

TERMÍN: 02.10.2024

xx34103xx
Recenzia C
Radovan Slávik
Radovan.Slavik@mindop.sk
<i>Prosím nezasahujte do tejto tabuľky</i>

RECENZENT/KA (meno a priezvisko, pozícia, inštitúcia): **Radovan Slávik**NÁZOV MATERIÁLU: **Nemám auto, nemám autobus - Analýza dopravnej chudoby na Slovensku na podporu opatrení****Sociálno-klimatického plánu**TYP VÝSTUPU\*[1]: **analýza**

(pri spoločných výstupoch uviesť aj typy individuálnych vkladov):

ANALYTICKÝ ÚTVAR, REZORT: **MŽP SR - Inštitút environmentálnej politiky**AUTORI/KY: **Stella Košíková, Hana Arnold**

SPOLUAUTORI/KY: - ; - ; - ; -

RECENZNÝ FORMÁT\*[2]: **2****PRIPOMIENKY:**

P.č.	Pripomienka sa vzťahuje k (strana, odsek):	Text pripomienky*[3]	Odôvodnenie pripomienky	Vysporiadanie sa s pripomienkou*[4]
1	Celý materiál	Správny názov ministerstva dopravy je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (skratka MD SR) Termín vozový park nahradiť termínom vozidlový park.	Nesprávne uvedený názov, resp. skratka ministerstva dopravy. Nesprávne použitý termín vozidlový park	Akceptované. Skratka bola upravená.

2	str. 10, kap. 1.1	Pri modal split je vhodnejšie vychádzať z ukazovateľa počtu ciest, než z ukazovateľa prepravného výkonu.	Modal split je presnejšie definovaný počtom ciest, než prepravným výkonom, ktorý je násobkom počtu prepravených osôb a prejdenej vzdialenosti – skresluje tie druhy dopravy, ktoré sú vykonávané na krátke vzdialenosti, napr. cyklistická doprava.	<p>Neakceptované.</p> <p>V rámci uvedenej podkapitoly rozlišujeme prepravný výkon (graf 2) aj modal split podľa počtu ciest (graf 4).</p> <p>Prepravný výkon hovorí iba o cestnej doprave je však možné porovnať vývoj v čase, ako aj medzi SR a EÚ. Cestovanie podľa prostriedku podľa počtu ciest je možno vidieť na grafe 4, ktorý vychádza z údajov zo Sčítania obyvateľov 2021. Tento údaj však nie je dostupný pre viac rokov.</p>
3	str. 10, ods. 1	Odporúčame nahradiť termín dopravný výkon termínom prepravný výkon (v prvom odseku)	Dopravný výkon nie je synonymom pre prepravný výkon, ide o dva odlišné termíny.	<p>Akceptované.</p> <p>Slovo dopravný bolo nahradené slovom prepravný výkon.</p>
4	str. 10 -11, ods. 1	Nie je zrejmé, do ktorej kategórie prepravného výkonu bola zaradená	V prvom odseku sa pri rozdelení prepravného výkonu uvádza rozdelenie	Rozdelenie vychádza z oficiálnych údajov

		dráhová doprava (električky a trolejbusy)	na IAD, osobnú vlakovú dopravu a osobnú autobusovú dopravu. Z uvedeného nie je jasné, do ktorej kategórie je zaradená dráhová doprava, ktorá v praxi tvorí súčasť mestskej hromadnej dopravy, a zároveň ju nie je možné považovať za železničnú dopravu.	„Modal split of inland passenger transport“ a metodiky Eurostatu. Trolejbusy sú započítané v kategórii autobusovej dopravy. Električková doprava sa v metodike neuvádza.
5	str. 11, graf č. 3	Ako boli posudzovaní cestujúci, ktorí dochádzajú kombinovane, napr. vlak + auto, vlak+ bicykel, pešo + MHD	V rámci popisov ku grafu je potrebné doplniť, aká metodika bola použitá pri cestujúcich, ktorí kombinujú dva a viac spôsobov dopravy, pričom je náročné určiť, ktorý zo spôsobov je dominantný.	Údaje vychádzajú zo Sčítania obyvateľov 2021.  Podľa všeobecných metodických vysvetliviek vyjadruje „Spôsob dopravy do zamestnania alebo do školy“ údaj o prevažujúcom spôsobe dopravy, ktorý obyvateľ využíval počas najdlhšieho úseku cesty (napr. auto, vlak, autobus, MHD, kolobežka). Spôsob dopravy do zamestnania alebo do školy sa zisťoval u obyvateľov s ekonomickou aktivitou: pracujúci, pracujúci dôchodca, študent vysokej

