

Hållbar pendling i och kring stadsområden

Det går framåt, men lokala åtgärder är avgörande för att nå slutmålet



Innehållsförteckning

Punkt

01–24 | **Huvudbudskap**

01–05 | Varför detta område är viktigt

06–24 | Vad vi konstaterade och rekommenderar

25–108 | **Våra iakttagelser mer i detalj**

25–59 | Kommissionens kontinuerliga insatser för att stärka EU:s ram för mobilitet i städer var delvis framgångsrika

29–44 | Det tog tid att nå samförstånd om att stärka EU:s rättsliga ram, och målen för mobilitet i städer är fortfarande brett definierade

45–51 | Trots en del överlappningar uppskattade städerna kommissionens många stödinitiativ

52–59 | Kommissionens övervakning har varit begränsad, delvis på grund av att rapporteringen av data om mobilitet i städer blir obligatorisk först från och med slutet av 2027

60–94 | De flesta av de planer för hållbar mobilitet i städer som vi granskade innehöll relevanta åtgärder men hade luckor i områdestäckningen och övervakningen

64–68 | Områdestäckningen var otillräcklig i de flesta planerna för hållbar mobilitet i städer, vilket gjorde att vissa pendlingsflöden inte togs med

69–86 | De flesta av de granskade planerna för hållbar mobilitet i städer innehåller åtgärder för tillgänglighet och utsläppsminskning, medan färre åtgärder motverkar användningen av bilar

87–94 | Genomförandet och övervakningen av de granskade planerna för hållbar mobilitet i städer garanteras inte

95–108 | De projekt som vi granskade stödde målen i planerna för hållbar mobilitet i städer, även om inte alla hade betydande effekter vad gäller att tillgodose pendlarnas behov

96–99 | Trots vissa brister i urvalsförfarandena var alla granskade projekt anpassade till planerna för hållbar rörlighet i städer

100–108 | Nästan alla granskade projekt levererade sin planerade output, men mycket färre ledde till betydande effekter vad gäller att tillgodose pendlarnas behov

Bilagor

Bilaga I – Om revisionen

Bilaga II – Förteckning över granskade projekt

Bilaga III – Exempel på kommissionens stödinitiativ

Bilaga IV – Pendlingsflöden

Bilaga V – Mål för hållbar mobilitet

Bilaga VI – Problem som påverkar mobilitetsundersökningarnas meningsfullhet

Bilaga VII – Kartor över tillgängligheten inom 45 minuter

Bilaga VIII – Kartor över restiden från förortsområdena till en relevant arbetsplats

Förkortningar

Ordförklaringar

Kommissionens svar

Tidslinje

Vi som arbetat med revisionen

Huvudbudskap

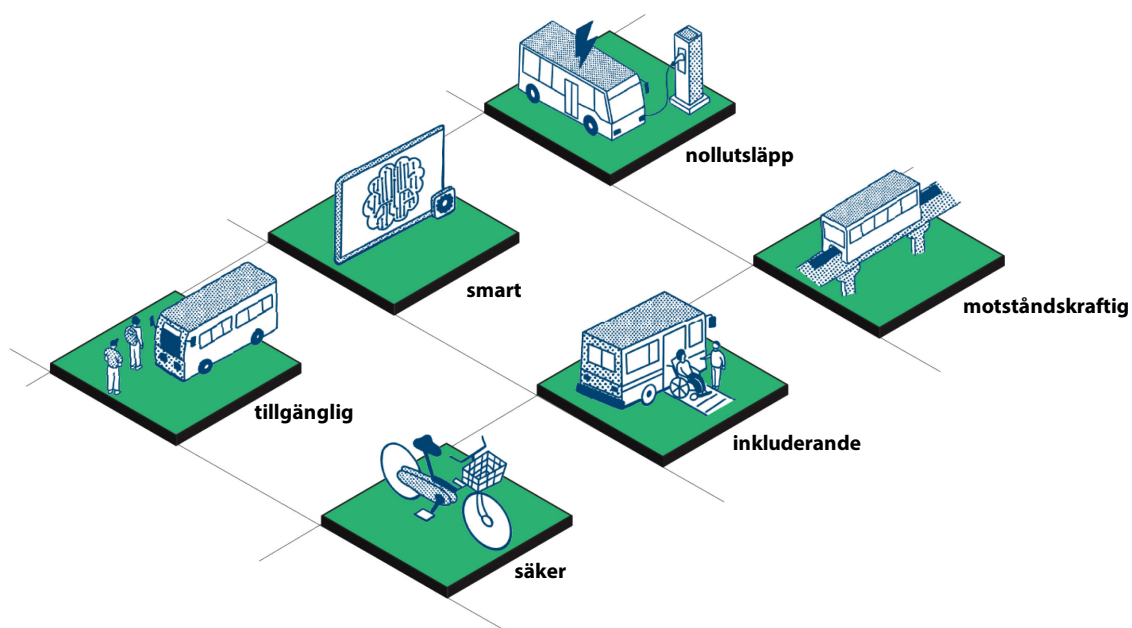
Varför detta område är viktigt

- 01** Mobilitet i städer, dvs. möjligheten för personer och varor att röra sig inom stadsområden, är något som berör omkring 75 % av EU:s befolkning. Stadsområden lockar till sig sysselsättning och ekonomisk verksamhet, något som leder till tung pendlingstrafik. Befolkningstillväxten är också snabbare i de omkringliggande pendlingszonerna än i stadskärnorna, vilket tyder på en trend mot förortsutbyggnad¹.
- 02** Mobilitet i städer hanteras främst lokalt. I kommissionens ram för mobilitet i städer² från 2021 definieras hållbar mobilitet i stadsområden inom flera viktiga dimensioner (*figur 1*). För detta krävs ett fokus på människocentrerade, multimodala transportsystem i städerna som tillhandahåller en aktiv, kollektiv och delad mobilitet som bygger på utsläppssnåla och utsläppsfria lösningar.

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

² COM(2021) 811 final.

Figur 1 | Centrala egenskaper för hållbar mobilitet i stadsområden



Källa: Revisionsrätten, anpassad från kommissionens nya EU-ram för mobilitet i städer (2021).

- 03** Att främja hållbar mobilitet i städer har flera fördelar, bland annat minskade växthusgasutsläpp, mindre trafikstockningar och minskade restider samt förbättrad luftkvalitet och livskvalitet. En stor utmaning är att tillhandahålla attraktiva alternativ till användningen av bilar.
- 04** För att öka den hållbara mobiliteten främjade kommissionen konceptet med [planer för hållbar mobilitet i städer](#). Dessa planer definieras som strategiska mobilitetsplaner som syftar till att på ett hållbart sätt förbättra tillgängligheten till och rörligheten inom ett funktionellt stadsområde för människor, företag och varor. För statistiska ändamål definieras begreppet "funktionellt stadsområde" på EU-nivå som en stad samt dess pendlingszon, där den senare är ett område som omger en stad där minst 15 % av de sysselsatta invånarna arbetar i staden.

05 Syftet med revisionen var att bedöma de åtgärder som vidtagits av kommissionen och de berörda myndigheterna i medlemsstaterna för att främja hållbara transporter för pendlare i storstadsområden. I det syftet bedömde vi i) om kommissionens lagstiftnings-, policy- och stödåtgärder var lämpliga för att tillhandahålla ändamålsenliga pendlingstransporter, ii) om de berörda myndigheternas utformning, genomförande och övervakning av planerna för hållbar mobilitet i städer i de sex utvalda medlemsstaterna (Tjeckien, Spanien, Frankrike, Ungern, Polen och Portugal) var ändamålsenliga och iii) om urvalet, genomförandet och resultaten av 21 utvalda EU-finansierade projekt var ändamålsenliga när det gällde hållbar pendlarmobilitet. Vi förväntar oss att våra iakttagelser kommer att vara användbara för kommissionen när den utvärderar hur dess politik fortskrider med tanke på framtida uppdateringar och tillhörande vägledning. Mer bakgrundsinformation och närmare uppgifter om revisionens omfattning och inriktning samt revisionsmetod finns i [bilaga I](#).

Vad vi konstaterade och rekommenderar

06 Vår samlade slutsats är att EU:s rättsliga ram för mobilitet i städer har stärkts genom kommissionens kontinuerliga insatser. I synnerhet krävs det nu att planer för hållbar mobilitet i städer utarbetas för 431 stadsområden. Vi identifierade dock olika brister som undergräver planernas ändamålsenlighet, särskilt när det gäller deras täckning av pendlingsflöden och ambitionsnivån när det gäller att förändra resvanor och minska bilanvändningen. Framtida förbättringar kommer i första hand att vara beroende av åtgärder på lokal nivå.

Kommissionens kontinuerliga insatser för att stärka EU:s ram för mobilitet i städer var delvis framgångsrika

- 07** På transportområdet måste alla åtgärder på EU-nivå vara förenliga med subsidiaritetsprincipen, vilket innebär att EU endast bör agera när mål kan uppnås bättre genom EU-åtgärder i stället för att medlemsstaterna agerar på egen hand.
- 08** Tjugo år efter det att kommissionen hade erkänt fördelarna med att planera mobilitet i städer gjordes sådan planering obligatorisk för 431 stadsområden (*knutpunkter*) i samband med översynen av förordningen om transeuropeiska transportnät (TEN-T), som antogs 2024. Under tiden hade kommissionen, för att säkerställa tillräckligt stöd från medlemsstaternas sida för ett sådant krav, aktivt främjat utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer.

09 Förordningen stärkte visserligen ramen, men den

- kräver inte att medlemsstaterna säkerställer att planerna för hållbar mobilitet i städer överensstämmer med EU:s riktlinjer,
- innehåller inte de indikatorer som kommissionen föreslagit (t.ex. transportslagsfördelning) utan ger den i stället befogenhet att fastställa i) ett begränsat antal indikatorer för mobilitet i städer och ii) en metod för medlemsstaternas insamling och inlämning av data. Detta har lett till en försening eftersom genomförandeakten ännu inte har antagits. Dessutom finns det ännu inte någon garanti för att den kommer att innehålla någon indikator som mäter förändringar i transportslagsfördelningen, trots att detta är avgörande för att bedöma om mobiliteten i städerna blir mer hållbar (punkterna 25–35 och 55).

10 Den starkare tonvikten på hållbar mobilitet i städer återspeglas också i de regler och avtal som styr EU:s finansieringsprogram (de sammanhållningspolitiska fonderna, Fonden för ett sammanlänkat Europa och faciliteten för återhämtning och resiliens) (punkterna 36–37).

11 EU:s strategiska ram för mobilitet i städer syftar till att stödja EU:s bindande klimatmål genom att främja hållbara transporter och därigenom bidra till minskade utsläpp. I EU-lagstiftningen fastställs bindande nationella mål för att minska de totala växthusgasutsläppen, men det finns inga separata mål enbart för transportsektorn. Det innebär att det är upp till medlemsstaterna att välja genomförandeåtgärder för de olika sektorerna. Följaktligen har inga mål fastställts på stadsnivå eller enbart för mobilitet i städer. Likaledes innehåller EU-lagstiftningen inga mål för trafikomställning (att flytta över pendlare till mer hållbara transportsätt), trots att det är av relevans för miljöprestanda och transporteffektivitet. Generellt sett är EU:s politiska mål för mobilitet i städer inte särskilt specifika (punkterna 38–44).

12 Kommissionen har vidtagit följande åtgärder för att stödja städerna:

- Den har infört flera stödmått (kapacitetsuppbyggnad, utbyte av praxis och vägledning) som, även om de uppskattas av de lokala myndigheterna, delvis överlappar varandra, vilket leder till ett komplext landskap som det kan vara svårt för stadsförvaltningar att navigera i (punkterna 45–50).
- Den har offentliggjort riktlinjer för utarbetande av planer för hållbar mobilitet i städer, som kompletterats med över 30 vägledningar om särskilda ämnen. Eftersom vägledningsdokumenten ännu inte tar upp alla relevanta aspekter och delvis inte är uppdaterade eller anpassade till de riktlinjer för planer för hållbar mobilitet i städer som fastställs i TEN-T-förordningen håller kommissionen på att förenkla och uppdatera dem (punkterna 51 och 83).

- 13** Med undantag för några utvärderingar som gjorts i samband med utarbetandet av framtida politiska beslut har kommissionen ännu inte övervakat effekterna av sin politik, eftersom rapporteringen av data om mobilitet i städer kommer att vara obligatorisk för medlemsstaterna först från och med slutet av 2027. Rapporteringen kommer att bygga på indikatorer och en metod som ska fastställas i en genomförandeakt som ännu inte har antagits av kommissionen (punkterna 52–59).



Rekommendation 1

Öka stödet till medlemsstaternas myndigheter

Kommissionen bör

- a) komplettera sin nuvarande vägledning för planer för hållbar mobilitet i städer genom att täcka in alla relevanta aspekter som ska tas med i en sådan plan, särskilt hur man bäst tillämpar i) begreppet funktionella stadsområden och ii) delad mobilitet i förortsområden, samt hur man bäst integrerar markanvändning och fysisk planering med mobilitetsplanering,
- b) inrätta en gemensam informationspunkt för att vägleda medlemsstaternas myndigheter om de möjligheter som erbjuds genom olika stödinitiativ (t.ex. finansiering eller kapacitetsuppbyggnad).

Måldatum för genomförande: fjärde kvartalet 2027.



Rekommendation 2

Övervaka transportslagsfördelningen

Som ett led i utarbetandet av genomförandeakten om indikatorer bör kommissionen samarbeta med medlemsstaterna för att fastställa en indikator för transportslagsfördelning – en avgörande komponent i all politik för hållbar mobilitet – som bör bygga på en konsekvent metod för uppgiftsinsamling.

