

Udržateľné dochádzanie v mestských oblastiach

Posun vpred, ale na dosiahnutie cieľa sú rozhodujúce opatrenia na miestnej úrovni



Obsah

Body

01 – 24 | **Hlavné odkazy**

01 – 05 | Prečo je táto oblasť dôležitá

06 – 24 | Čo sme zistili a čo odporúčame

25 – 108 | **Bližší pohľad na naše pripomienky**

25 – 59 | **Dlhodobé úsilie Komisie posilniť rámec EÚ pre mestskú mobilitu bolo čiastočne úspešné**

29 – 44 | Dosiahnutie konsenzu o posilnení právneho rámca EÚ si vyžiadalo určitý čas a ciele v oblastiestskej mobility zostávajú široké

45 – 51 | Napriek určitému prekryvaniu mestá ocenili početné podporné iniciatívy Komisie

52 – 59 | Monitorovanie zo strany Komisie bolo obmedzené, čiastočne preto, že vykazovanie údajov o mestskej mobilite bude povinné až od konca roka 2027

60 – 94 | **Väčšina kontrolovaných PUMM obsahovala príslušné opatrenia, ale mala nedostatky v pokrytí oblasti a monitorovaní**

64 – 68 | Územné pokrytie bolo v prípade väčšiny PUMM nedostatočné, čím sa vylúčil určitý podiel tokov dochádzky

69 – 86 | Väčšina kontrolovaných PUMM obsahuje opatrenia týkajúce sa prístupnosti a znižovania emisií, opatrení odrádzajúcich od používania automobilov bolo menej

87 – 94 | Vykonávanie a monitorovanie kontrolovaných PUMM nie sú zaručené

95 – 108 | Projekty, ktoré sme kontrolovali, podporovali ciele PUMM, hoci nie všetky mali významný vplyv na plnenie potrieb dochádzajúcich osôb

96 – 99 | Napriek niektorým nedostatkom v postupoch výberu boli všetky kontrolované projekty v súlade s PUMM

100 – 108 | Takmer všetky kontrolované projekty priniesli plánované výstupy, ale oveľa menej z nich viedlo k významným účinkom z hľadiska plnenia potrieb dochádzajúcich

Prílohy

Príloha I – O tomto audite

Príloha II – Zoznam kontrolovaných projektov

Príloha III – Príklady podporných iniciatív Komisie

Príloha IV – Toky dochádzky

Príloha V – Ciele v oblasti udržateľnej mobility

Príloha VI – Problémy ovplyvňujúce zmyslupnosť prieskumov mobility

Príloha VII – Mapy prístupnosti do 45 minút

Príloha VIII – Mapy času cesty z prímestských oblastí na príslušné pracovisko

Skratky

Glosár

Odpovede Komisie

Harmonogram

Audítorský tím

01

Hlavné odkazy

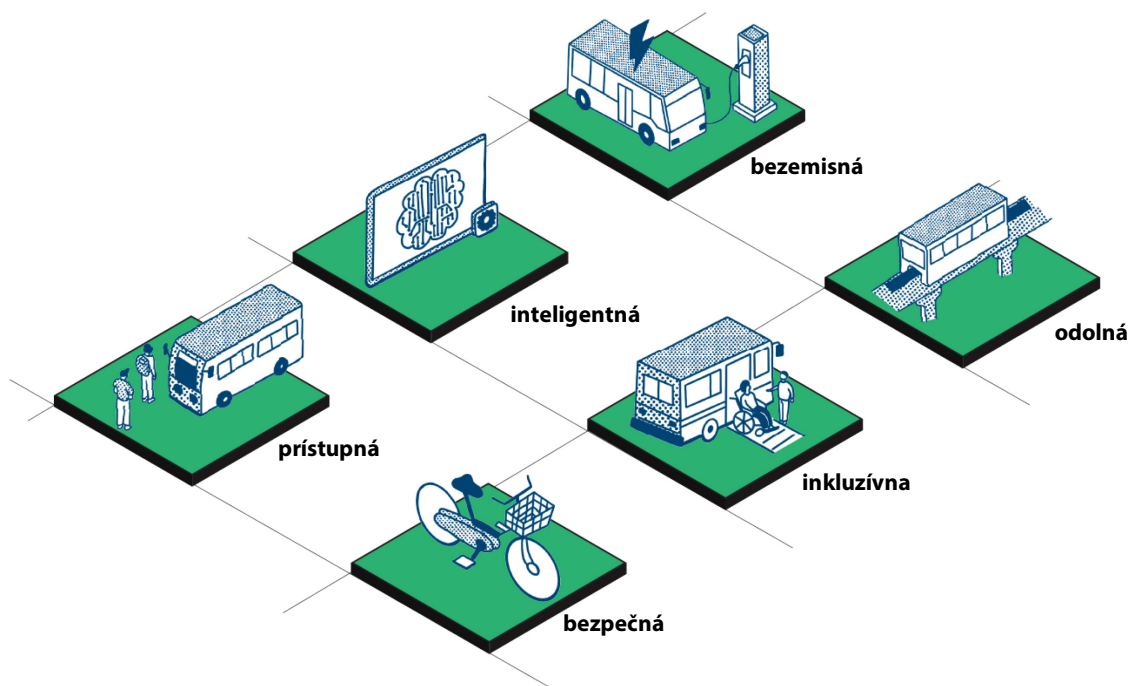
Prečo je táto oblasť dôležitá

- 01** Mestská mobilita, t. j. pohyb osôb a tovaru v rámci mestských oblastí, sa týka približne 75 % obyvateľstva EÚ. Mestské oblasti priťahujú zamestnanosť a hospodársku činnosť, čo vedie k veľkej dopravnej záťaži spôsobenej dochádzaním. Rast počtu obyvateľov je v porovnaní s centrami miest rýchlejší v okolitých zónach dochádzky, čo naznačuje trend suburbanizácie¹.
- 02** Mestská mobilita sa riadi predovšetkým na miestnej úrovni. Rámcom Komisie pre mestskú mobilitu z roku 2021² sa vymedzuje udržateľná mobilita v mestských oblastiach naprieč niekoľkými kľúčovými rozmermi (*ilustrácia 1*). To si vyžaduje sústredenie sa na multimodálne mestské dopravné systémy zamerané na ľudí, ktoré zabezpečujú aktívnu, kolektívnu a spoločnú mobilitu, podporenú riešeniami s nízkymi a nulovými emisiami.

¹ OECD (2012), *Redefining „Urban“: A New Way to Measure Metropolitan Areas*, OECD Publishing, Paríž.

² COM(2021) 811.

Ilustrácia 1 | Kľúčové prvky udržateľnej mobility v mestských oblastiach



Zdroj: Dvor audítorov, upravené podľa nového rámca EÚ pre mestskú mobilitu (2021), ktorý vypracovala Komisia.

- 03** Zlepšenie udržateľnej mestskej mobility prináša niekoľko výhod vrátane zníženia emisií skleníkových plynov, obmedzenia dopravných zápch a skrátenia času cestovania, ako aj zlepšenia kvality ovzdušia a kvality života. Hlavnou výzvou je poskytnúť atraktívne alternatívy k používaniu automobilov.
- 04** S cieľom posilniť udržateľnú mobilitu Komisia podporila koncepciu [plánov udržateľnej mestskej mobility](#) (ďalej len „PUMM“). Sú vymedzené ako strategické plány mobility zamerané na udržateľné zlepšenie dostupnosti a mobility v rámci funkčnej mestskej oblasti pre ľudí, podniky a tovar. Na štatistické účely sa pojem „funkčná mestská oblasť“ na úrovni EÚ vymedzuje ako mesto spolu s jeho zónou dochádzky, pričom táto zóna je oblasť obklopujúca mesto, z ktorej aspoň 15 % zamestnaných obyvateľov pracuje v tomto meste.

- 05** Cieľom tohto auditu bolo posúdiť opatrenia prijaté Komisiou a príslušnými orgánmi v členských štátoch na podporu udržateľnej dopravy pre dochádzajúcich, ktorí dochádzajú do práce alebo školy vo veľkých metropolitných oblastiach. Na tento účel sme preskúmali: i) či legislatívne, politické a podporné opatrenia Komisie boli vhodné na zabezpečenie efektívnej dopravy pre dochádzajúcich; ii) či návrh, vykonávanie a monitorovanie PUMM príslušnými orgánmi v šiestich členských štátoch (Česko, Španielsko, Francúzsko, Maďarsko, Poľsko, Portugalsko) zaradených do vzorky boli vhodné na daný účel; a iii) či výber, vykonávanie a okamžité výsledky 21 projektov financovaných EÚ, zaradených do vzorky boli účinné pri riešení udržateľnej mobility dochádzajúcich osôb. Očakávame, že naše pripomienky budú pre Komisiu užitočné pri hodnotení pokroku v jej politike s ohľadom na budúce aktualizácie a súvisiace usmernenia. Ďalšie základné informácie a podrobnosti o rozsahu auditu a prístupe k nemu sú uvedené v [prílohe I](#).

Čo sme zistili a čo odporúčame

- 06** Celkovo sme dospeli k záveru, že právny rámec EÚ v oblasti mestskej mobility sa vďaka vytrvalému úsiliu Komisie zlepšil. V súčasnosti sa v ňom najmä vyžaduje, aby sa pre 431 mestských oblastí vypracovali plány udržateľnej mestskej mobility (PUMM). Zistili sme však rôzne nedostatky, ktoré znižujú účinnosť týchto plánov, najmä pokiaľ ide o pokrytie tokov dochádzky a úroveň ambícií pri zmene cestovných návykov smerom od používania automobilov. Budúce zlepšenia budú závisieť predovšetkým od opatrení na miestnej úrovni.

Dlhodobé úsilie Komisie posilniť rámec EÚ pre mestskú mobilitu bolo čiastočne úspešné

- 07** V oblasti dopravy musia byť všetky opatrenia na úrovni EÚ v súlade so zásadou subsidiarity. To znamená, že EÚ by mala konať len vtedy, ak sa dané ciele dajú lepšie dosiahnuť prostredníctvom jej opatrení, než ak by členské štáty konali samostatne.
- 08** Dvadsať rokov po tom, čo Komisia uznala prínosy plánovania mestskej mobility, sa revíziou nariadenia o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) prijatou v roku 2024 stalo takéto plánovanie pre 431 mestských oblastí (tzv. uzlov) povinným. Medzitým, než si Komisia zabezpečila dostatočnú podporu členských štátov v prospech takejto požiadavky, aktívne podporovala prípravu PUMM.

09 Nariadenie síce viedlo k posilneniu rámca, ale:

- neobsahuje požiadavku, aby členské štáty zabezpečili súlad svojich PUMM s usmerneniami EÚ,
- nezahrňa ukazovatele navrhované Komisiou (napríklad podiel jednotlivých druhov dopravy) a namiesto toho ju splnomocňuje, aby vymedzila: i) obmedzený počet ukazovateľov mestskej mobility a ii) metodiku zberu a predkladania údajov členskými štátmi. Následkom toho došlo k oneskoreniu, keďže vykonávací akt ešte nebol prijatý. Okrem toho zatiaľ nie je isté, či bude obsahovať ukazovateľ merania zmien v podiele jednotlivých druhov dopravy, hoci je to rozhodujúce pre posúdenie toho, či sa udržateľnosť mestskej mobility zlepšuje (body 25 – 35 a 55).

10 Väčší dôraz na udržateľnú mestskú mobilitu sa odráža aj v pravidlách a dohodách, ktorými sa riadia programy financovania EÚ (fondy politiky súdržnosti, Nástroj na prepájanie Európy a Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti) (body 36 – 37).

11 Cieľom strategického rámca EÚ pre mestskú mobilitu je podporiť záväzné ciele EÚ v oblasti klímy podporou udržateľnej dopravy, a tým prispieť k zníženiu emisií. V právnych predpisoch EÚ sa stanovili záväzné vnútroštátne ciele na celkové zníženie emisií skleníkových plynov, ale bez stanovenia samostatných cieľov pre samotné odvetvie dopravy. Výber vykonávacích opatrení v jednotlivých sektoroch tak zostáva na členských štátoch. V dôsledku toho sa nestanovili žiadne ciele na úrovni miest alebo len pre mestskú mobilitu. Podobne sa v právnych predpisoch EÚ nestanovili žiadne ciele týkajúce sa prechodu na iný druh dopravy (presun dochádzajúcich na udržateľnejšie druhy dopravy), hoci je to dôležité z hľadiska environmentálneho správania a efektívnosti dopravy. Ciele politiky EÚ v oblasti mestskej mobility boli celkovo málo konkrétne (body 38 – 44).

12 Komisia prijala na podporu miest tieto opatrenia:

- Predstavila množstvo podporných iniciatív (budovanie kapacít, výmeny postupov a usmernenia), ktoré sa čiastočne prekrývajú, hoci ich miestne orgány oceňujú; vzniká tým však zložité prostredie, v ktorom môže byť pre mestské orgány náročné sa orientovať (body 45 – 50).
- Uverejnila usmernenia na prípravu PUMM, ktoré dopĺňa viac ako 30 príručiek na konkrétne témy. Keďže usmernenie sa ešte nezaoberá všetkými relevantnými aspektmi a čiastočne v ňom chýbajú aktualizované informácie alebo zosúladenie s usmerneniami k PUMM uvedenými v nariadení o TEN-T, Komisia pracuje na jeho zjednodušení a aktualizácii (body 51 a 83).

- 13** S výnimkou niektorých hodnotení vykonaných v rámci prípravy budúcich politických rozhodnutí Komisia zatiaľ účinok svojej politiky nemonitorovala, keďže vykazovanie údajov o mestskej mobilita bude pre členské štáty povinné až od konca roka 2027. Bude sa zakladať na ukazovateľoch a metodike, ktoré Komisia ešte len vymedzí vo vykonávacom akte (body 52 – 59).



Odporúčanie 1

Zlepšiť podporu poskytovanú orgánom členských štátov

Komisia by mala:

- a) doplniť svoje súčasné usmernenie k PUMM tak, aby zahŕňalo všetky relevantné aspekty, ktorými sa majú PUMM zaoberať, a konkrétne to, ako najlepšie uplatňovať i) koncepciu funkčných mestských oblastí a ii) spoločnú mobilitu v prímestských oblastiach, a takisto ako najlepšie integrovať územné a priestorové plánovanie s plánovaním mobility;
- b) zriadiť jednotné informačné miesto, ktoré by orgánom členských štátov poskytovalo usmernenia o možnostiach dostupných v rámci rôznych podporných iniciatív (napríklad financovanie alebo budovanie kapacít).

Cieľový dátum vykonania: 4. štvrtrok 2027



Odporúčanie 2

Monitorovať podiel jednotlivých druhov dopravy

V rámci prípravy vykonávacieho aktu o ukazovateľoch by Komisia mala v spolupráci s členskými štátmi vymedziť ukazovateľ podielu jednotlivých druhov dopravy – kľúčový prvok každej politiky udržateľnej mobility – ktorý by mal byť založený na jednotnej metodike zberu údajov.

Cieľový dátum vykonania: 4. štvrtrok 2026

Väčšina kontrolovaných PUMM obsahovala príslušné opatrenia, ale mala nedostatky v pokrytí oblasti a monitorovaní

- 14** Pre účinnosť PUMM je rozhodujúce vymedzenie oblasti, ktorú má tento plán pokrývať: oblasť by mala zahŕňať všetky relevantné toky dochádzky. V nariadení o TEN-T sa vyžaduje, aby PUMM pokrývali „funkčnú mestskú oblasť“, ktorá zahŕňa zóny dochádzky v tejto mestskej oblasti alebo v jej blízkosti. To predpokladá spoluprácu a koordináciu medzi vnútroštátnymi a miestnymi orgánmi a naprieč administratívnymi hranicami (body 60 – 64).
- 15** Vo všetkých šiestich kontrolovaných PUMM okrem jedného sa vymedzovali oblasti na základe administratívnych hraníc, a nie na základe tokov dochádzky, čo niekedy viedlo k prehliadaniu značnej časti týchto tokov, ktorá sa v kontrolovaných PUMM pohybovala od 4 % do 64 %. Dôvodom je najmä nedostatočná koordinácia medzi obecnými orgánmi a to, že majú právomoci len v rámci príslušných územných hraníc (body 65 – 68).



Odporúčanie 3

Presadzovať, aby PUMM riadne pokrývali geografickú oblasť

Komisia by mala monitorovať, či PUMM, ktoré sa jej predkladajú, pokrývajú funkčné mestské oblasti príslušných miest, ako sú stanovené v nariadení o TEN-T. V prípade, že PUMM tieto oblasti nepokrývajú, by Komisia mala v spolupráci s orgánmi členských štátov (najmä s vnútroštátnymi kontaktnými miestami pre PUMM) túto situáciu riešiť.

Cieľový dátum vykonania: 4. štvrtrok 2028

- 16** Väčšina PUMM, ktoré sme kontrolovali, obsahovala opatrenia alebo ciele týkajúce sa rôznych aspektov udržateľnej mobility. Patria medzi ne:
- zlepšenie dostupnosti pre všetkých používateľov (t. j. prístup k základným tovarom a službám a k pracovným miestam) prostredníctvom rozvoja, ako je multimodalita, doprava na objednávku a spoločná mobilita,
 - zníženie emisií skleníkových plynov z odvetvia dopravy podporou udržateľných druhov dopravy, napríklad zavedením nízkoemisných zón a podporou aktívnej mobility, ako je cyklistika alebo chôdza (body 69 – 79).

- 17** Ciele stanovené v kontrolovaných PUMM v oblasti zníženia emisií v príslušných mestských oblastiach väčšinou neboli úplne zosúladené s cieľmi stanovenými na národnej úrovni, ani s nimi neboli porovnateľné. K tejto situácii prispela absencia akéhokoľvek procesu na zabezpečenie takéhoto zosúladenia a rozdielne časové harmonogramy na prípravu alebo aktualizáciu príslušných dokumentov (body **80 – 81**).
- 18** Napriek niektorým dobrým príkladom PUMM často neobsahovali opatrenia, ktoré by odrádzali od používania súkromných vozidiel. Zatiaľ čo väčšina PUMM zahŕňala opatrenia na riadenie parkovania (napr. obmedzenia parkovania v určitých oblastiach), len polovica z nich obsahovala opatrenia týkajúce sa iných aspektov, ako je územné a priestorové plánovanie a riadenie mobility zamestnancov zo strany ich zamestnávateľov (body **82 – 86**).
- 19** Vnútroštátne a regionálne orgány v šiestich kontrolovaných členských štátoch nemonitorujú vykonávanie PUMM. Zo šiestich kontrolovaných PUMM však dva monitorujú príslušné miestne orgány a ďalšie dva miestne orgány takúto činnosť plánujú. V prípade dvoch PUMM, ktoré sa v súčasnosti monitorujú, bola účinnosť ich realizácie čiastočne obmedzená nedostatkom právomocí miestnych orgánov a finančnými obmedzeniami. Hoci je pre úspech nevyhnutné dostatočné financovanie, iba dva v súčasnosti monitorované PUMM obsahovali podrobnosti o potrebách financovania, a aj v tých sa uvádzali iba možné zdroje financovania na pokrytie týchto potrieb (body **87 – 91**).
- 20** Údaje získané monitorovaním o celkovom vplyve realizovaných PUMM na udržateľnú mobilitu dochádzajúcich a podiel jednotlivých druhov dopravy neboli k dispozícii. Hoci príslušné orgány v šiestich členských štátoch vykonávali prieskumy mobility v určitých intervaloch, užitočnosť týchto prieskumov znížili problémy s načasovaním a pokrytím (body **92 – 94**).

Projekty, ktoré sme kontrolovali, podporovali ciele PUMM, hoci nie všetky viedli k významným účinkom z hľadiska potrieb dochádzajúcich

21 Pokiaľ ide o vzorku 21 projektov, ktoré sme kontrolovali, zistili sme, že (body 95 – 96, 99 a 103 – 105):

- všetky projekty boli v súlade s príslušným PUMM alebo inou relevantnou stratégiou v oblasti mobility, aj keď orgány pre výber projektov toto kritérium nie vždy posudzovali,
- väčšina projektov bola podopretá hodnotením potrieb,
- pri prevažnej väčšine dokončených projektov sa v plnej miere dosiahli plánované výstupy,
- všetkých 12 projektov, o ktorých bol k dispozícii dostatok údajov na posúdenie, malo určitý vplyv na riešenie potrieb dochádzajúcich, hoci v rôznej miere: polovica z nich vykazovala výrazné pozitívne účinky, zatiaľ čo druhá polovica mala miernejšie účinky v dôsledku nedostatkov pri plánovaní a realizácii projektov.

22 V kontrolách, ktoré vykonali orgány pre výber projektov, sme zistili tieto nedostatky (bod 97):

- V prípade projektov financovaných z Nástroja na prepájanie Európy – Doprava sa posudzovanie ich súladu s príslušnými PUMM začalo len pri projektoch financovaných v období 2021 – 2027.
- V prípade projektov financovaných z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti v dvoch kontrolovaných členských štátoch sa neoveril ich súlad s príslušnými PUMM alebo sa o takýchto overeniach nenašiel dôkaz.

23 Niekoľko projektov (osem z 21), najmä tie, ktoré boli financované z Nástroja na prepájanie Európy – Doprava a z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti, nemalo vymedzené ukazovatele výsledkov. V dvoch členských štátoch, kde projekty obsahovali ukazovateľ na meranie zníženia emisií skleníkových plynov, bol výpočet zníženia založený na nevhodných metodikách. Na úrovni EÚ nebola vymedzená žiadna metodika (body 100 – 102).

- 24** Pri našej simulácii potenciálneho vplyvu jedného projektu v každom kontrolovanom členskom štáte na skrátenie cestovného času dochádzajúcich sa ukázalo, hoci s výhradami, že v dvoch zo šiestich prípadov bola v čase dopravnej špičky verejná doprava rýchlejšia ako cestovanie autom, čo poukazuje na potenciál ďalšieho zlepšenia (body [106](#) – [108](#)).



Odporúčanie 4

Poskytnúť spoľahlivú metodiku merania zmien emisií skleníkových plynov

Pre viacročný finančný rámec na obdobie po roku 2027 by Komisia mala vypracovať vhodnú metodiku na meranie zmien emisií skleníkových plynov, ktorú môžu prijímatelia v rámci projektov v oblasti dopravy financovaných z fondov EÚ použiť na vykazovanie spoľahlivých údajov pre príslušné ukazovatele.

Cieľový dátum vykonania: 4. štvrtrok 2028

Bližší pohľad na naše pripomienky

Dlhodobé úsilie Komisie posilniť rámec EÚ pre mestskú mobilitu bolo čiastočne úspešné

- 25** Zodpovednosť za dopravnú politiku EÚ patrí do spoločnej právomoci EÚ a jej členských štátov³. Preto musia byť všetky opatrenia na úrovni EÚ v tejto oblasti v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v Zmluve o Európskej únii⁴. To znamená, že EÚ by mala konať len vtedy, ak sa dané ciele dajú lepšie dosiahnuť činnosťou na úrovni EÚ, než ak by členské štáty konali samostatne.
- 26** Mestská mobilita – jeden z aspektov dopravnej politiky – sa riadi na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Je úzko spojená so záväzným zámerom Komisie dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu EÚ. Európsky právny predpis v oblasti klímy z roku 2021⁵, v ktorom sa stanovuje tento zámer, obsahuje aj záväzný cieľ na rok 2030, a to zníženie emisií skleníkových plynov aspoň o 55 % (v porovnaní s rokom 1990).
- 27** Každá politika a stratégia by mala vychádzať zo spoľahlivej diagnózy, pre ktorú je potrebné zhromaždiť relevantné a spoľahlivé údaje. Rovnaké údaje sú potrebné na hodnotenie pokroku a výmenu najlepších postupov.

³ Článok 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

⁴ Článok 5 Zmluvy o Európskej únii.

⁵ Nariadenie (EÚ) 2021/1119.

28 Posúdili sme, či:

- politické dokumenty a právne akty EÚ obsahovali vhodné ustanovenia na podporu zosúladenia činnosti miest s cieľmi EÚ v oblasti mestskej mobility,
- podporné iniciatívy Komisie (budovanie kapacít, výmena postupov, usmernenia) boli vhodné na daný účel,
- Komisia primerane monitorovala pokrok v oblasti mestskej mobility.

Dosiahnutie konsenzu o posilnení právneho rámca EÚ si vyžiadalo určitý čas a ciele v oblasti mestskej mobility zostávajú široké

29 Mestská a prímestská mobilita zohráva kľúčovú úlohu pri dosahovaní cieľov EÚ v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov. Plánovanie udržateľnej mestskej mobility je nástrojom, ktorý mestám umožňuje komplexne riešiť využívanie pôdy, dopravné návyky a dopravnú infraštruktúru s cieľom zlepšiť udržateľnosť, bezpečnosť a efektívnosť dopravy.

30 Posúdili sme zmeny v strategickom a právnom rámci EÚ týkajúce sa plánovania mestskej mobility, emisií skleníkových plynov z dopravy a súvisiacich cieľov.

