

ZAMESTNANOSŤ | DOPRAVA | PÔDOHOSPODÁRSTVO A EUROFONDY





VÝCHOD POTREBUJE RIEŠENIA, NIE SĽUBY

Na východe Slovenska žijú státisíce šikovných, kreatívnych a pracovitých ľudí. Majú však najnižšie platy a najnižšiu životnú úroveň, pretože problémy Východu sa dlhodobo neriešili a zanedbávali.

My v hnutí Obyčajní ľudia a nezávislé osobnosti sme presvedčení, že aj obyvatelia Prešovského a Košického kraja si zaslúžia žiť lepšie. Chceme presadzovať riešenia, ktoré pomôžu ľuďom na Východe, aby nemuseli odchádzať za prácou a aby tí, ktorí tu pracujú či podnikajú, dostali za svoju námahu riadne zaplatené. Aby sa v pôdohospodárstve nepodporovali zbytočné a korupčné dotácie, ale aby štát pomáhal financovať reálnu poľnohospodársku produkciu a podporoval rozvoj vidieka.

V doprave nechceme dávať prázdne diaľničné sľuby, ale zamerať sa na riešenia vo verejnej osobnej doprave, skvalitniť cesty prvej triedy a regionálne cesty, aby ľudia zbytočne nestáli hodiny v zápchach. Odstránením kartelových dohôd v súťažiach a zlepšením prípravy chceme urýchliť potrebnú diaľničnú výstavbu a zlepšiť železnice aj na východe krajiny. Slovensko sa nemôže deliť na bohatý Západ a chudobný Východ, regióny sa musia rozvíjať rovnomerne. Len tak budeme úspešná a prosperujúca krajina.



Veronika Remišová

predsedníčka poslaneckého
klubu OĽANO v NR SR

ZAMESTNANOSŤ / PANEL I. / 14:10

Životná úroveň sa vďaka ekonomickému rastu mierne zvýšila aj na východe Slovenska. Rozdiely oproti západu, najmä Bratislave, sú však stále obrovské. Životná úroveň najmenej rozvinutého Prešovského kraja dosahuje približne 75 % celoslovenského priemeru, zhruba rovnako ako pred 20 rokmi. Bratislavský kraj za ten čas stúpol zo 198 % na 250 % priemeru Slovenska.

Platy sú najnižšie

Podmienky na slušný život sú na Východe najťažšie a tamojšia ekonomika stále nie je v poriadku. Svedčí o tom aj fakt, že až 12 z 18 najmenej rozvinutých okresov Slovenska je v Prešovskom a Košickom kraji.

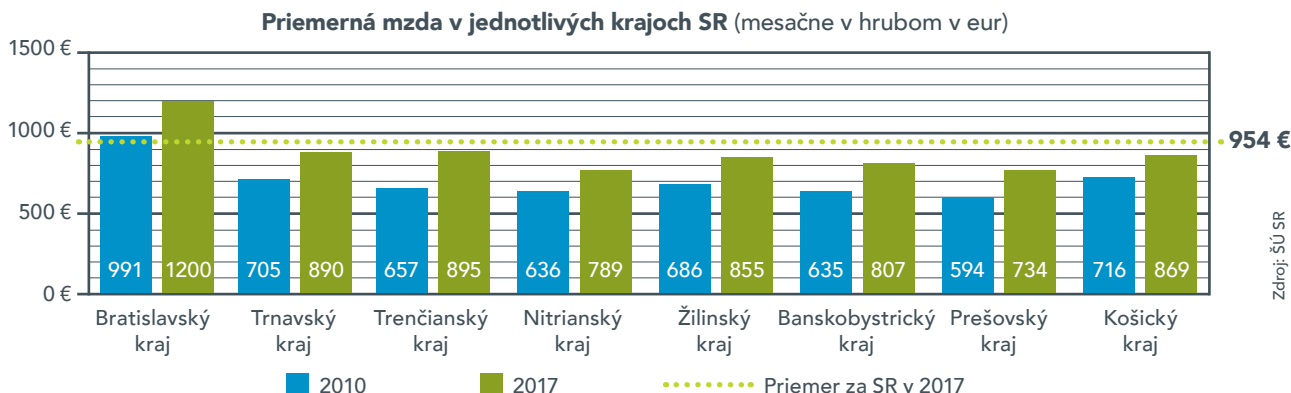
Platy na Východe mierne stúpajú, napriek tomu sú dlhodobo najnižšie v krajine. Výnimkou sú iba Košice a blízke okolie. V Prešovskom kraji stúpla od roku 2010 priemerná mzda z 594 € na 730 €.

