

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Národná stratégia Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 - 2030

Spôsob pripomienkového konania
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných 19 /7
Počet vyhodnotených pripomienok 19

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 11 /3
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 6 /4
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných 2 /0

Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)
Počet odstránených pripomienok
Počet neodstránených pripomienok

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
2.	Cyklokoalícia	1 (0o,0z)	0 (0o,0z)		
3.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
4.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		

5.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
6.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
7.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
8.	TESTEK, a.s.	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
9.	Únia miest Slovenska	8 (3o,5z)	0 (0o,0z)		
10.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
11.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
12.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
13.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
14.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
15.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
16.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
17.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
18.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
19.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
20.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

	republiky				
21.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
22.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
24.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
27.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
28.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
29.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
30.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
31.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
34.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

36.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Spplnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Republiková únia zamestnávateľov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	19 (11o,7z)	0 (0o,0z)		

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná A – akceptovaná
Z – zásadná N – neakceptovaná
ČA – čiastočne akceptovaná

Subjekt	Pripomienka	Typ	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
AZZZ SR	Všeobecná pripomienka Naším návrhom je k uvedenej stratégii riešiť bezpečnosť na železničných priecestiach ako kritických bodoch s častými ťažkými následkami, nakoľko v materiáloch nie je táto téma uvedená. Priecestia na hlavných tratiach treba urýchlene vybaviť kamerami, snímajúcimi vozidlá, prechádzajúce na červenú a vodičov takto prichytených potrestať, tým by sa zvýšila bezpečnosť cestnej dopravy a súčasne zvýšila spoľahlivosť železničnej dopravy. Nehoda na priecestí znamená 3-24 hodinové zablokovanie premávky na európskych koridoroch. To ohrozuje spoľahlivosť celého dopravného sektora a ekologizáciu dopravy presunom z ciest na železniciu napr. podľa Bielej knihy. Na vedľajších tratiach na priecestiach bez svetelnej signalizácie a závor je potrebné v dostatočnej vzdialenosti pred priecestím urobiť asfaltové retardéry väčšej šírky napr. z asfaltu, aby pri rýchlom prejazde prebudili vodičov, ktorí ignorujú dopravné značenie. Efekt by mal aj na vodičov kamiónov, ktorí tiež prehliadajú upozornenia na priecestia a zrážka kamióna s ľahším vlakom máva fatálne následky pre rušňovodičov aj cestujúcich. Bolo by vhodné aj na cesty I. triedy a diaľnice osadiť automatické radary, zaznamenávajúce pirátov, prekračujúcich rýchlostný limit o 50-100 %. Takto nezodpovední vodiči ohrozujú aj druhých a bývajú príčinou smrteľných nehôd. Ich exemplárne potrestanie by bolo prevenciou ťažkých nehôd a	O	A	Minimalizácia rizík na železničných priecestiach bola spracovaná ako opatrenie č. 3.11 Akčného plánu stratégie.

	nie prekročenie rýchlostného limitu na začiatku obce o 10 km/h.			
Cyklokoalícia	Hromadná pripomienka k Národnej stratégii Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky 2021 - 2030 1. V zmysle vládou schválenej Metodiky a inštitucionálneho rámca tvorby verejných stratégií je "pre proces vypracovania strategických dokumentov charakteristické, že predstavuje logický, konzistentný a ucelený súbor konkrétnych aktivít." Podľa vyjadrenia Ministerstva dopravy a výstavby bolo prvým krokom tvorby Stratégie vypracovanie Akčného plánu, po čom nasledovala tvorba teoretickej, úvodnej časti. Takýto postup nemožno nazvať logickým a v súlade s metodikou. Navrhujeme preto celú Stratégiu prepracovať a postupovať v duchu politiky založenej na dátach, najnovšom výskume a príkladoch najlepšej praxe. 2. V celej kapitole 2.2 Zhodnotenie dopravno-bezpečnostnej situácie a cieľa akčnej dekády 2011 – 2020 pracuje stratégia s poklesom nehodovosti, počtu usmrtených, ťažko a ľahko zranených v roku 2020. Je nutné zdôrazniť, že vzhľadom na takmer konštantný vývoj v rokoch 2012 až 2019 ide očividne o vplyv zníženej mobility počas platnosti pandemických opatrení v súvislosti s ochorením COVID-19. Vstupom do stratégie by nemal byť predpoklad pozitívneho trendu v oblasti počtu dopravných nehôd, najmä ak predchádzajúce roky ukazujú, že žiadna stratégia znižovania dopravných nehôd nefungovala. Žiadame doplniť do stratégie vysvetlenie poklesu zmienkou o zníženej mobilite v roku 2020 a pri vyhodnocovaní dopravno-bezpečnostnej situácie brať do úvahy najmä trend z rokov 2011 -		ČA	1. Netrvajú ďalej na pripomienke. 2. ČA - zníženie dopravnej nehodovosti pod vplyvom šírenia ochorenia COVID-19 vhodne zapracované do textu. 3. ČA - z kapitoly 2.2.2 odstránené subjektívne hodnotenie autora stratégie o „pozitívnom výsledku“. 4. A – upravené v zmysle pripomienky. 5. A – upravené v zmysle pripomienky. 6. A – upravené v zmysle pripomienky. 7. ČA - veta preformulovaná na „Nehodovosť a rizikové situácie v doprave ovplyvňujú vnímanú bezpečnosť, ktorá je jednou z bariér pred využívaním udržateľných módov dopravy.“ 8. A – upravené v zmysle pripomienky. 9. ČA - udržateľné módy dopravy vhodne doplnené do vízie a cieľov stratégie (kapitola 3.2, 5. odrážka). 10. ČA - do merateľných ukazovateľov doplnený celkový počet dopravných nehôd ako podporný merateľný ukazovateľ. 11. Netrvajú ďalej na pripomienke. 12. ČA - do merateľných ukazovateľov doplnený počet dopravných nehôd v

