

Bæredygtig pendling i byområder

Det går fremad, men det vil kræve en lokal indsats at nå destinationen



Indhold

Punkt

01-24 | **Hovedbudskaber**

01-05 | Hvorfor dette område er vigtigt

06-24 | Hvad vi konstaterede og anbefaler

25-108 | **Et nærmere blik på vores bemærkninger**

25-59 | Kommissionens vedholdende bestræbelser på at styrke EU's ramme for mobilitet i byer har været delvis vellykkede

29-44 | Det tog tid at nå til enighed om at styrke den EU-retlige ramme, og målene for bytrafik er fortsat brede

45-51 | Byerne værdsatte Kommissionens talrige støtteinitiativer trods visse overlapninger

52-59 | Kommissionens overvågning har været begrænset, delvis fordi det først fra udgangen af 2027 vil være obligatorisk at indberette data om bytrafik

60-94 | De fleste af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik omfattede relevante foranstaltninger, men havde mangler vedrørende arealdækning og overvågning

64-68 | De fleste planer for bæredygtig bytrafik havde en utilstrækkelig arealdækning og udelukkede dermed en del af pendlerstrømmene

69-86 | De fleste undersøgte planer for bæredygtig bytrafik omfatter foranstaltninger vedrørende tilgængelighed og emissionsreduktioner, mens færre foranstaltninger modvirker brugen af biler

87-94 | Der er ingen garanti for gennemførelse og overvågning af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik

95-108 | De projekter, vi reviderede, støttede målene i planerne for bæredygtig bytrafik, men ikke alle imødekom pendlerbehov i væsentlig grad

96-99 | Trods visse mangler i udvælgelsesprocedurerne var alle de reviderede projekter i overensstemmelse med planerne for bæredygtig bytrafik

100-108 | Næsten alle de reviderede projekter leverede deres planlagte output, men langt færre imødekom pendlerbehov i væsentlig grad

Bilag

Bilag I - Om revisionen

Bilag II - Liste over reviderede projekter

Bilag III - Eksempler på Kommissionens støtteinitiativer

Bilag IV - Pendlerstrømme

Bilag V - Mål vedrørende bæredygtig mobilitet

Bilag VI - Forhold, der svækker relevansen af mobilitetsundersøgelser

Bilag VII - Rækkevidde inden for 45 minutter

Bilag VIII - Rejsetider fra forstadsområder til en relevant arbejdsplads

Forkortelser

Glossar

Kommissionens svar

Tidslinje

Revisionsholdet

01

Hovedbudskaber

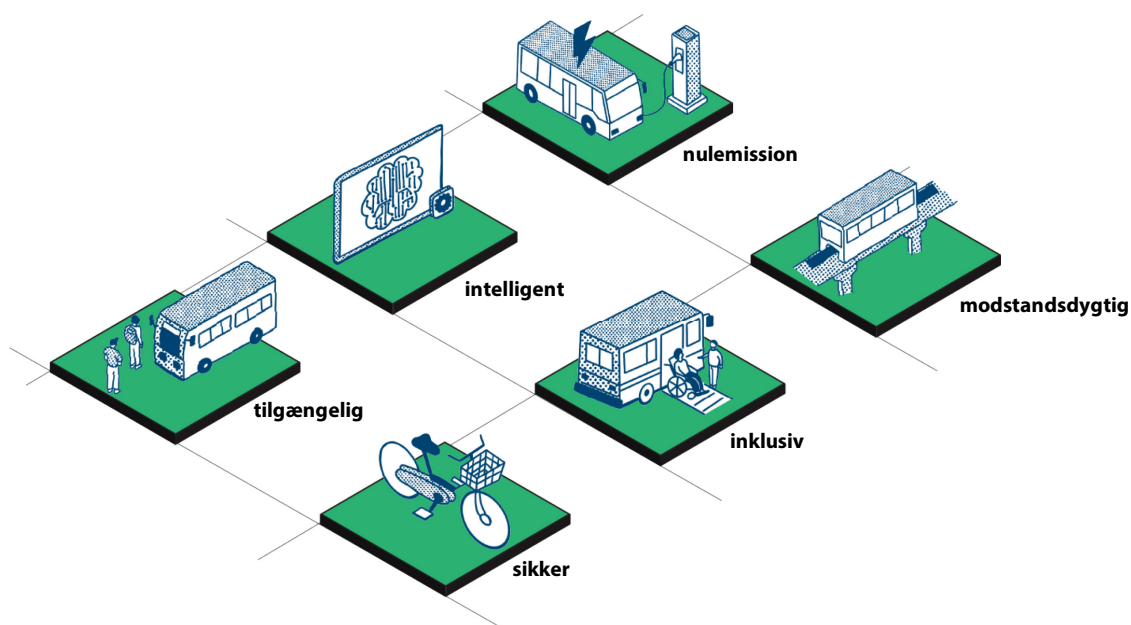
Hvorfor dette område er vigtigt

- 01** Bytrafik, dvs. transport af personer og varer i byområder, berører ca. 75 % af EU's befolkning. Byområder tiltrækker beskæftigelse og økonomisk aktivitet, hvilket resulterer i stor pendlertrafik. Befolkningstilvæksten sker hurtigere i de omkringliggende pendlerzoner end i bycentrene, hvilket tyder på en tendens til suburbanisering¹.
- 02** Bytrafik forvaltes primært lokalt. Ifølge Kommissionens ramme for mobilitet i byer fra 2021² er der en række nøgletræk ved bæredygtig mobilitet i byområder (*figur 1*). Denne nye ramme kræver fokus på personcentrerede, multimodale bytransportsystemer, der sikrer aktiv, kollektiv og fælles mobilitet understøttet af lav- og nulemissionsløsninger.

¹ OECD (2012), "Redefining "Urban": A New Way to Measure Metropolitan Areas", OECD Publishing, Paris.

² COM(2021) 811.

Figur 1 | Nøgletræk ved bæredygtig mobilitet i byområder



Kilde: Revisionsretten, baseret på Kommissionens nye EU-ramme for mobilitet i byer (2021).

- 03** Det giver adskillige fordele at fremme bæredygtig bytrafik, bl.a. lavere drivhusgasemissioner, mindre trængsel og kortere rejsetider samt bedre luftkvalitet og livskvalitet. En af de store udfordringer er at tilvejebringe attraktive alternativer til brugen af biler.
- 04** For at øge den bæredygtige mobilitet har Kommissionen udviklet konceptet med [planer for bæredygtig bytrafik](#). Der er tale om strategiske mobilitetsplaner, der på en bæredygtig måde skal forbedre adgangen til og mobiliteten i et funktionelt byområde for personer, virksomheder og varer. På EU-plan er begrebet "funktionelt byområde" til statistiske formål defineret som en by og dens pendlerzone - sidstnævnte er et omgivende område, hvor mindst 15 % af de beskæftigede beboere arbejder i byen.

05 Formålet med vores revision var at vurdere de foranstaltninger, som Kommissionen og de relevante myndigheder i medlemsstaterne har truffet for at støtte bæredygtig transport for pendlere i storbyområder. Med henblik på dette vurderede vi: i) om Kommissionens lovgivnings-, politik- og støtteforanstaltninger var hensigtsmæssige med hensyn til at sikre effektiv pendlertransport, ii) om de relevante myndigheders udformning, gennemførelse og overvågning af planerne for bæredygtig bytrafik i de seks undersøgte medlemsstater (Tjekkiet, Spanien, Frankrig, Ungarn, Polen og Portugal) var formålstjenlig, og iii) om udvælgelsen, gennemførelsen og resultaterne af de 21 reviderede EU-finansierede projekter effektivt har bidraget til at sikre bæredygtig pendlermobilitet. Vi forventer, at vores bemærkninger vil være nyttige for Kommissionen, når den evaluerer fremskridtene med gennemførelsen af sin politik med henblik på fremtidige ajourføringer og udarbejdelse af tilhørende vejledning. Flere baggrundsoplysninger og nærmere detaljer om revisionens omfang og revisionsmetoden kan findes i [bilag I](#).

Hvad vi konstaterede og anbefaler

06 Samlet set konkluderer vi, at den EU-retlige ramme for mobilitet i byer er blevet styrket af Kommissionens vedholdende bestræbelser. Navnlig kræver den nu, at der for 431 byområder udarbejdes planer for bæredygtig bytrafik. Vi konstaterede imidlertid, at planernes effektivitet undermineres af forskellige mangler, navnlig vedrørende deres dækning af pendlerstrømme og deres ambitionsniveau med hensyn til at reducere brugen af biler. Fremtidige forbedringer vil primært afhænge af tiltag på lokalt plan.

Kommissionens vedholdende bestræbelser på at styrke EU's ramme for mobilitet i byer har været delvis vellykkede

07 På transportområdet skal enhver foranstaltning på EU-plan være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, som fastsætter, at EU kun bør handle, når målene bedre kan nås ved en indsats på EU-plan end ved, at medlemsstaterne handler alene.

08 20 år efter, at Kommissionen anerkendte fordelene ved bytrafikplanlægning, blev en sådan planlægning gjort obligatorisk for 431 byområder ("knudepunkter") ved den revision af forordningen om det transeuropæiske transportnet (TEN-T), der blev vedtaget i 2024. Inden den sikrede den fornødne støtte fra medlemsstaterne til dette krav, havde Kommissionen aktivt fremmet udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik.

09 Forordningen styrkede rammen, men:

- den pålagde ikke medlemsstaterne at sikre, at planerne for bæredygtig bytrafik er i overensstemmelse med EU's retningslinjer
- den foreskrev ikke anvendelse af de indikatorer, som Kommissionen havde foreslået (f.eks. vedrørende modalsplittet), men gav i stedet Kommissionen beføjelser til at fastlægge: i) et begrænset antal indikatorer for bytrafik og ii) en metode til indsamling og indsendelse af data fra medlemsstaterne. Dette resulterede i en forsinkelse, da gennemførelsesretsakten endnu ikke er vedtaget. Desuden er der endnu ingen sikkerhed for, at den vil indeholde indikatorer til måling af ændringer i modalsplittet, selv om dette er afgørende for at vurdere, om bytrafikken bliver mere bæredygtig (punkt [25-35](#) og [55](#)).

10 Det øgede fokus på bæredygtig bytrafik afspejles også i de regler og aftaler, der gælder for EU's finansieringsprogrammer (fondene under samhørighedspolitikken, Connecting Europe-faciliteten og genopretnings- og resiliensfaciliteten) (punkt [36](#) og [37](#)).

11 EU's strategiske ramme for mobilitet i byer skal støtte opfyldelsen af EU's bindende klimamål ved at fremme bæredygtig transport og dermed bidrage til at reducere emissionerne. EU-lovgivningen fastsætter bindende nationale mål for den samlede reduktion af drivhusgasemissionerne, men fastsætter ikke særskilte mål for transportsektoren. Det betyder, at medlemsstaterne selv skal vælge gennemførelsesforanstaltninger i de forskellige sektorer. Der er derfor heller ikke fastsat mål for enkelte byer eller for bytrafik alene. Tilsvarende fastsætter EU-lovgivningen ingen mål for modalskift (flytning af pendlere til mere bæredygtige transportformer), selv om dette har stor relevans for miljøpræstationer og transporteffektivitet. Samlet set er EU's politikmål vedrørende bytrafik ikke særlig specifikke (punkt [38-44](#)).

12 Kommissionen traf følgende foranstaltninger for at støtte byerne:

- Den indførte en lang række støtteinitiativer (kapacitetsopbygning, praksisudveksling og vejledning), som er værdsat af de lokale myndigheder, men delvis overlapper hinanden, hvilket skaber et komplekst landskab, som det kan være udfordrende for bymyndighederne at navigere i (punkt [45-50](#)).
- Den offentliggjorde retningslinjer for udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik, suppleret med over 30 vejledninger om specifikke emner. Da dette materiale endnu ikke omhandler alle relevante aspekter og delvis mangler ajourførte oplysninger eller tilpasning til de retningslinjer vedrørende planer for bæredygtig bytrafik, der er fastsat i TEN-T-forordningen, arbejder Kommissionen på at strømline og ajourføre det (punkt [51](#) og [83](#)).

- 13** Kommissionen har foretaget nogle evalueringer som forberedelse til fremtidige politiske beslutninger, men har ellers endnu ikke overvåget virkningen af sin politik, da det først fra udgangen af 2027 vil være obligatorisk for medlemsstaterne at indberette data om bytrafik. Kommissionen har endnu ikke vedtaget en gennemførelsesretsakt med de indikatorer og den metode, der skal anvendes ved dataindsamlingen (punkt [52-59](#)).



Anbefaling 1

Styrke støtten til medlemsstaternes myndigheder

Kommissionen bør:

- a) supplere sin nuværende vejledning om planer for bæredygtig bytrafik ved at sikre dækning af alle de relevante aspekter, der skal behandles i en plan for bæredygtig bytrafik, navnlig hvordan man bedst anvender i) begrebet funktionelle byområder og ii) fælles mobilitet i forstadsområder, samt hvordan arealplanlægning og fysisk planlægning bedst kan integreres i mobilitetsplanlægning
- b) oprette et centralt informationssted, som kan vejlede medlemsstaternes myndigheder om de muligheder, der ligger i de forskellige støtteinitiativer, der er til rådighed (f.eks. finansiering eller kapacitetsopbygning).

Måldato for gennemførelsen: 4. kvartal 2027.



Anbefaling 2

Overvåge modalsplittet

Ved udarbejdelsen af gennemførelsesretsakten om indikatorer bør Kommissionen samarbejde med medlemsstaterne om at definere en indikator for modalsplittet - et afgørende element i enhver politik for bæredygtig mobilitet - baseret på en metode til ensartet dataindsamling.

Måldato for gennemførelsen: 4. kvartal 2026.

De fleste af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik omfattede relevante foranstaltninger, men havde mangler vedrørende arealdækning og overvågning

- 14** Det er afgørende for effektiviteten af en plan for bæredygtig bytrafik at fastlægge, hvilket område den skal dække: Den bør omfatte alle relevante pendlerstrømme. I henhold til TEN-T-forordningen skal en plan for bæredygtig bytrafik dække et "funktionelt byområde", som omfatter pendlerzoner i det pågældende byområde eller i dets nærhed. Dette kræver samarbejde og koordinering mellem nationale og lokale myndigheder og på tværs af administrative grænser (punkt [60-64](#)).
- 15** I alle på nær én af de seks undersøgte planer for bæredygtig bytrafik var det omfattede område fastlagt efter administrative grænser snarere end pendlerstrømme, hvilket betød, at en somme tider betydelig andel af disse strømme blev overset i de undersøgte planer - mellem 4 % og 64 %. Dette skyldes hovedsagelig, at der er utilstrækkelig koordinering mellem de kommunale myndigheder, og at de mangler beføjelser uden for deres administrative grænser (punkt [65-68](#)).



Anbefaling 3

Fremme korrekt geografisk dækning i planer for bæredygtig bytrafik

Kommissionen bør overvåge, om de planer for bæredygtig bytrafik, som den modtager, dækker de pågældende byers funktionelle byområde som defineret i TEN-T-forordningen. Når planer ikke dækker dette område, bør Kommissionen samarbejde med medlemsstaternes myndigheder (navnlig de nationale kontaktpunkter vedrørende planer for bæredygtig bytrafik) om at afhjælpe denne situation.

Måldato for gennemførelsen: 4. kvartal 2028.

- 16** De fleste af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik omfattede foranstaltninger og/eller mål, der dækkede forskellige aspekter af bæredygtig mobilitet. Blandt disse kan nævnes:
- forbedring af adgangen for alle brugere (til nødvendige varer og tjenesteydelser samt til job), f.eks. ved udvikling af multimodalitet, transport på tilkaldebasis og fælles mobilitet
 - reduktion af drivhusgasemissioner fra transportsektoren ved at fremme bæredygtige transportformer, f.eks. ved indførelse af lavemissionszoner og fremme af aktiv mobilitet såsom cykling eller gang (punkt [69-79](#)).
- 17** De mål for emissionsreduktioner, der var fastsat i de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik, var for det meste hverken i fuld overensstemmelse med eller sammenlignelige med dem, der var fastsat på nationalt plan. Det bidrog til denne situation, at der mangler en proces til at sikre overensstemmelse, og at tidsfristerne for udarbejdelse eller ajourføring af de respektive dokumenter er forskellige (punkt [80](#) og [81](#)).
- 18** Vi fandt enkelte gode eksempler, men planerne for bæredygtig bytrafik omfattede ofte ikke foranstaltninger til at modvirke brugen af personbiler. Selv om de fleste planer for bæredygtig bytrafik omfattede parkeringsstyringsforanstaltninger (f.eks. parkeringsrestriktioner i visse områder), omfattede kun halvdelen af dem foranstaltninger vedrørende andre aspekter såsom arealplanlægning og fysisk planlægning og arbejdsgivernes mobilitetstyrings vedrørende deres personale (punkt [82-86](#)).
- 19** De nationale og regionale myndigheder i de seks besøgte medlemsstater overvåger ikke gennemførelsen af planerne for bæredygtig bytrafik. To af de seks undersøgte planer for bæredygtig bytrafik overvåges imidlertid af de relevante lokale myndigheder, og yderligere to lokale myndigheder har til hensigt at gøre det. Med hensyn til de to overvågede planer konstaterede vi, at effektiviteten af deres gennemførelse delvis var hæmmet af de lokale myndigheders mangel på beføjelse og af finansieringsbegrænsninger. Selv om tilstrækkelig finansiering er afgørende for succes, var det kun de to overvågede planer for bæredygtig bytrafik, der indeholdt nærmere oplysninger om finansieringsbehovene, og selv disse planer angav kun mulige finansieringskilder til dækning af behovene (punkt [87-91](#)).
- 20** Der forelå ikke overvågningsdata om, hvordan de gennemførte planer for bæredygtig bytrafik samlet set havde indvirket på bæredygtig pendlermobilitet og modalsplit. De relevante myndigheder i de seks medlemsstater havde med mellemrum foretaget mobilitetsundersøgelser, men forhold vedrørende disse undersøgelser timing og dækning svækkede deres relevans (punkt [92-94](#)).

De projekter, vi reviderede, støttede målene i planerne for bæredygtig bytrafik, men ikke alle imødekom pendlerbehov i væsentlig grad

21 Med hensyn til den stikprøve på 21 projekter, som vi reviderede, konstaterede vi (punkt [95](#), [96](#), [99](#) og [103-105](#)):

- at alle projekterne var i overensstemmelse med den relevante plan for bæredygtig bytrafik eller en anden relevant mobilitetsstrategi, selv om projektudvælgelsesmyndighederne ikke altid havde vurderet dette kriterium
- at størstedelen af projekterne var støttet af en behovsvurdering
- at langt størstedelen af de afsluttede projekter havde leveret deres planlagte output fuldt ud
- at alle de 12 projekter, som der forelå tilstrækkelige data om til en vurdering, bidrog til at imødekomme pendlerbehov, men i varierende grad: Halvdelen af dem havde betydelige positive virkninger, mens den anden halvdel havde mere moderate virkninger på grund af svagheder i projektplanlægningen og -gennemførelsen.

22 Vi konstaterede følgende svagheder i projektudvælgelsesmyndighedernes kontrol (punkt [97](#)).

- Projekter finansieret af Connecting Europe-faciliteten - Transport: Først i perioden 2021-2027 begyndte man at vurdere projekternes overensstemmelse med de relevante planer for bæredygtig bytrafik.
- Projekter finansieret af genopretnings- og resiliensfaciliteten: I de to reviderede medlemsstater med sådanne projekter konstaterede vi, at projekternes overensstemmelse med de relevante planer for bæredygtig bytrafik ikke var blevet kontrolleret, eller at der ikke forelå dokumentation for en sådan kontrol.

23 Adskillige projekter (otte ud af 21), navnlig projekter finansieret af Connecting Europe-faciliteten - Transport og genopretnings- og resiliensfaciliteten manglede resultatindikatorer. I to medlemsstater med projekter, der havde en indikator til at måle reduktionen af drivhusgasemissioner, var reduktionsberegningen baseret på utilstrækkelige metoder. Der var ikke fastlagt en metode på EU-plan (punkt [100-102](#)).

- 24** For ét projekt i hver revideret medlemsstat undersøgte vi den potentielle virkning med hensyn til at reducere pendlernes rejsetid, og denne simulering viste - om end med forbehold - at offentlig transport i to ud af de seks tilfælde var hurtigere end biltransport i myldretiden, hvilket viser, at der er potentiale for yderligere forbedringer (punkt [106-108](#)).



Anbefaling 4

Udvikle en robust metode til måling af ændringer i drivhusgasemissioner

Med henblik på den flerårige finansielle ramme for perioden efter 2027 bør Kommissionen udvikle en passende metode til måling af ændringer i drivhusgasemissioner, som modtagere af EU-støtte til transportrelaterede projekter kan anvende med henblik på at indberette pålidelige data vedrørende de relaterede indikatorer.

Måldato for gennemførelsen: 4. kvartal 2028.

02

Et nærmere blik på vores bemærkninger

Kommissionens vedholdende bestræbelser på at styrke EU's ramme for mobilitet i byer har været delvis vellykkede

- 25** EU og medlemsstaterne har fælles ansvar for transportpolitikken³. På dette område skal enhver foranstaltning på EU-plan derfor være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, der er fastsat i traktaten om Den Europæiske Union⁴. Det betyder, at EU kun bør handle, når målene bedre kan nås ved en indsats på EU-plan end ved, at medlemsstaterne handler alene.
- 26** Ét af transportpolitikens aspekter er bytrafik, som forvaltes på nationalt, regionalt og lokalt plan. Bytrafik er tæt forbundet med Kommissionens bindende mål om at gøre EU klimaneutralt senest i 2050. Den europæiske klimalov fra 2021⁵, som fastsætter dette mål, fastsætter også et bindende mål for 2030, nemlig en reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % (i forhold til 1990).
- 27** Enhver politik og strategi bør tage udgangspunkt i en fornuftig diagnose, og her er indsamling af relevante, pålidelige data nødvendig. De samme data er nødvendige for at evaluere fremskridt og udveksle bedste praksis.

³ Artikel 4 i [traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde](#).

⁴ Artikel 5 i [traktaten om Den Europæiske Union](#).

⁵ [Forordning \(EU\) 2021/1119](#).

28 Vi vurderede:

- om EU's politikdokumenter og retsakter indeholdt passende bestemmelser til at fremme byernes tilpasning til EU's mål for bytrafik
- om Kommissionens støtteinitiativer (kapacitetsopbygning, udveksling af praksis, vejledning) var formålstjenlige
- om Kommissionen overvågede fremskridtene med hensyn til bytrafik på passende vis.

Det tog tid at nå til enighed om at styrke den EU-retlige ramme, og målene for bytrafik er fortsat brede

29 Mobilitet i byer og forstæder spiller en central rolle i opfyldelsen af EU's mål for reduktion af drivhusgasemissioner. Planlægning af bæredygtig bytrafik er et redskab, hvormed byer kan adressere arealanvendelse, transportvaner og transportinfrastruktur på en omfattende måde med henblik på at forbedre transportens bæredygtighed, sikkerhed og effektivitet.

30 Vi vurderede de ændringer, der er foretaget i EU's strategiske og retlige ramme vedrørende planlægning af bytrafik, drivhusgasemissioner fra transport og relaterede mål.

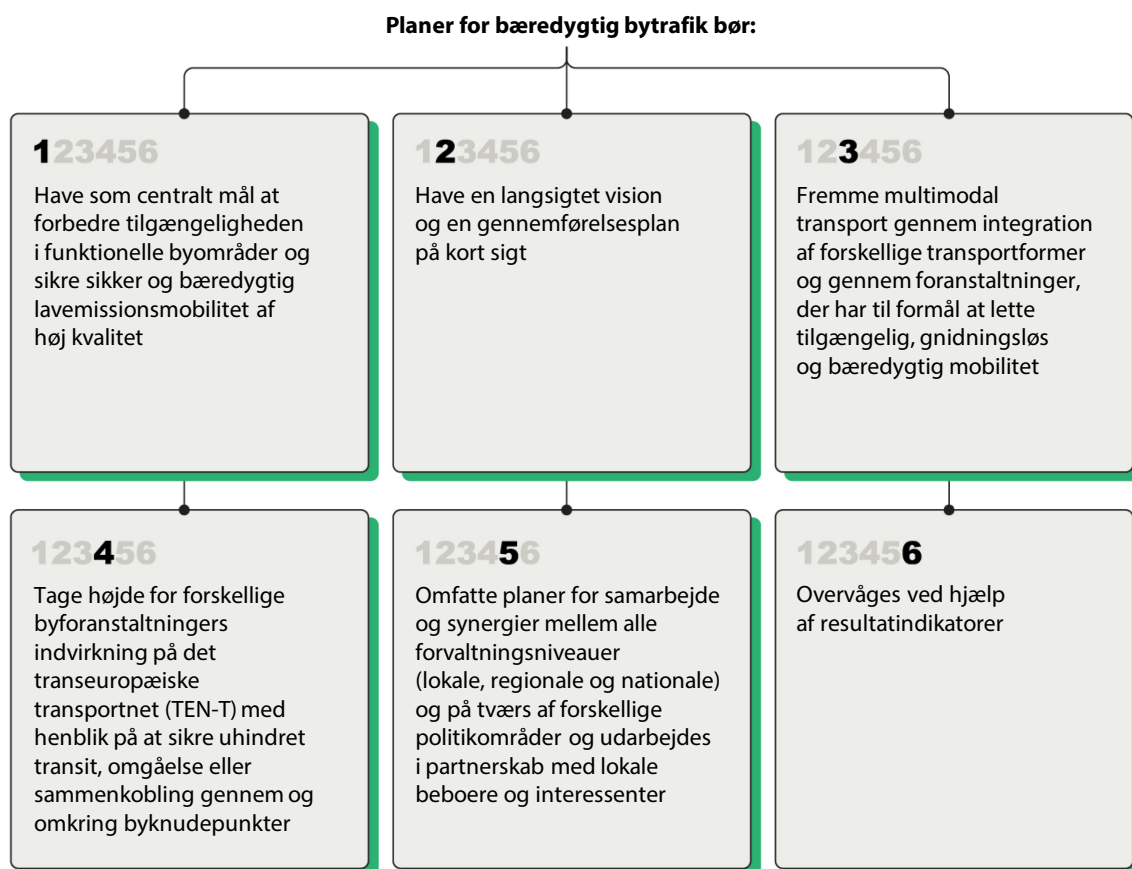
Det tog 20 år at gøre planlægning af bæredygtig bytrafik obligatorisk for mange byområder, men tilpasning til EU's retningslinjer er fortsat frivillig

31 Allerede i 2004 konstaterede Kommissionen i en bystrategi⁶ et behov for at kræve, at hovedstæder og byer med over 100 000 indbyggere vedtager og gennemfører planer for bæredygtig bytransport (med transport- og arealplanlægning, mål fastsat på lokalt plan og systemer til overvågning af fremskridt). Dette krav blev først i 2024 formaliseret i en retsakt, nemlig den reviderede forordning om det transeuropæiske transportnet (TEN-T)⁷. I mellemtiden udviklede Kommissionen det nye koncept med planer for bæredygtig bytrafik. Hovedtrækkene ved planer for bæredygtig bytrafik er beskrevet i [figur 2](#).

