**Národná konzultácia vo forme online workshopu k Sociálno-klimatickému plánu (19/02/2025)**

|  |
| --- |
| **Príhovor zástupcu Národnej implementačnej a koordinačnej autority** – **predstavenie Sociálno-klimatického fondu** |
| Zástupca NIKA predstavil workshop zameraný na prezentáciu výstupov projektu týkajúceho sa Sociálno-klimatického fondu (SKF), ktorý je súčasťou legislatívneho balíka Fit for 55. Celková alokácia fondu na roky 2026 – 2032 sa pohybuje medzi 54,6 a 65 miliardami EUR v závislosti od účinnosti systému obchodovania s emisiami ETS2. Slovensko má nárok na 2,36 % z fondu, čo predstavuje 1,53 miliardy EUR (prípadne 1,28 miliardy EUR pri neskoršom zavedení ETS2). Slovensko sa zároveň zaviazalo spolufinancovať najmenej 25 % nákladov. Prípravu sociálno-klimatického plánu koordinuje Národná implementačná a koordinačná autorita |
| **Príhovor zástupcu Trinomics SK tím, podporovaného z nástroja technickej pomoci Európskej komisie – predstavenie agendy** |
| Vedúci slovenského expertného tímu predstavil agendu workshopu. Agenda bude zameraná na prezentovanie analytickej fázy projektu vo forme predbežných výsledkov vypracovaného impact assessment a druhá časť je sústredená na návrh opatrení a investícií.  |
| **Príhovor zástupcu Európskej komisie (DG CLIMA) – predstavenie iniciatív EÚ** |
| The speech highlights the importance of ETS2 and the Social Climate Fund as key components of the European Green Deal, aimed at reducing emissions while ensuring a fair transition. ETS2 generates revenue that, when redistributed, supports vulnerable groups, preventing financial burdens. The Social Climate Fund, mobilizing €86.7 billion between 2026 and 2032, will particularly benefit lower-income states like Slovakia, which will receive at least €2 billion plus national co-funding. The European Commission, in collaboration with Trinomics, has assessed energy and transport poverty in Slovakia to ensure targeted support. While the fund alone cannot solve all issues, a participatory approach involving local authorities, economic partners, and civil society is crucial for drafting an effective Social Climate Plan. The speech concludes by emphasising the need for careful implementation and collaboration to achieve both climate goals and social fairness. |
| **Príhovor zástupcu Trinomic SK tím s, podporovaného z nástroja technickej pomoci Európskej komisie – predstavenie projektu a cieľov workshop-u** |
| The objective of this project is to support nine European member states: Romania, Denmark, Belgium, Croatia, the Czech Republic, Finland, Latvia, Lithuania and Slovakia, in the development of Social Climate Plans (SCP) within the Social Climate Fund (SCF) – these plans must be submitted by 30th June 2025.As part of this project, the consortium has: * analysed the effects of ETS2, particularly in the context of energy and transport poverty, and identify the vulnerable households, transport users and micro-enterprises in each Member State;
* provided other inputs for the preparation of the SCPs, such as stakeholders engagement and stakeholder events.