				školy, žiak strednej školy, žiak základnej školy alebo nezistené.
6	str. 13, ods. 1 str. 15, ods. 3	V novej vyhláške k zákonu č. 332/2023 Z. Z. O VOD nebude zavedená jednotná výška zľavy v prípade zľavnených cestovných lístkov	V medzirezortnom pripomienkovom konaní bolo vznesených niekoľko zásadných pripomienok, ktorých predkladatelia nesúhlasili so zavedením jednotnej výšky zľavy v prípade zľavneného cestovného, preto v rámci rozporových konaní MD SR ustúpilo od navrhovaného zjednotenia.	Akceptované.  Z textu boli odstránené zmienky o jednotnej zľave.
7	str. 13, ods. 4	Zľava na vlakové lístky vo výške 100 % pre deti, študentov a seniorov platí aj vo vlakoch dopravcu Leo Expres objednaných vo verejnom záujme na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. ZSSK bola stratová aj pred zavedením bezplatnej dopravy.	V texte posledného odseku na str. 13 sa uvádza, že 100 % zľava z cestovného – teda bezplatná preprava pre deti, študentov a seniorov je poskytovaná vo vlakoch ZSSK. Dopravné služby vo verejnom záujme poskytuje aj dopravca Leo Expres na trati BA – DS – KN, kde je tiež poskytovaná 100 % zľava z cestovného. ZSSK bola stratová aj pred zavedením bezplatnej vlakovej dopravy, dôvodom stratovosti nie je zavedenie bezplatnej dopravy ale poddimenzované cestovné, ktoré je rovnaké po dobu viac než 10 rokov a nezohľadňuje stúpajúce náklady a infláciu.	Akceptované.  Do textu bola pridaná zmienka o 100 % zľave z cestovného aj pri trase operovanej Leo Expresom; takisto sme v texte zdôraznili, že za stratovosť ZSSK nemôžu iba zľavy z cestovného.

8	str. 14, ods. 2	V ods. 2 odporúčame doplniť k prevádzkovateľom osobnej železničnej dopravy objednanej štátom aj dopravcu Leo Expres.	Osobnú dopravu objednanú štátom na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme prevádzkuje aj dopravca Leo Expres, nie len ZSSK.	Akceptované.  Text bol pozmenený podľa odporúčania nasledovne:  Ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť na komerčnom základe, tieto subjekty objednávajú dopravné služby vo verejnom záujme podľa Zákona o verejnej doprave <sup>1</sup> . Železničnú dopravu objednáva Ministerstvo dopravy SR, štátna Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) a Leo Expres prevádzkujú osobnú dopravu na sieti železničnej infraštruktúry prevádzkovej Železnicami Slovenskej republiky (ŽSR).
9	str. 14, ods. 2	V ods. 2 dopravcovia poskytujú dopravné služby na základe zmluvy	V texte sa uvádza poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o preprave osôb. Zmluva o preprave osôb	Akceptované.

<sup>1</sup> 332/2023 Z. z.

		o dopravných službách vo verejnom záujme.	(prepravná zmluva) sa uzatvára medzi dopravcom a cestujúcim v momente úhrady cestovného alebo nástupom do vozidla. Ide o nevhodne použitý pojem.	Text bol pozmenený podľa odporúčania nasledovne:  Vyššie územné celky objednávajú regionálnu autobusovú dopravu a obce a mestá mestskú autobusovú alebo dráhovú dopravu od dopravcov, ktorí sú oprávnení poskytovať dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.
10	str. 15, ods. 1	Štandardom pre mestskú dopravu je vo vyhláške k zákonu o VOD zadefinovaná dochádzková vzdialenosť 700 m pre 85 % obyvateľov v záujmovom území.	V rámci pripomienok a rozporových konaní k návrhu vyhlášky k zákonu o VOD došlo k úprave štandardu dostupnosti mestskej dopravy na maximálnu dochádzkovú vzdialenosť 700 m v mestskej doprave primerane podľa hustoty zaľudnenia tak, aby pokrývala územie pre viac ako 85 % obyvateľov v záujmovom území.	Akceptované. Údaje boli aktualizované.
11	str. 16, ods. 2	Prvú vetu navrhujeme upraviť na "bez elektrifikácie vozidiel a/alebo zastavenia nárastu motorizácie zvýhodnením udržateľných módov dopravy tak budú	Nie je vhodné zamerať sa izolovanie na automobily, so zohľadnením napr. marginálnych opatrení ("osveta o elektromobilite na školách") či možných	Akceptované.  Veta upravená nasledovne:

		emisie skleníkových plynov zo sektora dopravy rásť".	opatrení ktoré neboli realizované (dotácie na elektromobily), a pritom ignorovať opatrenia smerujúce k inému rozdeleniu prepravnej práce. Konštatovanie navrhujeme "mäkšie", nie ako jedinú možnosť".	„Miera motorizácie má na Slovensku rastúci trend, bez elektrifikácie vozidiel alebo spomalenia nárastu motorizácie tak budú emisie skleníkových plynov zo sektora dopravy rásť.“
12	str. 29 - 30	Odporúčame naviazať použitie finančných prostriedkov z opatrenia dočasnej priamej podpory príjmu na výdavky spojené s dopravou – „kredit“ na cestovanie a „kredit“ na nákup paliva.	Je dôležité previazať použitie finančných prostriedkov z tohto opatrenia na výdavky spojené s dopravou, čím sa v čo najväčšej možnej miere zabezpečí zmiernenie dopadov dopravnej chudoby na obyvateľov.	Neakceptované.  Poskytnutie kreditu by vyžadovalo dodatočnú administratívnu záťaž. Zároveň považujeme za vhodné, aby rodiny využili peniaze na dopravu podľa svojho vlastného uváženia.
13	str. 34, ods. 1	Zavedenie univerzálnej dopravnej karty, ktorá by bola platná u všetkých dopravcov vo verejnom záujme	Ustanovenie vo vyhláške k zákonu o VOD navádza dopravcov na vzájomné uznávanie dopravných kariet, aby si cestujúci nemusel vybavovať dopravnú kartu zvlášť u každého dopravcu, čím sa zjednodušuje a zefektívňuje dostupnosť VOD. V súčasnosti prechádzajú dopravcovia aj na tzv. virtuálne karty	Neakceptované.  Súhlasíme, že by zjednodušenie systému vďaka používaniu jednej karty zvýšili jednoduchosť cestovania a atraktivitu VOD. Pri naceňovaní

			v app (kde je nulový poplatok za vydanie), prípadne je nosičom banková karta.	opatrenia však uvažujeme nad jednou kartou na osobu. Je zároveň možné počítať s absenciou smartfónou u niektorých cestujúcich v hmotnej núdzi či u detí.
14	str. 34, ods. 4	Navrhujeme zvážiť rozšírenie opatrenia ako zľavu pre cestujúcich s malým dieťaťom (0-3 roky).	Uplatnenie podobného princípu ako pri opatrení určenom pre tehotné ženy.	Neakceptované.  Z návrhu opatrení sme odstránili zľavu pre tehotné, keďže nízkopříjmové tehotné ako aj nízkopříjmové osoby cestujúce s dieťaťom už sú zahrnuté v zľave pre členov nízkopříjmových domácností.
15	str. 35, ods. 3	Zahrnúť možnosť požiadania o dopytovú dopravu aj telefonicky.	Požiadat' o dopytovú dopravu musí byť umožnené aj telefonicky. Ak by sa realizovalo iba prostredníctvom aplikácie, nemusela by byť služba dostupná napr. pre seniorov alebo osoby v hmotnej núdzi, prípadne v oblastiach so slabým dátovým pokrytím.	Akceptované.  „V čase špičky by autobusy a mikrobuses v ohrozenej oblasti premávali v stanovených časoch, inokedy by