Måldatum för genomförande: fjärde kvartalet 2026.

De flesta av de planer för hållbar mobilitet i städer som vi granskade innehöll relevanta åtgärder men hade luckor i områdestäckningen och övervakningen

- 14** Att definiera det område som en plan för hållbar mobilitet i städer ska täcka in är avgörande för dess ändamålsenlighet: området bör omfatta alla relevanta pendlingsflöden. Enligt TEN-T-förordningen ska planer för hållbar mobilitet i städer täcka in ett ”funktionellt stadsområde” som omfattar pendlingszoner i det stadsområdet eller i dess närhet. Detta förutsätter samarbete och samordning mellan nationella och lokala myndigheter och över administrativa gränser (punkterna [60–64](#)).
- 15** I alla utom en av de sex granskade planerna definierades områdena på grundval av administrativa gränser snarare än pendlingsflöden, vilket gör att en ibland betydande andel av dessa flöden, från 4 % till 64 % i de granskade planerna, förbises. Detta beror främst på kommunala myndigheters otillräckliga samordning och deras bristande befogenheter utanför sina respektive gränser (punkterna [65–68](#)).



Rekommendation 3

Främja lämplig geografisk täckning i planer för hållbar mobilitet i städer

Kommissionen bör övervaka om de planer för hållbar mobilitet i städer som lämnats in täcker in de berörda städernas funktionella stadsområden, såsom anges i TEN-T-förordningen. I de fall då planer för hållbar mobilitet i städer inte täcker in sådana områden bör kommissionen samarbeta med medlemsstaternas myndigheter (särskilt den nationella kontaktpunkten för planer för hållbar mobilitet i städer) för att hantera denna situation.

Måldatum för genomförande: fjärde kvartalet 2028.

- 16** De flesta av de planer för hållbar mobilitet i städer som vi granskade innehöll åtgärder och/eller mål som omfattade olika aspekter av hållbar mobilitet. Detta inbegrep
- förbättrad tillgänglighet för alla användare (dvs. tillgång till viktiga varor och tjänster och till arbetstillfällen) genom utvecklingen av multimodalitet, behovsstyrd transport och delad mobilitet,
 - minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn genom främjande av hållbara transportsätt, till exempel genom att man inför lågutsläppszoner och främjar aktiv mobilitet såsom cykling eller gång (punkterna [69–79](#)).
- 17** De mål som fastställts i de granskade planerna för att minska utsläppen i deras respektive stadsområden var i de flesta fall varken helt anpassade till eller jämförbara med dem som fastställts på nationell nivå. Att det inte finns något förfarande för att säkerställa en sådan anpassning och skillnaderna i tidsfrister för utarbetande eller uppdatering av de respektive dokumenten medverkade till denna situation (punkterna [80–81](#)).
- 18** Med undantag för några goda exempel saknade planerna för hållbar mobilitet i städer ofta åtgärder för att motverka användningen av personbilar. De flesta av planerna innehöll parkeringshanteringsåtgärder (t.ex. parkeringsbegränsningar i vissa områden), men endast hälften av dem inbegrep åtgärder för andra aspekter såsom markanvändning och fysisk planering samt arbetsgivares mobilitetsstyrning gentemot sina anställda för att förändra deras resvanor (punkterna [82–86](#)).
- 19** Nationella och regionala myndigheter i de sex besökta medlemsstaterna övervakar inte genomförandet av planerna för hållbar mobilitet i städer. Av de sex granskade planerna övervakas dock två av de berörda lokala myndigheterna, och ytterligare två lokala myndigheter har för avsikt att göra samma sak. För de två planer som för närvarande övervakas hindrades ett ändamålsenligt genomförande delvis av lokala myndigheters bristande befogenheter och finansieringsbegränsningar. Tillräcklig finansiering är avgörande för att en plan ska bli framgångsrik, men endast de två planer som för närvarande övervakas innehöll uppgifter om finansieringsbehov, och även dessa angav endast möjliga finansieringskällor för att täcka dessa behov (punkterna [87–91](#)).
- 20** Det fanns inga tillgängliga övervakningsdata om den övergripande effekt som genomförda planer för hållbar mobilitet i städer har haft på hållbar pendlarmobilitet och transportslagsfördelning. De berörda myndigheterna i de sex medlemsstaterna genomförde undersökningar av mobiliteten med vissa intervall, men problem med tidsplanering och täckning minskade dessa undersökningars användbarhet (punkterna [92–94](#)).

De projekt som vi granskade stödde målen i planerna för hållbar mobilitet i städer, även om inte alla ledde till betydande effekter sett till pendlarnas behov

21 När det gäller de 21 projekt som ingick i vårt granskningsurval konstaterade vi följande (punkterna [95–96](#), [99](#) och [103–105](#)):

- Alla projekt var förenliga med den relevanta planen för hållbar mobilitet i städer eller någon annan relevant mobilitetsstrategi, även om de myndigheter som gjorde projekturvalet inte alltid bedömde detta kriterium.
- Merparten av projekten stöddes av en behovsbedömning.
- De allra flesta av de slutförda projekten levererade sin planerade output fullt ut.
- De tolv projekt för vilka det fanns tillräckliga uppgifter för en bedömning hade alla en viss effekt när det gällde att tillgodose pendlarbehoven, om än i olika grad: hälften av dem uppvisade betydande positiva effekter, medan den andra hälften hade mer måttliga effekter på grund av brister i projektplaneringen och projektgenomförandet.

22 Vi fann följande brister i de kontroller som gjordes av de myndigheter som stod för projekturvalet (punkt [97](#)):

- När det gäller projekt som finansierades genom Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport inleddes bedömningen av deras anpassning till de relevanta planerna för hållbar mobilitet i städer först med projekt som finansierades under perioden 2021–2027.
- När det gäller projekt som finansierades genom faciliteten för återhämtning och resiliens i de två granskade medlemsstaterna gjordes ingen kontroll av om de anpassats till de relevanta planerna för hållbar mobilitet i städer, eller så kunde en sådan kontroll inte bevisas.

23 Flera projekt (åtta av 21), särskilt de som finansierades genom Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport och faciliteten för återhämtning och resiliens, hade inte fastställt några resultatindikatorer. I två medlemsstater där projekten hade en indikator för att mäta minskningar av växthusgasutsläpp baserades beräkningen av minskningen på icke tillförlitliga metoder. Ingen metod hade fastställts på EU-nivå (punkterna [100–102](#)).

- 24** Vår simulering av den potentiella effekten av ett projekt per granskad medlemsstat när det gäller att minska pendlarnas restid visade, om än med vissa förbehåll, att kollektivtrafiken var snabbare än bilresor under rusningstid i två av sex fall, vilket visar på potentialen för ytterligare förbättringar (punkterna [106–108](#)).



Rekommendation 4

Tillhandahåll en tillförlitlig metod för att mäta förändringar i växthusgasutsläpp

Inför den fleråriga budgetramen efter 2027 bör kommissionen utveckla en lämplig metod för att mäta förändringar i växthusgasutsläpp, som stödmottagare för transportrelaterade projekt som finansieras med EU-medel kan använda för att rapportera tillförlitliga uppgifter för de tillhörande indikatorerna.

Måldatum för genomförande: fjärde kvartalet 2028.

Våra iakttagelser mer i detalj

Kommissionens kontinuerliga insatser för att stärka EU:s ram för mobilitet i städer var delvis framgångsrika

- 25** Ansvaret för transportpolitiken delas mellan EU och medlemsstaterna³. Alla åtgärder på EU-nivå på detta område måste därför vara förenliga med subsidiaritetsprincipen i fördraget om Europeiska unionen⁴. Detta innebär att EU endast bör agera när målen kan uppnås bättre genom EU-åtgärder i stället för att medlemsstaterna agerar på egen hand.
- 26** Mobilitet i städer – en aspekt av transportpolitiken – hanteras på nationell, regional och lokal nivå. Den är starkt kopplad till kommissionens bindande mål att göra EU klimatneutralt senast 2050. Detta mål anges i den europeiska klimatlagen⁵ från 2021 och där fastställs också ett bindande mål för 2030, nämligen en minskning av växthusgasutsläppen med minst 55 % (jämfört med 1990).
- 27** Alla riktlinjer och strategier bör bygga på en sund analys vilket kräver att man samlar in relevanta och tillförlitliga uppgifter. Samma uppgifter behövs för att utvärdera framsteg och utbyta bästa praxis.

³ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, artikel 4.

⁴ Fördraget om Europeiska unionen, artikel 5.

⁵ Förordning (EU) 2021/1119.

28 Vi bedömde

- om EU:s policydokument och rättsakter innehöll lämpliga bestämmelser för att främja städernas anpassning till EU:s mål för mobilitet i städer,
- om kommissionens stödinitiativ (kapacitetsuppbyggnad, utbyte av praxis, vägledning) var ändamålsenliga,
- om kommissionen övervakade framstegen när det gäller mobilitet i städer på lämpligt sätt.

Det tog tid att nå samförstånd om att stärka EU:s rättsliga ram, och målen för mobilitet i städer är fortfarande brett definierade

29 Mobilitet i städer och förorter spelar en viktig roll för att EU:s mål för minskade växthusgasutsläpp ska uppnås. Hållbar planering av mobilitet i städer är ett verktyg för städer för att hantera markanvändning, transportvanor och transportinfrastruktur på ett övergripande sätt för att förbättra transporternas hållbarhet, säkerhet och effektivitet.

30 Vi bedömde förändringarna i EU:s strategiska och rättsliga ram i fråga om planering av mobilitet i städer, växthusgasutsläpp från transporter och relaterade mål.

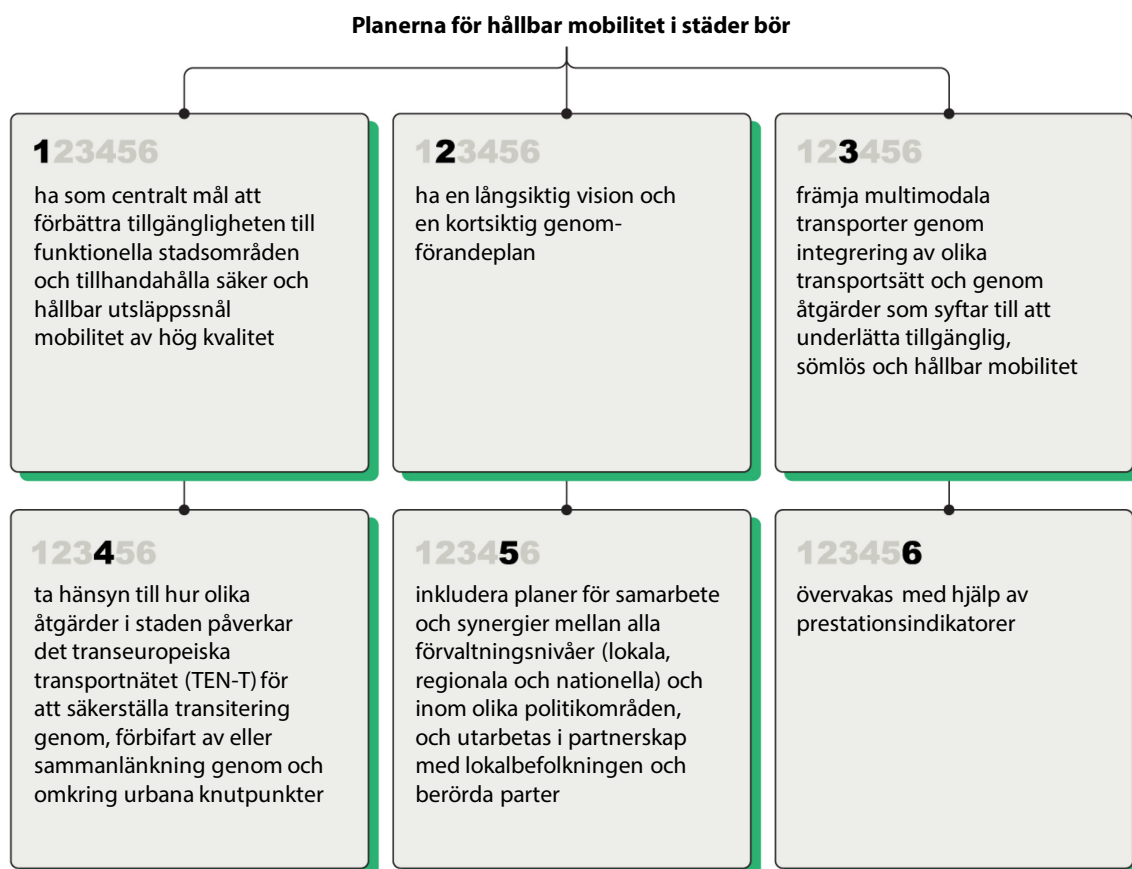
Det tog 20 år att göra planeringen av hållbar mobilitet i städer obligatorisk för många stadsområden, men anpassningen till EU:s riktlinjer är fortfarande frivillig

31 Redan 2004 identifierade kommissionen i en stadsstrategi⁶ ett behov av att kräva att huvudstäder och städer med över 100 000 invånare antar och genomför planer för ett hållbart stadstransportsystem (inbegripet transport- och markanvändningsplanering, mål som fastställs på lokal nivå och system för övervakning av framstegen). Detta krav formaliserades först 2024 i en rättsakt, nämligen den reviderade förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)⁷. Under tiden utvecklades planerna för ett hållbart stadstransportsystem till ett nytt koncept: planer för hållbar mobilitet i städer. Huvuddragen i en plan för hållbar mobilitet i städer beskrivs i [figur 2](#).

