

Vybrané kapitoly z NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2024/1679

ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013

(9) Synergie

Při realizaci projektů společného zájmu by se měla věnovat náležitá pozornost zvláštním okolnostem každého jednotlivého dotčeného projektu. Pokud je to možné, měly by se využívat synergie s dalšími politikami, například s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi nebo s dvojitým užitím infrastruktury pro vojenské účely, jakož i s aspekty cestovního ruchu, a to začleněním infrastruktury cyklistických stezek, včetně tras EuroVelo, do inženýrských staveb, jako jsou mosty nebo tunely, nebo s bezpečnostními aspekty začleněním nových technologií, jako jsou senzory v mostech.

(63) Městské uzly a jejich plány udržitelné městské mobility

Důležitou roli v transevropské dopravní síti hrají městské uzly jako výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v transevropské dopravní síti, a jsou přestupními body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi. Mělo by být zajištěno, aby kapacitně úzká místa a nedostatečné propojení sítí v rámci městských uzlů již nebránily multimodalitě v rámci transevropské dopravní sítě. Politika transevropské dopravní sítě by se měla zaměřit na prosazování plynulých dopravních toků z městských uzlů sítě, do nich a mezi nimi. Propojením sítí v rámci městských uzlů by se měly zabývat příslušné místní, regionální nebo celostátní orgány, zejména prostřednictvím příslušných opatření plánů udržitelné městské mobility.

(64) Městské uzly a monitoring

Jako účinný jednotný rámec pro řešení problémů městské mobility by měl být pro každý městský uzel přijat plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro celou funkční městskou oblast. Tento plán by mohl zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy. Členské státy by měly zajistit shromažďování údajů o městské mobilitě podle městských uzlů v oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti s cílem podpořit současně i budoucí výsledky transevropské dopravní sítě. Za účelem monitorování přístupnosti pro všechny uživatele by mělo být podporováno rozčlenění údajů na základě věku, genderu a zdravotního postižení, je-li to možné a v souladu s vnitrostátním právem.

(65) Městské uzly a zlepšení koordinace mezi regiony a městy a finanční podpora

Členské státy by měly prosazovat zavádění plánů udržitelné městské mobility za účelem zlepšení koordinace mezi regiony a městy. Za tímto účelem by členské státy měly vytvořit vnitrostátní program plánů udržitelné městské mobility s cílem podpořit místní orgány při vytváření kvalitních plánů udržitelné městské mobility a posilování monitorování a hodnocení provádění těchto plánů prostřednictvím vhodných opatření, pokynů, budování kapacit, pomoci a případně finanční podpory. Členské státy by rovněž měly určit vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility, které bude poskytovat pomoc při přípravě a provádění těchto plánů v souladu s pokyny stanovenými v tomto nařízení.

(66) Městské uzly a podpora aktivních druhů dopravy

Podpora aktivních druhů dopravy, zejména v městských uzlech, přispívá k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu, zlepšuje veřejné zdraví, snižuje kongesci, nabízí cestujícím řešení pro poslední kilometr a přináší ekonomické výhody. Při plánování nebo modernizaci dopravní infrastruktury by měla být náležitě zohledněna infrastruktura pro aktivní druhy dopravy, včetně pěší a cyklistické infrastruktury.

(68) Městské uzly a služby multimodální digitální mobility („mobilita jako služby“)

Služby multimodální digitální mobility pomáhají posílit integraci různých druhů dopravy spojením několika způsobů dopravy do jedné nabídky. Jejich další rozvoj by měl přispět k propagování nejudržitelnějších druhů dopravy, veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole, a k využití všech výhod řešení „mobility jako služby“.

(69) Systémy informačních a komunikačních technologií (IKT) pro dopravu

Systémy informačních a komunikačních technologií (IKT) pro dopravu jsou nezbytné jakožto základ optimalizace provozu a dopravy, bezpečnosti provozu a zlepšení souvisejících služeb. Usnadněny by měly být informační toky v síti dopravy a mobility, mimo jiné prostřednictvím zavádění datového prostoru Unie pro mobilitu. Měly by být k dispozici a zdokonalovány informace pro cestující a provozovatele nákladní dopravy, včetně informací o multimodálních systémech prodeje jízdenek a rezervačních systémech, s cílem vytvořit evropské digitální a interoperabilní informační systémy.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÉ ZÁSADY

Článek 3: Definice Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

6) „městským uzlem“ městská oblast, v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě pro cestující a náklad, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály a multimodální nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojují na jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy, včetně infrastruktury pro aktivní druhy mobility;

