

# Vyhodnotenie pripomienok k CP 3 zaslaných v rámci Národnej konzultácie k eurofondom 2021 – 2027

Dátum	Pripomienkujúci subjekt	Pripomienka	Vyhodnotenie
5.11.	Filip Tomašovič	<p>Dobrý deň, rád by som priniesol svoj pohľad najmä z oblasti telekomunikácii a rozvoju internetu na Slovensku. Súčasná infraštruktúra, ktorá je vo výraznej miere tvorená na takmer celom území SR metalickým prístupom (internetom cez pevnú linku) je už nevyhovujúca a nespĺňa štandardy rýchlej a stabilnej prístupovej siete. Aj keď telekomunikační operátori nasadzujú v rámci metalickej technológie novšie štandardy na využitie súčasnej infraštruktúry, nestačí to a modernizácia metalickej siete nie je rentabilná. Väčšina káblových rozvodov ma 30 až 40 ročne vedenia čo sa prejavuje najmä na stabilite služby a to nehovorím o nízkej rýchlosti.</p> <p>Preto by bolo v nasledujúcom období vhodné investíciami do optickej siete pomôcť slovenským operátorom k jej rozvoju nielen do väčších či menších miest ale najmä do menších obcí. Väčšina ľudí nemá v týchto vidieckych oblastiach možnosť prístupu k rýchlemu internetu a keď nejaký je tak len cez FWA bod (fixed wireless access) t.j. mikrovlnne spojenie. Tento typ pripojenia je nestabilný a v čase večerných špičiek aj pomalý. Viem že operátori sa snažia budovať siete NGN (next generation network) ale aj z hľadiska budúceho prínosu 5G technológie je "preoptikovanie" Slovenska nevyhnutné !</p>	<p>Pripomienka je presne v duchu zamerania Partnerskej dohody v tejto oblasti. Detaily konkrétnej realizácie budú špecifikované v najbližších mesiacoch.</p> <p>Pozn.: v nadväznosti na zmeny v návrhu legislatívy EÚ, je podpora budovania širokopásmovej infraštruktúry presunutá pod cieľ politiky súdržnosti 1.</p>
7.11.	Peter Gálus	<p>Ako obyvateľ Nitry by som rád poukázal na absenciu priameho vlakového spojenia s hlavným mestom a myslím, že časť peňazí by mala byť použitá práve na dobudovanie chýbajúcich 19 km z Nitry do Trnovca nad Váhom, vďaka čomu by sa toto priame spojenie s</p>	<p>MDV SR aktuálne spolupracuje s Útvárom hodnota za peniaze na prioritách rozvoja železničnej infraštruktúry. Vami uvádzaný projekt patrí medzi analyzované</p>

		<p>Bratislavou vytvorilo. V Nitre sa nachádzajú dve univerzity, vďaka čomu je v meste a okolí mnoho vysokoškolsky vzdelaných ľudí, ktorí sa nie sú schopní v meste za primeranú mzdu uplatniť. Z tohto dôvodu veľké množstvo obyvateľov mesta každý deň cestuje za prácou do Bratislavy. Spolu so študentami, ktorí kvôli malej vzdialenosti nedostávajú na školách v BA internát to dokopy tvorí naozaj veľké množstvo ľudí, ktorí deň čo deň „migrujú“ do hlavného mesta. Toto sa negatívne prejavuje na vysokej vyťaženosť ciest R1 a D1. Od spustenia automobilky Jaguar sa tento jav ešte zhoršil. Je smutné, že v 21 storočí nemajú obyvatelia krajského mesta rýchlu a ekologickú alternatívu ako sa dopraviť do hlavného mesta. Autobusom trvá cesta cca. 75-80 minút, čo je v dnešnej dobe naozaj veľa, vzhľadom na to, že vzdialenosť týchto dvoch miest je len 88km. O dobudovaní priameho vlakového spojenia sa roky hovorí, spravili sa štúdie realizovateľnosti, ale zatiaľ je dobudovanie trate skôr sci-fi.</p>	<p>projekty a v závislosti od výsledku prioritizácie a dostupnosti zdrojov bude pokračovať jeho príprava, prípadne aj samotná realizácia</p>
11.11.	Asociácia železničných dopravcov Slovenska	<p>Vláda SR prostredníctvom Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií prijala v decembri 2016 Strategický plán rozvoja dopravy Slovenska do roku 2030. Nie sú nám známe žiadne konkrétne opatrenia štátu na napĺňanie vlastnej dopravnej politiky, zakotvanej v tomto dokumente, teda zámer presunúť do roku 2030 na železnicu 30 percent prepráv z cestnej infraštruktúry. Takmer všetky kroky v rámci rozvoja železničnej infraštruktúry doteraz smerovali k intenzifikácii a uprednostňovaniu osobnej dopravy, a tým k znižovaniu kapacity pre nákladnú železničnú dopravu, ktorá jediná vie do sektoru železničnej dopravy priniesť financie zvonku. Postupnú stratu konkurencieschopnosti nepociťuje nákladná železničná doprava z tohto dôvodu len voči cestnej, ale čoraz viac aj voči železničnej nákladnej doprave susedných krajín.</p> <p>Medzi prioritné oblasti, ktoré nie sú uvedené v rámci</p>	<p>Strategický plán rozvoja dopravy Slovenska do roku 2030 je tzv. základnou podmienkou, jeho existenciou je podmienené akékoľvek financovanie dopravy z fondov EÚ, súlad dokumentu z legislatívnymi požiadavkami EÚ posudzuje Európska komisia. Z hľadiska podpory železničnej dopravy v Partnerskej dohode, tá je zahrnutá v takej miere detailu, aký dokument umožňuje. Konkrétne opatrenia budú rozpracované v následných dokumentoch, na základe pridelenia alokácií. Pretože ich výška na cieľ 3 s najvyššou pravdepodobnosťou nebude</p>

		<p>navrhovaných priorít Partnerskej dohody SR pre oblasť železničnej dopravy navrhujeme zaradiť:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšenie podpory železničnej dopravy ako ekologického druhu dopravy:  Ø zabezpečenie dôslednej a rýchlej prípravy zmeny prechodu cestnej dopravy tovarov na železničnú dopravu,  Ø podpora tzv. tichých nákladných vozňov (modernejší spôsob brzdenia), s cieľom zníženia vznikajúceho hluku železničnou prevádzkou,  Ø zavedenie a schválenie technológie zabezpečujúcej sledovanie spotreby trakčnej energie rušňov závislej trakcie.</li> <li>• Podpora rozvoja a konkurencieschopnosti nákladnej železničnej dopravy:  Ø podpora budovania vlečiek so širším súvisom na ďalšie výhody pri ich pravidelnom využívaní,  Ø budovanie sekundárnych komerčných bodov železničnej infraštruktúry – tankovacie stanice, miesta na nácestné opravy vozňov, odpočinkové miestnosti, a pod.,  Ø vytvorenie systému podpory zvozu a rozvozu lokálnej záťaže (jednotlivých vozňových zásielok) – tzv. manipulačné vlaky.</li> <li>• Výstavba a modernizácia aj železničných tratí zaradených mimo siete TEN-T</li> </ul>	<p>korelovať s potrebami, budú zvažované viaceré možné zdroje financovania.</p>
11.11.	doc. Ing. Juraj Jagelčák, PhD.	<p>Cestná doprava</p> <p>Je potrebné stanoviť priority rekonštrukcií mostov so stavebno-technickým stavom 5 – 7 (zlý, veľmi zlý a havarijný) (údaje), nakoľko mnohé z nich sa nachádzajú na cestách, po ktorých sú často vedené trasy nadmernej a nadrozmernej dopravy a taktiež na trasách s vysokou hustotou dopravy, vrátane medzinárodných koridorov TEN-T.</p> <p>Veľká časť mostov na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy má v evidencii mostov uvedené nízke zaťažiteľnosti, čo komplikuje prejazd nielen nadmernej dopravy, ale častokrát aj vozidiel a</p>	<p>Súhlasíme s mnohými tvrdeniami. Pripomienka smeruje k potrebným opatreniam MDV (niektoré v realizácii). V návrhu Partnerskej dohode sa počíta s modernizáciou mostov.</p>

		<p>jazdných súprav s celkovou hmotnosťou menšou ako 40 t.</p> <p>Jednou z príčin je absencia podmienok, ktoré by stanovovali požiadavky na minimálnu zaťažiteľnosť mostov pri ich výstavbe, resp. po rekonštrukcii.</p> <p>Obdobne by mali byť stanovené minimálne požiadavky na prejazdnú výšku a šírku na trasách využívaných pre nadmernú a nadrozmernú dopravu. V súčasnosti vzhľadom na nízku prejazdnú výšku nie je možné pre nadrozmernú dopravu s väčšou výškou využiť severnú trasu Bratislava – Žilina – Košice.</p> <p>Využíva sa preto južná trasa, kde je doposiaľ zachovaná prejazdná výška 5,5 m, ktorá by sa pri ďalšej výstavbe a rekonštrukciách ciest nemala obmedziť vzhľadom na potreby presunu veľkých a ťažkých nákladov najmä pre potreby hutníckeho, chemického, energetického a stavebného priemyslu.</p> <p>V nadväznosti na požiadavky na návrh, výstavbu a rekonštrukcie ciest je potrebné zavádzať opatrenia slúžiace na ich ochranu. Po vstupe do EÚ boli s výnimkou hranice s Ukrajinou zrušené takmer všetky vážiace miesta na hraničných priechodoch. Táto skutočnosť výrazne obmedzuje možnosti kontroly rozmerov a hmotností vozidiel/jazdných súprav pri vstupe na územie SR a uľahčuje tak dopravcom vykonávanie prepráv, pri ktorých sú prekročené nielen celkové rozmery a hmotnosti vozidiel, ale aj hmotnosti pripadajúce na nápravy, čo spôsobuje najväčší problém vzhľadom na poškodzovanie ciest a mostov. Súčasný systém váženia vozidiel správcami komunikácií a Políciou SR je nedostatočný (investične, prevádzkovo drahý a s nízkou frekvenciou vážení).</p> <p>Spôsob váženia kolesovými váhami v ČR (príklad) je vhodnejší ako v SR z hľadiska investícií, prevádzkových nákladov, obsluhy a nasadenia a vhodnosti použitia pre rôzne druhy vozidiel a súprav. Je potrebné analyzovať, akým spôsobom bude potrebné chrániť prioritné pozemné komunikácie pred negatívnymi</p>	
--	--	---	--