				reagovali na dopyt. Vozidlo by sa mimo špičky držalo na najpoužívanejšej trase a pristavilo by sa na menej využívanej zastávke iba po požiadaní cez mobilnú aplikáciu alebo telefonát.“
16	str. 36 – 37, ods. 3 a 4	<p>Cena 200 eur na jeden stojan je pravdepodobne iba cenou za samotný stojan typu U, bez nákladov na úpravu povrchu a prípadné prestrešenie.</p> <p>Nie je zrejmé, na základe čoho vzniklo odporúčanie na výstavbu uzamykateľných kliebok na bicykle.</p>	<p>Práve pri dlhodobjšom parkovaní na staniciach či zastávkach je pritom prestrešenie prínosom (samozrejme dáva zmysel pri väčšom počte stojanov).</p> <p>Pre potreby posúdenia odporúčania výstavby uzamykateľných kliebok na bicykle navrhujeme hlbšiu analýzu možností parkovania bicyklov na staniciach a zastávkach, spolu so zhodnotením využívania, vhodnosti a hodnoty za peniaze spomínaných kliebok.</p> <p>V prípade, že na takúto analýzu nie je priestor, navrhujeme vynechať odporúčanie konkrétneho typu parkovania bicyklov. Stále možno pomenovať vlastnosti takéhoto parkovania (kryté/nekryté, strážené/nestrážené, voľne/obmedzene prístupné a pod).</p> <p>Chýba napríklad aj informácia, že vhodná</p>	<p>Čiastočne akceptované.</p> <p>Odhadované náklady zahŕňajú nie len stojan, ale aj vybudovanie kliebok/prístrešku, čiže výsledný odhad nákladov pokrýva aj ďalšie potrebné úpravy. Odporúčanie na kliebok je popísané v prvom odseku opatrenia, kde sa uvádza teoretický základ, prečo majú uzamykateľné kliebok zmysel.</p> <p>Odsek bol mierne preformulovaný tak, aby udával možnosť zahrnúť kliebok len ako</p>

			<p>je aj kombinácia rôznych typov parkovania bicyklov.</p>	<p>odporúčanie, ale nie nutnosť.</p> <p>Keďže náklady na cyklostožany sú zahrnuté už v odhade od národného cyklokoordinátora, ktorý je použitý pri opatrení výstavby cyklotrás, bolo opatrenie cyklostožany spojené s cyklotrasami a suma sa nepočítala, aby nedochádzalo k dvojitému započítaniu.</p>
17	str. 36	<p>Medzi opatrenia podporujúce aktívnu dopravu a zároveň aj verejnú dopravu odporúčame zahrnúť aj opatrenie na budovanie zastávok verejnej osobnej dopravy a bezpečného prístupu k týmto zastávkam.</p>	<p>Na podporu verejnej osobnej dopravy je dôležité ponúknuť aj vyhovujúcu infraštruktúru, pričom cestujúci prichádza do styku najčastejšie so zastávkami. Nedostatočná úroveň zastávok (chýbajúce prístrešky, vybavenie, označníky) a tiež nedostatočný prístup k nim (chodníky) znižujú atraktivitu verejnej osobnej dopravy. Preto navrhujeme medzi opatrenia zaradiť aj uvedené opatrenie. Toto opatrenie zároveň podporuje pešiu dopravu ako formu aktívnej dopravy v rámci obcí.</p>	<p>Neakceptované.</p> <p>Typ opatrenia (v podobe akou ju chápeme – budovanie prístreškov a chodníkov, nie jednoduchého označenia) nie je v súlade s cieľmi fondu; opatrenie síce zlepšuje kvalitu cestovania VOD, nereaguje však na zvyšovanie cien palív, t.j. nepredchádza znižovaniu dostupnosti dopravy ani</p>

