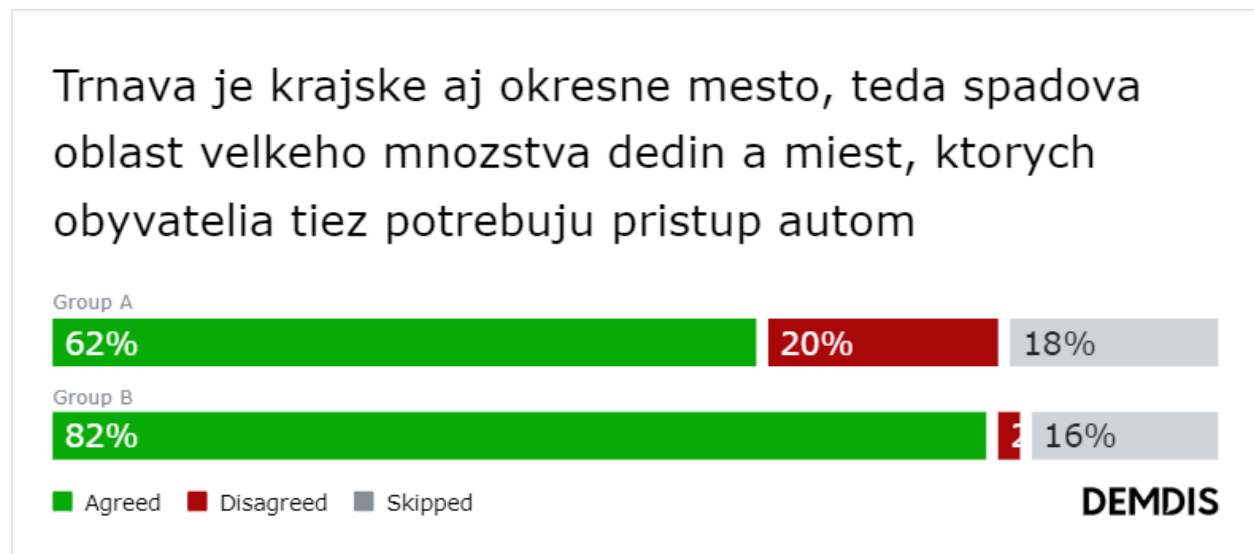
## Rezidenti a tí ostatní

Téma zvýhodnenia rezidentov patrila k tým, ktoré diskutujúcich rozdeľovali. S výrokom „súčasná parkovacia politika v Trnave vedome diskriminuje ľudí ktorí tu dlhodobo žijú a pracujú ale nemajú trvale bydlisko” (21) súhlasilo 43% všetkých diskutujúcich. Zatiaľ čo v skupine A to bolo 77%, v skupine B iba 17%. Ešte väčší rozdiel môžeme pozorovať v prípade výroku „konečne sú rezidenti zvýhodnení a hľadí sa na ich potreby”. (48) Súhlasilo s ním síce 53% všetkých diskutujúcich, ale medzi skupinami sa ukázala priepastná nezhoda.



Ide o väčší rozdiel, než je medzi podielmi rezidentov v jednotlivých skupinách (ako uvedené vyššie, 10). Jadrom problému tak pravdepodobne je, že jedna skupina vníma zvýhodnenie rezidentov ako nespravodlivé.

Diskutujúci si zároveň uvedomujú, že do Trnavy prichádza a vždy bude prichádzať množstvo obyvateľov okolia, na dopravu ktorých je nutné brať ohľad. S výrokom „Trnava je krajské aj okresné mesto, teda spádová oblasť veľkého množstva dedín a miest, ktorých obyvatelia tiež potrebujú prístup autom,“ (55) súhlasí 69% diskutujúcich, absolútna väčšina v oboch skupinách.