		<p>vplyvmi z preťažených vozidiel vrátane ťažkej nadmernej dopravy stavebných mechanizmov s celkovou hmotnosťou do 120 t bez povolenia na ZUPK. Je potrebné tiež analyzovať možnosti využitia dynamického vysokorýchlostného váženia, ktoré pre kontrolné účely vôbec v SR nie je pripravené ani z pohľadu legislatívy a schválenia meradiel na tieto účely, pričom jeho nesporná výhoda je časovo neobmedzená prevádzka bez potreby obsluhy na mieste.</p>	
11.11.	Kollar Miroslav	<p>Dobrý deň,  vyznačených CykloTRÁS máme na Slovensku /aj vďaka úsiliu Cykloklubu/ pomerne dosť. Pokiaľ však chceme posunúť cyklistiku a hlavne diaľkovú cykloturistiku na masovú úroveň, potrebujeme verejnosti ponúknuť sieť bezpečných cykloCIEST/asfaltový pás, napr. Donauradweg/, na ktoré si verejnosť postupne zvykne. Z európskych skúseností je zrejmé, že najnavštevovanejšie cyklocesty musia spĺňať niekoľko požiadaviek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a.vedú atraktívnym prostredím</li> <li>b.neprekonávajú vysoké prevýšenia</li> <li>c.sú natoľko bezpečné, aby ste na ne napr. mohli zobrať celú rodinu na nedeľný výlet</li> </ul> <p>Toto všetko by v našich podmienkach spĺňali oddelené cyklocesty vedené paralelne s korytami najväčších slovenských riek, najmä po ich hrádzach. Navrhovaná základná štruktúra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Cyklocesty I. triedy –totožné s Eurovelo 6,11,13</li> <li>b. Cyklocesty II. triedy : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vážska, dĺžka cca 310 km, vlastník štát, správca- Povodie Váhu</li> <li>-Hronská, dĺžka cca 200 km, vlastník štát, správca -Povodie Hrona</li> <li>- Ipeľská dĺžka cca 170 km, vlastník štát, správca - Povodie Ipľa</li> </ul> </li> <li>c. Cyklocesty III. triedy :</li> </ul>	<p>Súhlasíme s pripomienkou, cyklistická infraštruktúra sa nachádza v návrhu Partnerskej dohody vo viacerých cieľoch. V cieľi 2 sa predpokladá podpora cyklo dopravy v rámci udržateľnej mestskej mobility, v cieľi 3 sa plánuje podpora cyklo dopravy ako súčasť realizovaných projektov a v cieľi 5 bude podporovaná cykloturistika v rámci opatrení na podporu cestovného ruchu. Okrem toho je potrebné uviesť, že MDV venuje cyklistickej doprave kontinuálnu pozornosť, včítane jej odborného zastrešenia. Príslušní odborníci tiež spolupracovali na príprave textu Partnerskej dohody. Nie je však možné na úrovni strategického materiálu hovoriť o konkrétnych úsekoch.</p>

		<p>Tieto cyklocesty by v spolupráci s obcami budovali a vlastnili kraje s technickou, alebo možno aj finančnou podporou štátu. Príklad: cyklocesta /asfaltový pás/ Hronská Breznica-Banská Štiavnica - viedla by po telese bývalej úzkokoľajnej železnice.</p> <p>Som si vedomý, že vďaka miestnej iniciatíve už niekoľko častí existuje /napr.Vlčany/ ale v nedostatočnej dĺžke a niekedy aj nedostatočnej kvalite. Správcovia povodí by tieto cesty mohli využívať aj ako obslužné komunikácie pri údržbe /bez prístupu ťažkých mechanizmov./ Nazdávam sa, že pri takomto trasovaní by aspoň čiastočne odpadol problém s vysporiadaním pozemkov, t.j. konkrétne projekty by sa dali pripraviť pomerne rýchlo.</p> <p>Z mojej komunikácie s vedením Cykloklubu vyplynulo, že hlavným problémom budovania cyklo-infraštruktúry je /okrem financií/ neexistencia poverenej osoby na úrovni ministerstva, ktorá by tieto aktivity koordinovala a dala im toľko potrebný impulz.</p>	
12.11.	Obec Lúčky	<p>1. Je dôležité zjednodušiť a umožniť využitie financií z eurofondov pre obce na zlepšenie procesu ohľadne odpadového hospodárstva. Vysvetlím. Som starostom obce, kde si zber komodít, ako TKO tak separovaného zberu realizujeme sami, svojimi zamestnancami. Znižujeme tak percento nezamestnanosti, máme pracovníkov na rôzne činnosti počas dní, kedy sa nerealizuje zber a pod. Obec je podstatne čistejšia a promptne môžeme reagovať na prípadné väčšie vyťaženie obce k odpadom, napr. dušičky, Vianoce a pod. A to nahovorím o kontrole, kde je prioritou obce čo najviac separovať, kontrolujeme koše na TKO s upozornením občanov ak sa chovajú nezodpovedne. Môj príspevok je na margo toho, že by sa malo myslieť i na malých prepravcov, akými obce sú, pri kúpe zberných vozov, triedičiek na zberné dvory a pod. No jedná sa mi hlavne o zberové vozidlo, nakoľko obec na takýto stroj zo svojho rozpočtu financie v žiadnom prípade nebude mať a naše vozidlo čoskoro doslúži.</p>	<p>Relevantné pre cieľ 2 (obehové hospodárstvo).</p> <p>K cieľu 3: úseky D1, ako aj miestne komunikácie, sú súčasťou Partnerskej dohody. Ich realizácia bude závisieť od pridelenia alokácií aj v nadväznosti na výsledok negociácií s Európskou komisiou.</p>

		<p>2. Nakoľko sme obcou v blízkosti okresného mesta Ružomberok, bolo by na mieste dokončenie plánovanej diaľnice D1. Samozrejme nesmieme zabudnúť na miestne komunikácie. Tieto sú 70% v dezolátnom stave, nie vinou obcí, ale na základe ich dedičstva po roku 1993.</p>	
12.11.	Dušan Vakula/Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.	<p>V nadväznosti na ciele Parížskej dohody o zmene klímy a schválené zásady Bielej knihy Európskej únie, ktorej cieľom presun 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km do roku 2030 na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu je nevyhnutné realizovať projekty, ktoré umožnia efektívnejšiu realizáciu železničnej dopravy pri rešpektovaní aktuálnych požiadaviek kvality infraštruktúry, digitalizácie a prijímať opatrenia na harmonizáciu podmienok podnikania v sektore dopravy pri rešpektovaní zásady zelenej ekonomiky „znečisťovateľ platí“. Z uvedeného dôvodu považujeme za dôležité nielen realizovať priority už uvedené v dokumente, ktoré sa týkajú rozvoja a modernizácie infraštruktúry a podpory kombinovanej dopravy, ale aj ďalšie priority, ktoré budú viesť k zvýšeniu konkurencieschopnosti železničnej dopravy a k vyššiemu využívaniu tohto ekologického druhu dopravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• projekty zefektívňujúce realizáciu železničnej nákladnej dopravy.</li> <li>• podporné opatrenia pre realizáciu technologicky náročnejších výkonov (prepravy menších vozňových zásielok, realizácia tzv. prvej a poslednej míle).</li> <li>• rozsiahla oprava železničných tratí za účelom odstraňovania pomalých jász vlakov.</li> <li>• výstavba a modernizácia infraštruktúry v staniciach s dostatočným dopytom po nákladnej doprave pre účely nakládky, prekládky a vykládky tovaru.</li> <li>• podpora nákupu hnacích koľajových vozidiel</li> </ul>	<p>Podpora železničnej dopravy, včítane infraštruktúry, je zahrnutá v takej miere detailu, aký dokument umožňuje. Konkrétne opatrenia budú rozpracované v nasledovných dokumentoch, na základe výsledkov negociácií s Európskou komisiou a výšky pridelených alokácií.</p>