⁶ KOM(2004) 60 slutlig.

⁷ Förordning (EU) 2024/1679 (TEN-T-förordningen).

Figur 2 | Planer för hållbar mobilitet i städer – huvuddragen



Källa: Revisionsrätten, baserat på bilaga V till TEN-T-förordningen.

- 32** Under dessa 20 år hade kommissionen regelbundet utvärderat möjligheten att kräva att städer antar och genomför planer för hållbar mobilitet i städer, men den drog slutsatsen att den saknade medlemsstaternas stöd. Till följd av detta föreskrevs i relevanta policydokument ([figur 1 i bilaga I](#)), som antogs mellan 2006 och 2020, endast att kommissionen skulle främja användningen av sådana planer (t.ex. genom att sprida information och riktlinjer).

- 33** År 2021 drog kommissionen i två utvärderingar⁸ slutsatsen att kraftfullare åtgärder behövdes på EU-nivå. Därför innehöll kommissionens förslag⁹ från 2021 om ändring av TEN-T-förordningen ett krav på att medlemsstaterna senast 2025 skulle säkerställa att planer för hållbar mobilitet i städer antas för de urbana knutpunkter som identifieras i TEN-T-förordningen. Kommissionen ser planer för hållbar mobilitet i städer som ett verktyg för att uppmuntra sömlösa trafikflöden från, till och mellan urbana knutpunkter utan luckor. På grundval av ett förslag från kommissionen innehöll TEN-T-förordningen från 2024 dessutom betydligt fler urbana knutpunkter än TEN-T-förordningen från 2013¹⁰ (431 jämfört med 79).
- 34** Under förhandlingarna mellan kommissionen och EU:s medlagstiftare (Europaparlamentet och rådet) förlängdes den tidsfrist som kommissionen föreslagit från 2025 till 2027, och det föreslagna kravet på medlemsstaterna att säkerställa att planerna för hållbar mobilitet i städer överensstämmer med fastställda standarder togs bort. I den förordning som slutligen antogs 2024 betonas i stället att de lokala myndigheterna bör göra sitt yttersta för att anpassa planerna för hållbar mobilitet i städer till riktlinjerna i bilaga V¹¹.
- 35** För att hjälpa urbana knutpunkter att anta och genomföra planer för hållbar mobilitet krävdes det enligt TEN-T-förordningen från 2024 att medlemsstaterna utarbetade stödprogram senast i juli 2025.

⁸ SWD(2021) 47 och SWD(2021) 117.

⁹ COM(2021) 812 final.

¹⁰ Förordning (EU) nr 1315/2013.

¹¹ TEN-T-förordningen, artikel 41.2.

36 Det ökade fokuset på hållbar mobilitet i städer återspeglas också i de regler som styr EU:s system för finansiering av mobilitetsrelaterade projekt (*[bilaga I](#)*).

- När det gäller de sammanhållningspolitiska fonderna för perioden 2014–2020: Även om det inte var ett rättsligt krav, utan snarare ett resultat av den linje som kommissionen intog under förhandlingarna om de nationella och regionala program som genomför sammanhållningspolitiken, innehöll alla program som finansierade de granskade projekten (*[bilaga II](#)*) krav på att projekten skulle ingå i eller anpassas till en strategisk ram för projekt för mobilitet i städer, t.ex. en plan för hållbar mobilitet i städer eller en strategi för en *[integrerad territoriell investering](#)*. Men i Ungern, i fråga om de två projekt som vi granskade från perioden 2014–2020, kunde den plan för hållbar mobilitet i städer som projekten skulle anpassas till slutföras i slutet av projektens gång i stället för när projekten valdes ut. Detta gjorde kravet på en plan för hållbar mobilitet i städer mindre ändamålsenligt.
- När det gäller de sammanhållningspolitiska fonderna för perioden 2021–2027: Liksom för perioden 2014–2020 krävde alla de granskade programmen att investeringar i mobilitet i städer skulle anpassas till en plan för hållbar mobilitet i städer eller, om det inte fanns någon sådan plan, till en jämförbar mobilitetsstrategi. Men kommissionen gick också ett steg längre genom att under förhandlingarna om partnerskapsavtalen (mellan kommissionen och varje medlemsstat) och de nationella och regionala program som genomför politiken insistera på att anslagen skulle anpassas till de politiska målen, särskilt när det gäller övergången från väginfrastruktur till hållbar och smart mobilitet.
- När det gäller Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport: År 2019 ändrade kommissionen arbetsprogrammet för 2014–2020¹², som fastställer villkoren för beviljande av bidrag, och lade till som ett krav att EU-finansierade åtgärder för genomförande av transportinfrastruktur i knutpunkter i TEN-T:s stomnät, inklusive urbana knutpunkter, i tillämpliga fall måste vara förenliga med planerna för hållbar mobilitet i städer. Arbetsprogrammet för 2021–2027 gick ett steg längre genom att specificera att EU-finansierade åtgärder avseende ”multimodala knutpunkter för persontrafik” måste ingå i en plan för hållbar mobilitet i städer, som upprättats i enlighet med EU:s riktlinjer, eller i en motsvarande plan¹³.

¹² [C\(2019\) 7303 final](#), *bilagan*, s. 10.

¹³ [C\(2021\) 5763 final](#), *bilagan*, s. 13.

37 Faciliteten för återhämtning och resiliens, som inrättades 2021, möjliggör investeringar i vägar (främst i TEN-T-nätet), men dessa investeringar räknas inte in i facilitetens klimatmål. I själva verket bör 37 % av de totala anslagen i varje nationell plan stödja klimatmålen. Investeringar i hållbara transporter (såsom cykelinfrastruktur eller infrastruktur som stöder rullande materiel med nollutsläpp) räknas däremot. Alla de sex medlemsstaternas återhämtnings- och resiliensplaner innehöll mål, åtgärder eller investeringar för att förbättra den hållbara mobiliteten i städer och förorter.

EU:s förordning om transportrelaterade utsläpp gav medlemsländerna frihet att välja sina egna minskningsmål och genomförandeåtgärder

38 I sitt meddelande om en klimatneutral framtid¹⁴ från 2020 betonade kommissionen att en ökning av andelen kollektivtrafik, aktiv mobilitet och multimodal mobilitet, i kombination med strängare utsläppsnormer för fordon, skulle minska transportföroreningarna drastiskt, särskilt i städerna.

39 För att uppnå det övergripande minskningsmålet för växthusgaser (punkt **26**) fastställs i 2018 års förordning om ansvarsfördelning¹⁵ ett minskningsmål per medlemsstat, som avser utsläpp från ett antal sektorer, inbegripet inhemska transporter (men exklusive luftfart). Med sina nationella mål bör medlemsstaterna, inom de sektorer som anges i förordningen, gemensamt bidra till att minska utsläppen på EU-nivå med 40 % fram till 2030 jämfört med 2005 års nivåer. Det stod medlemsstaterna fritt att välja vilka åtgärder som skulle genomföras inom de olika sektorerna för att uppnå målen.

40 Med tanke på transportutsläppens betydelse införlivade kommissionen i sin strategi för hållbar och smart mobilitet från 2020 ett icke-bindande EU-mål om en minskning av utsläppen från transportsektorn med 90 % fram till 2050 (jämfört med 1990 års nivåer). I likhet med förordningen om ansvarsfördelning, som inte fastställde några mål på medlemsstatsnivå enbart för transportsektorn, delades målet på 90 % inte heller upp per medlemsstat.

¹⁴ COM(2020) 562 final.

¹⁵ Förordning (EU) 2018/842.

- 41** På samma sätt, och i enlighet med subsidiaritetsprincipen, fastställdes inga mål på stadsnivå. Kommissionen föreslog dock strängare rättsliga krav när det gällde de aspekter av mobilitet och transport i städer där den ansåg att sådana insatser hade ett tydligt europeiskt mervärde. Detta inbegrep att fastställa utsläppsgränser för personbilar, skåpbilar och tunga fordon på EU-nivå för att undvika olika standarder medlemsstaterna emellan. Från och med 2027 kommer vägtransporter dessutom att ingå i EU:s utsläppshandelssystem, som är utformat för att minska utsläppen genom att öka kostnaderna för fossila bränslen och uppmuntra till renare transportalternativ.
- 42** På samma sätt står det medlemsstaterna fritt att välja vilka mål de vill uppnå i fråga om mobilitet i städer och för pendlare. De viktigaste målen i EU:s policydokument är följande:
- Strategin för hållbar och smart mobilitet¹⁶ från 2020 innehåller endast allmänna mål, såsom att göra alla transportsätt mer hållbara och främja ett multimodalt transportsystem.
 - EU:s nya ram för mobilitet i städer¹⁷ från 2021 innehåller följande tre mål, som inte är specifika och inte mätbara: i) en omställning till säker, tillgänglig, inkluderande, smart, motståndskraftig och utsläppsfri mobilitet (*hållbar mobilitet i städer*), ii) en ökad användning av hållbara transportlösningar och iii) effektiva förbindelser mellan landsbygdsområden, stadsnära områden och städer via hållbara mobilitetsalternativ. Se även [figur 1](#) i [bilaga I](#).
- 43** EU strävar efter en trafikomställning inom persontrafiken som går mot kollektivtrafik, cykling och gång, men inga mål har fastställts på EU-nivå när det gäller transportslagsfördelningen. Precis som för utsläppsmålen (punkt [41](#)) drog man i den konsekvensbedömning som åtföljde 2009 års handlingsplan för rörlighet i städer slutsatsen att det inte skulle vara förenligt med subsidiaritetsprincipen att kräva att städerna fastställer mål för transportslagsfördelningen, men att övervakningen av sådana mål skulle vara det.

¹⁶ COM(2020) 789 final.

¹⁷ COM(2021) 811 final.

- 44** I en studie från Europaparlamentet¹⁸ och expertgruppen för mobilitet i städer¹⁹ rekommenderades att kommissionen och medlemsstaterna skulle fastställa mål för förändringar i transportslagsfördelningen över tid. Expertgruppen angav att medlemsstaterna bör inkludera dessa mål och verktyg i sin nationella transportpolitik. Trafikomställning är en avgörande komponent i alla politiska ramar för transport och mobilitet, eftersom den direkt bidrar till att förbättra transporternas miljöprestanda och effektivitet samt folkhälsan.

Trots en del överlappningar uppskattade städerna kommissionens många stödinitiativ

- 45** Kommissionen har inrättat en stor uppsättning stödinitiativ som städer och andra berörda parter kan dra nytta av. Vi analyserade i) dess initiativ till kapacitetsuppbyggnad och utbyte av praxis och ii) de dokument som den offentliggjorde för att vägleda städer i utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer.
- 46** När det gäller kapacitetsuppbyggnad ställde EU finansiering till förfogande främst i) inom ramen för sammanhållningspolitiken, ii) genom instrumentet för tekniskt stöd och iii) genom att stödja rådgivningsprogrammet inom det gemensamma stödet till projekt i de europeiska regionerna (Jaspers) (ett gemensamt initiativ från Europeiska kommissionen och Europeiska investeringsbanken).
- 47** Jaspers ger myndigheter rådgivning om strategisk planering och projektförberedelser samt anordnar workshoppar och utbildningskurser. I samband med landsspecifika uppdrag eller uppdrag som omfattade flera länder tillhandahöll Jaspers rådgivning för utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer och nationella stödprogram för sådana planer. Både de nationella och de lokala myndigheter som vi intervjuade uppskattade särskilt detta stöd.
- 48** Instrumentet för tekniskt stöd tillhandahåller EU:s medlemsstater skräddarsydd teknisk expertis för att utforma och genomföra reformer. Medlemsstaterna måste ansöka om detta stöd genom ansökningsomgångar. I mitten av 2024 hade åtta medlemsstater fått stöd från detta instrument för uppdrag som rörde hållbar mobilitet i städer.

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

¹⁹ *Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe*, Expertgruppen för mobilitet i städer, 2025.

- 49** Dessutom har kommissionen identifierat²⁰ över 50 initiativ för kapacitetsuppbyggnad och utbyte av praxis, bland annat om mobilitet i städer. Kommissionen låg bakom några av dem (*[bilaga III](#)*), medan andra inrättades av städer eller andra berörda parter. År 2025 tillkännagav kommissionen initiativet *[EU:s agenda för städer](#)*, som omfattar planer för att ta itu med det fragmenterade och svårnavigerade stödlandskapet för städer. Som svar på kommissionens inbjudan att lämna synpunkter för att förbereda detta initiativ föreslog Polis-nätverket²¹ (som sammanför 123 städer, regioner och relaterade myndigheter) att en enhetlig EU-ram för kapacitetsuppbyggnad skulle inrättas²². Förslaget gick ut på att ett särskilt instrument skulle ge tekniskt stöd till städer, med ett starkt fokus på mobilitet i städer. Under tiden har kommissionen och några av initiativtagarna själva infört åtgärder för att förbättra samordningen och komplementariteten mellan initiativen allt eftersom de blivit medvetna om att de i viss mån överlappar varandra i fråga om omfattning och verksamhet.
- 50** De nationella, regionala och lokala myndigheter som vi intervjuade kände till kommissionens initiativ, deltog i de initiativ som de ansåg var användbara för deras individuella behov och var i allmänhet nöjda med det stöd och den verksamhet som tillhandahölls. Men några av dem hänvisade också till överlappningar i information, förvirring på grund av det stora antalet plattformar och ett behov av bättre samordning och en enhetlig EU-plattform för att förbättra tillgängligheten och effektiviteten.
- 51** När det gäller vägledning offentliggjorde kommissionen sina första riktlinjer för utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer 2013 och uppdaterade dem 2019. Dessa riktlinjer kompletterades med över 30 ämnesguider om särskilda ämnen, såsom tillgänglighet, delad mobilitet och parkeringshantering. Expertgruppen för mobilitet i städer drog slutsatsen att några av dem inte innehöll någon uppdaterad information eller anpassning till riktlinjerna för planen för hållbar mobilitet i städer. I kommissionens nya ram för mobilitet i städer från 2021 ingick också ett åtagande att komplettera och förenkla vägledningen för planer för hållbar mobilitet i städer för att säkerställa att den håller hög kvalitet och är relevant, men ingen tidsfrist fastställdes för detta. Detta arbete pågick i september 2025.