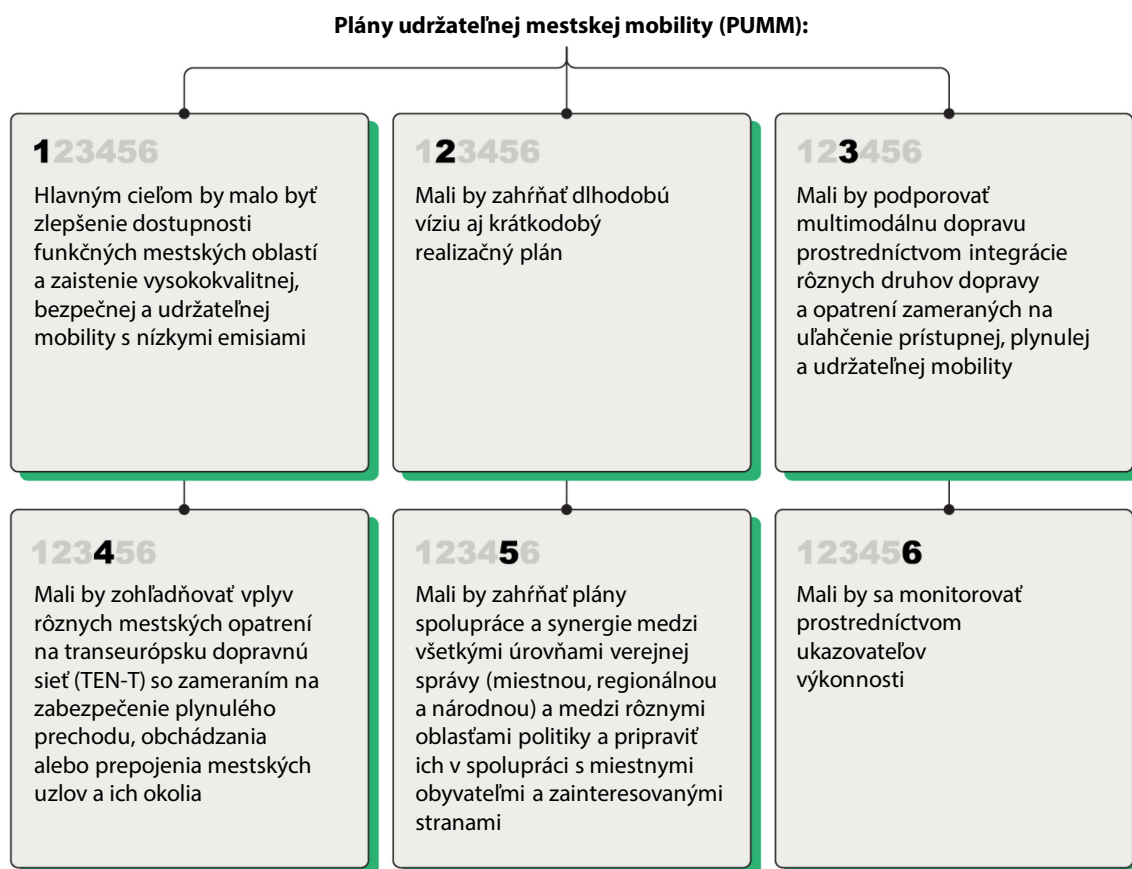
Trvalo 20 rokov, kým sa plánovanie udržateľnej mestskej mobility stalo pre mnohé mestské oblasti povinným, ale zosúladenie s usmerneniami EÚ je naďalej dobrovoľné

31 Komisia už v roku 2004 v stratégii pre mestá⁶ identifikovala potrebu požadovať od hlavných miest a miest s viac ako 100 000 obyvateľmi, aby prijali a vykonávali plány udržateľnej mestskej dopravy (vrátane plánovania dopravy a územného plánovania, cieľov stanovených na miestnej úrovni a systémov monitorovania pokroku). Táto požiadavka sa formálne stanovila až v roku 2024 v právnom akte, konkrétne v revidovanom nariadení o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T)⁷. Plány udržateľnej mestskej dopravy sa medzitým vyvinuli do nového konceptu: plány udržateľnej mestskej mobility (PUMM). Hlavné charakteristiky PUMM sú opísané na [ilustrácii 2](#).

⁶ COM(2004) 60.

⁷ Nariadenie (EÚ) 2024/1679 (nariadenie o TEN-T).

Ilustrácia 2 | Plány udržateľnej mestskej mobility – hlavné charakteristiky



Zdroj: EDA na základe prílohy V k nariadeniu o TEN-T.

- 32** Počas týchto 20 rokov Komisia pravidelne posudzovala možnosť vyžadovať od miest, aby prijali a vykonávali PUMM, ale dospela k záveru, že jej chýba podpora členských štátov. V dôsledku toho sa v príslušných politických dokumentoch (*ilustrácia 1 v prílohe I*) prijatých v rokoch 2006 až 2020 stanovilo, že Komisia bude podporovať prijímanie takýchto plánov (napr. šírením informácií a usmernení).

- 33** V roku 2021 Komisia v dvoch hodnoteniach⁸ dospela k záveru, že je potrebné prijať na úrovni EÚ róznejšie opatrenia. Preto návrh Komisie z roku 2021⁹ na zmenu nariadenia o TEN-T obsahoval požiadavku, aby členské štáty do roku 2025 zabezpečili prijatie PUMM pre mestské uzly určené v nariadení o TEN-T. Komisia považuje PUMM za nástroj na podporu plynulých a súvislých dopravných tokov z mestských uzlov, do nich a cez ne. Okrem toho, na základe návrhu Komisie nariadenie o TEN-T z roku 2024 zahŕňa podstatne viac mestských uzlov ako nariadenie o TEN-T z roku 2013¹⁰ (431 v porovnaní so 79).
- 34** Počas rokovaní medzi Komisiou a spoluzákonnodarcami EÚ (Európskym parlamentom a Radou) sa termín navrhovaný Komisiou predĺžil z roku 2025 na rok 2027 a navrhovaná požiadavka, aby členské štáty zabezpečili, že PUMM budú spĺňať stanovené normy, sa zrušila. Namiesto toho sa v nariadení, ktoré bolo nakoniec prijaté v roku 2024, zdôrazňuje, že miestne orgány by mali vyvinúť maximálne úsilie na zosúladenie PUMM s usmerneniami uvedenými v prílohe V¹¹.
- 35** Na podporu mestských uzlov pri prijímaní a vykonávaní PUMM sa v nariadení o TEN-T z roku 2024 od členských štátov vyžadovalo, aby do júla 2025 vypracovali podporné programy.

⁸ SWD(2021) 47 a SWD(2021) 117.

⁹ COM(2021) 812.

¹⁰ Nariadenie (EÚ) 1315/2013.

¹¹ Článok 41 ods. 2 nariadenia o TEN-T.

36 Zvýšený dôraz na udržateľnú mestskú mobilitu sa odráža aj v pravidlách, ktorými sa riadia schémy EÚ na financovanie projektov súvisiacich s mobilitou ([príloha I](#)).

- Fondy politiky súdržnosti na obdobie 2014 – 2020: hoci to nie je zákonná požiadavka, ale skôr výsledok línie, ktorú Komisia zaujala počas rokovaní o národných a regionálnych programoch na vykonávanie politiky súdržnosti, pri všetkých programoch, v rámci ktorých sa financovali nami kontrolované projekty ([príloha II](#)), sa vyžadovalo, aby boli projekty zahrnuté do strategického rámca pre projektyestskej mobility, ako je napríklad PUMM alebo stratégia [integrovaných územných investícií](#), alebo aby boli s takýmto rámcom zosúladené. V Maďarsku však v prípade dvoch projektov, ktoré sme kontrolovali za obdobie 2014 – 2020, bol termín dokončenia PUMM, s ktorým mali byť projekty zosúladené, až po ukončení projektov, nie v čase ich výberu; tým sa znížila účinnosť požiadavky týkajúcej sa PUMM.
- Fondy politiky súdržnosti na obdobie 2021 – 2027: rovnako ako v prípade obdobia 2014 – 2020 sa vo všetkých kontrolovaných programoch vyžadovalo, aby boli investície doestskej mobility zosúladené s PUMM alebo, ak takýto plán neexistoval, s porovnateľnou stratégiou v oblasti mobility. Komisia však zašla ešte ďalej a počas rokovaní o dohodách o partnerstve (medzi Komisiou a jednotlivými členskými štátmi) a národných a regionálnych programoch, ktorými sa táto politika vykonáva, trvala na zosúladení pridelovania finančných prostriedkov s cieľmi svojej politiky, najmä s prechodom od cestnej infraštruktúry k udržateľnej a inteligentnej mobilite.
- Nástroj na prepájanie Európy v oblasti dopravy: v roku 2019 Komisia zmenila pracovný program na roky 2014 – 2020¹², v ktorom sa stanovujú podmienky udeľovania grantov, a doplnila požiadavku, že opatrenia financované EÚ, ktorými sa realizuje dopravná infraštruktúra v uzloch základnej siete TEN-T vrátane mestských uzlov, musia byť v prípade potreby v súlade s PUMM. V pracovnom programe na roky 2021 – 2027 zašla o krok ďalej a stanovila, že opatrenia financované EÚ týkajúce sa tzv. multimodálnych uzlov osobnej dopravy musia byť súčasťou PUMM vypracovaného v súlade s usmerneniami EÚ alebo rovnocenného plánu¹³.

¹² C(2019) 7303, [príloha](#), s. 10.

¹³ C(2021) 5763, [príloha](#), s. 13.

- 37** Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti, ktorý bol zriadený v roku 2021, umožňuje investície do ciest (najmä do siete TEN-T), ale tieto investície sa nezapočítavajú do cieľov tohto mechanizmu v oblasti klímy. V každom národnom pláne by malo byť 37 % celkových finančných prostriedkov vyčlenených na podporu cieľov v oblasti klímy. Naopak, investície do udržateľnej dopravy (ako je cyklistická infraštruktúra alebo infraštruktúra pre koľajové vozidlá s nulovými emisiami) sa započítavajú. Plány obnovy a odolnosti všetkých šiestich členských štátov obsahovali ciele, opatrenia alebo investície na zlepšenie udržateľnej mestskej a prímestskej mobility.

Nariadenie EÚ o emisiách súvisiacich s dopravou ponechalo členským štátom voľnosť pri výbere vlastných cieľov v oblasti znižovania emisií a vykonávacích opatrení

- 38** V roku 2020 Komisia vo svojom oznámení o klimaticky neutrálnej budúcnosti¹⁴ zdôraznila, že zvýšenie podielu verejnej dopravy, aktívnej mobility a multimodálnej mobility v kombinácii s prísnejšími emisnými normami pre vozidlá by viedlo k výraznému zníženiu znečistenia z dopravy, predovšetkým v mestách.
- 39** Na dosiahnutie celkového cieľa v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov (bod **26**) sa v nariadení o spoločnom úsilí z roku 2018¹⁵ stanovil jeden cieľ v oblasti znižovania emisií pre každý členský štát, ktorý sa týka emisií z viacerých sektorov vrátane vnútroštátnej dopravy (ale okrem leteckej dopravy). Členské štáty by mali do roku 2030 svojimi národnými cieľmi spoločne prispieť k zníženiu emisií na úrovni EÚ v sektoroch uvedených v nariadení o 40 % v porovnaní s úrovňami z roku 2005. Členské štáty si mohli slobodne vybrať, ktoré opatrenia zavedú v jednotlivých sektoroch, aby dosiahli svoje ciele.
- 40** Vzhľadom na význam emisií z dopravy Komisia do svojej stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020 zahrnula nezáväzný cieľ EÚ znížiť do roku 2050 emisie v odvetví dopravy o 90 % (v porovnaní s úrovňami z roku 1990). Podobne ako v prípade nariadenia o spoločnom úsilí, v ktorom sa nestanovili ciele na úrovni členských štátov pre samotné odvetvie dopravy, ani cieľ na úrovni 90 % nebol rozdelený podľa členských štátov.

¹⁴ COM(2020) 562.

¹⁵ Nariadenie (EÚ) 2018/842.

- 41** Podobne a v súlade so zásadou subsidiarity neboli sa nestanovili žiadne ciele na úrovni miest. Komisia však navrhla prísnejšie regulačné požiadavky v súvislosti s tými aspektmi mestskej mobility a dopravy, pri ktorých sa domnieva, že takéto zásahy majú jasnú európsku pridanú hodnotu. To zahŕňalo stanovenie emisných limitov pre osobné a ťažké vozidlá na úrovni EÚ, aby sa predišlo zavedeniu rozdielnych noriem v jednotlivých členských štátoch. Okrem toho bude cestná doprava od roku 2027 zahrnutá do systému EÚ na obchodovanie s emisiami, ktorého cieľom je znížiť emisie zvýšením cien fosílnych palív a podporou ekologickejších alternatív dopravy.
- 42** Rovnako si členské štáty môžu slobodne vybrať ciele, ktoré chcú sledovať v oblasti mestskej a prímestskej mobility. Hlavné ciele z politických dokumentov EÚ sú tieto:
- Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020¹⁶ obsahuje len všeobecné ciele, ako je zvýšenie udržateľnosti všetkých druhov dopravy a podpora multimodálneho dopravného systému.
 - Nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu z roku 2021¹⁷ obsahuje tieto tri ciele, ktoré nie sú konkrétne a merateľné: i) transformácia na bezpečnú, dostupnú, inkluzívnu, inteligentnú, odolnú a mobilitu bez emisií (ďalej len „udržateľná mestská mobilita“); ii) zvýšenie využívania riešení udržateľnej dopravy; iii) efektívna prepojenosť medzi vidieckymi, prímestskými a mestskými oblasťami prostredníctvom možností udržateľnej mobility. Pozri aj *ilustráciu 1* v *prílohe I*.
- 43** Hoci sa EÚ usiluje o presun osobnej dopravy smerom k verejnej doprave, cyklistike a chôdzi, na úrovni EÚ neboli stanovené žiadne ciele týkajúce sa podielov jednotlivých druhov dopravy. Podobne ako v prípade emisných cieľov (bod **41**) sa v posúdení vplyvu priloženom k akčnému plánu mestskej mobility z roku 2009 dospelo k záveru, že požiadavka, aby mestá stanovili ciele pre podiely jednotlivých druhov dopravy, by nebola v súlade so zásadou subsidiarity, zatiaľ čo monitorovanie týchto cieľov by v súlade bolo.

¹⁶ COM(2020) 789.

¹⁷ COM(2021) 811.

- 44** Štúdiá Európskeho parlamentu¹⁸ a expertnej skupiny pre mestskú mobilitu¹⁹ obsahovala odporúčanie, aby Komisia a členské štáty stanovili ciele týkajúce sa priebežných zmien v podieloch jednotlivých druhov dopravy. Skupina expertov uviedla, že členské štáty by mali tieto ciele a nástroje zahrnúť do svojich vnútroštátnych dopravných politík. Prechod na iné druhy dopravy je kľúčovým prvkom každého rámca politiky v oblasti dopravy a mobility, pretože priamo prispieva k zlepšeniu environmentálnych vlastností a efektívnosti dopravy, ako aj k zlepšeniu verejného zdravia.

Napriek určitému prekryvaniu mestá ocenili početné podporné iniciatívy Komisie

- 45** Komisia vytvorila rozsiahle portfólio podporných iniciatív, ktoré môžu mestá a ostatné zainteresované strany využívať. Analyzovali sme: i) iniciatívy na budovanie kapacít a výmenu postupov a ii) dokumenty, ktoré zverejnila s cieľom usmerniť mestá pri príprave PUMM.
- 46** Pokiaľ ide o budovanie kapacít, EÚ poskytla finančné prostriedky najmä: i) v rámci politiky súdržnosti; ii) prostredníctvom nástroja technickej podpory a iii) podporou poradenského programu Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch (JASPERS) (spoločná iniciatíva Európskej komisie a Európskej investičnej banky).
- 47** JASPERS poskytuje orgánom poradenstvo v oblasti strategického plánovania a prípravy projektov. Organizuje takisto semináre a školenia. V kontexte úloh pre jednotlivé krajiny alebo pre viaceré krajiny poskytoval takéto poradenstvo pri príprave PUMM a národných programov na podporu PUMM. Národné aj miestne orgány, s ktorými sme viedli rozhovory, túto podporu osobitne ocenili.
- 48** Nástroj technickej podpory poskytuje členským štátom EÚ na mieru prispôbené technické odborné znalosti na navrhovanie a realizáciu reforiem. Členské štáty musia o túto podporu požiadať prostredníctvom výziev na predkladanie návrhov. Od polovice roka 2024 získalo z tohto nástroja podporu na úlohy v oblasti udržateľnej mestskej mobility osem členských štátov.

¹⁸ *Modal shift in European transport: a way forward*, Európsky parlament, 2018.

¹⁹ *Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe*, expertná skupina pre mestskú mobilitu, 2025.

- 49** Okrem toho Komisia identifikovala²⁰ viac ako 50 iniciatív zameraných na činnosti v oblasti budovania kapacít a výmeny skúseností vrátane iniciatív v oblasti mestskej mobility. Niektoré navrhla Komisia (*príloha III*), iné iniciovali mestá alebo iné zainteresované strany. V roku 2025 Komisia oznámila iniciatívu *Program EÚ pre mestá*, ktorá zahŕňa plány na riešenie fragmentovaného a neprehľadného prostredia podpory pre mestá. V reakcii na výzvu Komisie na predkladanie podkladov, ktorá bola vyhlásená s cieľom pripraviť túto iniciatívu, požiadala sieť POLIS²¹ (združujúca 123 miest, regiónov a súvisiacich orgánov)²² o jednotný rámec EÚ pre budovanie kapacít. Navrhla vytvorenie špecializovaného nástroja technickej podpory pre mestá vrátane značného zamerania na mestskú mobilitu. Komisia a aj niektoré iniciatívy samotné medzitým zaviedli opatrenia na zlepšenie koordinácie a komplementárnosti medzi týmito iniciatívami, keďže si uvedomili, že ich rozsah a činnosti sa do určitej miery prekrývali.
- 50** Národné, regionálne a miestne orgány, s ktorými sme viedli rozhovory, vedeli o iniciatívach Komisie, zúčastňovali sa na tých, ktoré považovali za užitočné pre svoje individuálne potreby, a vo všeobecnosti prejavili spokojnosť s poskytovanou podporou a aktivitami. Niektorí z ich zástupcov však poukazovali aj na prekrývanie informácií, chaos spôsobený nárastom platforiem a potrebu lepšej koordinácie a jednotnej platformy EÚ na zlepšenie dostupnosti a účinnosti.
- 51** Pokiaľ ide o usmernenia, Komisia uverejnila svoje prvé usmernenia na prípravu PUMM v roku 2013 a aktualizovala ich v roku 2019. Tieto usmernenia boli doplnené viac ako 30 tematickými príručkami o konkrétnych témach, ako je napríklad prístupnosť, spoločná mobilita a riadenie parkovania. Expertná skupina pre mestskú mobilitu dospela k záveru, že v niektorých prípadoch chýbajú aktualizované informácie alebo zosúladenie s usmerneniami k PUMM. Nový rámec Komisie pre mestskú mobilitu na rok 2021 obsahoval aj záväzok doplniť a zefektívniť súbor usmernení týkajúcich sa PUMM, aby sa zabezpečila jeho kvalita a relevantnosť, ale nestanovil sa na to termín. V septembri 2025 tieto práce stále prebiehali.

²⁰ Európska komisia, *Výzva na predloženie dôkazov – Ares(2025)3030877*, 2025 a Portico, *Urban initiatives and organisations*, použité 16. októbra 2025.

²¹ *Webové sídlo* siete POLIS.

²² POLIS, *EU policy agenda for cities: A framework to deliver accessible, affordable, and sustainable urban mobility*, 2025.

Monitorovanie zo strany Komisie bolo obmedzené, čiastočne preto, že vykazovanie údajov o mestskej mobilite bude povinné až od konca roka 2027

- 52** Komisia je zodpovedná za účinné uplatňovanie, vykonávanie a presadzovanie právnych predpisov EÚ²³. Podľa usmernení o lepšej právnej regulácii je dôležité systematicky monitorovať účinky vykonávania a uplatňovania právnych predpisov, aby členské štáty a Komisia mohli v budúcnosti vykonať zmysluplné hodnotenie zásahov²⁴.
- 53** Komisia v rámci prípravy nových politických rozhodnutí vykonala hodnotenia svojej politiky (body 33 a 43). Pravidelné monitorovanie mestskej mobility však zatiaľ nie je možné z dôvodu nedostatku údajov.
- 54** Komisia už v roku 2009 identifikovala jasnú pridanú hodnotu v prijatí opatrení na úrovni EÚ na zabezpečenie zberu harmonizovaných údajov o mestskej mobilite. Odvtedy Komisia uskutočnila štúdie a spolupracovala s mestami s cieľom identifikovať tie ukazovatele, pre ktoré by bolo možné primerane zbierať údaje bez nadmerných administratívnych nákladov. Proces harmonizácie údajov a ukazovateľov o mestskej mobilite je časovo veľmi náročný, a to aj z dôvodu veľmi rozdielnych prístupov členských štátov a miest k zberu týchto údajov.
- 55** Komisia do svojho návrhu revidovaného nariadenia o TEN-T na rok 2021 zahrnula ustanovenia o zbere vybraných údajov o mestskej mobilite za každý mestský uzol²⁵ (napr. emisie skleníkových plynov a podiel jednotlivých druhov dopravy). Revidované nariadenie o TEN-T na rok 2024 však neobsahuje odkazy na konkrétne ukazovatele; namiesto toho splnomocňuje Komisiu, aby najneskôr do 19. júla 2025 prijala vykonávací akt, v ktorom „vymedzí obmedzený počet ukazovateľov, ktoré sa majú použiť na zber údajov“ pokrývajúcich oblasti udržateľnosti, bezpečnosti a prístupnosti a „stanoví metodiku zberu a predkladania údajov“²⁶. Komisia zatiaľ tento vykonávací akt neprijala, ale očakáva, že tak urobí v roku 2026.

²³ Článok 17 ods. 1 Zmluvy o Európskej únii.

²⁴ SWD(2021) 305.

²⁵ Článok 40 písm. b) bod ii), COM(2021) 812 final.

²⁶ Článok 41 ods. 2 nariadenia o TEN-T.

- 56** Hlavným dôvodom oneskorenia je rozsiahly konzultačný proces s členskými štátmi o vymedzení údajov a ukazovateľov, ktoré sa majú zbierať. Tento odklad sťažuje mestám a členským štátom nahlasovanie údajov do decembra 2027, ako sa vyžaduje v nariadení o TEN-T.
- 57** Na základe nášho preskúmania prípravných prác na vymedzení ukazovateľov je pravdepodobné, že metodika Komisie na zber a predkladanie údajov nebude príliš normatívna. To môže skomplikovať konsolidáciu zozbieraných údajov na úrovni EÚ a obmedziť schopnosť Komisie monitorovať a hodnotiť pokrok pri dosahovaní cieľov EÚ v oblasti mestskej (vrátane prímestskej) mobility.
- 58** Pokiaľ ide o zavádzanie PUMM a ich súlad s usmerneniami EÚ, v nariadení o TEN-T sa od členských štátov vyžaduje, aby PUMM predložili Komisii bez toho, aby Komisii zverili výslovnú monitorovaciu úlohu. Komisia preto neposudzuje súlad PUMM s usmerneniami EÚ²⁷. Znamená to premárnenú príležitosť na dostatočne skoré zhodnotenie toho, či nová požiadavka na prijatie a vykonávanie PUMM (body 33 – 34) bude mať pravdepodobne želaný vplyv. Hodnotenie nariadenia o TEN-T sa má uskutočniť v roku 2033 a v tom čase už bude neskoro na prijatie prípadných nápravných opatrení.
- 59** [Stredisko EÚ pre monitorovanie mestskej mobility](#) v súčasnosti vedie databázu miest EÚ týkajúcu sa PUMM, ktorá obsahuje informácie o 431 mestských uzloch (bod 33) a ďalších mestách EÚ s počtom obyvateľov nad 50 000, ktoré majú PUMM v rôznych štádiách vypracovania. Podľa tejto platformy najmenej 358 zo 431 mestských uzlov (83 %) prijalo plány mobility ešte predtým, ako sa to stalo zákonnou požiadavkou. Mestá, ktoré zaslali informácie, však len približne 65 % týchto plánov považovali za PUMM (t. j. v súlade s usmerneniami EÚ). Okrem toho informácie v platforme nemusia byť úplne presné, pretože sú založené na vlastných vyhláseniach.

²⁷ Články 41 a 42, príloha V k [nariadeniu o TEN-T](#).

Väčšina kontrolovaných PUMM obsahovala príslušné opatrenia, ale mala nedostatky v pokrytí oblasti a monitorovaní

- 60** V nariadení o TEN-T sa od členských štátov vyžaduje, aby do decembra 2027 zabezpečili, že miestne orgány prijímú a budú monitorovať dobre navrhnuté PUMM pre každý mestský uzol. Mali by byť zosúladené s usmerneniami EÚ (*ilustrácia 2*). Usmernenia zahrnuté do nariadenia o TEN-T na rok 2024 sú obsahovo podobné predchádzajúcim usmerneniam, ktoré Komisia vydala v rokoch 2013 a 2019. Ako všeobecný cieľ sa v nich stanovuje, že plán by mal zlepšiť udržateľnú mestskú mobilitu vo funkčných mestských oblastiach (bod *04*). Viaceré aspekty, ktoré Komisia považovala za dôležité pre PUMM, boli uvedené aj v jej osobitných tematických príručkách alebo odporúčaniach.
- 61** Mestské oblasti, v ktorých sme vykonali audit, vypracovali plány PUMM ešte pred tým, ako sa stali povinnými na základe nariadenia o TEN-T na rok 2024 (bod *34*). V *tabuľke 1* sú uvedené dátumy súčasných plánov, ako aj dátumy predchádzajúcich plánov. Analyzovali sme plány platné od januára 2025.

Tabuľka 1 | PUMM kontrolovaných mestských oblastí

Mestská oblasť	Posúdený PUMM (aktuálny)	Predchádzajúci plán mobility
Budapešť	2023	2019 a 2015
Katovice	2023	2016
Lille	2023	2011 a 2000
Lisabon	2019 ¹	2016
Praha	2024 ²	2019
Sevilla	2021	2006

¹ Nový PUMM schválený v septembri 2025, po ukončení našej audítorskej práce.
² V roku 2024 bol aktualizovaný akčný plán priložený k PUMM, nie však základný dokument.

Zdroj: EDA.

- 62** Podľa nariadenia o TEN-T by mal PUMM zahŕňať ciele a ukazovatele, ktoré sú základom súčasnej a budúcej výkonnosti príslušného systémuestskej dopravy, a jeho vykonávanie by sa malo monitorovať pomocou ukazovateľov výkonnosti. Členské štáty musia zabezpečiť, aby sa toto monitorovanie uskutočňovalo.

63 Preto sme skúmali, či:

- plány PUMM šiestich mestských oblastí (v šiestich členských štátoch) vybraných do vzorky, boli z hľadiska pokrytia geografického územia v súlade s usmerneniami k PUMM,
- plány PUMM šiestich mestských oblastí, ktoré boli zaradené do vzorky, boli z hľadiska obsahu v súlade s usmerneniami k PUMM,
- monitorovanie PUMM orgánmi členských štátov bolo primerané.