⁶ COM(2004) 60.

⁷ Forordning (EU) 2024/1679 (TEN-T-forordningen).

Figur 2 | Planer for bæredygtig bytrafik - hovedtræk



Kilde: Revisionsretten, baseret på bilag V til TEN-T-forordningen.

32 I de mellemliggende 20 år havde Kommissionen regelmæssigt vurderet muligheden for at kræve, at byerne vedtager og gennemfører planer for bæredygtig bytrafik, men konkluderet, at den manglede støtte fra medlemsstaterne. De relevante politikdokumenter ([figur 1 i bilag I](#)), der blev vedtaget mellem 2006 og 2020, fastsatte derfor kun, at Kommissionen skulle fremme udbredelsen af sådanne planer (f.eks. ved at formidle oplysninger og retningslinjer).

- 33** I 2021 konkluderede Kommissionen i to af sine evalueringer⁸, at der var behov for en stærkere indsats på EU-plan. Dens 2021-forslag⁹ til ændring af TEN-T-forordningen indeholdt derfor et krav om, at medlemsstaterne senest i 2025 skulle sikre vedtagelse af planer for bæredygtig bytrafik vedrørende de byknudepunkter, der er udpeget i TEN-T-forordningen. Kommissionen ser planer for bæredygtig bytrafik som et redskab til at fremme gnidningsløse trafikstrømme fra, til og på tværs af byknudepunkter uden huller. Baseret på et forslag fra Kommissionen udpeger TEN-T-forordningen fra 2024 desuden betydelig flere byknudepunkter end TEN-T-forordningen fra 2013¹⁰ (431 sammenlignet med 79).
- 34** Under forhandlingerne mellem Kommissionen og EU's fælleslovgivere (Europa-Parlamentet og Rådet) blev den frist, som Kommissionen havde foreslået, flyttet fra 2025 til 2027, og det foreslåede krav til medlemsstaterne om at sikre, at planerne for bæredygtig bytrafik var i overensstemmelse med bestemte standarder, blev fjernet. I stedet understreges det i den forordning, der i sidste ende blev vedtaget i 2024, at de lokale myndigheder skal gøre alt, hvad de kan, for at sikre, at planerne for bæredygtig bytrafik er i overensstemmelse med retningslinjerne i bilag V¹¹.
- 35** TEN-T-forordningen fra 2024 fastsatte, at medlemsstaterne med henblik på at støtte byknudepunkterne i at vedtage og gennemføre planer for bæredygtig bytrafik skulle udvikle støtteprogrammer senest i juli 2025.

⁸ SWD(2021) 47 og SWD(2021) 117.

⁹ COM(2021) 812.

¹⁰ Forordning (EU) nr. 1315/2013.

¹¹ Artikel 41, stk. 2, i TEN-T-forordningen.

36 Der er også kommet mere fokus på bæredygtig bytrafik i reglerne for de EU-ordninger, der finansierer mobilitetsrelaterede projekter (*bilag I*).

- Samhørighedspolitikens fonde for perioden 2014-2020: Det var fastsat i alle de programmer, som de projekter, vi reviderede, blev finansieret under (*bilag II*), at projekterne skulle indgå i eller tilpasses en strategisk ramme for bytrafikprojekter, f.eks. en plan for bæredygtig bytrafik eller en strategi for *integrerede territoriale investeringer*. Dette skyldtes ikke et retligt krav, men fulgte den linje, som Kommissionen anlagde ved forhandlingerne om de nationale og regionale programmer til gennemførelse af samhørighedspolitikken. Med hensyn til de to projekter vedrørende perioden 2014-2020, som vi reviderede i Ungarn, konstaterede vi imidlertid, at den plan for bæredygtig bytrafik, som projekterne skulle indgå i, ikke behøvede at være klar ved udvælgelsen af projekterne, men kunne udarbejdes under deres gennemførelse. Dette reducerede effektiviteten af kravet om en plan for bæredygtig bytrafik.
- Samhørighedspolitikens fonde for perioden 2021-2027: Ligesom med hensyn til perioden 2014-2020 blev det fastsat i alle de reviderede programmer, at investeringer i bytrafik skulle tilpasses en plan for bæredygtig bytrafik, hvis der fandtes en sådan, eller en sammenlignelig mobilitetsstrategi. Kommissionen gik dog også et skridt videre ved under forhandlingerne om partnerskabsaftalerne (mellem den og de enkelte medlemsstater) og om de nationale og regionale programmer til gennemførelse af politikken at insistere på, at bevillingerne skulle tilpasses politikens mål, navnlig om at skifte fokus fra vejinfrastruktur til bæredygtig og intelligent mobilitet.
- Connecting Europe-faciliteten - Transport: I 2019 ændrede Kommissionen arbejdsprogrammet for 2014-2020¹², som fastsætter betingelserne for tildeling af tilskud, og tilføjede som krav, at EU-finansierede aktioner vedrørende transportinfrastruktur i knudepunkter på TEN-T-hovednettet, herunder byknudepunkter, skulle være tilpasset planer for bæredygtig bytrafik, hvor det var relevant. Arbejdsprogrammet for 2021-2027 gik et skridt videre ved at præcisere, at EU-finansierede foranstaltninger vedrørende multimodale passagerknudepunkter skulle indgå i en plan for bæredygtig bytrafik udarbejdet i overensstemmelse med EU's retningslinjer, eller i en tilsvarende plan¹³.

¹² C(2019) 7303, bilaget, s. 10.

¹³ C(2021) 5763, bilaget, s. 13.

- 37** Genopretnings- og resiliensfaciliteten, der blev oprettet i 2021, giver mulighed for investeringer i veje (hovedsagelig på TEN-T-nettet), men disse investeringer medtages ikke ved beregningen af facilitetens støtte til at opfylde klimamål. Faktisk skal 37 % af den samlede finansieringstildeling i hver national plan støtte opfyldelsen af klimamål. Derimod medtages investeringer i bæredygtig transport (såsom cykelinfrastruktur eller infrastruktur til rullende materiel med nulemission). Alle de seks medlemsstaters genopretnings- og resiliensplaner omfattede mål, foranstaltninger eller investeringer til forbedring af bæredygtig mobilitet i byer og forstæder.

EU's forordning om transportrelaterede emissioner gav medlemsstaterne fri mulighed for at vælge reduktionsmål og gennemførelsesforanstaltninger

- 38** Kommissionen fremhævede i sin meddelelse fra 2020 om en klimaneutral fremtid¹⁴, at en øget andel af offentlig transport, aktiv mobilitet og multimodal mobilitet kombineret med strengere standarder for CO₂-emissioner for køretøjer ville nedbringe forureningen fra transport betydeligt, navnlig i byerne.
- 39** Med henblik på opfyldelse af det overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner (punkt 26) blev der i forordningen om indsatsfordeling fra 2018¹⁵ fastsat ét reduktionsmål pr. medlemsstat vedrørende emissioner fra en række sektorer, herunder indenlandsk transport (men ikke luftfart). I de sektorer, der er angivet i forordningen, skal medlemsstaterne ved at opfylde deres nationale mål kollektivt bidrage til at opfylde målet om senest i 2030 at reducere emissionerne på EU-plan med 40 % i forhold til 2005-niveauerne. Medlemsstaterne kunne frit vælge, hvilke foranstaltninger de ville gennemføre i sektorerne for at opfylde deres mål.
- 40** I betragtning af transportemissionernes betydning medtog Kommissionen i sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020 et ikkebindende EU-mål om senest i 2050 at reducere emissionerne i transportsektoren med 90 % (i forhold til 1990-niveauerne). Ligesom forordningen om indsatsfordeling ikke fastsatte specifikke mål på medlemsstatsplan vedrørende transportsektoren, angav strategien ikke, hvordan de enkelte medlemsstater skulle bidrage til at opfylde målet på 90 %.

¹⁴ COM(2020) 562.

¹⁵ Forordning (EU) 2018/842.

41 Tilsvarende blev der i overensstemmelse med nærhedsprincippet ikke fastsat mål for de enkelte byer. Ikke desto mindre foreslog Kommissionen strengere lovgivningsmæssige krav vedrørende bestemte aspekter af mobilitet og transport i byerne, hvor den vurderede, at sådanne interventioner havde en klar EU-merværdi. Den foreslog bl.a. fastsættelse af emissionsgrænser for biler, varevogne og tunge køretøjer på EU-plan for at undgå forskellige standarder i medlemsstaterne. Fra 2027 vil vejtransport være omfattet af EU's emissionshandelssystem, der har til formål at reducere emissionerne ved at øge omkostningerne ved brug af fossile brændstoffer og tilskynde til renere transportalternativer.

42 Medlemsstaterne kan også frit vælge, hvilke mål de ønsker at forfølge inden for by- og pendlermobilitet. De vigtigste mål i EU's politikdokumenter er følgende:

- Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020¹⁶ indeholder kun generelle mål såsom at gøre alle transportformer mere bæredygtige og fremme et multimodalt transportsystem.
- Den nye EU-ramme for mobilitet i byer fra 2021¹⁷ indeholder tre mål, som hverken er specifikke eller målbare: i) omstilling til sikker, tilgængelig, inklusiv, intelligent og bæredygtig nulemissionsmobilitet i byerne ("bæredygtig bytrafik"), ii) øget anvendelse af bæredygtige transportløsninger og iii) sikring af effektive forbindelsesmuligheder mellem landområder, bynære områder og byområder via bæredygtige mobilitetsmuligheder. Jf. også *figur 1 i bilag I*.

43 Selv om EU ønsker et modalskift inden for passagertransport i retning af offentlig transport, cykling og gang, er der ikke på EU-plan fastsat mål for modalsplittet. I den konsekvensanalyse, der ledsagede handlingsplanen for bytrafik fra 2009, konkluderedes det - ligesom vedrørende emissionsmål (punkt **41**) - at det ikke ville være i overensstemmelse med nærhedsprincippet at kræve, at byerne skulle fastsætte mål for deres modalsplit, men at det ville være i overensstemmelse med princippet at overvåge sådanne mål.

¹⁶ COM(2020) 789.

¹⁷ COM(2021) 811.

- 44** I en undersøgelse fra Europa-Parlamentet¹⁸ og ekspertgruppen om mobilitet i byer¹⁹ blev det anbefalet, at Kommissionen og medlemsstaterne fastsatte mål for ændringer i modalsplittet over tid. Ekspertgruppen præciserede, at medlemsstaterne bør inkludere sådanne mål og relevante værktøjer i deres nationale transportpolitikker. Modalskift er et afgørende element i alle transport- og mobilitetspolitiske rammer, da det bidrager direkte til at forbedre transportens miljøpræstationer og effektivitet såvel som folkesundheden.

Byerne værdsatte Kommissionens talrige støtteinitiativer trods visse overlapninger

- 45** Kommissionen har etableret en lang række støtteinitiativer, som byer og andre interessenter kan drage fordel af. Vi analyserede: i) dens initiativer til kapacitetsopbygning og udveksling af praksis og ii) de dokumenter, den offentliggjorde for at vejlede byerne i udarbejdelsen af planer for bæredygtig bytrafik.
- 46** Med hensyn til kapacitetsopbygning stillede EU hovedsagelig midler til rådighed: i) under samhørighedspolitikken, ii) via instrumentet for teknisk støtte og iii) ved at støtte rådgivningsprogrammet om fælles assistance til projekter i de europæiske regioner (Jaspersinitiativet) (et fælles initiativ mellem Europa-Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank).
- 47** Jaspersinitiativet rådgiver myndigheder om strategisk planlægning og projektudarbejdelse. Det tilrettelægger også workshopper og uddannelseskurser. I forbindelse med opgaver for enkelte lande eller flere lande ydede det rådgivning vedrørende udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik og nationale støtteprogrammer for planer for bæredygtig bytrafik. De nationale og lokale myndigheder, som vi interviewede, satte stor pris på denne støtte.
- 48** Instrumentet for teknisk støtte stiller skræddersyet teknisk ekspertise til rådighed for EU's medlemsstater med henblik på udformning og gennemførelse af reformer. Medlemsstaterne skal ansøge om denne støtte via indkaldelser af forslag. I midten af 2024 havde otte medlemsstater modtaget støtte fra dette instrument til opgaver vedrørende bæredygtig bytrafik.

¹⁸ "Modal shift in European transport: a way forward", Europa-Parlamentet, 2018.

¹⁹ "Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe", Ekspertgruppen om mobilitet i byer, 2025.

- 49** Derudover har Kommissionen kortlagt²⁰ mere end 50 initiativer vedrørende kapacitetsopbygning og praksisudveksling, bl.a. inden for bytrafik. Nogle er lanceret af Kommissionen selv (*bilag III*), mens andre er etableret af byer eller andre interessenter. I 2025 bebudede Kommissionen initiativet *EU's dagsorden for byer*, som omfatter planer om at tackle det fragmenterede og svært navigerbare støttelandskab for byer. Som reaktion på den indkaldelse af feedback, som Kommissionen iværksatte som forberedelse til dette initiativ, opfordrede POLIS-netværket²¹ (som består af 123 byer, regioner og relaterede myndigheder) til skabelse af en fælles EU-kapacitetsopbygningsramme²². Det foreslog, at der oprettes et særligt instrument for teknisk støtte til byer med et betydeligt fokus på bytrafik. I erkendelse af at der er en vis overlapning mellem disse initiativers omfang og aktiviteter, har Kommissionen og nogle af initiativerne selv i mellemtiden indført foranstaltninger til at forbedre koordineringen og komplementariteten mellem dem.
- 50** De nationale, regionale og lokale myndigheder, som vi interviewede, var bekendte med Kommissionens initiativer, deltog i dem, som de anså for nyttige vedrørende deres individuelle behov, og var generelt tilfredse med den støtte og de aktiviteter, der blev ydet. Nogle nævnte dog, at der blev givet overlappende information, at de forskellige platforme kunne skabe forvirring, og at der var behov for bedre koordinering og en fælles EU-plattform til at sikre bedre tilgængelighed og effektivitet.
- 51** Kommissionen offentliggjorde sine første retningslinjer for udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik i 2013 og ajourførte dem i 2019. Disse retningslinjer blev suppleret med mere end 30 emnevejledninger om specifikke emner såsom tilgængelighed, fælles mobilitet og parkeringsstyring. Ekspertgruppen om mobilitet i byer konkluderede, at nogle manglede ajourførte oplysninger eller ikke var tilpasset retningslinjerne for udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik. I sin nye ramme for mobilitet i byer fra 2021 forpligtede Kommissionen sig til at supplere og strømline vejledningen til planer for bæredygtig bytrafik for at sikre fortsat høj kvalitet og relevans, men den fastsatte ikke en frist for dette. I september 2025 var dette arbejde i gang.

²⁰ Europa-Kommissionen, *Opfordring til indsendelse af dokumentation - Ares(2025)3030877*, 2025, og Portico, *Urban initiatives and organisations*, tilgået den 16. oktober 2025.

²¹ POLIS' [websted](#).

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

Kommissionens overvågning har været begrænset, delvis fordi det først fra udgangen af 2027 vil være obligatorisk at indberette data om bytrafik

- 52** Kommissionen er ansvarlig for at sikre effektiv anvendelse, gennemførelse og håndhævelse af EU-retten²³. Ifølge retningslinjerne for bedre regulering er det vigtigt systematisk at overvåge virkningerne af gennemførelsen og anvendelsen af lovgivningen, så medlemsstaterne og Kommissionen på et senere tidspunkt kan foretage en meningsfuld evaluering af interventionerne²⁴.
- 53** Kommissionen foretog evalueringer af sin politik som forberedelse til nye politiske beslutninger (punkt **33** og **43**). Det er dog endnu ikke muligt at foretage regelmæssig overvågning af bytrafikken, fordi der mangler data.
- 54** Allerede i 2009 påpegede Kommissionen, at der var en klar merværdi ved at træffe foranstaltninger på EU-plan til at sikre indsamling af harmoniserede data om bytrafik. Siden da har Kommissionen gennemført undersøgelser og arbejdet sammen med byerne for at kortlægge de indikatorer, der kan indsamles data om uden uforholdsmæssigt store administrative omkostninger. Det er meget tidskrævende at harmonisere data og indikatorer for bytrafik, delvis fordi medlemsstaterne og byerne har meget forskellige tilgange til indsamling af disse data.
- 55** I sit 2021-forslag til ændring af TEN-T-forordningen medtog Kommissionen bestemmelser om indsamling af udvalgte data om bytrafik pr. byknudepunkt²⁵ (f.eks. om drivhusgasemissioner og modalsplit). Den reviderede TEN-T-forordning fra 2024 indeholder imidlertid ingen bestemmelser om specifikke indikatorer. I stedet tillægges Kommissionen beføjelser til senest den 19. juli 2025 at vedtage en gennemførelsesretsakt, der "i et begrænset antal fastlægger de indikatorer, der skal anvendes til dataindsamling" vedrørende bæredygtighed, sikkerhed og tilgængelighed og "fastlægger en metode til indsamling og indsendelse af data"²⁶. Kommissionen har endnu ikke vedtaget denne gennemførelsesretsakt, men forventer at gøre det i 2026.

²³ Artikel 17, stk. 1, i [traktaten om Den Europæiske Union](#).

²⁴ [SWD\(2021\) 305](#).

²⁵ Artikel 40, litra b), nr. ii), i [COM\(2021\) 812 final](#).

²⁶ Artikel 41, stk. 2, i [TEN-T-forordningen](#).

- 56** Hovedårsagen til forsinkelsen er en omfattende proces, hvor medlemsstaterne høres om fastlæggelsen af de indikatorer, der skal indsamles data om. Forsinkelsen vil gøre det mere udfordrende for byerne og medlemsstaterne at indsende data senest i december 2027 som krævet i TEN-T-forordningen.
- 57** På grundlag af vores gennemgang af det forberedende arbejde med fastlæggelsen af indikatorer anser vi det for usandsynligt, at Kommissionens metode til indsamling og indsendelse af data vil være særlig præskriptiv. Dette kan vanskeliggøre konsolideringen af de indsamlede data på EU-plan og begrænse Kommissionens evne til at overvåge og evaluere fremskridtene med at opfylde EU's mål for mobilitet i byer (herunder forstæder).
- 58** Hvad angår udbredelsen af planer for bæredygtig bytrafik og deres overensstemmelse med EU's retningslinjer fastsætter TEN-T-forordningen, at medlemsstaterne skal indsende deres planer til Kommissionen, men forordningen giver ikke Kommissionen en eksplicit overvågningsrolle. Kommissionen vurderer derfor ikke, om planerne for bæredygtig bytrafik er i overensstemmelse med EU's retningslinjer²⁷. Dette er en forspildt mulighed for i tilstrækkelig god tid at vurdere, om det er sandsynligt, at det nye krav om vedtagelse og gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik (punkt 33 og 34) vil få den ønskede virkning. Der skal foretages en evaluering af TEN-T-forordningen i 2033, men til den tid vil det være for sent at træffe de korrigerende foranstaltninger, der måtte være nødvendige.
- 59** Kommissionens [EU-observatorium for bytrafik](#) fører i øjeblikket en EU-database over planer for bæredygtig bytrafik med oplysninger om de 431 byknudepunkter (punkt 33) og andre EU-byer med en befolkning på over 50 000, hvis planer for bæredygtig bytrafik befinder sig på forskellige udviklingsstadier. Ifølge platformen havde mindst 358 af de 431 byknudepunkter (83 %) allerede vedtaget mobilitetsplaner, før dette blev et lovkrav. Kun ca. 65 % af disse planer blev imidlertid af byerne selv betragtet som planer for bæredygtig bytrafik (dvs. i overensstemmelse med EU's retningslinjer). Desuden er oplysningerne på platformen muligvis ikke helt nøjagtige, da de er baseret på egenerklæringer.

²⁷ Artikel 41 og 42 samt bilag V i [TEN-T-forordningen](#).

De fleste af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik omfattede relevante foranstaltninger, men havde mangler vedrørende arealdækning og overvågning

- 60** I henhold til TEN-T-forordningen skal medlemsstaterne senest i december 2027 sikre, at de lokale myndigheder vedtager og overvåger veludformede planer for bæredygtig bytrafik for alle byknudepunkter. Planerne skal være i overensstemmelse med EU's retningslinjer ([figur 2](#)). Retningslinjerne i TEN-T-forordningen fra 2024 svarer indholdsmæssigt til de tidligere retningslinjer, som Kommissionen udsendte i 2013 og 2019. De fastsætter som generelt mål, at en plan skal forbedre bæredygtig bytrafik i det funktionelle byområde (punkt [04](#)). Adskillige aspekter, som Kommissionen anser for vigtige i en plan for bæredygtig bytrafik, er desuden beskrevet i dens specifikke tematiske vejledninger og henstillinger.
- 61** De byområder, vi reviderede, udarbejdede planer for bæredygtig bytrafik, inden disse blev gjort obligatoriske i TEN-T-forordningen fra 2024 (punkt [34](#)). [Tabel 1](#) viser datoerne for vedtagelsen af de nuværende og de foregående planer. Vi analyserede de planer, der var gældende i januar 2025.

Tabel 1 | Planer for bæredygtig bytrafik i de undersøgte byområder

Byområde	Vurderet plan for bæredygtig bytrafik (aktuel)	Foregående mobilitetsplan
Budapest	2023	2019 og 2015
Katowice	2023	2016
Lille	2023	2011 og 2000
Lissabon	2019 ¹	2016
Prag	2024 ²	2019
Sevilla	2021	2006

¹ En ny plan for bæredygtig bytrafik blev godkendt i september 2025 efter afslutningen af vores revisionsarbejde.

² Den handlingsplan, der ledsagede planen for bæredygtig bytrafik, blev ajourført i 2024, men det gjorde selve planen ikke.

Kilde: Revisionsretten.

- 62** I henhold til TEN-T-forordningen bør en plan for bæredygtig bytrafik indeholde mål og indikatorer, der understøtter bytransportsystemets nuværende og fremtidige resultater, og dens gennemførelse bør overvåges ved brug af resultatindikatorer. Medlemsstaterne skal sikre, at denne overvågning finder sted.

63 Vi undersøgte derfor:

- om planerne for bæredygtig bytrafik i de seks undersøgte byområder (i seks medlemsstater) med hensyn til geografisk dækning var i overensstemmelse med retningslinjerne for udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik
- om planerne for bæredygtig bytrafik i de seks undersøgte byområder indholdsmæssigt var i overensstemmelse med retningslinjerne for udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik
- om medlemsstaternes myndigheder foretog passende overvågning af planerne for bæredygtig bytrafik.

De fleste planer for bæredygtig bytrafik havde en utilstrækkelig arealdækning og udelukkede dermed en del af pendlerstrømmene

- 64** Det er afgørende for effektiviteten af en plan for bæredygtig bytrafik at fastlægge, hvilket område den skal dække: Den bør omfatte alle relevante pendlerstrømme. TEN-T-forordningen fra 2024²⁸ fastsætter, at en plan for bæredygtig bytrafik skal dække hele en bys funktionelle byområde, som ofte strækker sig ud over dens administrative grænser. Faktisk er samarbejde på tværs af sådanne grænser et af de centrale EU-principper vedrørende udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik²⁹. Dette skyldes især, at forvaltningen af transportsektoren er kompleks og involverer flere lag - nationale, regionale og lokale myndigheder samt offentlige og private udbydere - som har forskellige ansvarsområder og prioriteter.

²⁸ Artikel 3, stk. 13, i TEN-T-forordningen.

²⁹ "SUMP guidelines", 2019.

65 Medlemsstaternes myndigheder kan enten selv definere det funktionelle byområde eller anvende den eksisterende EU-definition (punkt **04**).

- I alle de undersøgte byer med undtagelse af Prag var det omfattede område begrænset, fordi det var fastlagt efter kommunale eller regionale administrative grænser i overensstemmelse med de nationale retningslinjer (**tabel 2**). Ifølge de nationale og lokale myndigheder, vi interviewede, skyldes dette hovedsagelig, at den kommune eller enhed, der udviklede planen for bæredygtig bytrafik manglede beføjelser over for de omkringliggende kommuner, eller at koordineringen mellem forskellige myndigheder var vanskelig.
- De ungarske retningslinjer giver en passende definition, men den var ikke anvendt i planen for bæredygtig bytrafik i byområdet Budapest: Den omfattede ikke pendlere fra områder uden for bygrænsen.
- EU-definitionen var ikke anvendt i nogen af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik.