²⁰ Europeiska kommissionen, *[Tillfälle att lämna synpunkter – Ares\(2025\)3030877](#)*, 2025 och Portico, *[Urban initiatives and organisations](#)*, hämtad den 16 oktober 2025.

²¹ Polis [webbplats](#).

²² Polis, *[EU policy agenda for cities: A framework to deliver accessible, affordable, and sustainable urban mobility](#)*, 2025.

Kommissionens övervakning har varit begränsad, delvis på grund av att rapporteringen av data om mobilitet i städer blir obligatorisk först från och med slutet av 2027

- 52** Kommissionen ansvarar för att EU-lagstiftningen tillämpas, genomförs och efterlevs på ett ändamålsenligt sätt²³. Enligt riktlinjerna för bättre lagstiftning är det viktigt att systematiskt övervaka effekterna av genomförandet och tillämpningen av lagstiftningen, så att medlemsstaterna och kommissionen kan göra en meningsfull utvärdering av insatserna någon gång i framtiden²⁴.
- 53** Kommissionen genomförde utvärderingar av sin politik som en förberedelse för nya politiska beslut (punkterna **33** och **43**). Men någon regelbunden övervakning av mobiliteten i städerna är ännu inte möjlig på grund av avsaknaden av data.
- 54** Redan 2009 identifierade kommissionen ett tydligt mervärde i att vidta åtgärder på EU-nivå för att säkerställa insamlingen av harmoniserade data om mobilitet i städer. Sedan dess har kommissionen genomfört studier och arbetat med städer för att identifiera de indikatorer för vilka data rimligen kunde samlas in utan alltför stora administrativa kostnader. Processen för att harmonisera data och indikatorer för mobilitet i städer är mycket tidskrävande, delvis på grund av att medlemsstaterna och städerna har mycket olika strategier för att samla in dessa data.
- 55** I sitt förslag från 2021 till den reviderade TEN-T-förordningen införlivade kommissionen bestämmelser om insamling av utvalda data om mobilitet i städer för varje urban knutpunkt²⁵ (t.ex. om utsläpp av växthusgaser och transportslagsfördelning). Den reviderade TEN-T-förordningen från 2024 innehåller dock inga hänvisningar till särskilda indikatorer utan i stället ges kommissionen befogenhet att senast den 19 juli 2025 anta en genomförandeakt "som i ett begränsat antal fastställer de indikatorer som ska användas" för datainsamling på områdena hållbarhet, säkerhet och tillgänglighet och "fastställer en metod för insamlingen och inlämnandet av data"²⁶. Kommissionen har ännu inte antagit denna genomförandeakt, men förväntas göra det under 2026.

²³ Fördraget om Europeiska unionen, artikel 17.1.

²⁴ SWD(2021) 305 final.

²⁵ COM(2021) 812 final, artikel 40 b led ii.

²⁶ TEN-T-förordningen, artikel 41.2.

- 56** Den främsta orsaken till förseningen är ett omfattande samrådsförfarande med medlemsstaterna om definitionen av de data och indikatorer som ska samlas in. Denna senareläggning kommer att göra det svårare för städer och medlemsstater att hinna rapportera data senast i december 2027 i enlighet med TEN-T-förordningen.
- 57** Utifrån vår granskning av det förberedande arbetet med att definiera indikatorer bedömer vi att kommissionens metod för insamling och inlämning av data sannolikt inte kommer att vara starkt föreskrivande. Detta kan försvåra konsolideringen av insamlade data på EU-nivå och hindra kommissionens förmåga att övervaka och utvärdera framstegen mot EU:s mål för mobilitet i städer (inklusive förorter).
- 58** När det gäller användningen av planer för hållbar mobilitet i städer och deras anpassning till EU:s riktlinjer kräver TEN-T-förordningen att medlemsstaterna lämnar planerna för hållbar mobilitet i städer till kommissionen, men kommissionen ges ingen uttrycklig övervakningsroll. Till följd av detta bedömer inte kommissionen om planerna för hållbar mobilitet i städer är anpassade till EU:s riktlinjer²⁷. Detta utgör ett förlorat tillfälle att i tillräckligt god tid utvärdera huruvida det nya kravet om att anta och genomföra planer för hållbar mobilitet i städer (punkterna 33–34) sannolikt kommer att få önskad effekt. En utvärdering av TEN-T-förordningen ska göras 2033 och då kommer det att vara för sent att vidta korrigerande åtgärder om det behövs.
- 59** Kommissionens [EU-observatorium för rörlighet i städer](#) har i dag en databas över EU-städers planer för hållbar mobilitet i städer som tillhandahåller information om de 431 urbana knutpunkter (punkt 33) och andra städer i EU som har en befolkning på över 50 000 invånare och som befinner sig i olika skeden av utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer. Enligt plattformen hade minst 358 av de 431 urbana knutpunkterna (83 %) redan antagit mobilitetsplaner innan det blev ett rättsligt krav. Endast omkring 65 % av dessa planer ansågs dock vara planer för hållbar mobilitet i städer (dvs. att de låg i linje med EU:s riktlinjer) enligt de städer som skickade informationen. Dessutom är informationen på plattformen eventuellt inte helt tillförlitlig eftersom den bygger på självuppskattningar.

²⁷ TEN-T-förordningen, artiklarna 41 och 42 samt bilaga V.

De flesta av de planer för hållbar mobilitet i städer som vi granskade innehöll relevanta åtgärder men hade luckor i områdestäckningen och övervakningen

- 60** Enligt TEN-T-förordningen ska medlemsstaterna se till att lokala myndigheter antar och övervakar väl utformade planer för hållbar mobilitet i städer för varje urban knutpunkt senast i december 2027. De bör anpassas till EU:s riktlinjer (*figur 2*). De riktlinjer som ingår i TEN-T-förordningen från 2024 liknar till innehållet de föregående riktlinjer som kommissionen utfärdade 2013 och 2019. Det allmänna syftet med dem är att en plan ska förbättra den hållbara mobiliteten i de funktionella stadsområdena (punkt *04*). Flera aspekter som ansågs viktiga för en plan för hållbar mobilitet i städer angavs också i kommissionens särskilda ämnesguider eller rekommendationer.
- 61** De stadsområden som vi granskade utarbetade planer för hållbar mobilitet i städer innan de blev obligatoriska genom 2024 års TEN-T-förordning (punkt *34*). I *tabell 1* anges datumen för de nuvarande planerna respektive deras föregångare. Vi analyserade de planer som var i kraft i januari 2025.

Tabell 1 | De granskade stadsområdenas planer för hållbar mobilitet i städer

Stadsområde	Bedömd plan för hållbar mobilitet i städer (nuvarande)	Föregående mobilitetsplan
Budapest	2023	2019 och 2015
Katowice	2023	2016
Lille	2023	2011 och 2000
Lissabon	2019 ¹	2016
Prag	2024 ²	2019
Sevilla	2021	2006

¹ En ny plan för hållbar mobilitet i städer godkändes i september 2025 efter det att vårt revisionsarbete hade avslutats.

² Under 2024 uppdaterades den handlingsplan som åtföljde planen för hållbar mobilitet i städer, men inte huvuddokumentet.

Källa: Revisionsrätten.

62 Enligt TEN-T-förordningen ska en plan för hållbar mobilitet i städer innehålla mål och indikatorer som ligger till grund för stadstransportsystemets nuvarande och framtida prestanda, och planens genomförande bör övervakas med hjälp av prestationsindikatorer. Medlemsstaterna måste se till att denna övervakning görs.

63 Vi undersökte därför om

- planerna för hållbar mobilitet i städer i de sex utvalda stadsområdena (i sex medlemsstater) hade anpassats till riktlinjerna för planer för hållbar mobilitet i städer i fråga om geografisk områdestäckning,
- planerna för hållbar mobilitet i städer i de sex utvalda stadsområdena hade anpassats till riktlinjerna för planer för hållbar mobilitet i städer i fråga om innehåll,
- den övervakning av planerna för hållbar mobilitet i städer som medlemsstaternas myndigheter gjorde var lämplig.

Områdestäckningen var otillräcklig i de flesta planerna för hållbar mobilitet i städer, vilket gjorde att vissa pendlingsflöden inte togs med

64 Att definiera det område som en plan för hållbar mobilitet i städer ska täcka in är avgörande för dess ändamålsenlighet: det bör omfatta alla relevanta pendlingsflöden. Enligt TEN-T-förordningen²⁸ från 2024 ska planerna för hållbar mobilitet i städer täcka in en stads hela funktionella stadsområde, som ofta sträcker sig ut över stadens administrativa gränser. Samarbete över sådana gränser är i själva verket en av EU:s viktigaste principer i samband med utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer²⁹. Detta beror särskilt på att styrningen av transporter är komplex och omfattar flera nivåer – nationella, regionala och lokala myndigheter samt offentliga och privata leverantörer – som alla har olika ansvarsområden och prioriteringar.

²⁸ TEN-T-förordningen, artikel 3.13.

²⁹ Riktlinjer för planer för hållbar mobilitet i städer, 2019.

65 Medlemsstaternas myndigheter kan antingen själva definiera det funktionella stadsområdet eller tillämpa EU:s befintliga definition (punkt [04](#)).

- I samtliga fall utom Prag begränsades det berörda området till kommunala eller regionala administrativa gränser, i enlighet med nationella riktlinjer ([tabell 2](#)). Enligt de nationella och lokala myndigheter som vi intervjuade beror detta främst på bristande befogenheter hos den kommun eller enhet som utarbetar planen för hållbar mobilitet i städer i förhållande till andra omgivande kommuner eller på samordningssvårigheter mellan olika myndigheter.
- De ungerska riktlinjerna innehåller en lämplig definition, men planen för hållbar mobilitet i städer i Budapest byggde inte på denna definition: den tog inte hänsyn till pendlare från områden utanför stadens gränser.
- Ingen av de granskade planerna för hållbar mobilitet i städer tillämpade EU:s definition.

Tabell 2 | Skillnader i rekommenderad täckning för planer för hållbar mobilitet i städer

Medlemsstat/EU	Område som ska omfattas av planen för hållbar mobilitet i städer
EU-riktlinjer	Funktionellt stadsområde enligt definitionen i EU-lagstiftningen³⁰ (statistisk definition) (punkt 04)
Tjeckien Riktlinjer	Området definieras av trafikrörelser snarare än av administrativa gränser, beräknat med Tjeckiens egen metod (80 % av pendlarresorna bör äga rum i eller börja/sluta i det valda territoriet).
Spanien Riktlinjer	De administrativa områden som omfattas av den eller de myndigheter som utarbetade planen för hållbar mobilitet i städer.
Frankrike Lagstiftning	Det administrativa område som omfattas av den myndighet som ansvarar för kollektivtrafiken.
Ungern Riktlinjer	Funktionella stadsområden, med beaktande av den relevanta pendlingszonen snarare än administrativa gränser, beräknade med Ungerns egen metod.
Polen Nationell praxis; det finns inga nationella riktlinjer	Det område som i första hand avgränsas av regionala administrativa gränser, med beaktande av pendlingsflödet, baserat på Polens egen metod.
Portugal Riktlinjer	De administrativa områden som omfattas av den eller de myndigheter som utarbetade planen för hållbar mobilitet i städer.

Källa: Revisionsrätten.

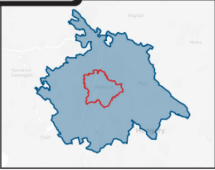
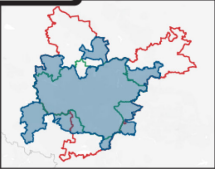
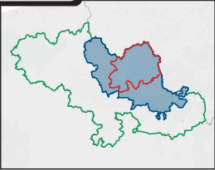
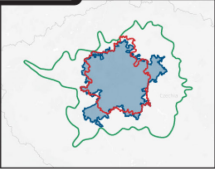
- 66** Till följd av detta tog de granskade planerna för hållbar mobilitet i städer inte hänsyn till en viss andel av pendlingsflödena (från 4 % till 64 %). Denna andel var särskilt betydande i Sevilla, med 64 % (294 440 resor), och Budapest, med 46 % (694 615 resor) (enligt [den interaktiva plattform](#) som upprättats av Eurostat för denna revision, och [bilaga IV](#)). Att utesluta en betydande andel av pendlingsflödena, särskilt från de områden som ligger längst bort från stadskärnan, där bilar används mest, minskar relevansen och nyttan av en plan för hållbar mobilitet i städer. Det hindrar planens förmåga att på ett heltäckande sätt hantera mobilitetsutmaningar och uppnå målen för hållbar mobilitet där insatserna behövs mest.

³⁰ Förordning (EG) nr 1059/2003 och dess genomförandeförordning (EU) 2019/1130 (bilaga).

