Den Europæiske Unions
Tidende

DA
C-udgaven

C/2025/4211

20.8.2025

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Planlægning af bæredygtig bytrafik i EU

(initiativudtalelse)

(C/2025/4211)

Ordfører: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

Medordfører: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Rådgivere	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (for ordføreren) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (for medordføreren)
Plenarforsamlingens beslutning	23.1.2025
Retsgrundlag	Forretningsordenens artikel 52, stk. 2
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	27.5.2025
Vedtaget på plenarforsamlingen	19.6.2025
Plenarforsamling nr.	597
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	111/1/3

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Et godt bytrafiksystem har afgørende betydning for livskvaliteten i vores samfund, ordentlige arbejdsvilkår og den økonomiske konkurrenceevne. Det afhænger af mange, og mange er afhængige af det. Hvis vi skal forberede vores bytrafiksystemer på vor tids nye udfordringer, kræver det en kollektiv indsats og frigørelse af økonomiske, politiske og sociale ressourcer.

1.2. Vores bytrafiksystemer skal styres i en retning, så de bliver miljømæssigt, socialt og økonomisk bæredygtige. Vi skal gøre fremskridt på alle tre områder, ellers gør vi ingen fremskridt overhovedet – i hvert fald ikke i det omfang eller med den hastighed, der er nødvendig.

1.3. Der er ændringer i bytrafikken i gang, hvilket udgør såvel trusler som muligheder. En effektiv indsats kræver en solid strategi til at forsvare det offentlige gode, skræddersyede foranstaltninger samt den politiske vilje til at gennemføre disse foranstaltninger og den organisatoriske kapacitet til at udmønte denne vilje.

1.4. Hvis vi skal kunne forbedre mobiliteten i byerne og mindske dens miljøpåvirkning, er vi nødt til at udarbejde planer for bæredygtig bytrafik. EØSU opfordrer medlemsstaterne til at udvikle *nationale programmer* for at bistå de lokale og regionale myndigheder med udvikling og gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik gennem vejledning, kapacitetsopbygning og finansiering, og opfordrer Kommissionen til at støtte videreførelsen og udvidelsen af CIVINET.

1.5. Den flerårige finansielle ramme (FFR) for perioden efter 2027 vil være afgørende for at fremme bæredygtig mobilitet og forfølge EU's mål for TEN-T, miljøbeskyttelse og trafiksikkerhed. Kommissionen bør fremme anvendelsen af planer for bæredygtig bytrafik som en investeringspipeline, hvilket også vil give et positivt incitament til at matche TEN-T-forpligtelserne for byknudepunkter.

1.6. Planer for bæredygtig bytrafik er afgørende for en afbalanceret regional udvikling. Mobilisering af regioners kreativitet og sociale kapital er et afgørende skridt. Arbejdsgiver-, arbejdstager-, og civilsamfundsorganisationer spiller en central rolle og skal tilskyndes til at bidrage til denne dialog. Det er vigtigt at inddrage alle relevante interessenter på lokalt, nationalt og EU-plan i planlægningen, herunder også i grænseoverskridende spørgsmål.

1.7. Når vi planlægger mobilitet i byerne, skal vi have med i overvejelserne, at det sociale og økonomiske liv i byområder rækker langt ind i forstæder, bynære områder og landdistrikter, og at der skal tages hensyn til deres synspunkter og behov. Manglende effektivitet i mobilitetssystemet skaber og fastholder kløften mellem by og land og dens negative økonomiske, sociale og politiske konsekvenser. Et retfærdigt mobilitetssystem betyder, at mobilitet er økonomisk overkommelig og ikke skaber privilegier, der støtter dem, der allerede befinder sig i en bedre position.

1.8. Grundlaget for bæredygtig mobilitet i byerne er offentlig transport kombineret med aktiv og fælles mobilitet. For at sikre at borgerne kan vælge de mest effektive løsninger til deres rejser, skal vi give dem et økonomisk overkommeligt, tilgængeligt, sikkert og pålideligt *multimodalt transportudbud*. Det er afgørende, at den Sociale Klimafond og dens sociale klimaplaner anvender denne tilgang for at bekæmpe transportfattigdom og afbøde de sociale virkninger af CO_2-prissætning, navnlig for sårbare grupper.

1.9. Den rolle, som unge spiller, er afgørende, da deres adfærd og vaner har en langvarig indvirkning. En dialog med de unge og deres syn på udformningen af mobilitetsløsninger kan ikke forbigås.