		<p>využívajúcich alternatívny pohon a hnacích koľajových vozidiel využívaných na technologicky náročné výkony.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizácia a obnova opravárenských dielní železničných koľajových vozidiel.</li> <li>• realizácia výskumných a inovačných projektov v rámci železničnej nákladnej dopravy v zmysle priorit EÚ, vrátane projektov elektronizácie a digitalizácie prepravného procesu a skvalitnenia prepojenia jednotlivých druhov dopravy.</li> </ul> <p>Za rovnako dôležité považujeme, aby oprávnenými subjektmi boli všetky spoločnosti vykonávajúce železničnú nákladnú dopravu na Slovensku, teda nie iba malé a stredné podniky, ale aj veľké podniky, ktoré môžu významnou mierou prispieť k napĺňaniu vyššie uvedených zásad a cieľov.</p>	
12.11.	Hlavné mesto SR Bratislava	<p>V časti „očakávané výsledky“ jednotlivých priorít navrhujeme nasledovné doplnenia a/alebo úpravy: (str. 19-20) Železničná doprava</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Navrhujeme doplniť mestskú verejnú dopravu v súvislosti s prepájaním a zvýšením podielu prímestskej a vnútromestskej železničnej prepravy, vrátane integrovaných a prestupných terminálov (str. 20-21) Vodná doprava</li> <li>• Navrhujeme doplniť: Verejná hromadná doprava na riekach</li> </ul>	<p>Integrované a prestupné terminály v rámci mestskej/prímestskej dopravy sú zahrnuté do oblastí podpory v celi 2; tiež v pripravovanom OP Slovensko sa počíta so samostatnými opatreniami v rámci udržateľnej multimodálnej mestskej/prímestskej mobility. Relevantná časť vodnej dopravy je zameraná na opatrenia na zabezpečenia splavnosti Dunaja.</p>
13.11.	Ing. Ondrej Matej riaditeľ Inštitútu Inštitút pre dopravu a hospodárstvo, n.o.	<p>Zúčastnil som sa na online Národnej konzultácii k eurofondom 2021 – 2027 dňa 13.11.2020 - názov cieľa č. 2: Mobilita, doprava a prepojenosť. Problematike verejnej dopravy, dopravnej infraštruktúry, hospodárstva a financií sa venujem uplynulých 20 rokov. Viedim Inštitút pre dopravu a hospodárstvo, ktorý je nezávislou mimovládnu neziskovou organizáciou združujúcou odborníkov a analytikov z oblasti dopravy, stavebníctva, energetiky</p>	<p>Ďakujeme za ponuku.</p>



		<p>a hospodárstva štátu, ktorá pôsobí na Slovensku od roku 2012. Náš tím dlhodobo sleduje problematiku dopravy a hospodárstva s cieľom vytvárať pre danú oblasť stanoviská a odporúčania, ktoré konzultujeme s podnikateľmi pôsobiacimi v danej oblasti, ako i odbornou verejnosťou. Stanoviská Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo nájdete na webovom portáli <a href="http://www.idah.sk">www.idah.sk</a></p> <p>Naše pripomienky do Národnej konzultácie k eurofondom 2021 – 2027 sa nedajú zhrnúť niekoľkými vetami. Preto sme pripravení na odbornú konzultáciu a ponúkame Vám naše odborné zázemie pre pomoc pri vypracovaní politiky č. 3 Mobilita, doprava a prepojenosť ako súčasť Partnerskej dohody SR na roky 2021-2027.</p>	
16.11.	Železnice Slovenskej republiky	<p>Zdôvodnenie výberu cieľa politiky súdržnosti - PO 3, OP Slovensko, EFRR/KF navrhujeme doplniť:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nevyhovujúci stav železničnej infraštruktúry z hľadiska prístupnosti pre osoby so zníženou pohyblivosťou z dôvodu platnosti prísnejšej legislatívy na prístupnosť a zastaranosti infraštruktúry</li> <li>• zlepšenie prístupnosti železničnej infraštruktúry pre osoby so zníženou pohyblivosťou, modernizácia výpravných budov a nástupíšť</li> </ul> <p>Pozn.:V predchádzajúcom období bol na ŽSR realizovaný Projekt zabezpečenia prístupu osôb s obmedzenou mobilitou k službám osobnej železničnej dopravy. Stavba bola hradená v rámci nenávratného finančného príspevku z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF). Upravených bolo vybraných 19 železničných staníc. V dopravnej sieti ŽSR je vyše 900 dopravných bodov pre osobnú dopravu. Naplniť požiadavky TSI výlučne z vlastných zdrojov ŽSR, je vzhľadom k zastaranosti</p>	<p>Opatrenia zamerané na podporu zdravotne postihnutých sú organickou súčasťou všetkých plánovaných projektov, keďže princíp nediskriminácie a rovnosti príležitostí je potrebné povinne uplatňovať v každom realizovanom projekte. Zároveň bol doplnený text v Partnerskej dohode s cieľom zdôraznenia tejto problematiky.</p>

		<p>infraštruktúry a limitovaným finančným zdrojom, nereálne. Uvažuje sa s podobným projektom - vo väčšom rozsahu - v eurofondovom investičnom pláne pre Slovensko na roky 2021-2027? Veríme, že by sa týmto spôsobom podarilo postupne bariéry na Slovensku odstraňovať a tak podporiť aktívne využívanie cestovania vlakom zdravotne postihnutými ľuďmi.</p>	
18.11.	Michal Smolnický / CNG Slovensko s.r.o.	<p>Vzhľadom na “Národný program znižovania emisií Ministerstva životného prostredia SR”, “Revízia a aktualizácia Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami”, “Podpora čistej mobility na Slovensku” a s ohľadom na splnenie základnej podmienky 3.2. na komplexné plánovanie dopravy na primeranej úrovni, bod č. 7 Partnerskej dohody považujeme za nevyhnutné výraznejšie konkretizovať opatrenia a ciele, zamerané predovšetkým na rozvoj alternatívnych palív a súvisiacich oblastí. Téma alternatívnych palív predstavuje jednu z nosných ideí Európskej dohody GREEN DEAL, ktorá by mala byť realizovaná najmä touto Partnerskou dohodou.</p> <p>S ohľadom na výsledky “Správy o koordinovanej kontrole” vykonanej Najvyššími kontrolnými úradmi Českej a Slovenskej republiky, z ktorého okrem iného vyplynulo aj “Slovensko aj Česko podľa zistení oboch kontrolných inštitúcií ani jedna z podpôr výrazne neprispievala k napĺňaniu cieľov, ku ktorým sa krajiny zaviazali v medzinárodných dokumentoch EÚ a Organizácie spojených národov”, navrhujeme uviesť negatívny stav Slovenskej republiky v oblasti alternatívnych palív ako hlavný nedostatok/problém, konkrétne v tab. 1 Partnerskej dohody.</p> <p>Po zadefinovaní nedostatočného rozvoja trhu s alternatívnymi palivami v časti “Výber cieľa politiky súdržnosti a odôvodnenie” Partnerskej dohody, podľa predchádzajúceho odseku, navrhujeme vecne a odborne špecifikovať túto problematiku ako jednu z</p>	<p>Alternatívne palivá a ich podpora sú súčasťou opatrení navrhovaných v rámci cieľa 1, ako aj cieľa 2. Niektoré navrhované konkrétne projektové aktivity boli predmetom podpory z národných rozpočtových zdrojov; v tejto oblasti je tiež možné uvažovať s využitím finančných nástrojov.</p> <p>Vzhľadom na limitovaný text jednotlivých kapitol, ktorý Partnerská dohoda (PD) môže obsahovať, nie je možné zahrnúť detailne všetky opatrenia, tie budú ďalej špecifikované v návrhu OP Slovensko. Neoddeliteľnou súčasťou PD a najmä OP Slovensko v časti PO1 – Inteligentná Európa je aj Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu SR (RIS3). Dobrá správa tejto stratégie predstavuje základnú podmienku, bez splnenia ktorej nie je možné v rámci Cieľa politiky 1 Inteligentnejšia Európa (Inovatívne Slovensko) čerpať žiadne Európske štrukturálne a</p>

		<p>prioritných oblastí, kde je potrebné smerovať investície a opatrenia, za súčasného zachovania technologickej neutrality (spravodlivá transformácia).Vzhľadom na oblasť pôsobenia našej organizácie navrhujeme zahrnúť do Partnerskej dohody osobitnú kapitolu, zameranú na oblasť podpory alternatívnych palív v doprave, konkrétne: Zvýhodnenie a podpora obstarania a prevádzky CNG vozidiel, zvýhodnenie a podpora výstavby CNG plniacich staníc, zvýhodnenie a podpora stlačeného zemného plynu / biometánu ako paliva.</p> <p>Očakávanými výsledkami vyššie uvedeného sú: zvýšenie počtu čerpacích CNG staníc (80-120ks), CNG vozidiel a zníženie emisií CO2, NOX, PM, hluku v ovzduší.</p>	<p>investičné fondy. Napĺňanie opatrení a aktivít zadaných v PD bude realizované najmä prostredníctvom implementácie RIS3, ktorá umožní riešiť aj navrhované oblasti. Jedným z kľúčových nástrojov RIS3 je kontinuálny proces podnikateľského objavovania (EDP) v doménach inteligentnej špecializácie SR. Odporúčame zapojiť sa do EDP a do činnosti doménových platforiem inteligentnej špecializácie SR, ktoré budú vhodným miestom na realizáciu navrhovaných opatrení. V súlade s PD však opatrenia v rámci PO1 musia byť zamerané na výskum, vývoj a inovácie, digitalizáciu, podporu malých a stredných podnikov a na rozvoj zručností pre inteligentnú špecializáciu, priemyselnú transformáciu a podnikanie.</p>
--	--	---	---