Tabel 2 | Forskelle i den anbefalede dækning af planer for bæredygtig bytrafik

Medlemsstat/EU	Anbefalet dækning af en plan for bæredygtig bytrafik
EU-retningslinjer	Funktionelt byområde som defineret i EU-lovgivningen³⁰ (statistisk definition) (punkt 04)
Tjekkiet Retningslinjer	Område defineret ved trafikbevægelser i stedet for administrative grænser, fastlagt ved hjælp af Tjekkiets egen metode (80 % af pendlerrejserne skal finde sted i eller starte/slutte i det valgte område).
Spanien Retningslinjer	De administrative områder, som er dækket af den eller de myndigheder, der har udarbejdet planen for bæredygtig bytrafik.
Frankrig Lovgivning	Det administrative område, som er dækket af den myndighed, der er ansvarlig for offentlig transport.
Ungarn Retningslinjer	Funktionelt byområde fastlagt under hensyntagen til den relevante pendlerzone i stedet for administrative grænser ved hjælp af Ungarns egen metode.
Polen Baseret på national praksis - der er ingen nationale retningslinjer	Område, der primært er fastlagt inden for regionale administrative grænser under hensyntagen til strømmen af pendlere, baseret på Polens egen metode.
Portugal Retningslinjer	De administrative områder, som er dækket af den eller de myndigheder, der har udarbejdet planen for bæredygtig bytrafik.

Kilde: Revisionsretten.

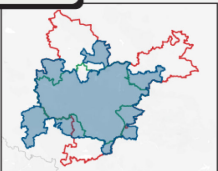
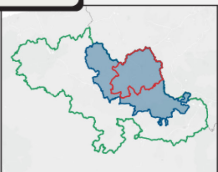
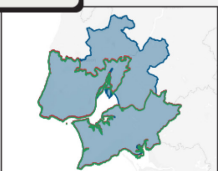
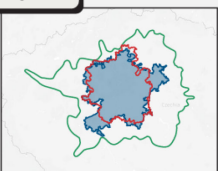
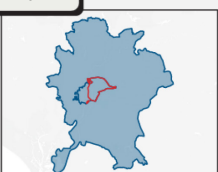
- 66** Dette betød, at en del af pendlerstrømmene (fra 4 % til 64 %) ikke var omfattet af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik. Andelen var særlig stor i Sevilla med 64 % (294 440 rejser) og i Budapest med 46 % (694 615 rejser) ([interaktiv platform](#) oprettet af Eurostat til denne revision og [bilag IV](#)). Relevansen og anvendeligheden af en plan for bæredygtig bytrafik reduceres, når den ikke omfatter en betydelig andel af pendlerstrømmene, navnlig fra de områder længst væk fra bycentret, hvor biler anvendes mest. Dermed begrænses mulighederne for at bruge planen til på omfattende vis at tackle mobilitetsudfordringer og opfylde målene for bæredygtig mobilitet, hvor behovene er størst.

³⁰ Forordning (EF) nr. 1059/2003 og gennemførelsesforordning (EU) 2019/1130 (bilaget).

67 På grundlag af vores analyser af de seks undersøgte byområder konstaterede vi også følgende (*figur 3*):

- I fire tilfælde der overkommunale organer ansvarlige for transportplanlægning på tværs af administrative grænser. Dette betød i to tilfælde, at det ikke havde nogen indvirkning på planlægningen af den offentlige transport, at planerne for bæredygtig bytrafik kun omfattede et begrænset område, for planlægningen omfattede et større område.
- I tre tilfælde konstaterede vi, at udbuddet af offentlig bytransport var lavt eller ikke eksisterende i områder, der ikke var omfattet af de relevante planer for bæredygtig bytrafik (men ligger inden for det funktionelle byområde), selv om mindst 15 % af disse områders beskæftigede beboere var nødt til at pendle til pågældende byer for at arbejde.

Figur 3 | Planerne for bæredygtig bytrafik sammenlignet med de funktionelle byområder - konsekvenser for planlægningen og tilgængeligheden af offentlig transport

Byområde dækket af det funktionelle byområde planen for bæredygtig bytrafik et overkommunalt organ, der forvalter mobilitet	Planens dækning sammenlignet med det funktionelle byområde ↙ Mindre ↗ Større	Offentlig transport i områder inden for det funktionelle byområde, som ikke er dækket af planen	
		planlægning ✓ Ja ✗ Nej	tilgængelighed
Budapest 	↙ Planen dækker Budapest by (8 % af det funktionelle byområde)	✓ Det offentlige transportsystem dækker forstadsområderne som planlagt flere år før indførelsen af konceptet med planer for bæredygtig bytrafik.	God tilgængelighed af offentlig transport uden for planens område.
Katowice 	↗ Men der er områder i det funktionelle byområde, som ikke er dækket af planen	✗ Metropolia-området, der forvaltes af et overkommunalt organ, er mindre end det funktionelle byområde og planens område.	Lavere tilgængelighed af offentlig transport uden for planens område.
Lille 	↙ 40 % af det funktionelle byområde ¹	✓ "Bassin de mobilité", der forvaltes af et overkommunalt organ, er næsten tre gange større end det funktionelle byområde.	God tilgængelighed af offentlig transport uden for planens område.
Lissabon 	↙ 66 % af det funktionelle byområde	✗ "Area metropolitana", der forvaltes af et overkommunalt organ, dækker samme område som planen.	Meget lavere tilgængelighed af offentlig transport uden for planens område.
Prag 	↙ 86 % af det funktionelle byområde	✓ "Prague integrated transport", der forvaltes af et overkommunalt organ, er næsten tre gange større end det funktionelle byområde.	God tilgængelighed af offentlig transport uden for planens område.
Sevilla 	↙ Planen dækker Sevilla by (3 % af det funktionelle byområde)	✗ Ingen integreret transportplanlægning i et større område end planens.	Meget lavere tilgængelighed af offentlig transport uden for planens område.

¹ Kortene viser det funktionelle byområde, der ligger inden for de nationale grænser. Der foreligger ikke data om pendlerstrømme fra Belgien til Lille, og de fremgår derfor ikke af kortet.

- 68** En række byområder i EU har pendlerstrømme, der går på tværs af landegrænser: Ifølge en meddelelse fra Kommissionen om grænseregioner³¹ er der ca. 2 millioner grænsependlere i EU. Selv om Lille er berørt af dette forhold, omfattede byens plan for bæredygtig bytrafik ikke dens tilgrænsende område i Belgien. En undersøgelse fra Kommissionen³² har påpeget, at de grænseoverskridende offentlige transporttjenester mellem Belgien og Frankrig er suboptimale på grund af manglende forbindelser, fordi de fleste buslinjer standser ved grænsen, og de grænseoverskridende linjer ikke opfylder den faktiske efterspørgsel.

De fleste undersøgte planer for bæredygtig bytrafik omfatter foranstaltninger vedrørende tilgængelighed og emissionsreduktioner, mens færre foranstaltninger modvirker brugen af biler

- 69** Vi vurderede, om de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik omfattede foranstaltninger, der skulle sikre forbedret tilgængelighed for alle brugere og reducere transportemissionerne.
- 70** Gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik bør føre til forbedret konnektivitet og adgang til offentlig transport og dermed forbedret tilgængelighed (af nødvendige varer og tjenesteydelser). Offentlig transport omfatter bl.a. busser, tog, metroer, sporvogne og svævebaner³³.
- 71** Ifølge en undersøgelse fra Kommissionen³⁴ er manglende adgang til og tilgængelighed af transport sammen med prisoverkommelighed de vigtigste elementer, der fører til transportfattigdom. Transportfattigdom omfatter bl.a., at man ikke kan nå vigtige destinationer, eller at det tager for lang tid. På grundlag af data fra Kommissionens Fælles Forskningscenter³⁵ bemærker vi, at transportfattigdommen i de seks undersøgte byområder var højere i forstadsområderne end i bycentrene.

³¹ COM(2017) 534.

³² "Study on providing public transport in cross-border regions - mapping of existing services and legal obstacles", Europa-Kommissionen, 2021.

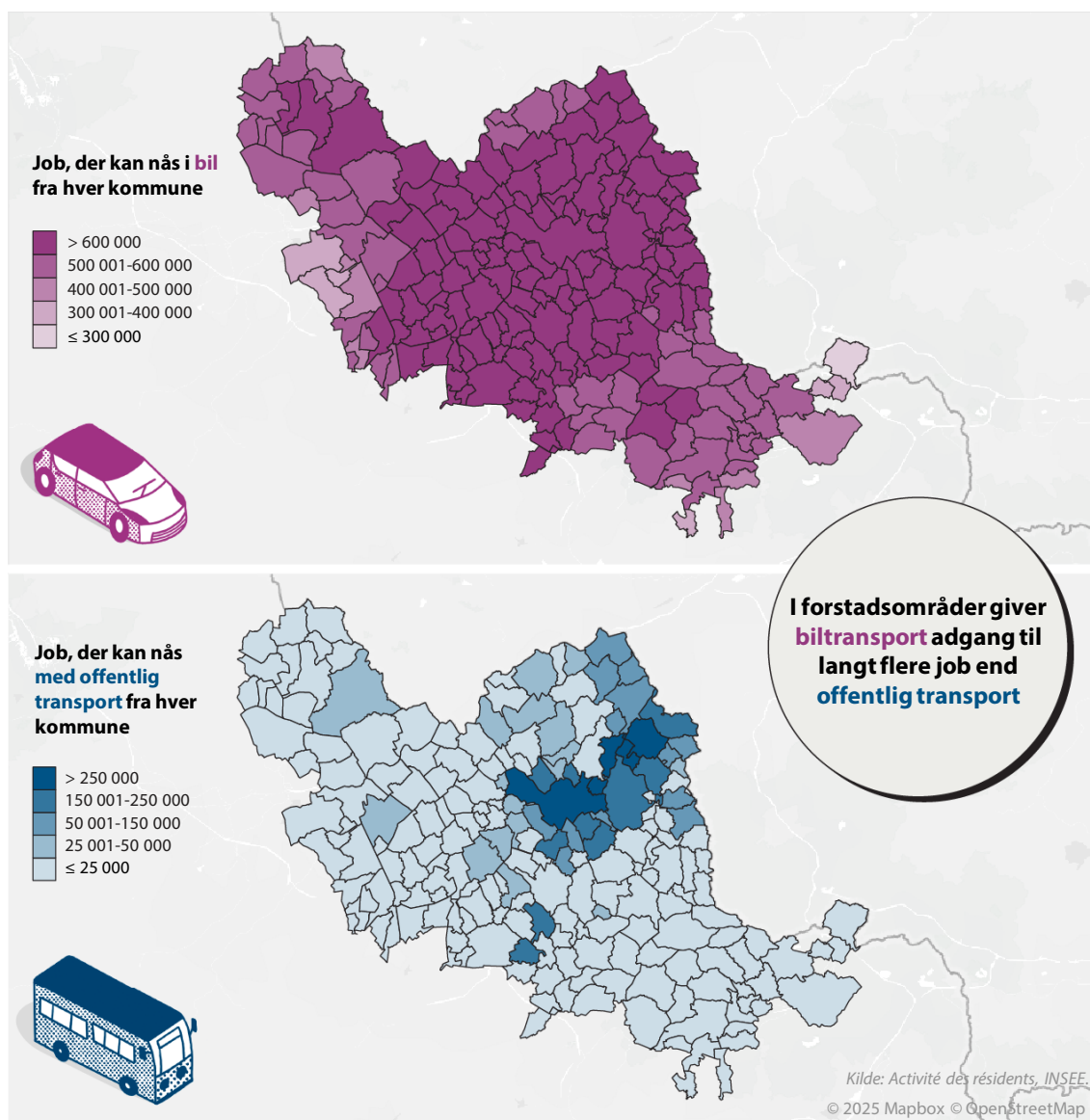
³³ "The context of public transport in Europe", Ekspertgruppen om mobilitet i byer, 2022.

³⁴ "Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies", Europa-Kommissionen, 2024.

³⁵ Data fra JRC, delvis tilgængelige i [Transport Poverty Hub](#).

72 Betydningen af adgang for pendlere illustreres af eksemplet med Lille. På grundlag af offentligt tilgængelige data sammenlignede vi adgangen til job med offentlig transport og i bil og bemærkede, at det samlede antal job, der kunne nås inden for 45 minutter fra forstadsområder, var meget lavere ved pendling med offentlig transport end ved pendling i bil (*figur 4*).

Figur 4 | Lilles funktionelle byområde - adgang til job med offentlig transport (inden for 45 minutter)



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra INSEE.

- 73** Sikring af tilstrækkelig konnektivitet til offentlig transport for områder og enkeltpersoner, herunder personer med handicap, kræver et omfattende og velintegreret offentligt transportnet og multimodale knudepunkter. Desuden kan offentlig transport på tilkaldebasis være en omkostningseffektiv transportløsning til at forbinde forstadsområder, hvor befolkningstætheden er utilstrækkelig til at retfærdiggøre regelmæssige linjer med faste tidsplaner og stoppesteder. Fælles mobilitet (f.eks. delebiler eller delecycler), som ofte udbydes af private virksomheder, kan også være et alternativ til det offentlige transportnet eller udfylde huller i dette. Endelig forbedres adgangen også af multimodal rejseinformation og integrerede billetsystemer (hvor én billet giver passagererne adgang til flere transporttjenester).
- 74** Vores analyse af de seks undersøgte planer for bæredygtig bytrafik viste, at de næsten alle omfattede foranstaltninger vedrørende de spørgsmål, der er nævnt i det foregående punkt ([tabel 3](#)).

Tabel 3 | Foranstaltninger i planerne for bæredygtig bytrafik til forbedring af adgangen for alle brugere

Planerne omfatter foranstaltninger vedrørende:	Antal planer (ud af 6)
Offentlig transport (f.eks. bedre netværk, mere infrastruktur)	6
Multimodale knudepunkter	5
Adgang for personer med handicap og nedsat mobilitet	6
Integrerede billetsystemer	5 (ingen foranstaltninger i den sidste plan, fordi integrerede billetsystemer allerede findes)
Transport på tilkaldebasis	4
Fælles mobilitet	6 (alle foranstaltninger undtagen én begrænset til bycentrene og ikke særlig detaljerede)

Kilde: Revisionsretten.

- 75** Alle de undersøgte byområder anvendte allerede integrerede billetpriser. Hvert byområde havde sin egen rejseapp, men kun fire af disse apps gjorde det muligt for passagerer at købe billetter direkte. I nogle tilfælde var de indførte integrerede billetsystemer ikke omfattet planerne for bæredygtig bytrafik, men allerede tidligere vedtaget på enten nationalt eller regionalt plan.

- 76** Transport på tilkaldebasis kan betragtes som en offentlig transporttjeneste som omhandlet i forordningen om offentlig personbefordring³⁶. Det betyder, at operatører af offentlig trafikbetjening på visse betingelser af de offentlige myndigheder kan få kompensation for eller enerettigheder til at levere offentlige transporttjenester, som er af almen interesse, men som ellers ikke ville være kommercielt levedygtige. Den nationale lovgivning i Spanien, Frankrig, Ungarn, Portugal og (siden juli 2025) Tjekkiet anerkender transport på tilkaldebasis som en offentlig transporttjeneste. I Polen er transport på tilkaldebasis endnu ikke omfattet af loven om offentlig transport.
- 77** Fælles mobilitet betragtes ikke som en offentlig transporttjeneste som omhandlet i forordningen om offentlig personbefordring. Der er derfor en risiko for, at fælles mobilitet ikke vil blive udbudt i forstadsområder på grund af manglende kommerciel levedygtighed. Kun Lilles plan for bæredygtig bytrafik omfattede tiltag vedrørende fælles mobilitet i forstadsområder.
- 78** Ud over at sikre bedre adgang bør gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik bidrage til at reducere transportemissionerne. Dette kan opnås på forskellige måder, f.eks. ved
- i) at educere brugen af biler ved at øge brugen af bæredygtige transportformer og
 - ii) at anvende køretøjer med lavere emissioner.
- 79** Vores analyse af de seks undersøgte planer for bæredygtig bytrafik viste, at de alle omfatter mål eller foranstaltninger til fremme af bæredygtige transportformer ([tabel 4](#)).

³⁶ Forordning (EF) nr. 1370/2007.

Tabel 4 | Mål og foranstaltninger i planerne for bæredygtig bytrafik til fremme af bæredygtige transportformer

Planerne omfatter:	Antal planer
Mål for reduktion af drivhusgasemissioner	5
Mål for modalsplit (dvs. øget brug af andre transportformer end biler)	5 Ikke alle omtaler specifikke transportformer ud over reduceret brug af biler (<i>bilag V</i>)
Mål for dekarbonisering af den offentlige transportflåde	4
Foranstaltninger til at dekarbonisere offentlige transportflåder (f.eks. udskiftning af højemissionskøretøjer med lavemissionskøretøjer)	5
Foranstaltninger til fremme af aktiv mobilitet (gang og cykling) (f.eks. ny infrastruktur)	6

Kilde: Revisionsretten.

80 Byområderne er afgørende for at nå de nationale mål om at nedbringe drivhusgasemissionerne og reducere brugen af biler for at støtte alternative transportformer, da de står for en stor andel af drivhusgasemissionerne (punkt **03** i *bilag I*). Vi sammenlignede de nationale mål med målene i de seks undersøgte planer for bæredygtig bytrafik (*bilag V*) og konstaterede:

- at de i to tilfælde ikke var sammenlignelige (Budapest, Katowice)
- at de i tre tilfælde ikke var afstemt eller ikke var fuldt afstemt (Lissabon, Prag, Sevilla)
- at én plans mål var på niveau med eller mere ambitiøse end de nationale mål (Lille).

81 Faktisk er der ikke altid etableret en proces til at sikre overensstemmelse mellem de nationale mål og de mål, der er fastsat for byerne. Desuden stemmer tidsfristerne for udarbejdelse af de nationale strategier og planerne for bæredygtig bytrafik ikke nødvendigvis overens.

82 I en rapport fra 2019 om vejtransportens fremtid³⁷ blev det fremhævet, at politikker til fremme af multimodal transport bør suppleres med politikker, der begrænser adgangen for biler og modvirker brugen af personbiler. Sådanne politikker kan vedrøre: i) parkeringsstyring³⁸, ii) økonomiske incitamenter, iii) arealplanlægning og fysisk planlægning, iv) mobilitetsstyring for personale i virksomheder, organisationer og institutioner³⁹ og v) reguleringsordninger for køretøjers adgang.

83 Vores analyse af de seks undersøgte planer for bæredygtig bytrafik viste, at de fleste omfatter parkeringsstyringsforanstaltninger, mens halvdelen eller færre behandler de andre aspekter, der er nævnt i det foregående punkt (eksempler på god praksis kan ses i [tabel 5](#) og [tekstboks 1](#)). Vi bemærker i den forbindelse:

- at arealplanlægning, der letter brugen af private motorkøretøjer frem for andre transportformer, ifølge en forskningsundersøgelse om modalskift⁴⁰, som Europa-Parlamentet offentliggjorde i 2018, er en af de største hindringer for et betydeligt skift til mere bæredygtige transportformer i byområder
- at Kommissionen endnu ikke har udsendt nogen specifik vejledning om, hvordan planer for bæredygtig bytrafik bør kædes sammen med arealplanlægning og fysisk planlægning.

³⁷ "The future of road transport", Kommissionen, Det Fælles Forskningscenter, 2019.

³⁸ Emnevejledning: "Parking and SUMP. Using parking management to achieve SUMP objectives effectively and sustainably", Kommissionen, 2022, og "Increasing the positive impact of parking policies on the city", Ekspertgruppen om mobilitet i byer, 2024.

³⁹ Emnevejledning: "Integrating mobility management for public and private organisations into SUMPs", 2023.

⁴⁰ "Modal shift in European transport: a way forward", Europa-Parlamentet, 2018.

Tabel 5 | Foranstaltninger i planerne for bæredygtig bytrafik til at modvirke brugen af personbiler

Planerne omfatter foranstaltninger vedrørende:	Antal planer
Parkeringsstyring	5
Økonomiske incitamenter	1
Arealplanlægning og fysisk planlægning	3
Arbejdsgiveres mobilitetsstyring	3
Lavemissionszoner eller reguleringsordninger for køretøjers adgang	3

Kilde: Revisionsretten.

Tekstboks 1

Eksempler på god praksis (Lille)

Økonomiske incitamenter: Lille Métropole har en ordning, der skal reducere brugen af personbiler i myldretiden ved at tilbyde bilister betaling for hver bilrejse, de undgår i bestemte korridorer.

Forbindelse mellem planen for bæredygtig biltrafik og den fysiske planlægning: Lille Métropole har udarbejdet et rammedokument ("Charte de l'espace public") vedrørende omdannelsen af de offentlige områder i dens 95 kommuner. Chartret, der blev vedtaget i 2007 og ajourført i 2021, fastlægger fælles mål og operationelle retningslinjer for at sikre en sammenhængende og koordineret tilgang til udformning af offentlige områder.

Det fastsætter en række obligatoriske forpligtelser, der skal gælde for hvert enkelt projekt, og angiver et minimumsniveau for projektevalueringer vedrørende aspekter såsom bæredygtig mobilitet og miljøkvalitet.

Arbejdsgiveres mobilitetsstyring: Lille Métropole, som udviklede planen for bæredygtig bytrafik, har et organ med ansvar for mobilitetsstyring, som koordinerer arbejdsgivernes mobilitetsaktioner. Det fremmer bl.a. en frivillig ordning, der i 2020 blev indført med den franske rammelov om mobilitet ("Loi d'orientation des mobilités"), hvor arbejdsgivere kan støtte deres ansattes brug af bæredygtige transportformer. Denne ordning supplerer det lovbestemte krav fra 2009 om, at arbejdsgivere skal dække 50 % af prisen på deres ansattes abonnementskort til offentlig transport (f.eks. månedskort eller årskort).

- 84** Vi konstaterede, at alle de undersøgte byer med undtagelse af Katowice uafhængigt af planerne for bæredygtig bytrafik har indført **reguleringsordninger for køretøjers adgang** til bestemte områder med forskellige kriterier for fastlæggelse af disse områder og de gældende betingelser. I tre tilfælde bidrager restriktionerne ikke til varige ændringer i pendlernes vaner eller til trafikoverflytning, da de kun gælder i perioder med høj luftforurening (Sevilla) eller kun vedrører busser og lastbiler (Budapest, Prag).
- 85** Med hensyn til de seks byers administrative områder analyserede vi **parkeringskravene** til nybyggeri, da disse udgør et centralt element i forholdet mellem fysisk planlægning og bæredygtig mobilitet. Forskning har vist, at parkeringsmuligheder tilskynder til køb og anvendelse af biler, hvilket påvirker modalsplittet⁴¹.

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

86 De lokale myndigheder står med den udfordring at skulle afbalancere to mål: at kræve et minimum af parkeringsmuligheder for at tage højde for bilejerskab og at begrænse parkeringsmulighederne for at modvirke brugen af biler til fordel for bæredygtige transportformer og forbedre byområdernes udnyttelse og livskvaliteten i byerne. Dette afspejles i byernes lovgivning.

- I Lille og Lissabon gives der færre parkeringstilladelser til nye bygninger i områder tæt på offentlige transportstationer end til bygninger længere væk, hvilket fremmer modalskift til offentlig transport.
- På den anden side har alle byerne i deres byggereglementer fastsat minimumskrav til antallet af parkeringspladser i forbindelse med nye beboelsesejendomme, og fem af dem har fastsat tilsvarende krav vedrørende kontorbygninger. For en beboelsesejendom med et bruttoetageareal på 1 000 m² og 12 lejligheder i Prag varierer det krævede antal parkeringspladser f.eks. fra fem i bycentret til 28 i forstadsområderne. Kun Katowice har fastsat et maksimum vedrørende beboelsesejendomme med flere enheder, og Lille og Lissabon har gjort det vedrørende kontorbygninger. De nationale bestemmelser i Ungarn, som også er gældende for Budapest, blev ændret i 2025, bl.a. med en forhøjelse af det minimumsantal parkeringspladser, der kræves i beboelsesejendomme og kontorbygninger.
- I halvdelen af de undersøgte byer (Katowice, Prag, Lille) giver reglementerne mulighed for flere parkeringspladser i forstadsområderne end i bycentret, hvilket tilskynder til bilejerskab og udvidelse af byområderne til omkringliggende tyndt befolkede områder. En sådan udvidelse har miljømæssige, økonomiske og sociale konsekvenser såsom øget brug af biler og øget pendlertid og dermed højere drivhusgasemissioner⁴².

⁴² "Urban sprawl in Europe", fælles rapport fra EEA og FOEN, 2016.

