

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Dlhodobý plán a pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 - 2025

Spôsob pripomienkového konania
 Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných 65 /25
 Počet vyhodnotených pripomienok 65

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 46 /12
 Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 5 /4
 Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných 14/9

Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)
 Rozporové konanie bolo vedené s MIRRI 24.11.2021, po preformulovaní opatrenia v Akčnom pláne sa obe strany dohodli na odstránení rozporu. MIRRI čiastočne akceptovalo spôsob vysporiadania sa s pripomienkou.
 Rozporové konanie s MF SR bolo vedené 11.1.2021. MVD upravilo analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy a doložku vplyvov na základe odporúčaní MF SR. Rozpor sa odstránil.
 Počet odstránených pripomienok
 Počet neodstránených pripomienok

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Inštitút zamestnanosti	4 (0o,4z)	0 (0o,0z)		

2.	Klub 500	4 (0o,4z)	0 (0o,0z)		
3.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	9 (4o,5z)	0 (0o,0z)		
4.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	2 (1o,1z)	0 (0o,0z)		
5.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	2 (0o,2z)	0 (0o,0z)		
6.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
7.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
8.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	23 (23o,0z)	0 (0o,0z)		
9.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
10.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	8 (6o,2z)	0 (0o,0z)		
11.	OZ Bez bariéry - Národná platforma proti bariéram	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
12.	Republiková únia zamestnávateľov	2 (0o,2z)	0 (0o,0z)		
13.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
14.	Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	3 (2o,1z)	0 (0o,0z)		
15.	Verejnosť	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
16.	Združenie pre výrobu a využitie biopalív, o.z. (ZVVB)	2 (0o,2z)	0 (0o,0z)		

17.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
18.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
19.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
20.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
21.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
22.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Štatistický úrad 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.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
27.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
28.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
29.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
30.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
31.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

34.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
36.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
46.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
47.	Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	65 (40o,25z)	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
IZ	bicykle: v dokumente absentuje používanie bicyklov ako budúcnosť (sú iba jemné zmienky). je potrebné výrazne posilniť funkciu bicykla ako dopravného prostriedku, najmä výstavbou segregovaných cyklochodníkov popri všetkých cestách prvej a druhej triedy, a popri väčšine ostatných ciest.	Z	N	Rozvoj cyklodopravy a infraštruktúry pre cyklodopravu je súčasťou existujúcej Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, pričom sa aktuálne pripravuje aktualizácia predmetnej národnej stratégie. V rámci aktualizácie sa budú brať do úvahy aj oblasti ako je výstavba cyklochodníkov popri existujúcich ciesách I. triedy. S rozvojom cyklodopravy sa rovnako počíta aj pri kreovaní Operačného programu Slovensko. Na základe už existujúceho strategického dokumentu zameraného výlučne na cyklodopravu na území SR, a ktorý bude v blízkej budúcnosti aktualizovaný, nevidíme dôvod na bližšiu špecifikáciu rozvoja cyklodopravy v Dlhodobom pláne a Akčnom pláne určenom pre cestnú dopravu.
IZ	hlučnosť: v dokumente úplne absentuje dôraz na znižovanie hlučnosti	Z	N	Cestná doprava čelí mnohým výzvam, a problematika hlučnosti je

	dopravy. je potrebné doplniť ciele na znižovanie hlučnosti motorov (ne-spaľovanie motory, výrazné hlukové kontroly pri STK, hlukové kontroly pri bežnej cestnej kontrole, pokutovanie extrémne hlučných vozidiel (motorky, vytúrované autá), zákaz behu spaľovacích motorov počas zastavenia a státia), znižovanie hlučnosti premávky (povinné nízko hlučné pneumatiky, znižovanie maximálnej povolenej rýchlosti, povinnosť aby trúbky áut trúbili aj vo vnútri vozidla, ..), podpora nehluchej dopravy (bicykel, ...), väčšina miest na Slovensku prekračuje všetky normy maximálnej hlučnosti.			jednou z nich. Aktuálny dlhodobý a akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite vychádza z národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“, ktorý sa zameriava na oblasť inteligentných dopravných prostriedkov, služieb inteligentnej mobility a inteligentných prvkov riadenia dopravy, čo sa rezort snažil pretaviť do strategického materiálu. Stratégia a z nej vychádzajúci dlhodobý a akčný plán do vysokej miery odzrkadľujú aj priority na Európskej úrovni (Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu EÚ).
IZ	preferencia verejnej hromadnej dopravy v dokumente absentuje preferencia verejnej dopravy (iba ako riziko). je potrebné zaviesť a dlhodobo presadzovať inteligentné semafore umožňujúcu zelenú vlnu pre autobusy a električky, zavádzať bus pruhy, dotovať verejnú hromadnú dopravu aj zo štátnych zdrojov, znižovať a zdražovať možnosti parkovania osobných vozidiel,	Z	N	Rezort dopravy sa venuje verejnej hromadnej doprave a problematika súvisiaca s danou témou je riešená vo viacerých pripravovaných dokumentoch rezortu: - Plán dopravnej obsluhy Slovenska (spracovávaný v spolupráci s regiónmi),

				ktorého cieľom je optimalizácia výkonov v oblasti železničnej dopravy a následná koordinácia s verejnou autobusovou dopravou. - návrh zákona o verejnej osobnej doprave (s termínom prijatia do 31.12.2022), ktorý zjednotí štandardy verejnej osobnej dopravy a zefektívni koordinovanie, financovanie a objednávanie verejnej osobnej dopravy. MDV SR v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra sú alokované prostriedky na podporu verejnej osobnej dopravy ako aj nákup prostriedkov hromadnej dopravy s cieľom jej zatraktívnenia. Samotné zavedenie preferencie hromadnej dopravy y mestách nie je v gescii MDV SR. Mestá už teraz majú legislatívnu možnosť zriadiť nízkoemisné zóny ako aj nastaviť parkovaciu politiku.
--	--	--	--	--

				S inteligentnými prvkami riadenia dopravy sa uvažuje v rámci opatrenia 1.2.1 Vybudovanie novej inteligentnej infraštruktúry. Opatrenie je orientované na všetky druhy dopravy a prepravy na pozemných komunikáciách a tiež dopravné prostriedky, ktoré ju využívajú. Pre efektívne plnenie cieľov Dlhodobého plánu sa pripravuje Akčný plán pre rozvoj inteligentných miest a regiónov v gescii Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky.
IZ	zmeniť "bezemisnými a nízkoemisnými pohonmi." na "bezemisnými pohonmi". na dosiahnutie cieľov udržateľného prostredia je dôležité odpútať sa od všetkých emisných pohonov, či už sa nazývajú nízkoemisné, alternatívne palivá, alebo inak. všetky výrazne zhoršujú životné prostredie.	Z	N	Ciele majú byť stanovené nie len ambiciózne, ale hlavne dosiahnuteľne. Uvedené je v súlade aj s programovým vyhlásení vlády, kde sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.
Klub 500	1. K úvodu, tretiemu bodu – zásadná pripomienka Za slová: „bezemisnými	Z	A	Zapracované

	a nízkoemisnými pohonmi“ navrhujeme vložiť slová: „využívajúcimi alternatívne palivá“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti (LP/2021/414), eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
--	---	--	--	--

Klub 500	2. K bodu 2, tretiemu odstavcu – zásadná pripomienka Za slová: „vo vozidlách“ navrhujeme vložiť slová: „využívajúcich alternatívne palivá“ a slová: „nové hnacie jednotky využívajúce skvapalnený plyn alebo vodík“ nahradiť slovami „kvapalné biopalivá, stlačený alebo skvapalnený plyn/biometán, syntetické palivá alebo vodík“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti (LP/2021/414), eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinenej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. V zmysle smernice EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá sa za alternatívne palivá považujú aj	Z	A	Zapracované
------------------------	---	----------	----------	--------------------

	biopalivá. Podporu výlučne len vybraných foriem alternatívnych palív (LPG, CNG, LNG, vodík, elektrina) považujeme za diskriminačnú. Biopalivá sú nenahradiiteľnou obnoviteľnou alternatívou k fosílnym palivám, pomáhajú pri znižovaní záťaže na životné prostredie z dopravy, dosahujú 70 – 90 % úsporu emisií v porovnaní s fosílnymi palivami a predstavujú neoddeliteľnú súčasť politík zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
Klub 500	3. Ku kapitole 2.2.1. - Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch – zásadná pripomienka V kapitole 2.2.1. vo vete „Konkrétnou víziou podpory vedy a výskumu je zvýšenie objemu finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu minimálne na 2,5 % HDP.“ navrhujeme doplnenie odkazu na Stratégiu inteligentnej špecializácie, ktorá definuje základné rámce v oblasti podpory vedy, výskumu a inovácií	Z	A	Zapracované
Klub 500	4. Ku kapitole 2.2.1. - Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch – zásadná pripomienka Navrhujeme vypustenie nasledovnej časti: „Z toho adresné vyčlenenie 1 – 1,5 % z 2,5 % (teda 0,025-0,0375 %) HDP do stimulácie rozvoja oblasti inteligentnej mobility. Samozrejme, že je nevyhnutné zachovať túto podporu kontinuálne počas piatich po sebe nasledujúcich rokov.“ Odôvodnenie: Základný dokumentom, ktorý definuje	Z	ČA	Čiastočne akceptované Doplnená formulácia „ Z toho je vhodné adresné vyčlenenie 1 – 1,5 % z 2,5 % (teda 0,025-0,0375 %) HDP do stimulácie rozvoja oblasti

	rámce financovania oblastí špecializácie je RIS3 2021+, spolu s Akčnými plánmi, ktoré bude SR na jednotlivé obdobia pripravovať. Vzhľadom k tomu, že doposiaľ nebol predložený a schválený rámec financovania jednotlivých oblastí špecializácie navrhujeme, aby predložený Dlhodobý plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 nedefinoval sumy, ktoré budú na túto oblasť vyčlenené, ale aby sa v tejto veci odkazoval na RIS3.			inteligentnej mobility.“ a doplnený odkaz na RIS3 2021+.
MFSR	K doložke vybraných vplyvov Doložku vybraných vplyvov je potrebné upraviť v súlade s aktualizovanou Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov účinnou od 1. júna 2021 (schválenou uznesením vlády SR č. 234/2021).	O	A	Zapracované
MFSR	K doložke vybraných vplyvov V doložke sa uvádza, že vplyvy na rozpočet verejnej správy sú negatívne, ktoré sú čiastočne rozpočtovo zabezpečené. V poznámke sa uvádza, že „vzhľadom na povahu opatrení z prílohy dokumentu: Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na rok 2021-2025 nie je možné jednoznačne určiť mieru vplyvu na štátny rozpočet. Jednotlivé opatrenia Akčného plánu budú realizované prostredníctvom samostatných projektov a financované z fondov a programov EÚ. Pri vybraných opatreniach je uvažované s financovaním v rámci súčasného programového obdobia 2014 – 2020, konkrétne operačného programu Efektívna verejná správa. V súčasnosti nie je možné pri ostatných opatreniach uviesť z akých zdrojov bude tento návrh financovaný, nakoľko ešte stále nie je známa ich štruktúra ani rozdelenie v novom programovom období.“. Predložený materiál neobsahuje analýzu negatívnych vplyvov na rozpočet. Podotýkam, že analýza vplyvov na rozpočet bola súčasťou materiálu predloženého v rámci predbežného	Z	ČA	Akceptované Rezort dopravy postúpil dokumenty do medzirezortného pripomienkového konania až po zapracovaní vznesených pripomienok PPK. Ministerstvo dopravy po optimalizácii a konzultácii vznesené pripomienky v plnej miere akceptovalo. Súčasťou predložených dokumentov bola aj analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, kde boli popísané a vyčíslené dopady jednotlivých opatrení v konkrétnych rokoch. Zlyhanie nastalo v samotnom portály slovlex.

	pripomienkového konania (ďalej len „PPK“). Ministerstvo financií SR uplatnilo v rámci PPK k analýze vplyvov na rozpočet zásadné pripomienky, pričom ich zapracovanie nie je známe. Analýzu vplyvov na rozpočet žiadam do materiálu doplniť so zohľadnením pripomienok z PPK s tým, že vplyvy materiálu budú zabezpečené v rámci schválených limitov výdavkov a limitov počtu zamestnancov dotknutých kapitol štátneho rozpočtu na príslušný rozpočtový rok. Nadväzne je potrebné upraviť vyjadrenie k vplyvom na rozpočet verejnej správy v doložke vybraných vplyvov v bode 9.			Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola zaslaná e-mailom priamo MF SR a doplnená medzi dokumenty zaradené na MPK. K predmetnej pripomienke bolo vedené rozporové konanie 11.1.2021, rozpor sa dokomunikoval na úrovni GR. Doložka vplyvov a analýza vplyvov na rozpočet VS je upravená a v súlade s postojom MF SR. Predmetné dokumenty zohľadňujú závery z rozporového rokovania, MF SR berie na vedomie vyjadrenie predkladateľa, že financovanie bude zabezpečené prostredníctvom nového programového obdobia. Po akceptovaní úprav nemajú k analýze vplyvov na rozpočet pripomienky a rozpor považujú za odstránený.
MFSR	K návrhu uznesenia vlády V návrhu uznesenia vlády navrhujem preformulovať v bode B. časť „Vykonajú“, kde pôvodný text „ministri“ odporúčam nahradiť textom „Vykoná: minister dopravy a výstavby SR“, v nadväznosti na bod B.1. návrhu uznesenia, ktorý ukladá ministromi dopravy	O	A	Zapracované

	a výstavby SR pokračovať v politike zlepšovania dopravy a inteligentnej mobility..., pričom ostatní ministri participujú formou spolupráce.			
MFSR	K vlastnému materiálu V Dlhodobom pláne pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 v bode 2.1.5 (str. 23) ako aj v prílohe 4 v bode 1.4.1 (str. 7) sa navrhuje zriadenie národného koordinátora pre aplikáciu inteligentnej mobility v rámci dopravy. Odporúčam nevytvárať pozíciu koordinátora inteligentnej mobility, ale zabezpečiť túto agendu cez opatrenie akčného plánu 2.1.2 Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom. Odôvodnenie: Podľa návrhu nie je v počiatočných fázach pozícia koordinátora potrebná. Odporúčam preto pozastaviť plán vytvoriť túto pozíciu a neskôr prehodnotiť jej potrebnosť a schopnosť interných kapacít MDV SR aj naďalej plniť túto úlohu.	O	N	Neakceptujeme Vytvorenie Národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu (NKIM) je jedným z výstupov národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“. Pracovný tím okolo NKIM je budovaný z interných kapacít MDV SR, tak ako MF SR odporúča. Tým, že rezort dopravy zastrešuje projekty ako Národný systém dopravných informácií, Jednotný informačný systém cestnej dopravy, čo je podporené aj legislatívou (ako národnou tak aj európskou). Pre efektívnejšie využitie ako interných pracovných kapacít tak aj samotný chod projektov a ich zlepšovanie je potrebné vytvoriť pracovný tím, ktorý bude mať na starosti práve túto problematiku v oblasti inteligentnej mobility.

				Potreba vytvorenia a ďalšieho fungovania NKIM rovnako vyplýva aj z potreby udržateľnosti národného projektu financovaného z fondov EÚ t.j. po dobu 5 rokov od ukončenia projektu.
MFSR	K vlastnému materiálu V prílohe 2 Hodnotenie opatrení a stratégia rozvoja žiadam použiť kvantifikovateľné kritériá na základe socio-ekonomických prínosov prevedených na ekonomické hodnoty, ako aj opravu vysvetlení hodnotiacich kritérií, v dlhodobom pláne pre vyhodnotenie prioritizácie opatrení (str. 39). Odôvodnenie: Každé kritérium je ohodnotený na škále 1 až 5, ale čísla majú pre každé kritérium iný význam. Preto nie je možné ohodnotiť, či je napríklad opatrenie 1.4.1 skutočne väčšou prioritou ako opatrenie 3.1.2, alebo či číslo 1 v rámci jedného kritéria má rovnakú hodnotu pri všetkých opatreniach. Vyjadrenie vplyvov v rovnakej jednotke zabezpečí porovnateľnosť kritérií aj opatrení.	Z	N	V rámci pripomienky žiada prevedené hodnoty na základe socio-ekonomických prínosov čo je súčasť CBA analýzy, ktorá nie je povinnou náležitosťou pri vytváraní indikatívnej prioritizácie zvolených spracovateľom. Navyše nie je možné spracovať požadovanú kvantifikáciu do dostatočnej miery nakoľko absentujú mnohé vstupné hodnoty ako finálna cena opatrenia, záväzná dĺžka implementácie, minulé dáta z tejto oblasti a podobne. Kritéria,

			ktoré sú súčasťou hodnotenia opatrení, boli vybrané ako kľúčové aspekty, ktoré môžu mať vplyv na realizáciu opatrení. Predmetné hodnotenie však nie je jediným a záväzným podkladom pre navrhované opatrenia akčného plánu. Vplyv na prioritizáciu opatrení má taktiež dlhodobý plán a jeho ciele ako aj súvisiaci strategický dokument: Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska. Kritéria sú ohodnotené na škále 1 – 5 tak ako je v dokumente uvedené z dôvodu všeobecného popisu jednotlivých opatrení. V rámci prípravy a realizácie jednotlivých opatrení môže byť ich ohodnotenie v zmysle stanovených kritérií prehodnotené napríklad z dôvodu zmeny vstupných nákladov, zvýšenia alebo zníženia času implementácie a podobne.
--	--	--	---

MFSR	K vlastnému materiálu V Prílohe 4 Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 - 2025 žiadam v bode 17.1.1. (str. 37) podrobne odôvodniť kvantifikáciu sumy 126 000 000 eur, o ktorú sa navrhuje zvýšenie výdavkov zo štátneho rozpočtu na vedu a výskum v oblasti inteligentnej mobility a financovať iba riadne odôvodnené projekty s vysokou spoločenskou návratnosťou. Odôvodnenie: Výskumné témy, ktoré toto zvýšenie má financovať, nie sú jasne stanovené. Tiež nie je možné ohodnotiť, aké sú očakávané výdavky plánovaných projektov, ich účelnosť a ich hodnota za peniaze. Tiež nie je možné vyhodnotiť, či sa tieto projekty nemôžu financovať z terajšej alokácie na vedu na výskum, o ktorej sa len konštatuje, že je nedostatočná bez uvedenia dôvodov.	Z	A	Pri tvorbe opatrení a spôsobu financovania sme vychádzali z best practice okolitých krajín. Základným dokumentom, ktorý definuje rámce financovania oblastí špecializácie je RIS3 2021+, spolu s Akčnými plánmi, ktoré bude SR na jednotlivé obdobia pripravovať. Vzhľadom k tomu, že doposiaľ nebol predložený a schválený rámec financovania jednotlivých oblastí špecializácie, vyčíslenie konkrétnych prostriedkov nebudeme definovať v rámci predkladaného Dlhodobého plánu pre adresovanie výziev v doprave a súvisiacom Akčnom pláne na roky 2021-2025.
MFSR	K vlastnému materiálu V Prílohe Identifikácia rizík (str. 42) žiadam opísať zoznam opatrení, ktoré povedú k zníženiu dopadu rizík. Odôvodnenie: Dopad opísaných rizík je možné znížiť rôznymi prevenčnými opatreniami, ktoré by mali byť súčasťou náplne práce interných a novovzniknutých kapacít MDV SR. Týmto by sa zvýšila pravdepodobnosť úspešnej implementácie dlhodobého a akčného plánu.	Z	A	Akceptované, zapracované
MFSR	K vlastnému materiálu V Prílohe Identifikácia rizík v Tabuľke č. 3 Riziká pri plnení Akčného plánu v riziku „Udržiateľnosť vládnych politík“ (str. 45)	O	A	Zapracované

	v druhej vete odporúčam slová „verejnou správou, štátnou správou“ nahradiť slovami „subjektami verejnej správy“ v súlade s § 3 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.			
MFSR	K vlastnému materiálu Žiadam, aby bol materiál plnený v súlade s Prioritami vo výstavbe cestnej infraštruktúry, Prioritami v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry, ako aj Plánom obnovy a odolnosti SR. Odôvodnenie: Tieto dokumenty predstavujú zoznamy prioritných investícií a reforiem Slovenska v oblasti dopravy, ktoré odzrkadľujú dopyt, územné plánovanie a štátny rozpočet. Predložený materiál by tieto dokumenty mal dopĺňať, nie im odporovať.	Z	N	Nie je pripomienkou. V texte nie je uvedený odkaz na konkrétny rozpor medzi predloženým materiálom a dokumentami, na ktoré MF SR odkazuje.
MHSR	K doložke vybraných vplyvov: Odporúčame predkladateľovi priložiť Doložku vybraných vplyvov vypracovanú v aktuálnej verzii schválenej uznesením vlády SR č. 234 z 5. mája 2021 ako „Word“ prílohu. Odôvodnenie: Ak portál SLOVLEX neponúka ešte možnosť vyplniť doložku v aktuálnej verzii je potrebné ju vziať ako samostatný súbor.	O	A	Zapracované, rovnaká ako z MFSR
MHSR	MH SR zásadne nesúhlasí s úlohou spolugestora pre opatrenia uvedené v dokumente "Dlhodobý plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021-2030", ako aj v dokumente "Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021-2025". Uvedené opatrenia neboli doteraz nijakou formou konzultované s MH SR a preto nie je možné s určitosťou identifikovať rozsah a obsah jednotlivých opatrení z pozície MHSR. MH SR má záujem spolupodieľať sa na rozvoji inteligentnej mobility v podmienkach SR, avšak	Z	A	Akceptované, po zvážení bolo spolugestorstvo MH SR odstránené

	spolupodieľaním sa na realizácii navrhnutých opatrení musí predchádzať vzájomný dialóg.			
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. Žiadame na strane 32 v špecifickom celi "1.5 Inštitucionálne zabezpečenie agendy inteligentnej mobility vo verejnom sektore" resp. v opatrení "1.5.1 Zriadenie národného koordinátora inteligentnej mobility pre oblasť dopravy" doplniť medzi zodpovedné subjekty nasledovné subjekty: MV SR, MH SR, MIRRI SR, ÚOOÚ SR. Predmetné doplnenie uvedených zodpovedných subjektov žiadame aj v ostatných častiach dokumentu týkajúcich sa zriadenia národného koordinátora inteligentnej mobility pre oblasť dopravy. ODÔVODNENIE: Inteligentná mobilita je medzisektorová agenda. Ako súčasť inteligentnej špecializácie, digitálnej transformácie patrí aj do oblasti tvorby udržateľnosti, najmä ohľadom životného prostredia. Mobilita ako širší koncept a inteligentná mobilita ako oblasť zahŕňa odvetvia a sektory naprieč ekonomikou a spoločnosťou. Tie sa netýkajú samotnej dopravy, ale aj oblastí v kompetenčnej príslušnosti MŽP SR, MV SR, MIRRI SR, MH SR, NBÚ. Aj vzhľadom na zloženie pracovných skupín a príslušnosť odborníkov k oblastiam, ktoré sa týkajú inteligentnej mobility, odporúčame otvoriť diskusiu o vzniku medzirezortnej entity, ktorá bude tvoriť a realizovať verejné politiky, súvisiace s inteligentnou mobilitou. Riadiacu úroveň môžu tvoriť reprezentanti vyššie uvedených rezortov. Aktuálne platný kompetenčný zákon pracuje s pojmami ako „koordinuje“, „zabezpečuje koordináciu“, ale nepozná pojem „koordinátor“. Orgán plniaci koordinačnú funkciu pre inteligentnú mobilitu môže byť určený uznesením vlády Slovenskej republiky alebo zmluvou medzi rezortmi. Na plnenie funkcie koordinátora inteligentnej mobility je postačujúce aj uznesenie vlády v spojitosti so schválením príslušnej verejnej politiky. Česká	Z	ČA	V súvislosti s realizáciou národného projektu s názvom „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“ v gescii MDV SR, a partnera projektu MIRRI SR, vznikla požiadavka na zabezpečenie riadenia IM s užším zameraním na oblasť cestnej dopravy, ktorá je z pohľadu rozvoja v podmienkach Slovenskej republiky kľúčová. Skúsenosti vo forme neustáleho rozširovania znalostnej bázy a know-how v oblasti IM, ktoré MDV SR v zmysle realizácie projektu nadobudlo a nadobúda, sú základným predpokladom pre zriadenie entity Národného koordinátora inteligentnej mobility v cestnej doprave. Koordinátor IM bude svojou pôsobnosťou zastrešovať najmä koordináciu, výkon a rozsah činností spadajúcich do jeho kompetencií v oblasti IM. Dôležitá bude tiež vzájomná spolupráca MDV SR s inými

	republika, Rakúsko a ani Slovenská republika nevymedzujú príslušnosť v tejto oblasti až na úrovni kompetenčného zákona.		rezortmi – MIRRI SR, MH SR, MV SR, MŽP SR, ÚOOÚ SR, v kompetenciách ktorých sa nachádzajú čiastkové oblasti a problematiky spadajúce pod tému IM. V prvej fáze sa uvažuje so zriadením koordinátora v pôsobnosti sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií MDV SR. Na základe súčasného rozdelenia kompetencií IM dotknutých oblastí môžeme konštatovať, že zvýšením miery penetrácie konceptov IM, sa stanú sporné niektoré úseky pôsobnosti jednotlivých orgánov štátnej správy a budú si vyžadovať úzku spoluprácu jednotlivých rezortov. Z tohto dôvodu vzniká potreba, viesť dialóg aj o možnej transformácii NKIM v cestnej doprave na samostatný orgán s celoštátnou pôsobnosťou, do kompetencie ktorého budú spadať všetky druhy dopravy. Táto činnosť už bude pokrytá práve zriadeným koordinátorom. K predmetnej pripomienke bolo vedené rozporové konanie na úrovni GR. MDV SR navrhlo doplnenie
--	--	--	---

			popisu opatrenia 1.4.1 v dokumente Akčný plán. MIRRI tak čiastočne zapracovanie akceptovalo, avšak do budúcnosti chcú otvoriť diskusiu k národnému koordinátorovi a jeho pôsobnosti.
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. Žiadame prehodnotiť materiál v zmysle Metodiky a inštitucionálneho rámca tvorby verejných stratégií a platnej legislatívy, najmä Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. ODÔVODNENIE: Predložený dokument Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku (ďalej len „stratégia“) do budúcnosti predstavuje z pohľadu Metodiky a inštitucionálneho rámca tvorby verejných stratégií (ďalej len „Metodika“ schválenej uznesením vlády SR č. 197 z 26. apríla 2017) rámec, v ktorom budú dotknuté zodpovedné strany realizovať čiastkové projekty pre naplnenie opatrení, priorít a cieľov stratégie. Predložený materiál vykazuje známky Vstupnej správy k spracovaniu samotnej stratégie sumarizujúce kľúčové zistenia smerujúce ku generalizovaným cieľom, ku ktorým sa SR hlási ako člen Európskej únie pri uplatňovaní zámerov a nariadení Európskej komisie. Tieto skutočnosti je možné riešiť jednoduchým akčným plánom ich zavedenia v konkrétnom časovom horizonte. Ako uvádza predkladateľ v podtitule, jedná sa o Víziu smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti, teda o víziu možného a pravdepodobne uskutočniteľného v blízkej budúcnosti bez konkrétnych úloh, činností a aktivít, ktoré by mali dotknuté subjekty či už verejnej alebo súkromnej sfére (vrátane občianskej	Z ČA	V dokumente sú uvedené opatrenia vychádzajúce zo Stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu, pri realizácii jednotlivých opatrení je potrebné zohľadňovať prioritizáciu rezortu a vlády SR, ako aj rozpočet SR. Predkladané dokumenty boli konzultované so združením Inteligentná mobilita Slovensko, ktorého členmi je verejná a štátna správa, súkromný sektor, akademická obec aj občianska spoločnosť. Boli spracované v úzkej kooperácii so zástupcami MIRRI, keďže vychádzajú z národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity

spoločnosti) realizovať pre splnenie stanovených cieľov. Napriek informácii, že predložená stratégia je spracovaná formou manifestu, na ktorú budú nadväzovať implementačné stratégie pokrývajúce jednotlivé strategické oblasti a ciele inteligentnej, odolnej a udržateľnej mobility Slovenska sa domnievame, že tak dôležitý materiál by sa nemal parciálne deliť na podstratégie (aj keď priamo súvisiace) z dôvodu zabezpečenia komplexného riešenia a vzájomného prepojenia problematiky súvisiacej s inteligentnou a udržateľnou dopravou. Nebudú vznikať disproporcionality medzi stratégiami zastrešujúce tú istú problematiku. Je nutné sa zaoberať problematikou komplexne pri všetkých druhoch dopravy (cestnej, železničnej, leteckej i vodnej) zahrňujúcu dopravu obyvateľov, tovarov a služieb s prihliadnutím na všetky sféry spoločnosti, ktoré bude táto stratégia ovplyvňovať (hospodárstvo, bezpečnosť, ochrana životného prostredia, zdravie obyvateľstva a pod.) V zmysle uvedeného je potrebné uviesť, že vzhľadom na tento materiál, ktorý predurčuje zodpovednosť naprieč celým spektrom spoločnosti (verejná a štátna správa, samospráva, súkromný sektor, akademická obec a občianska spoločnosť) je potrebné, aby sa všetci aktéri participatívne podieľali na spracovaní tohto dokumentu. Takto bude zabezpečená transparentnosť a budú jednoznačne určené konkrétne ciele, priority, opatrenia na ich dosiahnutie, činnosti, aktivity a budú stanovené merateľné ukazovatele plnenia stanovených cieľov. S predloženou stratégiou bol v rámci MPK samostatne predložený i materiál Dlhodobý plán a pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilitě na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilitě na roky 2021 – 2025 (ďalej len „dlhodobý plán a akčný plán“), ktorý sa parciálne zaoberá iba inteligentnou mobilitou v cestnej doprave a z nej vyplývajúce výzvy pre SR. Domnievame sa, že tento materiál by mal predstavovať časť predloženej stratégie s tým, že by nemal byť iný druh dopravy vyňatý z tejto problematiky (nakol'ko inteligentné		v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“, kde je MIRRI partnerom projektu. Materiál je v súlade s Metodikou a inštitucionálnym rámcom tvorby verejných stratégií a s legislatívou SR, vrátane Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Predkladaný materiál nenapĺňa §4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, nakoľko priamo nevytvára rámec na schválenie niektorej z navrhovaných činností uvedených v prílohe č. 8 zákona.
--	--	--

	systemy by mali zastrešovať všetky druhy dopravy v tom istom čase a priestore a mali by byť vzájomne prepojené a mali mať pozitívny vplyv na jej udržateľnosť). Dlhodobý plán a nadväzujúci akčný plán je definovaný ako rezortná (sektorová) stratégia. S uvedeným sa nestotožňujeme, nakoľko závery z nich vyplývajúce (predpokladané opatrenia na dosiahnutie budúceho stavu) ovplyvňujú aj iné sektory, či už úrady štátnej správy, súkromný sektor a občiansku spoločnosť. V predložennom akčnom pláne sa v niektorých opatreniach uvažuje o spracovaní štúdií. Máme za to, že štúdie a ich výsledky majú byť podkladom pre spracovanie stratégie, ktoré jednoznačne podporia ciele a priority, ktoré budú stratégiou nastavené. V neposlednom rade chceme upozorniť, že stratégie z celoštátnym dosahom je potrebné posúdiť v zmysle platnej legislatívy zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov s uplatnením procesu SEA (pozri tiež https://www.enviroportal.sk/uploads/files/EIA_SEA/2018/Posudzovanie-vplyvov-na-zivotne-prostredie-v-SRfinal-pre-tlac.pdf).			
MOSR	K vlastnému materiálu, príloha č. 4 Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025 Odporúčame opraviť číslovanie jednotlivých kapitol a podkapitol v prílohe č. 4. Odôvodnenie: súčasné číslovanie sa javí zmatečne. Úvod je číslovaný č. 15, niektoré ďalšie kapitoly sa v číslovaní nezhodujú s číslovaním v obsahu na str. 48 materiálu.	O	A	Zapracované
MPSVRSR	Z hľadiska formálnej úpravy materiálu odporúčame v celom materiáli používať správny názov materiálu; napr. • v prvom odseku predkladacej správy text „Minister dopravy a výstavby SR predkladá na rokovanie vlády SR materiál „Návrh Dlhodobý plán a Akčný plán pre adresovanie výziev v	O	A	Zapracované

	cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030“ (ďalej len „Dlhodobý plán“ a „Akčný plán“)“ nahradiť textom „Minister dopravy a výstavby SR predkladá na rokovanie vlády SR materiál „Návrh Dlhodobý plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025 (ďalej len „Dlhodobý plán“ a „Akčný plán“)“ä • v texte návrhu Uznesenia vlády Slovenskej republiky „Návrh Dlhodobý plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025“ nahradiť názvom „Návrh Dlhodobý plán a pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025“.			
MŠVVaŠSR	"17.1.3 2.1.2 Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom" Navrhujeme upraviť formuláciu: "... medzi súkromným sektorom, verejnou a štátnou správou a akademickým sektorom". Aj veľká časť akademického sektoru patrí do verejného sektoru, máme za to, že predkladateľ myslí "verejným sektorom" skôr "štátnu a verejnú správu".	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	17 2. ZVÝŠENIE KONKURENCIESCHOPNOSTI EKOSYSTÉMU MOBILITY A ZLEPŠENIE PODPORNÉHO PROSTREDIA PRE ROZVOJ INTELIGENTNEJ MOBILITY: "17.1.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačných aktivít v podnikoch". Navrhujeme formuláciu "v podnikoch a	O	A	Zpracované

	akademických inštitúciách”. Podpora vedy a výskumu nemôže byť obmedzená iba na podniky.			
MŠVVaŠSR	17 2. ZVÝŠENIE KONKURENCIESCHOPNOSTI EKOSYSTÉMU MOBILITY A ZLEPŠENIE PODPORNÉHO PROSTREDIA PRE ROZVOJ INTELIGENTNEJ MOBILITY: "Taktiež výmena skúseností z jednotlivých sektorov, napríklad medzi akademickým a verejným sektorom, je nevyhnutným predpokladom pre ďalšie napredovanie rozvoja inteligentnej infraštruktúry do budúcnosti." Drvivá časť akademického sektoru patrí do verejného sektoru (verejné vysoké školy, verejné výskumné inštitúcie na Slovenskej akadémii vied). Predkladateľ má zjavne na mysli “štátnu a verejnú správu”. Navrhujeme formuláciu: “medzi akademickým sektorom a štátnou a verejnou správou”.	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	17 2. ZVÝŠENIE KONKURENCIESCHOPNOSTI EKOSYSTÉMU MOBILITY A ZLEPŠENIE PODPORNÉHO PROSTREDIA PRE ROZVOJ INTELIGENTNEJ MOBILITY: "Vytvorenie ekosystému medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom je taktiež významné opatrenie, ktoré zabezpečí komunikačný kanál, nevyhnutný pre ďalšie napredovanie zavádzania jednotlivých riešení a aktívnej komunikácie medzi zainteresovanými subjektmi." Navrhujeme upraviť formuláciu: “... medzi súkromným sektorom, verejnou a štátnou správou a akademickým sektorom”. Aj veľká časť akademického sektoru patrí do verejného sektoru, máme za to, že predkladateľ myslí “verejným sektorom” skôr “štátnu a verejnú správu”.	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	17.1.1 2.1.1 Zvýšenie objemu verejnej finančnej podpory a adresná podpora	O	A	Zpracované

	pre VVI v oblasti inteligentnej mobility: V tabuľke Opis opatrenia: "Výskum a vývoj prvkov inteligentnej mobility je realizovaný predovšetkým súkromným sektorom." Navrhujeme doplniť: "v spolupráci s akademickým sektorom".			
MŠVVaŠSR	2. Zvýšenie konkurencieschopnosti ekosystému mobility a zlepšenie podporného prostredia pre rozvoj inteligentnej mobility: "Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačných aktivít v podnikoch" Navrhujeme pridať "... v podnikoch a v akademických inštitúciách". Podpora vedy a výskumu nemôže byť zameraná iba na podniky. Príslušne je potrebné upraviť aj obrázok 2.	O	A	Zapracované
MŠVVaŠSR	2.Zvýšenie konkurencieschopnosti ekosystému mobility a zlepšenie podporného prostredia pre rozvoj inteligentnej mobility: "2.1.2 Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom" Navrhujeme upraviť formuláciu: "... medzi súkromným sektorom, verejnou a štátnou správou a akademickým sektorom". Aj veľká časť akademického sektoru patrí do verejného sektoru, máme za to, že predkladateľ myslí "verejným sektorom" skôr "štátnu a verejnú správu".	O	A	Zapracované
MŠVVaŠSR	3.2.1.2 Nastavenie udržateľného financovania inteligentnej mobility: "Opatrenie implikuje tvorbu plánu financovania inteligentnej mobility. Všetky finančné výdavky je potrebné precízne plánovať a mali by zohľadňovať náklady na zvýšenie kapacít analytických pracovníkov, pracovníkov z oblasti techniky, zamestnancov technického školstva (stredného a vysokoškolského) ako aj odborníkov v oblasti IT, ktorí sa budú	O	A	Zapracované

	priamo podieľať na údržbe a fungovaní celého dopravného systému." Navrhujeme vynechať výraz "technického", pretože inteligentná mobilita si vyžaduje zapojenie odborníkov nielen z technického školstva: inteligentná mobilita má a bude mať aj sociálne, psychologické, demografické, geografické a iné aspekty, a nie je vhodné zužovať ju iba na technické riešenia.			
MŠVVaŠSR	PRÍLOHA 2: Hodnotenie opatrení a stratégia rozvoja: "2.1.4 Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom" Navrhujeme upraviť formuláciu: "... medzi súkromným sektorom, verejnou a štátnou správou a akademickým sektorom". Aj veľká časť akademického sektoru patrí do verejného sektoru, máme za to, že predkladateľ myslí "verejným sektorom" skôr "štátnu a verejnú správu".	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	V časti 2 VÍZIA A CIELE ROZVOJA INTELIGENTNEJ MOBILITY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE, tabuľka dlhodobých a špecifických cieľov: Stratégia na viacerých miestach uvádza spoluprácu s akademickým sektorom, no na kľúčových miestach táto spolupráca nie je nijako implementovaná a ani spomenutá. Navrhujeme dodatok a nasledovnú formuláciu: "Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačných aktivít v podnikoch a akademických inštitúciách". Rovnakú formuláciu navrhujeme umiestniť nižšie do obrázku 1.	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	V časti 2 VÍZIA A CIELE ROZVOJA INTELIGENTNEJ MOBILITY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE: "K tomuto prispeje aj zefektívnenie	O	A	Zpracované

	spolupráce medzi verejným, súkromným a akademickým sektorom." Formulácia je nepresná: verejné vysoké školy a po transformácii ústavov Slovenskej akadémie vied na verejné výskumné inštitúcie aj Slovenská akadémia vied patria do verejného sektora. Navrhujeme formuláciu: "K tomuto prispeje aj zefektívnenie spolupráce medzi štátnou a verejnou správou, súkromným sektorom a akademickými inštitúciami.			
MŠVVaŠSR	V časti 2.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch: "Existencia inteligentnej mobility je podmienená spolupracou všetkých odvetví v krajine. Každé odvetvie hospodárstva, vedy a výskumu a verejnej sféry dokáže prispievať hodnotnými dátami alebo aj priamo technológiami do celkového konceptu." Odporúčame nahradiť výraz "verejnej sféry" výrazom "štátnej a verejnej správy". Aj veda a výskum patria do verejnej sféry.	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	V časti 2.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch "Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch!" Nepopierame potrebu podporovať podniky, ale stratégia na viacerých miestach uvádza spoluprácu aj s akademickým sektorom: avšak na kľúčových miestach táto spolupráce nie je nijako implementovaná a ani spomenutá. Navrhujeme dodatok a nasledovnú formuláciu: "Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačných aktivít v podnikoch a akademických inštitúciách".	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	V časti 2.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom	O	ČA	Základný dokumentom, ktorý definuje rámce financovania oblastí

	podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch: "Z toho adresné vyčlenenie 1 – 1,5 % z 2,5 % (teda 0,025-0,0375 %) HDP do stimulácie rozvoja oblasti inteligentnej mobility." Odporúčame uviesť zdôvodnenie alebo odkaz na to, ako bol tento výpočet uskutočnený.			špecializácie je RIS3 2021+, spolu s Akčnými plánmi, ktoré bude SR na jednotlivé obdobia pripravovať. Vzhľadom k tomu, že doposiaľ nebol predložený a schválený rámec financovania jednotlivých oblastí špecializácie, vyčíslenie konkrétnych prostriedkov nebudeme definovať v rámci predkladaného Dlhodobého plánu pre adresovanie výziev v doprave a súvisiacom Akčnom pláne na roky 2021-2025.
MŠVVaŠSR	V časti 2.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch: "Zároveň je potrebné rozvinúť spôsob dlhodobej popularizácie a prezentácie nových myšlienok a princípov - nielen vo forme prednášok na odborných stretnutiach či konferenciách, ale takisto medzi študentmi stredných a vysokých škôl. Je to práve táto skupina obyvateľstva, ktorá sa v horizonte 5-10 rokov dostane do ekonomiky. Spoločne so záujmom o využitie technológií (pasívne, či aktívne) budú patriť k priekopníkom zavedenia nových myšlienok do praxe." Navrhujeme doplniť: "Nové myšlienky a princípy by mali byť uplatnené už pri vytváraní a akreditácii príslušných študijných programov na vysokých školách".	O	A	Zapracované
MŠVVaŠSR	V časti 4, v tabuľke s názvom Navrhované opatrenia dlhodobého plánu: "Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom" Navrhujeme	O	A	Zapracované

	upraviť formuláciu: "... medzi súkromným sektorom, verejnou a štátnou správou a akademickým sektorom". Aj veľká časť akademického sektoru patrí do verejného sektoru, máme za to, že predkladateľ myslí "verejným sektorom" skôr "štátnu a verejnú správu".			
MŠVVaŠSR	V časti 4, v tabuľke s názvom Navrhované opatrenia dlhodobého plánu: "Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačných aktivít v podnikoch" Navrhujeme doplniť: "... v podnikoch a akademickom sektore".	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	V časti: 17.1.1 2.1.1 Zvýšenie objemu verejnej finančnej podpory a adresná podpora pre VVI v oblasti inteligentnej mobility v tabuľke Opis opatrenia: "Výskum a vývoj prvkov inteligentnej mobility je realizovaný predovšetkým súkromným sektorom. Dôvodom je konkurencieschopnosť a snaha o technologický pokroky priemysle. Adresná štátna podpora do výskumu a vývoja dokáže pomôcť k prepojeniu verejného a súkromného sektora v tejto oblasti, pričom výsledné benefity sú výhodné pre obe strany." Navrhujeme doplniť "do výskumu a vývoja v podnikoch a akademických inštitúciách".	O	A	Zpracované AP str. 36
MŠVVaŠSR	V časti: 17.1.3 2.1.2 Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom Tabuľka odhadované náklady: "Zvýšenie objemu finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu do vedy a výskumu, minimálne na 2,5 % HDP. Adresné vyčlenenie 1-1,5 % z 2,5 % HDP do stimulácie rozvoja oblasti inteligentnej mobility. Vyčíslený návrh 126 000 000 EUR (36 mil.	O	A	Základný dokumentom, ktorý definuje rámce financovania oblastí špecializácie je RIS3 2021+, spolu s Akčnými plánmi, ktoré bude SR na jednotlivé obdobia pripravovať. Vzhľadom k tomu, že doposiaľ nebol predložený a schválený rámec financovania jednotlivých oblastí

	EUR ročne, prvých 18 mesiacov nábehu s nižším čerpaním)." Navrhujeme pridať odkaz/zdôvodnenie, ako bola táto alokácia vyčíslená.			špecializácie, vyčíslenie konkrétnych prostriedkov nebudeme definovať v rámci predkladaného Dlhodobého plánu pre adresovanie výziev v doprave a súvisiacom Akčnom pláne na roky 2021-2025.
MŠVVaŠSR	V časti: 17.1.3 2.1.2 Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom: v Tabuľke opisu opatrení: "Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom za pomoci nasledovných aktivít" Navrhujeme upraviť formuláciu: "... medzi súkromným sektorom, verejnou a štátnou správou a akademickým sektorom". Aj veľká časť akademického sektoru patrí do verejného sektoru, máme za to, že predkladateľ myslí "verejným sektorom" skôr "štátnu a verejnú správu".	O	A	Zpracované v AP strana 38
MŠVVaŠSR	V časti: 2.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch, "Pravidelné predstavovanie slovenských konceptov a podnikateľov v masmédiách si vyžiada dlhodobú spoluprácu štátu, súkromných subjektov a informačného priemyslu." Navrhujeme doplniť nasledovne: "...súkromných subjektov, akademických inštitúcií a informačného priemyslu".	O	A	Zpracované
MŠVVaŠSR	V časti: 2.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch: "Preto je nevyhnutné podporiť práve nové riešenia či technológie, predovšetkým v	O	A	Zpracované

	priemysle a hospodárstve." Navrhujeme doplniť formuláciu takto: "Preto je nevyhnutné podporiť práve nové riešenia či technológie, predovšetkým v priemysle a hospodárstve, ale aj v akademickom sektore".			
MŠVVaŠSR	V časti: 2.2.1 Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a inovačné aktivity v podnikoch: "Dôležitý prvok bude tiež nastavenie systému komercializácie výsledkov podnikového vývoja do podoby nových produktov a riešení s vysokým trhovým potenciálom, konkurencieschopným na medzinárodnej úrovni." Navrhujeme dodať nasledujúcu vetu: "Zároveň bude dôležité podporiť spoluprácu podnikov a akademického sektoru, aby došlo k cieľenej príprave príslušných odborníkov, ako aj k lepšej spolupráci podnikov a akademického sektoru pri komercializácii výsledkov".	O	A	Zapracované
MZSR	Navrhujeme v Návrhu uznesenia vlády, Predkladacej správe a v niektorých častiach Vlastného materiálu na str. 11 až 13 a str. 38 až 43 zarovnať pravú stranu textu podľa okrajov. Typ pripomienky: obyčajná. Odôvodnenie: Skvalitnenie formálnej stránky materiálu.	O	A	Zapracované
MŽPSR	Doložka vplyvov, tabuľka 9: Vplyvy navrhovaného materiálu Navrhujeme uviesť pozitívny vplyv na ŽP, pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, informatizáciu ako aj sociálne vplyvy. Odôvodnenie: tieto pozitívne vplyvy boli identifikované aj v samotnom vlastnom materiáli.	O	N	Absencia identifikácie vplyvov nebola namietaná ani v rámci PPK. Pri vyhodnocovaní významných vplyvov MDV SR nezaznamenalo iné vplyvy ako boli deklarované v doložke vybraných vplyvov.

MŽPSR	Rozvoj inteligentnej mobility by sa nemal týkať iba cestnej dopravy – materiál sa málo venuje rozvoju ostatných módov dopravy (vrátane železničnej), ale aj nemotorovým druhom mobility – bicykle, chôdza, kolobežky. Zavádzanie inteligentnej mobility môže mať výrazne pozitívny vplyv na bezpečnosť chodcov a cyklistov, nielen odstránením chybového ľudského faktora pri vedení vozidiel a prípadných kolíziách. Významný potenciál má vyhodnocovanie situácie vonkajšieho prostredia v súvislosti s budovaním kvalitnej infraštruktúry pre formy nemotorovej mobility (udržateľnej mobility), ako napríklad inteligentné osvetlenie cyklistickej a pešej infraštruktúry, vyhodnocovanie vlhkosti povrchu/námrazy, pre prípad potreby zimnej údržby povrchov v reálnom čase a pod. Tento aspekt je dôležitý najmä pri začleňovaní všetkých módov do systému integrovanej mestskej mobility. Preto by bolo potrebné dokument rozšíriť o ciele a opatrenia týkajúce sa mestskej a medzimestskej cyklistiky, chôdze ale najmä vzájomnej integrácie všetkých spomenutých módov najmä v prípade zavádzania inteligentnej mobility v urbanizovanom prostredí. Odôvodnenie: Vychádzajúc z Európskej zelenej dohody (COM/2019/640 final), na znižovaní emisií sa budú musieť podieľať všetky druhy dopravy od cestnej, železničnej, leteckej až po vodnú. Ak chceme dosiahnuť udržateľnú dopravu, používatelia musia byť prvoradí a musíme im poskytnúť cenovo dostupnejšie, prístupnejšie, zdravšie a čistejšie alternatívy k ich súčasným návykom v oblasti mobility. Multimodálna doprava si vyžaduje silnú podporu, pretože vďaka nej sa zvýši efektívnosť celého dopravného systému. 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách. Bude prvoradé, aby sa jej podstatná časť presunula na železnice a vnútrozemské vodné cesty. Navyše, v texte je uvádzaná definícia inteligentnej mobility, podľa ktorej inteligentná mobilita umožňuje	Z N	Tento dokument sa zameriava na cestnú dopravu v rámci vymedzených cieľov. Rozvoj cyklodopravy a infraštruktúry pre cyklodopru je súčasťou existujúcej Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, pričom sa aktuálne pripravuje aktualizácia predmetnej národnej stratégie. V rámci aktualizácie sa budú brať do úvahy aj oblasti ako je výstavba cyklochodníkov popri existujúcich ciesách I. triedy. S rozvojom cyklodopravy sa rovnako počíta aj pri kreovaní Operačného programu Slovensko. Na základe už existujúceho strategického dokumentu zameraného výlučne na cyklodopru na území SR, a ktorý bude v blízkej budúcnosti aktualizovaný, nevidíme dôvod na bližšiu špecifikáciu rozvoja cyklodopravy v Dlhodobom pláne a Akčnom pláne určenom pre cestnú dopravu.
-------	--	-----	---

	občanom jednoducho plánovať a využívať mnohé módy prepravy od bicyklov cez vlaky až po car-sharing a autonómne dopravné prostriedky.		Rezort dopravy sa venuje verejnej hromadnej doprave a problematika súvisiaca s danou témou je riešená vo viacerých pripravovaných dokumentoch rezortu: - Plán dopravnej obsluhy Slovenska (spracovávaný v spolupráci s regiónmi), ktorého cieľom je optimalizácia výkonov v oblasti železničnej dopravy a následná koordinácia s verejnou autobusovou dopravou. - návrh zákona o verejnej osobnej doprave (s termínom prijatia do 31.12.2022), ktorý zjednotí štandardy verejnej osobnej dopravy a zefektívni koordinovanie, financovanie a objednávanie verejnej osobnej dopravy. MDV SR v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra sú alokované prostriedky na podporu verejnej osobnej dopravy ako aj nákup prostriedkov
--	---	--	--

			hromadnej dopravy s cieľom jej zatraktívnenia. Samotné zavedenie preferencie hromadnej dopravy v mestách nie je v gescii MDV SR. Mestá už teraz majú legislatívnu možnosť zriadiť nízkoemisné zóny ako aj nastaviť parkovaciú politiku. S inteligentnými prvkami riadenia dopravy sa uvažuje v rámci opatrenia 1.2.1 Vybudovanie novej inteligentnej infraštruktúry. Opatrenie je orientované na všetky druhy dopravy a prepravy na pozemných komunikáciách a tiež dopravné prostriedky, ktoré ju využívajú. Pre efektívne plnenie cieľov Dlhodobého plánu sa pripravuje Akčný plán pre rozvoj inteligentných miest a regiónov v gescii Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky, ktorý bude tiež pokrývať uvedenú problematiku na úrovni miest a regiónov.
--	--	--	--

MŽPSR	Súčasťou cestnej infraštruktúry je aj cestná zeleň, ktorá môže mať lokálne významný vplyv na znižovanie / elimináciu zaťaženia chodcov a cyklistov znečisťujúcimi látkami z dopravy. Zo skúseností z ostatných rokov chýba systematická starostlivosť o túto zelenú infraštruktúru (zdôvodňovaná nedostatkom personálnych a finančných kapacít správcov komunikácií). Zelená infraštruktúra pozdĺž cestných komunikácií má aj ďalšie významné funkcie z hľadiska zvyšovania biodiverzity, adaptácie na zmenu klímy atď., ale podľa rozličných štúdií aj pozitívne vplýva na bezpečnosť jazdy vodičov. V prípade zavádzania „SMART“ riešení pri rekonštrukciách komunikácií by teda bolo vhodné integrovať nástroje na inventarizáciu a monitoring stavu cestnej zelene (resp. zelenej infraštruktúry) – napr. pri potrebe zavlažovania, úpravy pôdy a iných manažmentových zásahov, ktoré sú odlišné v urbanizovanom prostredí a vo voľnej krajine.	O	N	Vytýkané bude riešiť Akčný plán pre rozvoj inteligentných miest a regiónov v gescii Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky.
MŽPSR	V celom materiáli navrhujeme nahradiť termín „trvalá udržateľnosť“ na „udržateľnosť“. Odôvodnenie: V súčasnosti sa už termín „trvalá udržateľnosť“ nepoužíva. Udržateľnosť v sebe zahŕňa aj trvácnosť, preto sa sustainable prekladá v najnovších dokumentoch a politikách (vrátane Európskej zelenej dohody) ako „udržateľný“.	O	A	Zapracované
MŽPSR	V celom texte navrhujeme zjednotiť používanie „Slovensko“ a „Slovenská republika“.	O	A	Akceptujeme.
MŽPSR	Vlastný materiál, Kapitola 1.1 Trendy v Európskej únii a vo svete, str. 14 Vetu „Nórsko sa zapája do mnohých iniciatív EÚ vrátane projektov programu Horizon 2020, ktoré súvisia so zlepšením životného prostredia,	O	A	Zapracované

	udržateľným rozvojom miest a inteligentnými dopravnými systémami a oblasťou autonómnych vozidiel.“ navrhujeme preformulovať nasledovne: „Nórsko sa zapája do mnohých iniciatív EÚ vrátane rámcových programov pre výskum a inovácie (Horizont 2020, Horizont Európa), ktoré súvisia so zlepšením životného prostredia, udržateľným rozvojom miest a inteligentnými dopravnými systémami a oblasťou autonómnych vozidiel.“ Odôvodnenie: Výzvy pre Horizont 2020 sú už ukončené, v roku 2021 bol schválený nový rámcový program Horizont Európa na obdobie rokov 2021-2027.			
MŽPSR	Vlastný materiál, Kapitola 4 NAVRHOVANÉ OPATRENIA DLHODOBÉHO PLÁNU, strana 32 V materiáli nefiguruje ako spolugestor MŽP SR pri žiadnej úlohe v kapitole 4, preto navrhujeme najmä pri dlhodobom ciele 1. Využívanie výhod inteligentnej mobility v bežnej prevádzke uviesť ako spolugestora aj MŽP SR. Odôvodnenie: V súlade s textáciou vlastného materiálu, kde sa uvádza citujeme „Z dôvodu stále diskutovanejšej environmentálnej situácie je potrebné dbať na cielené znižovanie uhlíkovej stopy v ovzduší a s tým spojené zvyšovanie kvality životného prostredia a života obyvateľov SR „z toho dôvodu je potrebné zohľadniť aj pri zbere týchto dát z inteligentnej mobility environmentálny aspekt dopravy. Zároveň uvádzame že MŽP SR je kompetenčne zodpovedné za vykonávanie inventúr emisií skleníkových plynov vo všetkých sektoroch hospodárstva krajiny teda aj sektora dopravy. MŽP SR poverilo Slovenský hydrometeorologický ústav (ďalej „SHMÚ“) zberom údajov a následne vypracovávaním ročných emisných inventúr. Z tohto dôvodu sledovanie zberu dát údajov za oblasť inteligentnej mobility a prístupu k nim MŽP SR považujeme kľúčové pre vyhodnocovanie a projekcie emisií aj v sektore dopravy.	Z	A	So vznesenou pripomienkou súhlasíme, MDV SR prosí MŽP SR aby identifikovalo, pri ktorých opatreniach chce byť spolugestor.

MŽPSR	Vlastný materiál, Slovník pojmov, str. 35 Žiadame „Program Horizon 2020“ nahradiť „Program Horizont Európa“. Odôvodnenie: Horizont Európa je 9. rámcovým programom EÚ pre výskum a inovácie. V období rokov 2021 až 2027 plynulo nadväzuje na 8. rámcový program Horizont 2020 (2014 – 2020).	O	A	Zapracované
OZ BB	Na základe predchádzajúcich konzultácií a stavu súčasného prostredia cestnej dopravy navrhujeme vypracovať a doplniť nasledovné ciele: 1. Vytvoriť prístupnú infraštruktúru pre možnosť využívania servisu a služieb poskytovaných správcom komunikácií aj cestujúcim s obmedzenou mobilitou v plnom rozsahu 2. Vytvoriť sieť odpočívadiel pri diaľniciach a rýchlostných cestách s možnosťou odpočinku osôb so zdrav. postihnutím, prípadne ich vodiacim psom 3. Vytvorenie WC pre ŤZP v sieti nielen diaľníc, a rýchlostných ciest tak, aby osoby s obmedzenou mobilitou mohli dôstojne a diskrétno vykonať potrebu a hygienu v zmysle svojich potrieb z ohľadom aplikácie systému Euroklúč 4. Posilnenie oddychových plôch pri hraničných priechodoch pre čakanie na vstup/vystup do a zo SR tak, aby ŤZP mali dostatočný priestor pre pokojné čakanie 5. Rozšírenie a zavedenie do užívania aplikácie POMOC na diaľnici aj pre celú cestnú sieť so začlenením zložiek JIZS tak, aby ŤZP motoristi a ich spolucestujúci boli vybavovaní prioritne. 6. Prispôbiť aj objekty stredísk údržby NDS k možnosti poskytnutia nevyhnutnej pomoci osobám s ŤZP počas doby nevyhnutnej k ich vybaveniu alebo poruchy na vozidle. 7. vytvoriť systém zabezpečenia a ochrany pred stretom zveri s moristami podľa odskúšaného modelu v ČR, o ktorom sme informovali MDV SR, MŽP SR, Prezídium PZ SR a MV SR. Materiály a zápisnicu poskytneme. Na všetky body	Z	N	Neakceptujeme. Ciele boli stanovené na základe priorít vychádzajúcich z národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“. Pri realizačných plánoch sa už aj v súčasnosti prihliada na potreby ŤZP.

	navrhujeme vytvoriť samostatný cieľ v stratégii v plnom rozsahu vrátane vytvorenia systému kontroly a efektivity.			
RÚZSR	1. Zásadná pripomienka k úvodu, tretiemu bodu Za slová: „bezemisnými a nízkoemisnými pohonmi“ navrhujeme vložiť slová: „využívajúcimi alternatívne palivá“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti (LP/2021/414), eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. CNG, LNG, bioCNG, bioLNG a biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. CNG, LNG, bioCNG, bioLNG a biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy	Z	A	Zapracované

	pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
RÚZSR	2. Zásadná pripomienka k bodu 2, tretiemu odstavcu Za slová: „vo vozidlách“ navrhujeme vložiť slová: „využívajúcich alternatívne palivá“ a slová: „nové hnacie jednotky využívajúce skvapalnený plyn alebo vodík“ nahradiť slovami „kvapalné biopalivá, stlačený alebo skvapalnený plyn/biometán, syntetické palivá alebo vodík“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti (LP/2021/414), eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu	Z	A	Zapracované

	emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. CNG, LNG, bioCNG, bioLNG a biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. CNG, LNG, bioCNG, bioLNG a biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. V zmysle smernice EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá sa za alternatívne palivá považujú aj biopalivá. Podporu výlučne len vybraných foriem alternatívnych palív považujeme za diskriminačnú. Biopalivá sú nenahraditeľnou obnoviteľnou alternatívou k fosílnym palivám, pomáhajú pri znižovaní záťaže na životné prostredie z dopravy, dosahujú 70 – 90 % úsporu emisií v porovnaní s fosílnymi palivami a predstavujú neoddeliteľnú súčasť politík zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
ÚNMSSR ÚVSR	k vlastnému materiálu - príloha č.4 kapitola 16 bod 16.1.2 „Vybudovanie novej inteligentnej infraštruktúry“ v tabuľke na strane 20, odrážka „Dynamické váženie vozidiel“. ÚNMS SR upozorňuje, že na váženie vozidiel za pohybu je možné použiť len váhy tried presnosti, ktoré ustanovuje vyhláška ÚNMS SR č. 161/2019 Z. z. o meradlách a metrologickej kontrole (ďalej len „vyhláška“). Váhy na váženie vozidiel za pohybu nižších tried presnosti, ako tých, ktoré sú ustanovené vo vyhláške neposkytujú metrologické parametre na požadovanej úrovni pre merania určeným meradlom. Dynamické váhy nižších tried presnosti, ako tých, ktoré	O	A	Berieme na vedomie.

	sú ustanovené vo vyhláške nie je možné používať na účely podľa § 11 ods. 1 písm. a) zákona č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 198/2020 Z. z., t. j. nie je možné ich použiť na určovanie ceny, poplatkov, taríf, cla, pokút, náhrad, odškodnenia alebo podobných platieb. Z toho potom vyplýva, že váhy na váženie vozidiel za pohybu nižších tried presnosti sa budú môcť použiť len ako informatívne meradlá.			
UOOÚ SR	K Akčnému plánu k časti 19 Príloha – Identifikácia rizík: Požadujeme prehodnotenie rizika „Narušenie ochrany osobných údajov“ v Tabuľke č. 3: Riziká pri plnení Akčného plánu. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: S vyhodnotením rizika označeného ako Narušenie ochrany osobných údajov ako celkom nesúhlasíme, nakoľko ako sám predkladateľ uvádza, proces implementácie opatrení je plne závislý od prijímania, spracúvania a vyhodnocovania dát a osobných údajov. Z tohto dôvodu nemôžeme súhlasiť s tým, že ide o jednorazový problém resp. okolnosti (pravdepodobnosť výskytu rizika). Ako ani s tým, že sa jedná o ohrozenie realizácie časti úloh navrhovaného opatrenia alebo časti opatrenia pri plnení Akčného plánu, ktoré je možné odstrániť zabezpečením nevyhnutných procesov a komunikácie s inštitúciami (ako napr. ÚOOÚ SR), ktoré vytvoria stabilnú ochranu osobných údajov pre potreby ich získavania a spracúvania. Úrad je v zmysle § 81 ods. 1 zákona č. 18/2018 Z. z. dozorným orgánom a žiadnym spôsobom nedokáže svojimi procesmi a komunikáciou znížiť dopad rizika na časť úlohy /opatrenia, pretože súlad s právnymi predpismi o ochrane osobných údajov je primárnym predpokladom realizácie všetkých úloh navrhovaného opatrenia, pri plnení tohto Akčného plánu. Požadujeme, aby boli riziká adekvátne posúdené a zníženie tohto rizika ako celok nanovo preformulované.	Z	A	Textácia rizika nebola spracovateľom zamýšľaná spôsobom, že na základe konzultácie s ÚOOÚ SR bude možné meniť a prispôbovať existujúcu legislatívu v oblasti ochrany osobných údajov. Znížením rizika sa malo na mysli najmä konzultovanie s príslušným úradom, a tým efektívne zamedzenie narušenia ochrany osobných údajov v intenciách platných a účinných právnych predpisov. MDV SR upravilo textáciu rizika vo vlastnom materiály do korektnej podoby. Popísané riziká predstavujú „najhoršie možné varianty“, ku ktorým by mohlo dôjsť v nepredvídaných situáciách. Všetky opatrenia sú vykonávané v súlade s

				zmysle § 81 ods. 1 zákona č. 18/2018 Z. z. Konkrétne dopady rizík a ich eliminácia bude posudzovaná pri konkrétnych realizačných plánoch konkrétnych opatrení, ku ktorým prebehne adekvátne konzultácia so všetkými dotknutými subjektami.
UOOU SR	K časti 18 Prehľad navrhovaných opatrení pre Akčný plán: V časti Tabuľka č. 1: Prehľad navrhovaných opatrení pre Akčný plán, konkrétne k špecifickému cieľu v bode 1.3 Odstránenie legislatívnych bariér pre plnohodnotné využívanie výhod inteligentnej mobility navrhujeme preformulovať názov tohto špecifického cieľa takto: 1.3 Preskúmanie legislatívy pre plnohodnotné využívanie výhod inteligentnej mobility. Odôvodnenie: Navrhovaná formulácia špecifického cieľa je neutrálnejšia. Keďže jednou z protiváh, s ktorými sa bude musieť v rámci Akčného plánu a jednotlivých úloh v ňom zákonodarca vysporiadať, je aj oblasť ochrany osobných údajov, upozorňujeme, že v tejto časti v prípade „potreby“ nie je možné modifikovať základné pravidlá ochrany osobných údajov, ktoré sú dané všeobecným nariadením o ochrane údajov. Uvedené zdôrazňujeme najmä kvôli tomu, že ako aj sám predkladateľ Akčného plánu uvádza v rámci vyhodnotenia rizík v tomto pláne, Tabuľka č. 3: Riziká pri plnení Akčného plánu, cit.: „Proces implementácie opatrení je plne závislý od prijímania, spracovania a vyhodnocovania dát a osobných údajov“.	O	N	Odstránenie bariér nemôže znamenať v princípe „odstránenie prekážajúcej legislatívy“. Výklad textu a cieľa zo strany ÚOOÚ nepovažujeme za vhodný. Cieľom, resp. opatrením sa sleduje odstrániť legislatívne prekážky, vrátane prijímania legislatívy v súlade s právom EÚ. Odstránenie bariér tak má spočívať v zefektívnení, spresnení a vhodnom nastavení podmienok pre zavádzanie inteligentnej mobility.

UOOU SR	K časti 4 Navrhovaným opatreniam Dlhodobému plánu pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021-2030: V časti 4 Navrhované opatrenia Dlhodobého plánu, konkrétne k špecifickému cieľu v bode 1.4 Odstránenie legislatívnych bariér pre plnohodnotné využívanie výhod inteligentnej mobility navrhujeme preformulovať názov tohto špecifického cieľa takto: 1.4 Preskúmanie legislatívy pre plnohodnotné využívanie výhod inteligentnej mobility. Odôvodnenie: Navrhovaná formulácia špecifického cieľa je neutrálnejšia. Keďže jednou z protiváh, s ktorými sa bude musieť v rámci Dlhodobého plánu a jednotlivých úloh v ňom zákonodarca vysporiadať, je aj oblasť ochrany osobných údajov, upozorňujeme, že v tejto časti v prípade „potreby“ nie je možné modifikovať základné pravidlá ochrany osobných údajov, ktoré sú dané všeobecným nariadením o ochrane údajov. Uvedené zdôrazňujeme najmä kvôli tomu, že ako aj sám predkladateľ Dlhodobého plánu a Akčného plánu uvádza v rámci vyhodnotenia rizík v Akčnom pláne, tabuľka č. 3: Riziká pri plnení Akčného plánu, cit.: „Proces implementácie opatrení je plne závislý od prijímania, spracovania a vyhodnocovania dát a osobných údajov“.	O	N	Neakceptujeme + odôvodnenie vid'. vyhodnotenie vyššie.
Verejnost'	1) Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025, časť „využívanie výhod inteligentnej mobility v bežnej prevádzke“, jednotlivé opatrenia: Z hľadiska jednotlivých opatrení Akčného plánu tieto opomínajú praktickú stránku vývoja inteligentnej mobility a teda výskum a vývoj v spojení s testovaním a pokusnou implementáciou riešenia inteligentnej mobility. Je určite nevyhnutné do jednotlivých testovacích a vývojových riešení zapájať aj subjekty, ktoré majú najväčší potenciál využívať moderné technológie a to	Z	N	Dlhodobý plán a akčný plán smeruje k rozvoju inteligentnej mobility v cestnej doprave a vychádza z národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility.“

	v čo najskoršom štádiu ich vývoja a testovania. Medzi tieto rozhodne patria dopravné podniky. Dopravný podnik Bratislava, a. s. (ďalej len „DPB“) tak navrhuje doplniť Akčný plán a jeho jednotlivé opatrenia aj o testovaciu a pokusnú implementačnú fázu. 2) V prípade rozvoja inteligentnej mobility sa táto rozhodne netýka iba jej rozvoja v cestnej doprave. Strategický dokument by podľa názoru DPB mal súčasne riešiť viac módov dopravy, najmä však, popri cestnej doprave, aj dopravu dráhovú. Obe riešenia, akokoľvek vychádzajú z inej technológie prevádzky, majú vytvárať ucelený prístup k rozvoju inteligentnej mobility a ich rozvoj by mal napredovať spoločne. Rozvoj inteligentnej mobility je totiž výzvou pre robotizáciu a vývoj autonómnych prvkov riadenia aj v prípade železničnej dopravy a aj v prípade mestských trolejbusových a električkových dráh. DPB tak navrhuje rozšíriť predmetný strategický dokument aj o rozvojové opatrenia v prípade výskumu, vývoja, testovania a pokusnej implementácie aj pre dopravu vykonávanú na železničných dráhach a mestských trolejbusových a električkových dráhach. 3) Pre jednoznačné vyhodnotenie Akčného plánu a výsledky dosiahnuté naplnením Akčného plánu, DPB navrhuje doplniť aj merateľné ukazovatele ku každému z jednotlivých opatrení. Pre potreby doplnenia testovacej a pokusnej implementačnej fázy DPB navrhuje znenie merateľných ukazovateľov nasledovne: - Počet autonómnych autobusov v prevádzke – x vozidiel - Počet autonómnych električiek v prevádzke – x vozidiel - Počet autonómnych trolejbusov v prevádzke – x vozidiel - Počet autonómnych železničných vozidiel v prevádzke – x vozidiel			
ZVVB	1. K úvodu, tretiemu bodu – zásadná pripomienka Za slová: „bezemisnými a nízkoemisnými pohonmi“ navrhujeme vložiť slová: „využívajúcimi alternatívne palivá“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na	Z	A	Zapracované

	Slovensku do budúcnosti (LP/2021/414), eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
ZVVB	2. K bodu 2, tretiemu odstavcu – zásadná pripomienka Za slová: „vo vozidlách“ navrhujeme vložiť slová: „využívajúcich alternatívne palivá“ a	Z	A	Zapracované

	slová: „nové hnacie jednotky využívajúce skvapalnený plyn alebo vodík“ nahradiť slovami „kvapalné biopalivá, stlačený alebo skvapalnený plyn/biometán, syntetické palivá alebo vodík“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti (LP/2021/414), eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. V zmysle smernice EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá sa za alternatívne palivá považujú aj biopalivá. Podporu výlučne len vybraných foriem alternatívnych palív (LPG, CNG, LNG, vodík, elektrina) považujeme za diskriminačnú. Biopalivá sú nenahradiiteľnou obnoviteľnou alternatívou k fosílnym			
--	--	--	--	--

	palivám, pomáhajú pri znižovaní záťaže na životné prostredie z dopravy, dosahujú 70 – 90 % úsporu emisií v porovnaní s fosílnymi palivami a predstavujú neoddeliteľnú súčasť politik zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
--	--	--	--	--