1.10. At støtte arbejdstagere og arbejdsgivere gennem offentlig transport, delt mobilitet og cykling er afgørende for at kunne opnå bæredygtig, tilgængelig, inklusiv og økonomisk overkommelig mobilitet.

1.11. For at lokke arbejdstagere og arbejdssøgende til transportsektoren skal arbejdsvilkårene være så attraktive som muligt.

2. **Baggrund**

2.1. Mobilitet kan defineres som muligheden for at bevæge sig frit. Det er en grundlæggende forudsætning for det demokratiske liv og en rygrad i vores økonomier. Folk skal have adgang til job, skoler, sundhedstjenester og sociale tjenester, kulturlivet og samfundslivet (det er et af principperne i den europæiske søjle for sociale rettigheder), og arbejdsgiverne har brug for, at arbejdstagere og kunder kan nå frem til deres forretningssteder, og for at få deres varer distribueret.

2.2. Bytrafiksystemet spiller en central rolle i EU's økonomi – det muliggør *arealanvendelse* (tilslutning til transportnettet er en forudsætning for opførelsen af byggeri), *omsætning af varer, transportmiddelindustrien* og skaber og bevarer *arbejdspladser*.

2.3. Bytrafiksystemet medfører forskellige omkostninger, herunder *kapitaludgifter*, der afholdes af den offentlige sektor (opførelse og vedligeholdelse af infrastruktur), *driftsomkostninger*, der dækkes af brugerne (enkeltpersoner og virksomheder) og offentlige myndigheder (for at sikre retten til fri bevægelighed), og de *implicitte omkostninger*, der forårsages af *eksterne virkninger*, som samfundet skal betale i form af skatter (f.eks. konsekvenser for folkesundheden af trafikdræbte og kvæstede, luft- og støjforurening).

2.4. Vores bytrafiksystem er underlagt forandringens kræfter. I løbet af de seneste to århundreder har disse kræfter i det væsentlige presset på for en udvidelse af bytrafiksystemet, vej- og jernbanenet, mængden af køretøjer, antallet af kørte kilometer og mængden af energi, der forbruges.

2.5. De nuværende kræfter presser på for en mere grundlæggende forandring af selve mobilitetssystemet i byerne. Nogle af dem stammer fra teknologisk og erhvervsmæssig innovation: elektrificering, digitalisering, webbaseret globalisering, platformisering, venturekapital og hurtig (til tider ureguleret) udbredelse og vækst, som lader sig gøre som følge af en kombination af disse faktorer. Andre kræfter udspringer af offentlighedens interesse, nemlig en forpligtelse til en drastisk nedbringelse af antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser, en voksende miljøbevidsthed og behovet for at forberede sig på mere ekstreme og hyppigere klimafænomener og på dobbelt anvendelse af infrastrukturen.

2.6. Der er uundgåelige ændringer undervejs. Valget står mellem en veltilrettelagt omstilling eller en usikker bevægelse i retning mod noget værre. Bytrafik opretholder det sociale og økonomiske liv, og en velordnet omstilling er afgørende for mange interessenter i og uden for transportsektoren. En sådan omstilling kræver en fornuftig strategi, der er udviklet gennem solide planlægningsprocesser baseret på social og civil dialog. Dette er den centrale opgave for *planlægningen af bæredygtig bytrafik*.

3. **Generelle bemærkninger**

3.1. I EU er planlægning af bæredygtig bytrafik meget mere end et koncept: der findes solid erfaring og klar vejledning, og det er blevet et lovkrav. EU's forordning om det transeuropæiske transportnetværk (TEN-T) har kortlagt 431 byknudepunkter og kræver, at hvert knudepunkt inden udgangen af 2027 udarbejder en plan for bæredygtig bytrafik.

3.2. En plan for bæredygtig bytrafik for et TEN-T-byknudepunkt bør finde anvendelse på *det funktionelle byområde* (FUA), som normalt omfatter en by og dens pendlerzone i de omkringliggende kommuner. Dialog og samarbejde er afgørende for udviklingen og gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik – mellem nabokommuner i funktionelle byområder, mellem disse kommuner og nationale regeringer og mellem offentlige myndigheder og alle relevante interessenter.

3.3. Når vi planlægger mobilitet i byerne, skal vi have med i betragtning, at det sociale og økonomiske liv i et funktionelt byområde rækker langt ind i forstadsområder, bynære områder og landdistrikter og er afhængige af menneskers og varers bevægelser, der starter langt ud over bygrænserne, såsom arbejdstagere, der pendler fra deres hjem i forstæderne, og fødevarer, der føres ud på markedet fra landbrugsbedrifter i landdistrikterne. EU's langsigtede vision for landdistrikterne 2040 fremhæver transport og digital konnektivitet.