V Banskobystrickom či Nitrianskom kraji sa platy pohybujú okolo 800 €, v Bratislavskom okolo 1200 €.

Nezamestnanosť a exodus

Hoci je nezamestnanosť na východe krajiny výrazne nižšia ako v roku 2010, stále je veľmi vysoká a aj tu je Východ nelichotivým lídrom. Z nezamestnanosti okolo 20 % sa dnes dostal na približne 11 %. V oboch krajoch je dokopy bez práce vyše 85-tisíc ľudí - takmer polovica z celkového počtu nezamestnaných na Slovensku.

Dôsledkom je odchod ľudí v produktívnom veku z regiónu. Zo Slovákov, pracujúcich v zahraničí pochádza vyše štvrtina z Prešovského kraja, ďalších 16 % z Košického. Celkovo ide o 67-tisíc ľudí, a to štatistika zachytáva iba tých, čo pracujú v zahraničí do jedného roka. Celkovo môže byť ich počet aj dvojnásobný.



Moderátor: Peter Kremský, expert OĽANO pre ekonomiku a podnikanie

Potvrdení panelisti: Soňa Gáborčaková, tieňová ministerka práce, sociálnych vecí a rodiny, OĽANO; Marek Lavčák, výkonný riaditeľ startup centra Eastcubator; Peter Blaas, Business Development Director, Antik Technology a Antik Telecom; Zita Pleštinská, poslankyňa Prešovského samosprávneho kraja

RIEŠENIA PRE VÝCHOD / ZAMESTNANOSŤ

- **Podpora príchodu investorov** do regiónu, najmä poskytovaním štátnych pozemkov a priestorov v nevyužitých priemyselných parkoch a daňovými úľavami (iba pre málo rozvinuté regióny).
- **Podpora rozvoja firiem**, poskytujúcich služby a riešenia v infokomunikačných technológiách, administratívnych a finančných službách (napr. podpora rozvoja digitálnej a stavebnej infraštruktúry, vzdelávania, jazykovej prípravy).
- **Zlepšením podmienok pre malých podnikateľov** podporiť rozvoj služieb, remesiel a drobnej výroby s cieľom zlepšiť samozamestnávanie v regióne (odbúranie byrokracie, jednoduchší prístup k verejným obstarávaniam, eurofondom, boj proti korupcii, zjednodušenie a sprehľadnenie elektronických služieb na ústrednom portáli verejnej správy).
- **Rozvoj sociálneho podnikania** najmä so zapojením sociálne vylúčeného obyvateľstva (pestovanie ovocia a zeleniny, chov zvierat, drobná výroba, drobné stavebné služby, remeslá).
- **Podporiť skvalitnenie a praktické zameranie vzdelávania** najmä na stredných školách, aby sa absolventi dokázali okamžite zapojiť do moderného priemyslu 4.0 (robotika, umelá inteligencia a pod.). Zaviesť praktické a špecifické vzdelávanie nezamestnaných, ktoré ich pripraví na vstup na trh práce.
- **Rozvoj výskumu a vývoja najmä v Prešove a Košiciach** so zameraním na informačné technológie, strojárstvo a elektrotechniku (investičné stimuly).
- **Zvýšiť príťažlivosť regiónu pre cestovný ruch** nielen v oblasti Tatier, ale aj Spišskej Magury, Pienin, Čergova, Slanských vrchov, Vihorlatu či Bukovských vrchov (výstavba cyklotrás, možností kúpania, zábavných centier, reštaurácií, kvalitného ubytovania, atrakcií ako splavy, agroturistika, golf, športoviská a podobne). Zlepšiť propagáciu regiónu v okolitých regiónoch Slovenska aj v zahraničí.
- **Oslobodenie od platenia odvodov** počas určitého obdobia zamestnávateľov, ktorí zamestnávajú nízkokvalifikovaných a dlhodobo nezamestnaných. Obdobie naviazať na mieru nezamestnanosti v regióne.
- **Zavedenie možnosti uchádzať sa o verejné zákazky** na nízkokvalifikované práce len pre firmy, ktoré zamestnávajú dlhodobo nezamestnaných.