The consortium is currently working on identifying, characterising and assessing measures and investments to be considered for Member States’ SCPs. |
| **Analýza dopadov ETS2 na domácnosti a mikropodniky** |
| **Note:** the specific results can be found in the presentation. The inputs presented below focus on presenting overarching information from the presentation and the subsequent discussion. |
| **Prezentácia Trinomics SK tím – prezentácia výsledkov práce** |
| **Data considerations**The micro-modelling for households and transport users relies on EU HBS 2015 and EU SILC 2023 data, as Slovakia's national 2023 data is not yet available. Once released, the results will be updated accordingly. While HBS 2020 data is available, it was impacted by the pandemic, affecting transport expenditures and introducing data inconsistencies.As a result, 2015 data was used, as it represents a pre-pandemic and pre-energy crisis period, offering a more typical economic snapshot. However, since then, household fossil fuel consumption has declined due to energy and climate policies, and fuel prices have changed, potentially leading to an overestimation of some impacts. Additional data from Eurostat and national sources was also incorporated to refine the analysis.**Suggested additions to the proposed definition of energy poverty by the Ministry of Economy (MH SR)**The income threshold (P) can be set at either 100% or 70% of the national median equivalent disposable income. The energy expenditure threshold (N) can be set at either 20% or 15% of disposable income. Additionally, low energy efficiency is defined as a dwelling that is not insulated.The representative of Trinomics Team also proposed to add **hidden energy poverty** into the proposed definition (MH SR). Hidden energy poverty is identified as a severe issue where households consume extremely low amounts of energy, not by choice but due to financial constraints. This results in poor living conditions, including mould and inadequate heating, leading to serious health and social problems. Due to the lack of 2023 HBS data, the exact number of people affected remains unclear. However, it is proposed to define hidden energy poverty based on households whose energy expenditures are less than half the national median and who live in low-energy-efficiency dwellings.Additionally, the definition of energy poverty should include households that lack physical access to electricity. These individuals, often from marginalised communities, rely on inefficient and unsafe energy sources like wood or waste. Field research suggests that prepaid electricity systems with smart metering, such as that offered by Východoslovenská distribučná (eDSO), could help improve their situation.In regard to **transport poverty**, the Representative of Trinomics Team presented additional maps (not included in the draft Impact Assessment) of regional transport poverty published by the Institute of Geography of SAV (Slovak Academy of Science). She further emphasised that additional studies are necessary as well as finalising common standards based on which to measure transport poverty. |
| **Prezentácia Trinomics EÚ tím – prezentácia modelovania** |
| The analysis focuses on the expected impacts of ETS2 and the vulnerabilities linked to the incoming carbon price. While the study highlights costs and effects, the broader goal of the Social Climate Fund and national social climate plans is to address these challenges through financial support and investments that benefit vulnerable groups. The findings serve as just one part of the bigger picture, helping to identify the most affected populations and design appropriate measures. The analysis considers a carbon price range of €30 to €60 per tonne, using conservative assumptions that predict only small changes in consumption. As a result, the estimated impacts are likely on the higher end of what can be expected. |
| **Diskusia** |