Der er ingen garanti for gennemførelse og overvågning af de undersøgte planer for bæredygtig bytrafik

- 87** Det er kun de tjekkiske og polske nationale myndigheder, der vurderer, om planerne for bæredygtig bytrafik er i overensstemmelse med nationale retningslinjer og/eller EU-retningslinjer.
- 88** Ingen af de nationale eller regionale myndigheder overvåger gennemførelsen af planerne for bæredygtig bytrafik. Som følge heraf er medlemsstaterne ikke i stand til at afgøre, om planerne vil opnå de tilsigtede udfald.
- 89** Der anvendes indikatorer til at overvåge udfaldene. Vi konstaterede, at alle de planer for bæredygtig bytrafik, som vi undersøgte, undtagen én (Sevilla), omfattede resultatindikatorer (men i ét tilfælde kun vedrørende emissionsreduktioner). Med hensyn til de lokale myndigheders overvågning konstaterede vi følgende:
- Det var kun myndighederne i byområderne Budapest og Prag, der overvågede gennemførelsesniveauet for de enkelte foranstaltninger i januar 2025. I begge tilfælde havde der været hindringer for den planlagte gennemførelse af foranstaltningerne i planerne for bæredygtig bytrafik, hovedsagelig på grund af finansieringsbegrænsninger.
 - Myndighederne i byområderne Lissabon og Sevilla overvågede ikke deres planers gennemførelse.
 - Katowice og Lilles planer for bæredygtig bytrafik blev først godkendt for nylig (i henholdsvis 2023 og 2024) og er endnu ikke blevet overvåget, men myndighederne i begge byer har planlagt overvågnings- og evalueringsmekanismer.
- 90** Tilstrækkelig finansiering er afgørende for en vellykket gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik. Vi konstaterede, at det kun var Budapests og Prags planer for bæredygtig bytrafik, der indeholdt skøn over de udgifter, der var nødvendige for at gennemføre de foreslåede foranstaltninger, og angav mulige finansieringskilder. Hvis det er uklart, hvor meget finansiering der er til rådighed, er der ingen sikkerhed for, at planerne faktisk kan gennemføres som planlagt.
- 91** En anden faktor, der kan påvirke gennemførelsen af en plan for bæredygtig bytrafik, er den ansvarsfordeling mellem forskellige forvaltningsniveauer, der er fastsat i de nationale retlige rammer. Prags plan for bæredygtig bytrafik omfattede en foranstaltning til indførelse af et vejafgiftssystem for at reducere biltrafikken. Foranstaltningen blev imidlertid ikke gennemført, delvis på grund af utilstrækkelig politisk støtte, delvis på grund af, at kommunerne ikke har beføjelser til at indføre vejafgifter.

- 92** Bytrafik er et dynamisk system, hvor de enkelte komponenter påvirker hinanden⁴³. Vi var ikke i stand til at vurdere, hvordan gennemførelsen af planerne for bæredygtig bytrafik samlet set havde indvirket på bæredygtig pendlermobilitet og modalsplit i de undersøgte byområder, da der ikke forelå relevante data på tidspunktet for vores revision.
- 93** I alle de undersøgte byområder havde myndighederne foretaget mobilitetsundersøgelser for at anslå modalsplittet og vurdere passagerernes tilfredshed. Forhold vedrørende disse undersøgelser timing og dækning svækkede imidlertid deres relevans (*[bilag VI](#)*). De anvendte metoder og rapporteringen var i vid udstrækning i overensstemmelse med Eurostats anbefalinger⁴⁴, men undersøgelserne varierede på tværs af byerne og over tid. Dette gør det vanskeligt eller umuligt at sammenligne undersøgelsesresultater eller ændringer i modalsplittet over tid.
- 94** I vores *[særberetning 06/2020](#)* om bæredygtig bytrafik konstaterede vi, at kun destinationer i små centrale områder i nogle af de byer, vi besøgte, kunne nås hurtigere med offentlig transport end i bil. Med henblik på at vurdere situationen i forstadsområder udvalgte vi ved denne revision - på grundlag af pendlerstrømmene - et startsted i pendlerzonen for hvert af de undersøgte byområder og analyserede, hvor langt man kunne nå inden for 45 minutter med offentlig transport, i bil eller på cykel. Vi konstaterede, at man selv i myldretiden med trængsel kunne nå mange flere områder i bil end med andre transportformer, hvilket *[figur 5](#)* illustrerer vedrørende ét forstadsområde i Katowices funktionelle byområde. Jf. også *[bilag VII](#)* for illustrationer vedrørende de fem andre byområder (*[interaktiv platform](#)*).

⁴³ Punkt 461 i *[SWD\(2020\) 331](#)*.

⁴⁴ "Eurostat guidelines on passenger mobility statistics", 2021.

Figur 5 | Rækkevidde for biler, offentlig transport og cykling i ét forstadsområde i Katowices funktionelle byområde



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med isokronkort](#)).

De projekter, vi reviderede, støttede målene i planerne for bæredygtig bytrafik, men ikke alle imødekom pendlerbehov i væsentlig grad

95 Vi vurderede:

- om de myndigheder, der er ansvarlige for forvaltningen af EU-midler (herunder udvælgelse og gennemførelse af projekter), anvendte hensigtsmæssige projektudvælgelsesprocedurer
- om de 21 projekter, vi reviderede ([bilag II](#)), leverede de forventede udfald.

Trods visse mangler i udvælgelsesprocedurerne var alle de reviderede projekter i overensstemmelse med planerne for bæredygtig bytrafik

- 96** Vi vurderede, om projektudvælgelsesprocedurerne sikrede, at de projekter, der modtog EU-støtte, var i overensstemmelse med planen for bæredygtig bytrafik i det pågældende byområde og var baseret på en vurdering af mobilitetsbehovene. En sådan vurdering bidrager til at sikre, at projekterne er effektive og giver valuta for pengene.
- 97** Vi konstaterede, at alle de reviderede projekter var i overensstemmelse med den relevante plan for bæredygtig bytrafik eller en anden relevant mobilitetsstrategi, selv om projektudvælgelsesmyndighederne ikke altid havde vurderet dette kriterium.
- Connecting Europe-faciliteten - Transport (tre projekter): Vedrørende perioden 2014-2020 kontrollerede Det Europæiske Forvaltningsorgan for Klima, Infrastruktur og Miljø (CINEA) ikke, at projekterne var i overensstemmelse med de tilsvarende planer for bæredygtig bytrafik, selv om denne overensstemmelse blev obligatorisk i 2019. Vedrørende perioden 2021-2027 blev der foretaget kontrol af dette aspekt (punkt 36).
 - Genopretnings- og resiliensfaciliteten (2 projekter): I den ene medlemsstat (Portugal) kunne vi ikke spore, hvordan de relevante nationale myndigheder udvalgte projektet. I den anden medlemsstat (Spanien) undersøgte de relevante nationale myndigheder ikke, om projekterne under den reviderede indkaldelse af forslag var i overensstemmelse med en godkendt plan for bæredygtig bytrafik, selv om dette var et krav i indkaldelsen.
- 98** Med hensyn til de 16 reviderede projekter, der blev finansieret under samhørighedspolitikken, konstaterede vi, at forvaltningsmyndighederne havde udvalgt alle undtagen ét efter ikkekonkurrenceprægede indkaldelser af forslag (hovedsagelig med løbende modtagelse af projektansøgninger). I Ungarn var det kun projekter vedtaget på regeringsniveau ved dekret, der kunne indsendes som reaktion på en indkaldelse. Ikkekonkurrenceprægede udvælgelsesprocedurer garanterer ikke nødvendigvis udvælgelse af de projekter, der bidrager mest til EU's mål for bæredygtig bytrafik eller giver mest valuta for pengene (punkt 02). Vi anerkender imidlertid, at de kan være mindre byrdefulde end konkurrenceprægede indkaldelser (hvor ansøgninger indgives inden for en frist og derefter vurderes og rangordnes).

99 Med hensyn til, om projektforslagene var baseret på mobilitetsbehovene (herunder aspekter såsom fremtidig efterspørgsel, gennemførlighed og omkostninger i forhold til fordele), konstaterede vi følgende:

- Størstedelen af projekterne (13 ud af 21, dvs. 62 %) var understøttet af en behovsvurdering.
- Seks projekter manglede en sådan vurdering, og vedrørende ét projekt forelå der kun en delvis vurdering (en analyse af mulighederne for at opfylde de identificerede behov). Dette førte f.eks. til, at der under ét projekt i Frankrig blev opført en ny park-and-ride-facilitet, som mere end tre år efter åbningen havde en belægningsgrad på under 15 %, hvilket rejser tvivl om behovet for en facilitet af den pågældende størrelse.
- For ét projekt (under genopretnings- og resiliensfaciliteten i Portugal) udarbejdede støttemodtageren først en efterspørgselsanalyse og en gennemførlighedsundersøgelse, efter at projektet var medtaget i landets genopretnings- og resiliensplan. Vi bemærker, at de relevante nationale myndigheder fjernede projektet fra planen i maj 2025, da det var blevet forsinket af forskellige årsager, så det ikke kunne afsluttes inden udgangen af planens gennemførelsesperiode.

Næsten alle de reviderede projekter leverede deres planlagte output, men langt færre imødekom pendlerbehov i væsentlig grad

100 Overvågningsdata er nødvendige for at måle resultater i forbindelse med EU-interventioner. Indikatorer anvendes til at måle output (f.eks. længden af en ny sporvognsline i km) og resultater (f.eks. reduktion af transporttiden).

101 Med hensyn til de reviderede projekter konstaterede vi, at der var forskelle i udvælgelsen og definitionen af indikatorer, og at disse forskelle var knyttet til den anvendte EU-finansieringskilde og de relaterede retsakter ([tabel 6](#)).

Tabel 6 | Output- og resultatindikatorer

EU-fonde	Definerede outputindikatorer?	Definerede resultatindikatorer?	Kommentarer
Samhørighedspolitikkens fonde	Ja 15 ud af 16 projekter	Ja 13 ud af 16 projekter	EU-retsgrundlaget ⁴⁵ definerer fælles output- og resultatindikatorer, hvoraf nogle potentielt kan anvendes på projekter vedrørende bæredygtig bytrafik. Det pålægger også de myndigheder, der er ansvarlige for programgennemførelsen, at fastlægge yderligere output- og resultatindikatorer.
Genopretnings- og resiliensfaciliteten	Ikke på projektniveau Begge de reviderede projekter bidrog dog til de mål, der er fastsat i de nationale genopretnings- og resiliensplaner (f.eks. mål for anvendt budget eller afsluttede projekter til fremme af bæredygtig mobilitet).	Nej	Retsgrundlaget indeholdt ingen krav om fastlæggelse af resultatindikatorer.
Connecting Europe-faciliteten - Transport	Nej Tilskudsaftalerne angav dog projektleverancer og milepæle.	Nej	Hverken retsgrundlaget eller indkaldelserne af forslag til projekter indeholdt krav om fastlæggelse af indikatorer.

Kilde: Revisionsretten.

⁴⁵ For perioden 2014-2020: [forordning \(EU\) nr. 1301/2013](#), bilag I, og [forordning \(EU\) nr. 1300/2013](#), bilag I. For perioden 2021-2027: [forordning \(EU\) 2021/1058](#), bilag I.

102 I de projekter, der havde resultatindikatorer, vedrørte indikatorerne stigninger i antallet af passagerer eller brugere, rejsetidsbesparelser og emissionsreduktioner. Med hensyn til transportprojekter finansieret under samhørighedsprogrammer var det i perioden 2014-2020 valgfrit at anvende resultatindikatorer til måling af reduktioner af drivhusgasemissionerne, mens det i perioden 2021-2027 er obligatorisk i forbindelse med interventioner, hvis mål omfatter reduktion af drivhusgasemissioner⁴⁶. Det er overladt til de relevante myndigheder selv at vælge metoder til at beregne den anslåede emissionsreduktion, da der ikke er fastlagt nogen metode på EU-plan. Der var derfor forskelle blandt de reviderede projekter, og i fire ud af syv tilfælde var beregningen ikke baseret på begrundede antagelser. **Tekstboks 2** indeholder eksempler på beregningsmetoder.

Tekstboks 2

Reduktion af drivhusgasemissioner - beregningsmetoder

Følgende eksempler illustrerer den varierende kvalitet af de beregninger, der er foretaget af reduktionerne af drivhusgasemissionerne.

- 1) God metode: Reduktionerne af drivhusgasemissionerne blev anslået ved hjælp af pendlerdata, køretøjernes gennemsnitlige brændstofforbrug og det antal rejsekilometer, der blev sparet som følge af projektet.
- 2) Utilstrækkelige metoder: i) Der blev anvendt en ensartet CO₂-reduktionssats pr. anvendt euro, uanset projekternes specifikke karakteristika eller faktiske emissionsreduktionspotentiale, ii) det blev antaget, at alle potentielle brugere af cykelstier ville skifte fra individuel biltransport og iii) i én plan for bæredygtig bytrafik blev der fastsat emissionsreduktionsmål for hver kommune. Hvert kommunalt mål blev derefter divideret med længden af de cykelstier, der efter planen skulle anlægges i den pågældende kommune. Denne tilgang tog ikke hensyn til den faktiske eller potentielle anvendelse af stierne - selve anlæggelsen af dem var tilstrækkelig til at opfylde målene.

103 Vi konstaterede, at kun to af de 16 reviderede projekter, der var afsluttet på tidspunktet for vores revision, ikke **leverede de planlagte output** fuldt ud (enten udtrykt i form af indikatorer eller beskrevet på anden måde) (**tekstboks 3** og **tekstboks 5**).

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

Tekstboks 3

Et projekt vedrørende et multimodalt knudepunkt leverede ikke de planlagte output

Projektet i Ungarn havde til formål at skabe et nyt multimodalt knudepunkt, herunder en byomfartsvej.

På grund af betydelige omkostningsstigninger blev vigtige elementer vedrørende bæredygtig mobilitet (modernisering af togstationen, forbedret adgang til perroner og spor) samt anlæggelsen af en underføring til at forbinde de to sider af togstationen (og byen) udsat på ubestemt tid. Nogle af de planlagte elementer vedrørende bæredygtig mobilitet blev leveret (park-and-ride- og bike-and-ride-områder, genopbyggede busstoppesteder, kombinerede gang- og cykelstier), men størstedelen af finansieringen på vejanlæg og på flytning af jernbanepålæsningsområdet.



Note: Vej, der skulle være fortsat i en underføring.

Kilde: Revisionsretten.

- 104** Alle de 12 projekter, som der forelå data om, bidrog til at imødekomme pendlerbehov og sikre bæredygtig mobilitet, men i varierende grad. Seks projekter havde betydelige positive virkninger (f.eks. øget buslinjedrift eller opnåelse af måltal for brugere og passagerer (*tekstboks 4*)), mens de andre seks havde mere beskedne virkninger. Ni projekter kunne vi ikke vurdere, fordi der manglede indikatorer og overvågningsdata (punkt *101*), og/eller fordi projekterne stadig var i gang.

Tekstboks 4

Multimodalt knudepunkt med betydelige positive virkninger



Arkitektonisk design: Grzegorz Raczek/generelt design: Mostostal Zabrze Biprohut S.A. © Alle rettigheder forbeholdes.

Kilde: Revisionsretten.

Projektet omfattede anlæggelse af et multimodalt knudepunkt i Polen, der samlede fire transportformer, nemlig bus, tog, bil (med park-and-ride-områder) og cykling. Det blev anvendt af næsten 850 000 passagerer i det første driftsår (2023). Togstationen ligger 150 meter fra knudepunktet og er forbundet til det via en tunnel. Før projektet var lå stoppestederne for de lokale og regionale busser forskellige steder, op til 650 meter fra togstationen.

Anlæggelsen af knudepunktet gjorde bustransport mere tilgængelig og bekvem for folk, der bor i regionen. Antallet af busoperatører, der drev regionale og internationale forbindelser, steg fra 22 før projektet til 32 i 2023. Transfertiderne for passagerer faldt også betydeligt.

- 105** Faktorer vedrørende i) projektplanlægning, -design og -udvælgelse og ii) gennemførelse forklarer, hvorfor seks projekter havde mere beskedne virkninger ([tekstboks 5](#)).

Tekstboks 5

Faktorer bag nogle projekters beskedne virkninger

Projektplanlægning, -design og -udvælgelse (tre projekter)

- Manglende behovsanalyse førte til, at én park-and-ride-facilitet blev underudnyttet, og at en anden manglede direkte metroadgang, så der krævedes bustransfer. Bilister kan parkere på sidstnævnte facilitet, selv om de ikke fortsætter deres rejse med offentlig transport.
- Én cykelsti er ikke velegnet til pendling (jf. billedet nedenfor): Det er en naturskøn sti, der bugter og snor sig (inklusive en rundkørsel med anlæg til fritidsaktiviteter). Den er fremstillet af træplanker og adskiller ikke fodgængere fra cyklister, hvilket betyder, at den ikke opfylder pendler- eller sikkerhedsstandarder.

Gennemførelse - manglende output (to projekter)

- I ét projekt blev vigtige komponenter vedrørende bæredygtig mobilitet ikke gennemført ([tekstboks 3](#)).
- Et rejse- og billetinformatonssystem blev færdiggjort med en stor forsinkelse på 4,5 år. Det omfatter endnu ikke realtidsdata som oprindelig planlagt, og billetkøb kræver en ekstra enhed (i gennemsnit blev der kun købt syv billetter pr. dag i 2023 og 12 i 2024).

Gennemførelse - koordinering mellem nabomyndigheder (ét projekt)

- En cykelsti, der skulle forbinde en forstad til byen og indgå i den regionale plan for cykelnetværk, er stadig ikke ført ind til byen og forbundet med det regionale cykelnetværk, fordi der siden 2018 har manglet en aftale mellem de regionale myndigheder og bymyndighederne (jf. billedet nedenfor). Selv om stien først blev anlagt for nylig, viser den allerede tegn på forringelse, og den mangler væsentlige elementer såsom belysning og skygge.



Kilde: Revisionsretten.

106 For hvert af de seks undersøgte byområder analyserede vi ét projekts potentielle virkninger på rejsetiden (*bilag VIII*). Dette gjorde vi ved at sammenligne rejsescenarier i bil og med offentlig transport med og uden brug af projekthinfrastrukturen for en hypotetisk forstadspendler, som potentielt kunne drage fordel af projektet. Vi valgte destinationspunktet i et område med en høj koncentration af arbejdspladser i byen.

107 På denne måde vurderede vi, om projektet forbedrede den offentlige transports konkurrenceevne i forhold til bilkørsel. Analysen er underlagt følgende begrænsninger:

- Resultaterne giver et øjebliksbillede af situationen i begyndelsen af 2025. Rejsetiden vil sandsynligvis ændre sig, efterhånden som planerne for bæredygtig bytrafik gennemføres.
- Andre scenarier kunne have givet andre resultater.
- Den individuelle biltransports konkurrenceevne påvirkes i høj grad af, om der findes parkeringspladser på pendlerdestinationen, og om der er indført adgangsregulering. Trods dette er der i scenarierne med individuel biltransport ikke taget hensyn til den tid, det tager at parkere, da det kan variere meget (punkt *82-84*).

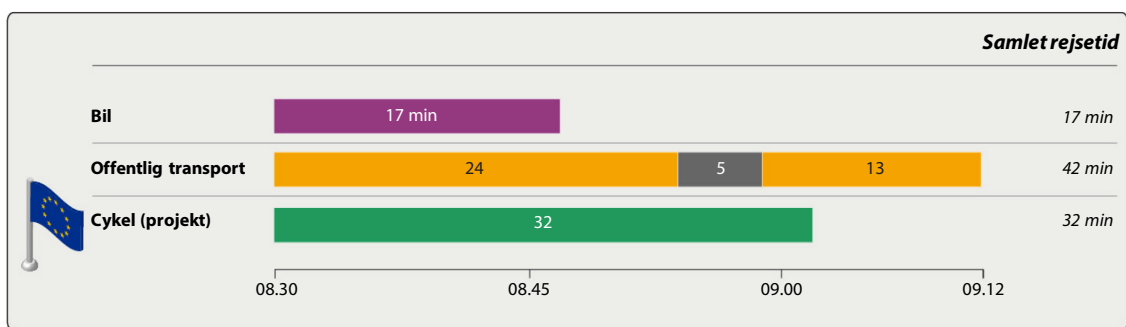
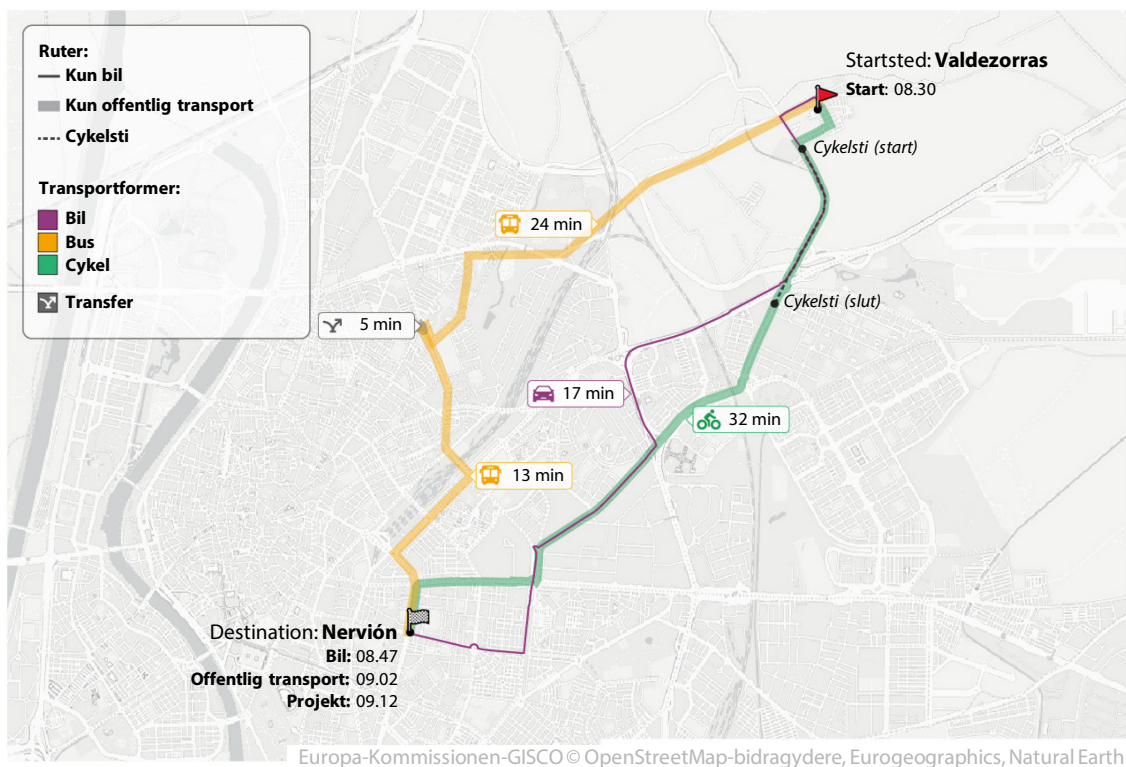
108 Vi bemærkede, at offentlig transport var hurtigere end bilkørsel i to tilfælde, mens det modsatte var tilfældet i de fire andre tilfælde.

- Budapest og Prag: Pendlertiden med offentlig transport var konkurrencedygtig i forhold til bilkørsel i myldretiden.
- Katowice, Lille, Lissabon og Sevilla: Offentlig transport var ikke konkurrencedygtig i forhold til bilkørsel. I Sevilla var cykling imidlertid et bedre alternativ til bilkørsel end offentlig transport (*figur 6*). Vi beregnede cykeltiden på grundlag af en konstant hastighed, men da cykelstien stopper ved bygrænsen (*tekstboks 5*), skal cyklister fortsætte deres rejse på vejen, hvilket gør deres pendling langsommere og mindre sikker.

Figur 6 | Sammenligning af rejsetider i Sevilla

**Eksempel på rute
i Sevilla**

Note: I Sevilla beregnede vi rejsetiden fra det sted i forstadsområdet, hvor Valdezorras-cykelstiprojektet starter, til et beskæftigelsesområde i byen. Vi sammenlignede den tid, der skulle bruges i bil, med offentlig transport (bus) og på cykel via den EU-medfinansierede cykelsti. Da cykelstien slutter ved bygrænsen, beregnede vi cykeltiden på vejene i byen.



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med rutekort](#)).

Vedtaget af Afdeling II, der ledes af Annemie Turtelboom, medlem af Revisionsretten,
i Luxembourg på mødet den 10. december 2025.

På Revisionsrettens vegne



Tony Murphy
Formand

Bilag

Bilag I - Om revisionen

Bytrafik og EU's strategiske ramme

- 01** I EU boede tre ud af fire borgere i byområder i 2020, og andelen forventes at stige til 85 % senest i 2050. Byområder er ofte kendetegnet ved høje koncentrationer af økonomisk aktivitet og beskæftigelse, hvilket fører til en stor daglig strøm af pendlere. Bytrafik er transport af personer og varer i byområder og er en vigtig del af bylivet.
- 02** Ifølge OECD har pendlerzonerne oplevet en hurtigere befolkningstilvækst end byerne selv, hvilket tyder på en generel tendens til "suburbanisering". Den største befolkningstilvækst er observeret i pendlerzonerne omkring storbyområder¹.
- 03** Befolkninger, der bor i forstadsområder, kører ofte i privatbiler, hvilket skaber trængsel og forurening. Trængsel i byerne anslås at koste omkring 180 milliarder euro om året², og bytransport tegner sig for ca. en fjerdedel af EU's samlede CO₂-emissioner fra transport³, som igen udgør en fjerdedel af EU's samlede emissioner⁴. Ifølge den europæiske klimalov⁵ kan byområder yde et vigtigt bidrag til opfyldelsen af EU's grønne pacts bindende mål om at reducere emissionerne med 55 % senest i 2030 og gøre EU klimaneutralt senest i 2050.

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

² "Handbook on the external costs of transport", Kommissionen, 2019.

³ "EU urban mobility state of play", Kommissionen, [SWD\(2021\) 470](#).

⁴ [EEA greenhouse gases - data viewer](#).