4. **Særlige bemærkninger**

Start med det grundlæggende.

4.1. At bevæge sig til fods er det mest grundlæggende element i et mobilitetssystem, og infrastruktur til fodgængere er afgørende i dagligdagen for at kunne få adgang til lokale skoler, tjenester, butikker og offentlig transport. Hvis denne form for infrastruktur ikke er tilgængelig eller ikke er sikker, går det i uforholdsmæssig høj grad ud over de mest sårbare og er en stor hindring for bæredygtig mobilitet.

4.2. At sikre, at transportinfrastrukturen er tilgængelig for alle, er afgørende for at gøre det offentlige rum og offentlig transport virkelig »offentlig«, således at borgere med handicap fuldt ud kan udøve deres menneskerettigheder og sociale rettigheder, og sikkerheden og komforten for alle brugere forbedres, og der tages vare på vores samfunds finansielle bæredygtighed, da hindringer skaber afhængighed og afhængighed er forbundet med omkostninger, som på grund af den demografiske aldring ville blive urimelige.

4.3. Trafiksikkerhed er afgørende for at tackle en af de største årsager til dødsfald og alvorlig personskade og er altafgørende for at fremme bæredygtig mobilitet. Manglende trafiksikkerhed er en stor hindring for at bevæge sig til fods, cykle og anvende offentlig transport og delt mikromobilitet. Hvis vi gør vores veje sikrere, vil det frigøre deres fulde sociale, økonomiske og miljømæssige potentiale.

Deltagelse og dialog

4.4. Gennemførelse af bæredygtige mobilitetspolitikker på lokalt plan kan skabe spændinger mellem offentlige myndigheder og brugere af forskellige transportformer, navnlig bilister. Deltagelse og dialog på græsrodsniveau er afgørende og skal stræbe efter konstruktivt at inddrage alle de potentielt berørte, ikke kun dem, der er enige.

4.5. Dialog er nødvendig på tværs af politiske partiers skel: En plan for bæredygtig trafik kan kræve et flertal for at blive vedtaget og tid til at blive gennemført, som kan betyde, at den vil strække sig over flere politiske mandatperioder.

4.6. Dialog på tværs af generationer er også nødvendig for en langsigtet vision, der tager hensyn til alle generationers rettigheder og behov, navnlig de unges. Anvendelse af EU's ungdomstest på mobilitetspolitikker vil fremme bæredygtig mobilitet.

Adfærdsændringer

4.7. En plan for bæredygtig bytrafik har til formål at ændre ikkebæredygtige mobilitetsmønstre. Dette kræver nødvendigvis en ændring af mobilitetsadfærden, som kan imødegås ved at støtte alternativer og give de rette incitamenter til at anvende dem. Adfærdsmæssig indsigt bør danne grundlag for politikken så tidligt som muligt.

4.8. Overgangen til unges voksenliv er et vigtigt øjeblik, da et nyt sted at bo og et arbejde udløser ændringer i mobilitetsadfærden. En forbedring af en bys offentlige rum er også en stor mulighed, som eksempelvis i Ljubljana, hvor byen i virkelig god tid informerede om, at den ville lukke en hovedgade for motoriseret trafik og tilbyde gode alternativer for adgang til bymidten.

Transportfattigdom og en multimodal tilgang

4.9. Vi skal ikke begrænse os til kun at se på bycentrene ([1]). Mange mennesker, der bor i forstæder og bynære områder, skal vælge mellem at bruge for meget tid på offentlig transport eller at bruge for stor en del af deres indkomst på en bil. Manglen på gode alternativer forvrider valgmulighederne og tvinger folk til at investere i en bil, hvilket er et problem, der rammer mange arbejdstagere. De lavere udgifter til boliger i forstæderne bliver mere end opvejet af de højere transportomkostninger (i penge og tid), da arbejdstagerne er tvunget til at tilbagelægge længere afstande, og da der for de arbejdstagere, der har aften- og nattevagt (ofte nøglepersonale), ikke er noget alternativ i den offentlige transport uden for spidsbelastningsperioder. Ineffektiv bymobilitet påvirker leveomkostningerne og livskvaliteten.