				nezvyšuje priamo dostupnosť dopravy.
18	str. 37, ods. 5	<p>V rámci finančného mechanizmu na implementáciu navrhuje národný cyklokoordinátor 2 až 3 eur na obyvateľa pre potreby podpory rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky.</p> <p>Zároveň je potrebné zohľadniť vhodnosť terénu – akým spôsobom je potrebné zohľadniť?</p>	<p>Dokument uvádza nižšiu hodnotu (2 - 3 eurá), a zároveň sú informácie aj predpoklady rozvoja cyklodopravy na území SR v ňom značne zastaralé - opatrenia viaže k cieľom cyklostratégie pre rok 2020, teda viac ako 4 roky (v čase implementácie 6) rokov dozadu. Je tiež otázne, prečo uvedené navrhuje cyklokoordinátor.</p> <p>Pokiaľ nie je zohľadnenie vhodnosti terénu jasné, navrhujeme vetu vypustiť. Nie je zrejmé čo je "vhodný" terén a v akej mierke ho chceme sledovať. Realita ukazuje, že sídla v hornatejších oblastiach môžu mať paradoxne vyšší podiel cyklodopravy, napríklad kvôli sústredeniu výstavby (začiatkov aj cieľov ciest) v údoliach, a špeciálne vedenie cyklistickej infraštruktúry takýmito relatívne husto osídlenými územiami môže byť veľmi prínosné.</p> <p>Celé opatrenie sa tiež výrazne zameriava len na medziobecný potenciál cyklodopravy, pričom cyklodoprava je spravidla ešte vhodnejším módom dopravy na prepravu v rámci sídel. Nie je</p>	<p>Čiastočne akceptované.</p> <p>V rámci odhadu nákladov bola ponechaná vyššia suma na základe rozhovoru s národným cyklokoordinátorom, bola však vypustená citácia na neaktuálny dokument.</p> <p>Zohľadnenie terénu je uvedený ako jeden z bodov, na ktorý je potrebné dbať pri návrhu cyklotrás s cieľom ich využitia na denné účely dochádzania a zároveň v dopravne chudobných regiónoch. Ako presne má byť terén zohľadnený je už v kompetencii tých, ktorí projekt navrhujú a vyhodnocujú.</p> <p>V rámci opatrenia sa uvádza výstavba cyklotrás</p>

			<p>nám zrejme, z čoho vychádza obmedzenie na obce so stupňom ohrozenia 8 a vyššie, okruh cieľových obcí navrhujeme rozšíriť. Vhodným riešením môže byť napríklad otvorenie mechanizmu pre celé územie krajiny s nastavením miery spolufinancovania podľa stupňa ohrozenia dopravnou chudobou.</p> <p>Obmedzenie okruhu obcí podľa stupňa ohrozenia považujeme za teoretické, v praxi však prinášajúce málo efektívne nakladanie verejnými zdrojmi. Predpokladáme, ak keby sme počítali absolútne počty nových užívateľov cyklistickej infraštruktúry z radov tých ohrozených dopravnou chudobou, väčší prínos v oblasti predchádzania dopravnej chudobe by sme dosiahli v iných, typicky hustejšie zastavaných územiach a mestách. Zároveň by nová infraštruktúra prilákala aj užívateľov ktorí nie sú ohrození dopravnou chudobou – to je vítaný vedľajší efekt v synergii s ďalšími opatreniami.</p>	<p>nie len medzi obcami, ale aj v rámci, konkrétne na zastávky verejnej osobnej dopravy.</p> <p>Obmedzenie čerpania fondu SKF pre obce so stupňom aspoň 8 vychádza z nutnosti cieľiť fond na regióny ohrozené dopravnou chudobou. Spolufinancovanie cyklotrás v oblastiach, ktoré sú len málo ohrozené dopravnou chudobou by nemuselo byť v súlade s požiadavkami fondu.</p> <p>Hustejšie zastavané územia a mestá majú vyšší potenciál v absolútnej hodnote pre získanie nových užívateľov cyklotrás, na druhej strane v týchto oblastiach je častokrát dobre rozvinutá verejná doprava. Pokiaľ je</p>
--	--	--	--	---

				jednotlivec, resp. domácnosť v dopravnej chudobe z dôvodu cenovej nedostupnosti a žije zároveň v husto osídlenej oblasti má možnosť získania zľavy na verejnú dopravu, ktorú navrhujeme ako ďalšie opatrenie.
19	str. 38	<p>Opatrenia Dotácia na nákup jazdených bezemisných vozidiel aj Operatívny lízing aj navrhujeme naviazať na tzv. šrotovné, teda podmieniť odpísaním iného vozidla so spaľovacím motorom.</p> <p>Opatrenia Dotácia na nákup jazdených bezemisných vozidiel aj Operatívny lízing žiadame rozšíriť za rovnakých podmienok aj na nákladné bicykle a elektrobicykle.</p>	<p>V opačnom prípade povedie k zvýšeniu miery vlastníctva automobilov na Slovensku, v rozpore so strategickými dokumentami a s ďalšími negatívnymi následkami. Domácností či podnikov, ktoré doteraz auto nevlastnili, sa v tomto ETS2 nedotkne, preto nie je dôvod u nich dotovať nákup nového auta.</p> <p>Nevidíme dôvod, prečo by užívatelia nemali mať možnosť zvoliť si aj udržateľnejší dopravný prostriedok ako elektromobil, pokiaľ im vyhovuje, za rovnako výhodných podmienok. Dotačné schémy na rôzne typy vozidiel sú overené aj v zahraničí (napr. Fínsko, Švédsko).</p>	<p>Čiastočne akceptované.</p> <p>Podmienka šrotovného bola pridaná do dotácie na nákup jazdených elektrických vozidiel.</p>
20	Zoznam skratiek	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Nesprávny názov Ministerstva dopravy SR uvedený v zozname skratiek.	Akceptované.