20.11.	Ing. Jaroslav Matulík, CSc.	<p>Ciele a zámery Partnerskej dohody na roky 2021 – 2027 v rámci hlavných priorít sú veľmi ambiciózne, akceptovateľné a bez vážnejších pripomienok. Rozhodujúce však bude ich naplnenie zmysluplnými projektmi.</p> <p>Ako počiatočný podklad a inšpiráciu k tomu ponúkam svoju populárno – vedeckú monografiu o vodnom fonde Slovenska (tesne pred dokončením), ktorá systematicky, komplexne a celoslovensky vyčísluje veľkosť nášho vodného fondu (ktorý je jedným zo základných predpokladov nášho regionálneho rozvoja a životnej úrovne). Ukazuje ako je tento vodný fond rozdelený v priestore i čase, ako je hospodársky využiteľný. Monografia uvádza rozhodujúce efekty vybudovaných vodných diel, hlavne zníženie veľkých vôd, nadlepšenie prietokov, využitie vodnej energie (tým sa zmiernia aj dôsledky klimatického nebezpečenstva), zásobovanie pitnou, úžitkovou, závlahovou vodou. Je spracovaná podľa Smernice Európskeho parlamentu a rady č. 2000/60/ES, ktorá stanovila rámec pre činnosti Spoločenstva v oblasti vodnej politiky (prietoky sa členia na: prítok vody k nám, voda prameniaca u nás, prietoky v hraničných tokoch a odtok od nás). Monografia taktiež naznačuje možnosti lepšieho využitia súčasných vodných zdrojov (aj identifikáciu nových vodných zdrojov) uplatňovaním intenzifikačných princípov, hlavne: komplexnosť riešenia, šetrenie a viacnásobné využitie vody, kompenzačná spolupráca vodných zdrojov vo vodohospodárskych sústavách, aplikácia GIS –ov. Zostávam s pozdravom a teším sa na eventuálnu spoluprácu.</p>	<p>Ďakujeme za ponuku, po jej dokončení sa s ňou radi oboznámime.</p>
--------	-----------------------------	--	---

20.11.	Ján Romanec / CNG naša budúcnosť na cestách	<p>Vzhľadom na “Národný program znižovania emisií Ministerstva životného prostredia SR”, “Revízia a aktualizácia Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami”, “Podpora čistej mobility na Slovensku” a s ohľadom na splnenie základnej podmienky 3.2. na komplexné plánovanie dopravy na primeranej úrovni, bod č. 7 Partnerskej dohody považujeme za nevyhnutné výraznejšie konkretizovať opatrenia a ciele, zamerané predovšetkým na rozvoj alternatívnych palív a súvisiacich oblastí. Téma alternatívnych palív predstavuje jednu z nosných ideí Európskej dohody GREEN DEAL, ktorá by mala byť realizovaná najmä touto Partnerskou dohodou.</p> <p>S ohľadom na výsledky “Správy o koordinovanej kontrole” vykonanej Najvyššími kontrolnými úradmi Českej a Slovenskej republiky, z ktorého okrem iného vyplynulo aj “Slovensko aj Česko podľa zistení oboch kontrolných inštitúcií ani jedna z podpôr výrazne neprispievala k napĺňaniu cieľov, ku ktorým sa krajiny zaviazali v medzinárodných dokumentoch EÚ a Organizácie spojených národov”, navrhujeme uviesť negatívny stav Slovenskej republiky v oblasti alternatívnych palív ako hlavný nedostatok/problém, konkrétne v tab. 1 Partnerskej dohody.</p> <p>Po zadaní nedostatočného rozvoja trhu s alternatívnymi palivami v časti “Výber cieľa politiky súdržnosti a odôvodnenie” Partnerskej dohody, podľa predchádzajúceho odseku, navrhujeme vecne a odborne špecifikovať túto problematiku ako jednu z prioritných oblastí, kde je potrebné smerovať investície a opatrenia, za súčasného zachovania technologickej neutrality (spravodlivá transformácia).Vzhľadom na oblasť pôsobenia našej organizácie navrhujeme zahrnúť do Partnerskej dohody osobitnú kapitolu, zameranú na oblasť podpory alternatívnych palív v doprave, konkrétne: Zvýhodnenie a podpora obstarania a prevádzky CNG</p>	<p>Alternatívne palivá a ich podpora sú súčasťou opatrení navrhovaných v rámci cieľa 1, ako aj cieľa 2. Niektoré navrhované konkrétne projektové aktivity boli predmetom podpory z národných rozpočtových zdrojov; v tejto oblasti je tiež možné uvažovať s využitím finančných nástrojov.</p> <p>Vzhľadom na limitovaný text jednotlivých kapitol, ktorý Partnerská dohoda (PD) môže obsahovať, nie je možné zahrnúť detailne všetky opatrenia, tie budú ďalej špecifikované v návrhu OP Slovensko. Neoddeliteľnou súčasťou PD a najmä OP Slovensko v časti PO1 – Inteligentná Európa je aj Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu SR (RIS3). Dobrá správa tejto stratégie predstavuje základnú podmienku, bez splnenia ktorej nie je možné v rámci Cieľa politiky 1 Inteligentnejšia Európa (Inovatívne Slovensko) čerpať žiadne Európske štrukturálne a investičné fondy. Napĺňanie opatrení a aktivít zadaných v PD bude realizované najmä prostredníctvom implementácie RIS3, ktorá umožní riešiť aj navrhované oblasti. Jedným z kľúčových nástrojov RIS3 je kontinuálny proces</p>
--------	---	--	--

		<p>vozidiel, zvýhodnenie a podpora výstavby CNG plniacich staníc, zvýhodnenie a podpora stlačeného zemného plynu / biometánu ako paliva.</p> <p>Očakávanými výsledkami vyššie uvedeného sú: zvýšenie počtu čerpacích CNG staníc (80-120ks), CNG vozidiel a zníženie emisií CO2, NOX, PM, hluku v ovzduší.</p>	<p>podnikateľského objavovania (EDP) v doménach inteligentnej špecializácie SR. Odporúčame zapojiť sa do EDP a do činnosti doménových platforiem inteligentnej špecializácie SR, ktoré budú vhodným miestom na realizáciu navrhovaných opatrení. V súlade s PD však opatrenia v rámci PO1 musia byť zamerané na výskum, vývoj a inovácie, digitalizáciu, podporu malých a stredných podnikov a na rozvoj zručností pre inteligentnú špecializáciu, priemyselnú transformáciu a podnikanie.</p>
23.11.	Obec Malá Lehota	<p>Mobilita, doprava a prepojenosť</p> <p>Obec Malá Lehota je koncovou obcou v Banskobystrickom kraji. Iba v katastri je 11km komunikácie v správe BB kraja. V správe obce je viac ako 40km obecných komunikácií, ktoré sú žiaľ Bohu ešte niektoré prašné. Obec sa snaží šetriť a tieto komunikácie postupne rekonštruovať, ale náklady na opravu /cca.200.000,-€/ sú veľmi vysoké, aby sme boli schopný túto investíciu realizovať z rozpočtu obce. Dokonca ani VÚC BB sa nestará o svoj majetok a komunikáciu III triedy č.1622 /nazývaná Vozárka/ o dĺžke 7km je úplne nezjazdná. Pritom všetky navigačné systémy vodičov navádzajú na túto komunikáciu a dokonca aj dopravné značenia. V 21storočí sa to javí, ako neuveriteľné, ale je to tak. Oprava tejto komunikácie by skrátila vzdialenosť do okresného mesta Žarnovica zo súčasných 35km na 14km.</p>	<p>Rozumieme vášmu problému, bohužiaľ, nie je ojedinelý. Partnerská dohoda (PD) je však strategický dokument, ktorý rozpracováva oblasti podpory, nie projektovú úroveň. Konkrétne projekty /úseky ciest budú rozpracované v následných dokumentoch a vybrané na základe prioritizačných kritérií. Investície do regionálnych, ako aj miestnych ciest sú súčasťou návrhu PD (za určitých podmienok), avšak ich podpora bude záležať od výsledku negociácií s Európskou komisiou, ako aj dostupných finančných zdrojov (v nadväznosti na vyššiu prioritu nadnárodných a národných riešení).</p>

24.11	Ing. Ľuboš Čepan	<p>Cestná doprava</p> <p>- Príprava projektovej dokumentácie, vyvlastňovanie pozemkov a posudzovanie EIA trvá dlho (doba je cca 10 rokov), preto by sa mali stanoviť úseky, na ktorých by sa priebežne robila projektová príprava (aj v prípade zmien vlád), aby bola pripravená realizácia stavieb a bolo možné čerpať finančné prostriedky na realizáciu. Následne je problémom verejné obstarávanie, ktoré tiež trvá dlho. Preto aj napriek tomu, že výstavba R4 má byť prioritou, je predpoklad, že do roku 2030 nebude zrealizovaná.</p> <p>Železničná doprava</p> <p>- V rámci SR sú okresy, kde nie je železničná trať (v územno-plánovacích dokumentoch je plocha pre železničnú trať rezervovaná), v návrhu priorít pre Partnerskú dohodu SR na roky 2021 – 2027 nie je spomenuté ako sa to bude riešiť,</p> <p>- V okresoch kde nie je železničná doprava, by malo byť umožnené cestovanie študentom a dôchodcom zdarma autobusovou dopravou (tak ako na železnici), aby neboli diskriminovaní.</p> <p>Podpora digitálnej pripojiteľnosti</p> <p>- V obciach s malým počtom obyvateľov by mala byť pri riešení pokrytia internetom väčšia podpora štátu, lebo obce na realizáciu nemajú finančné zdroje a pre operátorov sa to neoplatí. V minulosti mala NASES vydané územné rozhodnutia na realizáciu optických sietí, ale výstavba sa dodnes nerealizovala a nie je ani stanovisko ako bude pokračovať realizácia optických sietí.</p>	<p>Súhlasíme s mnohými vyjadrenými podnetmi, nie je ich však možné riešiť na úrovni Partnerskej dohody (PD). Pokiaľ ide o prioritizáciu jednotlivých úsekov – podporené budú konkrétne úseky na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti a budú odrážať zoznam priorít stanovených v spolupráci s útvarami hodnoty za peniaze.</p> <p>Zavádzanie široko-pásmového internetu v miestach, ktoré sú pre súkromných operátorov ekonomicky neatraktívne, je predmetom opatrení, ktoré sú v PD rozpracované (v nadväznosti na zmenu návrhu legislatívy EÚ je predmetom v celi 1).</p>
-------	------------------	---	---