Územné pokrytie bolo v prípade väčšiny PUMM nedostatočné, čím sa vylúčil určitý podiel tokov dochádzky

64 Pre účinnosť PUMM je rozhodujúce vymedzenie oblasti, ktorú má tento plán pokrývať: mala by zahŕňať všetky relevantné toky dochádzky. V nariadení o TEN-T 2024²⁸ sa vyžaduje, aby PUMM pokrývali celú funkčnú mestskú oblasť mesta, ktorá často presahuje administratívne hranice mesta. Spolupráca cez takéto hranice je v skutočnosti jednou z kľúčových zásad EÚ pri príprave PUMM²⁹. Je to najmä preto, že riadenie dopravy je zložité a zahŕňa viacero úrovní – národné, regionálne a miestne orgány, ako aj verejných a súkromných poskytovateľov, z ktorých každý má odlišné zodpovednosti a priority.

65 Orgány členských štátov môžu funkčnú mestskú oblasť vymedziť buď samy, alebo môžu použiť existujúce vymedzenie EÚ (bod 04).

- Vo všetkých prípadoch okrem Prahy bolo pokryté územie obmedzené na administratívne hranice obcí alebo regiónov v súlade s vnútroštátnymi usmerneniami (*tabuľka 2*). Podľa vnútroštátnych a miestnych orgánov, s ktorými sme viedli rozhovory, je to spôsobené najmä nedostatkom právomocí na strane obce alebo subjektu, ktorý vypracúva PUMM, vo vzťahu k iným okolitým obciam alebo ťažkosťami s koordináciou medzi rôznymi orgánmi.
- Hoci maďarské usmernenia poskytujú vhodné vymedzenie, PUMM pre mestskú oblasť Budapešti nebol založený na tomto vymedzení: nezohľadňoval žiadnych dochádzajúcich z oblastí mimo hraníc mesta.
- V prípade žiadneho z kontrolovaných PUMM sa neuplatňovalo vymedzenie EÚ.

²⁸ Článok 3 ods. 13 [nariadenia o TEN-T](#).

²⁹ [Usmernenia k PUMM](#), 2019.

Tabuľka 2 | Rozdiely v odporúčanom pokrytí PUMM

Členský štát/EÚ	Oblasť, ktorú má pokrývať PUMM
Usmernenia EÚ	Funkčná mestská oblasť podľa vymedzenia v právnych predpisoch EÚ³⁰ (štatistické vymedzenie) (bod 04)
Česko Usmernenia	Územie vymedzené pohybmi dopravy, nie administratívnymi hranicami, vypočítané podľa vlastnej metodiky Česka (80 % dochádzkových ciest by sa malo uskutočniť alebo začať/končiť na vybranom území).
Španielsko Usmernenia	Administratívne oblasti spravované orgánom alebo orgánmi, ktoré vypracovali PUMM.
Francúzsko Zákon	Administratívna oblasť spravovaná orgánom zodpovedným za verejnú dopravu.
Maďarsko Usmernenia	Funkčné mestské oblasti, ktoré zohľadňujú príslušnú zónu dochádzky, a nie administratívne hranice, vypočítané podľa vlastnej metodiky Maďarska.
Poľsko Na základe vnútroštátnej praxe; neexistujú žiadne vnútroštátne usmernenia	Oblasť primárne vymedzená v rámci regionálnych administratívnych hraníc, zohľadňujúca tok dochádzajúcich, na základe vlastnej poľskej metodiky.
Portugalsko Usmernenia	Administratívne oblasti spravované orgánom alebo orgánmi, ktoré vypracovali PUMM.

Zdroj: EDA.

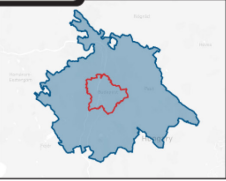
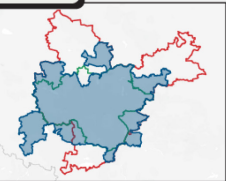
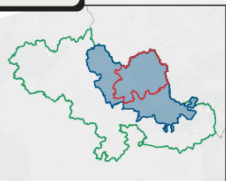
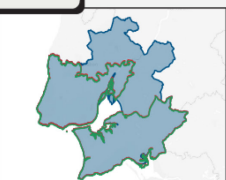
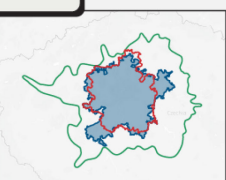
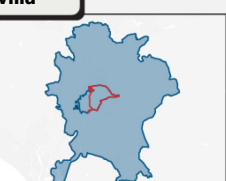
- 66** V dôsledku toho v kontrolovaných PUMM sa nezohľadňoval určitý podiel tokov dochádzky (od 4 % do 64 %). Tento podiel bol obzvlášť výrazný v Seville (64 % (294 440 ciest) a v Budapešti (46 % (694 615 ciest) ([interaktívna platforma](#) vytvorená Eurostatom pre tento audit a [príloha IV](#)). Vylúčenie významnej časti tokov dochádzky, najmä z oblastí najväčšími vzdialených od centra mesta, kde sa autá využívajú najviac, znižuje význam a užitočnosť PUMM. Plán v dôsledku toho neumožňuje komplexne riešiť problémy mobility a dosahovať ciele v oblasti udržateľnej mobility tam, kde je to najviac potrebné.

³⁰ Nariadenie (ES) 1059/2003 a jeho [vykonávacie nariadenie \(EÚ\) 2019/1130](#) (príloha).

67 Na základe analýz šiestich mestských oblastí vybraných do vzorky sme zistili aj tieto skutočnosti (*ilustrácia 3*):

- V štyroch prípadoch existovali metropolitné orgány na vyššej úrovni zodpovedné za cezhraničné plánovanie dopravy. V dvoch prípadoch obmedzenie územia pokrytého plánmi PUMM nemalo vďaka tomu žiadny vplyv na plánovanie verejnej dopravy, keďže plánovanie dopravy sa uskutočňovalo pre väčšie územia.
- V troch prípadoch boli oblasti, na ktoré sa nevzťahovali príslušné PUMM (ale ktoré stále patrili do funkčnej mestskej oblasti), obsluhované mestskou hromadnou dopravou v menšej miere, ak vôbec, a to napriek tomu, že najmenej 15 % zamestnaných obyvateľov týchto oblastí muselo do týchto miest dochádzať za prácou.

Ilustrácia 3 | Oblasti pokryté PUMM v porovnaní s funkčnou mestskou oblasťou a dôsledky pre plánovanie a dostupnosť verejnej dopravy

Mestská oblasť , na ktorú sa vzťahuje  funkčná mestská oblasť  PUMM  metropolitný orgán pre mobilitu	pokrytie PUMM v porovnaní s funkčnou mestskou oblasťou  Menšie  Väčšie	Verejná doprava v oblastiach mimo PUMM v rámci funkčnejestskej oblasti	
		plánovanie  Áno  Nie	dostupnosť
Budapešť 	 PUMM pokrýva na mesto Budapešť (8 % funkčnejestskej oblasti)	 Systém verejnej dopravy pokrýva prímestské oblasti, pretože bol takto naplánovaný už roky pred vytvorením koncepcie PUMM.	Dobrá dostupnosť verejnej dopravy mimo oblasti PUMM.
Katovice 	 Existujú časti funkčnejestskej oblasti, ktoré nie sú zahrnuté v PUMM	 Metropolia, oblasť spravovaná metropolitným orgánom, je menšia ako funkčná mestská oblasť a PUMM.	Dostupnosť verejnej dopravy mimo oblasti pokrytej PUMM je nižšia.
Lille 	 40 % funkčnejestskej oblasti ¹	 „Bassin de mobilité“, oblasť spravovaná metropolitným orgánom, je takmer trikrát väčšia ako funkčná mestská oblasť.	Dobrá dostupnosť verejnej dopravy mimo oblasti PUMM.
Lisabon 	 66 % funkčnejestskej oblasti	 „Area metropolitana“, oblasť spravovaná metropolitným orgánom, pokrýva rovnakú plochu ako PUMM.	Dostupnosť verejnej dopravy mimo oblasti pokrytej PUMM je oveľa nižšia.
Praha 	 86 % funkčnejestskej oblasti	 „Pražská integrovaná doprava“, oblasť spravovaná metropolitným orgánom, je takmer trikrát väčšia ako funkčná mestská oblasť.	Dobrá dostupnosť verejnej dopravy mimo oblasti PUMM.
Sevilla 	 PUMM pokrýva mesto Sevilla (3 % funkčnejestskej oblasti)	 Žiadne integrované dopravné plánovanie v širšej oblasti, než je PUMM.	Dostupnosť verejnej dopravy mimo oblasti pokrytej PUMM je oveľa nižšia.

¹ Na mapách sú zobrazené funkčné mestské oblasti, ktoré sa nachádzajú v rámci hraníc jednotlivých štátov. Údaje o tokoch dochádzky z Belgicka do Lille nie sú k dispozícii, a preto sa na mape nezobrazujú.

- 68** V mnohých mestských oblastiach EÚ presahujú toky dochádzky cez hranice: podľa oznámenia Komisie³¹ o pohraničných regiónoch dochádzajú v EÚ za prácou alebo do školy cez hranice približne 2 milióny ľudí. Hoci sa Lille touto problematikou zaoberá, jeho PUMM sa nevzťahoval na cezhraničnú oblasť s Belgickom. Komisie vo svojej štúdii³² zistila, že cezhraničné služby verejnej dopravy medzi Belgickom a Francúzskom nie sú optimálne z dôvodu chýbajúcich spojení, pričom väčšina autobusových liniek zastavuje na hranici a cezhraničné linky nezodpovedajú skutočnému dopytu.

Väčšina kontrolovaných PUMM obsahuje opatrenia týkajúce sa prístupnosti a znižovania emisií, opatrení odrádzajúcich od používania automobilov bolo menej

- 69** Posúdili sme, či kontrolované PUMM obsahovali opatrenia, ktoré by viedli k zlepšeniu prístupnosti pre všetkých používateľov a k zníženiu emisií z dopravy.
- 70** Vykonávanie PUMM by malo viesť k zlepšeniu prepojenosti s verejnou dopravou a jej dostupnosti, a tým aj k zlepšeniu prístupnosti (prístupu k základným tovarom a službám). Verejná doprava zahŕňa okrem iného autobusy, vlaky, metro, električky a lanovky³³.
- 71** Podľa štúdie Komisie³⁴ sú nedostatočná dostupnosť a prístupnosť dopravy spolu s cenovou dostupnosťou hlavnými prvkami vedúcimi k dopravnej chudobe. Dopravná chudoba zahŕňa neschopnosť dostať sa na kľúčové cieľové miesta alebo príliš dlhý čas cesty na tieto miesta. Na základe údajov zo Spoločného výskumného centra Komisie³⁵ sme zistili, že v rámci šiestich mestských oblastí zaradených do vzorky bola dopravná chudoba vyššia v prímestských oblastiach ako v centrách miest.

³¹ COM(2017) 534.

³² *Study on providing public transport in cross-border regions – mapping of existing services and legal obstacles*, Európska komisia, 2021.

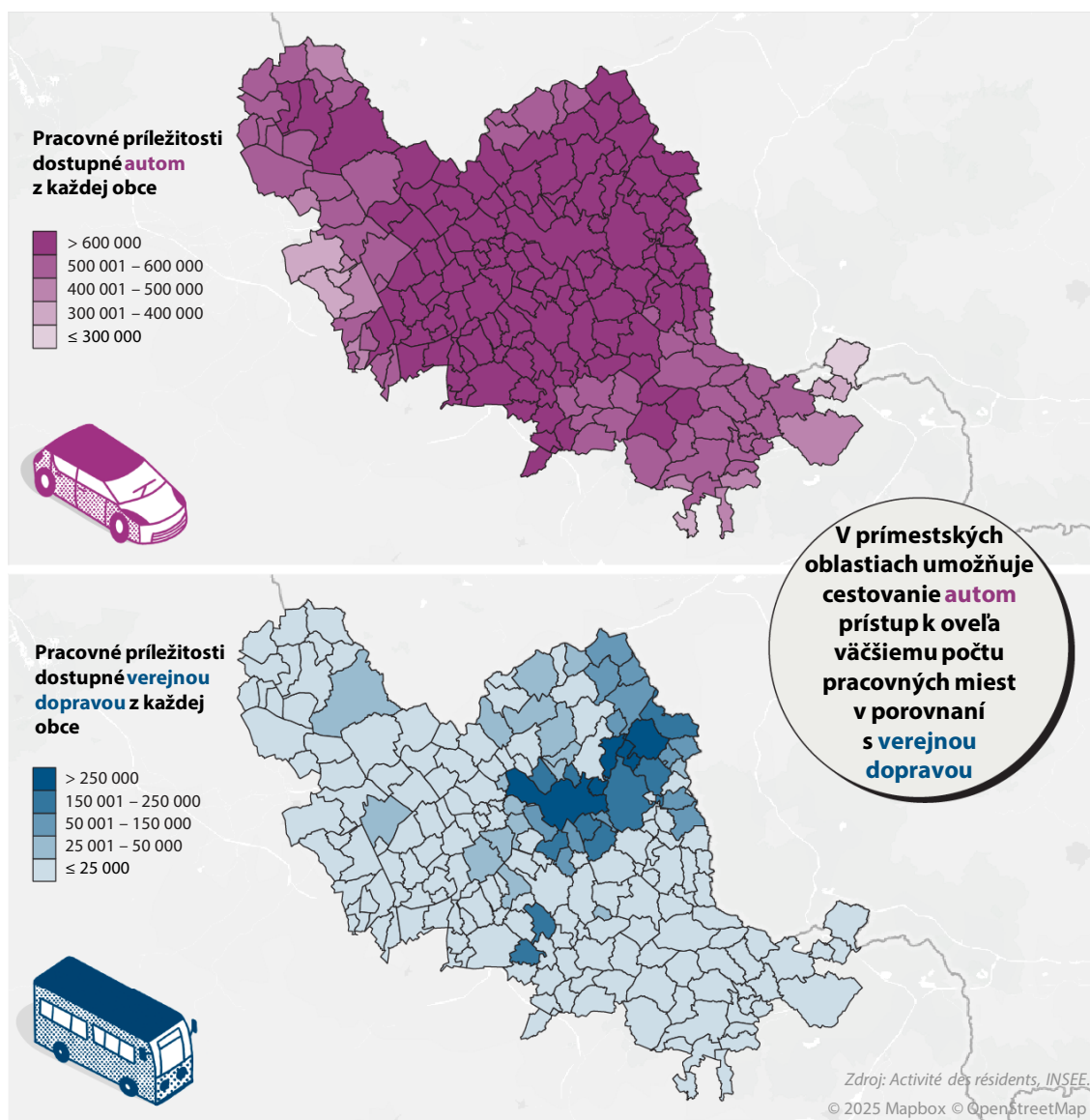
³³ *The context of public transport in Europe*, expertná skupina pre mestskú mobilitu, 2022.

³⁴ *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, Európska komisia, 2024.

³⁵ Údaje zo Spoločného výskumného centra, ktoré sú čiastočne k dispozícii na [platforme o dopravnej chudobe](#).

72 Význam prístupnosti pre dochádzajúcich ilustruje príklad mesta Lille. Na základe verejne dostupných údajov sme porovnali prístupnosť pracovných miest verejnou dopravou a autom a zistili sme, že celkový počet pracovných miest dostupných do 45 minút z prímestských oblastí bol oveľa nižší pri dochádzaní verejnou dopravou ako pri dochádzaní autom (*ilustrácia 4*).

Ilustrácia 4 | Funkčná mestská oblasť Lille – dostupnosť pracovných miest verejnou dopravou (do 45 minút)



Zdroj: EDA na základe údajov organizácie INSEE.

73 Zabezpečenie dostatočnej prepojenosti verejnej dopravy pre oblasti a jednotlivcov vrátane osôb so zdravotným postihnutím si vyžaduje komplexnú a dobre integrovanú sieť verejnej dopravy a multimodálne uzly. V prímestských oblastiach, kde hustota obyvateľstva nie je dostatočná na to, aby boli rentabilné pravidelné linky s vopred určenými cestovnými poriadkami a zastávkami, môže byť nákladovo efektívnym dopravným riešením verejná doprava na objednávku. Alternatívou na preklopenie medzier v sieti verejnej dopravy môže byť aj spoločná mobilita (napr. spoločné využívanie automobilov alebo bicyklov), ktorú často zabezpečujú súkromné spoločnosti. A napokon, prístupnosť zlepšujú aj multimodálne cestovné informácie a integrovaný predaj cestovných lístkov (jeden cestovný lístok, ktorý umožňuje cestujúcim prístup k viacerým dopravným službám).

74 Z našej analýzy šiestich kontrolovaných PUMM vyplynulo, že takmer všetky obsahovali opatrenia týkajúce sa otázok uvedených v predchádzajúcom bode ([tabuľka 3](#)).

Tabuľka 3 | Opatrenia v PUMM na zlepšenie prístupnosti pre všetkých používateľov

PUMM zahŕňajú opatrenia v týchto oblastiach:	Počet PUMM (zo 6)
Verejná doprava (napr. lepšia sieť, viac infraštruktúry)	6
Multimodálne uzly	5
Prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou	6
Integrovaný predaj lístkov	5 (zvyšný 1 neobsahuje žiadne opatrenia, pretože integrovaný predaj lístkov už existuje)
Doprava na objednávku	4
Spoločná mobilita	6 (všetky okrem jedného sa obmedzujú na centrá miest a nie sú veľmi podrobné)

Zdroj: EDA.

75 Všetky mestské oblasti zaradené do vzorky už uplatňovali integrované tarify. Každá z nich mala vlastnú cestovnú aplikáciu, hoci len štyri z nich umožňovali cestujúcim priamy nákup lístkov. V niektorých prípadoch sa integrovaný predaj cestovných lístkov zaviedol napriek tomu, že nebol zahrnutý do PUMM, pretože bol výsledkom rozhodnutí prijatých na národnej alebo regionálnej úrovni.

- 76** Dopravu na objednávku možno považovať za verejnú dopravnú službu v zmysle nariadenia o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave³⁶. To znamená, že za určitých podmienok môžu orgány verejnej správy prevádzkovateľom verejnej dopravy poskytnúť kompenzáciu alebo výhradné práva na poskytovanie služieb verejnej dopravy, ktoré sú vo všeobecnom záujme, ale inak by neboli rentabilné. Vo vnútroštátnych právnych predpisoch Španielska, Francúzska, Maďarska, Portugalska a (od júla 2025) Česka sa doprava na objednávku uznáva ako služba verejnej dopravy. V Poľsku doprava na objednávku zatiaľ nepatrí do pôsobnosti zákona o verejnej doprave.
- 77** Spoločná mobilita sa nepovažuje za verejnú dopravnú službu v zmysle nariadenia o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave. Existuje preto riziko, že spoločná mobilita nebude v prímestských oblastiach dostupná z dôvodov rentability. PUMM zahŕňa opatrenia zamerané na spoločnú mobilitu v prímestských oblastiach iba v prípade mesta Lille.
- 78** Zavedenie PUMM by malo okrem zlepšenia dostupnosti prispieť aj k zníženiu emisií z dopravy. To sa dá dosiahnuť rôznymi spôsobmi, napríklad: i) obmedzením používania automobilov súbežne so zvýšením podielu udržateľných druhov dopravy a ii) používaním vozidiel, ktoré produkujú menej emisií.
- 79** Z našej analýzy šiestich kontrolovaných PUMM vyplynulo, že všetky obsahujú ciele alebo opatrenia na podporu udržateľných druhov dopravy (*tabuľka 4*).

³⁶ Nariadenie (ES) 1370/2007.

Tabuľka 4 | Ciele a opatrenia v PUMM na podporu udržateľných druhov dopravy

PUMM zahŕňajú:	Počet PUMM
Ciele na zníženie emisií skleníkových plynov	5
Ciele týkajúce sa podielu jednotlivých druhov dopravy (t. j. zvýšenie podielu iných druhov dopravy ako automobilovej)	5 Nie všetky sa týkali konkrétnych druhov dopravy nad rámec obmedzenia používania automobilov (<i>príloha V</i>)
Ciele v oblasti dekarbonizácie vozového parku verejnej dopravy	4
Opatrenia zamerané na dekarbonizáciu vozového parku verejnej dopravy (napr. nahradenie vozidiel s vysokými emisiami vozidlami s nízkymi emisiami)	5
Opatrenia zamerané na zvýšenie aktívnej mobility (chôdza a cyklistika) (napr. nová infraštruktúra)	6

Zdroj: EDA.

80 Mestské oblasti sú kľúčové pre dosiahnutie vnútroštátnych cieľov v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov a obmedzenia používania automobilov s cieľom podporiť alternatívne spôsoby dopravy, keďže predstavujú značný podiel emisií skleníkových plynov (bod **03** v *prílohe I*). Porovnali sme tieto vnútroštátne ciele s cieľmi zo šiestich kontrolovaných PUMM (*príloha V*) a zistili sme, že:

- v dvoch prípadoch neboli ciele porovnateľné (Budapešť, Katovice),
- v troch prípadoch ciele neboli zosúladené alebo neboli zosúladené úplne (Lisabon, Praha, Sevilla);
- v jednom prípade obsahoval PUMM podobné alebo ambicióznejšie ciele (Lille).

81 V skutočnosti nie vždy existuje proces na zabezpečenie súladu medzi cieľmi na vnútroštátnej úrovni a cieľmi stanovenými na úrovni mesta. Okrem toho sa časové harmonogramy prípravy národných stratégií a PUMM nemusia nevyhnutne zhodovať.

82 V správe o budúcnosti cestnej dopravy z roku 2019³⁷ sa zdôrazňuje, že politiky posilňujúce multimodálnu dopravu by mali byť doplnené politikami obmedzujúcimi prístup automobilov a odrádzajúcimi od používania osobných automobilov. Takýmito politikami sa môže riešiť: i) riadenie parkovania³⁸, ii) poskytovanie finančných stimulov, iii) územné a priestorové plánovanie, iv) riadenie mobility³⁹ zo strany podnikov, organizácií a inštitúcií pre ich zamestnancov, a v) regulácia vjazdu vozidiel.

83 Z našej analýzy šiestich kontrolovaných PUMM vyplynulo, že väčšina z nich obsahuje opatrenia na riadenie parkovania, ale iba polovica alebo menej z nich sa zaoberá ostatnými aspektmi uvedenými v predchádzajúcom bode (*tabuľka 5a rámček 1* s príkladmi dobrej praxe). V tejto súvislosti poznamenávame, že:

- vo výskumnej štúdii o prechode na iné druhy dopravy⁴⁰, ktorú Európsky parlament uverejnil v roku 2018, sa územné plánovanie, ktoré podporuje uprednostňovanie súkromných motorových vozidiel pred ostatnými druhmi dopravy, označuje ako jedna z hlavných prekážok pri dosahovaní výraznejšieho prechodu na udržateľnejšie druhy dopravy v mestských oblastiach,
- Komisia zatiaľ nevydala žiadne konkrétne usmernenie o tom, ako by mali byť PUMM prepojené s územným plánovaním.

³⁷ *The future of road transport*, Komisia, Spoločné výskumné centrum, 2019.

³⁸ Tematická príručka *Parking and SUMP. Using parking management to achieve SUMP objectives effectively and sustainably*, Komisia, 2022 a odporúčanie *Increasing the positive impact of parking policies on the city*, expertná skupina pre mestskú mobilitu, 2024.

³⁹ Tematická príručka *Integrating mobility management for public and private organisations into SUMPs*, 2023.

⁴⁰ *Modal shift in European transport: a way forward*, Európsky parlament, 2018.

Tabuľka 5 | Opatrenia v PUMM, ktorých cieľom je odrádzať od používania súkromných automobilov

PUMM zahŕňajú opatrenia v týchto oblastiach:	Počet PUMM
Riadenie parkovania	5
Finančné stimuly	1
Územné a priestorové plánovanie	3
Riadenie mobility zo strany zamestnávateľov	3
Nízkoemisné zóny alebo regulácia vjazdu vozidiel	3

Zdroj: EDA.

Rámček 1

Príklady dobrej praxe (Lille)

Finančné stimuly: Metropolitná oblasť mesta Lille má systém zameraný na obmedzenie používania súkromných automobilov počas dopravnej špičky vyplácaním odmeny vodičom za každú cestu autom, ktorej sa na vybraných trasách vyhnú.

Prepojenie medzi PUMM a priestorovým plánovaním: Metropolitná oblasť mesta Lille má vypracovaný rámcový dokument („Charte de l'espace public“), ktorý má usmerňovať transformáciu verejných priestorov v 95 obciach. Charta, ktorá bola prvýkrát prijatá v roku 2007 a aktualizovaná v roku 2021, obsahuje spoločné ciele a prevádzkové usmernenia na zabezpečenie koherentného a koordinovaného prístupu k navrhovaniu verejných priestorov.

Stanovuje sa v nej súbor povinných záväzkov, ktoré sa musia uplatňovať pri každom projekte, a vyžaduje sa, aby hodnotenia projektov vyhovovali minimálnym úrovniám výkonnosti v oblastiach, ako je udržateľná mobilita a kvalita životného prostredia.

Riadenie mobility zo strany zamestnávateľov: Metropolitná oblasť mesta Lille, ktorá vypracovala PUMM, má orgán zodpovedný za riadenie mobility, ktorý koordinuje opatrenia zamestnávateľov v oblasti mobility. Okrem iného podporuje dobrovoľný systém zavedený v roku 2020 francúzskym zákonom o usmerňovaní mobility („Loi d'orientation des mobilités“), v rámci ktorého zamestnávateľa dotujú svojim zamestnancom využívanie udržateľných druhov dopravy. To platí nad rámec zákonnej povinnosti zamestnávateľov zavedenej v roku 2009 hrať svojim zamestnancom 50 % nákladov na predplatné lístky na verejnú dopravu (napr. mesačné alebo ročné cestovné lístky).

- 84** Zistili sme, že nezávisle od PUMM všetky mestá okrem Katoviec zaviedli v niektorých oblastiach **reguláciu vjazdu vozidiel**, pričom kritériá na vymedzenie týchto oblastí a podmienky, ktoré sa na ne vzťahujú, sa líšia. V troch prípadoch obmedzenia neprispievajú k trvalým zmenám v návykoch dochádzajúcich alebo k prechodu na iný druh dopravy, pretože sa uplatňujú len v obdobiach vysokého znečistenia ovzdušia (Sevilla) alebo sa týkajú len autobusov a nákladných vozidiel (Budapešť, Praha).
- 85** V administratívnych oblastiach šiestich miest sme analyzovali aj **požiadavky na parkovanie** týkajúce sa nových budov ako kľúčový prvok vzťahu medzi územným plánovaním a udržateľnou mobilitou. Z výskumu vyplynulo, že dostupnosť parkovania podporuje vlastníctvo a používanie automobilov, čo má vplyv na podiel jednotlivých druhov dopravy⁴¹.