| **Otázka Ministerstvo hospodárstva SR:** I have a question regarding the modelling and the CO2 prices. According to the calculations of the German think tank Agora, for an energy vendor with the current policies, the price of a tonne of emissions in the transport and building sectors will jump to €200 in 2027 for gasoline and diesel, this will mean an increase of €0.40 per litre. However, you have mentioned only €30 to €60 per tonne of CO2. How can you explain this discrepancy? There's a big difference. Did you see this study? |
| **Odpoveď Trinomics EÚ tím:** The CO2 price path used in the analysis follows guidance from the European Commission, which is also applied to national energy and climate plans across all supported Member States. This pricing is based on the Commission’s modelling. To keep prices at an acceptable level, a strong policy mix is essential—aligning with the Green Deal's approach. While the CO2 price plays a role, additional measures like building efficiency improvements, transport electrification, and modal shifts are necessary for effective decarbonization. The Social Climate Fund supports vulnerable groups by complementing carbon pricing with targeted investments. The selected price path follows official Commission guidance for social climate plans. |
| **Odpoveď Ministerstvo hospodárstva Sr:** I understand. However, the difference is huge. So I just wanted to bring this to your attention and ask if you could take a look at this, if possible, to assess the reasons for such a big difference. Thank you. |
| **Otázka Ministerstvo financií SR:** I’d like to raise a question about the transport poverty data presented in the slides. While older studies and maps were shown in the presentation, a new study from the Institute of Environmental Policy was published just last week. This study maps transport poverty at the municipal level across Slovakia. I’d like some clarification on how it would or should be taken into account. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** The study from the Institute of Environmental Policy is considered too broad, incorporating many indicators to determine whether a region experiences transport poverty. While useful for general mapping, it lacks the specificity needed to design targeted measures. A more detailed study is necessary to identify concrete issues, such as inadequate public transport frequency or long commuting times. Although the study could be included as a variable, it may be overly complex for practical policymaking. |
| **Odpoveď Ministerstvo financií SR** Thank you. In fact, there are also some measures proposed in this study, so it will be interesting to see how they interact.  |
| **Národný zoznam opatrení a investícií** |
| **Prezentácia zástupcu Trinomics SK tím – predstavenie metodológie navrhovania opatrení a investícií** |
| Cieľom je pripraviť a charakterizovať jednotlivé opatrenia v rámci Sociálno-klimatického fondu, pričom každé opatrenie bude opísané z hľadiska jeho cieľov, vplyvu na citlivé skupiny, administratívnej implementácie a súladu s princípom DNSH. Súčasťou procesu je aj stanovenie cieľov, míľnikov a financovania opatrení. Príprava týchto opatrení prebieha v postupných fázach. Vychádza sa z európskych zoznamov vhodných opatrení pre citlivé skupiny, pričom sa postupne prepracúva k užšiemu zoznamu relevantnému pre Slovensko. Momentálne je proces približne v polovici – vyhodnocuje sa počiatočný zoznam opatrení z hľadiska ich použiteľnosti a financovateľnosti. Ďalšie kroky sa zamerajú na jeho zúženie a finálne odsúhlasenie na úrovni slovenských beneficientov. Cieľom je mať uzavretý zoznam opatrení do konca februára, aby bolo možné pripraviť rozvinutú charakterizáciu opatrení do polovice marca. Následne bude pokračovať podrobné vyhodnotenie vplyvu opatrení. |
| **Prezentácia zástupcu Trinomics SK tím – predstavenie opatrení pre budovy** |
| Špecifické informácie a prehľad navrhovaných opatrení a investícií sa nachádzajú v prezentácii. Nižšie je uvedený obsah diskusie. |
| **Diskusia** |