24.11	Slovenský plynárenský priemysel, a.s.	<p>Navrhujeme v Cieľ politiky 3 – Mobilita, Doprava, Prepojenosť (Prepojenejšia Európa) v kapitole: Vodná doprava (str. 21) upraviť poslednú odrážku v očakávaných výsledkoch nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ekologizácia už prevádzkovaných plavidiel vnútrozemskej plavby v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1628 zo 14. septembra 2016 o požiadavkách na emisné limity plyných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov s preferenciou podpory pre ekologizáciu plavidiel zmenou pohonnej jednotky za jednotku na alternatívny pohon.</li> </ul> <p>Navrhované doplnenie zvyrazňuje význam využívania alternatívnych palív v sektore vodnej dopravy.</p>	<p>Súhlasíme so zámerom, predpísaný rozsah dokumentu (stanovený na počty znakov) nás však núti skracovať všade tam, kde je to možné. V prípade, že to limitovaný rozsah znakov v Partnerskej dohode umožní, zvážime úpravu textu tak, aby sa zvýraznil význam alternatívnych palív vo vodnej doprave.</p>
24.11	ELSYS,s.r.o.	<p>Ako malý podnik zamestnávajúci najmä vekovo mladých vývojových pracovníkov v počte do 15 zamestnancov, by sme očakávali zo strany štátu väčšiu podporu v podobe finančného zvýhodnenia, či už vo forme daňových prázdnin, alebo finančným prispievaním na zabezpečenie technického vybavenia, odborného rastu vývojových a inovatívnych pracovníkov. Udržanie mladých vývojových a inovatívnych pracovníkov na Slovensku je ovplyvnené vytvorením primerane rovnocenných pracovných a platových podmienok v porovnaní so susednými krajinami, ktoré nie je možné zabezpečiť z dôvodu extrémneho tlaku na čo najnižšie ceny našich zákazníkov na Slovenskom trhu. Aktuálny stav je taký, že tlak zákazníkov, t.j. výrobné podniky, na nízke ceny vývojových úloh resp. nových technológií spĺňajúcich podmienky Priemysel 4.0 a energeticko-materiálovej efektívnosti, nám ledva pokrýva náklady s tým spojené a nie sú tvorené voľné finančné zdroje na inovatívne technické zabezpečenie našich vývojových pracovníkov. Udržať týchto mladých vývojových a inovatívnych pracovníkov na Slovenskom trhu práce a zabezpečiť im primerané pracovné prostredie pre ich</p>	<p>Uvedená pripomienka je relevantná k cieľu 1 (podpora výskumu, vývoja).</p>



		<p>výkony je bez pomoci štátu veľmi náročná, často priam nemožná úloha. Podnik nášho druhu je typický vzor budovateľa znalostnej ekonomiky, ktorá by mala byť jedným z najsilnejších pilierov našej ekonomiky. Moderný a progresívny štát, by mal vítať takýchto odvážnych inovátorov a priekopníkov, aby budovali modernú a konkurencieschopnú ekonomiku na Slovensku.</p>	
26.11.	OBEC ČECHY	<p>2.) Mobilita, doprava a prepojenosť  V rámci tejto prioritnej oblasti , časť CESTNÁ DOPRAVA by som chcel poukázať na jeden z cieľov tejto oblasti a to „zlepšenie regionálnej dopravnej obslužnosti“, ktoré môže byť dosiahnuté investíciami do modernizácie ciest nižších (II., III.) tried resp. miestnych komunikácií. Navrhujem, aby tento okruh komunikácií bol doplnený jedným špecifickým druhom komunikácií a to sú komunikácie bez vlastníka či príslušného správcu. Jednou z takýchto „ciest nikoho“ je aj komunikácia medzi obcami Čechy a Podhájska v Novozámockom okrese. Túto cestu dal vybudovať štát začiatkom 80-tich rokov minulého storočia. Jednalo sa vtedy o komunikáciu zvláštneho určenia ( mala slúžiť na strategické a armádne účely ), takže bola postavená bez patričných povolení, bez majetkového vysporiadania zasiahnutých pozemkov a samozrejme bez kolaudácie a bez uvedenia do prevádzky a zaradenia do oficiálnej cestnej siete. Len v našom blízkom regióne sa nachádzajú minimálne 3 cesty s takýmto „osudom“. A pritom plnia veľmi dôležitú funkciu, lebo sú často jediným a najbližším , tým pádom aj najefektívnejším prepojením medzi jednotlivými regiónmi a dôležitými centrami turistiky ( v našom prípade Štúrovska – Podhájska, resp. prihraničné oblasti Maďarska v blízkosti Štúrovo – Podhájska). Ak tieto komunikácie v najbližšom programovom období „nezlegalizujeme“ a nepridelíme im majiteľa resp. správcu s patričnou starostlivosťou, zostanú z nich iba ruiny a o pár rokov</p>	<p>Vašu pripomienku považujeme podnetnú, nie však v rámci prípravy Partnerskej dohody. Investície do regionálnych, ako aj miestnych ciest sú súčasťou návrhu Partnerskej dohody (za určitých podmienok), avšak ich podpora bude záležať od výsledku negociácií s Európskou komisiou, ako aj dostupných finančných zdrojov (v nadväznosti na vyššiu prioritu nadnárodných a národných riešení). Údržbu komunikácií bývalého zvláštneho určenia ( armádne účely), ako píšete - bez príslušného správcu, je potrebné riešiť s príslušnými orgánmi v SR, nie na úrovni Európskej komisie.</p>

		by sme ich museli vystavať nanovo. Poškodíme tým nielen napredovanie turizmu, ale vážne ochromíme aj miestnu dopravnú obsluhu v blízkom regióne.	
26.11.	Výskumný ústav papiera a celulózy a.s.	<p>Podpora obehového biohospodárstva a všetkých pilierov zelenej ekonomiky založenej na báze obnoviteľných surovín. Motivácia trvalo udržateľného, ale intenzívneho rozvoja priemyslu založeného na biologickej báze, teda na obnoviteľných surovinách. Podpora trvalo udržateľného a optimálneho hospodárenia v lesoch na území Slovenskej republiky, ako základne pre optimálne využívanie našej najdôležitejšej obnoviteľnej suroviny, motivujúcej tvorbu pracovných miest v odľahlých regiónoch so slabo vybudovanou infraštruktúrou a s vysokou nezamestnanosťou.</p> <p>Podpora výskumu a inovácií v oblasti výroby a používania biologicky degradovateľných a kompostovateľných obalov s cieľom obmedziť a marginalizovať používanie biologicky nedegradovateľných a ťažko degradovateľných obalov a výrobkov krátkej životnosti, aby sa minimalizovalo ich hromadenie v prírode a vo svetových oceánoch. Podpora aktivít smerujúcich ku náhrade biologicky nedegradovateľných a ťažko degradovateľných obalov za obaly biologicky degradovateľné a kompostovateľné.</p> <p>Podpora výskumu a inovácií v oblasti využívania nanocelulózy a vývoja výrobkov na tejto báze. Podpora výskumu a inovácií v oblasti výroby zeleného vodíka pre vodíkové technológie budúcnosti. Podpora optimalizácie procesov a technológií výroby zeleného vodíka.</p> <p>Minimalizácia používania biologicky</p>	Relevantné pre cieľ 1, 2. Vyhodnotenie pripomienky je uvedené v rámci týchto cieľov.

		<p>nedegradovateľných vlákien v textilnom priemysle, aby sa minimalizoval výskyt mikro a nanoplastov v životnom prostredí, uvoľňujúcich sa predovšetkým pri praní oblečenia vyrobeného na báze biologicky nedegradovateľných polymérnych vlákien a náhrada týchto vlákien biologicky degradovateľnými vláknami na prírodnej báze, ako je bavlna, ľan, konope a iné vlákna z celulózy.</p> <p>Podpora výskumu a inovácií v oblasti výroby biopalív, podpora optimalizácie procesov a celých technológií výroby biopalív a marginalizovanie využívania palív na báze fosílnych surovín.</p> <p>Podpora vzdelávania s dôrazom na matematiku, fyziku, chémiu, mikrobiológiu a iné technické vedy a ich previazanosti s informačnými technológiami.</p>	
27.11.	Juraj Híkl	<p>Reagujem na Váš príspevok, že "zháňate" podnety, na aké účely sa majú použiť eurofondy. Ja budem stručný:</p> <p>3. Treba zdvojkolajniť trate: Bratislava - Komárno, Palárikovo - Šurany - Levice - Kozárovce - Žiar n. Hronom - Zvolen (skrátene: Bratislava - Žarnovica - Zvolen)</p> <p>4. Elektrifikovanie tratí: Zvolen - Rožňava - Košice, Prešov - Kapušany - Vranov n. T. - Humenné, Bratislava - Komárno</p> <p>5. Určite treba spraviť dvojrúrový tunel Soroška,</p> <p>6. Existuje mapa železničnej siete, kde je trať: Šaľa - Neded a Komárno - Kolárovo. Keď som sa pozrel do mapy, bol by problém vytvoriť spojenie medzi Nededom a Kolárovom a spojiť Šaľu s Komárnom? To by tiež pomohlo odbremeniť preťaženú trať Bratislava - Komárno. Ešte by sa hodila trať aj Čata - Nové Zámky.</p>	<p>Oblasť podpory regionálnych železníc je súčasťou návrhu Partnerskej dohody. Konkrétne projekty v oblasti regionálnej železničnej dopravy budú stanovené na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti a budú odrážať zoznam priorit stanovených v spolupráci s útvaram hodnoty za peniaze.</p>