	2019. 3. V kapitole 2.2.2 Vývoj počtu usmrtených osôb pri dopravných nehodách v SR - vyhodnotenie základného cieľa akčnej dekády 2011 – 2020 sa uvádza, že hoci sa nepodarilo dosiahnuť cieľovú hodnotu ukazovateľa na úrovni 173 usmrtených osôb pri dopravných nehodách, už len samotné zníženie počtu usmrtených osôb je "pozitívny výsledok". Takéto tvrdenia by sa v stratégii nemali používať, pokiaľ jednoznačne nebol naplnený základný kvantitatívny cieľ. Zároveň je pre hlbšie pochopenie potrebné brať tieto hodnoty do úvahy aj v pomere k počtu dopravných nehôd, rovnako ako pri ďalších ukazovateľoch. Kým v roku 2010 pripadalo na jednu usmrtenú osobu približne 63 dopravných nehôd, v roku 2020 to bolo 53 nehôd, čo je jednoznačne zhoršenie. V prípade ak rok 2020 z objektívnych dôvodov odignorujeme, v roku 2019 to bola jedna usmrtená osoba na 56 nehôd. To nie je stabilizácia, ale zhoršujúci sa trend. 4. V kapitole 2.4 Trvalo udržateľná mobilita navrhujeme vetu "(prostredníctvom) znižovania podielu cestnej motorovej dopavy a naopak, zvyšovania nemotorovej dopavy" nahradiť vetou "(prostredníctvom) znižovania podielu individuálnej automobilovej dopavy na celkovej delbe prepravnej práce a naopak, zvyšovania podielu udržateľných foriem dopavy". Vo všeobecnosti sa verejná doprava považuje za udržateľnú formu dopavy. 5. V kapitole 2.4 Trvalo udržateľná mobilita navrhujeme vetu "Nové a bezpečnejšie formy mobility tiež môžu byť sprevádzané zlepšením prístupu k mobilitě pre všetkých členov spoločnosti, najmä pre osoby so zdravotným postihnutím a rastúcu vekovú kategóriu starších ľudí." nahradiť vetou "Nové a bezpečnejšie formy mobility tiež musia byť sprevádzané		prepočte na jednu usmrtenú, resp. ťažko zranenú osobu ako podporný merateľný ukazovateľ. 13. ČA - autor stratégie v kapitole 5.4 vhodne zadefinoval povinnosť subjektov dbať na prepojenosť a premietanie merateľných ukazovateľov do vyhodnocovania opatrení stratégie. 14. A – upravené v zmysle pripomienky (doplnené príslušné štatistické údaje o nehodovosti). 15. A – upravené v zmysle pripomienky. 16. A – upravené v zmysle pripomienky. 17. Netrvajú ďalej na pripomienke. 18. A – upravené v zmysle pripomienky (doplnené do podkapitoly 4.2.2). 19. ČA - navrhovaná úprava po vzájomnej dohode so zástupcami MV SR znie „Dôležitou súčasťou tematiky detí a mládeže pri pohybe v cestnej premávke je zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom dopravno-inžinierskych opatrení s dôrazom na upokojuvanie dopravy (napr. zjednosmernenie a zaslepenie komunikácií, budovanie spomaľovacích prahov, vyvýšených križovatiek, budovanie inteligentných
--	--	--	--

zlepšením prístupu k mobilite pre všetkých členov spoločnosti vrátane osôb so zdravotným postihnutím a rastúcu vekovú kategóriu starších ľudí." Výraz "musieť" je podobne použitý o vetu vyššie v kontexte bezpečnosti chodcov a cyklistov, nie je dôvod prístupnosti prisudzovať nižšiu dôležitosť. 6. Vo vzťahu k podpore trvalo udržateľnej mobility je nevyhnutné v stratégii pracovať aj s pojmom vnímanej bezpečnosti. Subjektívne vnímanie bezpečnosti cestnej premávky je kľúčovým faktorom pri voľbe dopravného módu, pri celi znižovať podiel IAD na delbe prepravnej práce ho nemožno opomenúť. 7. V kapitole 2.5 Dopady dopravnej nehodovosti navrhujeme spomenúť nepriame dopady, spôsobené vplyvom dopravnej nehodovosti na voľbu dopravného módu. Nehodovosť a rizikové situácie v doprave ovplyvňujú vnímanú bezpečnosť, ktorá je jednou z hlavných bariér pred využívaním chôdze a bicykla namiesto automobilu, čo prináša negatívne externality (bližšie popísané vo východiskových dokumentoch stratégie). 8. V úvode kapitoly 3 Definovanie vízie a cieľov stratégie navrhujeme vetu "Zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky je nevyhnutne vyvolaný proces, ktorý sa snaží o zmiernenie negatív nárastu podielu cestnej dopravy a z nej vyplývajúcej dopravnej nehodovosti." nahradiť vetou "Zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky je nevyhnutne vyvolaný proces, ktorý sa snaží o zmiernenie negatív nárastu podielu individuálnej automobilovej dopravy a z nej vyplývajúcej dopravnej nehodovosti." Pomenovanú spojitosť nehodovosti s podielom IAD je následne potrebné reflektovať aj v ostatných častiach dokumentu, vrátane Akčného plánu. 9. V kapitole 3 Definovanie	priechodov pre chodcov, inštalácia spomaľovacích vankúšov, budovanie stredových ostrovčekov, zmena povrchu vozovky, lokálne zúženie vozovky, zavádzanie zón „30“, školských zón, obytných zón a pod.)." 20. ČA - znižovanie dopravných výkonov individuálnej automobilovej dopravy doplnené do vízie a cieľov stratégie (kapitola 3.2, 5. odrážka). 21. ČA – do textu stratégie bude doplnená informácia o intenzívnejšom využívaní objektívnej zodpovednosti v Pláne obnovy a odolnosti (doplnené do podkapitoly 4.1.2). 22. ČA - autor stratégie v kapitole 5.4 vhodne zadefinoval povinnosť subjektov dbať na prepojenosť a premietanie merateľných ukazovateľov do vyhodnocovania opatrení stratégie (v kapitole 5.4 doplnený nový bod d). 23. ČA - medzi spolupracujúce subjekty doplnené médiá vo všeobecnosti. 24. Do návrhu znenia stratégie doplnené nové opatrenie č. 3.2 v znení: „Vytvorenie odbornej pracovnej skupiny pre zadefinovanie podmienok pre zavedenie systému
---	---