PÔDOHOSPODÁRSTVO / PANEL II. / 15:20

Napriek tomu, že sme prevažne vidiecka krajina, v poľnohospodárstve pracuje u nás len okolo 50-tisíc ľudí. Začiatkom 90-tych rokov pritom sektor zamestnával až 200-tisíc osôb. Pokles je dôsledkom faktu, že poľnohospodárske dotácie sa nevyužívajú na produktívnu činnosť, ale smerujú k špekulantom. Kľúčovým ukazovateľom pre zodpovedných, žiaľ, nie je účel použitia dotácií, ale miera ich vyčerpania.

Zabudnutá sebestačnosť

Hoci by aktivity vlády a ministerstva pôdohospodárstva mali smerovať k zabezpečeniu relatívnej potravinovej sebestačnosti v rastlinej a živočíšnej produkcii a k vyššej zamestnanosti v sektore, opak je pravdou. Pôdohospodárstvo u nás už takmer tri desaťročia degraduje.

Stámiliónové dotácie sa dostávajú do rúk úzkej skupiny firiem. Ročne sa cez tzv. priame platby pre poľnohospodárov prerozdelduje prostredníctvom štátneho rozpočtu vyše 400 miliónov €. Asi 90 % týchto peňazí končí na účtoch 10 % veľkých spoločností.

To je popieranie zmyslu dotačnej politiky.

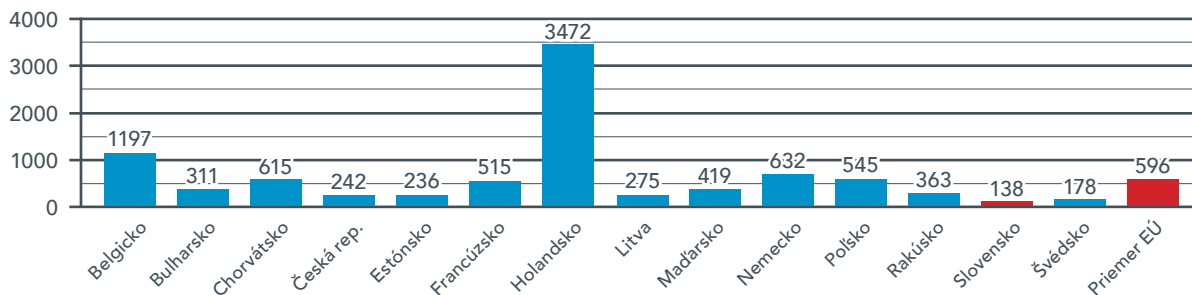
Za všetko hovoria prípady pseudopodnikateľov, ako sú podozrivé skupiny Rodovcov a Vadalovcov či bývalá poslankyňa parlamentu za Smer Ľubica Rošková, ktorá dokonca získala dotácie od štátu na asfaltové a betónové plochy či na cudziu pôdu. Na pôdu, ktorú poctivo obrábajú jej skutoční vlastníci.

Cez známosti k dotáciám

Spôsob, akým sa dnes prerozdeľujú peniaze do sektora zvyšuje korupciu a podporuje aj neaktivitu. Na dotácie sú potrebné známosti na ministerstve, pozemkovom fonde či platobnej agentúre. Potom len stačí párkrát do roka pokosiť prenajatú plochu a urobiť z času na čas zdanie, že sa tam pracuje a dotácie sú „v suchu“.

Majitelia pôdy, aj malí a strední farmári sa nevedia dostať k pôde, držia ju veľké finančné skupiny. Mladí a vzdelaní ľudia, ktorí by radi podnikali v poľnohospodárstve, sú demotivovaní a odchádzajú do zahraničia. To sa týka najmä východu Slovenska.

Čistá pridaná hodnota v pôdohospodárstve vo vybraných krajinách EÚ (v eurách na 1 ha, 2014)



Zdroj: Eurostat
a Potravinová miliarda pre SR

Moderátor: Ján Mičovský, protikorupčný aktivista a odborník OĽANO na lesné hospodárstvo

Potvrdení panelisti: Martin Fecko, tieňový minister pôdohospodárstva, OĽANO; Patrik Magdoško, manažér exportu, zakladateľ platformy Iniciatíva poľnohospodárov; Jaroslav Jánoš, agroponikateľ, Dafort Agro, s.r.o.

RIEŠENIA PRE VÝCHOD / PÔDOHOSPODÁRSTVO

- **Potrebanie podvodníkov, podpora aktívnych poľnohospodárov.**
- **Legislatívne ošetrovanie nezákonného užívania pôdy** a čerpania priamych dotácií:
 - a/ Zaviesť povinnosť doložiť list vlastníctva (užívanie vlastnej pôdy) alebo reálnu nájomnú zmluvu (užívanie cudzej pôdy).
 - b/ Zaviesť povinný zápis/výmaz reálnej nájomnej zmluvy do katastra nehnuteľnosti.
 - c/ Vytvoriť register, ktorý by evidoval všetky prenajaté pozemky – vecný register nájomných zmlúv.
- **Zrealizovanie potrebných pozemkových úprav: scelovanie pozemkov + krajinotvorba** – tak, aby každý pozemok bol obrábacia-schopný, vlastníctvo bolo v celosti pre jedného vlastníka a každý pozemok mal prístupovú cestu a verejno-prospešné zariadenia (odvodňovacie kanály, zdrže, vodojemy,...).
- **Prehodnotenie zmluvy Slovenského pozemkového fondu s agropodnikateľmi,** pri nových zmluvách uprednostniť miestnych mladých, začínajúcich, malých a stredných farmárov.
- **Vytvorenie verejného registra žiadateľov o pôdu** v Slovenskom pozemkovom fonde, stransparentniť podmienky prideľovania pôdy zo strany fondu.
- **Vytvorenie špeciálnej komisie** v zastúpení Slovenského pozemkového fondu, okresných úradov, obcí (3+2+2), **ktorá bude rozhodovať o pridelení pôdy.**
- **Zavedenie prísnych sankcií za účelové križovanie** pri žiadostiach o priame platby na Pôdohospodárskej platobnej agentúre subjektom, ktoré nepreukážu riadny právny titul k parcelám v žiadostiach o dotácie.
- Zmeniť účel poskytovania dotácií v poľnohospodárstve s cieľom **podporovať produkciu, zamestnanosť a minimalizovať pasívne dotácie na plochu.**
- **Posilnenie podpory z rozpočtu ministerstva pôdohospodárstva na spracovateľské kapacity,** ktoré sú súčasnosti niekoľkonásobne nižšie ako v krajinách V4.

DOPRAVA | PANEL III. | 16:30

Doprava sa v ostatnej dobe stáva významnou témou verejných diskusií. Dramaticky rastúca individuálna automobilová doprava začína najmä v okolí veľkých miest narážať na svoje limity. To sa prejavuje dopravnými zápchami, nehodami a čoraz obmedzenejšími parkovacími možnosťami.

Rastúca cestná nákladná doprava zas často uniká z diaľnic a spoplatnených úsekov ciest I. triedy na cesty nižších tried. Spôsobuje nadmerné poškodzovanie nielen samotných ciest, ktoré nie sú na takú záťaž dimenzované. Ale i stavieb v jej okolí, nehovoriac už o bezpečnostnom riziku a zvýšenej záťaži okolia prachom, či hlukom.

Vlaky sa nekoordinujú s autobusmi

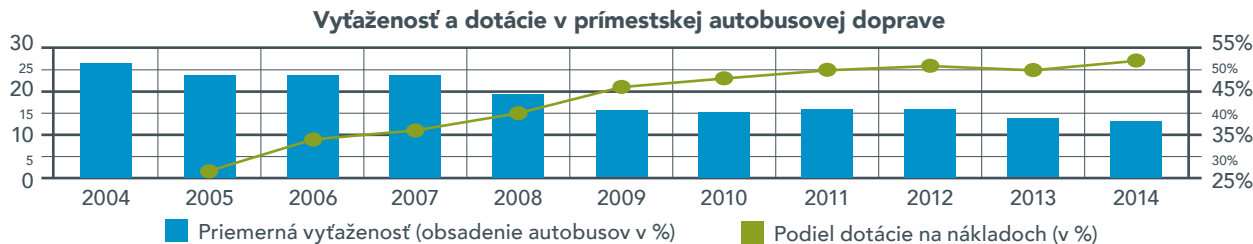
Naproti tomu počet cestujúcich vo verejnej osobnej doprave dlhodobo klesá. Tento trend je viditeľný predovšetkým v prímestskej autobusovej doprave. V železničnej doprave je významnejší vzrast badateľný až po roku 2015. Najmä v súvislosti so zavedením bezplatnej prepravy. Železničná osobná doprava ani zďaleka nevyužíva svoj potenciál, najmä v dôsledku nízkej frekvencie regionálnej vlakovej dopravy. Je o to zarážajúcejšie, keď súčasne s vlakom,

napríklad na trati Prešov – Lipany, či Humenné – Stakčín, vyráža paralelne idúci autobus, namiesto toho, aby na jestvujúci vlak nadviazal a rozviezol cestujúcich do miest, kam nevedie železnica. O toľko skloňovanom integrovanom dopravnom systéme zatiaľ na východe Slovenska nechýrovať. Železničná nákladná doprava sa sústreďuje len na koridorové trate, pričom jej zapojenie do systému kombinovanej dopravy je nedostatočné.

Zabudnutý Východ

Dlhodobo zanedbávaná údržba cestnej i železničnej infraštruktúry vedie ku zhoršovaniu jej stavu (nedávny náhly kolaps na moste cez Ružínsku priehradu) a určite sa nedá vyriešiť jednorazovou náplastou z fondov EÚ. Rozvoj cestnej infraštruktúry sa v uplynulých rokoch orientuje prakticky len na výstavbu chýbajúcich úsekov diaľnic, železničná infraštruktúra sa v regióne východného Slovenska v ostatných rokoch nevyvíjala nijak (s výnimkou železničnej stanice Košice a nedostatočne využitého terminálu Moldava nad Bodvou).

To všetko naznačuje, že dozrela doba na komplexné a odborné riešenia.



Zdroj: MF SR

Moderátor: Ján Marosz, tieňový minister dopravy a výstavby, OĽANO

Potvrdení panelisti: Jiří Kubáček, expert OĽANO pre dopravu; Radovan Hužvík, expert na cestnú dopravu, Košický samosprávny kraj; Rastislav Cenký, riaditeľ Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo

RIEŠENIA PRE VÝCHOD / DOPRAVA

■ Organizácia osobnej dopravy

Vytvorenie plánu dopravnej obsluhy pre celý východoslovenský región na základe jednotných štandardov. Na základe plánu sa s konečnou platnosťou stanoví perspektívne železničné trate a konkrétne cestné komunikácie, ako investičné priority.

■ Posilnenie železničnej dopravy na dôležitých tratiach (Lipany – Prešov – Košice, Košice - Čierna n. T., Prešov – Humenné, Humenné – Stakčín atď.) na dvojnásobok súčasnej úrovne. Zároveň presmerovanie paralelnej autobusovej dopravy na prírodné smery a zavedenie prestupnej tarify (zavedenie plnohodnotného integrovaného dopravného systému na základe plánu dopravnej obsluhy).

■ Zavedenie integrovaného dopravného systému si bude vyžadovať zamyslenie sa o budúcnosti bezplatnej prepravy.

■ Organizácia nákladnej dopravy

Administratívne obmedzenia vjazdu nákladných vozidiel nad 7,5 t na cesty II. a III. triedy.

■ Opatrenia na železničnej infraštruktúre a v organizácii prevádzky železničných vozidiel v osobnej doprave

Dokončení elektrifikácie trate Bánovce n. O. – Humenné.

■ Dôsledné uplatnenie kvalitatívnych štandardov staníc na všetkých tratiach.

■ Dôsledné uplatnenie kvalitatívnych štandardov vlakov.

■ Zavedenie už pripravených štandardov tratí, najmä vo veci striktného termínu na odstránenie všetkých odchýlok od konštrukčných parametrov perspektívnych traťových úsekov (najmä rýchlosť a únosnosť, ale i dohľadnosť návestidiel, voľnosť prejazdneho profilu od vetví, starostlivosť o stavby železničného spodku a signalizačné zariadenia).

■ Dôsledné vymáhanie dodržiavania všetkých železničných štandardov zo stany MDV SR.

■ Opatrenia v cestnej infraštruktúre

Zlepšenie dopravnej dostupnosti východného Slovenska – dokončenie D1, R2 aspoň ako obchvaty obcí, severného obchvatu Prešova (R4), rekonštrukcia ciest I. triedy, modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, napojenie regionálnych vlakových a autobusových spojov na rýchliky v prestupných termináloch.

■ Venovať sa intenzívnejšej príprave výstavby v úseku R4 Lipníky - Kapušany, kde si to intenzita dopravy vyžaduje a zatiaľ sa tam žiadna veľká príprava nedeje.

■ Výrazné posilnenie financovania údržby ciest všetkých kategórií a bodové vylepšovanie ciest I. triedy (riešenie nebezpečných križovatiek, pridávanie pruhu pre pomalé vozidlá v dlhších stúpaniach, úprava trasy v najťažších úsekoch, obchvaty významnejších obcí apod.)

POZNÁMKY

HOTEL DUKLA | PREŠOV | 23.06.2018 | 14:00

KONFERENČNÁ SÁLA HOTELA | NÁMESTIE LEGIONÁROV | 080 01 | PREŠOV



OBYCAJNILUDIA.sk