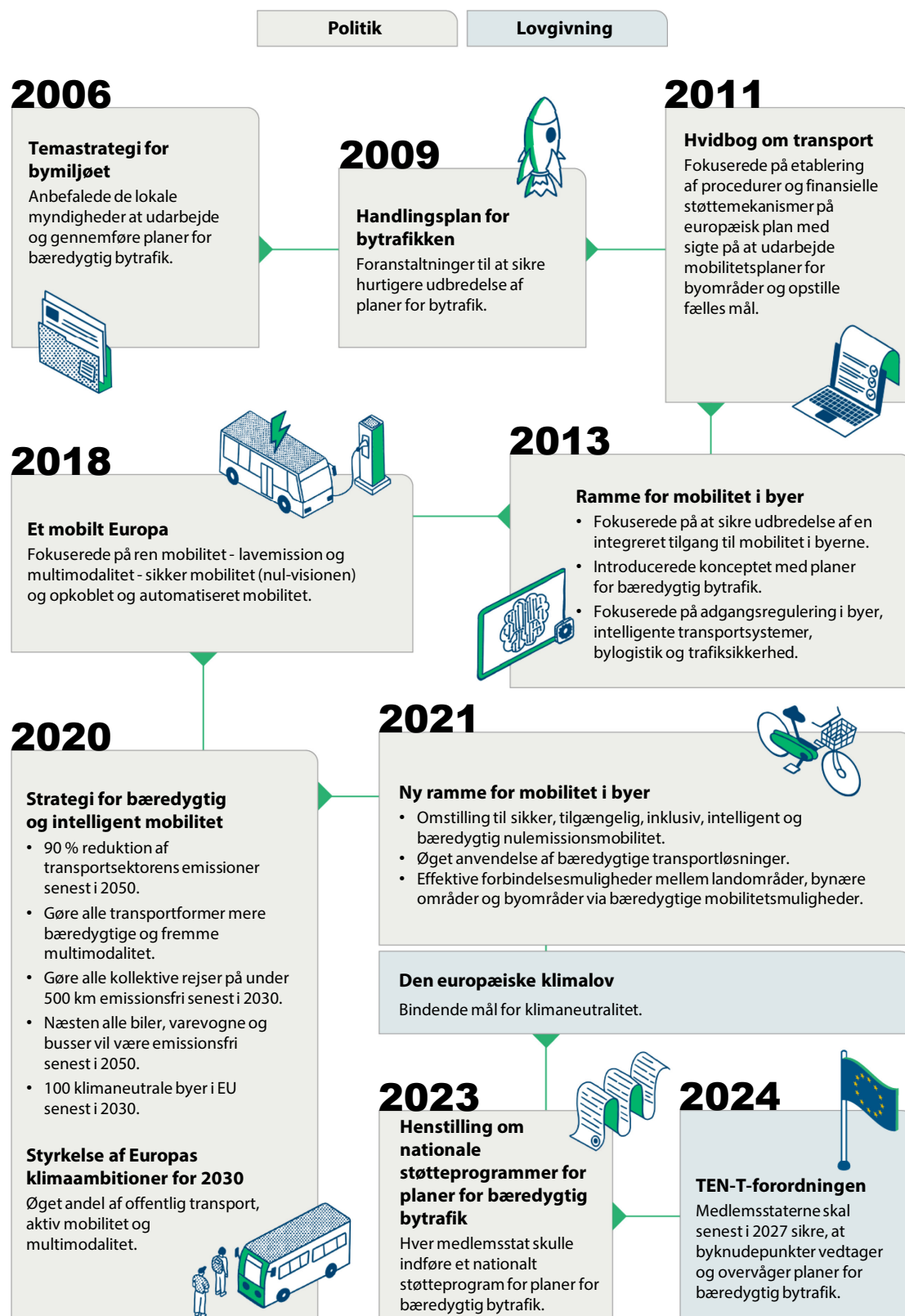
⁵ [Forordning \(EU\) 2021/1119](#).

04 En omfattende strategi for, hvordan mobiliteten skal organiseres i et byområde, er afgørende for byudviklingen på mange måder, idet den f.eks. kan forbedre adgangen til job, tjenesteydelser og varer og reducere forureningsniveauerne. I 2006 anbefalede Kommissionen stærkt de lokale myndigheder at udarbejde og gennemføre planer for bæredygtig bytrafik⁶. Siden da har den udsendt en række ikkebindende politikdokumenter ("meddelelser") og retsakter med visioner og mål for bæredygtig bytrafik (*figur 1*). Bæredygtig transport blev først i 2001 fastsat som mål af Rådet⁷.

⁶ COM(2005) 718.

⁷ Formandskabets konklusioner, Det Europæiske Råd i Göteborg, 2001.

Figur 1 | Udviklingen i EU's retlige og politiske ramme for bytrafik



Kilde: Revisionsretten, baseret på dokumenter fra Kommissionen.

Roller og ansvar

- 05** Transport og bytrafik er områder med delt kompetence mellem Kommissionen og medlemsstaterne. Rollerne og ansvarsområderne er beskrevet i [figur 2](#).

Figur 2 | Roller og ansvar



Kommissionen

Generaldirektoratet (GD) MOVE har hovedansvaret for at udforme og gennemføre EU's transportpolitik, herunder vedrørende TEN-T-nettet, som omfatter transportinfrastruktur i byknudepunkter.

EU's finansieringskilder forvaltes af forskellige GD'er ved forskellige forvaltningsmetoder: GD MOVE og Det Europæiske Forvaltningsorgan for Klima, Infrastruktur og Miljø (CINEA) forvalter Connecting Europe-faciliteten - Transport (direkte forvaltning), GD REGIO er ansvarligt for samhørighedspolitikken (delt forvaltning), GD ECFIN og SG RECOVER (en taskforce under Generalsekretariatet) er ansvarlige for gennemførelsen af genopretnings- og resiliensfaciliteten (direkte forvaltning).

I 2022 nedsatte Kommissionen **ekspertgruppen om mobilitet i byer** bestående af repræsentanter for samtlige medlemsstater, udvalgte byer og tematisk relevante organisationer. Den bistår Kommissionen med at udvikle og gennemføre lovgivning og politikker vedrørende bæredygtig bytrafik.



Medlemsstaterne (lokale, regionale og/eller nationale myndigheder)

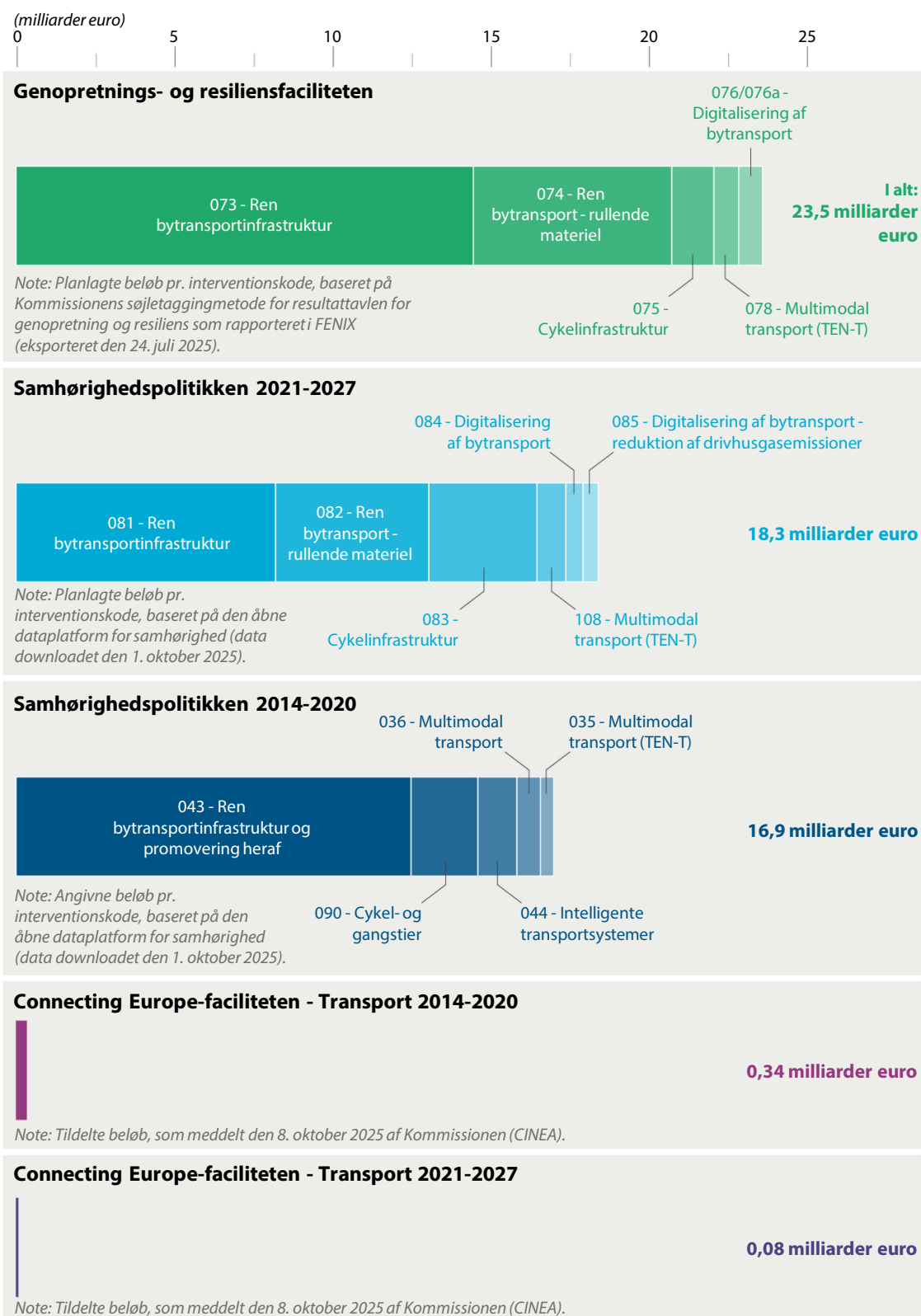
Lokale, regionale eller nationale myndigheder beskæftiger sig med konnektivitet til og i byknudepunkter og med forhold vedrørende bytrafik (herunder ved gennemførelse af strategier såsom planer for bytrafik).

Lokale, regionale eller nationale myndigheder forvalter EU-midler (f.eks. fra fondene under samhørighedspolitikken). Udvælgelsen af projekter, der skal (med-)finansieres med EU-midler, foretages også på dette niveau for så vidt angår fondene under samhørighedspolitikken og genopretnings- og resiliensfaciliteten.

Kilde: Revisionsretten.

Centrale finansielle oplysninger

- 06** De vigtigste kilder til EU-finansiering af investeringer i bytransport og bytrafik er fondene under samhørighedspolitikken, Connecting Europe-faciliteten og genopretnings- og resiliensfaciliteten ([figur 3](#)).

Figur 3 | EU-finansieringsprogrammer - Investeringer i bytrafik

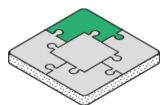
Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Kommissionen.

Revisionens omfang og revisionsmetoden

- 07** I denne beretning vurderes de foranstaltninger, som Kommissionen og de relevante myndigheder i medlemsstaterne har truffet for at støtte bæredygtig transport for pendlere i storbyområder. Med henblik herpå vurderede vi:
- om Kommissionens lovgivnings-, politik- og støtteforanstaltninger var hensigtsmæssige med hensyn til at sikre effektiv pendlertransport
 - om de relevante myndigheders udformning, gennemførelse og overvågning af planerne for bæredygtig bytrafik i de seks reviderede medlemsstater var formålstjenlig
 - om udvælgelsen, gennemførelsen og resultaterne af de 21 reviderede EU-finansierede projekter effektivt har bidraget til at sikre bæredygtig pendlermobilitet.
- 08** Vores revision dækkede perioden fra 2004 til 2024 for så vidt angår politikudviklingen og perioden fra 2014 til 2025 for så vidt angår de EU-finansieringskilder, der støtter bytrafikprojekter. Vi analyserede revisionsbevis fra en række forskellige kilder, jf. [figur 4](#). Vores [revisionsmetode](#) er i overensstemmelse med de internationale revisionsstandarder, som er vedtaget af [International Organisation of Supreme Audit Institutions \(INTOSAI\)](#).

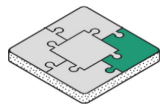
Figur 4 | Kilder til revisionsbevis

Dokumenter



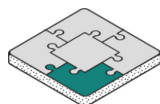
Lovgivning, politikdokumenter, rapporter, vejledninger og retningslinjer fra nationale, regionale og lokale myndigheder samt rapporter og undersøgelser offentliggjort af forskningsorganer, sammenslutninger og akademikere.

Data



Data fra forskellige kilder, hovedsagelig fra Kommissionen, Eurostat, den åbne dataplatform for samhørighed og nationale, regionale og lokale myndigheder. I samarbejde med Eurostat anvendte vi geografiske informationssystemer til geografisk analyse og visualisering af trafikken i forstæder i de undersøgte byområder, f.eks. pendlerstrømme (**bilag IV**), tilgængelighed (**bilag VII**) og de undersøgte projekters potentielle indvirkning på pendlernes rejsetid (**bilag VIII**).

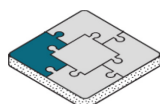
Revisionsbesøg i seks byområder i seks medlemsstater



I medlemsstaterne fokuserede vi på byområderne Budapest (Ungarn), Katowice (Polen), Lille (Frankrig), Lissabon (Portugal), Prag (Tjekkiet) og Sevilla (Spanien). Vi analyserede nationale, regionale og lokale transport- og mobilitetsplaner, lovgivningsmæssige og politiske dokumenter, finansieringsstøtte osv.

Vi udvalgte disse byområder skønsomt baseret på kriterier såsom den samlede befolkning og den andel af befolkningen, der bor i forstadsområder, væsentligheden af de EU-midler, der var afsat til bæredygtig mobilitet, og trafikens fordeling på transportformer (f.eks. andelen af pendlerrejser foretaget med bil), så vores stikprøve omfattede både byer med gode og byer med mindre gode resultater.

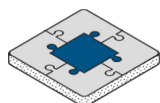
21 projekter



Vi undersøgte en stikprøve på 21 projekter: 16 finansieret af fondene under samhørighedspolitikken, to af genopretnings- og resiliensfaciliteten og tre af Connecting Europe-faciliteten - Transport (**bilag II**). Vi analyserede den underliggende dokumentation med fokus på tildelingen af EU-midler og projekternes udformning, udvælgelsesproces, gennemførelse og opnåede resultater.

Vi foretog en skønsom udvælgelse af projekter medfinansieret af fondene under samhørighedspolitikken, genopretnings- og resiliensfaciliteten og Connecting Europe-faciliteten - Transport. 19 projekter var beliggende i de seks undersøgte byområder. De to sidste projekter (finansieret af Connecting Europe-faciliteten - Transport) var beliggende i Amsterdam og Paris. Vi udvalgte projekter, der var relevante med hensyn til pendlermobilitet og dækkede forskellige typer investeringer (f.eks. projekter vedrørende transportinfrastruktur og intelligente transportsystemer).

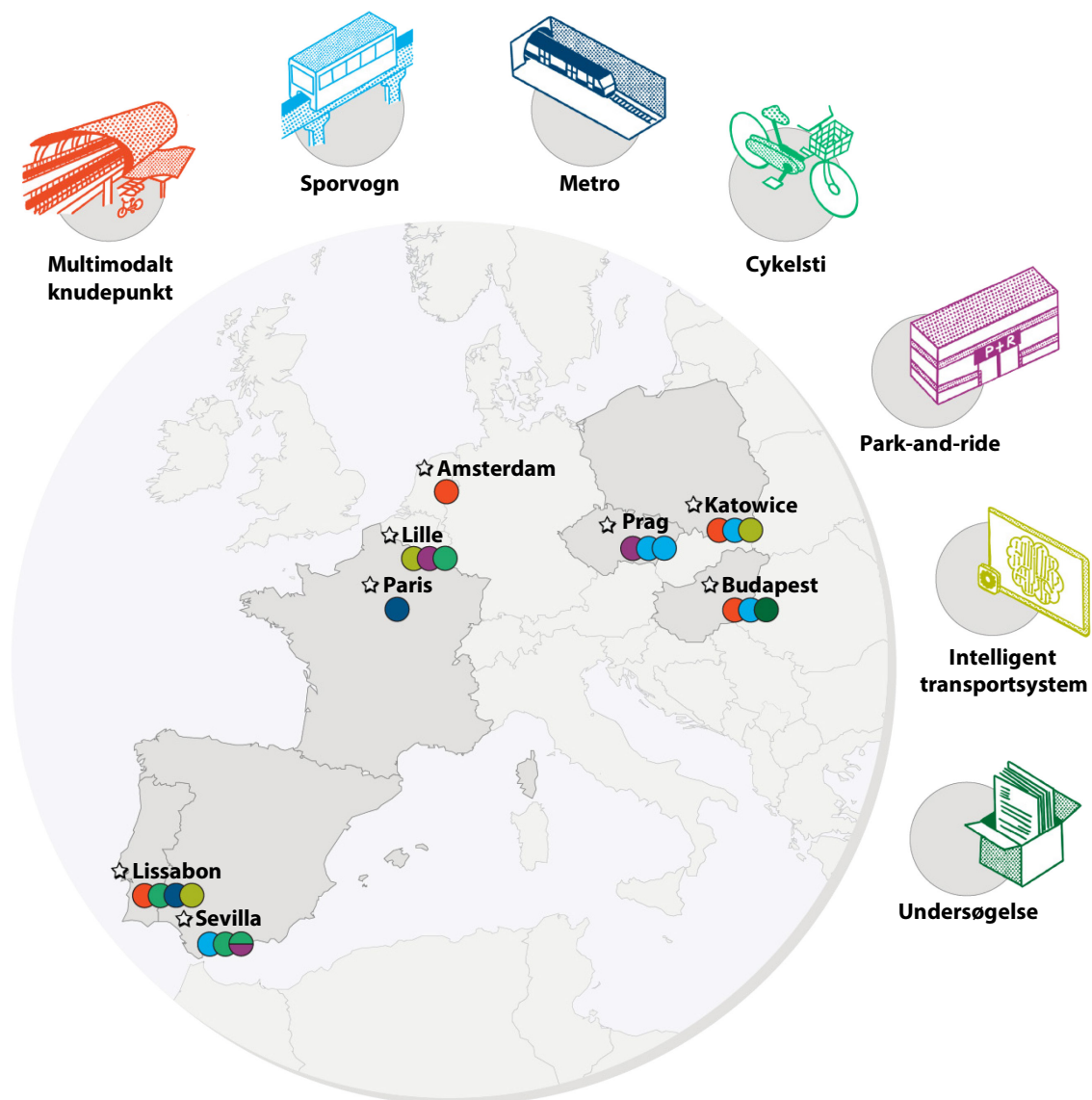
Interview



Interview med medarbejdere fra Kommissionens generaldirektorater, nationale myndigheder, regionale myndigheder, lokale myndigheder, modtagere af EU-støtte og interessenter, der opererer på EU-plan eller lokalt plan.

09 **Figur 5** viser de reviderede projekters placering og investeringstype.

Figur 5 | De reviderede projekters placering og type



Kilde: Revisionsretten.

Bilag II - Liste over reviderede projekter

Byknudepunkt	Finansieringskilde	Projekt navn	Planlagte støtteberettigede omkostninger i alt (euro)	Planlagt EU-finansiering (euro)
Amsterdam	Connecting Europe-faciliteten - Transport 2021-2027	Knudepunktet for intelligent mobilitet Amsterdam	29 117 889	8 735 366
Budapest	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Forlængelse af sporvognslinje 1 til Etele-torvet	26 014 139	20 425 075
Budapest	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Udvikling af intermodale transferforbindelser på banegården i Bicske og udvikling af park-and-ride-parkeringspladser	34 433 914	29 268 827
Budapest	Samhørighedspolitikken 2021-2027	Tilslutningslinjer H5-H6/H7 (undersøgelse)	18 918 000	16 080 300
Katowice	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Den vestlige del af Schlesien Metropolis - transfercenter i Gliwice	46 241 813	31 137 890
Katowice	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Dynamisk passagerinformationssystem II	8 475 284	6 356 463
Katowice	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Integreret projekt til modernisering og udvikling af sporvognsinfrastruktur i Śląsko-Zagłębiowska Metropolis samt indkøb af rullende materiel til sporveje - fase I	143 357 046	90 421 210

Byknudepunkt	Finansieringskilde	Projekt navn	Planlagte støtteberettigede omkostninger i alt (euro)	Planlagt EU-finansiering (euro)
Lille	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Park-and-ride Tourcoing	3 470 672	1 735 336
Lille	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Rejse- og billetinformationssystem for Nord-Pas de Calais - SMIRT Central	8 740 261	4 370 130
Lille	Samhørighedspolitikken 2021-2027	Cykelsti på Boulevard Carnot	2 014 395	1 007 197
Lissabon	Genopretnings- og resiliensfaciliteten ¹	Letbane Odivelas-Loures	250 000 000	Ikke relevant - lån
Lissabon	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Parque Intermodal da Venda do Pinheiro	497 442	248 721
Lissabon	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Loures Ciclável-Eixo Ribeirinho de Ligação Vila Franca de Xira/Loures/Lisboa	2 785 128	1 392 564
Lissabon	Connecting Europe-faciliteten - Transport 2014-2020	MOBIL.T	20 979 190	4 195 838
Paris	Connecting Europe-faciliteten - Transport 2014-2020	Line for Airport and Research Area - LARA	319 485 000	63 897 000
Prag	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Sporvognslinjeforlængelse Divoká Šárka-Sídlíště Na Dědině	31 933 928	27 143 839

Byknudepunkt	Finansieringskilde	Projektnavn	Planlagte støtteberettigede omkostninger i alt (euro)	Planlagt EU-finansiering (euro)
Prag	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Anlæggelse af park-and-ride Černý Most	13 280 353	6 640 177
Prag	Samhørighedspolitikken 2021-2027	Sporvognslinjeforlængelse Sídliště Barrandov-Holyně-Slivenec, 2. fase (segmentet Holyně-Slivenec)	9 861 155	8 381 982
Sevilla	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Sporvognslinjeforlængelse, 1. fase	24 510 000	19 608 000
Sevilla	Samhørighedspolitikken 2014-2020	Cykelsti Valdezorras-Gammel lufthavn-Alcosa	1 481 005	1 184 804
Sevilla	Genopretnings- og resiliensfaciliteten	Agrupación de Sevilla	21 952 628	18 142 667

¹ Investering TC-C15-i03: Letbanen Odivelas-Loures blev fjernet fra Portugals genopretnings- og resiliensplan ved den [ændring](#), som Rådet vedtog den 13. maj 2025.

Kilde: Revisionsretten.

Bilag III - Eksempler på Kommissionens støtteinitiativer

Initiativ	Område	Aktiviteter	Oprettet	EU-finansieringskilde (perioden 2021-2027)
EU's observatorium for bytrafik (ELTIS)	Bæredygtig bytrafik	Kapacitetsopbygning (vejledningsregister, observatorium)	1998	Connecting Europe-faciliteten
Den europæiske mobilitetsuge	Bæredygtig bytrafik	Oplysningskampagne	2002	GD MOVE's eget budget
CIVITAS	Bæredygtig bytrafik	Kapacitetsopbygning, praksisudveksling, forskning, innovation og koordinering med fokus på byer og aktører inden for bytrafik CIVITAS Forum-konferencen afholdes årligt på skift med bytrafikdagene	2002	Horisont Europa
Bytrafikdagene	Bæredygtig bytrafik	Konference om bytrafikpolitik afholdes årligt på skift med CIVITAS Forum-konferencen	2020, efterfølger til European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans (2014-2019)	Connecting Europe-faciliteten
EIT Urban Mobility	Bæredygtig bytrafik	Kapacitetsopbygning, praksisudveksling, forskning og innovation med fokus på startupvirksomheder, virksomheder, universiteter, forskningsinstitutter og den offentlige sektor	2019	Horisont Europa (80 % EU-finansiering)
URBACT	Bæredygtig byudvikling med bæredygtig transport som et af de tematiske mål	Praksisudveksling, kapacitetsopbygning	2002	URBACT IV (ca. 80 % EU-finansiering)
Det europæiske initiativ for byområder	Bæredygtig byudvikling med mobilitet som et af temaerne	Kapacitetsopbygning, videndeling og praksisudveksling, støtte til innovation Cities Forum-konference hvert andet år	2021, efterfølger til Urban Innovative Actions (2014-2020)	Den Europæiske Fond for Regionaludvikling
EU's borgmesterpakt om klima og energi	Klima og energi, herunder bæredygtig mobilitet (f.eks. under "Coalition of the Willing on Sustainable Mobility")	Gennemførelse af EU's klima- og energimål, praksisudveksling	2008	Horisont Europa
EU's mission om klimaneutrale og intelligente byer	Klima, herunder bæredygtig mobilitet	Kapacitetsopbygning, praksisudveksling, forskning og innovation	2021	Horisont Europa

Kilde: Revisionsretten.

Bilag IV - Pendlerstrømme

- 01** For de seks undersøgte byområder sammenligner vi i [tabel 1](#) det antal pendlinger, der starter og slutter i det funktionelle byområde, med det antal, der starter og slutter i det område, der er omfattet af planen for bæredygtig bytrafik.