vízie a cieľov stratégie je spolu s Víziou nula a Bezpečným dopravným systémom nutné pomenovať aj princíp "Neodradzovať" v spojitosti s podporou udržateľnej mobility. Konzervatívne vnímanie politiky Vision Zero, najmä vo vzťahu k bezpečnosti nemotorových módov dopravy, potláča rozvoj týchto módov. Ilustrované na extrémnom prípade, pokiaľ nikto nebude bicyklovať ani kráčať, dosiahneme síce nula úmrtí chodcov a cyklistov, avšak v rozpore s inými stratégiami podporujúcimi udržateľnú mobilitu a s negatívnymi následkami na zdravie obyvateľstva, ktoré prevyšujú aj následky prípadnej nehodovosti. Odporúčame pri tvorbe stratégie v tomto duchu aplikovať princípy švédskeho prístupu Moving Beyond Zero (www.movingbeyondzero.com) a pri každom opatrení vyhodnocovať aj možný vplyv na popularitu pešej a cyklistickej dopravy. 10. Súčasťou Národnej stratégie Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 by bezpochyby mal byť aj cieľ v oblasti počtu dopravných nehôd. Je zrejmé, že konštrukcia osobných motorových vozidiel a úroveň výbavy predovšetkým z pohľadu asistenčných a bezpečnostných systémov je v súčasnosti na čoraz vyššej úrovni, čo môže mať vplyv na znižovanie počtu smrteľných nehôd a nehôd s účastníkmi, ktorí utrpeli ťažké zranenia. Vysoká miera nehodovosti (aj keď s ľahkými alebo žiadnymi zraneniami) ale do istej miery odráža dopravnú-bezpečnostnú situáciu na cestách a priamo vplýva na vnímanú bezpečnosť, a tak aj na dopravné správanie a voľbu dopravných módov, najmä v kontexte s deklarovanou celkovou deľbou prepravnej práce. Vysoká agresivita na cestách či nedodržiavanie pravidiel cestnej	automatizovaného odhaľovania porušenia pravidiel cestnej premávky pre účely ich riešenia formou objektívnej zodpovednosti na úrovni obcí.“ Termín plnenia: 2022 Zodpovedný subjekt: MV SR Spolupracujúce subjekty: MDV SR, ÚMS 25. A – upravené v zmysle pripomienky (opatrenie odstránené). 26. Netrvajú ďalej na pripomienke. 27. A – upravené v zmysle pripomienky. 28. Netrvajú ďalej na pripomienke. 29. A – upravené v zmysle pripomienky (opatrenie odstránené). 30. Netrvajú ďalej na pripomienke. 31. ČA - Do návrhu znenia stratégie doplnené nové opatrenie v znení: „Sprístupnenie vybraných dát o dopravnej nehodovosti vo forme „open data“ pre verejnosť.“ Termín: priebežne Zodpovedný subjekt: MV SR Spolupracujúce subjekty: všetky zainteresované subjekty podľa relevancie 32. ČA - MDV SR ako gestor stratégie, rešpektujúc bod C.13. Uznesenia vlády SR č. 649/2020 zo 14. októbra 2020 k návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2021 až 2023,
---	--

	premávky a s tým súvisiaci vysoký počet dopravných nehôd môžu napr. viesť k tomu, že rodičia nebudú púšťať svoje deti do škôl peši, ale bude sa rozvíjať princíp mama-taxi. Ten rozhodne nesúvisí s počtom smrteľných dopravných nehôd, ale má nezanedbateľný vplyv na ekologické dopady, psychologické dopady detí v oblasti socializácie a dopravného správania a na celkovú deľbu prepravnej práce. Toto je v súlade s myšlienkou, ktorú autori stratégie uvádzajú na začiatku kapitoly 3 „V procese, akým je doprava, je nevyhnutné sklbiť viaceré strategické ciele do rámca, ktorý by v konečnom dôsledku poskytol požadované dopravné prostredie podľa nárokov jeho užívateľov“. 11. V kapitole 3.2.3 je rok 2020, braný ako referenčný, objektívne nevhodný na akékoľvek porovnanie. V tomto prípade len upozorňujeme, že vďaka metodike kalkulácie merných ukazovateľov sú ciele ambicióznejšie, ako by boli v nepandemickom stave. Toto ale nepovažujeme za negatívum, skôr pozitívum. 12. V súvislosti so Strednodobými strategickými cieľmi č. 1 a č. 2 navrhujeme sledovať aj ukazovateľ počtu dopravných nehôd pripadajúcich na jednu usmrtenú, resp. ťažko zranenú osobu. 13. Pri Merateľných ukazovateľoch v kapitole 3.2.3 žiadame uviesť aktuálne hodnoty ukazovateľov a bližšie opísať spôsob, akým budú hodnoty ukazovateľov získavané. 14. Celej časti 4.2 Rizikové skupiny účastníkov cestnej premávky chýba hlbšia analýza. Uvedené tvrdenia nie sú zdôvodnené a podložené, nie sú použité dostupné údaje o nehodovosti zo Slovenskej republiky ani citované spomínané zahraničné štúdie. Chýba odhadovaná váha jednotlivých rizikových faktorov. 15. V kapitole 4.2.1 Chodci navrhujeme z vety "Tento fakt vyplýva z		vhodne zapracoval do súčasného znenia časti „Financovanie stratégie“ formuláciu, že úlohou odbornej pracovnej skupiny, ktorá po prijatí stratégie povinne vznikne, bude určiť participujúcimi subjektami predpokladané priemerné finančné náklady z vlastných rozpočtových zdrojov na plnenie opatrení na celé obdobie platnosti stratégie. Zároveň MDV SR vhodne doplnil a formuloval nové opatrenie stratégie o povinnosti subjektov v prvom celom roku platnosti stratégie vyčíslieť očakávané/predpokladané ročné finančné náklady zainteresovaných subjektov v rámci ich schválených rozpočtov na plnenie jednotlivých opatrení na nasledujúci kalendárny rok + výhľadovo na ďalšie 2 roky a následne ich takto predkladať každoročne gestorovi stratégie.
--	---	--	--