2.12.	Mgr. Jana Margová, prednostka, Okresný úrad Michalovce	2. CIEĽ POLITIKY 3 - MOBILITA, DOPRAVA, PREPOJENOSŤ (PREPOJENEJŠIA EURÓPA) Prioritou je výstavba diaľnice D1 na úseku D1 Turany – Hubová, ktorý je kľúčový pre dokončenie súvislej časti diaľnice D1 medzi Bratislavou a Košicami návrh zmeny „a Ukrajinou“, čo by výrazne pomohlo rozvoju zamestnanosti okresov Michalovce a Sobrance. Je to rozvojová možnosť pre spomínané okresy.	Súhlasíme, uvedený úsek je zaradený medzi prioritami dokumentu.
5.12	Zväz autobusovej dopravy Oblasť pôsobenia: Verejná osobná doprava, mobilita Kontakt: Peter Sádovský,	Ďakujem za možnosť pripomenkovať návrh Partnerskej dohody SR 2021-2027. Oblasť, ktorou sa zaoberám ja aj združenie najväčších autobusových dopravcov je verejná osobná doprava. Jej úloha sa prelína minimálne cez 3 vyššie uvedené oblasti. Urobiť teda verejnú dopravu ekologickou, rýchlou, dostupnou pre čo najviac obyvateľov, umožniť im prístup k práci a k vzdelávaniu, a zároveň urobiť ju konkurencieschopnou voči autám, si žiada veľké úsilie, širokú spoluprácu stakeholderov, nadrezortnú spoluprácu, správne rozhodovanie. Rozhodovanie o prioritách sťažuje mimoriadne vysoký investičný dlh: vo výstavbe a údržbe železničných trati, výstavbe a údržbe diaľnic a rýchlostných ciest a ciest 1.triedy, údržbe ciest 2 a 3 triedy, oprave mostov, budovaní obchvatov miest a obcí. Témy, ako sú navrhnuté, sú správne vymenované, ťažké však bude z nich vybrať a zvoliť vhodnú prioritizáciu – ľudovo povedané, odkiaľ začať rozmotávať „gordický uzol“, tak aby boli dostupné peniaze preinvestované čo najefektívnejšie, včas a ich prínos pre hospodárstvo a obyvateľov bol čo najväčší, najtrvácnejší a ovplyvnil pozitívne ďalšie sféry hospodárstva. Navrhujem témy, ktoré by sa v Partnerskej dohode 2021-2027 jednoznačne mali nachádzať, o ich prioritizácii je možné diskutovať – úlohu budú hrať aj časové možnosti, ako sa dá projekt časovo stihnúť: - Dobudovanie diaľničného ťahu D1 Bratislava-Košice - Dobudovanie tranzitných prepojení smerom na	Súhlasíme so všetkým uvedeným, predložené návrhy sú plne v súlade s oblasťami podpory Partnerskej dohody, konkrétna realizácia bude závisieť od výšky pridelených prostriedkov. Pokiaľ ide o konkrétne úseky ciest a železníc, tie budú stanovené na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti a budú odrážať zoznam priorít stanovených v spolupráci s útvárom hodnoty za peniaze, teda opäť v súlade s odporúčaním, t.j. na základe schválenej metodiky.

		<p>Poľsko a Maďarsko</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Odstránenie porúch na železničných tratiach a zrýchlenie celej siete opravami a lepšou údržbou</li> <li>- Vybudovanie stanice Filiálka v Bratislave, dobudovanie a oprava regionálnych tratí v okolí Bratislavy, Košíc, Žiliny, prípadne iných krajských miest</li> <li>- Dobudovanie železničnej trate Bratislava-Nitra</li> <li>- Príprava štandardnej metodiky pre zriaďovanie integrovaných dopravných systémov v regiónoch, a následne ich zriaďovanie</li> <li>- Obnova vozového parku v prímestskej autobusovej doprave v prospech vozidiel s alternatívnym pohonom (elektrina, CNG, LNG, vodík)</li> <li>- Budovanie najakútnejšie potrebných nových električkových tratí v Bratislave</li> <li>- Oprava resp. náhrada najakútnejšie poškodených mostov</li> </ul> <p>V prioritizácii projektov by nám mala pomôcť záväzná prioritizácia projektov v železničnej a cestnej doprave, ktorá – verme – bude čoskoro schválená vládou.</p>	
8.12.	STEMI Global, s.r.o.	<p>Vážené Ministerstvo,</p> <p>v prvom rade sa chcem poďakovať za Vašu prácu, aktívnu pozornosť problematike eurofondov a možnosti zapojenia sa verejnosti do diskusie. Po pozornom prečítaní Návrhu priorít mám jednu pripomienku. Vo Vašom zozname vnímame veľa dobrých a zaujímavých podnetov, no veľmi slabý až priam okrajový dôraz na medicínu. Je pravda, že v zdôvodnení výberu politiky (napr. PO1) sa spomínajú aj „Nedostatočné a neadekvátne infraštruktúry pre zdravotnú starostlivosť, limitovaný prístup k technologickým inováciám a novým trendom v oblasti poskytovania zdravotnej starostlivosti, nedostatočná systémová kontinuálna podpora biomedicínskeho výskumu“, no v druhej časti dokumentu (prioritné oblasti a očakávané výsledky) sa táto téma limituje predovšetkým na podporu úzkoprofilovej biomedicínskej infraštruktúry...</p>	<p>Oblasť zdravotníctva je predmetom podpory v rámci cieľa 1 (so zameraním na výskum a digitalizácia), ako aj v cieľi 4 (infraštruktúra aj služby).</p>

		<p>Považujeme preto za dôležité doplniť prinajmenšom jasný odkaz na tému digitalizácie zdravotníctva s konečným cieľom zníženia odvrátiteľných úmrtí na Slovensku. Ide o krásny príklad kombinácie inovácie so silným sociálnym (aj ekonomickým) dopadom na spoločnosť pri priamom, hmatateľnom a ľahko merateľnom benefite pre pacienta. Z našich skúseností je možné túto synergiu dosiahnuť dvoma základnými nástrojmi: a) rozvojom telekomunikačných a telediagnostických možností v oblasti akútnej starostlivosti o pacientov, akými sú napríklad infarkt myokardu či cievna mozgová príhoda b) využitím digitalizácie v oblasti manažmentu a koordinácie akútnych zdravotníckych tímov - v teréne (záchranári) a v nemocniciach (lekári, sestry, technici) v situáciách, ktoré sú časovo senzitívne.</p> <p>Okrem spomínaného by sme ocenili aj podporu digitálnych riešení s cieľom prevencie COVID19 (a iných infekčných) ochorení s dôrazom na ochranu kritického no zároveň najviac ohrozeného personálu v nemocniciach. Ide o vážny problém na Slovensku. Náš startup STEMI Global sa vyššie uvedeným témam venuje aktívne už 4 roky a vnímame ich za jedny z najdôležitejších v krajine. Podobne ako pri iných subjektoch, náš vývoj limitujú nedostatočné finančné zdroje a preto eurofondy, ako sú tie Vaše, vnímame ako možnú odpoveď.</p>	
8.12.	Peter Hudák	<p>Dôležitá by bola aj podpora osobnej elektromobility, na ktorú sa akosi zabúda. Je to ideálne riešenie pre dopravu ako vo veľkomestách tak aj na vidieku. V dnešnej dobe už existuje veľké množstvo osobných elektrických dopravných prostriedkov: Elektrické bicykle, elektrické skútre, elektrické vozíky pre seniorov....</p> <p>Podpora nákupu elektro bicyklov by pomohla preniesť viac ľudí z áut na bicykle, vďaka ebikom sa už ani nespotí používateľ aj na dlhšej ceste do práce, prípadne inde. + samozrejme nadväzujúca</p>	<p>Predpokladaná EÚ alokácia cieľa 3 neumožňuje navrhovanú podporu; elektromobilita, resp. alternatívne palivá sú obsiahnuté v ciele 1 aj v ciele 2. Podporné schémy poskytuje aj MH SR. Navrhované pomôcky už predstavujú konkrétnu projektovú úroveň, na ktorú nie je Partnerská dohoda zameraná a svojím charakterom je viac</p>