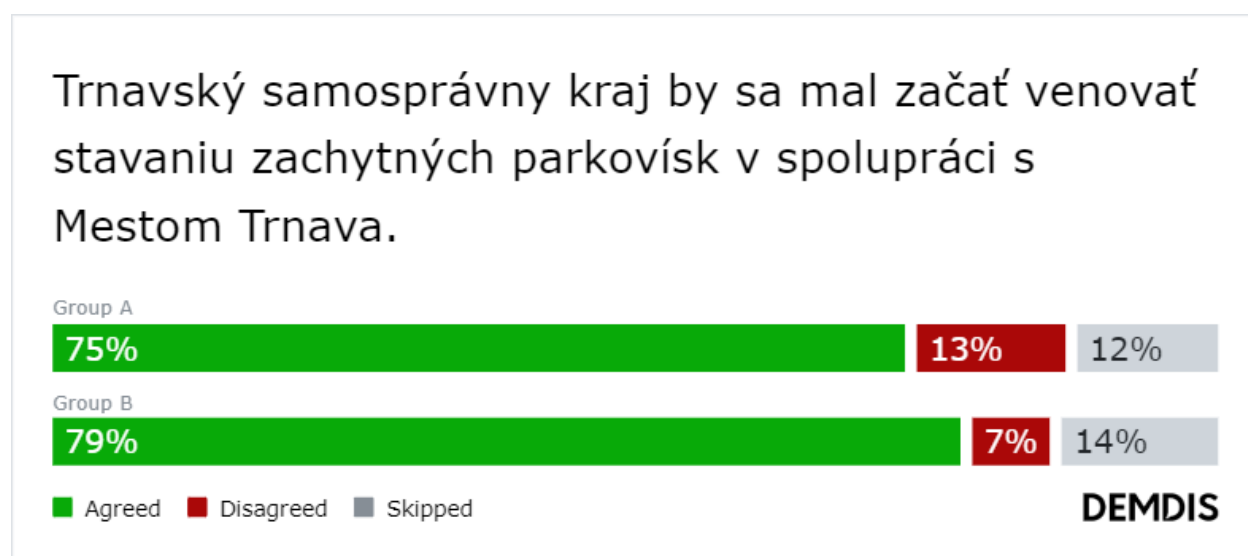


# Návrhy z pléna

V komentároch, ktoré účastníci do diskusie pridávali, rezonovalo niekoľko opakujúcich sa tém. Rozhodli sme sa ich rozobrať v samostatnej podsekcii, pretože podľa nás dobre ilustrujú záujem diskutujúcich o tvorbu politik, ktoré sa ich týkajú.

## Záchytné parkoviská

V prvom rade šlo o problematiku záchytných parkovísk. S komentárom „treba vybudovať parkovacie domy a záchytné parkoviská” (25) súhlasilo 73% všetkých diskutujúcich. V oboch skupinách šlo o absolútnu väčšinu. Ako sme uviedli vyššie, skupina A je skeptická voči pripravenosti infraštruktúry, čo pravdepodobne vysvetľuje rozdiel medzi skupinami. K pripravenosti infraštruktúry smeruje práve konsenzus 77% diskutujúcich ohľadne výroku „Trnavský samosprávny kraj by sa mal začať venovať stavaniu záchytných parkovísk v spolupráci s Mestom Trnava.” (27)