21	str. 10 ods. 1	Pojem vnútrozemská doprava odporúčame nahradiť pojmom osobná doprava (pojem použitý aj v názve grafu č. 2) alebo pozemná doprava.	Vychádzajúc z normy STN EN 01 8500 odporúčame použitie pojmov osobná doprava alebo pozemná doprava. Pojem vnútrozemská doprava sa väčšinou používa v kontexte s vodnou dopravou (vnútrozemská vodná doprava).	Neakceptované. Termín je použitý v súlade so zdrojom dát Eurostat, kde je doprava uvedená ako vnútrozemská osobná doprava, viď link nižšie  <a href="https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/sk&amp;oldid=354040">https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/sk&amp;oldid=354040</a>
22	str. 12, ods. 3	...určené vyhláškou Ministerstva dopravy SR č. 269/2024 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave...	Vyhláška č. 5/2020 Z. z. bude dňom 1.11.2024 zrušená, nahradí ju nová vyhláška č. 269/2024 Z. z., ktorá definuje základné tarifné skupiny, je preto potrebné odvolať sa na nový právny predpis.	Akceptované.  Zmenené na nové číslo a rok vyhlášky.
23	str. 29, ods. 1 a ods. 3	Pojem vozový park nahradiť pojmom vozidlový park	Pojem vozový park je terminologický nesprávny, pripomienka v prvom kole recenzného konania nebola vyhodnotená.	Akceptované.  Vozový park bol prepísaný na vozidlový park.
24	str. 33, ods. 5	Navrhujeme odstupňovať výšku príspevku na budovanie	Efektívnosť takto nastaveného opatrenia (kritérium dopravnej chudoby na úrovni 8 a viac) je otázna. Predpokladáme, že	Neakceptované.

		cykloinfraštruktúry podľa stupňa ohrozenia dopravnou chudobou.	nastavením vhodnejšej formy financovania (napr. odstupňovaním výšky príspevku na budovanie cykloinfraštruktúry podľa stupňa ohrozenia dopravnou chudobou) by sa dosiahlo efektívnejšie využitie finančných prostriedkov určených na toto opatrenie.	Rozumieme logike a výhodám navrhovaného prístupu, avšak Sociálno-klimatický fond má byť cielený na oblasti a skupiny ohrozené dopravnou chudobou. Zatiaľ čo niektoré navrhované opatrenia cielia na jednotlivcov/domácnosti naprieč celou krajinou bez ohľadu na to, v akom regióne žijú (zľavy vo VOD, priama podpora príjmu, sociálne taxíky a iné), ostatné opatrenia majú regionálny charakter a požiadavku EK cieľiť ich na ohrozených spĺňajú práve tým, že sa sústredia do najohrozenejších obcí. Hranica toho, ktorá obec je a nie je dopravne chudobná je nastavená tak, aby zahŕňala primeraný počet obyvateľov; rozumieme problému s určovaním hranice, keďže index je
--	--	--	---	---