13) „plánem udržitelné městské mobility“ dokument pro strategické plánování mobility, jehož cílem je udržitelným způsobem zlepšit dostupnost funkční městské oblasti, včetně zón dojíždění v této městské oblasti nebo v její blízkosti, a mobilitu v ní pro lidi, podniky a zboží, a to zejména s ohledem na vyšší kvalitu života;

14) „aktivním druhem mobility“ přeprava osob nebo zboží nemotorovými prostředky založenými na lidské fyzické činnosti, včetně vozidel s pomocným elektrickým pohonem uvedených v čl. 2 odst. 2 písm. h) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 (29);

15) „systémy IKT pro dopravu“ systémy a aplikace informačních a komunikačních technologií, které využívají informační, komunikační, navigační nebo polohové či lokalizační technologie, včetně vesmírných technologií, které umožňují zpracovávat, ukládat a vyměňovat data a informace potřebné k účinnému řízení infrastruktury, mobility a dopravy v transevropské dopravní síti, k hlášení relevantních informací orgánům a k poskytování služeb, jež přidávají hodnotu, občanům, dodavatelům a provozovatelům, včetně systémů pro odolné, bezpečné, ekologicky šetrné a kapacitně efektivní využívání sítě; zahrnují systémy, technologie a služby uvedené v bodech 16 až 22 a mohou dále zahrnovat palubní zařízení s odpovídající infrastrukturou nebo digitálními součástmi;

Článek 4

Cíle transevropské dopravní sítě

2. Transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření udržitelného, bezpečného, efektivního a odolného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a napomáhá růstu podporujícímu začlenění. Transevropská dopravní síť vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených v těchto čtyřech kategoriích:

d) přínosů pro uživatele prostřednictvím:

- zajištění dostupnosti pro uživatele a uspokojení jejich potřeb v oblasti mobility a dopravy, s ohledem na potřeby zranitelných osob, včetně osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace a osob žijících v odlehlých regionech, včetně nejvzdálenějších regionů a dalších odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí;
- zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality osobní i nákladní dopravy, včetně kvality služeb poskytovaných všem uživatelům;
- podpory aktivních druhů mobility zlepšováním přístupnosti a kvality souvisejících infrastruktur, a tím i zlepšováním bezpečnosti a zdraví aktivních uživatelů těchto infrastruktur a zvyšování přínosů těchto druhů mobility z hlediska životního prostředí.

Článek 5

Odolná síť účinně využívající zdroje a ochrana životního prostředí

1. Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě probíhají způsobem účinně využívajícím zdroje a v souladu s platnými unijními a vnitrostátními požadavky na ochranu životního prostředí, a to:

e) optimalizací využívání infrastruktury, zejména prostřednictvím efektivního řízení kapacity a dopravy, podporou multimodality a přechodem k udržitelnějším vzorcům mobility, včetně rozvoje udržitelných, atraktivních a efektivních multimodálních dopravních služeb;

f) zohledněním a optimalizací možných synergií s jinými sítěmi, zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi, případně včetně celé elektrické sítě, s cílem zajistit soudržnost mezi plánováním dobíjecí infrastruktury a plánováním příslušné sítě, jakož i zohledněním možných synergií s dvojím užitím infrastruktury, jak je uvedeno ve „Vojenských požadavcích na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“ schválených Radou ve dnech 26. června 2023 a 23. října 2023 a ve všech následných dokumentech, které uvedené požadavky následně revidují, **jakož i s cyklistickou infrastrukturou, včetně dálkových cyklostezek;**

g) rozvojem zelené a udržitelné infrastruktury odolné vůči změně klimatu s přihlédnutím k aktivním druhům dopravy a podporou nových technologií, jejichž cílem je dekarbonizovat výstavbu dopravní infrastruktury, mimo jiné využíváním materiálů účinně využívajících zdroje a odolných vůči změně klimatu, navržených tak, aby co nejvíce omezily negativní dopad na zdraví občanů žijících v okolí sítě, životní prostředí, včetně znečištění ovzduší a hlukového znečištění, a degradaci ekosystémů;

KAPITOLA II

Článek 10

Obecná ustanovení pro hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť

3. Uzly sítě jsou uvedeny v příloze II a zahrnují městské a dopravní uzly (letiště, námořní přístavy, vnitrozemské přístavy, kombinované terminály železniční a silniční dopravy a terminály podél vnitrozemských vodních cest).