4.10. Dette er en *regional* udfordring. Daglige rejser med offentlig transport kan blive meget dyre, hvis passagererne skal købe forskellige billetter i løbet af den samme rejse. En god løsning er en billet, der er gyldig i et rimeligt tidsrum (f.eks. 75 minutter), og som kan anvendes i alle former for offentlig transport. Det kræver integrerede billetsystemer, hvilket igen kræver ordentlig mobilitetsplanlægning og samarbejde mellem lokale og regionale myndigheder. Transportmyndighederne i storbyerne spiller en central rolle.

4.11. Offentlig transport er rygraden i EU's bytrafiksystem ([2]). Offentlige serviceforpligtelser er afgørende for at sikre, at vitale tjenester leveres til offentligheden, også de steder og på de tidspunkter, hvor de måske ikke er rentable. Vi skal investere i udbuddet af, sikkerheden og komforten i den offentlige transport og stå vagt om den offentlige transports fremkommelighed, så den kører oftere og mere pålideligt.

4.12. Vi skal også forstå begrænsningerne ved offentlig transport i tyndt befolkede områder og uden for spidsbelastningsperioder (f.eks. for arbejdstagere, der skal hjem efter en sen vagt, eller unge, der skal tilbage fra arrangementer om natten). Vi skal støtte kombinationen af offentlig transport med cykling og delt mobilitet (f.eks. samkørsel, delebilordning og efterspørgselsbaserede transporttjenester). Folk har brug for et *multimodalt transporttilbud* – jo mere diversificeret det er, jo mere effektivt tilgodeser det forskellige behov på en pålidelig og økonomisk overkommelig måde.

4.13. Fælles mikromobilitetstjenester (delecykler, elcykler, ladcykler, elløbehjul og elknallerter) spiller en rolle i fremkomsten af dette multimodale transportudbud. Mange af disse tjenester opererer kun i tætbefolkede byområder, hvor det er lettere at generere indtægter. I mindre tætbefolkede områder kan de hjælpe mange mennesker med at få adgang til offentlige transportkorridorer og udgøre en løsning for kortere rejser (5 km).

4.14. Udrulning og opskalering af fælles mobilitetstjenester i funktionelle byområder er strategisk vigtig. Det kræver offentlig støtte på en måde, der muliggør overkommelige priser for brugerne og levedygtighed for operatørerne og samtidig tiltrækker private investeringer og styrer dem i retning af offentlige behov. Den civile sektor kan også spille en vigtig rolle, som i Letland, hvor en efterspørgselsstyret social taxitjeneste anvendes i landdistrikter.

4.15. Hvis man kun tillader lavemissionskøretøjer i bycentre, går det ud over dem, der ikke har råd til disse biler. Retten til adgang til bycentre skal reguleres på en måde, så den er forenelig med retten til renere luft, sikrere gader og flere grønne områder for at afbøde oversvømmelser og hedebølger for dem, som bor og arbejder i bymidten. For at undgå en konflikt mellem legitime rettigheder skal vi fokusere på en mere effektiv adgang for mennesker og varer.

Beskæftigelse og transport

4.16. Beskæftigelse skaber efterspørgsel efter mobilitet, og koncentrationen af arbejdspladser gør det muligt at sammenlægge rejser, hvilket er en afgørende forudsætning for effektiv og økonomisk overkommelig transport. Større arbejdsgivere stillede førhen transport til rådighed for deres arbejdstagere. I dag kan brugen af offentlig transport suppleret med fælles mobilitet give mere effektive løsninger, herunder for arbejdstagere, der påbegynder eller afslutter vagter om natten og bor i perifere bydele.

([1]) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om en langsigtet vision for EU's landdistrikter (COM(2021) 345 final) (EUT C 290 af 29.7.2022, s. 137).

([2]) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om betydningen af offentlig transport for EU's grønne genopretning (initiativudtalelse) (EUT C 75 af 28.2.2023, s. 115).

4.17. Man bør overveje at støtte arbejdsgivere, der yder tilskud til køb af billetter til offentlig transport og fremmer strategier for mindsket biltransport, herunder eventuelle skatteincitamenter og samfinansieringsforanstaltninger, der tilskynder arbejdstagerne til at pendle mere bæredygtigt (eksempelvis reserverede parkeringspladser for ansatte, der deltager i samkørsel, sikker opbevaring og brusekabiner for dem, der cykler til arbejde). Denne støtte til arbejdstagernes mobilitet skal altid drøftes og aftales med arbejdstagerrepræsentanter og fagforeninger.