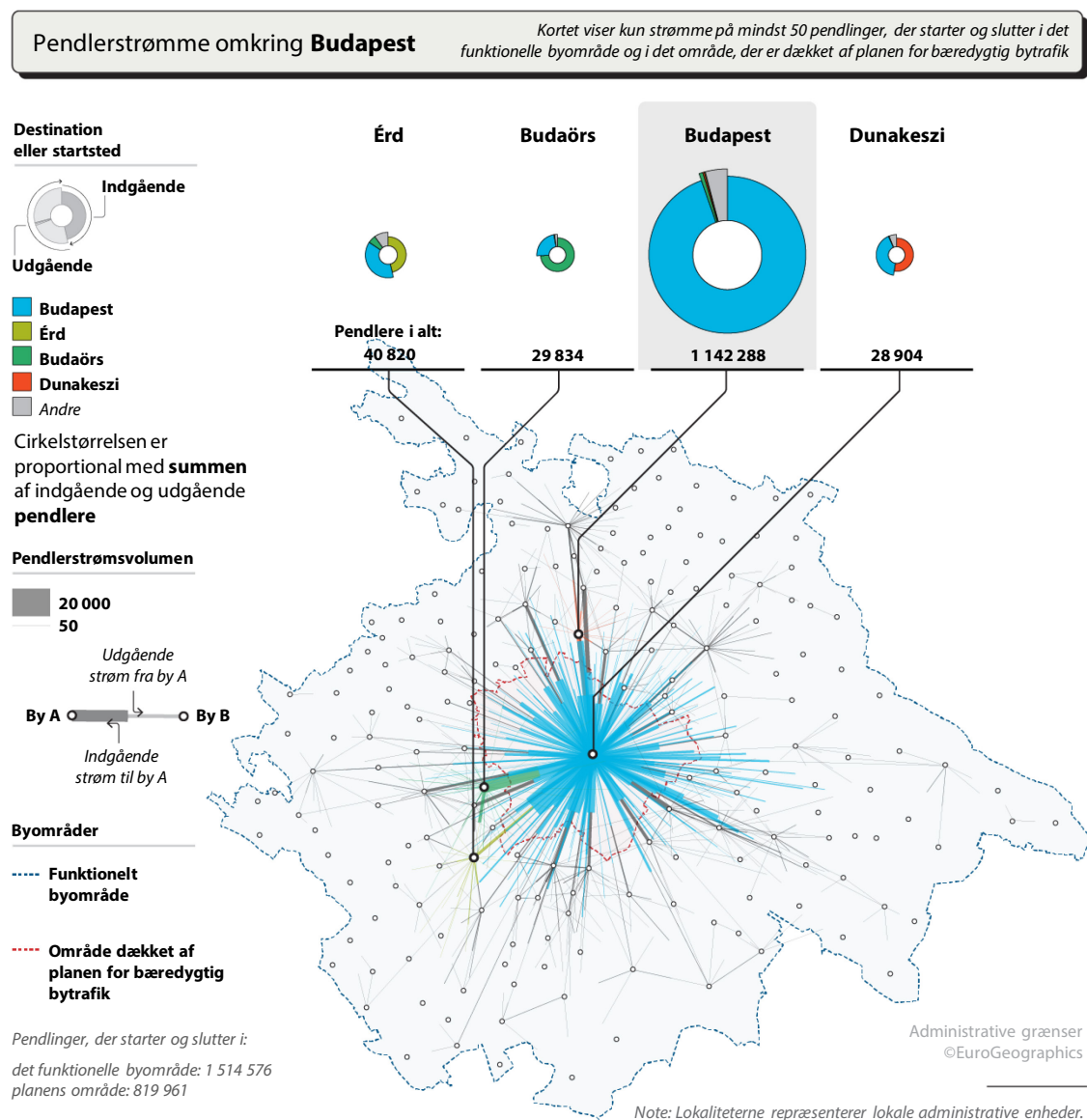
Tabel 1 | Sammenligning af pendlerstrømme

	Funktionelt byområde	Område dækket af planen for bæredygtig bytrafik	Difference
Budapest (HU)	1 514 576	819 961	694 615 (46 %)
Katowice (PL)	330 534	368 029	- 37 495 (- 11 %) ¹
Lille (FR)	544 748	427 752	116 996 (21 %)
Lissabon (PT)	1 651 930	1 488 686	163 244 (10 %)
Prag (CZ)	812 480	773 909	38 571 (5 %)
Sevilla (ES)	459 217	164 777	294 440 (64 %)

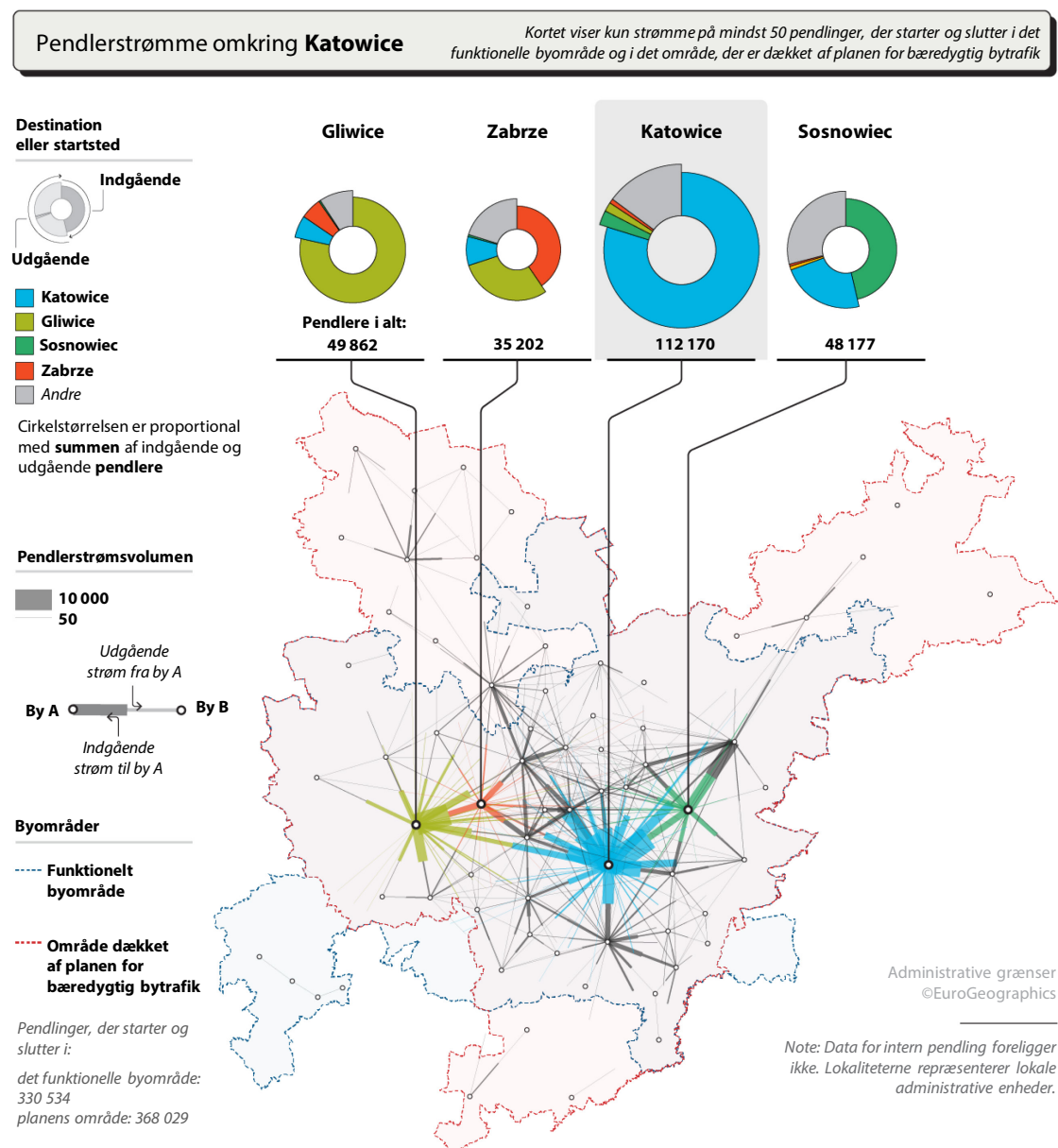
¹ I Katowice er 37 495 differensen mellem 49 167 pendlerstrømme inden for det område, der er omfattet af planen for bæredygtig bytrafik, men uden for det funktionelle byområde, og 11 672 pendlerstrømme inden for det funktionelle byområde, men uden for det område, der er omfattet af planen for bæredygtig bytrafik (sidstnævnte svarer til 4 % af de samlede pendlerstrømme i det funktionelle byområde).

Kilde: Eurostat.

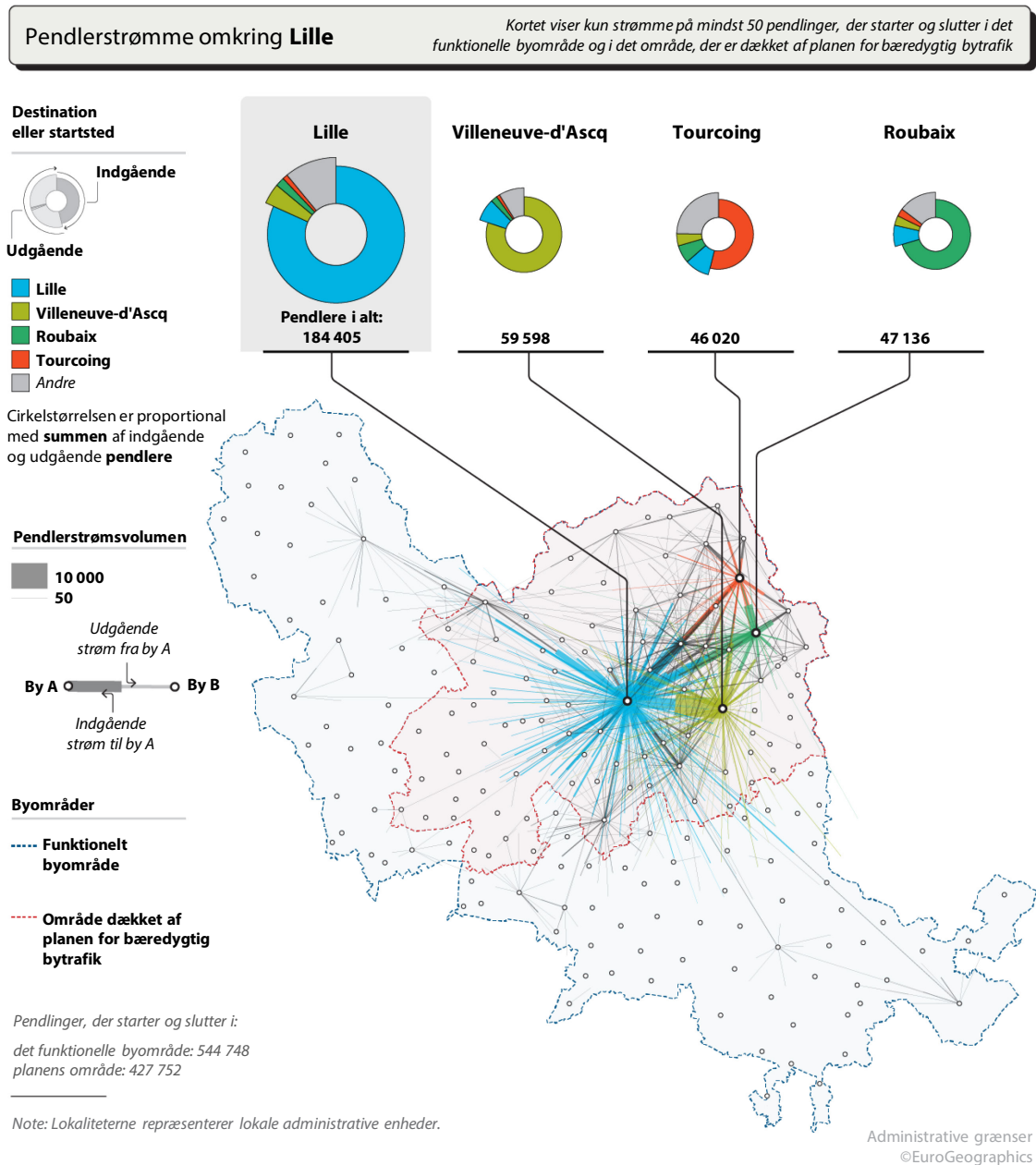
- 02** [Figur 1](#) til [figur 6](#) viser pendlerstrømmene i de undersøgte funktionelle byområder.

Figur 1 | Pendlerstrømme omkring Budapest


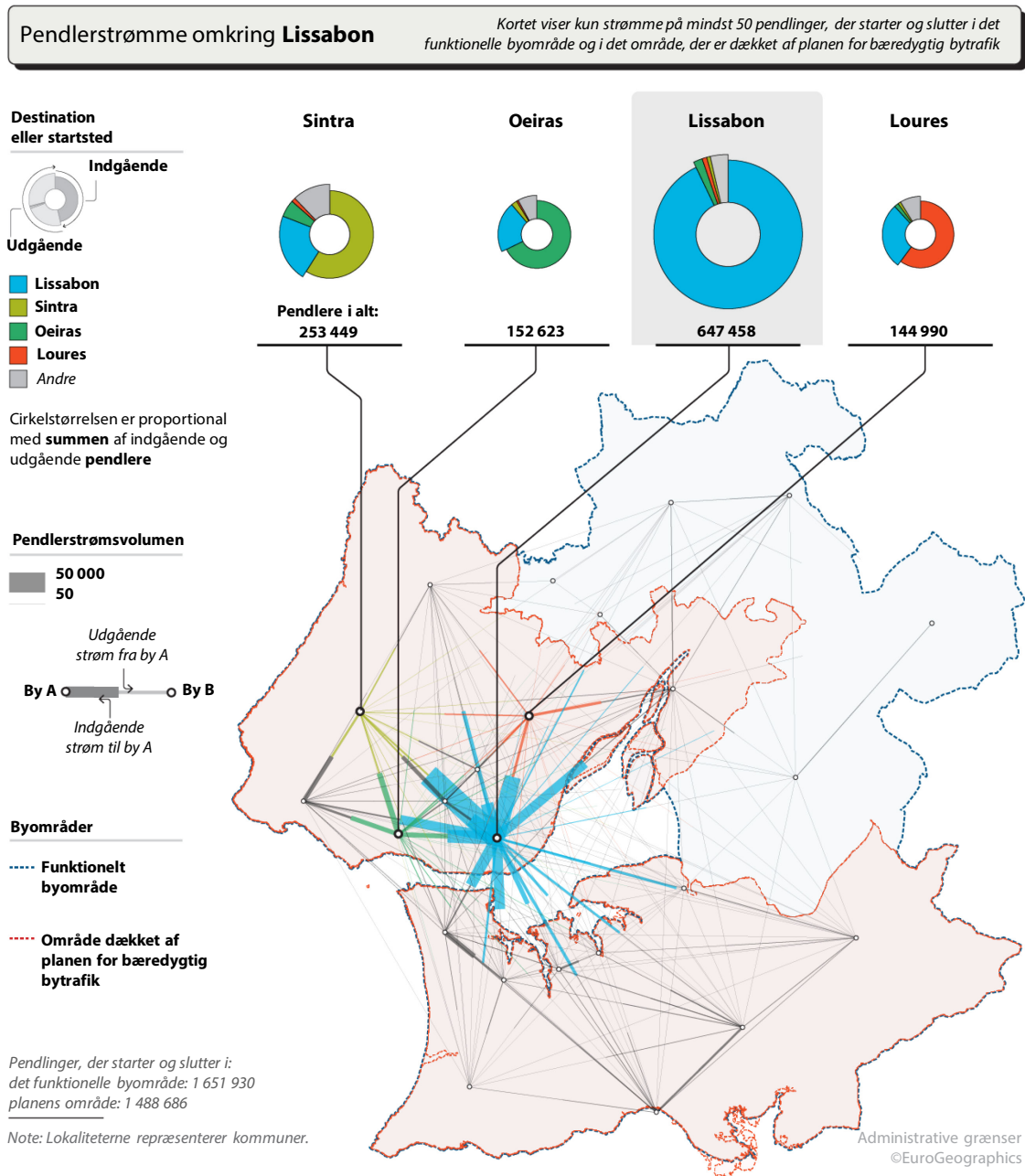
Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat (GISCO Reference Database, [interaktiv platform med pendlerkort](#)).

Figur 2 | Pendlerstrømme omkring Katowice


Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med pendlerkort](#)).

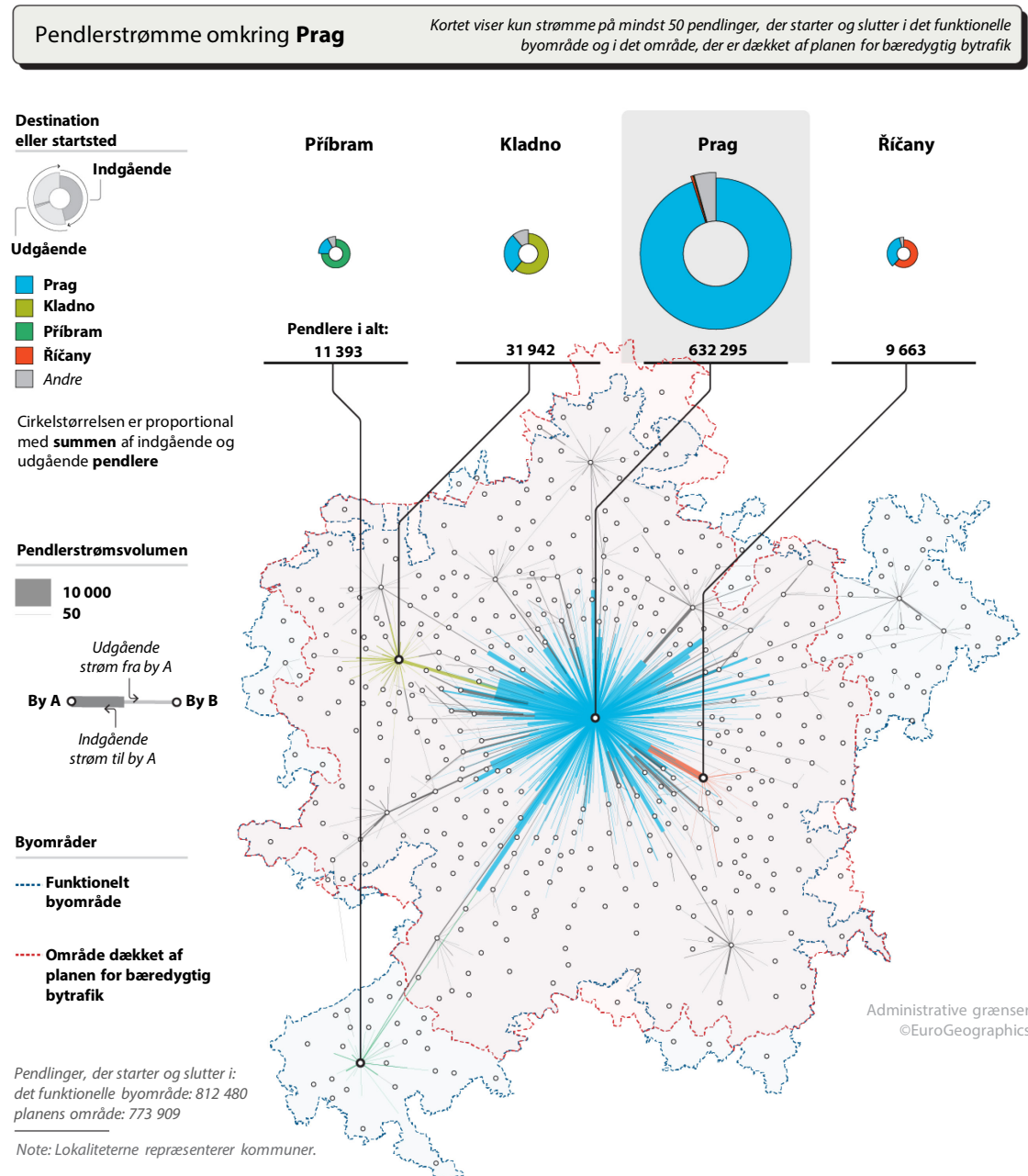
Figur 3 | Pendlerstrømme omkring Lille


Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat (GISCO Reference Database, interaktiv platform med pendlerkort).

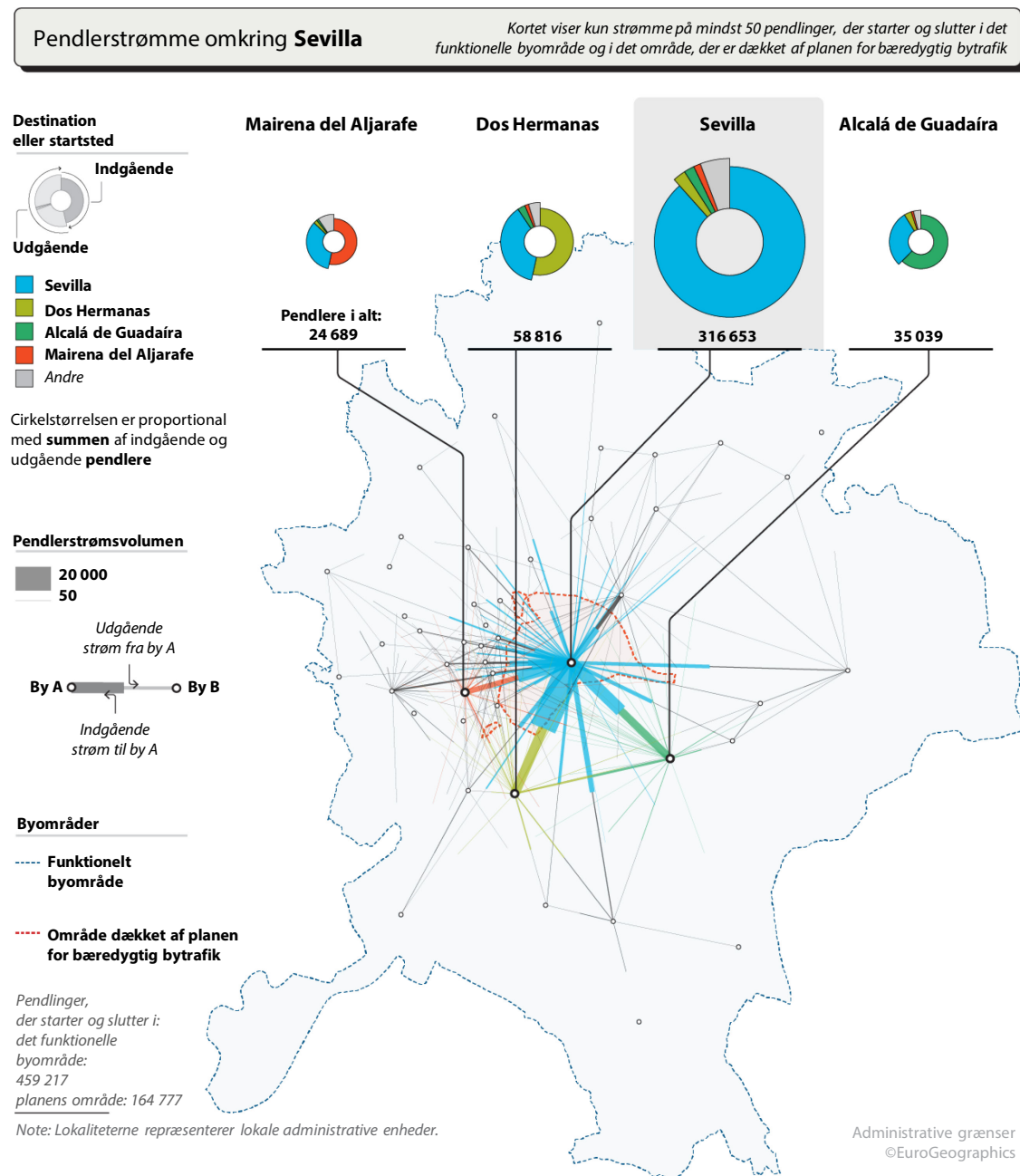
Figur 4 | Pendlerstrømme omkring Lissabon


Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat (GISCO Reference Database, interaktiv platform med pendlerkort).

Figur 5 | Pendlerstrømme omkring Prag



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat (GISCO Reference Database, interaktiv platform med pendlerkort).

Figur 6 | Pendlerstrømme omkring Sevilla


Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat (GISCO Reference Database, interaktiv platform med pendlerkort).

Bilag V - Mål vedrørende bæredygtig mobilitet

- 01** *Tabel 1* indeholder nærmere oplysninger om de mål for reduktion af drivhusgasemissioner fra transport og/eller de mål for modalsplit, der er fastsat i den seneste ajourføring af de nationale energi- og klimaplaner og i de nationale mobilitetsstrategier. De nationale energi- og klimaplaner skulle forelægges for Kommissionen i 2019, og ajourføringerne skulle finde sted i 2024.
- 02** For de seks undersøgte byområder indeholder tabellen oplysninger om de mål for modalsplit og de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i planerne for bæredygtig bytrafik.