Článek 12

Obecné priority pro hlavní síť, rozšířenou hlavní síť a globální síť

1. Při rozvoji hlavní sítě, rozšířené hlavní sítě a globální sítě mají obecnou prioritu opatření nezbytná pro:

b) zajištění lepší dostupnosti a propojení všech regionů Unie při současném zohlednění územní a sociální soudržnosti a včetně specifických případů nejvzdálenějších regionů a dalších odlehklých, ostrovních, okrajových a horských regionů, jakož i řídce osídlených oblastí;

c) zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a interoperability mezi různými druhy dopravy, včetně aktivních druhů mobility v městských oblastech;

2. Aby bylo možné doplnit opatření stanovená v odstavci 1, je třeba věnovat zvláštní pozornost opatřením, jež jsou nezbytná pro:

a) příspěvek ke zmírnění expozice městských oblastí a případně hustě osídlených citlivých oblastí negativním účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy;

c) příspěvek k příznivým účinkům na zdraví a životní prostředí podporou používání aktivních druhů mobility rozvojem odpovídající infrastruktury pro jízdu na kole a chůzi;

KAPITOLA III

ODDÍL 1 Železniční dopravní infrastruktura

Článek 14 Složky infrastruktury

1. Železniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

b) stanice u železničních tratí specifikovaných v mapách uvedených v příloze I pro přestup cestujících v železniční dopravě a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;

ODDÍL 4 Silniční dopravní infrastruktura

Článek 32 Další priority rozvoje silniční infrastruktury

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících se silniční infrastrukturou a vedle obecných priorit stanovených v článcích 12 a 13 se upřednostní tyto činnosti:

a) zlepšování a prosazování bezpečnosti silničního provozu s přihlédnutím k potřebám jeho zranitelných účastníků a dalších účastníků v celé jejich různorodosti, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace;

b) zmírnění kongesce na stávajících pozemních komunikacích, zejména prostřednictvím inteligentního řízení dopravy, včetně dynamických poplatků za vjezd do centra města nebo mytného lišících se podle denní doby, týdne nebo sezóny;

d) při budování nebo modernizaci silniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy a zlepšit ve vhodných případech infrastrukturu pro aktivní mobilitu.

ODDÍL 7 Městské uzly

Článek 40 Složky městských uzlů

1. Městský uzel zahrnuje zejména:

a) dopravní infrastrukturu městského uzlu, který je součástí transevropské dopravní sítě, včetně obchvatů; a

b) přístupové body k transevropské dopravní síti, které jsou přístupné všem provozovatelům a uživatelům nediskriminačním způsobem, zejména přístavy, letiště, jakož i železniční nádraží, autobusové terminály a terminály multimodální nákladní dopravy.

2. Města nacházející se v centru každého městského uzlu transevropské dopravní sítě jsou uvedena v příloze II. Aby byl městský uzel součástí transevropské dopravní

sítě a byl uveden v příloze II, musí mít nejméně 100 000 obyvatel, nebo pokud v regionu NUTS 2 takový městský uzel neexistuje, jedná se o hlavní uzel tohoto regionu NUTS 2.

Článek 41 Požadavky na městské uzly

1. Při rozvoji transevropské dopravní sítě v městských uzlech členské státy s cílem zajistit účinné fungování celé sítě bez úzkých míst zajistí:

a) dostupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv v souladu s nařízením (EU) 2023/1804;

b) do 31. prosince 2027:

i) přijetí a monitorování plánu udržitelné městské mobility pro každý městský uzel, který zahrnuje mimo jiné opatření na integraci různých druhů dopravy a přechod k udržitelné mobilitě, na podporu efektivní mobility s nulovými a nízkými emisemi, včetně městské logistiky, na snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a ve vhodných případech na posouzení dostupnosti dopravy pro uživatele; a

ii) shromažďování údajů o městské mobilitě podle městských uzlů a jejich předkládání Komisi v oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti podle ukazatelů a metodiky uvedených v odstavci 2;

c) do 31. prosince 2030 rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru, včetně usnadnění přístupu k infrastruktuře veřejné dopravy a aktivní mobilitě, a vybavených alespoň jednou dobíjecí stanicí vymezenou v čl. 2 bodu 52 nařízení (EU) 2023/1804 určenou pro obsluhu autobusů a autokarů. Členské státy rovněž přezkoumají rozvoj čerpací stanice vymezenou v čl. 2 bodu 59 uvedeného nařízení v těchto uzlech, která se používá pro vodík určený k obsluze autobusů a autokarů; a

d) do 31. prosince 2040, s výhradou socioekonomické analýzy nákladů a přínosů, rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy, pokud již takovýto terminál neexistuje, umožňujícího dostatečnou překládkovou kapacitu v rámci městského uzlu nebo v jeho okolí. Jeden terminál multimodální nákladní přepravy může obsluhovat několik městských uzlů a může být umístěn v městském uzlu samotném nebo v jeho blízkosti. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