Bæredygtig mobilitet og konkurrencedygtige virksomheder

4.18. Hvis godstransporten gøres mere bæredygtig, kan det give *forretningsmæssige fordele* (transport er en omkostningskomponent), *kollektive fordele* (mindre CO_2-udledning og trafikal overbelastning) og forbedre byområdernes konkurrenceevne. Offentlig-privat samarbejde er afgørende, og planer for bæredygtig bylogistik udgør et solidt grundlag. Planer for bæredygtig bylogistik er mindre udbredte end planer for bæredygtig bytrafik og bør udvikles i fællesskab.

4.19. En forbedring af bæredygtigheden for godstransport i byer og leverancer på den sidste kilometer kræver en innovativ tilgang, der ikke skader virksomhederne og endda kan give effektivitetsgevinster og en konkurrencefordel. Der skal ydes særlig støtte til mikrovirksomheder og SMV'er ([3]), handlende, håndværkere og andre små økonomiske aktører. Grønne indkøb skal være med til at fremme dette.

4.20. Energiomstillingen indebærer ændringer inden for økonomi, erhvervsliv og beskæftigelse. Der bør gøres en indsats for at sikre, at de arbejdspladser, der skabes, er af høj kvalitet og tilbyder stabile arbejdsvilkår med respekt for arbejdstagernes rettigheder og anstændige lønninger. Disse ændringer skal drøftes inden for rammerne af en social dialog.

Bæredygtige arbejdspladser i transportsektoren

4.21. Bæredygtig mobilitet kræver arbejdstagere. Mangel på arbejdskraft i transportsektoren er et problem, og det skal overvejes, hvordan arbejdstagere (herunder kvinder ([4])) kan tilskyndes til at vælge denne sektor. Der skal tages højde for evner og færdigheder i og uden for den offentlige sektor, og den sociale dialog er afgørende for at opretholde og/eller forbedre arbejdsvilkårene.

4.22. For at tiltrække og fastholde arbejdstagere inden for offentlig transport er det nødvendigt at sørge for, at det er sikkert for arbejdstagerne i sektoren, som ofte oplever at blive udsat for trusler og vold fra passagerer. Desuden er sikkerheden for arbejdstagere i den offentlige transport en forudsætning for alle passagerers sikkerhed, blandt andet for effektivt at bekæmpe seksuel chikane på stationer, ved stoppesteder og i køretøjer.

Ny energi, nye køretøjer, gamle problemer

4.23. Fordelene ved elektromobilitet og alternative brændstoffer skal sættes i perspektiv. Vi skal ikke kun fokusere på *udstødningsrøret* – elektriske køretøjer har en positiv indvirkning på luftforurenende stoffer, men de løser ikke mange andre mobilitetsproblemer såsom mikropartikler fra dæk og bremser, trafikpropper, efterspørgsel efter parkeringspladser, trafiksikkerhed og den fulde miljøvirkning af deres fremstilling.

4.24. Byer planlægger og foretager store investeringer i moderne lavemissions- og nulemissionsflåder. For at få det bedste afkast af disse investeringer er de *offentlige myndigheder* nødt til at gennemføre offentlige indkøb på en måde, der sætter dem i stand til at fastholde en del af investeringen i deres regionale økonomi, og EU-baserede busfabrikanter skal forbedre deres industrielle kapacitet for at levere større mængder inden for kortere frister.

4.25. Det er særlig vigtigt at tilstræbe optimering og effektivitet i anvendelsen af forskellige teknologier for at opnå de bedste resultater til en given pris, navnlig når der anvendes offentlige midler.

Fysisk planlægning og mobilitetsplanlægning

4.26. Fysisk planlægning og transportplanlægning skal sammenkobles og koordineres. Bedre integration er afgørende for at opnå bedre tilgængelighed og håndtere behovet for befordring. Med hensyn til byplanlægning kan dette opnås gennem en bedre fysisk blanding af økonomiske aktiviteter understøttet af forbedringer af mobiliteten.

([3]) Jf. EGUM's anbefalinger om logistik i byer.

([4]) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om kvinder og transport — Platform for forandringer (sonderende udtalelse på anmodning af Kommissionen) (EUT C 246 af 28.7.2017, s. 1).

4.27. Byudvikling ledsages altid af en udvidelse af infrastrukturen for offentlige forsyningsvirksomheder (f.eks. elektricitet, vand og sanitet), da de nye bygninger vil skabe ny efterspørgsel. Tilvejebringelse af bæredygtige mobilitetsløsninger bør også planlægges, betales og sikres fra starten, ellers vil den nye udvikling forværre mobilitetsproblemerne ved at skabe mere biltrafik og påtvinge nye husholdninger at investere i en bil.