67 På grundval av våra analyser av de sex utvalda stadsområdena konstaterade vi även följande (*figur 3*):

- I fyra fall var organ på högre nivå än kommunerna ansvariga för planeringen av transporter över gränserna. I två fall innebar detta att det begränsade område som omfattades av planerna för hållbar mobilitet i städer inte hade någon inverkan på kollektivtrafikplaneringen, eftersom transportplaneringen omfattade större områden.
- I tre fall fanns det områden som inte omfattades av de relevanta planerna för hållbar mobilitet i städer (men som fortfarande låg inom det funktionella stadsområdet) som i liten utsträckning, eller inte alls, betjänades av städernas kollektivtrafik, trots att minst 15 % av de sysselsatta invånarna i dessa områden behövde pendla till dessa städer för att arbeta.

Figur 3 | Områden som omfattas av planer för hållbar mobilitet i städer jämfört med det funktionella stadsområdet och konsekvenserna för kollektivtrafikens planering och tillgänglighet

Stadsområde som omfattas av det funktionella stadsområdet planen för hållbar mobilitet kommunöverskridande organ som hanterar mobilitet	Planens täckning jämfört med det funktionella stadsområdet Mindre Större	Kollektivtrafik i områden utanför planen för hållbar mobilitet inom det funktionella stadsområdet	
		Planering Ja Nej	Tillgänglighet
Budapest 	Planen för hållbar mobilitet i städer omfattar staden Budapest (8 % av det funktionella stadsområdet)	Kollektivtrafiksystemet omfattar förortsområdena eftersom man planerat på detta sätt flera år innan konceptet med planer för hållbar mobilitet i städer fastställdes.	God tillgång till kollektivtrafik utanför området för planen för hållbar mobilitet i städer.
Katowice 	Men det finns områden inom det funktionella stadsområdet som inte omfattas av planen för hållbar mobilitet i städer	"Metropolia", det område som förvaltas av ett kommunöverskridande organ, är mindre än det funktionella stadsområdet och planen för hållbar mobilitet i städer.	Tillgången till kollektivtrafik utanför området för planen för hållbar mobilitet i städer är lägre.
Lille 	40 % av det funktionella stadsområdet	"Bassin de mobilité", det område som förvaltas av ett kommunöverskridande organ, är nästan tre gånger större än det funktionella stadsområdet.	God tillgång till kollektivtrafik utanför området för planen för hållbar mobilitet i städer.
Lissabon 	66 % av det funktionella stadsområdet	"Area metropolitana", det område som förvaltas av ett kommunöverskridande organ, omfattar samma område som planen för hållbar mobilitet i städer.	Tillgången till kollektivtrafik utanför området för planen för hållbar mobilitet i städer är mycket lägre.
Prag 	86 % av det funktionella stadsområdet	"Prague integrated transport", det område som förvaltas av ett kommunöverskridande organ, är nästan tre gånger större än det funktionella stadsområdet.	God tillgång till kollektivtrafik utanför området för planen för hållbar mobilitet i städer.
Sevilla 	Planen för hållbar mobilitet i städer omfattar staden Sevilla (3 % av det funktionella stadsområdet)	Ingen integrerad transportplanering inom ett bredare område än planen för hållbar mobilitet i städer.	Tillgången till kollektivtrafik utanför området för planen för hållbar mobilitet i städer är mycket lägre.

¹ Kartorna visar de funktionella stadsområden som ligger inom de nationella gränserna. Data om pendlingsflöden från Belgien till Lille i Frankrike är inte tillgängliga och återspeglas därför inte på kartan.

Källa: Revisionsrätten, på grundval av det funktionella stadsområde som beräknats av Eurostat (GISCO:s referensdatabas).

- 68** Ett antal stadsområden i EU har pendlingsflöden som sträcker sig över nationsgränser: det finns omkring 2 miljoner gränspendlare i EU, enligt ett meddelande från kommissionen³¹ om gränsregioner. Lille berörs av detta, men dess plan för hållbar mobilitet i städer täckte inte in det gränsöverskridande området med Belgien. I en studie från kommissionen³² konstaterade man att den gränsöverskridande kollektivtrafiken mellan Belgien och Frankrike inte var optimal på grund av avsaknaden av förbindelser, där de flesta busslinjer stannade vid gränsen och gränsöverskridande linjer inte motsvarade den faktiska efterfrågan.

De flesta av de granskade planerna för hållbar mobilitet i städer innehåller åtgärder för tillgänglighet och utsläppsminskning, medan färre åtgärder motverkar användningen av bilar

- 69** Vi bedömde om de planer för hållbar mobilitet i städer som vi granskade innehöll åtgärder för att förbättra tillgängligheten för alla användare och för att minska utsläppen från transporter.
- 70** Genomförandet av planer för hållbar mobilitet i städer bör leda till förbättrad konnektivitet och tillgång till kollektivtrafik och därmed förbättrad tillgänglighet (tillgång till väsentliga varor och tjänster). Kollektivtrafiken omfattar bland annat transportsätt såsom bussar, tåg, tunnelbanor, spårvagnar och linbanor³³.

³¹ COM(2017) 534 final.

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

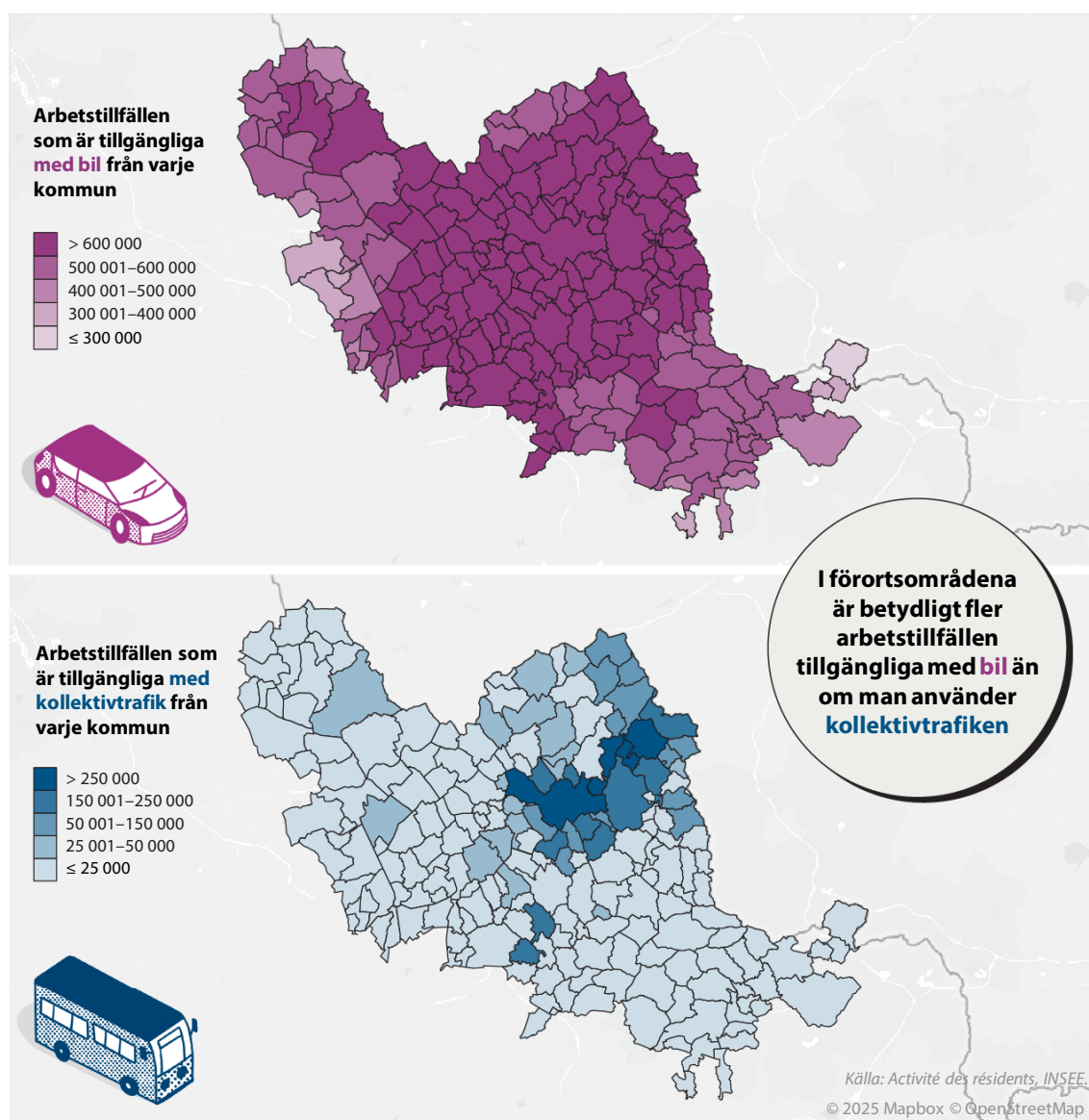
³³ *The context of public transport in Europe*, Expertgruppen för mobilitet i städer, 2022.

- 71** Enligt en studie från kommissionen³⁴ är bristande tillgång och tillgänglighet vad gäller transporter samt överkomliga priser de viktigaste faktorer som leder till transportfattigdom. Transportfattigdom innebär att man inte kan komma fram till viktiga destinationer eller att det tar alltför lång tid att komma dit. På grundval av uppgifter från kommissionens gemensamma forskningscentrum³⁵ konstaterar vi att transportfattigdomen i de sex utvalda stadsområdena var högre i förortsområdena än i stadskärnorna.
- 72** Vikten av tillgänglighet för pendlare illustreras av exemplet från Lille. På grundval av offentligt tillgängliga uppgifter jämförde vi tillgängligheten till arbetstillfällen via kollektivtrafik respektive bil och konstaterade att det totala antalet tillgängliga arbetstillfällen inom 45 minuter från förortsområdena var mycket lägre när man pendlade med kollektivtrafik än när man pendlade med bil (*figur 4*).

³⁴ *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, Europeiska kommissionen, 2024.

³⁵ Uppgifter från det gemensamma forskningscentrumet, delvis tillgängliga via [knutpunkten för transportfattigdom](#).

Figur 4 | Lilles funktionella stadsområde – tillgänglighet till arbetstillfällen med kollektivtrafik (inom 45 minuter)



Källa: Revisionsrätten, på grundval av uppgifter från INSEE.

- 73** För att tillhandahålla tillräcklig konnektivitet till kollektivtrafiken för områden och individer, inbegripet personer med funktionsnedsättning, krävs ett omfattande och väl integrerat kollektivtrafknät och multimodala knutpunkter. Dessutom kan behovsstyrd kollektivtrafik vara en kostnadseffektiv transportlösning för att koppla samman förortsområden där befolkningstätheten inte är tillräckligt stor för att motivera regelbundna linjer med förutbestämda tidtabeller och hållplatser. Delad mobilitet (t.ex. bildelning eller cykeldelning), som ofta tillhandahålls av privata företag, kan också vara ett alternativ till eller överbrygga luckor i kollektivtrafknätet. Slutligen förbättras även tillgängligheten av multimodal reseinformation och integrerad biljettförsäljning (en enda biljett som gör det möjligt för passagerare att få tillgång till flera transporttjänster).

- 74** Vår analys av de sex granskade planerna för hållbar mobilitet i städer visade att nästan alla omfattade åtgärder för de frågor som nämndes i föregående punkt ([tabell 3](#)).

Tabell 3 | Åtgärder i planer för hållbar mobilitet i städer för att förbättra tillgängligheten för alla användare

Planerna för hållbar mobilitet i städer omfattar åtgärder avseende	Antalet planer för hållbar mobilitet i städer (av de sex granskade)
kollektivtrafik (t.ex. bättre nät, mer infrastruktur)	6
multimodala knutpunkter	5
tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet	6
integrerade biljettsystem	5 (den återstående planen innehåller inga åtgärder eftersom det redan finns integrerade biljettsystem)
behovsstyrd transport	4
delad mobilitet	6 (alla utom en plan var begränsade till stadskärnorna och inte särskilt detaljerade)

Källa: Revisionsrätten.

- 75** Alla stadsområden som ingick i urvalet tillämpade redan integrerade taxor. Varje stadsområde hade en egen reseapp, även om endast fyra av apparna gjorde det möjligt för passagerarna att köpa biljetter direkt. I några fall genomfördes integrerade biljettsystem trots att de inte ingick i planerna för hållbar mobilitet i städer, vilket var ett resultat av beslut som fattats på antingen nationell eller regional nivå.
- 76** Behovsstyrd transport kan betraktas som kollektivtrafik i den mening som avses i förordningen om kollektivtrafik³⁶. Detta innebär att kollektivtrafikföretag på vissa villkor kan få ersättning för eller ges ensamrätt av offentliga myndigheter att tillhandahålla kollektivtrafikstjänster som är av allmänt intresse men som annars inte skulle vara kommersiellt lönsamma. I den nationella lagstiftningen i Spanien, Frankrike, Ungern, Portugal och (sedan juli 2025) Tjeckien erkänns behovsstyrd transport som kollektivtrafik. I Polen omfattas behovsstyrd transport ännu inte av den lag som reglerar kollektivtrafiken.

³⁶ Förordning (EG) nr 1370/2007.

- 77** Delad mobilitet betraktas inte som kollektivtrafik i den mening som avses i förordningen om kollektivtrafik. Därför finns det en risk för att delad mobilitet inte kommer att göras tillgänglig i förortsområden av kommersiella lönsamhetsskäl. Endast Lilles plan för hållbar mobilitet i städer omfattade åtgärder för delad mobilitet i förortsområden.
- 78** Utöver att förbättra tillgängligheten bör genomförandet av planer för hållbar mobilitet i städer bidra till att minska utsläppen från transporter. Detta kan uppnås på olika sätt, t.ex. genom att i) minska bilanvändningen och öka andelen hållbara transportsätt och ii) använda fordon som genererar mindre utsläpp.
- 79** Vår analys av de sex granskade planerna för hållbar mobilitet i städer visade att de alla innehåller mål eller åtgärder för att främja hållbara transportsätt ([tabell 4](#)).