2. Při přijímání a monitorování plánů udržitelné městské mobility vynaloží místní orgány, případně ve spolupráci s vnitrostátními orgány, veškeré možné úsilí s cílem zajistit, aby plány udržitelné městské mobility byly v souladu s hlavními směry uvedenými v příloze V a zároveň zohlednily dálkové transevropské dopravní toky.

Nejpozději do 19. července 2025 přijme Komise prováděcí akt:

a) vymezující v omezeném počtu ukazatele, které mají být použity pro sběr údajů podle odst. 1 písm. b) tohoto článku;

b) stanovující metodiku pro shromažďování a předkládání údajů podle odstavce 1 tohoto článku; a

c) upřesňující jednotlivé lhůty pro předložení těchto údajů.

Tyto lhůty se stanoví na tři až pět let. Prováděcí akt se vypracuje v úzké spolupráci s členskými státy a jejich regionálními a místními orgány a při tom se zohlední dostupnost a přístupnost údajů na místní úrovni, jakož i stávající plány městské mobility. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 61 odst. 3.

3. Komise rovněž nejpozději do 19. července 2025 zřídí internetové rozhraní, které příslušným orgánům umožní předkládat plány udržitelné městské mobility a ukazatele uvedené v odst. 1 písm. b) a které členským státům umožní zajistit předložení plánů udržitelné městské mobility a ukazatelů.

4. Do 19. července 2025 určí členské státy, aniž je dotčen čl. 8 odst. 5, vnitrostátní kontaktní místo pro plány udržitelné městské mobility a vytvoří vnitrostátní program pro plány udržitelné městské mobility s cílem podpořit městské uzly při přijímání a provádění plánů udržitelné městské mobility uvedených v odst. 1 písm. b) bodě i) tohoto článku.

Článek 42 Další priority pro městské uzly

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly a vedle obecných priorit stanovených v člancích 12 a 13 se upřednostní:

a) spojení, jako jsou metra nebo tramvaje, prvního a posledního kilometru mezi přístupovými body k transevropské dopravní síti uvedenými v čl. 40 odst. 1 písm. b) a do nich s cílem zvýšit výkonnost transevropské dopravní sítě;

b) plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní udržitelné dopravy, jež může zahrnovat:

- **pro cestující možnost přístupu k informacím, rezervaci, placení jízdy a získávání jízdenek prostřednictvím multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility** s cílem umožnit optimalizované trasy pro vozidla za účelem zlepšení řízení dopravních toků, bezpečnosti silničního provozu a snížení kongesce a znečištění ovzduší; a
- **pokud jde o nákladní dopravu,** městská logistická zařízení s cílem zlepšit konsolidaci dodávek v městských oblastech, jako jsou mikrouzly a cyklistické logistické uzly, zejména ty, které jsou napojeny na železniční a vodní dopravní infrastrukturu;

c) udržitelné, plynulé a bezpečné propojení infrastruktury pro přepravu cestujících mezi železniční, silniční a případně vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou,

včetně integrace infrastruktury pro aktivní druhy dopravy, zejména při budování nebo modernizaci dopravní infrastruktury;

d) udržitelné, plynulé a bezpečné propojení infrastruktury pro nákladní dopravu mezi železniční, silniční a případně vnitrozemskou vodní, leteckou a námořní dopravou, jakož i vhodné spojení s logistickými platformami a zařízeními;

e) zmírnění vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy;

f) podpora efektivní dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků pro přepravu cestujících i zboží;

g) ve vhodných případech zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy prostřednictvím opatření zaměřených především na mobilitu cestujících ve prospěch těchto druhů dopravy, včetně bezpečné a chráněné infrastruktury pro aktivní druhy dopravy;

h) podpora efektivního nízkohlučného a nízkouhlíkového doručování zboží ve městech;

i) ve vhodných případech zvýšení dostupnosti a propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi a přístup k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě; a

j) přijetí konkrétních opatření na podporu širšího zavádění nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT) a inteligentních dopravních systémů s otevřeným přístupem pro všechny provozovatele, které umožní optimalizovat trasy pro vozidla s cílem zlepšit řízení dopravních toků, snížit kongesci, znečištění ovzduší a zlepšit bezpečnost silničního provozu, jakož i informace o dostupnosti infrastruktury pro alternativní paliva v reálném čase.