Tabel 1 | Nationale mål for de reviderede medlemsstater og mål i planerne for bæredygtig bytrafik i de seks undersøgte byområder

Medlemsstat	National energi- og klimaplan		Nationale mobilitetsstrategier	Planer for bæredygtig bytrafik
	Seneste ajourføring	Mål for reduktion af emissioner fra transport	Mål for reduktion af emissioner og/eller for modalsplit	Mål for reduktion af emissioner og/eller for modalsplit
Tjekkiet	2024	12 % reduktion af drivhusgasemissioner fra transport senest i 2030 i forhold til 2019 som følge af gennemførte investeringer og foranstaltninger	<u>2021 Strategi for bytrafik og aktiv mobilitet</u> Mål for modalsplit efter bystørrelse senest i 2030 Eksempel: For byer med over 500 000 indbyggere (Prag): gang 28 %, cykling 2-7 % (afhængigt af sæson), offentlig transport 50 %, bil 15-20 %	<u>Prag (2019): Mål, der skal opfyldes senest i 2030</u> Øge andelen af offentlig transport, cykling og gang fra 70 % (referencescenario 2016) til 73 % senest i 2030 Reducere drivhusgasemissioner (CO ₂ -ækv.) fra transport (2016-referencescenario 16,70 ton/indbygger)

Medlemsstat	National energi- og klimaplan		Nationale mobilitetsstrategier	Planer for bæredygtig bytrafik
	Seneste ajourføring	Mål for reduktion af emissioner fra transport	Mål for reduktion af emissioner og/eller for modalsplit	Mål for reduktion af emissioner og/eller for modalsplit
Spanien	2024	16,3 % reduktion af drivhusgasemissioner fra transport senest i 2030 i forhold til 2023. 41,3 % trafikreduktion i byområder senest i 2030 i forhold til 2023.	<u>2021 Lov om klimaændringer og energiomstilling</u> Fuld dekarbonisering senest i 2050. Obligatorisk udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik og lavemissionszoner i alle byer med over 50 000 indbyggere senest i 2023.	<u>Sevilla (2021): Mål, der skal opfyldes senest i 2030</u> Reducere brugen af biler fra 40,5 % (2017-referencescenario) til 33 % Reducere drivhusgasemissioner fra vejtransport med 58 % (i forhold til 2005-referencescenario) i overensstemmelse med EU's mål på 55 %
Frankrig	2024	Ingen specifikke mål for transport i den ajourførte plan Planen er baseret på den nationale "lavemissionsstrategi", som fastsætter et mål om reduktion af drivhusgasemissionerne fra transport på 28 % senest i 2030 i forhold til 2015	<u>2020 National lavemissionsstrategi</u> 28 % reduktion af emissionerne frem til 2030 i forhold til 2015 og fuld dekarbonisering senest i 2050 <u>2024 Udkast til ajourføring af strategien</u> 25 % stigning i brugen af offentlig transport senest i 2030 i forhold til 2019 <u>2019 Mobilitetslov</u> Tredoble andelen af cykling (fra 3 % til 9 %) senest i 2024 sammenlignet med 2018	<u>Lille (2023): Mål, der skal opfyldes senest i 2035 (2016-referencescenario):</u> Reducere brugen af biler fra 59 % til 40 % Øge andelen af offentlig transport fra 11 % til 20 % Øge andelen af cykling fra 1 % til 8 % Øge andelen af gang fra 29 % til 32 % Reducere drivhusgasemissioner fra transport med 37 %

Medlemsstat	National energi- og klimaplan		Nationale mobilitetsstrategier	Planer for bæredygtig bytrafik
	Seneste ajourføring	Mål for reduktion af emissioner fra transport	Mål for reduktion af emissioner og/eller for modalsplit	Mål for reduktion af emissioner og/eller for modalsplit
Ungarn	2024	Ingen specifikke mål for transport i den ajourførte plan	<u>2014 National strategi for udvikling af transportinfrastruktur</u> Reducere drivhusgasemissionerne med 31 kt CO ₂ hvert år indtil 2030 (fra 2020) og derefter med 17 kt CO ₂ hvert år indtil 2050	<u>Budapest (2023): Mål, der skal opfyldes senest i 2030 (2021-referencescenario):</u> Reducere brugen af biler fra 35 % til 20 % Øge andelen af offentlig transport fra 47 % til 50 % Øge andelen af cykling fra 2 % til 10 % Øge andelen af gang fra 16 % til 20 % Reducere drivhusgasemissioner fra transport med 33 %
Polen	2019	37,5 % reduktion af CO ₂ -emissionerne fra flåden af nye personbiler senest i 2030 i forhold til 2021 Hverken dette eller andre specifikke mål for transportsektoren er medtaget i udkastet til en ajourført plan (2025)	<u>2019 National transportstrategi</u> 6 % stigning i CO ₂ -emissionerne senest i 2030 i forhold til 2017 (som følge af en forventet stigning i passager- og godstransport)	<u>Katowice (2023): Mål, der skal opfyldes senest i 2050 (2018-referencescenario)</u> Nulemissionstransport Reducere brugen af biler til daglige rejser fra 44 % til 22 % (og fra 58 % til 29 % for arbejdspendling)
Portugal	2024	40 % reduktion af drivhusgasemissioner fra transport senest i 2030 i forhold til 2005.	<u>2019 National strategi for aktiv mobilitet</u> Andel af cykling i byerne på 10 % senest i 2030 (som direkte resultat af reduceret brug af personbiler). I alt 10 000 km cykelstier senest i 2030 Andel af gang på 35 % senest i 2030	<u>Lissabon (2019): Ingen specifikke mål</u>

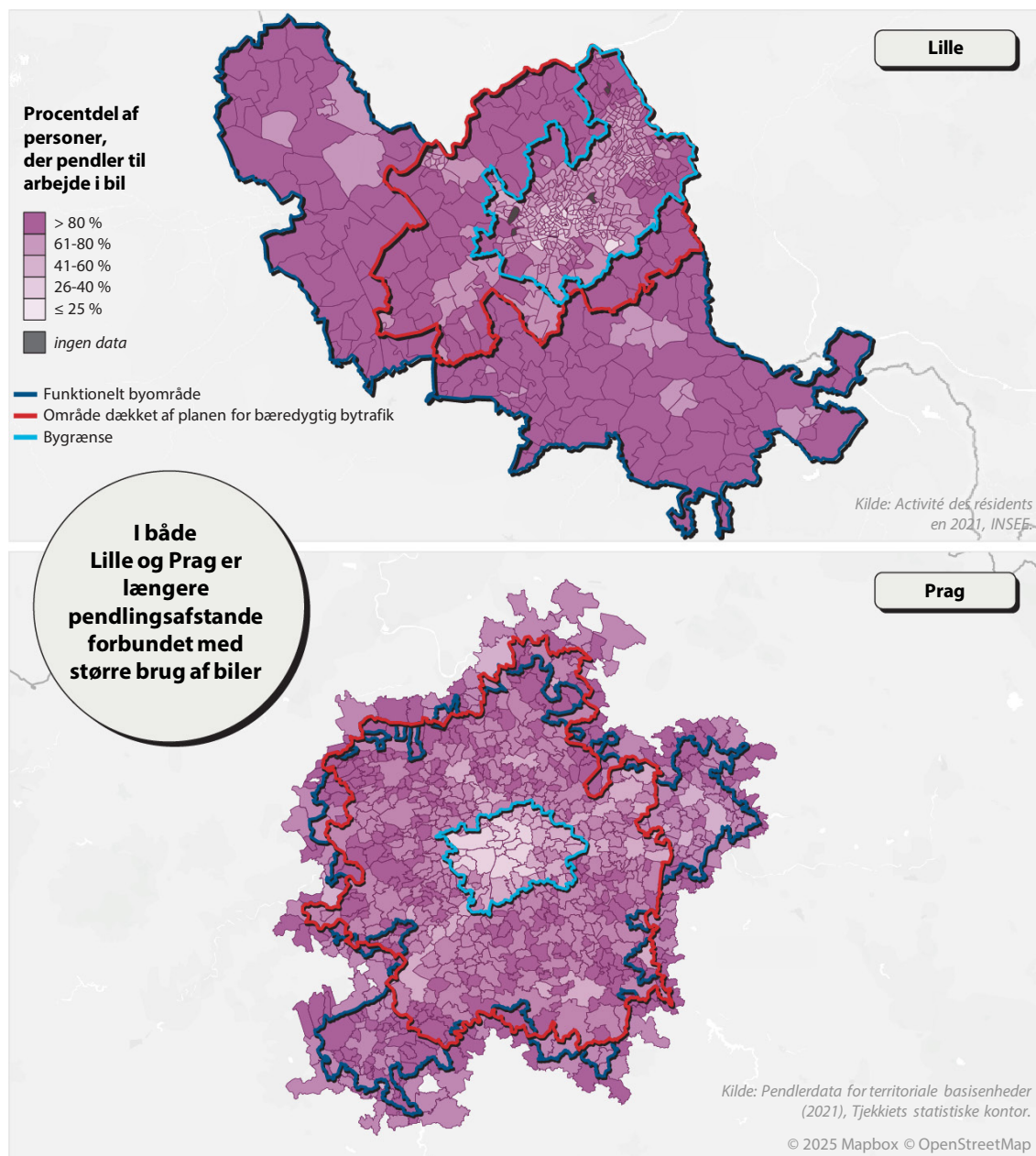
Kilde: Revisionsretten.

Bilag VI - Forhold, der svækker relevansen af mobilitetsundersøgelser

01 De udførte undersøgelser af byområderne i vores stikprøve var påvirket af følgende forhold vedrørende timing og dækning:

- Timing. På grund af de involverede omkostninger blev undersøgelserne ikke udført regelmæssigt. For to byområder gjaldt det, at undersøgelsesresultaterne var forældede (de seneste undersøgelser blev gennemført i 2016-2017), og for fire gjaldt det, at resultaterne var påvirket af covid-19 (undersøgelserne blev gennemført i 2021).
- Dækning. Alle de undersøgelser, vi analyserede, undtagen 2021-undersøgelsen for Lissabon, omfattede pendlere fra forstadsområder. Undersøgelsesresultaterne af pendlere fra forstadsområder kan imidlertid ændre deres samlede resultater vedrørende modalsplit betydeligt. Jo lavere antallet af pendlere fra forstadsområder er, desto højere er andelen af offentlig transport. Dette skyldes, at der er en betydelig højere andel af individuel biltransport i forstadsområderne, hvilket illustreres af følgende eksempler:
 - 1) Ifølge Prags transportundersøgelse fra 2021 var andelen af pendlere, der brugte bil, 25,3 procentpoint højere blandt dem, der tog til Prag fra den omkringliggende region, Centralbøhmen (46,1 %), end blandt dem, der boede i Prag (20,8 %).
 - 2) Ifølge Lissabons mobilitetsundersøgelse fra 2017 var der en forskel på 13,7 procentpoint mellem pendlere fra storbyområdet Lissabon (59,8 %) og pendlere fra selve byen (46,1 %).
 - 3) Ifølge Sevillas mobilitetsundersøgelse fra 2007 var der en forskel på 14,0 procentpoint mellem pendlere fra storbyområdet og pendlere fra selve byen.
 - 4) Tilsvarende viser optællingsdata for Lille og Prag fra 2021, at brugen af individuel biltransport har tendens til at stige, efterhånden som pendlingsafstanden (og -tiden) stiger, som illustreret i [figur 1](#).

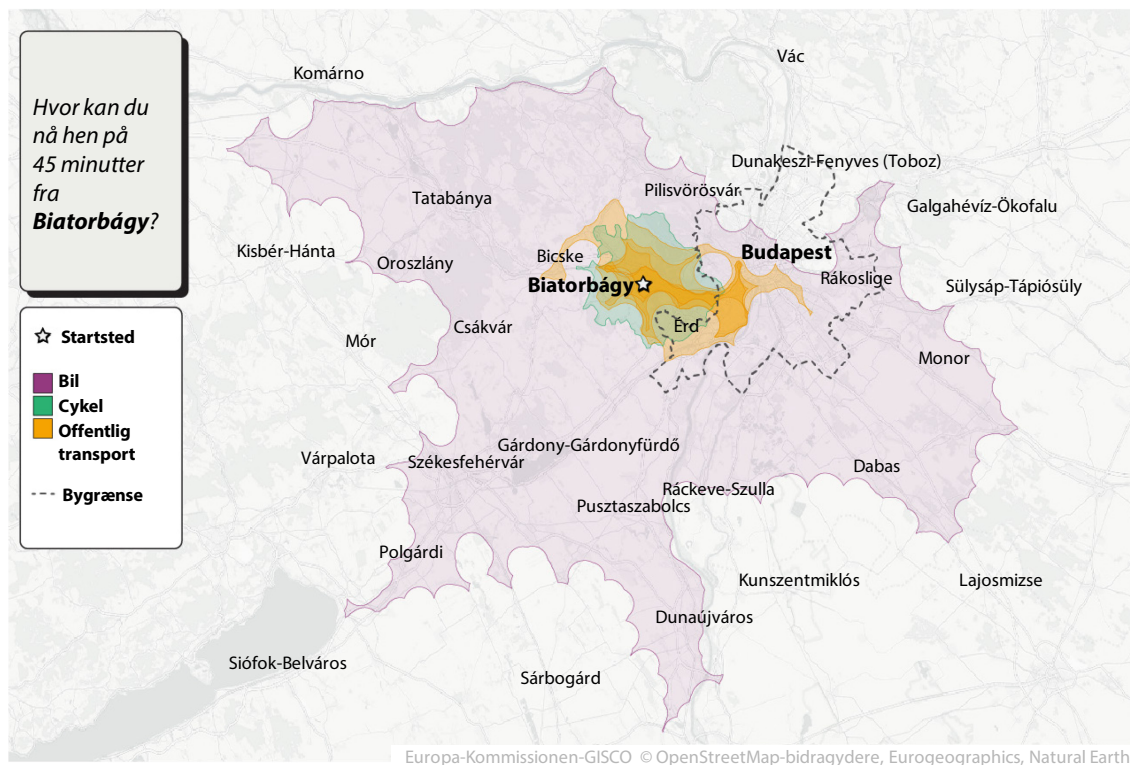
Figur 1 | Brug af bil til pendling i Lille og Prag



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra "Activité des résidents en 2021", INSEE (for Lille) og pendlerdata for de territoriale basisenheder (2021-optælling), Tjekkiets statistiske kontor (for Prag).

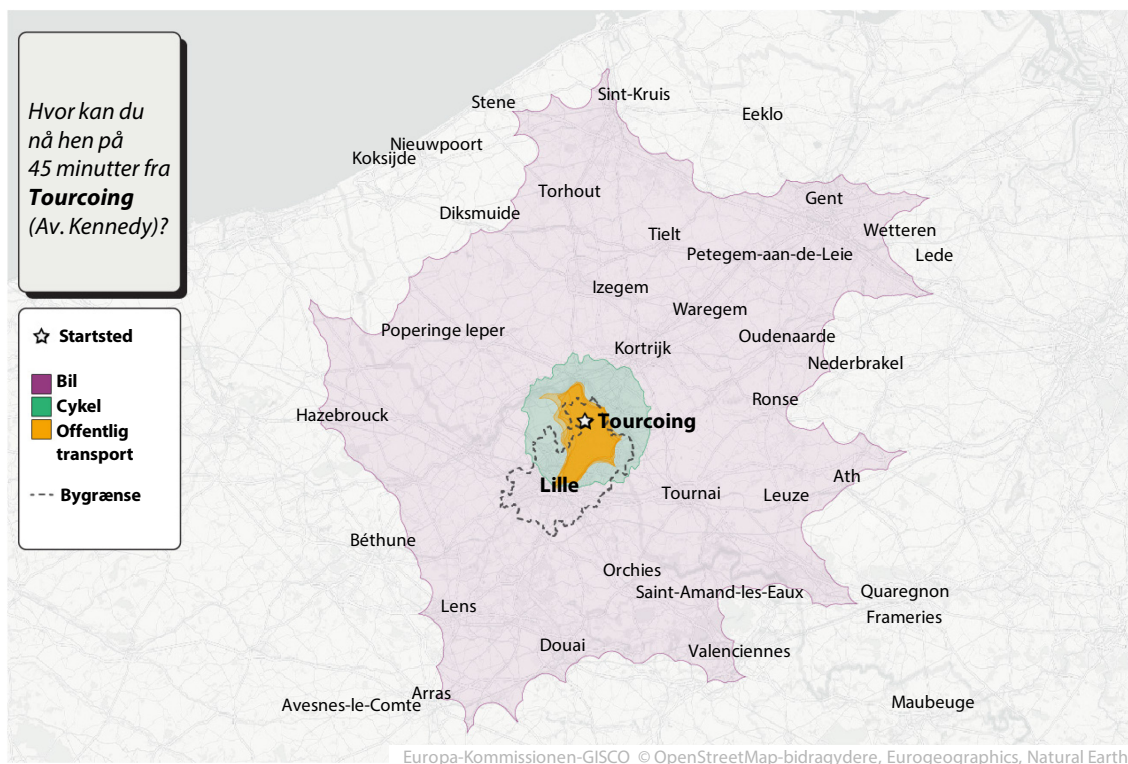
Bilag VII - Rækkevidde inden for 45 minutter

Budapest



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med isokronkort](#)).

Lille



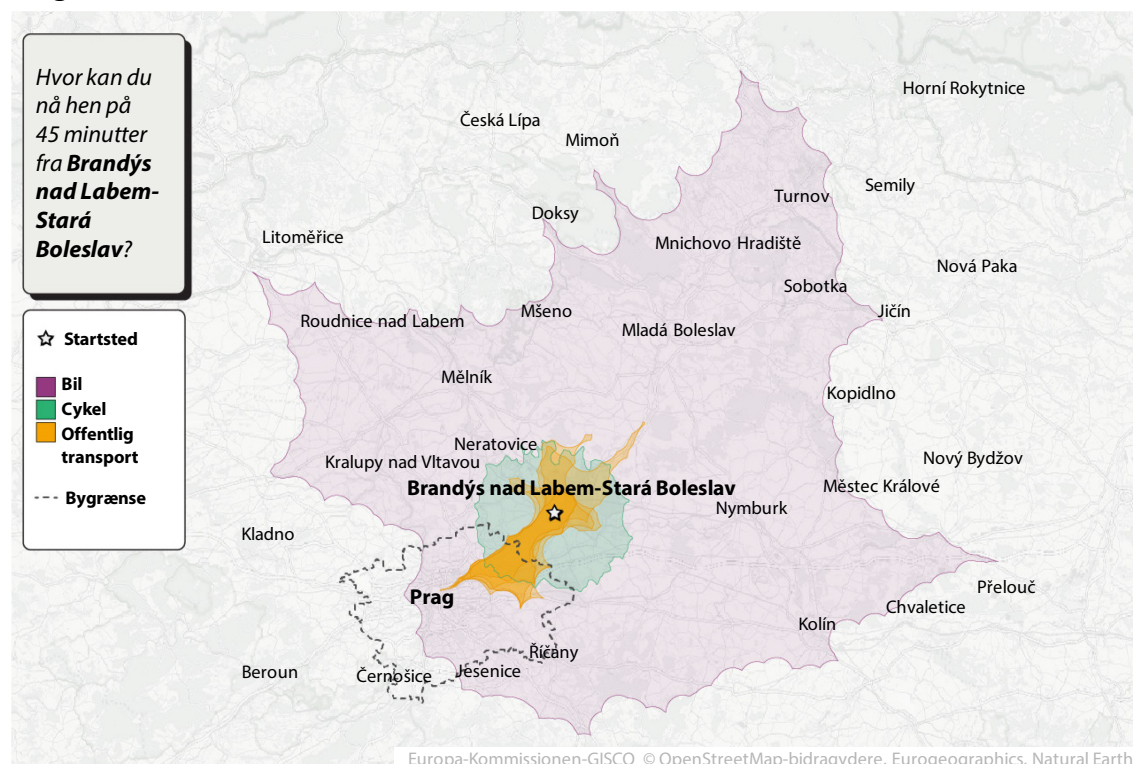
Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med isokronkort](#)).

Lissabon



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med isokronkort](#)).

Prag



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med isokronkort](#)).

Sevilla



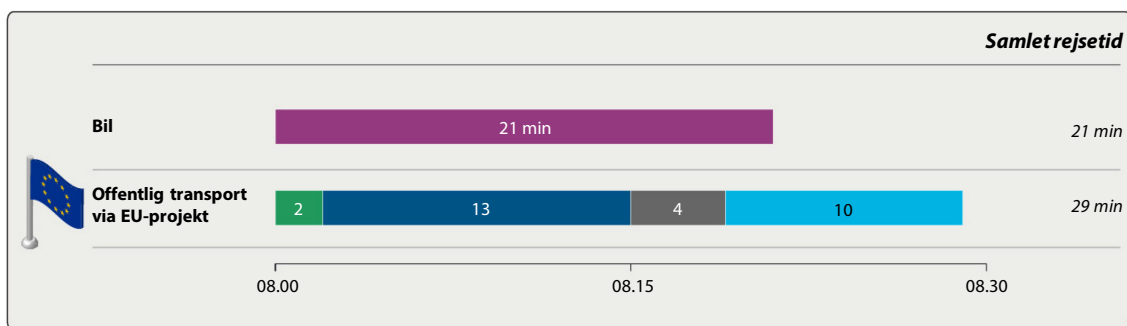
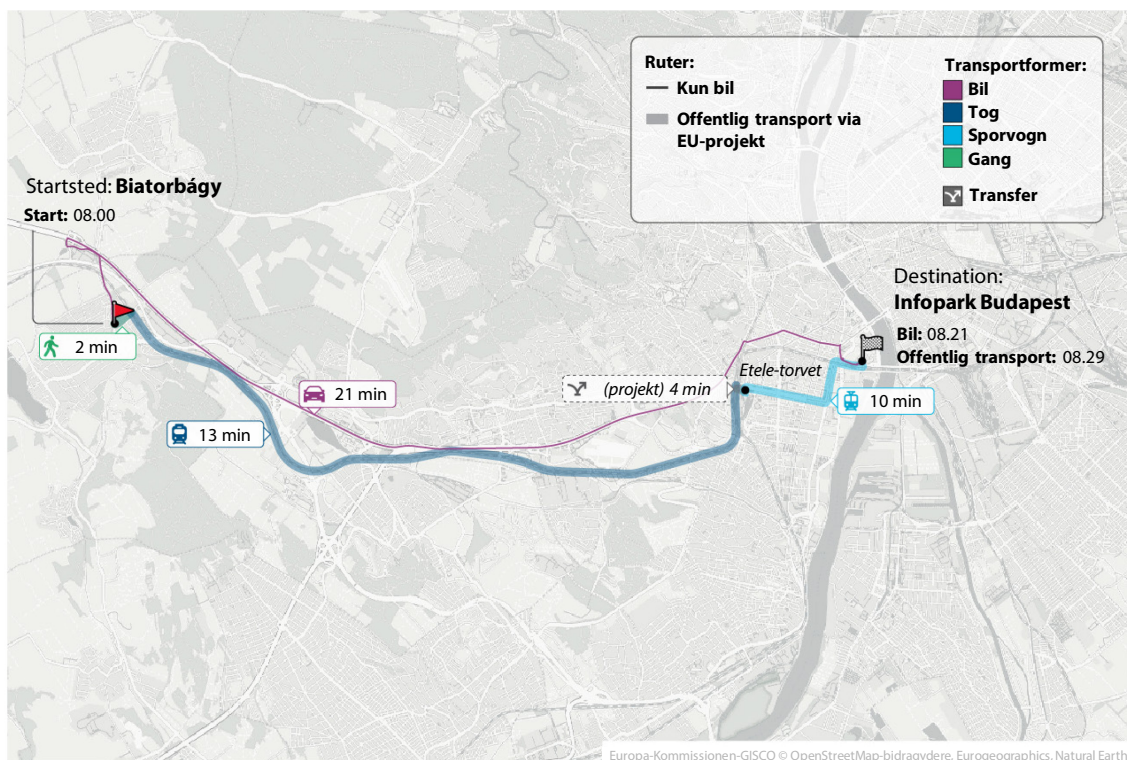
Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med isokronkort](#)).

Note: Kortet for det sjette byområde (Katowice) kan findes i beretningens hoveddel ([figur 5](#)).

Bilag VIII - Rejsetider fra forstadsområder til en relevant arbejdsplads

Eksempel på rute i Budapest

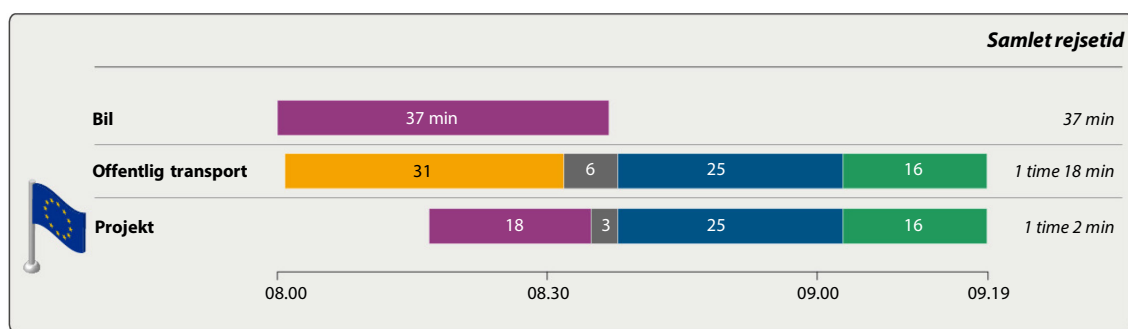
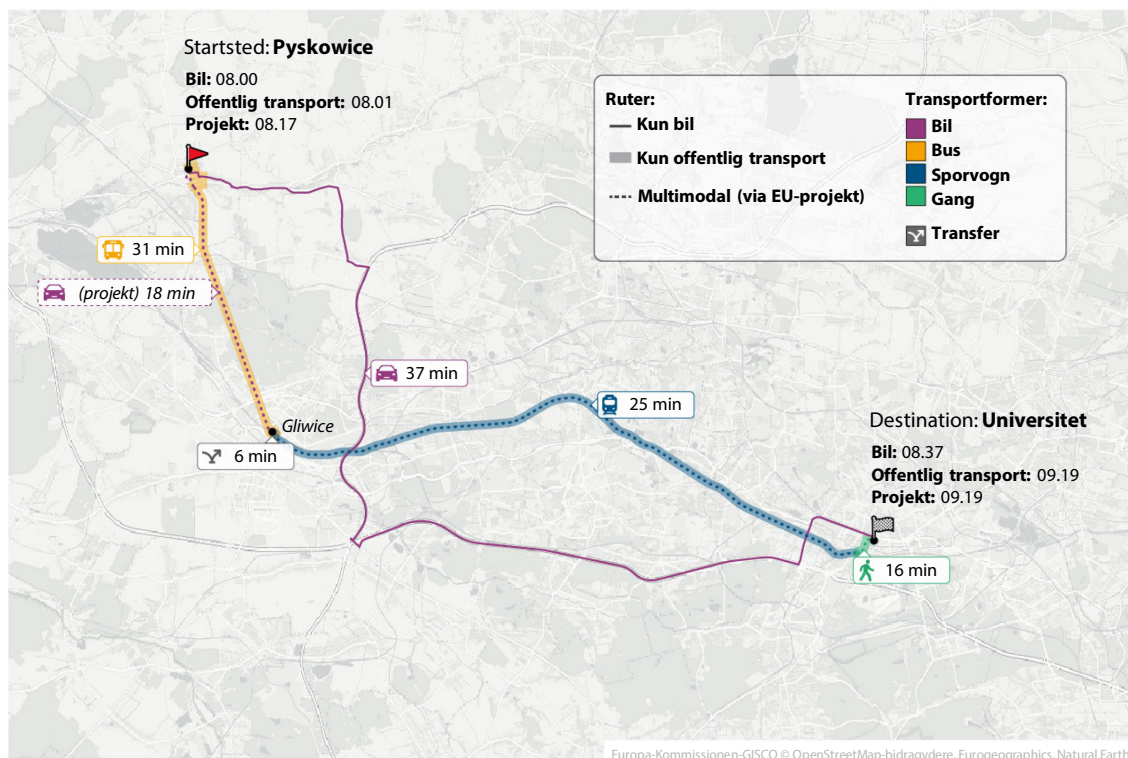
Note: I Budapest beregnede vi rejsetiden fra et sted i Biatorbágy til et beskæftigelsesområde i byen. Vi sammenlignede den tid, der skulle bruges i bil og med offentlig transport via det EU-medfinansierede projekt vedrørende forlængelse af sporvognslinjen til Kelenföld/Etele-torvet.