	toho, že nie sú chránení bezpečnostnými prvkami, ktoré vodičom poskytujú dopravné prostriedky a nie sú povinní za bežných poveternostných podmienok (viditeľnosti) nosiť žiadne ochranné a bezpečnostné prvky, ako sú napr. prilby, príp. reflexné odevy alebo iné reflexné prvky." odstrániť časť "a nie sú povinní za bežných poveternostných podmienok (viditeľnosti) nosiť žiadne ochranné a bezpečnostné prvky, ako sú napr. prilby, príp. reflexné odevy alebo iné reflexné prvky." Uvedená veta neodôvodnene zdôrazňuje niektoré prvky osobnej ochrany, pričom povinnosť či nepovinnosť ich nosenia nemá vplyv na chápanie chodcov ako zraniteľnú skupinu účastníkov cestnej premávky v dopravno-bezpečnostnej terminológii. 16. V kapitole 4.2.1 Chodci navrhujeme doplniť zmienený rizikový faktor nasledovne: "Nižšia úroveň bezpečnosti infraštruktúry a jej vybavenia vyplýva objektívne z priestorových pomerov v reze komunikácie, a týka sa nedostatočných alebo absentujúcich chodníkov, chýbajúciuch prvkov dopravného upokojovania a žiadnych, prípadne nedostatočne označených a osvetlených priechodov pre chodcov." Prvky dopravného upokojovania sú dôležitou súčasťou infraštruktúry vo vzťahu k chodcom, najmä v rezidenčných oblastiach. 17. V kapitole 4.2.1 Chodci navrhujeme v časti Iné rizikové faktory upraviť poslednú vetu nasledovne: Negatívny dopad má aj nepochopenie prednosti chodca na priechode pre chodcov či už niektorými chodcami alebo vodičmi, prameniace z nedostatočnej právnej ochrany chodca na priechode pre chodcov. 18. V kapitole 4.2 Rizikové skupiny účastníkov cestnej premávky navrhujeme venovať sa aj skupine osôb využívajúcich elektrické kolobežky, príp. elektrické skútre. Počet			
--	---	--	--	--

	týchto dopravných prostriedkov oproti minulosti výrazne narástol a je možné predpokladať ďalší nárast popularity, pričom tieto prostriedky majú svoje charakteristiky. 19. V kapitole 4.2.5 Deti a mládež navrhujeme posledný odsek upraviť nasledovne: "Dôležitou súčasťou tematiky detí a mládeže pri pohybe v cestnej premávke je zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom upokojuvania dopravy, najmä v rezidenčných oblastiach a v okolí škôl a školských zariadení (zjednosmernenie a zaslepenie komunikácií, budovanie spomaľovacích prahov, vyvýšených križovatiek, budovanie inteligentných priechodov pre chodcov, inštalácia spomaľovacích vankúšov, budovanie stredových ostrovčekov, zmena povrchu vozovky, lokálne zúženie vozovky, zavádzanie zón „30“, školských zón, obytných zón a pod.)." Deti a mládež sa totiž nepohybujú iba v okolí škôl, preto je potrebné upokojuvať dopravu nie len tam, hoci rozumieme zvýšenému zretelu na okolie škôl. Vymenované riešenia je potrebné doplniť o prvky znižujúce intenzitu vozidiel a ďalšie osvedčené fyzické prvky znižujúce rýchlosť vozidiel. Vhodným doplnkom kapitoly by bola analýza dát o nehodovosti za účasti detí a mládeže, príp. nehodovosti v okolí škôl a školských zariadení. 20. V oblasti pôsobenia 4.4 Vozidlá a technológie, príp. v samostatnej oblasti pôsobenia navrhujeme pomenovať potrebu znižovania počtu vozidiel, ktoré predstavujú riziko pre ostatných účastníkov cestnej premávky na cestách, resp. ich nahradenie menej rizikovými vozidlami (typicky napr. nemotorové vozidlá v kombinácii s inými módmi dopravy). Eliminácia a substitúcia samotného zdroja rizika je najefektívnejším spôsobom zvýšenia bezpečnosti cestnej			
--	---	--	--	--