Klimaneutrale byer

4.28. EØSU støtter EU-missionen – klimaneutrale og intelligente byer inden 2030, der har til formål at skabe en fælles ramme for klimaneutralitet for byer. EU-missionen for byer tilskynder kraftigt byerne til at udarbejde planer for bæredygtig trafik og følge en tværsektoriel og efterspørgselsstyret tilgang, der skaber synergier mellem eksisterende initiativer og baserer sine aktiviteter på byernes faktiske behov.

Planer for bæredygtig bytrafik og finansiering

4.29. Udviklingen af planer for bæredygtig bytrafik for 431 byknudepunkter inden udgangen af 2027 vil kræve en massiv planlægningsindsats og udgør en enestående og meget vigtig mulighed for at få rettet op på tingene. Der skal gøres en indsats nu. Det er afgørende at have *nationale støtteprogrammer*, der er tilstrækkeligt udrustet til at yde teknisk og finansiel støtte, øge standardtilgange og fremme inddragelsen af interessenter. De nationale kontaktpunkt for planer for bæredygtig bytrafik spiller en afgørende rolle.

4.30. Det er meget vigtigt at vurdere, om de midler, der er til rådighed til støtte for gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik, udnyttes fuldt ud, og om der opnås synergier. I øjeblikket ydes der støtte under Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer, de europæiske struktur- og investeringsfonde, Connecting Europe-faciliteten/TEN-T-fondene, Den Europæiske Portal for Investeringsprojekter, Innovative Urban Action, URBACT, fællesforetagendet for brændselsceller og brint, Horisont 2020 og Interreg Europe. Der er forskellige finansielle midler til rådighed, og de er alle afhængige af FFR.

4.31. FFR for perioden efter 2027 vil være afgørende for fremme af bæredygtig mobilitet og forfølgelsen af EU's mobilitetsmål. Da EU overvejer at reformere sine finansieringsinstrumenter, bør Kommissionen fremme anvendelsen af planer for bæredygtig bytrafik som et redskab til at oprette projektpipelines og strømline EU-finansieringen. Det ville udgøre et positivt incitament som modstykke til de TEN-T-forpligtelser, der pålægges de 431 byknudepunkter, tilskynde til udvikling af planer for bæredygtig bytrafik af høj kvalitet og støtte gennemførelsen heraf. Denne sammenhæng vil også tiltrække private investeringer til de regionale økonomier og bidrage til at skabe arbejdspladser.

Kapacitetsudvikling

4.32. Selv om den proces, der er defineret i EU's retningslinjer for planer for bæredygtig bytrafik, bør være en reference for alle byknudepunkter, findes der ingen universalløsning. Byområderne skal finde de optimale løsninger til at håndtere deres egne karakteristika og udnytte deres muligheder og kapacitet bedst muligt. Derfor er kapacitetsopbygning på lokalt plan af afgørende betydning.

4.33. Lande uden nationale retningslinjer for planlægning af bæredygtig bytrafik anbefales at udvikle dem hurtigst muligt, så deres planer for bæredygtig bytrafik kan udvikles på en effektiv og standardiseret måde. Kommissionens henstillinger om nationale støtteprogrammer for planlægning af bæredygtig bytrafik kan anvendes. Der bør udarbejdes nationale retningslinjer i samarbejde med byer, regionale myndigheder, den akademiske verden og interessenter inden for bytrafik, eksperter og civilsamfundet.

4.34. Der bør etableres løbende koordinering mellem de relevante organer inden for hvert enkelt funktionelt byområde. Gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik bør gennemgå en ordentlig og løbende evaluering ved etablering af mekanismer til måling af, hvorvidt de gør fremskridt og når deres mål.

4.35. CIVITAS spiller en vigtig rolle gennem bevillinger, projekter, uddannelse og bevidstgørelse, idet CIVINET-netværkene gør det lettere at informere og udveksle god praksis blandt lokale og nationale interessenter på deres eget sprog. Denne proces er en succes og bør støttes yderligere og udbredes til flere lande.

4.36. Eksperters og byplanlægningsinstitutters viden bør kanaliseres ind i planlægningen og styrkelsen af de lokale og regionale myndigheders kapacitet, og de bør samarbejde med folkevalgte om at opbygge og øge den politiske vilje og forståelse.

Bruxelles, den 19. juni 2025.

Oliver RÖPKE
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg