

TERMÍN: 17.12.2020

NÁZOV MATERIÁLU: Kým nie je neskoro

ANALYTICKÝ ÚTVAR, REZORT: Inštitút dopravnej politiky, Ministerstvo dopravy a výstavby SR

AUTOR(I): Jana Jirsáková

TYP VÝSTUPU<sup>\*1</sup>: komentár

(pri spoločných výstupoch uviesť aj typy individuálnych vkladov AJ):

RECENZNÝ FORMÁT<sup>\*2</sup>: komentár/manuál

RECENZENT (meno a priezvisko, pozícia, inštitúcia): Marek Engel, Inštitút environmentálnej politiky, Ministerstvo životného prostredia SR

## PRIPOMIENKY:

Pripomienka sa vzťahuje k (strana, odsek):	Text pripomienky <sup>*3</sup>	Odôvodnenie pripomienky	Vysporiadanie sa s pripomienkou <sup>*4</sup>
Celý text	V prípade výstupu určeného na publikáciu odporúčam prispôsobiť štruktúru a obsah sprostredkovaných informácií.	Text je možné skvalitniť zameraním sa na najrelevantnejšie informácie pre čitateľa. V tomto smere je vhodná orientácia na strategické opatrenia s predpokladaným najväčším potenciálom znižovania emisií CO <sub>2</sub> . Detailnejšie opisy jednotlivých opatrení je možné presunúť do prílohy.	Pripomienka akceptovaná čiastočne. Pri relatívne širokej cieľovej skupine čitateľov nemožno anticipovať, ktoré informácie bude považovať ten-ktorý potenciálny čitateľ zo svojho pohľadu za najrelevantnejšie. Individuálne očakávania čitateľov sa môžu diametrálne líšiť. Odporúčanie recenzenta na presunutie vysvetľujúcich informácií k opatreniam do príloh nebolo uplatnené, nakoľko by tým došlo k duplicite a nežiaducemu

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

<sup>2</sup> Recenzný formát pre analýzu (3 recenzenti a povinný odborný workshop); recenzný formát pre komentár/manuál (2 recenzenti bez povinného odborného workshopu).

<sup>3</sup> Do tabuľky značiť pripomienky zásadného metodologického a obsahového charakteru (nie štylistické či gramatické opravy).

<sup>4</sup> Vyplní analytická jednotka: pripomienka bola akceptovaná / pripomienka nebola akceptovaná a zdôvodnenie/ pripomienka bola čiastočne akceptovaná a zdôvodnenie.

			<p>rozšíreniu rozsahu materiálu.</p> <p>Názvy opatrení boli cielene dostatočne graficky odlišené, aby čitateľovi umožnili v prípade záujmu plynulú koncentráciu iba na názvy opatrení.</p> <p>Text bol revidovaný s cieľom jeho zhutnenia rešpektujúc aj konkrétne odporúčania recenzenta poskytnuté osobne.</p>
Úvod. Odsek 5.	Úvodná veta odseku nie je v súlade so zvyškom textu.	Pri dopadoch na životné prostredie sa rozlišujú oblasti znečistenia a zmeny klímy. Keďže materiál je zameraný na znižovanie emisií CO <sub>2</sub> z dopravy, úvodná veta by nemala odkazovať na dopravu ako znečisťovateľa.	<p>Pripomienka akceptovaná.</p> <p>Text bol upravený v zmysle pripomienky.</p>
Strana 5. Odsek 1. Riadok 1. a 2.	Odporúčam nahradiť pojem „environmentálna záťaž“ napr. pojmom „environmentálne dopady“, prípadne inou vhodnou alternatívou.	Pojem environmentálna záťaž štandardne označuje konkrétnu identifikovanú lokalitu poznačenú degradáciou spôsobenou ľudskou činnosťou. Môže to byť napr. skládka, odkalisko či brownfield. Cieľom odseku by malo byť upozornenie na rôznorodé vplyvy dopravy na životné prostredie.	<p>Pripomienka akceptovaná.</p> <p>Text bol preformulovaný v zmysle pripomienky.</p>
Strana 15. Odsek 2. Riadok 3.	Odporúčam dátovo overiť a prípadne prispôbiť formuláciu tvrdenia o divergencii.	Z grafu pod predmetným odsekom badať aj s ohľadom na váhy pomerne stagnujúci priebeh podielov. Na viacročnom horizonte však nie je zjavné, či Slovensko v tomto ohľade skutočne diverguje, teda sa odkláňa od plnenia cieľa, alebo relatívne stagnuje	<p>Pripomienka akceptovaná.</p> <p>Dáta a tvrdenia boli overené. Boli doplnené informácie, ktoré tvrdenia podporujú.</p>