	premávky. 21. Sféra Vymáhanie práva - V stratégii je potrebné explicitne uviesť, aby sa vymáhanie práva v oblasti najčastejších porušení pravidiel cestnej premávky (rýchlosť, jazda na signál „stoj“) prednostne riešilo prostredníctvom objektívnej zodpovednosti a automatizovaných systémov (úsekové radary, kamery a pod.). V stratégii úplne chýba problematika vymáhania práva, ktoré má nasledujúce nedostatky: - plošne nevyhovujúca kontrola (napr. maximálna povolená rýchlosť sa meria iba na malom množstve dobre známych miest), - úplná absencia kontroly (vôbec sa nekontroluje dodržiavanie rýchlosti v zónach 30, dodržiavanie pravidiel na priechode pre chodcov, kontrola jazdy na signál „stoj“, kontrola jazdy vo vyhradených jazdných pruhoch, alebo vôbec kontrola pravidiel cestnej premávky tam, kde jej dodržiavanie je nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti všetkých účastníkov), - kontrola na miestach, ktoré z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky nemajú veľký účinok (napr. lokálne zníženie rýchlosti v extraviláne na ceste I. triedy), - bodová kontrola. Na viacerých miestach vodiči nedodržiavajú predpisy z dôvodu, že na danom mieste nikdy nikto kontrolu nevykonával. Istým riešením pre obce a mestá je aj systém automatických úsekových radarov, pri ktorých existuje vzájomná matica vzdialeností, z ktorých sa dá odvodiť maximálna priemerná rýchlosť a v prípade, ak je vodič zaznamenaný na dvoch radaroch v čase, ktorý je menší ako určuje maximálna priemerná rýchlosť, mu bude udelená prostredníctvom inštitútu objektívnej zodpovednosti pokuta. 22. Kapitola 5.3 - Akčný plán je vágny. Chýbajú konkrétne opatrenia a kvantitatívne merné ukazovatele. Opatrenia by mali spĺňať princíp SMART, teda S –			
--	--	--	--	--

	specific – konkrétne, M – measurable – merateľné, A – achievable – uskutočniteľné, R – relevant – relevantné a T – time bound – s určením času. Napr. v prípade bodu „Aplikácia prvkov upokojenia dopravy v intravilánoch obcí a miest na úsekoch so zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov cestnej premávky“, koľko prvkov v akej mernej jednotke má byť aplikovaných, aby boli splnené ciele? Nie je jasné zdôvodnenie navrhovaných opatrení a nadväznosť na pomenované problémy. Metodika a inštitucionálny rámec tvorby verejných stratégií hovorí, že "stratégie zahŕňajú konkrétne a adresné opatrenia, jasne určujú zodpovednosť za dosiahnutie vytýčených cieľov, definujú implementačné štruktúry a procesy realizácie danej stratégie, stanovujú metriky (a indikátory) pre meranie úspešnosti a postupu ich implementácie," čo v tomto prípade chýba. Navrhujeme preto celý Akčný plán prepracovať. 23. Bod 1.7 až 1.10 Akčného plánu - Aktivity zamerané na zvyšovanie povedomia - medzi spolupracujúce subjekty navrhujeme po prerokovaní doplniť RTVS. Inšpiráciou môže byť česká organizácia BESIP, ktorá využíva priestor vo verejnoprávnych médiách. 24. Oblasť 1 Akčného plánu, sféra Legislatíva - Jedným z opatrení by malo byť umožnenie vymáhania práva v doprave zo strany samospráv. Napríklad, aby mohla samospráva z rozpočtu zaobstarat' meracie zaradenie a v zmysle objektívnej zodpovednosti pokutovať vodiča. Cestným správnym orgánom je často samospráva a nie štátna správa, a preto aj dohľad nad dodržiavaním predpisov by mal byť aj v kompetencii samosprávy. Tento rozsah môže byť obmedzený napr. na meranie rýchlosti, dodržiavanie prednosti v jazde a jazdu vo vyhradených			
--	---	--	--	--

	jazdných pruhoch. Žiadame doplniť tento bod. 25. Bod 2.12 Akčného plánu - Zváženie rozšírenia zákonnej povinnosti používania reflexných prvkov pre zabezpečenia zvýšenej viditeľnosti rizikových účastníkov cestnej premávky navrhujeme vypustiť. Opatrenie je v jasnom rozpore s európskymi trendami a prístupom k udržateľnej mobilite. Namiesto toho by sa mali využiť všetky možnosti pre zvýšenie opatrnosti vodičov motorových vozidiel a zabezpečenie bezpečnej a funkčnej infraštruktúry. 26. Bod 3.15 Akčného plánu Zavedenie systému automatizovaného odhaľovania porušenia pravidiel cestnej premávky pre účely ich riešenia formou objektívnej zodpovednosti - termín plnenia v roku 2026 je neambiciózny. Opatrenie bolo navrhované už v Pláne z roku 2010, vzhľadom na jeho vysoký predpokladaný vplyv navrhujeme zvážiť skorší termín plnenia. 27. Bod 3.4 Akčného plánu Spracovanie prehľadu nehodových lokalít na cestnej sieti - navrhujeme preformulovať na "Spracovanie prehľadu nehodových lokalít na celej cestnej sieti". V súčasnosti nie sú dostupné prehľady nehodových lokalít na miestnych komunikáciách. 28. K bodu 3.9 Akčného plánu Inštalácia informatívnych meračov rýchlosti v kombinácii s informáciou o konkrétnom hroziacom nebezpečenstve na ceste je nutné podotknúť, že ak by sa právomoc vymáhať sankcie za porušenie niektorých pravidiel cestnej premávky delegovala aj na obce, mohol by byť každý merač rýchlosti zároveň rýchlostným radarom. V súvislosti s rastúcim počtom informatívnych radarov spolu s ich umiestňovaním do lokalít, ktoré nikdy neboli predmetom policajných kontrol klesá aj ich účinnosť na dopravné správanie vodičov motorových vozidiel. Považujeme za			
--	--	--	--	--

	efektívnejšie zmeniť funkcionality informačných radarov, resp. umožniť ich fungovanie v režime stacionárneho radaru s automatickým vymáhaním sankcií. 29. Bod 4.9 Akčného plánu Iniciatíva medzirezortnej spolupráce o možnosti vytvorenia zvýhodnených podmienok pre obstarávanie vozidiel s pokročilými asistenčnými systémami zo strany orgánov štátnej správy - nakoľko samotná stratégia v úvode konštatuje, že pokročilé asistenčné systémy budú od 6. júna 2022 súčasťou povinnej výbavy vozidiel, iniciatíva o možnostiach vytvorenia s plnením v roku 2027 je neambiciózna až zbytočná. 30. V Akčnom pláne celkom chýba Presná lokalizácia miest výskytu dopravných nehôd, zaznamenávaná prostredníctvom GPS. Ide o opatrenie E.2.1 z Plánu z roku 2010 s plnením v roku 2011, ktoré dodnes nebolo naplnené. Bez dát o miestach nehody nemožno považovať prístup k bezpečnosti cestnej premávky za zodpovedný. Navrhujeme bod doplniť s okamžitým plnením. 31. V Akčnom pláne navrhujeme doplniť bod Sprístupnenie dát o lokalite a charakteristikách nehodovosti vo formáte open data. Pre zvyšovanie znalostí o bezpečnosti cestnej premávky je potrebné umožniť akademickým či vedeckým inštitúciám a odbornej verejnosti jednoduchý prístup k všetkým dostupným dátam. Tie by tiež mali byť dostupné všetkým samosprávam ako podklad pre rozhodovanie na základe dát pri tvorbe dopravných politík. 32. Stratégia nedostatočne opisuje finančné krytie navrhovaných opatrení, financovaniu opatrení stratégie sa venuje iba v dvoch krátkych odsekoch. Podľa Metodiky a inštitucionálneho rámca tvorby verejných stratégií musia mať vznikajúce stratégie jasne definovaný spôsob financovania ich			
--	---	--	--	--

	implementácie, aby mohla byť realizácia prijatých stratégií pravidelne premietaná do rozpočtu (štátneho rozpočtu a ostatných verejných rozpočtov, respektíve rozpočtu danej inštitúcie). Navrhujeme uviesť zdroje a tam, kde je to možné, odhadované náklady financovania pre každé opatrenie zvlášť. Všetky pripomienky majú charakter zásadnej pripomienky.			
MHSR	K Doložke vybraných vplyvov: žiadame predkladateľa o doplnenie aktuálnej verzie Doložky vybraných vplyvov, schválenej v rámci aktualizovanej Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov a účinnej od 1.6.2021. Odôvodnenie: Je potrebné doplnenie aktuálnej verzie doložky vybraných vplyvov, schválenej v rámci aktualizovanej Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov prijatej uznesením vlády SR č. 234 z 5. mája 2021, nakoľko starý formulár neobsahuje všetky relevantné polia. Pokiaľ na portáli Slov-Lex nebude pre predkladateľov materiálov k dispozícii nová verzia doložky vybraných vplyvov, je potrebné nový formulár doložky vložiť ako samostatnú prílohu v zmysle inštrukcie na webovom sídle MH SR	O	A	Upravené v zmysle pripomienky. Na rokovanie vlády SR predložená Doložka vybraných vplyvov v aktuálnej verzii.
MPRVSR	Na strane 45 uvedenej stratégie v rámci opatrenia 3.13 „Akčného plánu implementácie opatrení Národnej stratégie Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030“ navrhujeme doplniť spolupracujúci subjekt MPRV SR, pretože uvedené opatrenie predpokladáme zahŕňa aj prípadné budovanie ekoduktov, ktoré môžu ovplyvniť hospodárenie na	O	A	Upravené v zmysle pripomienky. MPRV SR doplnené ako spolupracujúci subjekt plnenia uvedeného opatrenia.

	poľnohospodárskej a lesnej pôde.			
MPRVSR	V Národnej stratégii Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 je ohľadom problematiky stretu so zverou venovaná pomerne malá pozornosť, avšak zrážky resp. nehody spôsobené zverou sú pomerne častým problémom na slovenských cestných pozemných komunikáciách. Nevyhnutnou súčasťou nových zmien v Národnej stratégii Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 v oblasti zvýšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry by mala byť vhodná výstavba tzv. ekoduktov (podľa § 2 ods. 2 písmeno zk) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny je ekodukt objekt, ktorý prekonáva umelú prekážku v migračných trasách živočíchov a ktorý slúži ich migrácii a zároveň znižuje negatívne dopady fragmentácie krajiny). Pravidelná výstavba nových cestných komunikácií len viac fragmentuje krajinu a križuje migračné trasy živočíchov čoho následkom bude práve zvýšenie týchto interakcií so zverou. Preto by sa pri výstavbe cestnej komunikácie mala zvažovať aj výstavba vhodného druhu ekoduktu pre daný druh živočíchov v danej oblasti, alebo aj v oblastiach na už fungujúcich cestných komunikáciách so zvýšenou migráciou živočíchov a častou nehodovosťou práve tohto druhu. Sprievodnou stavbou pri výstavbe ekoduktu je aj oplatenie popri cestnej komunikácii, ktoré zabraňuje vstupu živočíchov na cestu. Očká na plote sa smerom nadol zužujú, aby aj menšie živočíchy boli smerované k ekoduktu, na ktorom sa zvyčajne nachádzajú rôzne krmoviská za účelom nalákania zveri	O	A	Upravené v zmysle pripomienky. Do textu kapitoly 4.3.6 „Zrážky so zverou“ vhodne doplnený text o potrebe vhodnej výstavby tzv. ekoduktov