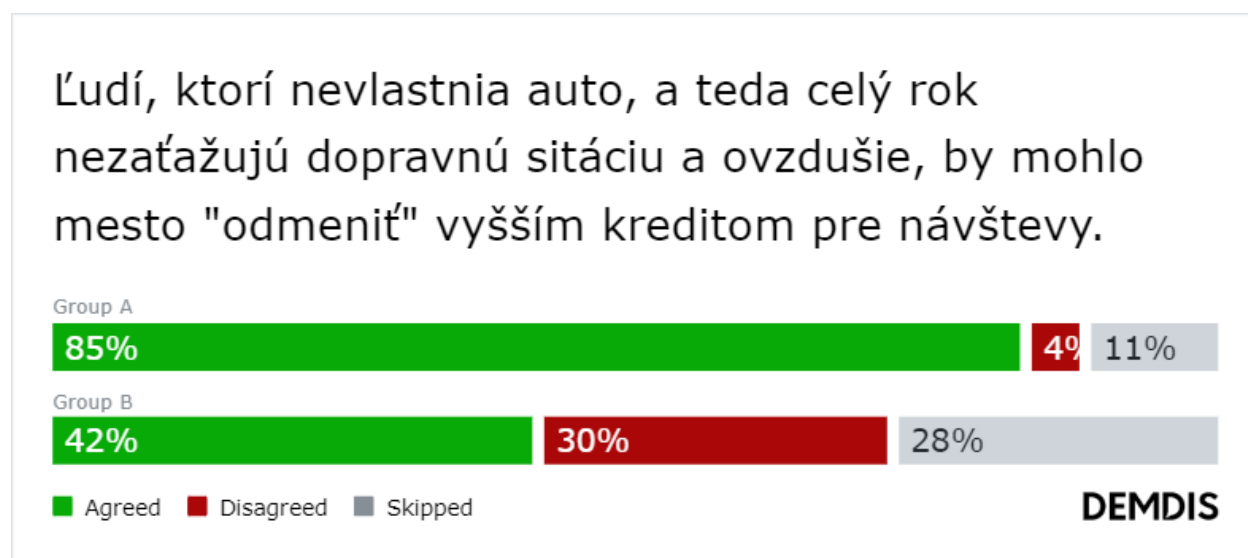


Nejasno je však v tom, kde by mali záchytné parkoviská stáť. S výrokom „záchytne parkoviska nepatria v Trnave na okraj, tam ich supľujú nákupné centrá s voľným parkovaním” (38) súhlasilo 38%, nesúhlasilo 36%, a ďalších 27% hlasujúcich výrok preskočilo.

Diskutujúci sa teda zhodnú, že mesto (v spolupráci s krajom) by malo budovať záchytné parkoviská, v detailoch však panuje neistota. Je možné, že téma záchytných parkovísk je do istej miery ustáleným naratívom. Diskutujúci na ňu reagujú, ale nenúti ich uvažovať nad obsahom riešení.

## Hodiny pre návštevy

Diskutujúcich zároveň zaujímala otázka hodín pre návštevy. 72% diskutujúcich, podobný podiel v oboch skupinách, by ich privítalo viac. (63) V diskusii sa objavil návrh, že „ľudí, ktorí nevlastnia auto, a teda celý rok nezaťažujú dopravnú situáciu a ovzdušie, by mohlo mesto „odmeniť“ vyšším kreditom pre návštevy“. (66) V skupine A súhlasilo 42% diskutujúcich, ďalších 28% odpoveď preskočilo. V skupine B, kde auto používa menej ľudí, súhlasilo s týmto návrhom až 85% diskutujúcich.



## Vôľa zapájať sa

Medzi diskutujúcimi rezonovala aj téma participácie. Úzko súvisiacej téme komunikácie sme sa už venovali, ale je dôležité dodať, že diskutujúci prejavili záujem do tvorby politiky aktívne vstupovať. S komentárom „organizovať workshopy, na ktorých by poslanci, odborníci, zástupcovia občanov hľadali riešenia na optimalizáciu parkovacej politiky.“ (64) súhlasilo 72% všetkých diskutujúcich. Obe skupiny dokonca dosiahli takmer rovnaký podiel súhlasiacich - v skupine A to bolo 71%, v skupine B 72%.



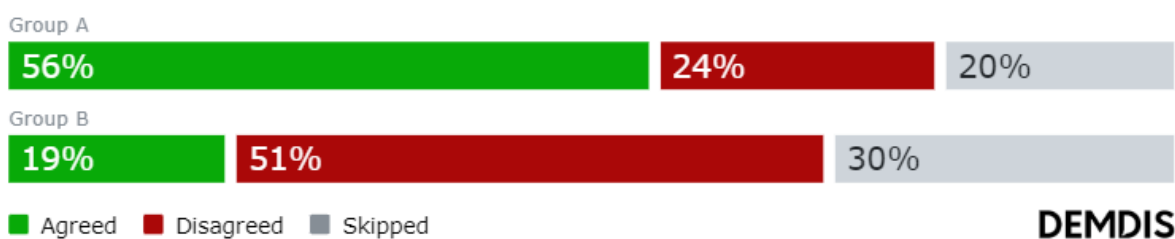
Organizovať workshopy, na ktorých by poslanci, odborníci, zástupcovia občanov hľadali riešenia na optimalizáciu parkovacej politiky.



## Hromadná doprava

K parkovacej politike prirodzene patrí problematika hromadnej dopravy. Konsenzus dosiahli diskutujúci aj v prípade návrhu, že „parkovacia politika je v meste nutná. Vedenie by však malo intenzívnejšie rokovať s Arrivou o zlepšení MHD, ako kvalitnej alternatívy.” (67), s ktorým ich súhlasilo 74%. Skupiny sa znovu zhodli, v skupine A súhlasilo 77%, v skupine B 72%. Zhoda na nutnosti kvalitnej alternatívy sa nepremietla do praktických otázok. S výrokom „Riešenie parkovania a hromadnej dopravy pre nerezidentov Trnavy je úlohou župy” (70) síce súhlasila relatívna väčšina 40% všetkých hlasujúcich, ale v skupine A to bolo iba 19%, kým v skupine B 56%.

Riešenie parkovania a hromadnej dopravy pre nerezidentov Trnavy je úlohou župy.



# Záver

Napriek nízkej účasti na referende je zrejmé, že téma parkovacej politiky v Trnave rezonuje. Drvivá väčšina obyvateľov vníma prílev áut do mesta a z neho vyplývajúcu nutnosť parkovacie politiky regulovať. Zásadné nezhody nastávajú v názoroch na konkrétnu podobu parkovacej politiky, najmä na zvýhodnenie rezidentov.

Pre diskutujúcich je zároveň dôležitá transparentná a vhodne cielená komunikácia zo strany mesta, po ktorej opakovane volali. V spoločnosti je prítomná vôľa podieľať sa na riešení, ktoré sa jej týkajú, a nezanedbateľná časť je dokonca ochotná robiť ústupky na úkor vlastného komfortu.

Pozitívnym prínosom diskusie bol relatívne veľký počet komentárov od diskutujúcich, ktoré sa venovali konkrétnym situáciám v meste alebo návrhom na riešenie vzniknutých problémov. Znovu to ilustruje, že téma v Trnave rezonuje, a obyvatelia mesta majú záujem podieľať sa na tvorbe komunálnej politiky.

V DEMDIS veríme, že práve každodenné zapojenie sa do občianskeho dialógu a participácia na riešení problémov, ktoré sa nás týkajú, sú dôležitými stavebnými kameňmi zdravej spoločnosti.

Otvorená, férová a vecná diskusia je možná. Veríme, že aj v takejto forme vzájomného dialógu budeme môcť pokračovať.

Vďaka za Vašu účasť!

# Zdroje

Kompletné výsledky diskusie nájdete online na:

<https://www.iris.demdis.sk/conversations/16/report/external>

## Komunikačné kanály

Trnavské rádio:

1. Parkovacia politika: Nutnosť alebo teror? (12.01.2024)

Dostupné online na: <https://trnavske.radio/2024/01/12/parkovacia-politika-nutnost-alebo-teror/>

2. Prekáža nám množstvo áut. Sú aj iné riešenia ako regulácia parkovania? (14.01.2024)

Dostupné online na: <https://trnavske.radio/2024/01/12/parkovacia-politika-nutnost-alebo-teror/>

DEMDIS:

1. Parkovacia politika: Nutnosť alebo teror? (12.01.2024)

Dostupné online na: <https://www.demdis.sk/parkovacia-politika-nutnost-alebo-teror/>

Mediálny partner



Pod'akovanie



Spolufinancovaný  
Európskou úniou



 impact lab

Diskusia bola spolufinancovaná Európskou úniou v rámci projektu č.101091634 – Impact Acceleration of Slovak CSOs. Vyjadrené názory a stanoviská sú názormi a stanoviskami autora/-ov a nemusia nevyhnutne odrážať názory Európskej únie alebo Európskej výkonnej agentúry pre vzdelávanie a kultúru (EACEA). Európska únia ani Európska výkonná agentúra pre vzdelávanie a kultúru za ne nezodpovedá.