		a tempo približovania sa k cieľu je pomere nízke.	
Zásobník projektov	Odporúčam usporiadať opatrenia tak, aby strategické/systémové boli uvedené na začiatku a operatívne či zamerané na efektivitu by nasledovali.	Napr. v podkapitole Opatrenia pre nákladnú dopravu by bolo vhodné vzhľadom na systémovú povahu intermodálnej a kombinovanej dopravy uviesť toto opatrenie na prvom mieste.	Pripomienka akceptovaná čiastočne. Zásobník opatrení bol revidovaný a upravený s cieľom uvedenia opatrení do poradia podľa kritérií odporúčaných recenzentom. Konkrétne navrhované presunutie intermodálnej dopravy na prvé miesto pri opatreniach na zníženie dopytu po cestnej nákladnej doprave však nebolo uplatnené, nakoľko z pohľadu autorky pôvodné poradie opatrení viac zodpovedá navrhovanému kritériu.
Strana 25. Odsek 4.	Princíp znečisťovateľ platí odporúčam spojiť so súvisiacimi opatreniami.	Vybrané dane a poplatky sú práve zamerané na kompenzáciu externality poškodzujúcich životné prostredie. Poplatky a dane je preto možné uvádzať v koherentnejšej forme.	Pripomienka akceptovaná čiastočne. Princíp znečisťovateľ platí je paušálny princíp európskej environmentálnej stratégie a ako taký by sa mal uplatňovať pri všetkých opatreniach, kde je to účelné. Nie je možné k nemu priradiť iba vybrané dane či poplatky. S ohľadom na to bol presunutý z časti Dane, poplatky, dotácie medzi horizontálne opatrenia na zlepšenie verejných politík, s ktorou významovo korešponduje.
Strana 25. Odsek 6. Nadpis	Nadpis vzťahujúci sa k opatreniu je potrebné zosúladiť s textom.	V ekonomickom zmysle je to poplatok a hoci je pojem „registračná daň“ pomere známy, ide o správny poplatok.	Pripomienka akceptovaná. Text upravený v zmysle pripomienky.
Opatrenia pre osobnú dopravu	Navrhujem zväziť zaradenie opatrení, ktorých zavádzanie	Pri viacerých opatreniach je zníženie dopytu po	Pripomienka neakceptovaná.

nemusi byť primárne motivované znižovaním dopadov dopravy na životné prostredie.

individuálnej doprave síce prirodzeným dôsledkom, ale nie určujúcim cieľom. Opatrenia zamerané na flexibilitu pracovných a školských povinností sú v čase pandémie zamerané na ochranu zdravia, mimo pandémie najmä na zosúladenie pracovného a osobného života.