| **Otázka Inštitút sociálnej politiky:** Jedným z hlavných problémov je neexistujúca oficiálna definícia „zraniteľných domácností“ na Slovensku. Dáta, ktoré sa využívajú, pochádzajú z rodinných účtov, čo pripomína anketu realizovanú na vzorke približne 5000 domácností. Hoci ide o kvalitné údaje, nie je možné ich presne lokalizovať na úrovni konkrétnych regiónov či dedín, čo komplikuje cielenie opatrení. Otázkou zostáva, či sa zraniteľné domácnosti budú definovať na základe troch širších skupín alebo či sa neskôr zavedie presnejšie regionálne cielenie. Tento problém je kľúčový pri riešení energetickej a dopravnej chudoby, a preto je dôležité zvážiť alternatívne spôsoby ich identifikácie. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Pri kvantifikácii zraniteľných domácností sa plánuje pracovať primárne na makroúrovni. Zatiaľ sa počíta s využitím údajov Štatistického úradu SR, ktoré poskytujú informácie až na úroveň obcí, napríklad o veku a stave budov. Tento prístup umožní identifikovať domácnosti žijúce v starších a neobnovených budovách, ktoré sú vhodné na obnovu. Presnejšia definícia domácností bude potrebná až v implementačnej fáze. V tejto súvislosti sa plánuje spolupráca s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR a ďalšími inštitúciami, ktoré majú lepší prehľad o cieľovej skupine. Cieľom je na makroúrovni odhadnúť rozsah zraniteľných domácností, ktoré budú predmetom opatrení. |
| **Odpoveď Inštitút sociálnej politiky:** Identifikácia zraniteľných domácností bude veľmi náročná. Jeden z návrhov by bol zamerať sa skôr na jednotlivcov než na celé domácnosti, avšak definícia domácnosti stále predstavuje problémovú oblasť a predstavuje v tomto procese výzvu. |
| **Komentár Ministerstvo hospodárstva SR:** Definícia zraniteľných domácností je úlohou Ministerstva hospodárstva SR. Hoci pôvodne mal byť návrh predložený do konca minulého mesiaca, proces sa mierne predĺžil. Tento týždeň by mala prebehnúť konzultácia na úrovni vedenia, pričom návrhy sú už pripravené a nepredpokladajú sa výrazné odchýlky od toho, čo bolo dnes prezentované. V priebehu budúceho alebo nasledujúceho týždňa sa plánuje konzultácia na rezortnej a medzirezortnej úrovni. Ak sa dosiahne konsenzus, návrh by mohol byť oficiálne využívaný v ďalšom procese. |
| **Komentár Hlavné mesto Bratislava:** Bolo by dobré, aby bol návrh opatrení a investícií sprístupnený čo najskôr, keďže doteraz nebol k dispozícii, čo by umožnilo lepšie vyjadrenie sa k nemu. Pri nastavovaní kritérií je potrebné dbať na to, aby sa nevylúčili jednotlivci v chudobe len preto, že sa nachádzajú v rozvinutejších regiónoch. Napríklad kritérium prioritných regiónov by mohlo nespravodlivo obmedziť prístup k financovaniu pre chudobné osoby v bohatších oblastiach. Ďalším problémom sú bytové domy využívané na sociálne účely, ktoré však nie sú takto oficiálne klasifikované. To môže spôsobiť komplikácie pri financovaní a vylúčiť oprávnené projekty z podpory. Je dôležité identifikovať a zaznamenať takéto problematické situácie, aby sa podobné chyby neopakovali, najmä v rámci Sociálno-klimatického fondu. |
| **Komentár Národná implementačná a koordinačná autorita:** Je vhodné počkať na definíciu energetickej chudoby, ktorú pripravuje Ministerstvo hospodárstva SR a ktorá by mala byť dostupná v priebehu jedného až dvoch týždňov. Táto definícia môže výrazne ovplyvniť ďalšie diskusie. Dlhý návrh opatrení a investícií bude tiež zverejnený a otvorí sa priestor na ďalšiu diskusiu a pripomienkovanie. |
| **Komentár Spišská katolícka charita:** Rád by som zdôraznil, že Ministerstvo práce má detailný informačný systém, ktorý eviduje klientov zapojených do charít a iných sociálnych inštitúcií. Tento systém poskytuje dôležité dáta o rozmiestnení a počte týchto klientov, čo je potrebné využiť pri práci s dátami o energetickej chudobe. Ďalej je potrebné zohľadniť aj cirkevné organizácie ako žiadateľov, ktoré niekedy bývajú vylúčené. Rád by som poukázal na dôležitosť prepojenia sociálneho poradenstva, psychologickej pomoci, finančnej gramotnosti a energetického poradenstva. Skúsenosti zo Spišskej katolíckej charity ukazujú, že kombinácia sociálnych pracovníkov s odborníkmi na energiu prináša pozitívne výsledky. Klienti, ktorí dostávajú toto komplexné poradenstvo, si častokrát nachádzajú prácu a celkovo sa zlepšuje ich situácia. Preto je kľúčové presne a cielene definovať cieľovú skupinu a zamerať sa na individuálny prístup. |