# Metodika

## Vykresľovanie názorových skupín

Softvér IRIS využíva štatistické metódy a metódy data-miningu na vytvorenie tzv. názorových skupín. Hlasy všetkých účastníkov sú spracované do dátovej matice, ktorej chýbajúce údaje (hlasy na komentáre od ľudí, ktorí daný komentár nevideli) sú doplnené na základe odpovedí ostatných účastníkov.

Na takto upravenej matici je následne vykonaná analýza hlavných komponent (ang. PCA alebo principal component analysis). Ide o metódu redukcie dimenzie, ktorá nám dovoľuje stlačiť odpovede každého z účastníkov do dvojdimenzionálneho bodu takým spôsobom, aby bola v dátach zachovaná čo najväčšia miera informácií.

Keď je každý účastník reprezentovaný práve jedným bodom v 2D ploche, softvér použije štatistický algoritmus na zhlukovanie známy pod názvom k-means (slov. k-priemerov). Ten automaticky vyhodnotí ideálny počet zhlukov pri danej diskusii.

Výsledkom tohoto procesu je niekoľko zhlukov (t.j. názorových skupín), s ktorými ďalej softvér pracuje na vyhodnotenie konsenzuálnych či polarizujúcich komentárov. Treba si uvedomiť, že tento proces je automatický a na svoj priebeh nevyužíva nič iné, len získané dáta o hlasovaní jednotlivých účastníkov.

Práve to nám umožňuje pracovať s objektívnymi výsledkami pre každú diskusiu, bez možnosti akejkolvek manuálnej úpravy od kurátorov diskusie.

## Vyhodnocovanie konsenzuality komentárov

Po vyhodnotení názorových skupín je hlavným cieľom jednotlivých diskusií identifikovať konsenzus, a teda tvrdenia, ktoré dosiahli čo najvyššiu podporu vo všetkých názorových skupinách. Náš DEMDIS softvér na to využíva matematický vzorec, ktorý každému komentáru priradí istý počet bodov.

Komentáre s najvyšším počtom bodov sú následne vyhodnotené ako najkonsenzuálnejšie. Tento počet bodov je ovplyvnený viacerými faktormi:

1. Miera konsenzuality: Komentáre, ktoré získali podobnú mieru podpory naprieč názorovými skupinami, dostanú väčší počet bodov. Tým pádom budú komentáre, ktoré získali veľkú podporu v skupine A, no veľmi málo hlasov od účastníkov v skupine B, vysoko penalizované.
2. Celkový počet hlasov: Toto kritérium je veľmi jednoduché; komentáre, ktoré získali väčší počet hlasov (t.j. vyjadrení „súhlasím“), získajú väčší počet bodov. Od najkonsenzuálnejších komentárov očakávame vysokú podporu vo všetkých skupinách, čo znamená veľký počet súhlasov.
3. Miera súhlasu: Posledné kritérium berie do úvahy tzv. mieru súhlasu, ktorá vyjadruje pomer počtu súhlasov vydelený súčtom súhlasov a nesúhlasov na daný komentár. Tieto hodnoty sú následne spriemerované pre všetky názorové skupiny a komentárom s vyššou mierou súhlasu bude pridelených viac bodov.

Toto kritérium je nastavené tak, aby skupiny s väčším počtom účastníkov „neprevalcovali“ ostatné, menšie skupiny svojím vysokým počtom súhlasov. Kvôli tomu vstupuje miera súhlasu do nášho vzorca pre každú názorovú skupinu s rovnakou váhou. To zvyšuje férovosť pri diskusiách s nevyváženým počtom účastníkov v skupinách. Komentáre s najvyšším počtom bodov sú hlavným záujmom výsledkov diskusie, pretože vyjadrujú myšlienky a tvrdenia, s ktorými sa všetci účastníci diskusie čo najviac stotožnili.

Napíšte nám a tvorme  
spoločne svet férovej a  
otvorenej diskusie!

## Podporte nás



## LinkedIn



## Facebook



## Instagram



### Kontaktné údaje:

DEMDIS o.z.

Mail: [kontakt@demdis.sk](mailto:kontakt@demdis.sk)

Web: [demdis.sk](http://demdis.sk)



© DEMDIS 2024