		<p>infraštruktúra atd.</p> <p>Ďalej používanie elektrických vozíkov pre seniorov ako hradená pomôcka úplne chýba. Je potrebné dostať seniorov z osobných áut z ciest na bezpečnejšie formy ich prepravy. Takéto opatrenie a podpora má viac charakterov ktoré spĺňajú ciele : eko doprava, elektro mobilita, a tiež bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Tieto pomôcky pre seniorov aj telesne postihnutých úplne chýbajú v zozname zdravotníckych pomôcok, nie sú hradené, ani pre odkázaných a hendikepovaných ľudí. Navrátenie slobody pohybu seniorom a hendikepovaným je veľmi dôležité, z ekologického, ekonomického aj sociálneho hľadiska.</p>	<p>vhodná ako opatrenie sociálnej politiky štátu. Podpora elektromobility pre seniorov bude pravdepodobne možná len ako súčasť sociálnych inovácií. Konkrétnejšie detaily budú predmetom diskusie pri tvorbe OP Slovensko.</p>
8.12.	Mlynský náhon, o. z.	<p>Do "Partnerskej dohody SR na roky 2021-2027" navrhujeme zaradiť nasledujúce body:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Transformácia miest alebo ich častí z nevyhovujúcich na moderné v súlade s aktuálnymi potrebami a ekologickými požiadavkami, zosieťovanie funkcií v mestskej štruktúre, jednoduchá dostupnosť v živom meste, kvalita pre jeho obyvateľov, revitalizácia verejných priestorov.</li> <li>2.Riešenie mobility v mestách, nastavenie preferencií jednotlivých druhov dopravy, ukľudnenie dopravy, viac pešej, nemotorovej a verejnej dopravy, atraktívne priestory pre peších, IAD v meste by mala viesť k zmene profilov ulíc, vyššia bezpečnosť pri doprave, rozvoj integrovanej dopravy, vypracovanie Územného generelu dopravy a generelov sociálneho a ekonomického rozvoja pre mesto a región</li> <li>3.Tvorba a aktualizácia územných plánov miest.</li> <li>4.Návrat vodných tokov do miest, odkrytie zatrubnených a odkanalizovaných vodných tokov, revitalizácia vodných tokov a ich okolia v mestskom prostredí.</li> <li>5.Zelená a modrá infraštruktúra, vytváranie podmienok pre rozvoj biodiverzity v mestskom prostredí s dôrazom na elimináciu dopadov klimatických zmien, zachytávanie a vsakovanie vody v</li> </ol>	<p>Navrhované oblasti podpory v rámci cieľa 3 sú plne v súlade s oblasťami Partnerskej dohody. Niektoré navrhované oblasti sú súčasťou cieľa 2. Konkrétne projekty, resp. oblasť oprávnených nákladov budú riešené v rámci OP Slovensko.</p>

		<p>mestskom prostredí, revitalizácia zelene, vytváranie presahov prírody z extravilánu do intravilánu, podpora migrácie organizmov.</p> <p>6.Krajinárske opatrenia na zamedzenie splavovania ornice a nežiadúcej vodnej erózie v krajine.</p> <p>7.Riešenie uloženia sietí a ich prekládky v súlade s aktuálnymi požiadavkami a podľa platných noriem.</p> <p>8.Zdroje pre oblasti 1. až 7. by mali pokrývať náklady na organizovanie verejných súťaží, predprojektovú prípravu, projekty a náklady na realizáciu investičných zámerov.</p> <p>9.Do riešenia je potrebné zapojiť medzinárodné odborné štruktúry a využiť ich dlhoročné skúsenosti s transformáciou európskych miest.</p> <p>V podmienkach Košíc ide predovšetkým o nasledujúce projekty, ktoré by mali mať príkladný charakter pre implementovanie v iných mestách :</p> <p>1.Vypracovanie Územného generelu dopravy, presun autobusovej stanice na ľavý breh Hornádu a presun funkcií železničnej stanice mimo centra širšieho mesta</p> <p>2.Dopracovanie územného plánu mesta Košice.</p> <p>3.Revitalizácia a obnova prirodzeného líniového útvaru – vodného toku Mlynský náhon, ktorý bol v 60-tych rokoch minulého storočia v širšom centre mesta zatrubnený a nahradený štvorprúdovou komunikáciou na Štefánikovej ulici.</p> <p>4.Revitalizácia a obnova zatrubnených potokov: Račí potok, Čermeľský potok a Myslavský potok.</p>	
9.12.	Juraj Tabiczký	<p>Do "Partnerskej dohody SR na roky 2021-2027" navrhujeme zaradiť nasledujúce body:</p> <p>1.Dokončiť diaľnicu v južnej časti Slovenska, v plnom profile od Zvolena do Košíc Riešenie predstavuje odstránenie nesymetrickej dopravy, ktorá je stále nedokončená na Slovensku. Plány dokončenia súčasnej Diaľnice je v nedohľadne a obmedzuje Región Východného Slovenska. Sprístupnenie zníži a do budúca odbúra trvalé zaostávanie a vyludnenie ,tejto časti Slovenska , čo parafrázoval p. ex. Premiér</p>	<p>Ad cieľ 3: konkrétne úseky diaľnice budú vybrané na základe prioritizácie, v spolupráci s Útvárom hodnoty za peniaze MF SR. Predpokladaná EÚ alokácia a dané časové parametre implementácie neumožňujú rozpracovanie novej koncepcie železničnej dopravy. Prioritou je dokončenie</p>



		<p>Fico, že "na Východe nič nie je"</p> <p>2.Vybudovať ekologickú vysokorýchlostnú dopravu , tak aby sme naviazali na súčasnú modernú dopravu v Európe. Táto trasa .Táto trasa by bola možná jedine v strednej časti Ba-Nitra-Zvolen-Košice-hranica Ukrajiny. Súčasne riešenie Železničnej dopravy, bolo koncipované pre iné štátne a hospodárske ciele. Po osamostatnení Slovenska musí sa koncipovať doprava, aby spĺňala naše Slovenské požiadavky a spájala jednotlivé centrá Slovenska najkratšie a najrýchlejšie. Severom vedená trasa Ba- Žilina-Košice , neumožňuje fyzikálne dosiahnuť rýchlosť nad 160 km/hod.</p> <p>3.Odstrániť enviromentálne záťaž, skládky, ktoré SR nedokázala odstrániť od nového štátotvorného usporiadania. Tieto záťaž spôsobujú katastrofálne zdravotné ohrozenie obyvateľstva , obmedzuje a znižuje kvalitu pitnej vody aj vôd na poľnohospodársku a potravinársku výrobu. Pani Ombudsmanka, navštívila pani Prezidentku a predostrela jej problematiku enviromentálnej záťaž cca 70 skládok na Slovensku , ktoré ohrozujú život občanov na Slovensku. Je to pestrá skladba od PCB látok ,ktoré sa vyplavujú do podlažia a vôd Východného Slovenska , po Haldy odpadu v Žiari, po Hlinikárni , Sereď - Niklová huť, ťažby železa, Horná Slaná, po záťaž Ropnými produktami, pesticídmi, arzénom, atď.</p> <p>4.Prechod na obehové hospodárstvo, s dôrazom na odpadové hospodárstvo. Je potrebné vybudovať Spaľovne odpadov (tepelné spracovanie odpadu), v súčasnosti máme len dve. Problém skládkovania je riešený v EU a sme zaviazaní plniť percentá skládkovania pod hrozbou sankcii. Túto páľčivú problematiku by bolo možné riešiť práve z fondu Obnovy.</p>	<p>modernizácie hlavných TEN-T koridorov a podpora regionálnych železníc s požadovaným dopytom, tam, kde to pridelené alokácie umožnia. Konkrétne projekty v oblasti železničnej dopravy budú stanovené na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti a budú odrážať zoznam priorit stanovených v spolupráci s útvaram hodnoty za peniaze.</p> <p>Body 3, 4 sú súčasťou podpory v rámci cieľa 2.</p>
--	--	--	--

9.12.	Asociácia za život a rodinu	<p>Žiadame</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podporu alternatívnych a ekologickejších palív v doprave (LPG, CNG, LNG) ako „prestupnej stanice“ k budúcim zero-emission zdrojom energie – podpora má byť zavedená na rozširovanie povedomia ako aj na ich zavádzanie do dopravy (budovanie terminálov, čerpacích staníc, transportu palív, inštalácie do vozidiel atď.)</li> <li>- rozšíriť príjemcov podpory alternatívnych a zvýhodnených palív okrem podnikateľov aj na rodiny s 3 a viac deťmi, nakoľko ekonomicky aktívne rodiny s 3+ deťmi sú pre hospodárstvo významným faktorom generujúcim ľudské zdroje porovnateľným svojim prínosom s podnikateľmi; sú absolútne kľúčové pre trvalú udržateľnosť a rozvoj hospodárstva. Rozšírenie príjemcov o rodiny s 3+ deťmi podporí bezpečnejšiu a ekologickejšiu mobilitu v populácii, ktorá je inak nútená využívať staršie a neekologickejšie vozidlá.</li> <li>- podporu ekologicky zodpovednej mobility a dopravy rodín s 3 a viac deťmi dotáciami na zakúpenie ekologickejších vozidiel. Zavedenie takýchto dotácií pre rodiny s 3+ deťmi podporí bezpečnejšiu a ekologickejšiu mobilitu v populácii, ktorá je inak nútená využívať staršie a neekologickejšie vozidlá.</li> <li>- dôraz na podporu zamestnávania v regiónoch a nepodporovanie mobility=odlivu mozgov z nich do iných častí Slovenska či iných krajín, nakoľko to nielen trhá rodinné a komunitné väzby, ale dochádza k významnému oslabovaniu regiónov</li> <li>- podporu rozširovania a budovania komunitných, sociálnych, rodinných, materských, kreatívnych a ďalších centier, ako aj podporu terénnej práce a podporných služieb pre rodiny, mladých v kríze, ľudí ohrozených chudobou ... (a to nielen v lokalitách MRK) s cieľom zlepšovať solidaritu a vzťahy v rôznych skupinách obyvateľstva</li> <li>- podporu vzdelávacích a voľnočasových aktivít pre rodiny s deťmi a ďalšie skupiny obyvateľstva s cieľom</li> </ul>	<p>Uvedené návrhy sú v prevažnej miere už súčasťou návrhu Partnerskej dohody. Alternatívne palivá + integrovaná doprava – cieľ 1 a 2. Zamestnávanie, vzdelávanie – cieľ 4. Internetové pripojenie – cieľ 1. Vzhľadom na limitovaný text jednotlivých kapitol, ktorý Partnerská dohoda môže obsahovať, nie je možné zahrnúť detailne všetky opatrenia, tie budú ďalej špecifikované v návrhu OP Slovensko.</p>
-------	-----------------------------	--	---