| **Otázka Ministerstvo hospodárstva SR:** Môžem sa opýtať na spôsob identifikácie domácností zaradených do zoznamu ministerstva práce? Existujú konkrétne kritériá, podľa ktorých sú domácnosti identifikované, či je tento proces systémový, alebo či sa ľudia hlásia proaktívne, prípadne či sú na základe dostupných dát zaradení do systému? |
| **Odpoveď Spišská katolícka charita:** Domácnosti sú identifikované prostredníctvom realizácie sociálnych projektov, ktoré vykonávajú charity a iné sociálne inštitúcie na základe zákona o sociálnych službách. Organizácie pracujú s týmito skupinami dlhodobo a evidujú klientov v ucelenom systéme, ktorý obsahuje osobné spisy a karty. Tento systém poskytuje prehľad o životnej situácii klientov, vrátane bývania a finančnej situácie. Pri práci na finančnej gramotnosti sa často rieši aj celkové zlepšenie orientácie klientov v ich finančných možnostiach. |
| **Otázka Ministerstvo hospodárstva SR:** Máte zavedený nejaký systematický prístup pre zaraďovanie týchto klientov do tohto zoznamu alebo ako to funguje? |
| **Odpoveď Spišská katolícka charita:** Organizácie poskytujúce sociálne služby sú povinné evidovať svojich klientov a zaznamenávať vykonané aktivity. Sociálni pracovníci sledujú vývoj klienta v čase, monitorujú posuny a zaznamenávajú všetky poskytnuté služby. Tento proces je neoddeliteľnou súčasťou ich práce a zabezpečuje dohľadateľnosť a kontinuitu poskytovanej pomoci. |
| **Otázka Ministerstvo hospodárstva SR:** Sú identifikovaní na základe dát zo sociálnej poisťovne alebo na základe možno nejakého terénneho prieskumu? |
| **Odpoveď Spišská katolícka charita:** Áno aj aj. Práca s dotyčným človekom je evidovaná a je samozrejme aj kontrolovaná Ministerstvom práce, ktoré môže prísť na kontrolu. |
| **Komentár Cyklokoalícia:** Rád by som upozornil na dôležitosť prepojenia opatrení pre budovy s dopravnou infraštruktúrou, čím by sa mohli vytvoriť vzorové projekty aj v oblasti mobility. Napríklad by to mohlo zahŕňať parkovanie bicyklov (v súlade so smernicou o energetickej efektívnosti budov), podporu zdieľaných áut a nákladných bicyklov či napojenie budov na pešiu a cyklistickú infraštruktúru. Bolo by dobré, aby sa tieto aspekty zohľadnili pri vzdelávaní samospráv a odborníkov.. |
| **Otázka Útvar hodnoty za peniaze:** Modernizačný fond neplánoval podporovať hĺbkovú ale čiastkovú obnovu. Je teda možné v tom prípade hovoriť o doplnkovosti a teda oba programy (ako je dnes Obnov dom a Obnov dom mini) by mohli existovať súbežne? |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** V nariadení sa uvádza, že doplnkovosť môže zahŕňať aj kvalitatívnu zmenu, ako zvýšenie ambícií opatrení. Potrebné bude detailnejšie špecifikovanie opatrení. Napríklad rozdiel medzi čiastkovou obnovou, cca 11 000 € na dom plánovaná z Modernizačného fondu a hĺbkovou obnovou, pričom rozdiel medzi nimi by mohol byť dostatočný na oprávnenosť pre pokrytie zo SKF. |
| **Otázka Ministerstvo hospodárstva SR:** Rád by som sa opýtal na prezentovaných 4,7 % domácností alebo budov na bývanie, ktoré sú v zlom technickom stave (napr. narušená statika, vlhkosť od základov). To predstavuje približne 100 000 domácností. Budú mať tieto systémové poruchy nárok na podporu zo Sociálneho klimatického fondu alebo ako sa s nimi plánuje vysporiadať, keďže nejde priamo o opatrenia na zvýšenie energetickej efektívnosti? |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Tieto náklady by mali byť oprávnené, ale je potrebné ich ešte prediskutovať s Európskou komisiou. Zároveň je dôležité určiť, na ktoré budovy sa zamerať, pretože niektoré domy nemusí mať zmysel obnovovať. Preto by bolo potrebné financovať predbežné prieskumy, napríklad statické, aby sa posúdila vhodnosť konkrétnej budovy na obnovu. |
| **Prezentácia Trinomics SK tím – predstavenie opatrení pre dopravu** |
| Špecifické informácie a prehľad navrhovaných opatrení a investícií sa nachádzajú v prezentácii. Nižšie je uvedený obsah diskusie. |
| **Diskusia** |