				<p>relatívny, vždy bude niekto, kto spadne priamo pod určenú „hranicu“ dopravnej chudoby – práve preto však navrhujeme opatrenia, ktoré budú účinné aj mimo ohrozených obcí. V súlade s požiadavkami EK, navrhujeme ponechať opatrenie v znení, ako je v štúdii teraz.</p>
25	str. 36 ods. 1	<p>Naviazať dotáciu na nákup jazdeného bezemisného vozidla aj na možnosť nákupu elektrobicykla/nákladného bicykla.</p>	<p>Opakovaná pripomienka, ktorá v prvom kole recenzného konania nebola vyhodnotená.</p> <p>Nevidíme dôvod, prečo by užívatelia nemali mať možnosť zvoliť si aj udržateľnejší dopravný prostriedok ako elektromobil, pokiaľ im vyhovuje, za rovnako výhodných podmienok. Dotačné schémy na rôzne typy vozidiel sú overené aj v zahraničí (napr. Fínsko, Švédsko).</p>	<p>Neakceptované.</p> <p>Opäť rozumieme výhodám navrhovaného opatrenia, obávame sa však, že by elektrobicykle nepomohli so znižovaním dopr. chudoby a dekarbonizácii; hrozby ktoré vnímame sú, že by o nich mali záujem ľudia so stredným/vyšším príjmom v dopravne chudobných obciach; prípadne osoby s nízkym príjmom by ich získali</p>



			<p>a predali. Neboli by tak používané na dopravu za esenciálnymi službami (elektrobicykle sú podľa anekdot práve odborníkov na cyklo dopravu používané najmä na rekreačné účely, iba nízky počet ľudí ich používa na reálne cestovanie do práce, školy). Zároveň máme za to, že len málo ľudí by reálne zošrotovalo ich staré auto a začali používať výlučne bicykel bez kúpy ďalšieho auta.</p> <p>Podobná schéma by zároveň vyžadovala nadmernú administratívnu záťaž na verejnú správu; bežné bicykle sú finančne menej náročné, nízkopríjmové domácnosti si ich budú môcť zakúpiť aj vďaka navrhovanej priamej podpore príjmu, pri ktorej sa „nestatí“ toľko verejných financií pri</p>
--	--	--	---

				<p>sprostredkovaní takéhoto opatrenia žiadateľom.</p> <p>Zároveň platí, že opatrenia v štúdií predstavujú návrh autoriek. Pri príprave samotného Sociálno-klimatického plánu na úrade vlády budú mať možnosť jednotlivé zainteresované subjekty vyjadriť svoje návrhy a komunikovať ich počas pracovných skupín organizovaných za týmto účelom. Predkladateľ môže navrhnúť toto opatrenie počas týchto skupín.</p>
--	--	--	--	--

**CELKOVÉ HODNOTENIE (recenzent/ka vyplní túto časť po vysporiadaní sa s pripomienkami analytickou jednotkou):**

Väčšina pripomienok recenzenta z oboch kôl pripomienkového konania bola analytickou jednotkou akceptovaná alebo čiastočne akceptovaná, aktualizovaný materiál sa už odvoláva na najnovšie legislatívne predpisy v oblasti verejnej osobnej dopravy, vhodne nahradené boli aj nesprávne použité odborné termíny. Navrhované opatrenia Sociálno – klimatického plánu na znižovanie dopravnej chudoby považujeme za vhodne nastavené, v niektorých prípadoch však nedošlo k zhode medzi analytickou jednotkou a recenzentom najmä z dôvodu povahy požiadaviek EK na Sociálno – klimatický plán, ktorých nastavenie recenzent v niektorých prípadoch nepovažuje za najvhodnejšie, či už z hľadiska ich ekonomickej efektívnosti alebo vo vzťahu k podmienkam SR. Neakceptované pripomienky však boli analytickou jednotkou vhodne odôvodnené, recenzent v konečnom dôsledku hodnotí materiál pozitívne a odporúča jeho ďalšie použitie ako podklad pri tvorbe Sociálno – klimatického plánu.

---

[1] Výber medzi: 1. analýza (komplexný analytický materiál s návrhmi konkrétnych systémových opatrení); 2. komentár (rozsahovo menší analytický materiál venujúci sa konkrétnemu čiastkovému problému); 3. manuál (metodické usmernenie vyplývajúce z potreby zjednotenia procesov a postupov v konkrétnej oblasti).

[2] Formát 1 pre komentár/manuál (2 recenzenti bez povinného odborného workshopu); Formát 2 pre analýzu (3 recenzenti a povinný odborný workshop).

[3] Do tabuľky značiť pripomienky zásadného metodologického a obsahového charakteru (nie štylistické či gramatické opravy).

[4] Vyplní analytická jednotka: pripomienka bola akceptovaná / pripomienka nebola akceptovaná a zdôvodnenie / pripomienka bola čiastočne akceptovaná a zdôvodnenie.