		<p>budovania väzieb, vzťahov, zdravia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podpora na budovanie a prevádzku internetového pripojenia pre rodiny (nielen so znevýhodnením či MRK) najmä s väčším počtom členov (najmä pri pandémii sa ukázala veľká potreba kvalitného a stabilného pripojenia pre študujúce deti, čo zvyšuje finančné náklady rodín, pre niektorých to znamená nedostupnosť vzdelania)</li> <li>- podpora internetového pripojenia nielen pre školy, ale aj pre školské zariadenia a pre rodinné, komunitné, detské, materské, kreatívne atď. centrá</li> </ul>	
10.12.	Renáta Demková / Obec Hrašovík	<p>V malých obciach by sme privítali čerpanie eurofondov na modernizáciu, prestavbu obecných úradov a kultúrnych domov, čím by sme vytvorili priestory na stretávanie sa mládeže, klubu dôchodcov, prípadne vybudovali ubytovacie kapacity pre návštevníkov našej obce a blízkeho okolia v rámci rozvoja turizmu. Ďalej by sme privítali možnosť čerpať eurofondy na vybudovanie predškolského zariadenia či stacionára pre seniorov bez podmienky, aby v obci bola marginalizovaná komunita. Čerpať eurofondy by sme chceli aj na vybavenie techniky na údržbu miestnych komunikácií, starostlivosť o životné prostredie a pod. Privítali by sme čerpanie eurofondov na rekonštrukcie a aj majetkové vysporiadania obecných pamätihodností.</p> <p>V rámci dopravy by sme privítali čerpať eurofondy na nákup menších autobusov, ktoré by zabezpečovali zvoz detí do školy zo spádových obcí, prípadne by sa dali využiť tieto dopravné prostriedky aj pre seniorov na prepravu k lekárovi zo spádových obcí.</p>	Uvedené návrhy sú v prevažnej miere zahrnuté v návrhu Partnerskej dohody (životné prostredie v celi 2, predškolské zariadenia + inkluzívne vzdelávanie v celi 4, turizmus v celi 5).

12.12.	Fórum kresťanských inštitúcií, KBS, KVRPS	<p>Všeobecná pripomienka</p> <p>Pripomienka sa týka digitalizácie spoločnosti a budovania digitálnej infraštruktúry pre sociálne inštitúcie. Sociálne investície sú potrebné v čase štrukturálnych zmien, aby digitalizovanejšia a ekologickejšia ekonomika rákala so zakomponovaním sociálne ohrozených skupín ako cieľovej skupiny tejto priority. Je dôležité, aby opatrenia boli na úžitok aj ľuďom sociálne znevýhodneným, odkázaným a žijúcim v menej rozvinutom prostredí. Preto v rámci Podpory digitálnej pripojiteľnosti, navrhujeme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podporu internetového pripojenia pre ľudí a rodiny so znevýhodnením (predovšetkým sociálnym a finančným),</li> <li>- podporu formou štipendií pre deti vo viacdetyňoch rodinách. Mať viacero detí študujúcich vo forme dištančného vzdelávania zvyšuje náročnosť na pripojiteľnosť i množstvo stiahnutých dát, a teda má dopad na finančné náklady rodiny,</li> <li>- podporu internetového pripojenia nielen školy, ale aj školské zariadenia, a rovnako, centrá pre rodiny, Komunitné centrá, Dobrovoľnícke centrá, centrá pre deti a rodinu (bývalé detské domovy), krízové centrá, reedukačné centrá, ...</li> </ul>	<p>Opatrenia na zlepšenie digitálnej pripojiteľnosti smerujú práve do oblastí, kde zlyháva trh a sú zamerané na infraštruktúru, ktorá by mala byť prístupná tak domácnostiam, ako aj subjektom sociálno-ekonomickej interakcie – v nadväznosti na upravené znenie návrhu legislatívy EÚ je podpora digitálnej pripojiteľnosti predmetom podpory cieľa 1.</p>
--------	---	---	--

12.12.	Mgr. Juraj Pohár	<p>Cestná doprava</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vybudovanie kvalitných poľných ciest, podobne ako to je v susednom Rakúsku, ktoré budú využívať poľnohospodári a budú môcť užívať aj občania pre turistiku, na cyklistiku, atď.</li> <li>- Výsadba zelene (okrasných kríkov) vedľa ciest namiesto stromov, ktoré sú nebezpečné pre obyvateľstvo pri nárazoch.</li> <li>- Viacej autobusových spojov a lacnejšie lístky, aby sa lepšie oplátilo cestovať s autobusom nakoľko lístok momentálne stojí toľko, že sa lepšie oplatí cestovať autom čo zas nie je najlepšie pre ekológiu.</li> <li>- Vysporiadanie majetkových pomerov pod cestnou komunikáciou, nakoľko mnoho vlastníkov pôdy sa nevie dostať k svojmu majetku, nakoľko sa to nachádza pod cestnou komunikáciou (vysporiadanie).</li> </ul>	<p>Vzhľadom k možným alokáciám nie je reálne a ani plánované podporovať vybudovanie poľných ciest z EÚ zdrojov, v rámci Partnerskej dohody (PD). V tomto prípade sú reálnejšie fondy na podporu vidieka a spoločnej pôdohospodárskej politiky. Autobusová ekologická doprava predmetom podpory je, cenová politika však nie je predmetom riešenia PD a EÚ financovania, ale vzájomných zmluvných vzťahov objednávateľa a dodávateľa. Posledný podnet sa týka implementačnej fázy, nie programovania.</p>
--------	------------------	---	--

13.12.	Tomáš Paciga, resitech s.r.o.	<p>V spoločnosti resitech sa venujeme digitalizácií komunikácie a prepojenia pre obyvateľov v bytových domoch s cieľom skvalitnenia života obyvateľom. Na našej platforme prepájame obyvateľa, správcu, správcovskú spoločnosť, mesto, developera, distribučné siete a maloobchod s cieľom prinášať obyvateľovi užitočné a trefné informácie včas. Potreba komplexnej digitalizácie v bytovkách je viac než potrebná.</p> <p>Správne nastavená digitalizácia v bytovkách od resitech:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Šetrí financie správcovi, správcovskej spoločnosti, developerovi, mestu. Digitalizujeme zastaralé procesy smerom na obyvateľa.</li> <li>2. Prináša užitočné funkcie obyvateľovi, šetrí jeho čas, financie a stres.</li> <li>3. Prináša obyvateľovi včasné informácie o výlukách, zmenách a dôležitých oznamoch.</li> <li>4. Šetrí životné prostredie – resitech svojím riešením plne nahrádza papierovú agendu v bytovkách, najmä: Letáky od maloobchodu, Informácie od správcu, Informácie od mesta, Informácie sused susedovi, Dopyt/ponuka služieb</li> </ol> <p>Naše digitálne riešenie zamedzuje tvorbe papierového odpadu, len v BA je to ročne 5000ton. Cez náš systém robíme osvetu v rámci enviromentálneho problému. Cez našu digitálnu platformu obyvatelia v bytovke tvoria komunitu, kde žijú spolu v prostredí a tvoria hodnoty.</p> <p>Téma, na ktorú chceme upozorniť je potreba podpory digitalizácie v bytových domoch, podpora tvorby digitálnych komunít, podpora SW aj HW riešení. Niekedy len SW riešenia nestačia, používame úsporné digitálne zobrazovacie zariadenia ako náhradu za papierovú nástenku, cez tento panel obyvatelia čítajú oznamy, hlasujú a podobne. Potreba podpory HW je na kvalitnú digitalizáciu potrebná.</p> <p>Potreba zmeny, úpravy legislatívy, ktorá nám robí</p>	<p>Ďakujeme za informáciu; oblasť digitalizácie je predmetom podpory v rámci cieľa 1. Opatrenia na zlepšenie digitálnej pripojiteľnosti smerujú práve do oblastí, kde zlyháva trh a sú zamerané na infraštruktúru, ktorá by mala byť prístupná tak domácnostiam, ako aj subjektom sociálno-ekonomickej interakcie.</p>
--------	-------------------------------	--	--

		<p>problém pri zavádzaní inovatívnych riešení je vecou diskusie. Technologicky sme pripravený na evolúciu v digitalizácii bytových domoch, legislatívne celkom nie. Budeme radi ak môžeme pomôcť posúvať Slovensko dopredu, ďakujem a teším sa na spoluprácu.</p>	
--	--	---	--

13.12.	ZMOS	<p>Aj napriek negatívnemu postoju EK v minulom programovom období je potrebné zvýrazniť podporu pre cesty II a III triedy. Požiadavka územných samospráv, ktorá pri správnom nastavení integrovaného projektu môže pokryť resp. zahrnúť aj tento cieľ. Pretrvávajúci hendikep rovnomerného regionálneho rozvoja, s ktorým sa musí vysporiadať tak Slovensko ako aj EÚ.</p>	<p>Investície do regionálnych, ako aj miestnych ciest sú súčasťou návrhu Partnerskej dohody (za určitých podmienok), avšak ich podpora bude závisieť od výsledku negociácií s Európskou komisiou, ako aj dostupných finančných zdrojov (v nadväznosti na vyššiu prioritu nadnárodných a národných riešení). Súhlasíme s tým, že integrovaný projekt by mohol byť schodnou možnosťou (v tomto zmysle je aj písaný text v Partnerskej dohode); projektová úroveň bude riešená následnými relevantnými dokumentami.</p>
--------	------	--	--