⁴¹ Christiansen a kol., *Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour*, 2017; McAslan, D., Sprei, F., *Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities*, 2023.

- 86** Miestne orgány čelia výzve vyvážiť dva ciele: požadovať minimálne množstvo parkovacích miest, aby sa vyhovelu vlastníctvu automobilov, a zároveň obmedzovať parkovanie, aby sa odrádzalo od používania automobilov v prospech udržateľných spôsobov dopravy a zlepšilo sa využívanie mestského priestoru a kvalita života v mestách. To sa odráža v nariadeniach miest.
- V Lille a Lisabone sa pre nové budovy v oblastiach bližšie k staniciam verejnej dopravy povolilo menej parkovacích miest, čím sa podporil prechod na verejnú dopravu.
 - Na druhej strane, vo všetkých mestských nariadeniach v oblasti územného plánovania sa stanovujú minimálne požiadavky na parkovacie miesta pre nové obytné budovy a v piatich z nich aj pre kancelárske budovy. Napríklad v Prahe sa celkový minimálny požadovaný počet parkovacích miest pre obytnú budovu s hrubou podlahovou plochou 1 000 m² s 12 bytmi pohybuje od 5 v centre mesta až po 28 v prímestských oblastiach. Iba v Katoviciach sa uplatňuje maximálna hodnota pre viacbytové budovy a v Lille a Lisabone pre kancelárske budovy. V roku 2025 sa v Maďarsku zmenili vnútroštátne predpisy, ktoré sa týkajú aj Budapešti, a zvýšil sa minimálny počet parkovacích miest pri obytných a kancelárskych budovách.
 - V nariadeniach polovice miest (Katovice, Praha, Lille) sa povoľuje viac parkovacích miest v prímestských oblastiach ako v centre mesta, čím sa podporuje vlastníctvo automobilov a rozširovanie mestských oblastí do okolitých oblastí s nízkou hustotou obyvateľstva. Táto expanzia má environmentálne, hospodárske a sociálne dôsledky, ako napríklad zvýšené používanie automobilov a predĺženie času dochádzania, a tým aj vyššie emisie skleníkových plynov⁴².

Vykonávanie a monitorovanie kontrolovaných PUMM nie sú zaručené

- 87** Iba české a poľské vnútroštátne orgány posudzujú súlad PUMM s vnútroštátnymi usmerneniami alebo usmerneniami EÚ; neposudzujú však relevantnosť navrhovaných opatrení.
- 88** Okrem toho žiadny z vnútroštátnych alebo regionálnych orgánov nemonitoruje vykonávanie PUMM. V dôsledku toho členské štáty nie sú schopné určiť, či plány povedú k zamýšľaným výsledkom.

⁴² *Urban sprawl in Europe*, spoločná správa EEA a FOEN, 2016.

89 Na monitorovanie výsledkov sa používajú ukazovatele. Zistili sme, že všetky skúmané PUMM okrem jedného (Sevilla) obsahovali ukazovatele výkonnosti (hoci v jednom prípade len ukazovatele zníženia emisií). Pokiaľ ide o monitorovanie miestnymi orgánmi, zistili sme tieto skutočnosti:

- K januáru 2025 monitorovali úroveň vykonávania jednotlivých opatrení len orgány mestských častí Budapešti a Prahy. V obidvoch prípadoch sa plánovaná realizácia opatrení PUMM stretla s prekážkami najmä z dôvodu finančných obmedzení.
- Orgány mestských oblastí Lisabonu a Sevilly vykonávanie plánu nekontrolovali.
- PUMM Katovic a Lille boli schválené len nedávno (v roku 2023, resp. 2024) a zatiaľ sa nemonitorovali, hoci orgány obidvoch miest naplánovali mechanizmy monitorovania a hodnotenia.

90 Kľúčovým faktorom úspešného vykonávania PUMM je dostatočné financovanie. Zistili sme, že iba PUMM Budapešti a Prahy obsahovali odhady výdavkov potrebných na realizáciu navrhovaných opatrení a údaje o možných zdrojoch financovania. Ak nie je jasná výška dostupných finančných prostriedkov, nie je istota, že sa plány budú môcť skutočne vykonávať podľa predstáv.

91 Ďalším faktorom, ktorý môže mať vplyv na vykonávanie PUMM, je rozdelenie zodpovednosti medzi rôzne úrovne verejnej správy, ako je stanovené vo vnútroštátnych právnych rámcoch. Súčasťou pražského PUMM bolo aj opatrenie na zavedenie mýtného systému na obmedzenie automobilovej dopravy. Opatrenie sa však nezrealizovalo, čiastočne pre nedostatočnú politickú podporu a čiastočne preto, že obce nemali právomoc zaviesť mýto.

92 Mestská mobilita je dynamický systém, v ktorom jedna zložka ovplyvňuje ostatné⁴³. Nemohli sme posúdiť celkový vplyv vykonávania PUMM na udržateľnú mobilitu dochádzajúcich a podiel jednotlivých druhov dopravy vo vybraných mestských oblastiach, pretože v čase nášho auditu neboli k dispozícii príslušné údaje.

⁴³ Odsek 461, [SWD\(2020\) 331](#).

- 93** Vo všetkých mestských oblastiach, ktoré boli zaradené do vzorky, vykonali príslušné orgány prieskumy mobility s cieľom odhadnúť podiely jednotlivých druhov dopravy a posúdiť spokojnosť cestujúcich. Zmyslupnosť týchto prieskumov však ovplyvnili problémy s načasovaním a pokrytím ([príloha VI](#)). Hoci metodiky prieskumov a ich vykazovanie sa vo veľkej miere riadili odporúčaniami Eurostatu⁴⁴, v jednotlivých mestách a v čase sa líšili. To sťažuje alebo znemožňuje porovnanie výsledkov prieskumov alebo zmien podielu jednotlivých druhov dopravy v čase.
- 94** V [osobitnej správe 06/2020](#) o udržateľnej mestskej mobilite sme uviedli, že len do cieľov v malých centrálnych oblastiach niektorých navštívených miest sa dá dostať verejnou dopravou rýchlejšie ako autom. Pri tomto audite sme na posúdenie situácie v prímestských oblastiach vybrali na základe tokov dochádzky východiskový bod v zóne dochádzky každej z mestských oblastí, ktoré boli zaradené do vzorky, a analyzovali sme, kam sa dá dostať verejnou dopravou, autom alebo na bicykli do 45 minút. Zistili sme, že automobily sa môžu dostať do oveľa väčšieho počtu oblastí, a to aj v čase dopravnej špičky s dopravnými zápchami, ako je znázornené na [ilustrácii 5](#) pre jednu prímestskú oblasť funkčnej mestskej oblasti Katovic. Pozri aj [prílohu VII](#), kde sú znázornené ostatné mestské oblasti ([interaktívna platforma](#)).

⁴⁴ Usmernenia Eurostatu o štatistike mobility cestujúcich, 2021.

Ilustrácia 5 | Spádová oblasť pre automobily, verejnú dopravu a cyklistickú dopravu v jednej prímestskej oblasti v rámci funkčnej mestskej oblasti Katovíc



Európska komisia-GISCO © prispievatelia OpenStreetMap, Eurogeographics, Natural Earth

Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma izochrónových máp](#)).

Projekty, ktoré sme kontrolovali, podporovali ciele PUMM, hoci nie všetky mali významný vplyv na plnenie potrieb dochádzajúcich osôb

95 Posúdili sme, či:

- postupy výberu projektov uplatňované orgánmi zodpovednými za riadenie fondov EÚ (vrátane výberu a realizácie projektov) boli primerané,
- 21 projektov, ktoré sme kontrolovali ([príloha II](#)), viedlo k očakávaným výsledkom.

Napriek niektorým nedostatkom v postupoch výberu boli všetky kontrolované projekty v súlade s PUMM

- 96** Posudzovali sme, či sa pri postupoch výberu projektov zabezpečilo, aby projekty, na ktoré sa pridelujú finančné prostriedky EÚ, boli v súlade s PUMM príslušnej mestskej oblasti a vychádzali z posúdenia potrieb v oblasti mobility. Toto hodnotenie pomáha zabezpečiť, aby boli projekty efektívne a aby prinášali dobrý pomer ceny a kvality.
- 97** Zistili sme, že všetky kontrolované projekty boli v súlade s príslušným PUMM alebo inou relevantnou stratégiou v oblasti mobility, aj keď orgány pre výber projektov toto kritérium nie vždy posudzovali.
- Nástroj na prepájanie Európy – Doprava (3 projekty): za obdobie 2014 – 2020 Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie (CINEA) nekontrolovala, či sú projekty v súlade s príslušnými PUMM, napriek tomu, že sa takéto zosúladenie stalo v roku 2019 povinným. Tento aspekt sa však overoval za obdobie 2021 – 2027 (bod [36](#)).
 - Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (2 projekty): v jednom členskom štáte (Portugalsko) sa nám nepodarilo zistiť, ako príslušné vnútroštátne orgány vybrali projekt. V inom členskom štáte (Španielsko) príslušné vnútroštátne orgány pri projektoch v rámci kontrolovanej výzvy na predkladanie návrhov nekontrolovali súlad so schváleným PUMM, hoci takýto súlad bol požiadavkou výzvy.
- 98** Zo 16 kontrolovaných projektov financovaných v rámci politiky súdržnosti sme takisto zistili, že riadiace orgány vybrali všetky projekty okrem jedného prostredníctvom nesúťažných výziev na predkladanie návrhov (hlavne priebežným prijímaním projektových žiadostí). V Maďarsku sa na základe výzvy mohli podávať len projekty, o ktorých sa rozhodlo na úrovni vlády prostredníctvom vyhlášky. Nesúťažné výberové konania nemusia nevyhnutne zaručiť výber tých projektov, ktoré by najviac prispeli k cieľom EÚ v oblasti udržateľnej mestskej mobility alebo by poskytlí najlepší pomer ceny a kvality (bod [02](#)). Uznávame však, že to môže byť menej zaťažujúce ako súťažné výzvy (t. j. so žiadosťami, ktoré sa predkladajú v stanovenom termíne, hodnotia sa a zostavuje sa ich poradie).

99 Pokiaľ ide o návrhy projektov zohľadňujúce potreby v oblasti mobility (vrátane aspektov, ako je budúci dopyt, uskutočniteľnosť a pomer nákladov a prínosov), zistili sme tieto skutočnosti:

- Väčšina projektov (13 z 21, t. j. 62 %) bola podopretá hodnotením potrieb.
- V šiestich projektoch takéto hodnotenie chýbalo a v jednom prípade bolo hodnotenie len čiastočné (analýza možností uspokojenia zistených potrieb). To viedlo k tomu, že napríklad nové parkovisko vybudované v rámci jedného projektu vo Francúzsku malo viac ako tri roky po otvorení mieru obsadenosti nižšiu ako 15 %, čo vyvoláva otázky o potrebe a veľkosti tohto zariadenia.
- V prípade jedného projektu (Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti, Portugalsko) prijímateľ vypracoval analýzu dopytu a štúdiu uskutočniteľnosti až po zahrnutí projektu do národného plánu obnovy a odolnosti. Poznamenávame, že príslušné vnútroštátne orgány projekt v máji 2025 z plánu vyradili, pretože v ňom došlo z rôznych dôvodov k oneskoreniam, v dôsledku čoho ho nebolo možné dokončiť do konca obdobia realizácie plánu.

Takmer všetky kontrolované projekty priniesli plánované výstupy, ale oveľa menej z nich viedlo k významným účinkom z hľadiska plnenia potrieb dochádzajúcich

100 Údaje získané monitorovaním sú nevyhnutné na meranie výsledkov intervencií EÚ. Ukazovatele sú nástrojom na meranie výstupov (napr. dĺžka novej električkovej trate v km) a okamžitých výsledkov (napr. skrátenie času jazdy).

101 Pri kontrolovaných projektoch sme zistili rozdiely vo výbere a vymedzení ukazovateľov, ktoré súviseli s použitým zdrojom financovania EÚ a súvisiacimi právnymi aktmi ([tabuľka 6](#)).

Tabuľka 6 | Ukazovatele výstupov a okamžitých výsledkov

Finančné prostriedky EÚ	Boli vymedzené ukazovatele výstupov?	Boli vymedzené ukazovatele okamžitých výsledkov?	Pripomienky
Fondy politiky súdržnosti	Áno 15 zo 16 projektov	Áno 13 zo 16 projektov	V právnom základe EÚ ⁴⁵ sú vymedzené spoločné ukazovatele výstupov a okamžitých výsledkov, pričom niektoré možno potenciálne uplatniť na projekty v oblasti udržateľnej mestskej mobility. Od orgánov zodpovedných za realizáciu programu sa takisto vyžadovalo, aby vymedzili ďalšie ukazovatele výstupov a okamžitých výsledkov.
Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti	Nie na úrovni projektu Obidva kontrolované projekty však prispeli k cieľom stanoveným v príslušných národných plánoch obnovy a odolnosti (napr. ciele týkajúce sa vyčerpaného rozpočtu alebo dokončených projektov na podporu udržateľnej mobility).	Nie	Právny základ si nevyžadoval vymedzenie ukazovateľov výsledkov.
Nástroj na prepájanie Európy – Doprava	Nie V dohodách o grantoch sa však uvádzali ciele a míľniky.	Nie	Právny základ ani výzvy na predkladanie projektov nevyžadovali vymedzenie ukazovateľov.

Zdroj: EDA.

⁴⁵ Na obdobie 2014 – 2020: [nariadenie \(EÚ\) 1301/2013](#), príloha I a [nariadenie \(EÚ\) 1300/2013](#), príloha I; na obdobie 2021 – 2027: [nariadenie \(EÚ\) 2021/1058](#), príloha I.

102 V prípade projektov, ktoré mali ukazovatele okamžitých výsledkov, sa tieto ukazovatele týkali zvýšenia počtu cestujúcich alebo používateľov, úspory cestovného času a zníženia emisií. V prípade dopravných projektov financovaných v rámci programov politiky súdržnosti boli ukazovatele okamžitých výsledkov na meranie zníženia emisií skleníkových plynov v období 2014 – 2020 nepovinné, zatiaľ čo v období 2021 – 2027 sa majú používať v prípade intervencií, ktorých cieľom je zníženie emisií skleníkových plynov⁴⁶. Metodiky použité na výpočet odhadovaného zníženia emisií sa ponechali na uváženie príslušných orgánov, keďže na úrovni EÚ neexistuje žiadna metodika. V dôsledku toho sa medzi kontrolovanými projektmi líšili a v 4 zo 7 prípadov neboli založené na opodstatnených predpokladoch. V **rámčeku 2** sú uvedené príklady metód výpočtu.

Rámček 2

Zníženie emisií skleníkových plynov – metódy výpočtu

Nasledujúce príklady ilustrujú rôznu kvalitu výpočtov zníženia emisií skleníkových plynov.

- 1) Vhodná metodika: Zníženie emisií skleníkových plynov sa vypočítalo na základe údajov o dochádzajúcich cestujúcich, priemernej spotreby paliva vozidiel a kilometrov jazdy, ktorým sa vďaka projektu predišlo.
- 2) Nevhodné metodiky: i) použila sa jednotná miera zníženia emisií CO₂ na jedno vynaložené euro bez ohľadu na špecifické vlastnosti alebo skutočný potenciál jednotlivých projektov na zníženie emisií; ii) predpokladalo sa, že všetci potenciálni používatelia cyklistických ciest sa presunú z individuálnej automobilovej dopravy; iii) v jednom PUMM boli pre každú obec stanovené cieľové hodnoty zníženia emisií. Cieľová hodnota každej obce sa následne vydělila dĺžkou cyklistických ciest, ktoré sa plánujú v danej obci vybudovať. Pri tomto prístupe sa nezohľadňovalo skutočné ani potenciálne využitie ciest – na splnenie cieľov stačilo ich vybudovanie.

103 Zistili sme, že zo 16 kontrolovaných projektov, ktoré boli v čase nášho auditu ukončené, sa iba v prípade dvoch projektov nepodarilo v plnej miere **dosiahnuť plánované výstupy** (či už vyjadrené vo forme ukazovateľov alebo inak opísané) (**rámček 3** a **rámček 5**).

⁴⁶ SWD(2025) 61 final, ukazovateľ 29, s. 74.

Rámček 3

Projekt multimodálneho uzla nepriniesol plánované výstupy

Cieľom projektu v Maďarsku bolo vytvoriť nový multimodálny uzol vrátane obchvatu mesta.

Z dôvodu výrazného zvýšenia nákladov sa dôležité prvky projektu udržateľnej mobility (modernizácia železničnej stanice, zlepšenie prístupu k nástupištiam a koľajiskám), ako aj výstavba podchodu, ktorý by prepájal dve strany železničnej stanice (a mesta), odložili na neurčito. Aj keď sa zrealizovali niektoré plánované prvky udržateľnej mobility (parkoviská a cyklistické cesty, prestavané autobusové zastávky, prepojovacie chodníky pre chodcov a cyklistov), väčšina finančných prostriedkov sa použila na výstavbu ciest a na premiestnenie železničného prekladiska.



Poznámka: Cesta, ktorá mala pokračovať do podchodu.

Zdroj: EDA.

- 104** Všetkých 12 projektov, o ktorých boli k dispozícii údaje, malo určitý vplyv na riešenie potrieb dochádzajúcich a zlepšenie udržateľnej mobility, hoci v každom prípade to bolo v inej miere. Šesť projektov viedlo k významným pozitívnym účinkom (napr. zvýšenie prevádzky autobusových liniek alebo dosiahnutie cieľového počtu používateľov a cestujúcich ([rámček 4](#)), zatiaľ čo v prípade ostatných šiestich projektov boli účinky skromnejšie. Deväť projektov sme nemohli posúdiť z dôvodu nedostatku ukazovateľov a údajov získaných monitorovaním (bod [101](#)) alebo preto, že projekty ešte prebiehali.

Rámček 4

Multimodálny uzol s významnými pozitívnymi účinkami



Architektonický dizajn: Grzegorz Raczek/Hlavný projektant: Mostostal Zabrze Biprohut S.A. © Všetky práva vyhradené.

Zdroj: EDA.

Projekt zahŕňal výstavbu multimodálneho uzla v Poľsku, ktorý spája štyri druhy dopravy, a to autobusovú, vlakovú, automobilovú (s parkoviskami) a cyklistickú. V prvom roku prevádzky (2023) ho využilo takmer 850 000 cestujúcich. Železničná stanica sa nachádza 150 metrov od uzla a je prepojená tunelom. Pred realizáciou projektu boli zastávky miestnej a regionálnej autobusovej dopravy roztrúsené na viacerých miestach, až 650 metrov od železničnej stanice.

Vybudovanie uzla sprístupnilo autobusovú dopravu obyvateľom regiónu a zvýšilo ich pohodlie. Počet autobusových dopravcov prevádzkujúcich regionálne a medzinárodné spoje sa zvýšil z 22 pred realizáciou projektu na 32 v roku 2023. Výrazne sa skrátil aj čas prestupu cestujúcich.

- 105** Dôvody, prečo malo šesť projektov menšie účinky, vysvetľujú faktory týkajúce sa i) plánovania, koncepcie a výberu projektov a ii) realizácie ([rámček 5](#)).

Rámček 5

Faktory vysvetľujúce menšie účinky niektorých projektov

Plánovanie, návrh a výber projektov (3 projekty)

- Chýbajúca analýza potrieb viedla k tomu, že jedno parkovisko je nedostatočne využívané a ďalšiemu chýba priamy prístup k metru, čo si vyžaduje presun kyvadlovým autobusom. Vodiči môžu v tomto zariadení zaparkovať, aj keď nepokračujú v ceste verejnou dopravou.
- Jedna cyklistická cesta nie je vhodná na dochádzanie (pozri obrázok ďalej): je to kľukatá vyhladkovká cesta so zákrutami (vrátane kruhového objazdu na rekreačné účely), je z drevených dosiek a nemá oddelené pruhy pre chodcov a cyklistov, čo znamená, že nespĺňa normy na dochádzanie a bezpečnosť.

Realizácia – chýbajúce výstupy (2 projekty)

- V rámci jedného projektu sa nerealizovali dôležité prvky udržateľnej mobility ([rámček 3](#)).
- Systém informácií o cestovaní a cestovných lístkoch bol dokončený s veľkým oneskorením 4,5 roka. Zatiaľ nezahŕňa údaje v reálnom čase, ako sa pôvodne plánovalo, a na nákup lístkov je potrebné ďalšie zariadenie (v roku 2023 sa kúpilo v priemere len 7 lístkov denne a v roku 2024 to bolo 12 lístkov).

Realizácia – koordinácia medzi susednými orgánmi (1 projekt)

- Cyklistická cesta, ktorá mala spájať predmestie s mestom a tvoriť súčasť plánu regionálnej cyklistickej siete, zostáva od roku 2018 bez prepojenia s mestom a regionálnou cyklistickou sieťou z dôvodu chýbajúcej dohody medzi regionálnymi a mestskými orgánmi (pozri obrázok ďalej). Hoci bola cesta vybudovaná len nedávno, už vykazuje známky degradácie a chýbajú jej základné prvky, ako je osvetlenie a tienenie.



Zdroj: EDA.

106 Analyzovali sme aj potenciálne účinky jedného projektu na cestovný čas v každej zo šiestich kontrolovaných mestských oblastí (*príloha VIII*). Na tento účel sme porovnali scenáre cestovania autom a verejnou dopravou s využitím a bez využitia infraštruktúry projektu pre hypotetického dochádzajúceho z predmestia, ktorý by mohol mať z projektu potenciálny prospech. Cieľové miesto sme vybrali v oblasti s vysokou koncentráciou pracovných miest v meste.

107 Týmto spôsobom sme posúdili, či projekt viedol k zlepšeniu konkurencieschopnosti verejnej dopravy v porovnaní s používaním automobilov. Analýza podlieha týmto obmedzeniam:

- Výsledky predstavujú aktuálny stav na začiatku roka 2025. Cestovné časy sa budú pravdepodobne vyvíjať v závislosti od vykonávania PUMM.
- Použitie iných scenárov by mohlo viesť k iným výsledkom.
- Hoci konkurencieschopnosť individuálnej automobilovej dopravy výrazne ovplyvňuje dostupnosť parkovacích miest v cieľových miestach dochádzania a nariadenia týkajúce sa prístupu, v scenároch využívajúcich individuálnu automobilovú dopravu sa nezohľadnil čas potrebný na parkovanie, pretože ten sa môže v jednotlivých prípadoch značne líšiť (body *82 – 84*).

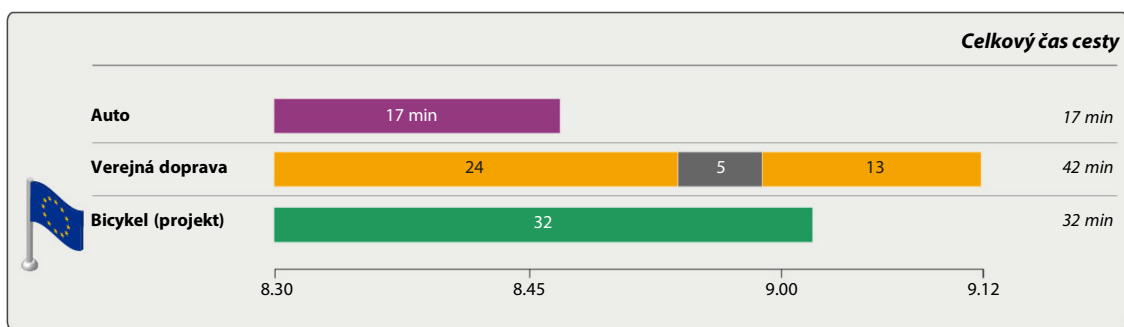
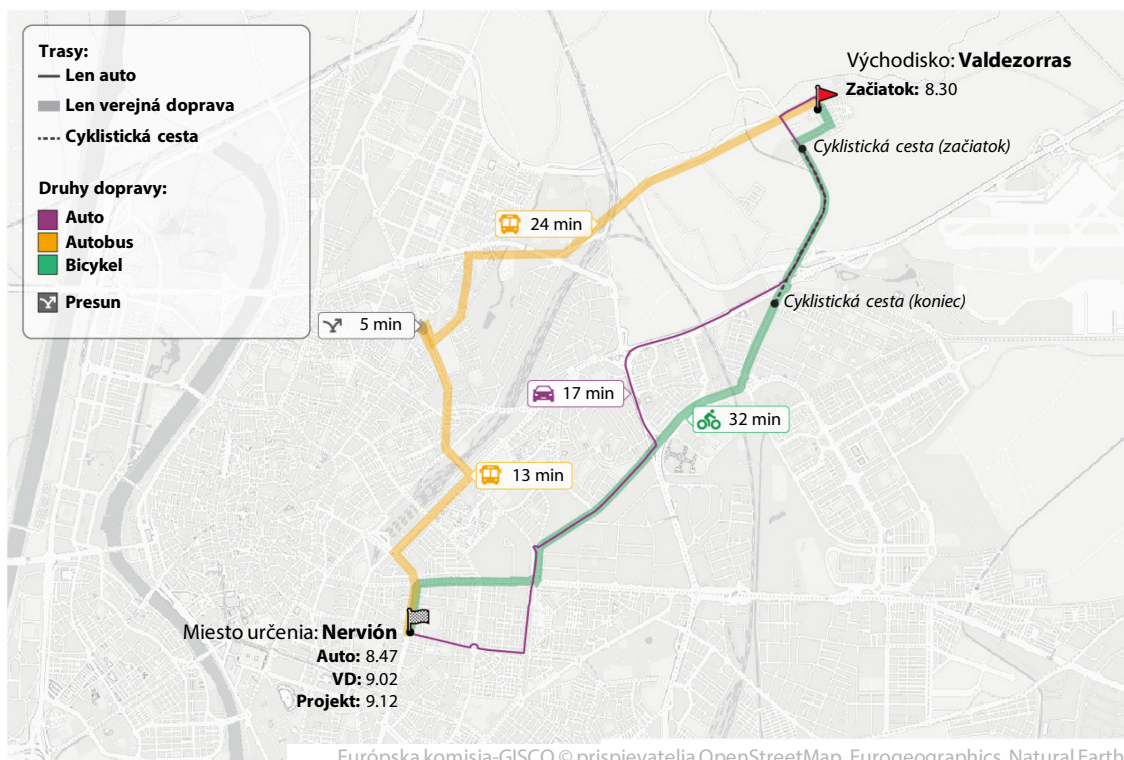
108 Zistili sme, že v dvoch prípadoch bola verejná doprava z časového hľadiska porovnateľná s cestou autom alebo lepšia, zatiaľ čo v ďalších štyroch prípadoch to bolo naopak.

- Budapešť a Praha: čas dochádzania do práce verejnou dopravou bol v špičke konkurencieschopný voči cestovaniu autom.
- Katovice, Lille, Lisabon a Sevilla: verejná doprava nebola v porovnaní s automobilovou dopravou konkurencieschopná. V Seville však bicykel predstavoval lepšiu alternatívu k používaniu automobilov ako verejná doprava (*ilustrácia 6*). Čas jazdy na bicykli sme vypočítali na základe konštantnej rýchlosti, ale keďže cyklistická cesta sa končí na hraniciach mesta (*rámček 5*), cyklisti musia pokračovať po ceste, čo ich dochádzanie spomaľuje a znižuje bezpečnosť.

Ilustrácia 6 | Porovnanie cestovného času v Seville

Príklad trasy v Seville

Poznámka: V Seville sme vypočítali cestovný čas z bodu v predmestskej oblasti, kde sa začína projekt cyklistickej cesty Valdezorras, do pracovnej oblasti v meste. Porovnali sme čas potrebný na prepravu autom, verejnou dopravou (autobusom) a bicyklom, pričom sme využili cyklistickú cestu spolufinancovanú EÚ. Keďže cyklistická cesta sa končí na hranici mesta, vypočítali sme čas jazdy v meste po ceste.



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma s mapami trás](#)).

Túto správu prijala komora II, ktorej predsedá Annemie Turtelboom, členka Dvora audítorov, v Luxemburgu na zasadnutí dňa 10. decembra 2025.

Za Dvor audítorov



Tony Murphy
predseda

Prílohy

Príloha I – O tomto audite

Mestská mobilita a strategický rámec EÚ

- 01** V roku 2020 žili traja zo štyroch občanov EÚ v mestských oblastiach a očakáva sa, že do roku 2050 sa ich podiel zvýši na 85 %. Mestské oblasti sa často vyznačujú vysokou koncentráciou hospodárskej činnosti a zamestnanosti, čo vedie k značnému dennému toku dochádzajúcich. Mestská mobilita sa vzťahuje na pohyb osôb a tovaru v mestských oblastiach a je dôležitou súčasťou života v meste.
- 02** Podľa OECD zóny dochádzky zaznamenali rýchlejší rast počtu obyvateľov ako samotné mestá, čo naznačuje všeobecný trend tzv. suburbanizácie. Najväčší nárast počtu obyvateľov sa zaznamenal v zónach dochádzky v okolí veľkých metropolitných oblastí¹.
- 03** Obyvatelia prímestských oblastí často využívajú osobné automobily, čo spôsobuje dopravné zápchy a znečistenie. Odhaduje sa, že náklady na preťaženie dopravy v mestách predstavujú približne 180 miliárd EUR ročne² a mestská doprava sa podieľa približne štvrtinou na celkových emisiách CO₂ z dopravy v EÚ³, ktoré zas tvoria štvrtinu celkových emisií v EÚ⁴. Podľa európskeho právneho predpisu v oblasti klímy⁵ môžu mestské oblasti významne prispieť k záväzným cieľom Zelenej dohody EÚ, ktorými je zníženie emisií o 55 % do roku 2030 a dosiahnutie klimateckej neutrality EÚ do roku 2050.

¹ *Redefining urban areas in OECD countries*, OECD, 2012.

² *Handbook on the external costs of transport*, Komisia, 2019.

³ EU urban mobility state of play, Komisia, SWD(2021) 470.

⁴ Prehliadač údajov agentúry EEA o skleníkových plynch.

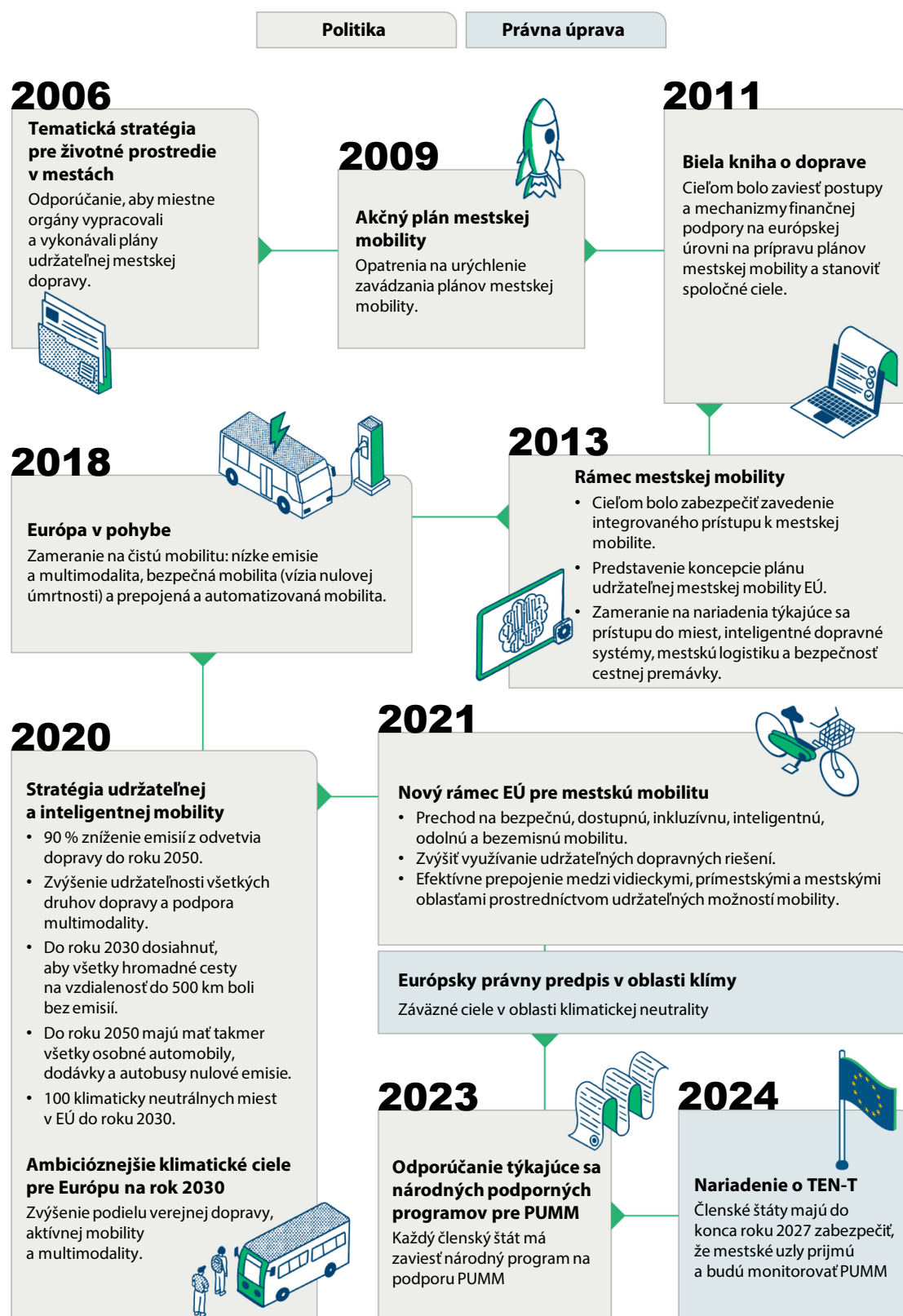
⁵ Nariadenie (EÚ) 2021/1119.

04 Pre formovanie rozvoja miest je v mnohých ohľadoch dôležitá komplexná stratégia organizácie mobility v mestskej oblasti, napríklad pokiaľ ide o zlepšenie dostupnosti pracovných miest, služieb a tovaru a znižovanie miery znečistenia. V roku 2006 Komisia dôrazne odporučila, aby miestne orgány vypracovali a vykonávali plány udržateľnej mestskej dopravy⁶. Odvtedy Komisia vydala niekoľko nezáväzných politických dokumentov (oznámení) a niekoľko právnych aktov, v ktorých predstavila vízie a ciele v oblasti udržateľnej mestskej mobility (*ilustrácia 1*). V roku 2001 sa udržateľná doprava prvýkrát stanovila ako cieľ Rady⁷.

⁶ COM(2005) 718.

⁷ Závery predsedníctva, Európska rada, Göteborg, 2001.

Ilustrácia 1 | Vývoj právneho a politického rámca EÚ v oblasti mestskej mobility



Zdroj: EDA na základe dokumentov Komisie.

Úlohy a povinnosti

- 05** Doprava a mestská mobilita patria do spoločnej právomoci Komisie a členských štátov. Úlohy a povinnosti sú uvedené na *ilustrácii 2*.

Ilustrácia 2 | Úlohy a povinnosti



Komisia

Generálne riaditeľstvo (GR) MOVE je zodpovedné najmä za navrhovanie a vykonávanie dopravnej politiky EÚ. Súčasťou toho je aj návrh siete TEN-T, ktorá zahŕňa dopravnú infraštruktúru v mestských uzloch.

Zdroje financovania EÚ spravujú rôzne generálne riaditeľstvá v rámci odlišných spôsobov riadenia: GR MOVE a Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie (CINEA) riadia Nástroj na prepájanie Európy – Doprava (priame riadenie); GR REGIO je zodpovedné za politiku súdržnosti (zdieľané riadenie); GR ECFIN a GR RECOVER (pracovná skupina pod generálnym sekretariátom) sú zodpovedné za implementáciu Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti (priame riadenie).

V roku 2022 Komisia zriadila **expertnú skupinu pre mestskú mobilitu**, ktorú tvoria zástupcovia všetkých členských štátov, vybraných miest a tematicky relevantných organizácií. Pomáha Komisii pri tvorbe a vykonávaní právnych predpisov a politík v oblasti udržateľnej mestskej mobility.



Členské štáty (miestne, regionálne alebo vnútroštátne orgány)

Miestne, regionálne alebo vnútroštátne orgány riešia otázky prepojenia s mestskými uzlami a v rámci nich a otázky mestskej mobility (aj prostredníctvom realizácie stratégií, ako sú plány mestskej mobility).

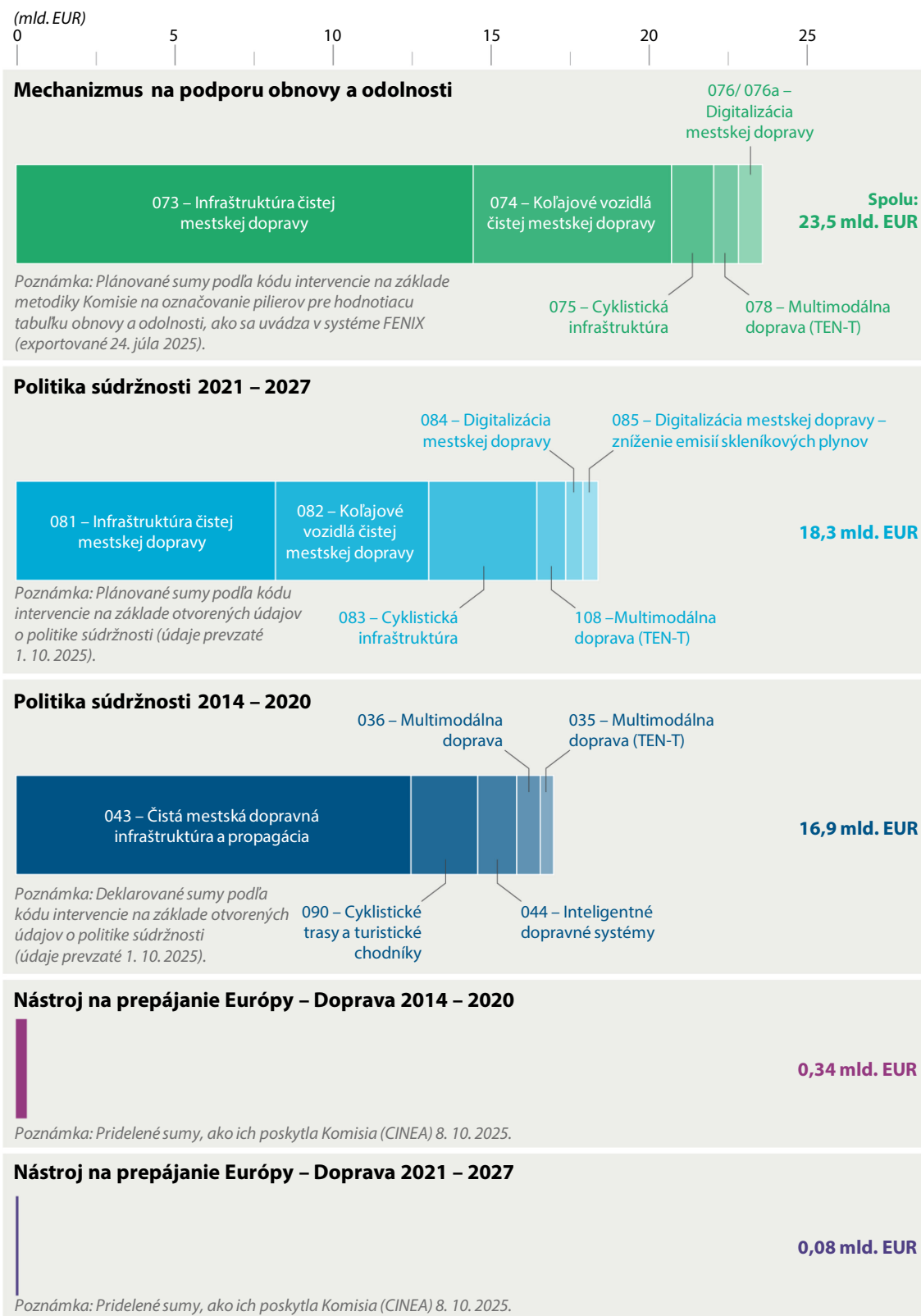
Miestne, regionálne alebo vnútroštátne orgány využívajú fondy EÚ (napríklad v rámci politiky súdržnosti). V prípade fondov politiky súdržnosti a Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti sa na tejto úrovni vykonáva aj výber projektov, ktoré sa majú (spolu) financovať z fondov EÚ.

Zdroj: EDA.

Kľúčové finančné informácie

- 06** Hlavnými zdrojmi finančných prostriedkov EÚ na investície do mestskej dopravy a mobility sú fondy politiky súdržnosti, Nástroj na prepájanie Európy a Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (*ilustrácia 3*).

Ilustrácia 3 | Programy financovania EÚ – Investície do mestskej mobility



Zdroj: EDA na základe údajov Komisie.

Rozsah auditu a audítorský prístup

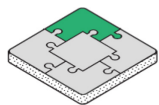
07 V tejto správe posudzujeme opatrenia prijaté Komisiou a príslušnými orgánmi v členských štátoch na podporu udržateľnej dopravy pre cestujúcich, ktorí dochádzajú do práce alebo školy vo veľkých metropolitných oblastiach. Na tento účel sme posudzovali, do akej miery:

- legislatívne, politické a podporné opatrenia Komisie boli vhodné na zabezpečenie efektívnej dopravy pre dochádzajúcich,
- návrh, vykonávanie a monitorovanie PUMM príslušnými orgánmi v šiestich kontrolovaných členských štátoch boli vhodné na daný účel,
- výber, realizácia a výsledky 21 kontrolovaných projektov financovaných EÚ umožnili účinne riešiť problematiku udržateľnej mobility dochádzajúcich.

08 Náš audit sa týkal obdobia od roku 2004 do roku 2024, pokiaľ ide o vývoj politiky, a od roku 2014 do roku 2025, pokiaľ ide o zdroje finančných prostriedkov EÚ na podporu projektov v oblasti mestskej mobility. Analyzovali sme dôkazy z rôznych zdrojov, ktoré sú podrobne opísané na [ilustrácii 4](#). Naša [metodika auditu](#) je v súlade s medzinárodnými audítorskými štandardmi vydanými [Medzinárodnou organizáciou najvyšších kontrolných inštitúcií \(INTOSAI\)](#).

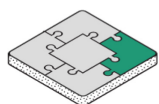
Ilustrácia 4 | Zdroje dôkazov

Dokumenty



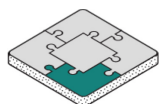
Právne predpisy, strategické dokumenty, správy, usmernenia asmernice na národnej, regionálnej a miestnej úrovni, správy a štúdie vydané výskumnými orgánmi, združeniami a akademickými pracovníkmi.

Dáta



Údaje z rôznych zdrojov, najmä od Komisie, Eurostatu, z platformy otvorených údajov o politike súdržnosti, od národných, regionálnych a miestnych orgánov. V spolupráci s Eurostatom sme pomocou geografických informačných systémov uskutočnili priestorovú analýzu a vizualizáciu prímestskej mobility vo vybraných mestských oblastiach, ako sú toky dochádzky do zamestnania ([príloha IV](#)), dostupnosť ([príloha VII](#)) a potenciálny vplyv vybraných projektov na cestovný čas dochádzajúcich ([príloha VIII](#)).

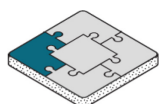
Kontrolné návštevy v šiestich mestských oblastiach v šiestich členských štátoch



V členských štátoch sme sa zamerali na mestské oblasti Budapešti (Maďarsko), Katovic (Poľsko), Lille (Francúzsko), Lisabonu (Portugalsko), Prahy (Česko) a Sevilly (Španielsko). Analyzovali sme národné, regionálne a miestne plány v oblasti dopravy a mobility, legislatívne a politické dokumenty, podporu financovania atď.

Tieto vybrané mestské oblasti sme vybrali na základe kritérií, ako je celkový počet obyvateľov a podiel obyvateľov žijúcich v prímestských oblastiach, významnosť finančných prostriedkov EÚ vyčlenených na udržateľnú mobilitu a podiel jednotlivých druhov dopravy (napríklad percento ciest do práce uskutočnených autom), pričom sme zohľadnili dobré aj menej dobré výsledky.

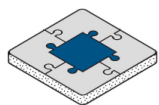
21 projektov



Preskúmali sme vzorku 21 projektov: 16 financovaných z fondov politiky súdržnosti, dva z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a tri z Nástroja na prepájanie Európy – Doprava ([príloha II](#)). Analyzovali sme podkladovú dokumentáciu, pričom sme sa zamerali na pridelovanie finančných prostriedkov EÚ, návrh projektov, výberový proces, realizáciu a dosiahnuté výsledky.

Posudzovali sme vybrané projekty spolufinancované z fondov politiky súdržnosti, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a Nástroja na prepájanie Európy – Doprava. Devätnásť projektov sa nachádzalo v šiestich mestských oblastiach zaradených do vzorky; ďalšie dva projekty (financované z Nástroja na prepájanie Európy – Doprava) sa nachádzali v Amsterdame a Paríži. Vybrali sme projekty relevantné pre mobilitu dochádzajúcich tak, aby sme pokryli rôzne typy investícií (napr. projekty týkajúce sa dopravnej infraštruktúry a inteligentných dopravných systémov).

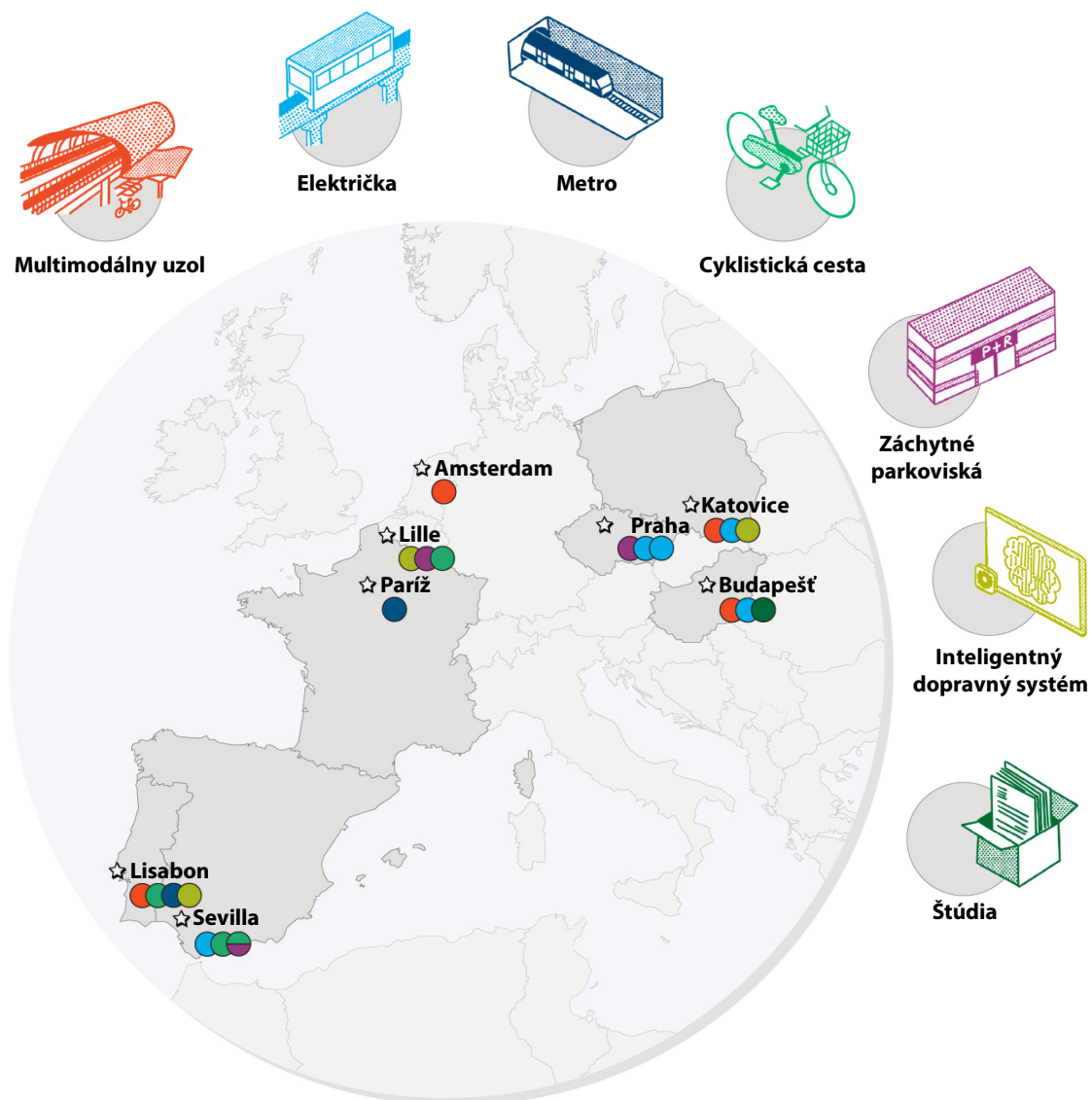
Rozhovory



Rozhovory so zamestnancami generálnych riaditeľstiev Komisie, vnútroštátnych orgánov, regionálnych orgánov, miestnych orgánov, príjemcov finančných prostriedkov EÚ a zainteresovaných strán pôsobiacich na úrovni EÚ alebo na miestnej úrovni.

09 Na *ilustrácii 5* je znázornené rozmiestnenie kontrolovaných projektov a typy investícií.

Ilustrácia 5 | Rozmiestnenie a typy kontrolovaných projektov



Zdroj: EDA.

Príloha II – Zoznam kontrolovaných projektov

Mestský uzol	Zdroj financovania	Názov projektu	Celkové plánované oprávnené náklady (EUR)	Plánované finančné prostriedky EÚ (EUR)
Amsterdam	Nástroj na prepájanie Európy – Doprava 2021 – 2027	Uzol inteligentnej mobility Amsterdam	29 117 889	8 735 366
Budapešť	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Predĺženie električky č. 1 na námestie Etele	26 014 139	20 425 075
Budapešť	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Rozvoj intermodálnych prestupných spojení pri železničnej stanici Bicske a výstavba záchytných parkovísk	34 433 914	29 268 827
Budapešť	Politika súdržnosti 2021 – 2027	Spojenie liniek H5 – H6/H7 (štúdia)	18 918 000	16 080 300
Katovice	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Západná brána metropoly Sliezska – transferové centrum v Gliwiciach	46 241 813	31 137 890
Katovice	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Dynamický informačný systém pre cestujúcich II	8 475 284	6 356 463
Katovice	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Integrovaný projekt modernizácie a rozvoja električkovej infraštruktúry v metropolitnej oblasti Śląsko-Zagłębiowska spolu s nákupom električkových koľajových vozidiel – I. etapa	143 357 046	90 421 210

Mestský uzol	Zdroj financovania	Názov projektu	Celkové plánované oprávnené náklady (EUR)	Plánované finančné prostriedky EÚ (EUR)
Lille	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Záchytné parkovisko Tourcoing	3 470 672	1 735 336
Lille	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Systém zjednotenia informácií o cestovaní a cestovných lístkoch Nord-Pas de Calais – SMIRT Central	8 740 261	4 370 130
Lille	Politika súdržnosti 2021 – 2027	Aménagement cyclable Boulevard Carnot	2 014 395	1 007 197
Lisabon	Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti ¹	L'ahké metro Odivelas – Loures	250 000 000	neuvedené – pôžička
Lisabon	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Parque Intermodal da Venda do Pinheiro	497 442	248 721
Lisabon	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Loures Ciclável-Eixo Ribeirinho de Ligação Vila Franca de Xira/Loures/Lisboa	2 785 128	1 392 564
Lisabon	Nástroj na prepájanie Európy – Doprava 2014 – 2020	MOBIL.T	20 979 190	4 195 838
Paríž	Nástroj na prepájanie Európy – Doprava 2014 – 2020	Linka pre letisko a výskumnú oblasť – LARA	319 485 000	63 897 000
Praha	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Predĺženie električkovej trate Divoká Šárka – Sídliště Na Dědině	31 933 928	27 143 839

Mestský uzol	Zdroj financovania	Názov projektu	Celkové plánované oprávnené náklady (EUR)	Plánované finančné prostriedky EÚ (EUR)
Praha	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Výstavba záchytného parkoviska Černý Most	13 280 353	6 640 177
Praha	Politika súdržnosti 2021 – 2027	Predĺženie električkovej trate Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec, 2. etapa (úsek Holyně – Slivenec)	9 861 155	8 381 982
Sevilla	Politika súdržnosti 2014 – 2020	1. fáza predĺženia električky	24 510 000	19 608 000
Sevilla	Politika súdržnosti 2014 – 2020	Cyklistická cesta spájajúca Valdeorras – staré letisko – Alcosa	1 481 005	1 184 804
Sevilla	Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti	Agrupación de Sevilla	21 952 628	18 142 667

¹ Investícia TC-C15-i03: Ľahká železničná trať Odivelas-Loures bola vyňatá z plánu obnovy a odolnosti Portugalska v rámci [zmeny](#), ktorú Rada schválila 13. mája 2025.

Zdroj: EDA.

Príloha III – Príklady podporných iniciatív Komisie

Iniciatíva	Rozsah	Činnosti	Vytvorená	Zdroj financovania EÚ (obdobie 2021 – 2027)
Stredisko EÚ pre monitorovanie mestskej mobility (ELTIS)	Udržiateľná mestská mobilita	Budovanie kapacít (archív usmernení, monitorovacie stredisko)	1998	Nástroj na prepájanie Európy
Európsky týždeň mobility	Udržiateľná mestská mobilita	Kampane na zvyšovanie informovanosti	2002	Vlastný rozpočet GR MOVE
CIVITAS	Udržiateľná mestská mobilita	Budovanie kapacít, výmena postupov, výskum, inovácie a koordinácia so zameraním na mestá a odborníkov v oblasti mestskej mobility Konferencia CIVITAS Forum, ktorá sa každoročne strieda s Dňami mestskej mobility	2002	Horizont Európa
Dni mestskej mobility	Udržiateľná mestská mobilita	Konferencia o politike v oblasti mestskej mobility, ktorá sa každoročne strieda s fórom CIVITAS	2020, predtým bývala Európska konferencia o plánoch udržateľnej mestskej mobility (2014 – 2019)	Nástroj na prepájanie Európy
EIT Mestská mobilita	Udržiateľná mestská mobilita	Budovanie kapacít, výmena postupov, výskum a inovácie so zameraním na startupy, podniky, univerzity, výskumné ústavy a verejný sektor	2019	Horizont Európa (80 % financovanie EÚ)
URBACT	Udržiateľný rozvoj miest, udržateľná doprava ako jeden z tematických cieľov	Výmena postupov, budovanie kapacít	2002	URBACT IV (približne 80 % financovanie EÚ)
Európska mestská iniciatíva	Udržiateľný rozvoj miest, mobilita ako jedna z jeho tém	Budovanie kapacít, výmena poznatkov a postupov, podpora inovácií Konferencia Fóra miest každé dva roky	2021, nadväzuje na iniciatívu Urban Innovative Actions (2014 – 2020)	Európsky fond regionálneho rozvoja
Dohovor primátorov a starostov EÚ o klíme a energetike	Klíma a energetika vrátane udržateľnej mobility (napr. v rámci tzv. Koalície ochotných pre udržateľnú mobilitu)	Závazok plniť ciele EÚ v oblasti klímy a energetiky, výmena postupov	2008	Horizont Európa
Misia EÚ Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá	Klíma vrátane udržateľnej mobility	Budovanie kapacít, výmena postupov, výskum a inovácie	2021	Horizont Európa

Zdroj: EDA.

Príloha IV – Toky dochádzky

- 01** V *tabuľke 1* sa v prípade šiestich mestských oblastí zaradených do vzorky porovnáva dochádzka, ktorá sa začína a končí vo funkčnej mestskej oblasti, s dochádzkou, ktorá sa začína a končí v oblasti PUMM.

Tabuľka 1 | Porovnanie tokov dochádzky

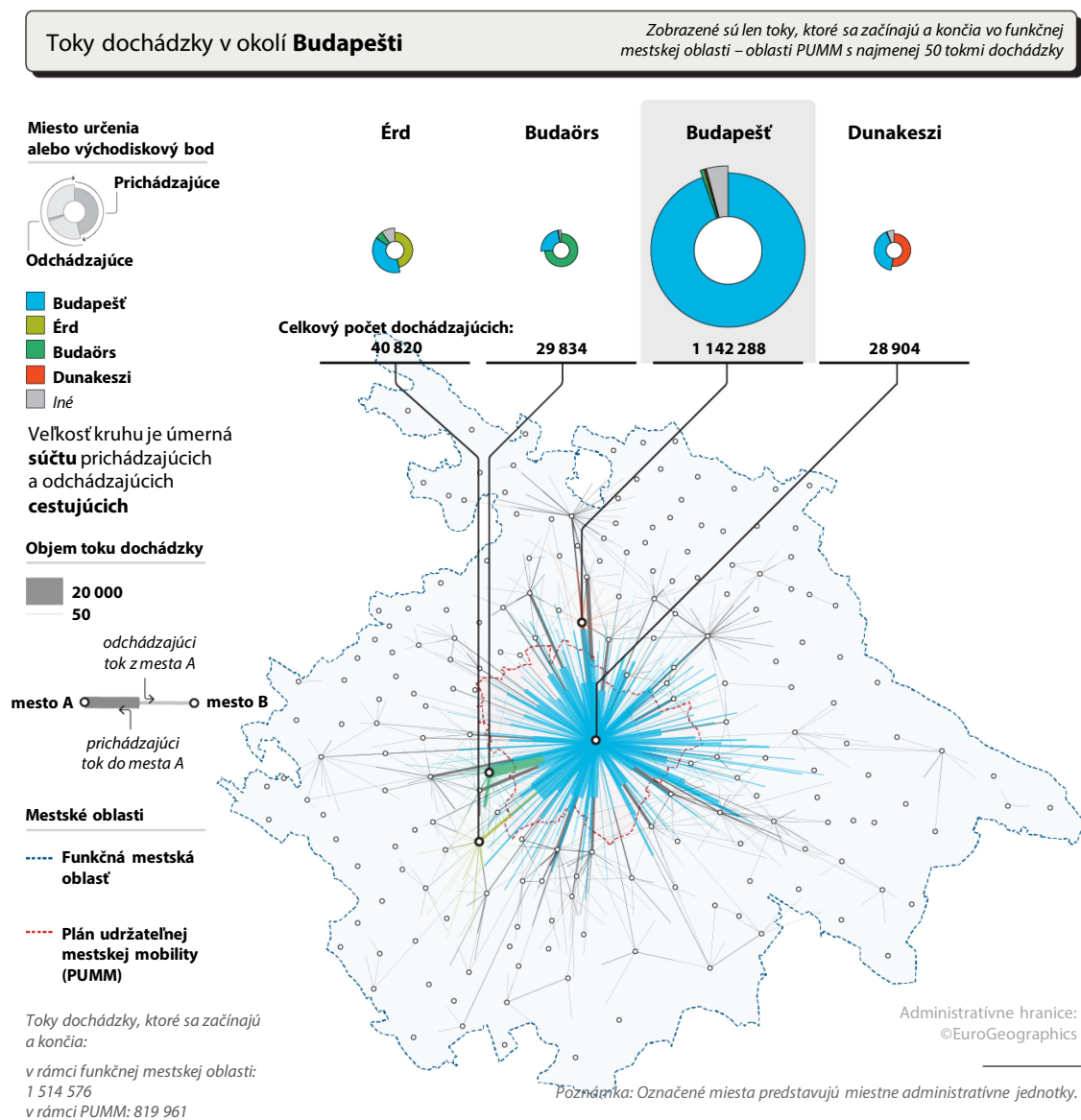
	Funkčná mestská oblasť	Oblasť PUMM	Rozdiel
Budapešť (HU)	1 514 576	819 961	694 615 (46 %)
Katovice (PL)	330 534	368 029	- 37 495 (-11 %) ¹
Lille (FR)	544 748	427 752	116 996 (21 %)
Lisabon (PT)	1 651 930	1 488 686	163 244 (10 %)
Praha, CZ	812 480	773 909	38 571 (5 %)
Sevilla (ES)	459 217	164 777	294 440 (64 %)

¹ V oblasti Katovic 37 495 zodpovedá rozdielu medzi 49 167 tokmi dochádzky v rámci PUMM, ale mimo funkčnej mestskej oblasti, a 11 672 tokmi dochádzky vo funkčnej mestskej oblasti, ktoré však nie sú zahrnuté do PUMM (tieto toky dochádzky predstavujú 4 % celkových tokov dochádzky vo funkčnej mestskej oblasti).

Zdroj: Eurostat.

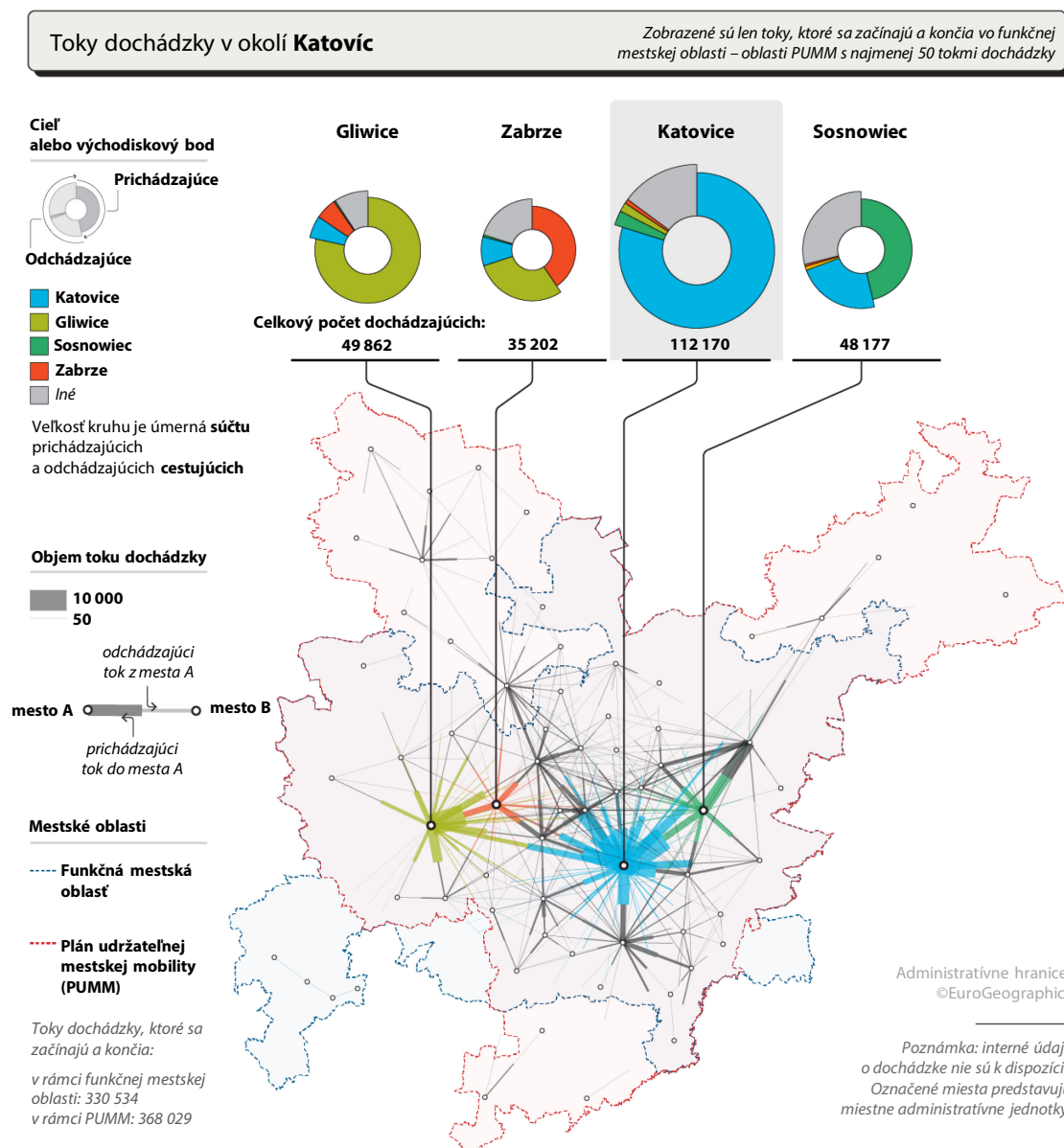
- 02** Na *ilustráciách 1* až *6* sú znázornené toky dochádzky vo vybraných funkčných mestských oblastiach.

Ilustrácia 1 | Toky dochádzky v okolí Budapešti



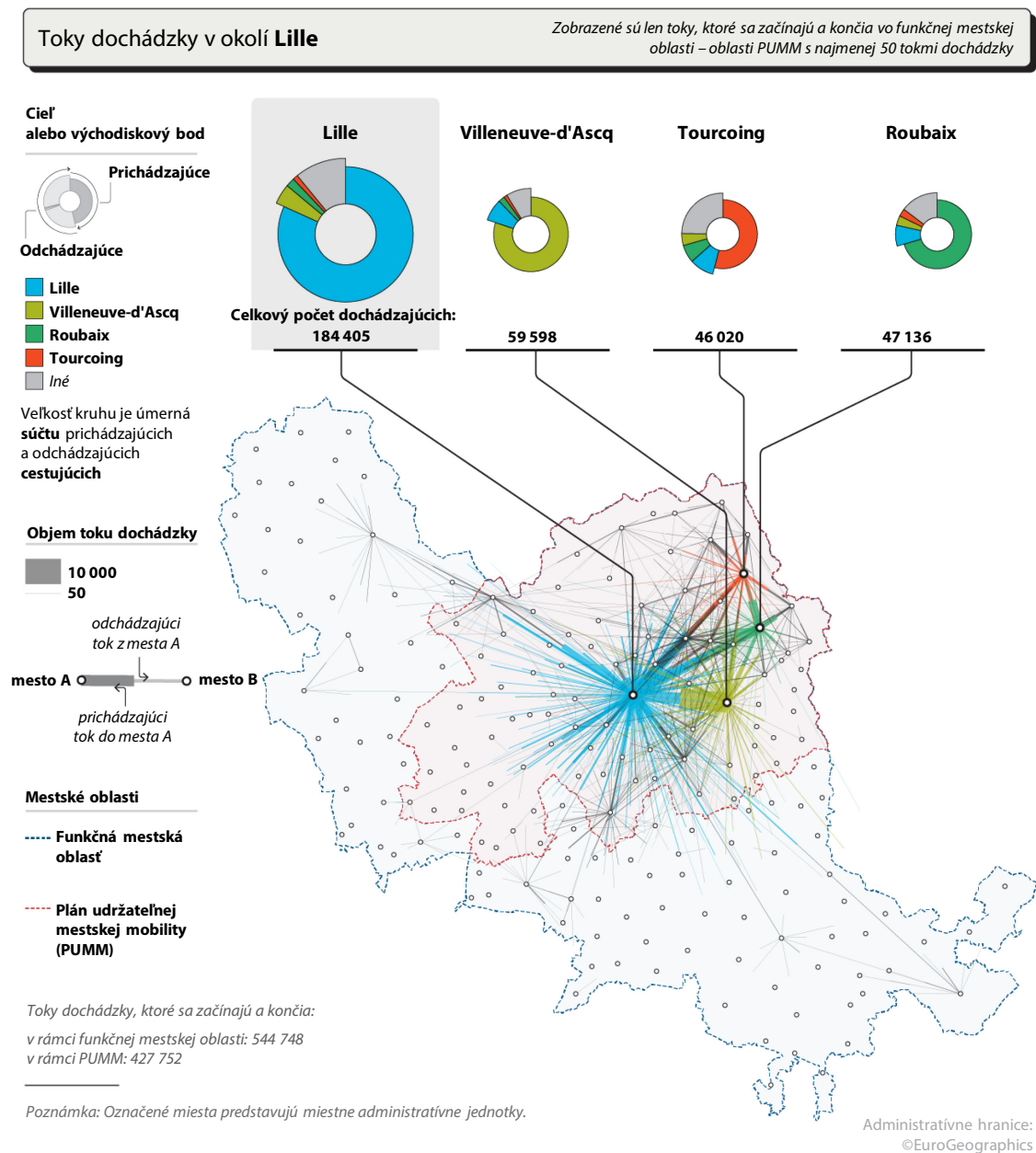
Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami tokov dochádzky).

Ilustrácia 2 | Toky dochádzky v okolí Katovic



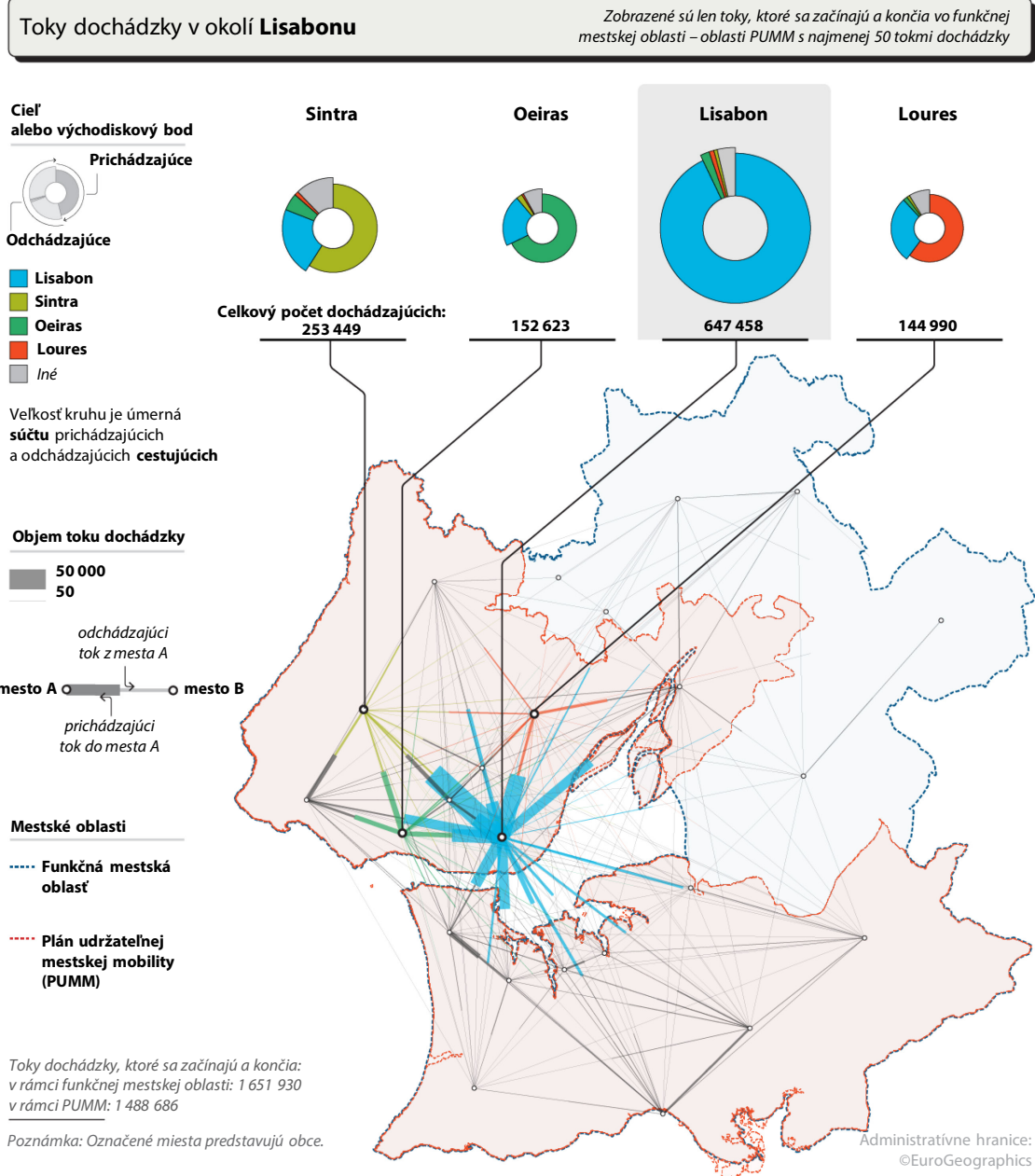
Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami tokov dochádzky).

Ilustrácia 3 | Toky dochádzky v okolí Lille



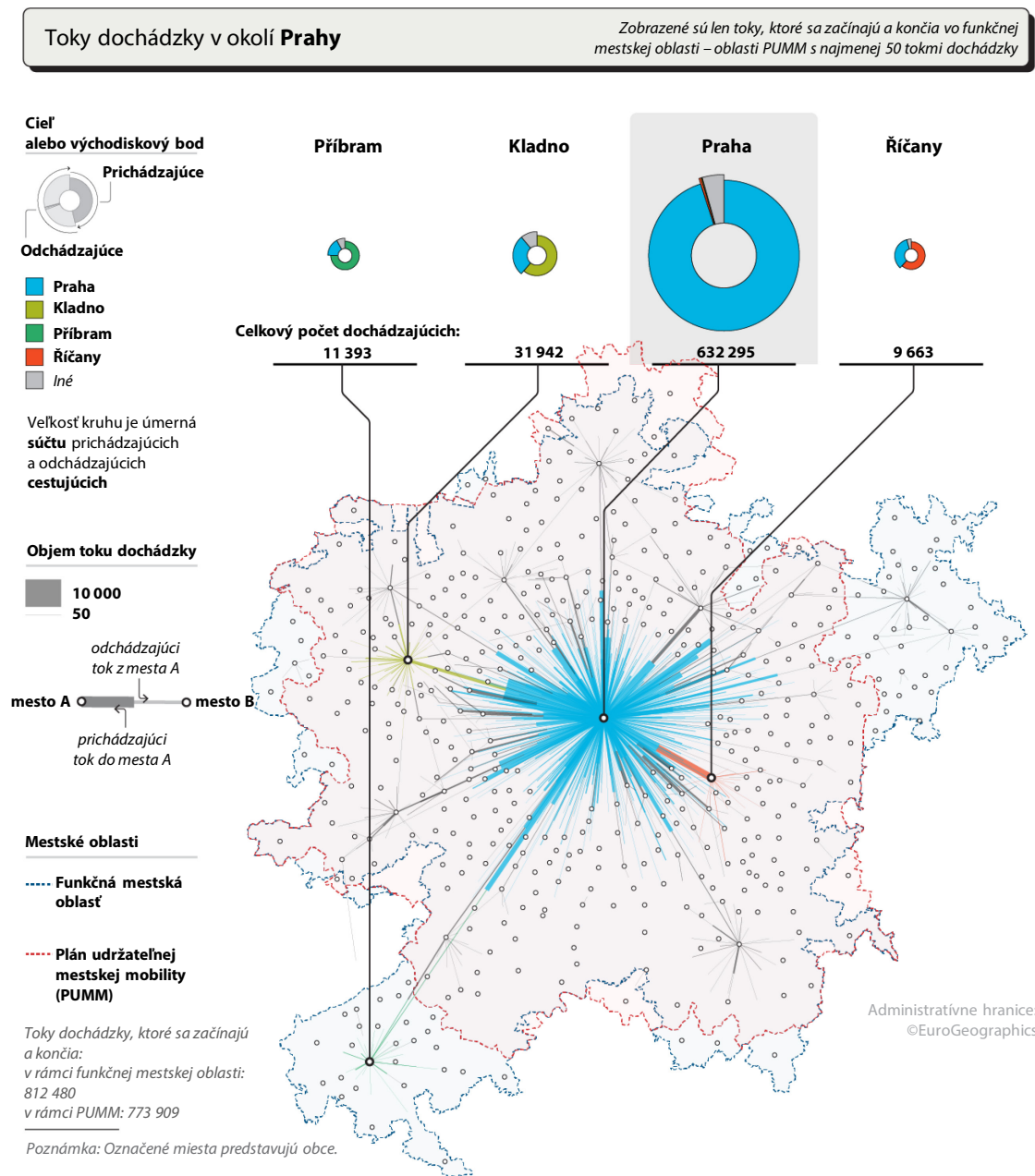
Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami tokov dochádzky).

Ilustrácia 4 | Toky dochádzky v okolí Lisabonu



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami tokov dochádzky).

Ilustrácia 5 | Toky dochádzky v okolí Prahy

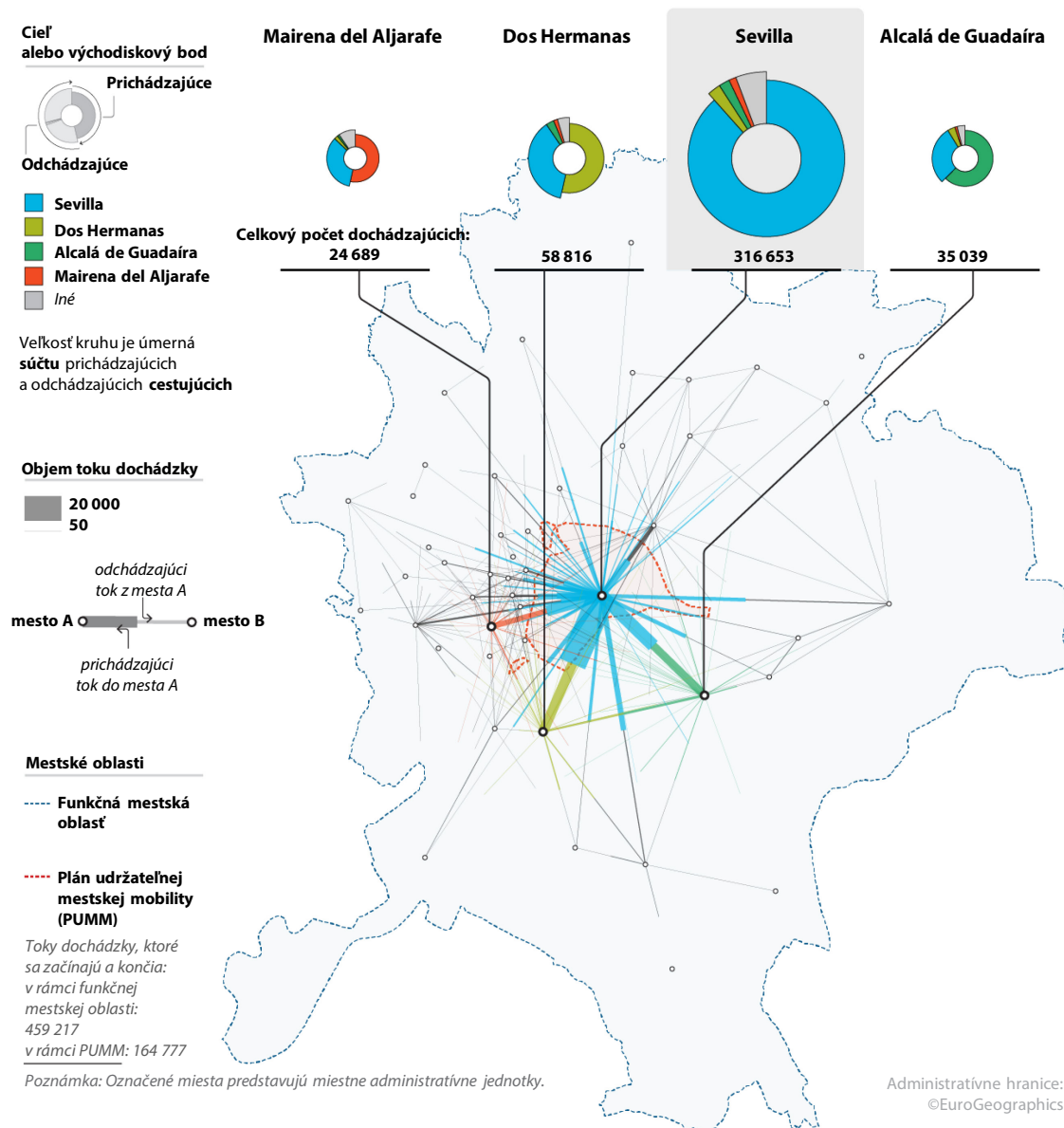


Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami tokov dochádzky).

Ilustrácia 6 | Toky dochádzky v okolí Sevilly

Toky dochádzky v okolí **Sevilly**

Zobrazené sú len toky, ktoré sa začínajú a končia vo funkčnej mestskej oblasti – oblasti PUMM s najmenej 50 tokmi dochádzky



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami tokov dochádzky).

Príloha V – Ciele v oblasti udržateľnej mobility

- 01** V *tabuľke 1* sú uvedené podrobnosti o vnútroštátnych cieľoch týkajúcich sa zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy alebo podielu jednotlivých druhov dopravy, ktoré sú zahrnuté v najnovšej aktualizácii národných energetických a klimatických plánov a v národných stratégiách mobility. Národné energetické a klimatické plány sa museli Komisii predložiť v roku 2019 a ich aktualizácie sa mali predložiť v roku 2024.
- 02** Pre šesť mestských oblastí zaradených do vzorky sú v tabuľke podrobne uvedené aj ciele týkajúce sa podielu jednotlivých druhov dopravy, ako aj ciele týkajúce sa zníženia emisií zahrnuté v PUMM.

Tabuľka 1 | Vnútroštátne ciele a ciele z PUMM šiestich mestských oblastí zaradených do vzorky

Členský štát	národný energetický a klimatický plán		Národné stratégie mobility	PUMM
	Najnovšie informácie	Ciele v oblasti znižovania emisií z dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy
Česko	2024	12 % zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2030 v porovnaní s rokom 2019 vďaka realizovaným investíciám a opatreniam.	<u>2021 – stratégia mestskej a aktívnej mobility</u> Cieľové podiely jednotlivých druhov dopravy podľa veľkosti mesta do roku 2030. Príklad: pre mestá s viac ako 500 000 obyvateľmi (Praha): chôdza 28 %, bicykel 2 – 7 % (v závislosti od ročného obdobia), verejná doprava 50 %, automobily 15 – 20 %	<u>Praha (2019): ciele, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2030</u> Zvýšenie podielu verejnej dopravy, cyklickej a pešej dopravy zo 70 % (východiskový stav v roku 2016) na 73 % do roku 2030. Zníženie emisií skleníkových plynov (ekv. CO₂) z dopravy (východisková hodnota v roku 2016 bola 16,70 t na obyvateľa).

Členský štát	národný energetický a klimatický plán		Národné stratégie mobility	PUMM
	Najnovšie informácie	Ciele v oblasti znižovania emisií z dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy
Španielsko	2024	Zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2030 o 16,3 % v porovnaní s rokom 2023. Zníženie objemu dopravy v mestských oblastiach do roku 2030 o 41,3 % v porovnaní s rokom 2023.	<u>2021 – zákon o zmene klímy a energetickej transformácii</u> Úplná dekarbonizácia do roku 2050 Povinné zavedenie PUMM a nízkoemisných zón vo všetkých mestách s viac ako 50 000 obyvateľmi do roku 2023	<u>Sevilla (2021): ciele, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2030</u> Zníženie miery používania automobilov zo 40,5 % na 33 % (oproti východiskovej hodnote z roku 2017) Zníženie emisií skleníkových plynov v cestnej doprave o 58 % v porovnaní s rokom 2005, čo je v súlade s cieľom EÚ na úrovni 55 %
Francúzsko	2024	V aktualizovanom pláne nie je uvedený žiadny špecifický cieľ pre dopravu Plán vychádza z tzv. národnej nízkouhlíkovej stratégie, v ktorej sa stanovuje cieľ do roku 2030 znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy o 28 % v porovnaní s rokom 2015	<u>2020 – národná nízkouhlíková stratégia</u> Zníženie emisií do roku 2030 o 28 % v porovnaní s rokom 2015 a úplná dekarbonizácia do roku 2050 <u>2024 – návrh aktualizácie stratégie</u> Zvýšenie využívania verejnej dopravy do roku 2030 o 25 % v porovnaní s rokom 2019 <u>2019 – zákon o mobilite</u> Strojnásobenie podielu cyklistickej dopravy (z 3 % na 9 %) do roku 2024 v porovnaní s rokom 2018	<u>Lille (2023): ciele, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2035 (od východiskového roku 2016):</u> Zníženie miery používania automobilov z 59 % na 40 % Zvýšenie podielu verejnej dopravy z 11 % na 20 % Zvýšenie podielu cyklistickej dopravy z 1 % na 8 % Zvýšenie podielu chôdze z 29 % na 32 % Zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 37 %

Členský štát	národný energetický a klimatický plán		Národné stratégie mobility	PUMM
	Najnovšie informácie	Ciele v oblasti znižovania emisií z dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy
Maďarsko	2024	V aktualizovanom pláne nie je uvedený žiadny špecifický cieľ pre dopravu	<u>2014 – národná stratégia rozvoja dopravnej infraštruktúry</u> Znižovanie emisií skleníkových plynov o 31 kt CO₂ každý rok do roku 2030 (od roku 2020) a potom o 17 kt CO₂ každý rok do roku 2050	<u>Budapešť (2023): ciele, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2030 (od východiskového roku 2021):</u> Zníženie miery používania automobilov z 35 % na 20 % Zvýšenie podielu verejnej dopravy zo 47 % na 50 % Zvýšenie podielu cyklistickej dopravy z 2 % na 10 % Zvýšenie podielu chôdze zo 16 % na 20 % Zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 33 %
Poľsko	2019	Zníženie emisií CO₂ z vozového parku nových osobných automobilov do roku 2030 o 37,5 % v porovnaní s rokom 2021 Tento cieľ ani žiadny iný špecifický cieľ pre odvetvie dopravy nie je zahrnutý v návrhu aktualizovaného plánu (2025)	<u>2019 – národná dopravná stratégia</u> Zvýšenie emisií CO₂ v doprave do roku 2030 o 6 % v porovnaní s rokom 2017 (v dôsledku predpokladaného zvýšenia objemu osobnej a nákladnej dopravy)	<u>Katovice (2023): ciele, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2050 (od východiskového roku 2018)</u> Doprava s nulovými emisiami Zníženie miery používania automobilov na každodenné cesty zo 44 % na 22 % (a z 58 % na 29 % pri dochádzaní)

Členský štát	národný energetický a klimatický plán		Národné stratégie mobility	PUMM
	Najnovšie informácie	Ciele v oblasti znižovania emisií z dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy	Ciele týkajúce sa zníženia emisií alebo podielu jednotlivých druhov dopravy
Portugalsko	2024	Zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2030 o 40 % v porovnaní s rokom 2005	<u>2019 – národná stratégia aktívnej mobility</u> 10 % podiel cyklistickej dopravy v mestách do roku 2030 (čo musí byť priamym dôsledkom zníženia miery používania osobných automobilov); celková dĺžka cyklistických ciest 10 000 km do roku 2030 35 % podiel pešej dopravy do roku 2030	<u>Lisabon (2019): žiadne konkrétne ciele</u>

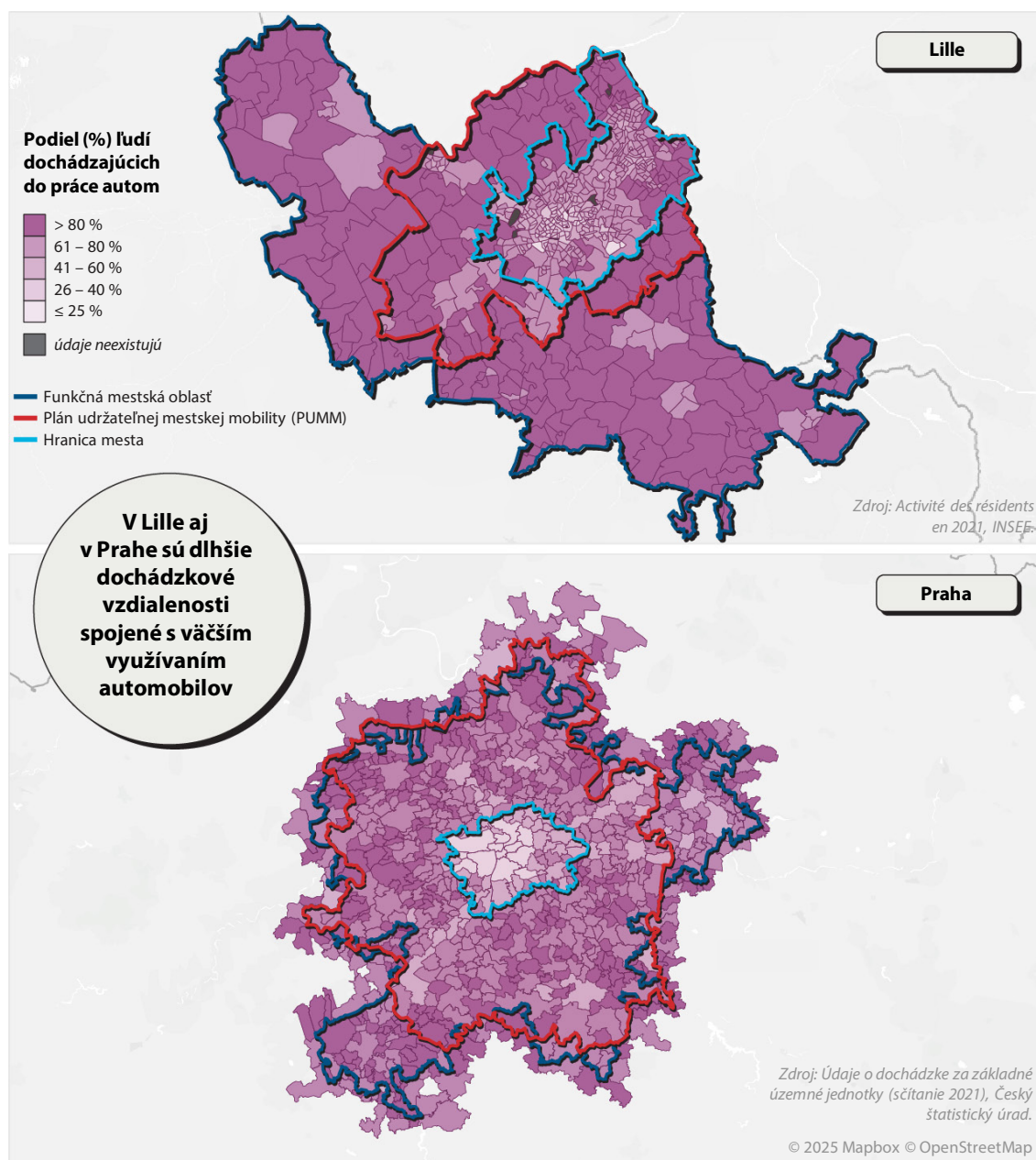
Zdroj: EDA.

Príloha VI – Problémy ovplyvňujúce zmyslupnosť prieskumov mobility

01 V prípade mestských oblastí zaradených do vzorky boli prieskumy ovplyvnené týmito problémami s načasovaním a pokrytím:

- Načasovanie. Vzhľadom na súvisiace náklady sa prieskumy nevykonávali pravidelne. V dôsledku toho boli výsledky prieskumov v dvoch mestských oblastiach neaktuálne (posledné prieskumy sa uskutočnili v rokoch 2016 – 2017) a v štyroch mestských oblastiach boli zas ovplyvnené pandémiou ochorenia COVID-19 (prieskumy sa uskutočnili v roku 2021).
- Pokrytie. Všetky analyzované prieskumy, okrem prieskumu v Lisabone v roku 2021, sa týkali dochádzajúcich z prímestských oblastí. Rozsah, v akom sa v prieskumoch zohľadňujú dochádzajúci z prímestských oblastí, však môže podstatne zmeniť celkové výsledky týkajúce sa podielu jednotlivých druhov dopravy. Čím nižší je počet dochádzajúcich z prímestských oblastí, tým lepší je výsledok podielu verejnej dopravy. Dôvodom je podstatne vyšší podiel individuálnej automobilovej dopravy v prímestských oblastiach, ako vyplýva z nasledujúcich príkladov:
 - 1) V dopravnom prieskume v Prahe v roku 2021 bol podiel osôb dochádzajúcich do práce autom o 25,3 percentuálneho bodu vyšší u osôb dochádzajúcich do Prahy z okolitého Stredočeského kraja (46,1 %) ako u osôb žijúcich v Prahe (20,8 %).
 - 2) V prieskume mobility v Lisabone v roku 2017 bol rozdiel medzi dochádzajúcimi z metropolitnej oblasti Lisabonu (59,8 %) a z mesta (46,1 %) 13,7 percentuálneho bodu.
 - 3) V prieskume mobility v Seville v roku 2007 bol rozdiel medzi dochádzajúcimi z metropolitnej oblasti a z mesta 14,0 percentuálnych bodov.
 - 4) Podobne aj z údajov zo sčítania obyvateľov Lille a Prahy v roku 2021 vyplýva, že s rastúcou dochádzkovou vzdialenosťou (a časom) má využívanie individuálnej automobilovej dopravy tendenciu rásť, ako je znázornené na *ilustrácii 1*.

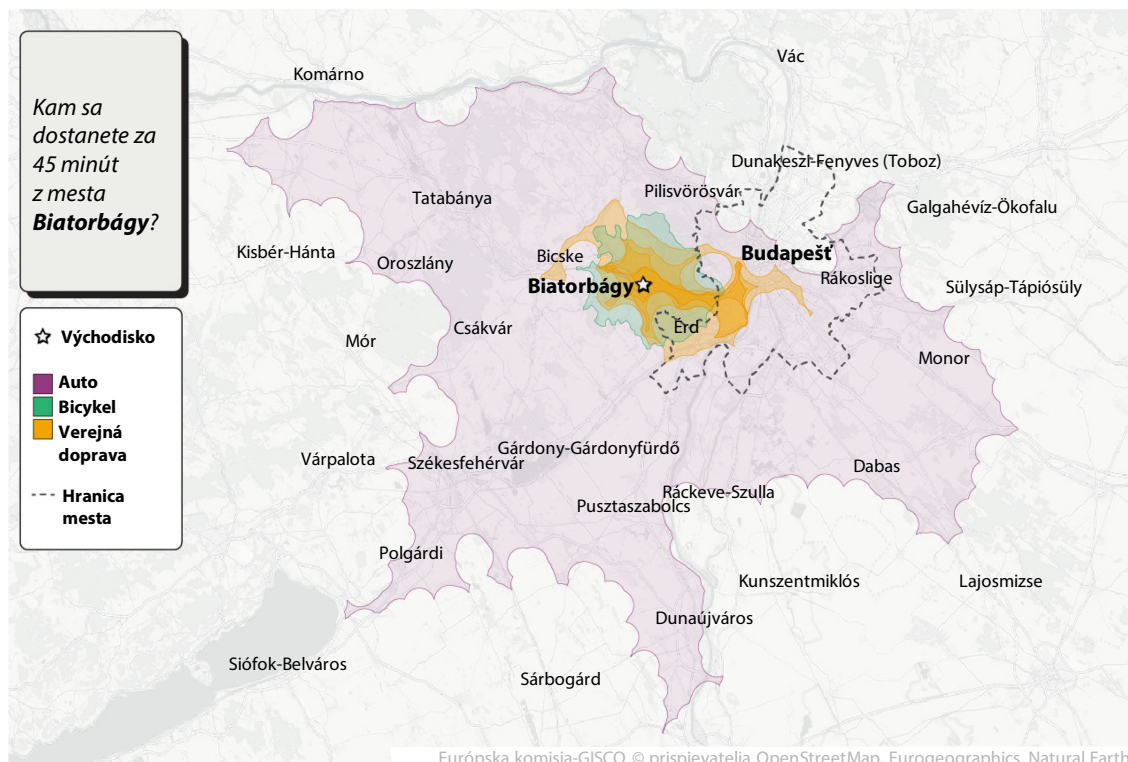
Ilustrácia 1 | Používanie automobilov na dochádzanie v Lille a Prahe



Zdroj: EDA na základe údajov Activité des résidents en 2021, INSEE (Lille) a údajov o dochádzke za prácou za základné územné jednotky (sčítanie 2021), Český statistický úrad (Praha).

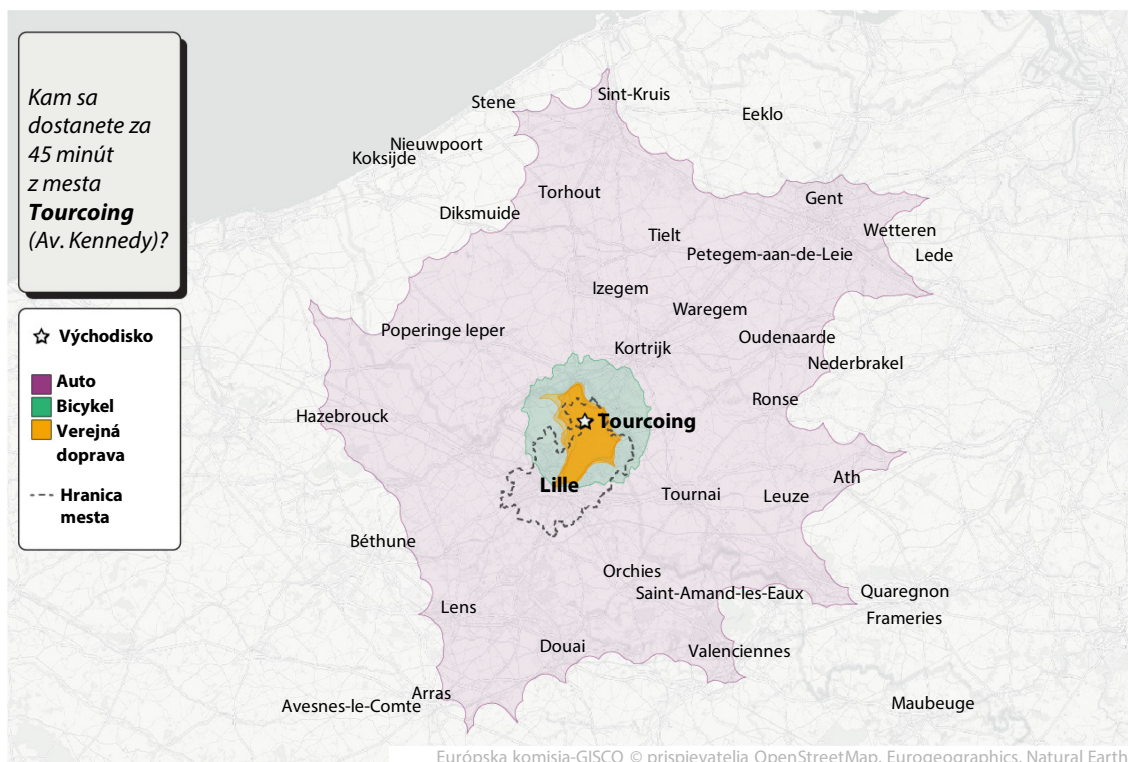
Príloha VII – Mapy prístupnosti do 45 minút

Budapešť



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma izochrónových máp](#)).

Lille



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma izochrónových máp](#)).

Lisabon



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma izochrónových máp](#)).

Praha



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma izochrónových máp](#)).

Sevilla



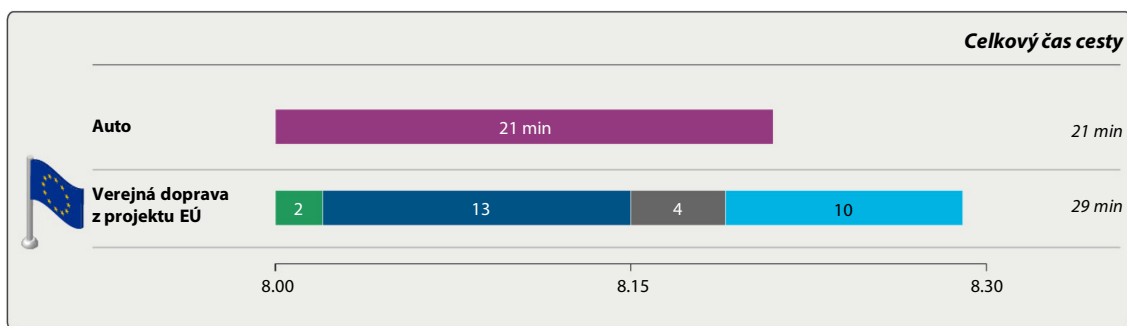
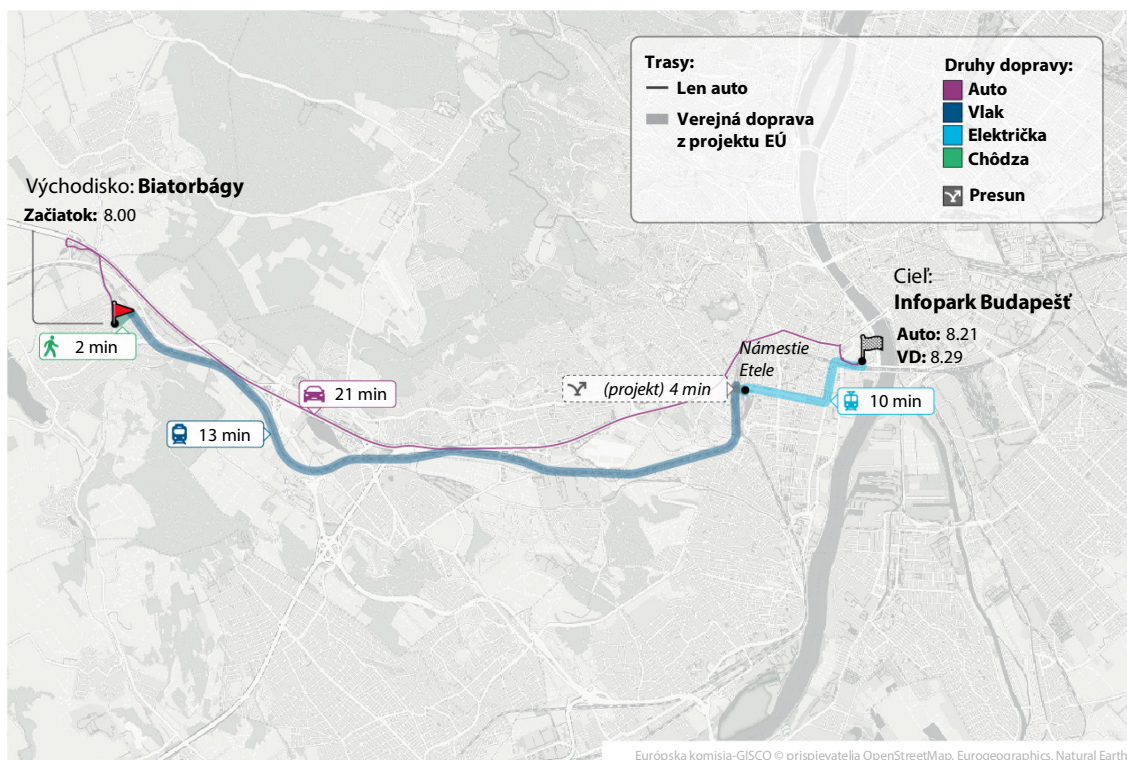
Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma izochrónových máp](#)).

Poznámka: Údaj za zvyšok mestskej oblasti (Katovice) je uvedený v hlavnom texte správy (ilustrácia 5).

Príloha VIII – Mapy času cesty z prímestských oblastí na príslušné pracovisko

Príklad trasy v Budapešti

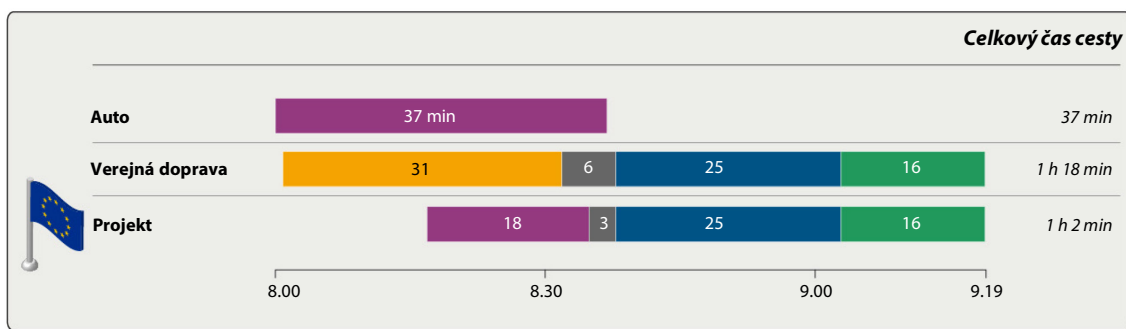
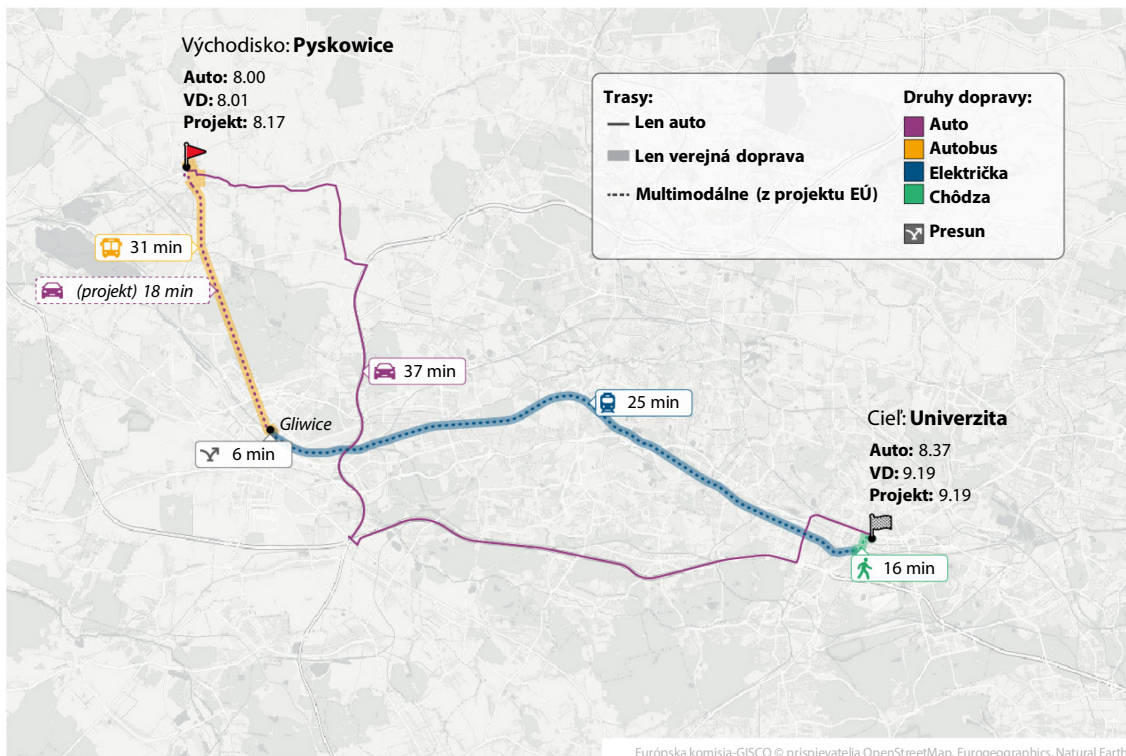
Poznámka: V Budapešti sme počítali čas cesty z bodu v Biatorbágyi na miesto zamestnania v meste. Porovnali sme čas potrebný na cestu autom a verejnou dopravou, pričom sme využili projekt predĺženia električkovej trate na námestie Kelenföld/Etele spolufinancovaný EÚ.



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu ([referenčná databáza GISCO](#), [interaktívna platforma s mapami trás](#)).

Príklad trasy v Katoviciach

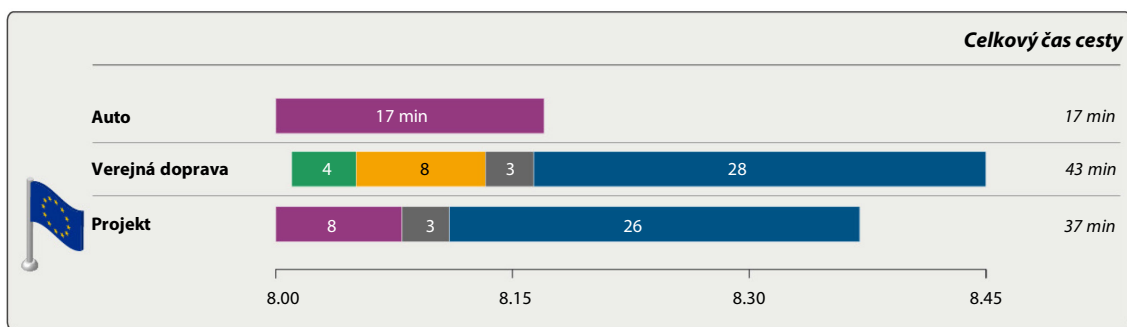
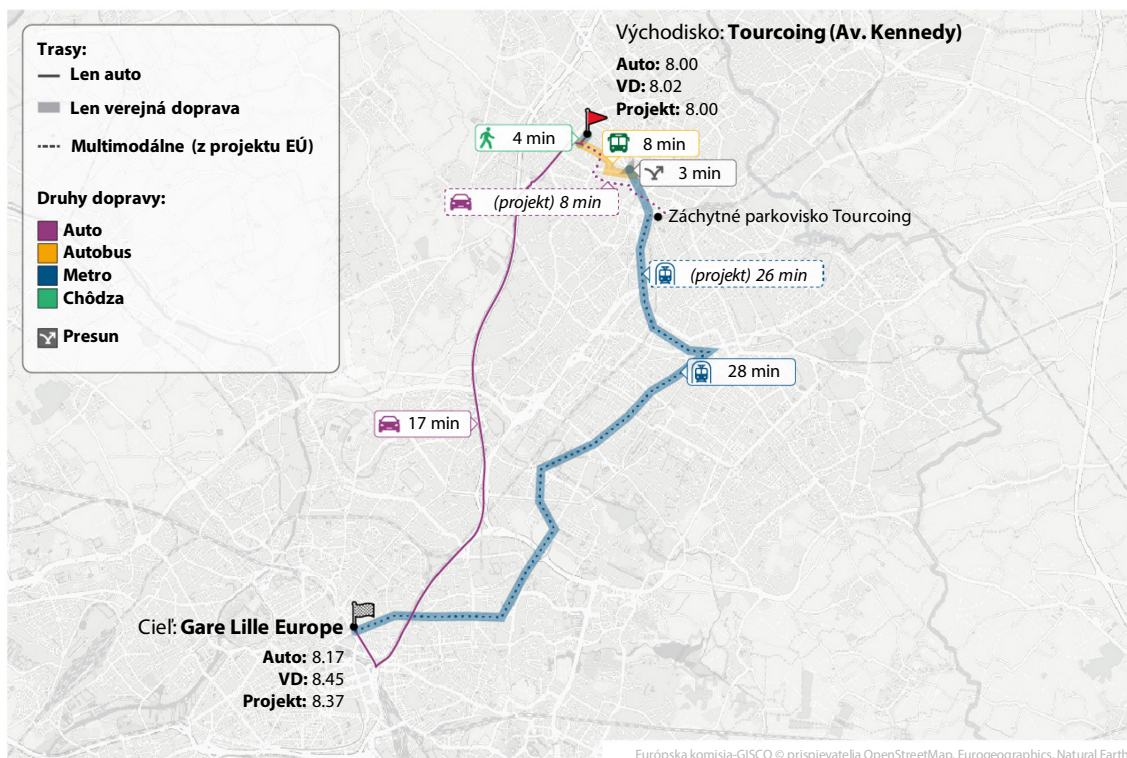
Poznámka: V Katoviciach sme počítali čas cesty z bodu v Pyskowiciach na Sliezske univerzitu v meste. Porovnali sme čas potrebný na cestu autom, verejnou dopravou a kombináciou oboch s využitím projektu multimodálneho uzla Gliwice spolufinancovaného EÚ.



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami trás).

Príklad trasy v Lille

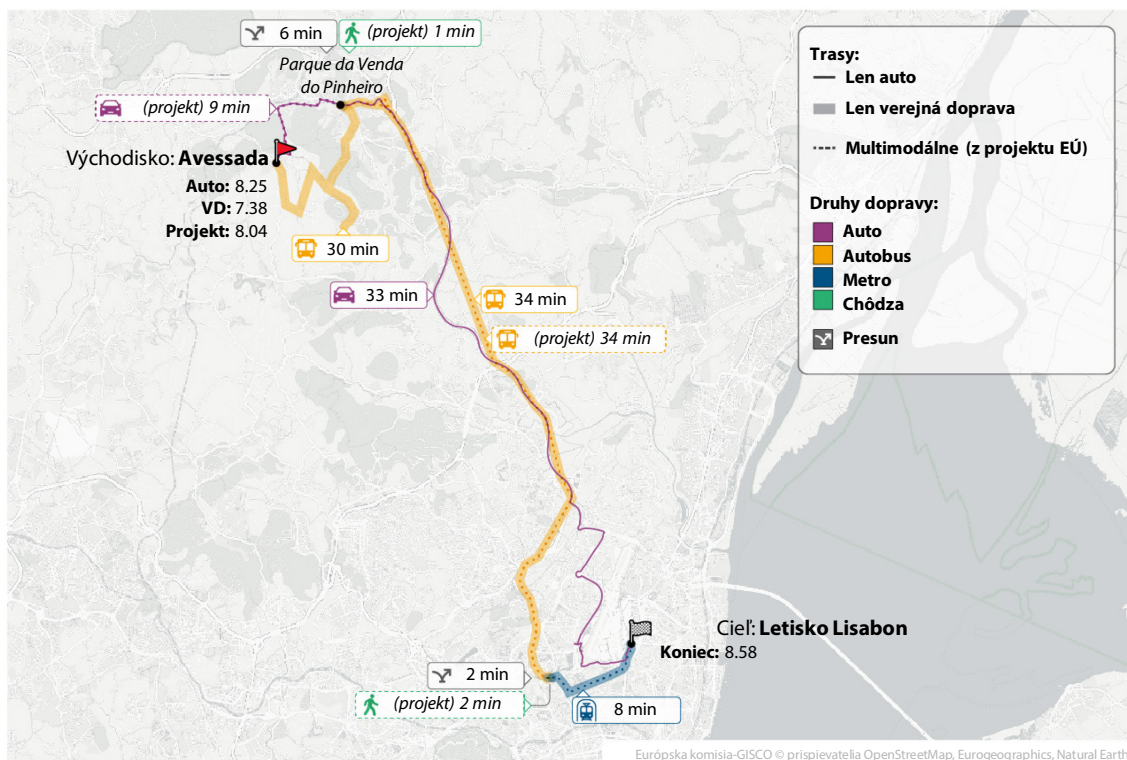
Poznámka: V Lille sme počítali čas cesty z bodu v Tourcoingu do veľkej pracovnej oblasti v meste, štvrte EuraLille. Porovnali sme čas potrebný na cestu autom, verejnou dopravou a kombináciou oboch s využitím projektu záchytného parkoviska v Tourcoingu spolufinancovaného EÚ.



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami trás).

Príklad trasy v Lisabone

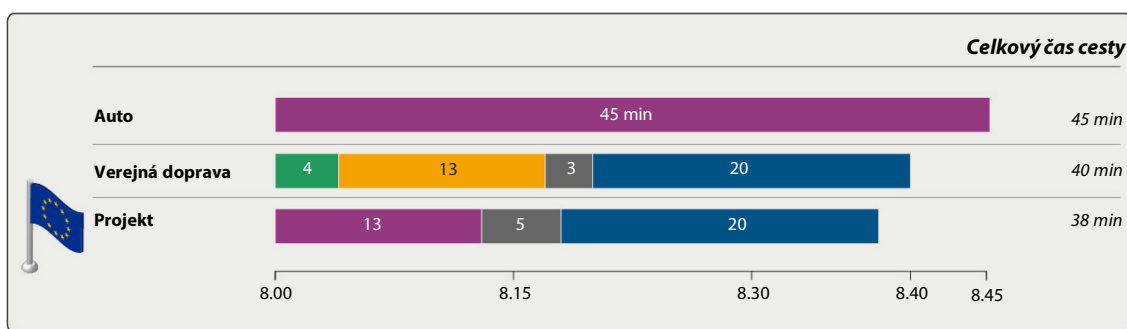
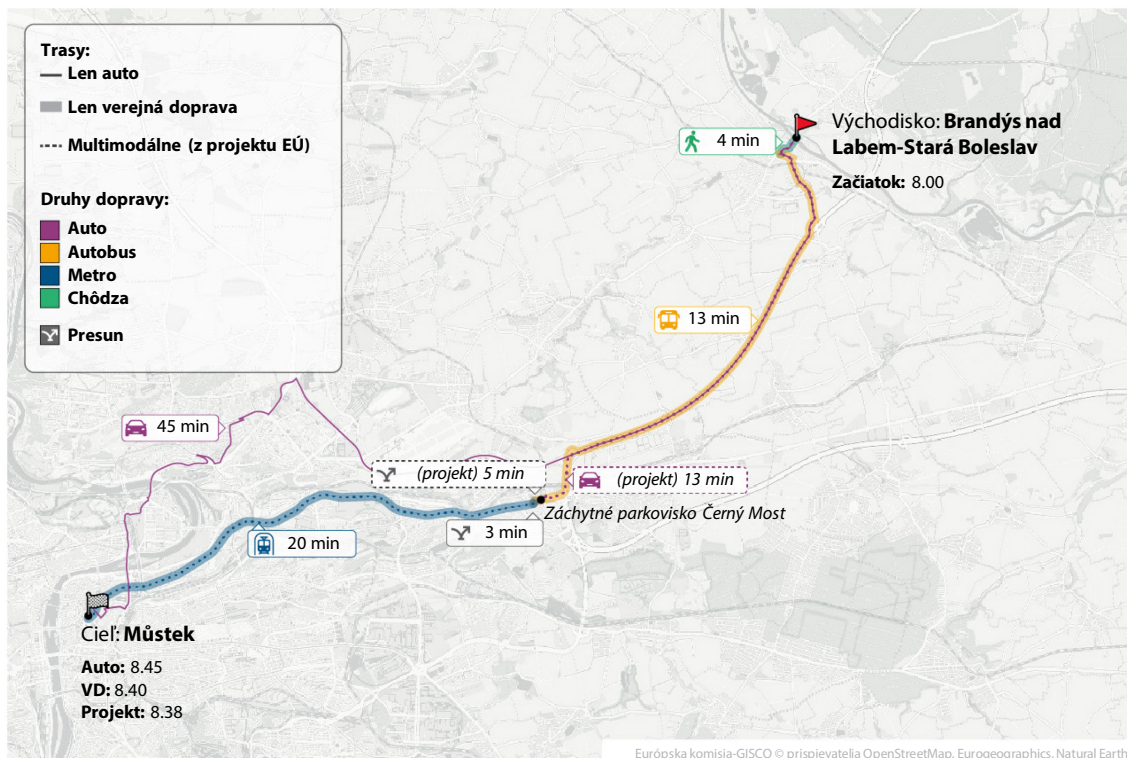
Poznámka: V Lisabone sme počítali čas cesty z bodu v Avessade k letisku v Lisabone. Porovnali sme čas potrebný na cestu autom, verejnou dopravou a kombináciou oboch s využitím multimodálneho uzla vo Venda do Pinheiro spolufinancovaného z prostriedkov EÚ.



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami trás).

Príklad trasy v Prahe

Poznámka: V Prahe sme vypočítali čas cesty z bodu v Brandýse nad Labem-Starej Boleslavi do pracovnej oblasti v centre mesta. Porovnali sme čas potrebný na cestu autom, verejnou dopravou a kombináciou oboch s využitím projektu záchytného parkoviska v Černom Moste spolufinancovaného EÚ.



Zdroj: EDA na základe výpočtov Eurostatu (referenčná databáza GISCO, interaktívna platforma s mapami trás).

Poznámka: Údaj za zvyšok mestskej oblasti (Sevilla) je uvedený v hlavnom texte správy (ilustrácia 6).

Skratky

Skratka	Vymedzenie/vysvetlenie
GHG	Skleníkový plyn
OECD	Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj
PUMM	Plán udržateľnej mestskej mobility
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť

Glosár

Termín	Vymedzenie/vysvetlenie
Aktívna mobilita	Forma dopravy, ktorá zahŕňa len fyzickú aktivitu, ako je chôdza a jazda na bicykli.
Dochádzajúci	Osoba, ktorá pravidelne cestuje medzi dvoma miestami, zvyčajne z domu do práce alebo do školy, na určitú vzdialenosť. Dochádzanie môže zahŕňať rôzne druhy dopravy, ako sú autá, autobusy, vlaky alebo bicykle.
Fondy politiky súdržnosti	Štyri fondy EÚ na podporu hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v EÚ. V období 2014 – 2020: Európsky fond regionálneho rozvoja, Európsky sociálny fond a Kohézny fond. V období 2021 – 2027: Európsky fond regionálneho rozvoja, Európsky sociálny fond plus, Kohézny fond a Fond na spravodlivú transformáciu.
Mestská mobilita	Všetky aspekty pohybu osôb a tovaru v mestských oblastiach.
Mestský uzol	Mestská oblasť, v ktorej sa rôzne typy infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete pre osobnú a nákladnú dopravu spájajú navzájom a s infraštruktúrou regionálnej a miestnej dopravy.
Multimodálna doprava	Plynulá a vzájomne sa dopĺňajúca kombinácia rôznych druhov dopravy
Nízkoemisné zóny	Oblasť mesta, do ktorej môžu vchádzať len vozidlá s emisiami pod určitou úrovňou.
Okamžitý výsledok	Okamžitý účinok projektu alebo programu po jeho dokončení, napríklad lepšia zamestnateľnosť účastníkov školenia alebo lepšia dostupnosť po vybudovaní novej cesty
Partnerská dohoda	Dohoda medzi Komisiou a členským štátom alebo jednou či viacerými krajinami mimo EÚ v kontexte výdavkového programu EÚ, v ktorej sa stanovujú napríklad strategické plány, investičné priority alebo podmienky pre poskytovanie obchodnej alebo rozvojovej pomoci.
Plán obnovy a odolnosti	Dokument, v ktorom sa stanovujú plánované reformy a investície členského štátu v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti.
Podiel jednotlivých druhov dopravy	Podiel všetkých ciest v danej oblasti, ktoré sa uskutočnia jednotlivými druhmi dopravy, ako je chôdza, bicyklovanie, verejná doprava alebo súkromné automobily.
Program (v politike súdržnosti)	Rámec na vykonávanie operácií financovaných EÚ v súlade s prioritami a cieľmi stanovenými v partnerských dohodách medzi Komisiou a príslušnými členskými štátmi.
Riadenie mobility	Koncepcia na podporu udržateľnej dopravy a riadenie dopytu po používaní automobilov prostredníctvom zmeny postojov a správania cestujúcich, najmä na úrovni podnikov, organizácií a inštitúcií.
Riadiaci orgán	Vnútroštátny, regionálny alebo miestny (verejný alebo súkromný) orgán, ktorý členský štát poveril riadením programu financovaného z prostriedkov EÚ.
Spoločná mobilita	Prístup, pri ktorom sa bicykle, skútre, automobily alebo iné vozidlá používajú spoločne alebo požičiavajú na cesty z jedného miesta na iné.

Termín	Vymedzenie/vysvetlenie
Transeurópska dopravná sieť	Súbor projektov rozvoja cestnej, železničnej, leteckej a vodnej infraštruktúry, ktorými sa vykonáva politika transeurópskej dopravnej siete vrátane vysokorýchlostnej železničnej siete, satelitného navigačného systému a inteligentných systémov riadenia dopravy.
Územné a priestorové plánovanie	Usmerňovanie rozvoja prírodného prostredia, infraštruktúry a zastavaného prostredia s cieľom udržateľne organizovať dostupné zdroje pôdy.
Výsledok	Okamžitá alebo dlhodobejšia plánovaná alebo neplánovaná zmena spôsobená projektom, napríklad prínosy, ktoré sú výsledkom lepšie odborne pripravenej pracovnej sily.
Výstup	To, čo sa v rámci projektu vytvorilo alebo dosiahlo, napríklad zorganizované kurzy odbornej prípravy alebo vybudovanie cesty.
Výzva na predkladanie podkladov	Postup Komisie používaný na vymedzenie rozsahu pôsobnosti citlivého alebo dôležitého nového právneho predpisu alebo politiky alebo na hodnotenie/kontrolu vhodnosti existujúcich právnych predpisov alebo politík. Slúži na opis problému, ktorý treba riešiť, a cieľov, ktoré treba dosiahnuť, vysvetlenie, prečo sú potrebné opatrenia na úrovni EÚ, a načrtnutie možností politiky.

Odpovede Komisie

<https://www.eca.europa.eu/sk/publications/SR-2026-05>

Harmonogram

<https://www.eca.europa.eu/sk/publications/SR-2026-05>

Audítorský tím

V osobitných správach EDA sa predkladajú výsledky jeho auditov, ktoré sa týkajú politik a programov EÚ alebo tém súvisiacich s riadením z konkrétnych rozpočtových oblastí. EDA vyberá a navrhuje tieto audítorské úlohy tak, aby mali maximálny vplyv, pričom sa zohľadňujú riziká z hľadiska výkonnosti či zhody, výška súvisiacich príjmov alebo výdavkov, budúci vývoj a politický a verejný záujem.

Tento audit výkonnosti uskutočnila audítorská komora II – Investície na podporu súdržnosti, rastu a začlenenia, ktorej predsedá členka EDA Annemie Turtelboom. Audit viedol člen Dvora audítorov Carlo Alberto Manfredi Selvaggi, podporu mu poskytla vedúca kabinetu Daniela Morgante, atašé kabinetu Matteo Tartaggia, hlavná manažérka Marion Colonerus, vedúca úlohy Paloma Muñoz Mula, zástupca vedúcej úlohy Karel Meixner, a audítori Guido Fara, Aleksandra Kliś-Lemieszonek, Alfredo Ladeira, Derek Meijers, Marion Boulard a Márton Baranyi. Podporu pri analýze údajov poskytli Anthony Pantelis, Britta Middelberg a Stamatis Kalogirou. Jazykovú podporu poskytli István Ertl, Marek Říha, Pablo Lledó Callejón, Zuzanna Filipski a Michael Pyper. Grafickú podporu poskytla Alexandra-Elena Mazilu.



Zľava doprava, prvý rad: Zuzanna Filipski, Daniela Morgante, Paloma Muñoz Mula, Carlo Alberto Manfredi Selvaggi, Britta Middelberg, Marion Boulard; *druhý rad:* Matteo Tartaggia, Stamatis Kalogirou, Aleksandra Kliś-Lemieszonek, Marion Colonerus; *tretí rad:* Anthony Pantelis, István Ertl, Karel Meixner, Márton Baranyi

AUTORSKÉ PRÁVA

© Európska únia, 2026

Politika týkajúca sa opakovaného použitia materiálov Európskeho dvora audítorov (EDA) je stanovená v [rozhodnutí EDA č. 6/2019](#) o politike otvoreného prístupu a opakovanom použití dokumentov.

Pokiaľ sa nestanovuje inak (napr. v osobitnom upozornení o autorských právach), obsah materiálov EDA vo vlastníctve EÚ podlieha licencií [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Vo všeobecnosti je preto opakované použitie povolené pod podmienkou, že sa náležite uvedie zdroj a označia prípadné zmeny. Tí, ktorí opakovane používajú obsah EDA, nesmú skresliť pôvodný význam alebo odkaz. EDA nenesie zodpovednosť za žiadne dôsledky opakovaného použitia.

V prípade, že konkrétny materiál zobrazuje alebo opisuje identifikovateľné súkromné osoby, napr. fotografie zamestnancov EDA, alebo ak obsahuje prácu tretej strany, je potrebné získať dodatočné povolenie.

Ak je tento súhlas udelený, ruší a nahrádza sa ním uvedené všeobecné povolenie a jasne sa vymedzí každé prípadné obmedzenie týkajúce sa použitia.

V prípade použitia či šírenia obsahu materiálov, ktoré EÚ nevlastní, je potrebné žiadať povolenie priamo od držiteľov autorských práv.

Politika EDA týkajúca sa opakovaného použitia materiálov sa nevzťahuje na softvér ani dokumenty, ktoré podliehajú právam priemyselného vlastníctva, ako sú patenty, ochranné známky, zapísané dizajny, logá a názvy.

Webové sídla inštitúcií Európskej únie v rámci domény europa.eu obsahujú odkazy na sídla tretích strán. Keďže sú mimo kontroly EDA, odporúčame vám oboznámiť sa s ich politikami ochrany osobných údajov a autorských práv.

Fotografia na titulnej strane: © Timelynx – [stock.adobe.com](#).

Ilustrácie 4, 5, 6; ilustrácia 1 v prílohe VI; všetky ilustrácie v prílohe VII; všetky ilustrácie v prílohe VIII: mapy boli vytvorené pomocou zdrojov z databáz © [Mapbox](#) a © [OpenStreetMap](#), na ktoré sa vzťahuje licencia [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 \(CC BY-SA\)](#)

Fotografia v rámčeku 4: Architektonický dizajn: Grzegorz Raczek/všeobecný dizajn: Mostostal Zabrze Biprohut S.A. © Všetky práva vyhradené.

Použitie loga EDA

Logo EDA sa nesmie použiť bez predchádzajúceho súhlasu Európskeho dvora audítorov.

HTML	ISBN 978-92-849-6424-6	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/7027876	QJ-01-25-065-SK-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6425-3	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/7702942	QJ-01-25-065-SK-N

AKO CITOVAŤ

Európsky dvor audítorov, [osobitná správa 05/2026](#): Udržateľné dochádzanie v mestských oblastiach – Posun vpred, ale na dosiahnutie cieľa sú rozhodujúce opatrenia na miestnej úrovni, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2026.

Tri štvrtiny obyvateľov EÚ žijú v mestských oblastiach, ktoré priťahujú pracovné miesta a hospodársku činnosť, v dôsledku čoho je potrebné dochádzať za prácou. Politika EÚ v oblasti mestskej mobility podporuje udržateľnú dopravu prostredníctvom právnych predpisov, usmernení a financovania. Nedávno bol posilnený právny rámec EÚ, v ktorom sa vyžaduje, aby 431 miest prijalo plány udržateľnej mestskej mobility. V plánoch, ktoré sme kontrolovali, sme však zistili nedostatky vrátane medzier v pokrytí tokov dochádzania do práce a obmedzenej ambície dostať dochádzajúcich pracovníkov z ich áut. Budúce zlepšenia mestskej mobility budú vo veľkej miere závisieť od miestnych opatrení. Odporúčame zlepšiť usmernenia a monitorovanie, presadiť komplexné pokrytie tokov dochádzajúcich pracovníkov v plánoch a vypracovať metodiku na meranie zmien emisií skleníkových plynov vyplývajúcich z realizovaných projektov.

Osobitná správa EDA podľa článku 287 ods. 4 druhého pododseku ZFEÚ.



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV



Úrad pre vydávanie publikácií
Európskej únie

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Otázky: eca.europa.eu/sk/contact
Webová stránka: eca.europa.eu
Sociálne siete: @EUauditors