| **Otázka Inštitútu environmentálnej politiky:** Mám dve otázky týkajúce sa dopytovej dopravy a definovania slabo obslúžených regiónov. Znamenala by dopytová doprava rozšírenie prepravnej služby podľa zákona o sociálnych službách, či by mala mať rovnakú cenu ako verejná doprava a či by mala byť určená len pre ohrozené skupiny (napr. seniorov, zdravotne znevýhodnených) alebo aj pre širšiu cieľovú skupinu? Zároveň by som sa rada opýtala na definovanie slabo obslúženého regiónu – bude sa určovať iba na základe frekvencie dopravy, alebo či sa zohľadní aj vzdialenosť obyvateľov od zastávok verejnej dopravy. Taktiež by som sa rada opýtala či považujete existujúci index za príliš široký a aký bude prístup k tejto definícii. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Dopytová doprava by mala byť doplnkom verejnej dopravy, nad rámec existujúcich sociálnych služieb, a slúžiť ohrozeným skupinám v oblastiach s obmedzenou dostupnosťou dopravy. Mala by byť cenovo dostupná, ale nemala by konkurovať verejnej doprave. Pri definovaní zraniteľných regiónov by sa mali zohľadňovať frekvencia spojov, vzdialenosť od zastávok a čas dochádzania. Existujúci index dopravy od IEP môže byť širší, keďže obsahuje aj sociálno-ekonomické faktory, no základom by mali byť dopravné parametre |
| **Komentár Samosprávne kraje Slovenska:** Oceňujem komplexný prístup k problematike dopravnej dostupnosti, ktorý zahŕňa nielen ekonomické možnosti cestujúcich, ale aj samotnú dopravnú ponuku. Podpora dopytovej dopravy je vítaná, pričom by sa nemala zameriavať len na vybrané regióny, ale mala by byť plošná. Verejná doprava už teraz poskytuje široké spektrum sociálnych zliav (pre seniorov, žiakov, študentov, deti a ich sprievodcov), pričom viac ako 70 % cestujúcich využíva tieto zľavy. Plošné opatrenia môžu pozitívne ovplyvniť dopravné správanie a zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy pre všetkých. |
| **Otázka Hlavné mesto Bratislava:** Moja otázka sa týka fungovania dopytovej dopravy v oblastiach, kde by bola náročná prevádzka len pre obmedzenú skupinu obyvateľov (napríklad 100 obyvateľov, z toho 40 ohrozených). Mala by dopytová doprava fungovať len pre sociálne ohrozené osoby, alebo či by mala byť určená pre celé územie, pričom ohrození by mali cenové zvýhodnenie. Bolo by dôležité upresniť, ako by mohla fungovať dopytová doprava ako všeobecná služba pre danú lokalitu, nie len pre špecifickú skupinu. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Dopytová doprava by nemala byť iba doplnkom verejnej dopravy, ale mala by riešiť situácie, keď pravidelná linka nepostačuje pre obyvateľov, ktorí sa nevedia dostať medzi hlavnými spojmi. Takíto ľudia, aj keď nemusia byť nízkopríjmoví, sú tiež ohrození dopravnou chudobou. Navrhujem, aby systém bol efektívny a využíval algoritmus na zber a rozvoz ľudí, a nie aby sa to chápalo ako sociálny taxík. Dôležitý je aj dispečing a organizácia dopravy, pričom by sa mohli využívať aj mikrobusy na optimalizáciu kapacity a efektivity. |
| **Otázka Cyklokoalícia:** Mám zopár pripomienok k navrhovaným opatreniam. Navrhujem rozšíriť služby verejnej dopravy o mikromobilitu, najmä v rámci tzv. prvej a poslednej míle, čo by pomohlo zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy, najmä v kombinácii s ostatnými dopravnými prostriedkami. Dôležitá je aj podpora výstavby cyklistických trás na celom Slovensku, nielen v Bratislave. Odporúčam tiež zohľadniť dostupnosť dát, ako sú sčítače cyklistov, na zlepšenie budúcej dopravy a infraštruktúry. Čo sa týka dopytovej dopravy, rád by som zdôraznil dôležitosť efektívnosti systému, ktorý by nebol len pre jednotlivcov, ale fungoval na širšej báze, napríklad aj v mestských oblastiach. Navrhujem využitie nízkonákladových vozidiel, nielen mikrobusov. V rámci podpory trhu elektromobilov by som podporil rozšírenie možností výberu medzi elektromobilmi a elektromobilnými bicyklami, aby zraniteľní občania mali flexibilitu pri rozhodovaní o vhodnom dopravnom prostriedku. Navrhujem, aby kampane na podporu verejnej dopravy a cyklistiky boli cielené na konkrétne zraniteľné skupiny cez organizácie, ktoré sa zaoberajú týmito skupinami, namiesto širokých masových kampaní. Čo sa týka prestupných terminálov, musím poukázať na problém s nejasným definovaním prestupných terminálov v rámci programov, ktoré sa môžu zneužiť na výstavbu nepotrebných parkovísk. Navrhujem správne nastaviť a vyjasniť podmienky. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Ďakujem za pripomienky – skúsim poskytnúť rýchle reakcie. V rámci dopravnej a cykloinfraštruktúry sa zmienil význam meračov, cyklodopravy a doplnkových opatrení. Podpora bicyklov a elektrických bicyklov by mohla byť riešená v rámci iných opatrení. Súhlasím s potrebou cielených kampaní, ktoré sa musia zamerať na konkrétne skupiny, najmä na zraniteľné. Kampane by mali byť zacielené cez organizácie, ktoré majú skúsenosti s týmito skupinami. Rád by som doplnil, že dopytová doprava môže byť rôzna a nemusia to byť vždy veľké autobusy. Môže to byť aj bicykel, cargo-bike, osobné auto alebo mini dodávka, v závislosti od dopytu v konkrétnych mestských oblastiach. Čo sa týka cyklotrasy a financovania, je potrebné jasné nastavenie rámca financovania cykloinfraštruktúry, aby neboli pochybnosti o tom, kto je oprávnený na podporu z fondu, a aby opatrenia mali presne definovaný cieľ. |
| **Otázka Ministerstvo dopravy SR:** Rád by som sa tiež pridal so zopár pripomienkami. Je dôležité, aby podpora bola sústredená na verejnú osobnú dopravu, ktorá je najefektívnejším nástrojom na boj proti dopravnej chudobe. Verejná doprava je jednoducho implementovateľná a jej podpora sa ľahšie zacieli. Taktiež existuje možnosť prepojiť sociálno-klimatický fond s plánom obnovy, najmä s koncom jeho platnosti v budúcom roku. Štúdia k jednotnému cestovnému lístku môže slúžiť ako východisko pre ďalšie opatrenia. Dopytová doprava by mala byť zameraná na boj proti dopravnej chudobe, a to tak, aby bola dostupná pre všetkých občanov v daných oblastiach. Efektívnosť tejto dopravy je kľúčová. Existuje obava, že obmedzovanie nových nízkoemisných vozidiel na konkrétne linky môže viesť k nevyužitiu týchto vozidiel. Namiesto toho by sa vozidlá mohli využiť efektívnejšie na rôznych linkách, čím by sa zároveň podporil aj klimatický aspekt ochrany životného prostredia. Taktiež je podľa mňa potrebné viac sa zamerať na podporu pešej dopravy a infraštruktúry pre peších, najmä pri dostupnosti zastávok a staníc verejnej dopravy. Pešia doprava je prirodzený spôsob pohybu a mala by byť súčasťou opatrení. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Pri pešej doprave je potreba nájsť vhodné opatrenia na podporu pešej dopravy, najmä v súlade s cieľmi sociálneho a klimatického fondu. Zvažuje sa aj spojenie s ohrozenými skupinami, pričom bude potrebné upresniť, aké konkrétne kroky by mali byť podniknuté. Čo sa týka dopytovej dopravy, je dôležité, aby vozidlá v dopytovej doprave boli využívané efektívne, najlepšie ak sú stále v pohybe. Vozidlá by nemali byť obmedzené len na jednu linku, ale mali by využívať svoj potenciál čo najširšie. Je potrebné mať systém, ktorý optimalizuje ich nasadenie, vrátane nabíjacích staníc pre elektromobily a centrálnej koordinácie, aby bol tento systém efektívny. |
| **Komentár Cyklokoalícia:** Pešia doprava nie je explicitne zahrnutá medzi indikátormi, ale cyklistická infraštruktúra môže prispieť aj k zlepšeniu pešej dopravy, ak sa správne navrhne. Napojenie sídiel na verejnú dopravu, ako napríklad železničné stanice, môže byť zlepšené vytvorením infraštruktúry, ktorá bude slúžiť aj chodcom. V malých sídlach s nízkou intenzitou dopravy sa môže využiť zdieľaný chodník pre chodcov a cyklistov, zatiaľ čo na miestach s vyššou intenzitou by mala byť infraštruktúra oddelená. To umožní lepšie prepojenie s verejnou dopravou, najmä na miestach, kde železničné stanice nie sú dobre prístupné. Na miestach, kde nie je dobré prepojenie so železničnými stanicami, môže byť výstavba chodníkov a cyklotrás užitočná pre zlepšenie pešej dopravy, keďže sa zvýši bezpečnosť a komfort pri pohybe peších. |