Tabell 4 | Mål och åtgärder i planer för hållbar mobilitet i städer för att främja hållbara transportsätt

Planerna för hållbar mobilitet i städer omfattar	Antalet planer för hållbar mobilitet i städer
mål för att minska utsläppen av växthusgaser	5
mål för transportslagsfördelningen (dvs. öka andelen andra transportsätt än bilar)	5 Inte alla hänvisade till specifika transportsätt utöver minskad bilanvändning (bilaga V)
mål för utfasning av fossila bränslen i kollektivtrafikflottan	4
åtgärder som syftar till att fasa ut fossila bränslen i kollektivtrafikflottan (t.ex. att ersätta fordon med höga utsläpp med fordon med låga utsläpp)	5
åtgärder som syftar till att förbättra den aktiva mobiliteten (gång och cykling) (t.ex. ny infrastruktur)	6

Källa: Revisionsrätten.

80 Stadsområden är centrala för att uppnå nationella mål om att minska utsläppen av växthusgaser och minska bilanvändningen till förmån för alternativa transportsätt eftersom de står för en betydande andel av växthusgasutsläppen (punkt **03** i *bilaga I*). Vi jämförde sådana nationella mål med målen för de sex granskade planerna för hållbar mobilitet i städer (*bilaga V*) och konstaterade att

- i två fall var målen inte jämförbara (Budapest, Katowice),
- i tre fall var målen inte anpassade eller inte helt anpassade (Lissabon, Prag och Sevilla).
- i ett fall hade planen för hållbar mobilitet i städer liknande eller mer ambitiösa mål (Lille).

81 Faktum är att det inte alltid finns ett förfarande för att säkerställa att målen på nationell nivå och målen på stadsnivå är anpassade till varandra. Dessutom är tidsplanerna för utarbetande av nationella strategier och planer för hållbar mobilitet i städer inte nödvändigtvis anpassade till varandra.

82 I en rapport från 2019 om framtiden för vägtransporter³⁷ betonades att politik som främjar multimodala transporter bör kompletteras med politik som begränsar tillträdet för bilar och motverkar användningen av personbilar. En sådan politik kan ta upp i) hanteringen av parkeringsplatser³⁸, ii) ekonomiska incitament, iii) markanvändning och fysisk planering, iv) företags, organisationers och institutioners mobilitetsstyrning³⁹ gentemot sina anställda och v) tillträdesregler för fordon.

³⁷ *The future of road transport*, kommissionen, det gemensamma forskningscentrumet, 2019.

³⁸ Ämnesguiden *Parking and SUMP. Using parking management to achieve SUMP objectives effectively and sustainably*, kommissionen, 2022 och rekommendationen i *Increasing the positive impact of parking policies on the city*, Expertgruppen för mobilitet i städer, 2024.

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

83 Vår analys av de sex granskade planerna för hållbar mobilitet i städer visade att de flesta av dem innehåller parkeringshanteringsåtgärder men att hälften eller färre tar upp de andra aspekterna som nämns i föregående punkt (*tabell 5* och *ruta 1* för exempel på god praxis). I detta sammanhang noterar vi följande:

- I en forskningsstudie om trafikomställning⁴⁰, som offentliggjordes av Europaparlamentet 2018, identifierade man markanvändningsplanering som underlättar användningen av privata motordrivna fordon framför andra transportsätt som ett av de största hindren för en betydande omställning till mer hållbara transportsätt i stadsområden.
- Kommissionen har ännu inte utfärdat någon särskild vägledning om hur planer för hållbar mobilitet i städer bör kopplas till markanvändning och fysisk planering.

Tabell 5 | Åtgärder i planer för hållbar mobilitet i städer som syftar till att motverka användningen av personbilar

Planerna för hållbar mobilitet i städer omfattar åtgärder avseende	Antalet planer för hållbar mobilitet i städer
parkeringshantering	5
ekonomiska incitament	1
markanvändning och fysisk planering	3
arbetsgivares mobilitetsstyrning	3
lågutsläppszoner eller tillträdesregler för fordon	3

Källa: Revisionsrätten.

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

Ruta 1

Exempel på god praxis (Lille)

Ekonomiska incitament: Lille Métropole har ett system som syftar till att minska användningen av personbilar i rusningstid då trafikstockningar förekommer, där förare får betalt för varje bilresa som de undviker i bestämda korridorer.

Koppling mellan planen för hållbar mobilitet i städer och fysisk planering: Lille Métropole har tagit fram ett ramdokument (*Charte de l'espace public*) som ska vägleda omvandlingen av det offentliga rummet i stadens 95 kommuner. Stadgan antogs för första gången 2007 och uppdaterades 2021 och innehåller gemensamma mål och operativa riktlinjer för att säkerställa en enhetlig och samordnad strategi för utformningen av det offentliga rummet.

Den innehåller en rad obligatoriska åtaganden som ska tillämpas av varje projekt och kräver att projektutvärderingar påvisar minsta prestandanivåer i frågor som hållbar mobilitet och miljö kvalitet.

Arbetsgivares mobilitetsstyrning: Lille Métropole, som utarbetade planen för hållbar mobilitet i städer, har ett organ som ansvarar för mobilitetsstyrning och som samordnar arbetsgivares åtgärder i fråga om mobilitet. Det främjar bland annat ett frivilligt system som infördes 2020 genom den franska mobilitetslagen (*Loi d'orientation des mobilités*), enligt vilken arbetsgivare subventionerar sina anställdas användning av hållbara transportsätt. Detta är ett komplement till det rättsliga kravet på arbetsgivare, som inrättades 2009, att täcka 50 % av kostnaderna för sina anställdas säsongsbiljetter för kollektivtrafik (t.ex. månads- eller årskort).

- 84** Vi konstaterade att alla utvalda städer förutom Katowice, oberoende av planerna för hållbar mobilitet i städer, har infört **tillträdesregler för fordon** i några områden, med olika kriterier för att definiera sådana områden och de villkor som gäller för dem. I tre fall bidrar begränsningarna inte till varaktiga förändringar i pendlarnas vanor eller till trafikomställning eftersom de endast gäller under perioder med höga luftföroreningar (Sevilla) eller endast påverkar bussar och lastbilar (Budapest, Prag).
- 85** När det gäller de administrativa områdena i de sex städerna analyserade vi också **parkeringskraven** för nybyggnation, eftersom det är ett centralt inslag i förhållandet mellan fysisk planering och hållbar mobilitet. Forskning har visat att parkeringsplatser uppmuntrar till ägande och användning av bilar, vilket påverkar transportslagsfördelningen⁴¹.

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

86 De lokala myndigheterna står inför utmaningen att balansera två mål: att å ena sidan tillhandahålla ett minimum av parkeringsmöjligheter för att möjliggöra biläggande och att å andra sidan begränsa parkeringsmöjligheterna för att motverka bilanvändning till förmån för hållbara transportsätt och för att förbättra användningen av stadsmiljön och livskvaliteten i städerna. Detta återspeglas i de bestämmelser som rör städerna.

- I Lille och Lissabon tillät man färre parkeringsplatser för nya byggnader i områden som låg närmare kollektivtrafikstationer, vilket främjade en trafikomställning till kollektivtrafik.
- Å andra sidan innehåller samtliga städers planeringsbestämmelser minimikrav för parkeringsplatser för nya bostadshus och fem städer har även sådana krav för kontorsbyggnader. I Prag till exempel varierar det totala minsta antal parkeringsplatser som krävs för en bostad med en bruttogolvyta på 1 000 m² med 12 lägenheter från 5 i stadskärnan till 28 i förortsområden. Katowice är den enda stad som tillämpar ett maximum för flerbostadshus och Lille och Lissabon gör det för kontor. De nationella bestämmelserna i Ungern, som också påverkar Budapest, ändrades 2025, vilket ökade det minsta antal parkeringsplatser som krävs i bostadshus och kontorsbyggnader.
- Bestämmelserna i hälften av städerna i urvalet (Katowice, Prag, Lille) tillåter fler parkeringsplatser i förortsområden än i stadskärnan, vilket främjar fordonsäggande och en utvidgning av stadsområden till omgivande områden med låg bebyggelsetäthet. Denna utvidgning får miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser, såsom ökad bilanvändning och ökad pendlingstid, och leder följaktligen till högre växthusgasutsläpp⁴².

Genomförandet och övervakningen av de granskade planerna för hållbar mobilitet i städer garanteras inte

87 Det är bara de tjeckiska och polska nationella myndigheterna som bedömer om planerna för hållbar mobilitet i städer överensstämmer med nationella riktlinjer och/eller EU-riktlinjer. De bedömer dock inte de föreslagna åtgärdernas relevans.

88 Dessutom övervakar inte någon av de nationella eller regionala myndigheterna genomförandet av planerna för hållbar mobilitet i städer. Till följd av detta kan medlemsstaterna inte avgöra om planerna kommer att uppnå de avsedda utfallen.

⁴² *Urban sprawl in Europe - joint EEA-FOEN report*, 2016.

89 Indikatorer används för att övervaka utfallen. Vi konstaterade att alla utom en stads planer för hållbar mobilitet i städer som vi granskade (Sevilla) innehöll prestationstindikatorer (men i ett fall rörde det endast utsläppsminskningar). När det gäller de lokala myndigheternas övervakning konstaterade vi följande:

- Endast myndigheterna i stadsområdena Budapest och Prag övervakade genomförandet av enskilda åtgärder i januari 2025. I båda fallen hade det planerade genomförandet av åtgärderna i planen för hållbar mobilitet i städer stött på hinder, främst på grund av finansieringsbegränsningar.
- Myndigheterna i stadsområdena Lissabon och Sevilla övervakade inte planens genomförande.
- Katowice och Lilles planer för hållbar mobilitet i städer godkändes först nyligen (2023 respektive 2024) och har ännu inte övervakats, även om myndigheterna i båda städerna har planerat för övervaknings- och utvärderingsmekanismer.

90 Tillräcklig finansiering är en nyckelfaktor för att en plan för hållbar mobilitet i städer ska få ett framgångsrikt genomförande. Vi konstaterade att endast Budapests och Prags planer innehöll uppskattningar av de utgifter som behövdes för att genomföra de föreslagna åtgärderna och en indikation på möjliga finansieringskällor. Om det tillgängliga finansieringsbeloppet är ottydligt finns det ingen garanti för att planerna verkligen kan genomföras som planerat.

91 En annan faktor som kan påverka genomförandet av planer för hållbar mobilitet i städer är ansvarsfördelningen mellan olika förvaltningsnivåer, som fastställs i nationella rättsliga ramar. Prags plan innehöll en åtgärd som innebar att ett avgiftssystem skulle införas för att minska biltrafiken. Åtgärden genomfördes dock inte, delvis på grund av otillräckligt politiskt stöd och delvis på grund av att kommunerna inte hade befogenhet att införa tullar.

92 Mobiliteten i städerna utgörs av ett dynamiskt system där en komponent påverkar en annan⁴³. Vi kunde inte bedöma vilken övergripande inverkan genomförandet av planerna för hållbar mobilitet i städer hade på den hållbara pendlarmobiliteten och transportslagsfördelningen i de stadsområden som ingick i urvalet eftersom relevanta data inte fanns tillgängliga vid tidpunkten för vår revision.

⁴³ SWD(2020) 331 final, punkt 461.

- 93** I alla stadsområden som ingick i urvalet genomförde myndigheterna mobilitetsundersökningar för att uppskatta transportslagsfördelningen och bedöma hur nöjda passagerarna är. Problem med tidsplanering och täckning påverkade dock undersökningarnas meningsfullhet ([bilaga VI](#)). Även om undersökningarnas metoder och rapportering till stor del följde Eurostats rekommendationer⁴⁴ varierade de mellan städerna och över tid. Detta gör det svårt eller rentav omöjligt att jämföra undersökningarnas resultat eller förändringar i transportslagsfördelningen över tid.
- 94** I vår [särskilda rapport 06/2020](#) om hållbar rörlighet i städer konstaterade vi att endast destinationer i små centrala områden i några av de städer som vi besökte kunde nå snabbare med kollektivtrafik än med bil. När det gäller den aktuella revisionen och för att bedöma situationen i förortsområden valde vi, baserat på pendlingsflöden, en startpunkt i pendlingszonen i vart och ett av de utvalda stadsområdena och analyserade det område som kunde nå inom 45 minuters restid med kollektivtrafik, bil eller cykel. Vi konstaterade att man kunde nå många fler områden med bil, även under rusningstid med trafikstockningar, vilket illustreras i [figur 5](#) för ett förortsområde i Katowices funktionella stadsområde. Se även [bilaga VII](#) för illustrationer avseende de övriga fem stadsområdena ([interaktiv plattform](#)).

⁴⁴ Eurostats riktlinjer om statistik om passagerarrörlighet, 2021.

Figur 5 | Upptagningsområde för bilar, kollektivtrafik och cykling i ett förortsområde inom Katowices funktionella stadsområde



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med isokronkartor](#)).

De projekt som vi granskade stödde målen i planerna för hållbar mobilitet i städer, även om inte alla hade betydande effekter vad gäller att tillgodose pendlarnas behov

95 Vi bedömde om

- de projekturvalsförfaranden som tillämpats av de myndigheter som ansvarar för förvaltningen av EU-medel (inklusive urval och genomförande av projekt) var lämpliga,
- de 21 projekt som vi granskade ([bilaga II](#)) gav de förväntade utfallen.