KAPITOLA IV

USTANOVENÍ PRO INTELIGENTNÍ A ODOLNOU DOPRAVU

Článek 50 Dostupnost pro všechny uživatele

Transevropská dopravní infrastruktura umožní bezproblémovou mobilitu a dostupnost pro všechny uživatele, zejména:

- a) pro osoby v situaci dopravní chudoby nebo ve zranitelném postavení**, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace; a
- b) pro osoby žijící v nejvzdálenějších regionech** a jiných odlehlých, venkovských, ostrovních, okrajových a horských oblastech, jakož i v řídce osídlených oblastech.

PŘÍLOHA V

POKYNY PRO PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY PRO MĚSTSKÉ UZLY

Tato příloha stanoví pokyny pro přípravu plánů udržitelné městské mobility pro městské uzly.

1. Cíle a záměry: hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility by mělo být zlepšit dostupnost funkční městské oblasti pro všechny uživatele, včetně osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace, a zajistit vysoce kvalitní, bezpečnou a udržitelnou nízkoemisní mobilitu sloužící k přístupu do funkční městské oblasti, průjezdu přes ni a pohybu po jejím území, přičemž zohlední úlohu, již mohou v tomto ohledu hrát veřejná doprava a aktivní mobilita. Měl by podporovat zejména mobilitu s nulovými a nízkými emisemi a zavádění městského dopravního systému, který přispívá k lepší celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě, zejména rozvojem infrastruktury pro bezproblémový provoz vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jakož i multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru, jakož i terminálů multimodální nákladní přepravy sloužících městským uzlům.

2. Dlouhodobá vize a krátkodobý prováděcí plán: plán udržitelné městské mobility by měl zahrnovat dlouhodobou strategii budoucího rozvoje dopravní infrastruktury a multimodálních služeb nebo by měl být s takovou existující strategií propojen. Měl by rovněž obsahovat realizační plán pro krátkodobé provádění strategie. Měl by být součástí integrovaného přístupu k udržitelnému rozvoji městské oblasti a provázán s příslušným územním plánováním. Dlouhodobá vize i krátkodobý prováděcí plán by měly být rovněž z finančního hlediska řešeny přímo v plánu udržitelné městské mobility nebo alternativně odkazem na jiné stávající plány na vyšší úrovni nebo související plánování, aniž by byly předjímány finanční závazky.

3. Integrace různých druhů dopravy: plán udržitelné městské mobility by měl podporovat multimodální dopravu integrací různých druhů dopravy a opatřeními, jež usnadňují dostupnou, plynulou a udržitelnou mobilitu. Měl by zahrnovat opatření ke zvýšení podílu udržitelnějších druhů dopravy, jako je veřejná doprava, sdílená mobilita, aktivní mobilita a případně vnitrozemská vodní a námořní doprava. Měl by rovněž zahrnovat opatření na podporu mobility s nulovými a nízkými emisemi, zejména pokud jde o ekologizaci městského vozového parku, s cílem zlepšit přístupnost pro všechny uživatele a snížit kongesci, jakož i zlepšit bezpečnost silničního provozu v souladu s normami Unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zejména pro zranitelné účastníky silničního provozu, případně včetně uživatelů aktivních druhů dopravy.

4. Efektivní fungování transevropské dopravní sítě: plán udržitelné městské mobility by měl řádně zohlednit, jaký dopad mají rozličná městská opatření na toky osobní i nákladní dopravy v transevropské dopravní síti, a to s cílem zajistit plynulý tranzit, pohyb

po obchvatu nebo propojení přes městské uzly a kolem nich, včetně vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Měl by zahrnovat zejména opatření ke zmírnění kongesce, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a odstranění úzkých míst ovlivňujících dopravní toky v rámci transevropské dopravní sítě.

5. Participativní přístup: vypracování a provedení plánu udržitelné městské mobility by mělo být založeno na integrovaném přístupu s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací napříč různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány. Zapojení by měli být rovněž občané, zástupci občanské společnosti a hospodářské subjekty.

6. Monitoring a ukazatele výkonnosti: tento plán by měl zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy. Jeho provádění by mělo být monitorováno za použití ukazatelů výkonnosti.