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med rutekort](#)).

Eksempel på rute i Katowice

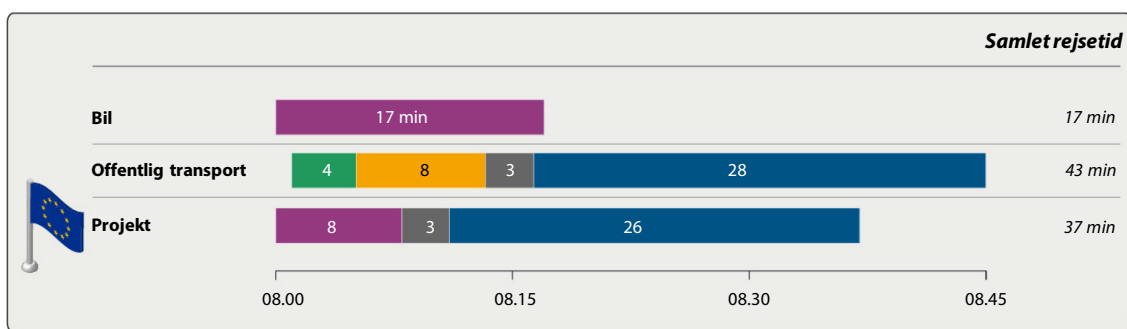
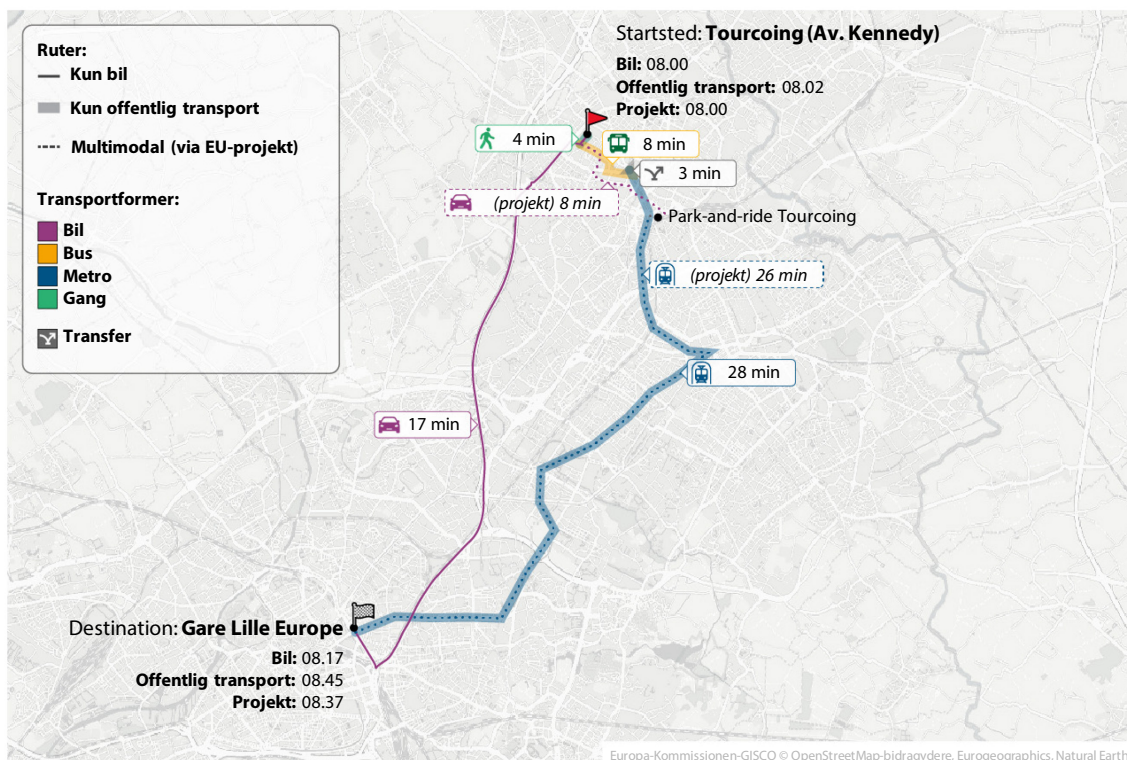
Note: I Katowice beregnede vi rejsen fra et sted i Pyskowice til Schlesiens Universitet i byen. Vi sammenlignede den tid, der skulle bruges i bil, med offentlig transport og med en kombination af de to via det EU-medfinansierede projekt vedrørende det multimodale knudepunkt i Gliwice.



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med rutekort](#)).

Eksempel på rute i Lille

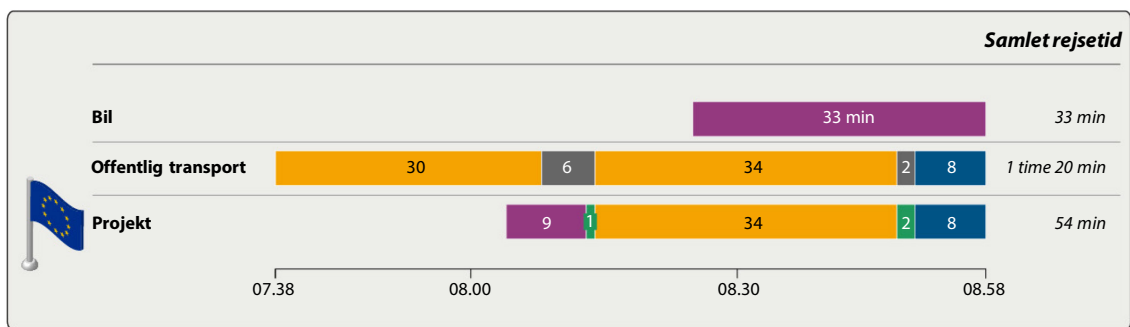
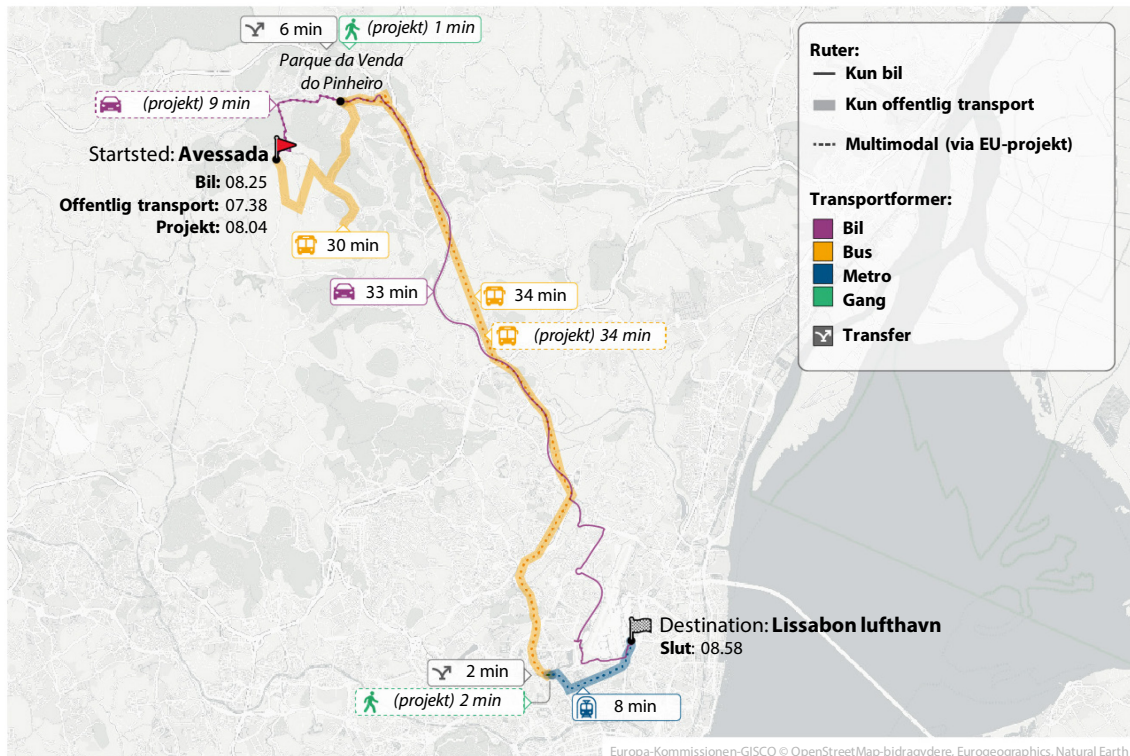
Note: I Lille beregnede vi rejsetiden fra et sted i Tourcoing til et større beskæftigelsesområde i byen, EuraLille-kvarteret. Vi sammenlignede den tid, der skulle bruges i bil, med offentlig transport og med en kombination af de to via det EU-medfinansierede park-and-ride-projekt i Tourcoing.



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med rutekort](#)).

Eksempel på rute i Lissabon

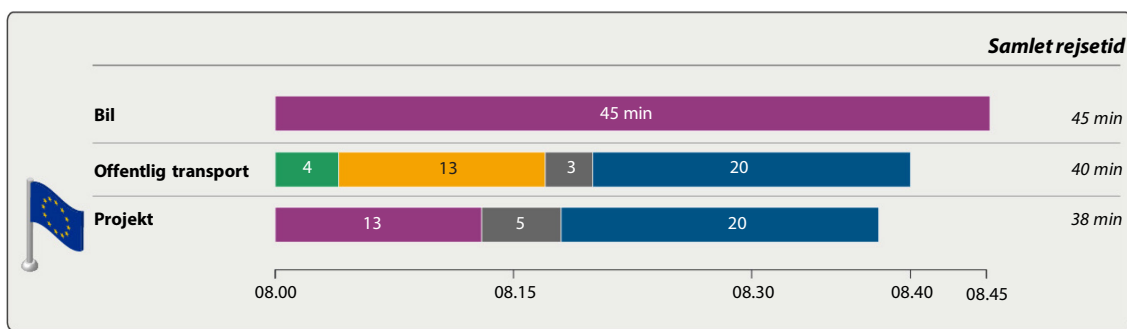
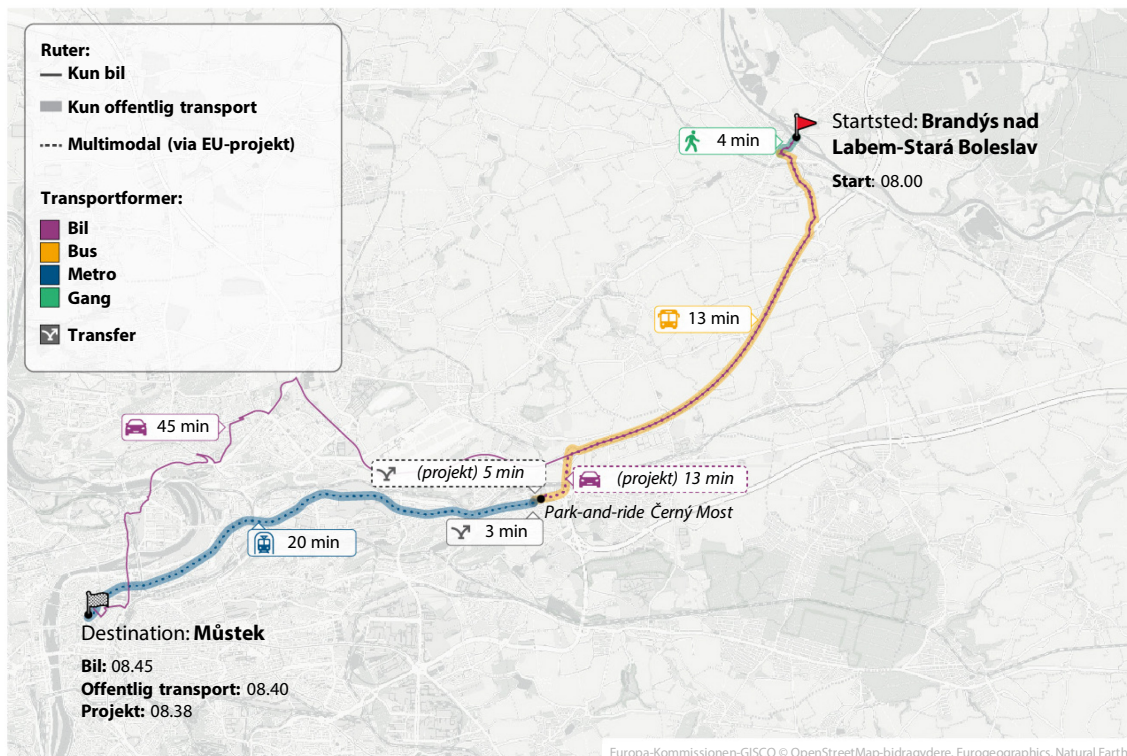
Note: I Lissabon beregnede vi rejsetiden fra et sted i Avessada til Lissabons lufthavnsområde. Vi sammenlignede den tid, der skulle bruges i bil, med offentlig transport og med en kombination af de to via det EU-medfinansierede multimodale knudepunkt i Venda do Pinheiro.



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med rutekort](#)).

Eksempel på rute i Prag

Note: I Prag beregnede vi rejsetiden fra et sted i Brandýs nad Labem-Stará Boleslav til et beskæftigelsesområde i bycentret. Vi sammenlignede den tid, der skulle bruges i bil, med offentlig transport og med en kombination af de to via det EU-medfinansierede park-and-ride-projekt i Černý Most.



Kilde: Revisionsretten, baseret på beregninger fra Eurostat ([GISCO Reference Database](#), [interaktiv platform med rutekort](#)).

Note: Kortet for det sjette byområde (Sevilla) kan findes i beretningens hoveddel ([figur 6](#)).

Forkortelser

Forkortelse	Definition/forklaring
OECD	Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling
TEN-T	Det transeuropæiske transportnet

Glossar

Term	Definition/forklaring
Aktiv mobilitet	Transportform, som kun indebærer fysisk aktivitet, f.eks. gang og cykling.
Arealplanlægning og fysisk planlægning	Praksis, hvor udviklingen af infrastruktur, det naturlige miljø og det byggede miljø styres med henblik på at organisere de tilgængelige jordressourcer på en bæredygtig måde.
Byknudepunkt	Byområde, hvor forskellige typer infrastruktur for passagerer og gods i det transeuropæiske transportnet er forbundet med hinanden og med regional og lokal trafikinfrastruktur.
Bytrafik	Alle aspekter af personers og varers bevægelighed i byområder.
Det transeuropæiske transportnet	En række projekter for udvikling af infrastruktur til vej-, jernbane-, luftfarts- og skibstransport med henblik på gennemførelse af politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet, herunder et højhastighedsjernbanenet, et satellitnavigationssystem og intelligente transportstyringssystemer.
Forvaltningsmyndighed	National, regional eller lokal myndighed (offentlig eller privat), som en medlemsstat har udpeget til at forvalte et EU-finansieret program.
Fælles mobilitet	Tilgang, hvor cykler, scootere, biler eller andre køretøjer deles eller lånes til rejser fra ét sted til et andet.
Genopretnings- og resiliensplan	Dokument, som fastsætter en medlemsstats planlagte reformer og investeringer under genopretnings- og resiliensfaciliteten.
Indkaldelse af feedback	Metode anvendt af Kommissionen til at fastlægge anvendelsesområdet for en følsom eller vigtig ny retsakt eller politik eller til at evaluere/kvalitetskontrollere eksisterende retsakter eller politikker. Der gives en beskrivelse af det problem, der skal løses, og de mål, der skal nås, det forklares, hvorfor der er behov for en EU-indsats, og der skitseres politikmuligheder.
Lavemissionszone	Område i en by, hvor kun køretøjer med emissioner under et vist niveau må komme ind.
Mobilitetsstyring	Koncept til at fremme bæredygtig transport og begrænse brugen af biler ved at ændre de rejsendes holdninger og adfærd, navnlig i virksomheder, organisationer og institutioner.
Modalsplit	Fordeling på forskellige transportformer - f.eks. gang, cykling, offentlig transport og bilkørsel - af samtlige rejser i et givet område.
Multimodal transport	Gnidningsløs og komplementær kombination af forskellige transportformer.
Output	Noget, der er produceret eller leveret af et projekt, f.eks. et afholdt kursus eller en anlagt vej.
Partnerskabsaftale	En aftale mellem Kommissionen og en medlemsstat eller et eller flere tredjelande i forbindelse med et EU-udgiftsprogram. Den fastlægger f.eks. strategiske planer, investeringsprioriteter eller vilkår for handel eller udviklingsbistand.

Term	Definition/forklaring
Pendler	Person, der regelmæssigt rejser en vis afstand mellem to steder, normalt mellem hjem og arbejde eller skole. Pendling kan foretages ved anvendelse af forskellige transportformer, f.eks. bil, bus, tog og cykel.
Program (inden for samhørighedspolitikken)	Ramme for gennemførelse af EU-finansierede operationer i overensstemmelse med de prioriteter og mål, der er fastsat i en partnerskabsaftale mellem Kommissionen og den pågældende medlemsstat.
Resultat	Den umiddelbare virkning af et projekt eller program efter dets afslutning, f.eks. bedre beskæftigelsesegnethed hos kursusedtagere eller bedre adgangsforhold takket være en nyanlagt vej.
Samhørighedspolitikens fonde	Fire EU-fonde, som støtter økonomisk, social og territorial samhørighed i EU. I perioden 2014-2020: Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden. I perioden 2021-2027: Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden og Fonden for Retfærdig Omstilling.
Udfald	Tilsigtet eller utilsigtet umiddelbar eller mere langsigtet ændring, som skyldes et projekt, f.eks. de fordele, som en bedre uddannet arbejdsstyrke giver.

Kommissionens svar

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

Tidslinje

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

Revisionsholdet

Revisionsrettens særberetninger præsenterer resultaterne af dens revisioner vedrørende EU-politikker og -programmer eller forvaltningsspørgsmål i forbindelse med specifikke budgetområder. Med henblik på at opnå maksimal effekt udvælger og udformer Revisionsretten sine revisionsopgaver under hensyntagen til de risici, der knytter sig til forvaltningens resultatopnåelse eller regelefterlevelsen, de pågældende indtægters eller udgifters omfang, den fremtidige udvikling samt den politiske og offentlige interesse.

Denne forvaltningsrevision blev udført af Revisionsafdeling II - Investering i samhørighed, vækst og inklusion, der ledes af Annemie Turtelboom, medlem af Revisionsretten. Revisionen blev ledet af Carlo Alberto Manfredi Selvaggi, medlem af Revisionsretten, med støtte fra kabinetschef Daniela Morgante og attaché Matteo Tartaggia, ledende administrator Marion Colonerus, opgaveansvarlig Paloma Muñoz Mula, viceopgaveansvarlig Karel Meixner og revisorerne Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Alfredo Ladeira, Derek Meijers, Marion Boulard og Marton Baranyi. Anthony Pantelis, Britta Middelberg og Stamatis Kalogirou ydede støtte vedrørende dataanalyse. Istvan Ertl, Marek Říha, Pablo Lledó Callejón, Zuzanna Filipski og Michael Pyper ydede sproglig støtte. Alexandra-Elena Mazilu ydede grafisk støtte.



Fra venstre til højre, forreste række: Zuzanna Filipski, Daniela Morgante, Paloma Muñoz Mula, Carlo Alberto Manfredi Selvaggi, Britta Middelberg, Marion Boulard; *anden række:* Matteo Tartaggia, Stamatis Kalogirou, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Marion Colonerus; *tredje række:* Anthony Pantelis, Istvan Ertl, Karel Meixner, Marton Baranyi.

MEDDELELSE OM OPHAVSRET

© Den Europæiske Union, 2026

Den Europæiske Revisionsrets politik for videreanvendelse er fastsat i [Revisionsrettens afgørelse nr. 6-2019](#) om den åbne datapolitik og videreanvendelse af dokumenter.

Medmindre andet er oplyst (f.eks. i individuelle meddelelser om ophavsret), er det af Revisionsrettens indhold, der ejes af EU, licenseret i henhold til [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Det betyder, at videreanvendelse generelt er tilladt med korrekt angivelse af kilde og ændringer. Ved videreanvendelse af Revisionsrettens indhold må den oprindelige betydning eller det oprindelige budskab ikke fordrejes. Revisionsretten er ikke ansvarlig for eventuelle konsekvenser af videreanvendelsen.

Yderligere tilladelse skal indhentes, hvis specifikt indhold afbilder identificerbare privatpersoner, f.eks. på billeder af ansatte i Revisionsretten, eller omfatter tredjeparts værker.

Hvis en sådan tilladelse opnås, erstatter denne tilladelse ovenstående generelle tilladelse, og den skal klart anføre eventuelle begrænsninger i anvendelsen.

Tilladelse til at anvende eller gengive indhold, der ikke ejes af EU, skal eventuelt indhentes direkte hos indehaveren af ophavsretten.

Software og dokumenter, der er omfattet af industriel ejendomsret såsom patenter, varemærker, registrerede design, logoer og navne, er ikke omfattet af Revisionsrettens videreanvendelsespolitik.

EU-institutionernes websteder på europa.eu-domænet har links til websteder uden for europa.eu-domænet. Da Revisionsretten ikke har kontrol over disse websteder, anbefales det at gennemse deres privatlivspolitik og ophavsretspolitik.

Forsidefoto: © Timelynx - [stock.adobe.com](#).

Figur 4, 5 og 6, figur 1 i bilag VI, samtlige figurer i bilag VII og samtlige figurer i bilag VIII: kort udformet ved hjælp af © [Mapbox](#) og © [OpenStreetMap](#), der er licenseret i henhold til [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 license \(CC BY-SA\)](#)

Billede i tekstboks 4: Arkitektonisk design: Grzegorz Raczek/generelt design: Mostostal Zabrze Biprohut S.A. © Alle rettigheder forbeholdes.

Anvendelse af Revisionsrettens logo

Revisionsrettens logo må ikke anvendes uden Revisionsrettens forudgående samtykke.

HTML	ISBN 978-92-849-6386-7	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/7748031	QJ-01-25-065-DA-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6387-4	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/2501246	QJ-01-25-065-DA-N

HVORDAN DER HENVISES TIL DENNE PUBLIKATION

Den Europæiske Revisionsret, [særberetning 05/2026](#) "Bæredygtig pendling i byområder - Det går fremad, men det vil kræve en lokal indsats at nå destinationen", Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2026.

Tre fjerdedele af EU's befolkning bor i byområder, som tiltrækker beskæftigelse og økonomisk aktivitet, hvilket resulterer i stor pendlertrafik. EU's bytrafikpolitik fremmer bæredygtig transport med lovgivning, vejledning og finansiering.

Den EU-retlige ramme er for nylig blevet styrket og kræver nu, at 431 storbyer udarbejder planer for bæredygtig bytrafik. Vores revision af en række planer viste imidlertid, at de havde mangler, bl.a. vedrørende deres dækning af pendlerstrømme og deres ambitionsniveau med hensyn til at reducere brugen af biler. Fremtidige forbedringer inden for bytrafik vil primært afhænge af tiltag på lokalt plan.

Vi anbefaler, at man styrker vejledningen og overvågningen, fremmer korrekt geografisk dækning af pendlerstrømme i planerne og fastlægger en metode til måling af de ændringer i drivhusgasemissioner, der sker som følge af gennemførte projekter.

Særberetning fra Revisionsretten udarbejdet i medfør af artikel 287, stk. 4, andet afsnit, TEUF.



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET



Den Europæiske Unions
Publikationskontor

DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tlf. +352 4398-1

Kontakt: eca.europa.eu/da/contact
Websted: eca.europa.eu
Sociale medier: @EUauditors