Trots vissa brister i urvalsförfarandena var alla granskade projekt anpassade till planerna för hållbar rörlighet i städer

- 96** Vi bedömde om projekturvalsförfarandena säkerställde att projekt som mottog EU-finansiering var anpassade till det berörda stadsområdets plan för hållbar mobilitet i städer och byggde på en bedömning av mobilitetsbehoven. Denna bedömning bidrar till att säkerställa att projekten blir ändamålsenliga och ger valuta för pengarna.
- 97** Vi konstaterade att alla granskade projekt var förenliga med den relevanta planen för hållbar mobilitet i städer eller någon annan relevant mobilitetsstrategi, även om de myndigheter som gjorde projekturvalet inte alltid bedömde detta kriterium.
- När det gäller Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport (3 projekt): För perioden 2014–2020 kontrollerade inte det ansvariga organet Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea) att projekten var förenliga med motsvarande planer för hållbar mobilitet i städer, trots att en sådan anpassning blev obligatorisk 2019. Denna aspekt kontrollerades dock för perioden 2021–2027 (punkt [36](#)).
 - När det gäller faciliteten för återhämtning och resiliens (2 projekt): I en medlemsstat (Portugal) kunde vi inte spåra hur de berörda nationella myndigheterna valde ut projektet. I en annan medlemsstat (Spanien) kontrollerade de berörda nationella myndigheterna inte om projekten inom ramen för den granskade ansökningsomgången var anpassade till en godkänd plan för hållbar mobilitet i städer, trots att en sådan anpassning var ett krav i ansökningsomgången.
- 98** Av de 16 granskade projekt som finansierades inom ramen för sammanhållningspolitiken konstaterade vi också att de förvaltande myndigheterna valde ut alla utom ett genom icke-konkurrensutsatta ansökningsomgångar (mestadels genom att projektansökningar togs emot kontinuerligt). I Ungern var det bara projekt som man beslutat om genom ett dekret på regeringsnivå som kunde lämna in en ansökan som svar på en ansökningsomgång. Icke-konkurrensutsatta urvalsförfaranden garanterar inte att de projekt som skulle kunna bidra mest till EU:s mål för hållbar rörlighet i städer eller ge bäst valuta för pengarna väljs ut (punkt [02](#)). Vi är dock medvetna om att dessa urvalsförfaranden kan vara mindre betungande än konkurrensutsatta ansökningsomgångar (dvs. att ansökningarna lämnas in inom en tidsfrist, bedöms och rangordnas).

99 När det gäller projektförslag som beaktar mobilitetsbehov (inklusive aspekter som rör framtida efterfrågan, genomförbarhet och kostnader i förhållande till nyttan) konstaterade vi följande:

- Merparten av projekten (13 av 21, dvs. 62 %) stöddes av en behovsbedömning.
- Sex projekt saknade en sådan bedömning, och för ett projekt gjorde man bara en delvis bedömning (en analys av alternativen för att tillgodose de identifierade behoven). Som exempel kan nämnas att detta ledde till en ny infartsparkering för bilar som byggdes inom ramen för ett projekt i Frankrike som hade en beläggningsgrad på under 15 % mer än tre år efter att den öppnats, vilket väcker frågor om anläggningens nödvändighet och storlek.
- För ett projekt (faciliteten för återhämtning och resiliens, Portugal) utarbetade stödmottagaren en analys av efterfrågan och en genomförbarhetsstudie först efter det att projektet hade tagits med i landets återhämtnings- och resiliensplan. Vi noterar att projektet ströks från planen av de berörda nationella myndigheterna i maj 2025 eftersom det av olika skäl hade försenats, vilket gjorde att man inte kunde slutföra projektet före slutet av planens genomförandeperiod.

Nästan alla granskade projekt levererade sin planerade output, men mycket färre ledde till betydande effekter vad gäller att tillgodose pendlarnas behov

100 Övervakningsdata är nödvändiga för att mäta EU-insatsers resultat. Indikatorer är ett verktyg som används för att mäta output (t.ex. en ny spårvagnslinjes längd i km) och resultat (t.ex. minskad restid).

101 För de granskade projekten konstaterade vi skillnader i urvalet och definitionen av indikatorer beroende på den använda EU-finansieringskällan och tillhörande rättsakter ([tabell 6](#)).

Tabell 6 | Output- och resultatindikatorer

EU-medel	Fastställda outputindikatorer?	Fastställda resultatindikatorer?	Kommentarer
Sammanhållnings-politiska fonder	Ja. 15 av 16 projekt.	Ja. 13 av 16 projekt.	Den rättsliga grunden på EU-nivå ⁴⁵ fastställde gemensamma output- och resultatindikatorer, varav vissa potentiellt sett kan tillämpas på projekt för hållbar mobilitet i städer. Den ställde också krav på att de myndigheter som ansvarar för programmets genomförande skulle fastställa ytterligare output- och resultatindikatorer.
Faciliteten för återhämtning och resiliens	Nej, inte på projektnivå. De båda granskade projekten bidrog dock till de mål som fastställts i motsvarande nationella planer för återhämtning och resiliens (t.ex. mål sett till spenderad budget eller slutförda projekt som främjar hållbar mobilitet).	Nej.	Den rättsliga grunden krävde inte att resultatindikatorer skulle fastställas.
Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport	Nej. I bidragsöverenskommelserna angavs dock resultat och delmål.	Nej.	Varken den rättsliga grunden eller ansökningsomgångarna för projekten krävde att indikatorer skulle fastställas.

Källa: Revisionsrätten.

⁴⁵ För perioden 2014–2020: [förordning \(EU\) nr 1301/2013](#), bilaga I och [förordning \(EU\) nr 1300/2013](#), bilaga I; för perioden 2021–2027: [förordning \(EU\) 2021/1058](#), bilaga I.

102 För de projekt som hade resultatindikatorer handlade dessa om öknings av antalet passagerare eller användare, minskade restider och minskade utsläpp. För transportprojekt som finansierades inom ramen för sammanhållningspolitiska program var resultatindikatorer som mäter minskningen av växthusgasutsläpp frivilliga under perioden 2014–2020, medan de under perioden 2021–2027 ska användas för insatser vars mål är att minska växthusgasutsläppen⁴⁶. De metoder som används för att beräkna den uppskattade utsläppsminskningen har överlåtits till de berörda myndigheterna eftersom det inte finns någon sådan metod på EU-nivå. Följaktligen skilde de sig åt mellan de granskade projekten, och i fyra av sju fall var de inte baserade på motiverade antaganden. I [ruta 2](#) ges exempel på beräkningsmetoder.

Ruta 2

Minskning av växthusgasutsläpp – beräkningsmetoder

Följande exempel illustrerar den varierande kvaliteten på beräkningarna av minskade växthusgasutsläpp.

1. Tillförlitlig metod: Minskningen av växthusgasutsläppen uppskattades med hjälp av pendlardata, fordons genomsnittliga bränsleförbrukning och antalet kilometer för resor som undvikits till följd av projektet.
2. Icke tillförlitliga metoder: i) Man använde en enhetlig minskningstakt för koldioxid per använd euro, oavsett de olika projektens särdrag eller faktiska potential att minska utsläppen, ii) man antog att alla potentiella användare av cykelbanor skulle övergå från individuella biltransporter, iii) i en plan för hållbar mobilitet i städer fastställdes utsläppsminskningssmål för varje kommun. Varje kommuns mål dividerades sedan med längden på de cykelbanor som planerades att byggas i kommunen. Detta tillvägagångssätt tog inte hänsyn till den faktiska eller potentiella användningen av cykelbanorna – bara det att bygga dem räckte för att uppnå målen.

103 Vi konstaterade att av de 16 granskade projekt som hade slutförts vid tidpunkten för vår revision var det bara två som inte hade **levererat den planerade outputen** fullt ut (vare sig det uttrycktes i form av indikatorer eller beskrevs på annat sätt) ([ruta 3](#) och [ruta 5](#)).

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

Ruta 3

Ett multimodalt knutpunktsprojekt levererade inte den planerade outputen

Projektet i Ungern syftade till att inrätta en ny multimodal knutpunkt, inklusive en förbifartsled i staden.

På grund av betydande kostnadsökningar sköts viktiga delar av projektet upp på obestämbar tid. Dessa delar rörde hållbar mobilitet (modernisering av järnvägsstationen, förbättrad tillgång till plattformar och spår) samt byggandet av en tunnel som skulle förbinda tågstationens båda sidor (och staden). Några planerade komponenter som rörde hållbar mobilitet levererades (infartsparkeringar för bilar och cyklar, ombyggda busshållplatser, sammanlänkning av gång- och cykelbanor), men merparten av finansieringen användes för att bygga vägar och omlokalisera järnvägens pålastningsområde.



Anm.: Väg som var avsedd att fortsätta in i en tunnel.

Källa: Revisionsrätten.

- 104** Alla tolv projekt för vilka uppgifter fanns tillgängliga hade en viss effekt när det gällde att tillgodose pendlarbehoven och förbättra den hållbara mobiliteten, om än i varierande grad i varje enskilt fall. Sex projekt ledde till betydande positiva effekter (t.ex. ökad busslinjetrafik eller uppnående av målen i fråga om antalet användare och passagerare ([ruta 4](#))), medan de övriga sex projektens effekter var mer blygsamma. Vi kunde inte bedöma nio projekt på grund av avsaknaden av indikatorer och övervakningsdata (punkt [101](#)) och/eller på grund av att projekten fortfarande pågick.

Ruta 4

Multimodal knutpunkt med betydande positiva effekter



Arkitekturdesign: Grzegorz Raczek/generalkonstruktör: Mostostal Zabrze Biprohut S.A. ©Alla rättigheter förbehålls.

Källa: Revisionsrätten.

Genom projektet skulle man bygga en multimodal knutpunkt i Polen som sammanförde fyra transportsätt, nämligen buss, tåg, bil (med infartsparkeringar) och cykel. Knutpunkten användes av nästan 850 000 passagerare under det första året som den var i drift (2023). Tågstationen ligger 150 meter från knutpunkten och är ansluten via en tunnel. Före projektet var hållplatserna för de lokala och regionala bussarna utspridda på flera platser, upp till 650 meter från tågstationen.

Byggandet av knutpunkten gjorde busstrafiken mer tillgänglig och bekvämare för invånarna i regionen. Antalet bussoperatörer med regionala och internationella förbindelser ökade från 22 före projektet till 32 under 2023. Omstigningstiden för passagerarna blev också avsevärt mindre.

105 Faktorer som rör i) planering, utformning och urval av projekt och ii) genomförande förklarar varför sex projekt hade mer blygsamma effekter ([ruta 5](#)).

Ruta 5

Faktorer som förklarar vissa projekts blygsamma effekter

Planering, utformning och urval av projekt (3 projekt)

- Avsaknaden av en behovsanalys ledde till att en infartsparkering underutnyttjades och att en annan saknade direktanslutning till tunnelbanan och krävde en omstigning med pendelbuss. Förare kan parkera på den sistnämnda anläggningen även om de inte fortsätter sin resa med kollektivtrafik.
- En cykelbana lämpar sig inte väl för pendling (se bilden nedan): Den utgörs av en naturskön vindlande väg (och omfattar ett område med särskilda slingor för fritidsändamål), den är byggd av träplankor och skiljer inte fotgängare från cyklister, vilket innebär att den inte uppfyller pendlings- eller säkerhetsstandarderna.

Genomförande – utebliven output (2 projekt)

- Viktiga komponenter för hållbar mobilitet i ett projekt genomfördes inte (*ruta 3*).
- Ett informationssystem för resor och biljetter slutfördes med en kraftig försening på 4,5 år. Det innehåller ännu inte någon realtidsdata såsom ursprungligen planerats och det krävs ytterligare en enhet om man vill köpa biljetter (endast 7 respektive 12 biljetter per dag köptes i genomsnitt 2023 respektive 2024).

Genomförande – samordning mellan angränsande myndigheter (1 projekt)

- En cykelbana, som var avsedd att förbinda en förort med staden och som skulle ingå i den regionala cykelnätsplanen, har fortfarande inte kopplats till staden och det regionala cykelnätet eftersom de regionala och kommunala myndigheterna inte har kunnat enas sedan 2018 (se bilden nedan). Trots att det inte var länge sedan banan byggdes visar den redan tecken på försämring och saknar väsentliga inslag såsom belysning och solskydd.



Källa: Revisionsrätten.

106 Vi analyserade också de potentiella effekterna på restiden av ett projekt i vart och ett av de sex granskade stadsområdena (*[bilaga VIII](#)*). I detta syfte jämförde vi resescenarier med bil respektive kollektivtrafik, som använder och inte använder projektinfrastrukturen, för en hypotetisk pendlare från en förort som potentiellt sett skulle kunna dra nytta av projektet. Den slutpunkt som vi valde ut låg i ett område med hög koncentration av arbetstillfällen i staden.

107 På så sätt bedömde vi om projektet förbättrade kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med bilanvändningen. Analysen har följande begränsningar:

- Resultaten utgör en ögonblicksbild från början av 2025. Restiderna kommer sannolikt att förändras i takt med att planer för hållbar mobilitet i städer genomförs.
- Andra scenarier kunde ha lett till andra resultat.
- De enskilda biltransporternas konkurrenskraft påverkas avsevärt av tillgången till parkeringsplatser i pendlingsdestinationer och av tillträdesregler, men trots det tog man i scenarierna för användning av individuella biltransporter inte hänsyn till den tid som behövdes för att parkera eftersom detta kan variera avsevärt från fall till fall (punkterna *[82–84](#)*).