	na daný zelený most. Zabezpečenie bezpečného prechodu pre živočíchy pomocou ekoduktu zníži strety so zverou na cestách v danej oblasti, čo v konečnom dôsledku reálne vedie k zvýšeniu bezpečnosti cestnej infraštruktúry a zníženiu nehodovosti na slovenských cestách. Stavby sú však finančne náročnejšie, preto je nutné ich vložiť do prostredia efektívne, napr. pomocou monitoringu zrážok so zverou alebo biologického monitoringu.			
MSSR	K akčnému plánu – v Oblasti pôsobenia č. 2: Rizikové skupiny účastníkov cestnej premávky časti legislatíva odporúčame doplniť opatrenie „Zváženie zavedenia zákonnej povinnosti dodržania bočného odstupu 1,5 metra pri predbiehaní cyklistu.“ Taxatívnym stanovením vzdialenosti 1,5 metra pri predchádzaní cyklistu sa sprecizuje už existujúca povinnosť zachovania dostatočného bočného odstupu, ktorá v súčasnosti umožňuje rôznorodý výklad.	O	N	Návrh znenia opatrenia je už v súčasnosti neaktuálny, nakoľko legislatívny návrh na zavedenie zákonnej povinnosti dodržiavania dostatočného bočného odstupu 1,5 m pri predchádzaní cyklistu bol už t. č. v rámci legislatívneho procesu predložený ako poslanecký návrh do NR SR.
MSSR	K vlastnému materiálu. V časti Akčný plán, oblasť pôsobenia č. 2 časť legislatíva odporúčame doplniť opatrenie v znení „Zváženie zavedenia zákonnej povinnosti dodržania bočného odstupu 1,5 metra pri predbiehaní cyklistu.“ Taxatívnym stanovením vzdialenosti 1,5 metra pri predchádzaní cyklistu sa sprecizuje už existujúca povinnosť zachovania dostatočného bočného odstupu, ktorá v súčasnosti umožňuje rôznorodý výklad.	O	N	Návrh znenia opatrenia je už v súčasnosti neaktuálny, nakoľko legislatívny návrh na zavedenie zákonnej povinnosti dodržiavania dostatočného bočného odstupu 1,5 m pri predchádzaní cyklistu bol už t. č. v rámci legislatívneho procesu predložený ako poslanecký návrh do NR SR.

MŠVVaŠSR	V tabuľke 9 Akčný plán implementácie opatrení Národnej stratégie Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021-2030 č. opatrenia 2. 9. žiadame uviesť v kolónke Termín plnenia nasledovný text: „priebežne podľa záujmu škôl a možností finančných prostriedkov“ Odôvodnenie: Ministerstvo školstva má záujem podporovať prevádzkovanie a ďalší rozvoj siete detských dopravných ihrísk, avšak v čase novej nepriaznivej pandemickej situácie nie je možné sa zaväzovať každoročne na ich podporu a rozvoj siete. Ministerstvo školstva v súčasnosti prehodnocuje mechanizmus podpory poskytovania finančných prostriedkov na rozvoj detských dopravných ihrísk tak, aby táto podpora bola cielená efektívne podľa záujmu a potrieb škôl.	Z	A	Znenie opatrenia bolo na základe vzájomnej dohody preformulované nasledovne: „Podpora prevádzkovania a ďalší rozvoj siete detských dopravných ihrísk s dôrazom na zvýšenú participáciu a záujem zo strany predškolských a školských zariadení podľa možností rezortu.“
MVSR	K opatreniu 2.14 – Sprísnenie postihov a sankcií za správanie vodičov predstavujúce mimoriadne ohrozenie bezpečnosti ostatných účastníkov cestnej premávky Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nepozná pojem „mimoriadne ohrozenie bezpečnosti“. Zákon o cestnej premávke v § 137 ods. 2 však ustanovuje, ktoré porušenia pravidiel cestnej premávky sa považujú za porušenia cestnej premávky závažným spôsobom a tieto sú už prísnejšie sankcionované. Vzhľadom na uvedené navrhujeme predmetné opatrenie vypustiť.	O	A	Upravené v zmysle pripomienky. Predmetné opatrenie bolo vypustené z textu.
TESTEK1	K bodu 4.8 akčného plánu "Iniciatíva medzirezortnej spolupráce	O	A	Upravené v zmysle pripomienky. Predmetné opatrenie bolo vypustené z

	o možnosti finančnej podpory dodatočnej montáže asistenčných systémov do vozidiel v rámci existujúceho vozidlového parku" sa domnievame, že technicky nie je možné nové asistenčné systémy integrovať do starších vozidiel, Ak by aj k takýmto pokusom prišlo, nemožno zaručiť ich správnu funkciu, respektíve správnu funkciu ostatných dotknutých systémov vozidla. Dodatočne montovať možno iba jednoduché doplnky bez integrácie s ostatnými systémami, ako sú napr. parkovacie snímače alebo kamery a pod. Nie je doriešená ani otázka schvaľovania takýchto zásadných zmien alebo prestavieb vozidiel.			textu.
ÚMS	K bodu: 2.2 vrátane podbodov Text pripomienky: Rok 2020 nie je možné brať do úvahy ako rok ukazujúci trend s poklesom (pokles dopravných nehôd, pokles zranených, všetkého) a to z dôvodu významného poklesu mobility spôsobenej protipandemickými opatreniami. Odôvodnenie: Takmer všetky krivky sú v rokoch 2011 až 2019 de facto konštantné a výrazný pokles je až v roku 2020. Je očividné, že opatrenia stratégie nefungovali (konštantné dáta 8 rokov) a jediné čo zafungovalo boli protipandemické opatrenia a tým znížený pokles mobility.	Z	ČA	V texte bolo odstránené subjektívne hodnotenie v čl. 2.2.2.
ÚMS	K bodu: 2.4: Trvalo udržateľná mobilita Text pripomienky: V odrážke: "Znižovania podielu cestnej motorovej dopravy a naopak, zvyšovania podielu nemotorovej dopravy" doplniť za slová „cestnej motorovej dopravy“: okrem verejnej dopravy a taxi	O	ČA	Preformulované podľa dohody s ÚMS