Je zámerom autorky, že zászobník obsahuje aj opatrenia, ktorých znižovanie CO2 emisií z dopravy nemusí byť primárnym cieľom, ale napr. aj sekundárnym efektom. Jedným z cieľov je poukázať na prepojenia rôznych politík a ich prípadné synergie. Opatrenia zamerané na zvýšenie flexibility pracovných a školských povinností však patria aj do skupiny primárných opatrení na zníženie emisií CO2. Prevalencia tzv. telepráce bola v rámci členských krajín EÚ výrazne rozdielna už pred pandemiou (od viac než 30% vo Švédsku po takmer 0% v Bulharsku), nakoľko faktorov, ktoré motivujú spoločnosti k umožneniu teleworku existuje viacero, nielen zosúladenie osobného a pracovného života, či ochrana zdravia. Motivácia znižovania negatívnych environmentálnych externalít z mobility zamestnancov k nim patrí tiež, na čo existujú aj viaceré štúdie. Súvisí to s implementáciou politiky spoločenskej zodpovednosti v zamestnávateľskej spoločnosti, ako aj od iných determinantov (napr. lokalita sídla spoločnosti, hospodárske odvetvie, v ktorom pôsobí, digitálna gramotnosť zamestnancov...)

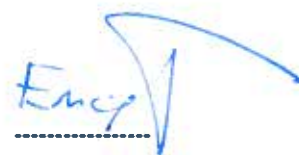
<p>Strana 37. Verejná osobná doprava a MHD</p>	<p>Vzhľadom na mimoriadny význam tejto časti odporúčam orientovať sa na všeobecné okruhy strategických opatrení pre verejnú dopravu.</p>	<p>V tomto prípade by sa integrácia verejnej dopravy mala chápať ako strategické opatrenie a zatraktívnenie verejnej dopravy ako prostriedok k dosiahnutiu cieľa, ktorým je obmedzenie IAD. Opatrenia možno prehľadnejšie členiť napr. na opatrenie v mestskej doprave, opatrenia v prímestskej doprave a opatrenia na zabezpečenie vzájomnej koordinácie a synergií.</p>	<p>Pripomienka akceptovaná čiastočne.</p> <p>Zásadný význam posilnenia verejnej osobnej dopravy pri stratégii presunu výkonov IAD na ekologickejšie druhy osobnej dopravy je, podľa názoru autorky, v materiáli zdôraznený dostatočne. Posilnenie tohto žiaduceho modal-shiftu dopĺňajú už len opatrenia na podporu cyklistickej a nemotorovej dopravy.</p> <p>Autorka preferuje klasifikáciu opatrení do kategórií Infraštruktúra, Dostupnosť, Intermodálna koordinácia, Preferencia ekologických vozidiel a Zatraktívnenie pred navrhovanou klasifikáciou opatrení na MHD, prímestskú dopravu a na opatrenia na zabezpečenie ich vzájomnej koordinácie, nakoľko ju v danom kontexte považuje za účelnejšiu aj vzhľadom na to, že logika opatrení sa s konkrétnym módom VOD nemení a dochádzalo by tak k ich opakovaniu. Do textu boli pridané poznámky dovysvetľujúce zvolenú klasifikáciu opatrení.</p>
--	--	---	--

CELKOVÉ HODNOTENIE:

Recenzovaný materiál *Kým nie je neskoro* poukazuje na zásadné rezervy v oblasti dopravy z hľadiska národných aj globálnych klimatických a environmentálnych cieľov. Dátová analýza uvádza čitateľa do širokej problematiky aj do kontextu nežiaduceho rastu emisií skleníkových plynov v sektore dopravy. Zásobník opatrení vytvára široký prehľad o možnostiach znižovania klimatických dopadov dopravy, pričom sú opatrenia vhodne rozdelené do logických skupín. Prínosom materiálu je poukazovanie na význam predchádzania nie nevyhnutnej ľudskej činnosti, v tomto prípade dopravných výkonov, pre znižovanie environmentálnych dopadov. Materiál môže poslúžiť nie len ako príspevok do verejnej diskusie, ale aj ako ucelený prehľad pre relevantné authority a podnet pre ďalšie analýzy.

SCHVÁLIŤ<sup>5</sup>:

- odporúčam  
 neodporúčam



podpis recenzenta

Súhlasím\* s uvedením svojho mena ako mena recenzenta v recenzovanej publikácii:

- ÁNO  
 NIE

Súhlasím\* so zverejnením tohto pripomienkovacieho hárka:

- ÁNO  
 NIE

---

<sup>5</sup> Hodiace sa označte krížikom.