| **Otázka Klimatická koalícia:** Ja len naviažem na zástupcu Cyklokoalície. Pri pešej doprave by sa malo zohľadniť, že zraniteľné skupiny, ako sú ľudia s obmedzenou pohyblivosťou alebo matky s malými deťmi, čelia problémom s dostupnosťou verejných zastávok a staníc. Tieto problémy sú často spojené s bezpečnosťou a fyzickou nedostupnosťou, najmä ak sú potrebné podchody, nadchody alebo iné infraštruktúrne úpravy, ktoré nie sú prispôsobené. Chýbajúca bezpečnosť a prístupnosť vedú k tomu, že niektorí obyvatelia môžu radšej využiť automobilovú dopravu, pretože sa nedokážu bezpečne dostať na zastávky alebo stanice. Tento aspekt by sa mal zahrnúť do opatrení zameraných na zlepšenie dostupnosti a bezpečnosti pre zraniteľné skupiny. Cyklisti, ktorí jazdia rýchlo, môžu naraziť na problém s kompatibilitou s pomalšími pešími, najmä staršími osobami alebo rodičmi s deťmi. Tento aspekt by mal byť zohľadnený pri navrhovaní infraštruktúry, aby bola bezpečná a efektívna pre všetkých. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Nad pripomienkami pouvažujem a doplním. Často sa cyklistická doprava považuje za samostatné opatrenie, ale v tomto prípade by sa mali opatrenia zúžiť. Napriek tomu mám pocit, že opatrenia sa rozširujú, čo považuje za pozitívne, pretože sú zamerané na dobrú vec. |
| **Otázka Hlavné mesto Bratislava:** Mám len jednu technickú otázku týkajúcu sa dopytovej dopravy. Uvádza, že mnohé opatrenia sa zameriavajú na tvorbu ponuky (napríklad investície do infraštruktúry), ale nie na zvýšenie dopytu. Navrhujem ako alternatívu riešenie, ktoré by sa zameriavalo na zvyšovanie dopytu, aby dopravcovia mohli lepšie reagovať na trhový mechanizmus. Nie je potrebné investovať do novej infraštruktúry, ktorá by mohla vytláčať existujúcich dopravcov, ale skôr sa zamerať na zvyšovanie kúpyschopnosti ľudí, ktorí si dnes nemôžu dovoliť napríklad taxík. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Vychádzam z premisy, že verejná doprava by mala byť preferovaná pred individuálnou, a obmedzovanie individuálnej dopravy je kľúčové. V prípade využitia vouchrov (napr. na taxíky), by to mohlo podporiť rozvoj individuálnej dopravy, pretože taxíky by museli byť dostupné aj na väčší dopyt. Najlepším riešením je ponuka kvalitnej verejnej dopravy, ktorá by mohla byť aj dopytovo špecifická. Súhlasím s tým, že v niektorých prípadoch by mohlo mať zmysel vypracovať riešenia na mieru pre jednotlivé prípady. |
| **Odpoveď Hlavné mesto Bratislava:** Nehovorím o nahradení verejnej dopravy individuálnou, ale o možnostiach riešení v špecifických prípadoch, ako napríklad dopytová doprava. Ideálne je, aby verejná doprava pokrývala väčšinu dopytu, a ak to nie je možné, je potrebné zvážiť alternatívy, ktoré nevyžadujú rozsiahlu infraštruktúru. Tento prístup je však skôr filozofickým názorom než konkrétnym riešením. |
| **Komentár Ministerstvo dopravy SR:** Ja by som dodatočne navrhol upriamiť pozornosť na koncepčné a strategické dokumenty v oblasti dopravy, najmä v súvislosti s nariadením Európskej komisie o transeurópskej dopravnej sieti. Podľa tohto nariadenia majú mestské uzly ako Bratislava, Košice, Žilina a Nitra do roku 2027 vypracovať plány mestskej mobility, ktoré zahŕňajú udržateľnosť, bezpečnosť a prístupnosť. Tieto plány môžu byť financované aj z klimatického plánu, ktorý je uvedený ako finančný nástroj. Tieto dokumenty môžu podporiť zlepšenie mobility, najmä pre zraniteľných používateľov a zabezpečiť lepší prístup k verejnej doprave. |
| **Komentár zástupcu Samosprávnych krajov Slovenska:** Súhlasím s nápadom na možné vouchery, ale upozorňuje na riziko zneužívania v súvislosti s ich kreatívnym využitím v rámci Slovenska. Poukazuje na potrebu veľmi dobre premysleného systému, ktorý by zabezpečil, že vouchery budú použité na správny účel, bez vytvárania ďalšej administratívy a byrokracie. Pripomínam tiež skúsenosti s podobnými systémami, ako napríklad podpora na dopravu žiakov, kde sa peniaze niekedy zneužívajú na iné účely. |
| **Odpoveď Cyklokoalícia:** Ja by som len na toto zareagoval, že Európska komisia odporúča využívať mobilné vouchery, ako príklad uvádza belgický Hasselt, kde sú tieto vouchery viazané na konkrétne účely, ako je použitie v autobuse, vlaku, zdieľanom bicykli alebo taxi. Podobné systémy už existujú a fungujú, avšak otázka spočíva v tom, či by ich slovenská cieľová skupina vedela efektívne využívať, najmä s ohľadom na technické zručnosti. Alternatívou sú kartičky, ale ide o diskusiu, či túto cestu zvoliť. |
| **Odpoveď Trinomics SK tím:** Mám obavy ohľadom implementácie systému na Slovensku, najmä v súvislosti s určením, kto bude mať nárok na podporu a za akých podmienok. Nastavenie tohto systému môže byť komplikované, najmä ak ide o kritériá ako testy alebo postavenie rodiny, čo môže byť na Slovensku ťažko realizovateľné. |