ÚMS	K bodu: 4.2.2 Text pripomienky: Doplniť aj ostatné formy mikromobility (kolobežky, zdieľané elektrické kolobežky, zdieľané bicykle a pod.), keďže využívajú tú istú cyklistickú infraštruktúru. Odôvodnenie: Chýba spomenutie ostatných foriem mikromobility, ktorá sa v posledných rokoch čoraz viac stáva populárna.	O	A	Upravené v zmysle pripomienky. Uvedené formy mikromobility boli vhodne zapracované do textu.
ÚMS	K bodu: 5.3 (Tab. 9) Text pripomienky: Akčný plán neobsahuje merateľné opatrenia, ich konkrétnosť, relevantnosť. Treba ho úplne prerobiť. Odôvodnenie: Bez merateľných cieľov je to len zdrap papiera. Termín plnenia tiež nemôže byť všetko každoročne, ale presne špecifikované, koľko ročne alebo koľko do roku 2030. Je potrebné špecifikovať konkrétne, relevantné, merateľné, časovo ukotvené ciele vychádzajúce z dát.	Z	ČA	Autor stratégie zaviedol povinnosť dbať na premietanie merateľných ukazovateľov do vyhodnocovania cieľov stratégie a uviedol to v bode 5.4 (v kapitole 5.4 doplnený nový bod d).
ÚMS	K bodu: 5.3 (Tab. 9) – Oblasť pôsobenia č. 1: Legislatíva 1.13 Text pripomienky: Žiadame doplniť zástupcov územnej samosprávy.	Z	A	Upravené v zmysle pripomienky. Doplnená ÚMS ako spolupracujúci subjekt
ÚMS	K bodu: 5.3 (Tab. 9) – Oblasť pôsobenia č. 3: Vymáhanie práva 3.1 Text pripomienky: Žiadame doplniť aj mestskú políciu pre mestské komunikácie.	Z	ČA	Do návrhu znenia stratégie doplnená nová úloha č. 3.2 v znení: „Vytvorenie odbornej pracovnej skupiny pre zadefinovanie podmienok pre zavedenie systému automatizovaného odhaľovania porušenia pravidiel cestnej premávky pre účely ich

				riešenia formou objektívnej zodpovednosti na úrovni obcí.“ Termín plnenia: 2022 Zodpovedný subjekt: MV SR Spolupracujúce subjekty: MDV SR, ÚMS
ÚMS	K bodu: 5.3 (Tab. 9), oblasť pôsobenia č. 1 - Vymáhanie práva a Legislatíva Text pripomienky: Automatizácia vymáhania práva zo strany polície – a absolútne kľúčová je objektívna zodpovednosť aj pre obce – na zákaz vjazdu, na prejazd cez červenú a na meranie max. povolenej rýchlosti. Odôvodnenie: Polícia SR mala dané opatrenie realizovať v rokoch 2011 až 2020, ale to sa neudialo. Keďže sa ukázalo, že Polícia SR nie je schopná realizovať dané opatrenia, je potrebné preniesť túto kompetenciu na mestá a obce.	Z	ČA	Do návrhu znenia stratégie doplnená nová úloha č. 3.2 v znení: „Vytvorenie odbornej pracovnej skupiny pre zadefinovanie podmienok pre zavedenie systému automatizovaného odhaľovania porušenia pravidiel cestnej premávky pre účely ich riešenia formou objektívnej zodpovednosti na úrovni obcí.“ Termín plnenia: 2022 Zodpovedný subjekt: MV SR Spolupracujúce subjekty: MDV SR, ÚMS
ÚMS	K bodu: Časť 2: Analýza súčasného stavu Text pripomienky: Doplniť za vetu: "...a to aj prostredníctvom bezpečnejšej infraštruktúry a technológie vozidiel." a zlepšením legislatívy, ktorá zvyšuje bezpečnosť chodcov a cyklistov, napr. že vina pri nehode je vždy na strane vodiča a pod. Odôvodnenie: Chýba zmienka o zmene legislatívy.	O	A	Upravené v zmysle pripomienky.
ÚNMSSR	k vlastnému materiálu, s. 40, časť 5.3 (Tab. 9), Akčný plán	Z	A	Upravené v zmysle pripomienky.

ÚVSR	implementácie opatrení Národnej stratégie Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030, sféra Vymáhanie práva, z opatrenia č. 1.4 žiadame vypustiť spojenie „a technických noriem“. Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s priamo účinným nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii, v ktorom sa norma definuje ako technická špecifikácia prijatá uznaným normalizačným orgánom, s ktorou súlad nie je povinný. Podľa § 3 ods. 1 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii (ďalej len „zákon“) druhá veta, technická norma nie je technickým predpisom. Podľa § 3 ods. 10 zákona dodržiavanie slovenskej technickej normy alebo technickej normalizačnej informácie je dobrovoľné.			
-------------	--	--	--	--