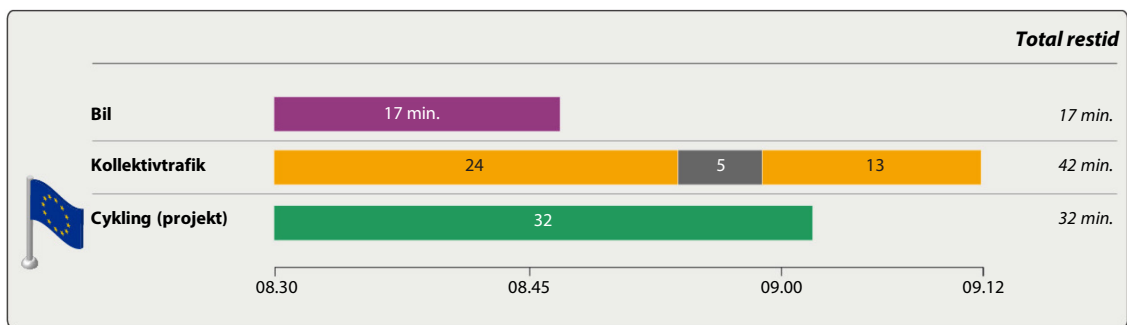
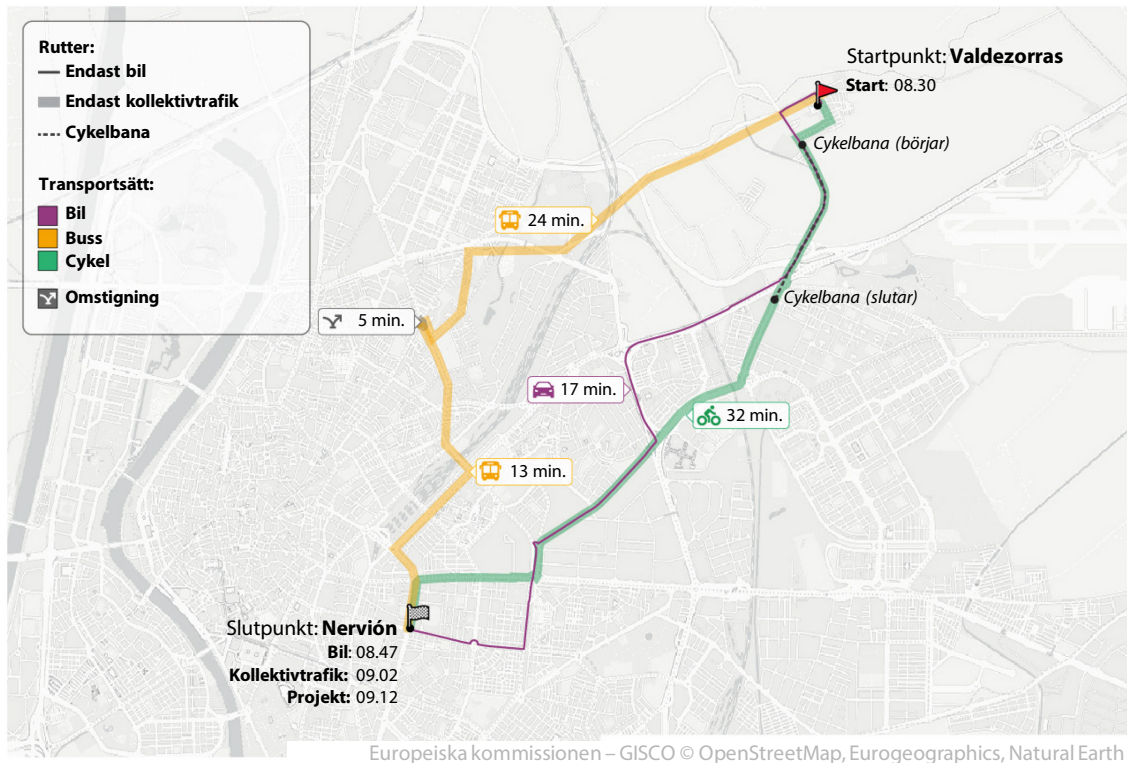
108 Vi konstaterade att kollektivtrafiken i två fall var tidsmässigt konkurrenskraftig jämfört med bilresorna, medan det motsatta gällde i fyra andra fall.

- I Budapest och Prag var pendlingstiden med kollektivtrafik konkurrenskraftig jämfört med bilresor under rusningstid.
- I Katowice, Lille, Lissabon and Sevilla var kollektivtrafiken inte konkurrenskraftig jämfört med bilresor. I Sevilla utgjorde dock cykling ett bättre alternativ till bilanvändning än kollektivtrafik (*[figur 6](#)*). Vi beräknade restiden med cykel baserat på en konstant hastighet, men när cykelbanan upphör vid stadsgränsen (*[ruta 5](#)*) måste cyklisterna fortsätta sin resa på vägen, vilket gör deras pendling långsammare och mindre säker.

Figur 6 | Jämförelse av restiden i Sevilla

Exempel på rutt i Sevilla

Anm.: I Sevilla beräknade vi restiden från en punkt i förortsområdet där Valdezorras cykelbaneprojekt startar till ett område i staden med arbetsplatser. Vi jämförde den tid som behövs för bil, kollektivtrafik (buss) och cykel via den cykelbana som EU medfinansierat. Eftersom cykelbanan slutar vid stadsgränsen beräknade vi cykeltiden i staden via allmänt trafikerade vägar.



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med vägkartor](#)).

Denna rapport antogs av revisionsrättens avdelning II, med ledamoten Annemie Turtelboom som ordförande, vid dess sammanträde i Luxemburg den 10 december 2025.

För revisionsrätten



Tony Murphy
ordförande

Bilagor

Bilaga I – Om revisionen

Mobilitet i städer och EU:s strategiska ram

- 01** År 2020 bodde tre av fyra EU-invånare i stadsområden och denna andel förväntas öka till 85 % fram till 2050. Stadsområden kännetecknas ofta av en hög koncentration av ekonomisk verksamhet och sysselsättning, vilket leder till ett betydande dagligt flöde av pendlare. Mobilitet i städer avser rörligheten för personer och varor inom stadsområden och är en viktig del av stadslivet.
- 02** Enligt OECD har befolkningstillväxten i pendlingsområden ökat snabbare än i städerna, vilket tyder på en allmän tendens till så kallad förortsutbyggnad. Den största befolkningsökningen har setts i de pendlingsområden som omger storstadsområden¹.
- 03** Människor som bor i förortsområden är ofta beroende av personbilar, vilket orsakar trafikstockningar och föroreningar. Trafikstockningar i städerna beräknas kosta omkring 180 miljarder euro per år² och stadstrafiken står för omkring en fjärdedel av EU:s totala koldioxidutsläpp från transporter³, vilka i sin tur utgör en fjärdedel av EU:s totala utsläpp⁴. Enligt den europeiska klimatlagen⁵ bör stadsområdena bidra avsevärt till EU:s bindande mål inom ramen för den gröna given att minska utsläppen med 55 % fram till 2030 och göra EU klimatneutralt senast 2050.

¹ Omdefiniering av stadsområden i OECD-länder, OECD, 2012.

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

³ *EU urban mobility state of play*, kommissionen, SWD(2021) 470 final.

⁴ *EEA greenhouse gases — data viewer* (Europeiska miljöbyråns data över växthusgasutsläpp).

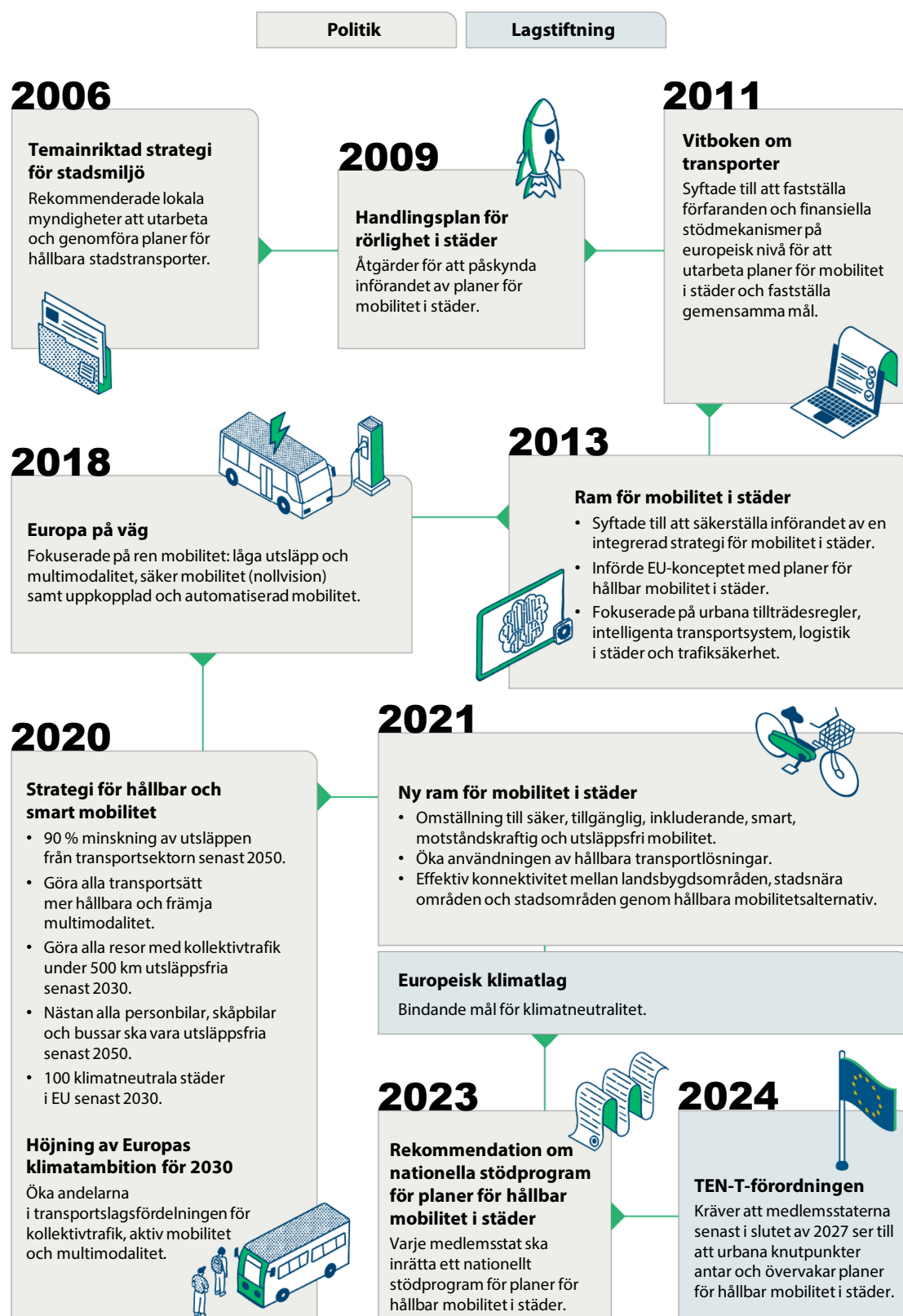
⁵ Förordning (EU) 2021/1119.

04 En övergripande strategi för hur mobiliteten ska organiseras i ett stadsområde är avgörande för att forma stadsutvecklingen på flera sätt och kan t.ex. öka tillgängligheten till arbetstillfällen, tjänster och varor och minska föroreningsnivåer. År 2006 rekommenderade kommissionen starkt de lokala myndigheterna att utarbeta och genomföra planer för hållbara stadstransporter⁶. Sedan dess har kommissionen utfärdat ett antal icke-bindande policydokument (*meddelanden*) och vissa rättsakter med visioner och mål för hållbar mobilitet i städer (*figur 1*). Hållbara transporter definierades först som ett mål av rådet 2001⁷.

⁶ KOM(2005) 718 slutlig.

⁷ Ordförandeskapets slutsatser, Europeiska rådet i Göteborg, 2001.

Figur 1 | Utvecklingen av EU:s rättsliga och politiska ram för mobilitet i städer



Källa: Revisionsrätten, på grundval av dokument från kommissionen.

Roller och ansvarsområden

- 05** Transporter och mobilitet i städer är områden där kommissionen och medlemsstaterna har delade befogenheter. Rollerna och ansvarsområdena anges i [figur 2](#).

Figur 2 | Roller och ansvarsområden



Kommissionen

Generaldirektoratet för transport och rörlighet har det främsta ansvaret för utformningen och genomförandet av EU:s transportpolitik. Detta inbegriper utformningen av TEN-T-nätet, som omfattar transportinfrastruktur i urbana knutpunkter. EU:s finansieringskällor förvaltas av olika generaldirektorat (GD) med olika förvaltningsformer: GD Transport och rörlighet och Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea) förvaltar Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport (direkt förvaltning). GD Regional- och stadspolitik ansvarar för sammanhållningspolitiken (delad förvaltning). GD Ekonomi och finans och arbetsgruppen för återhämtning och resiliens (en arbetsgrupp under generalsekretariatet) ansvarar för genomförandet av faciliteten för återhämtning och resiliens (direkt förvaltning).

År 2022 inrättade kommissionen [expertgruppen för mobilitet i städer](#), som består av företrädare för alla medlemsstater, utvalda städer och tematiskt sett relevanta organisationer. Den bistår kommissionen i utvecklingen och genomförandet av lagstiftning och politik på området hållbar mobilitet i städer.



Medlemsstaterna (lokala, regionala och nationella myndigheter)

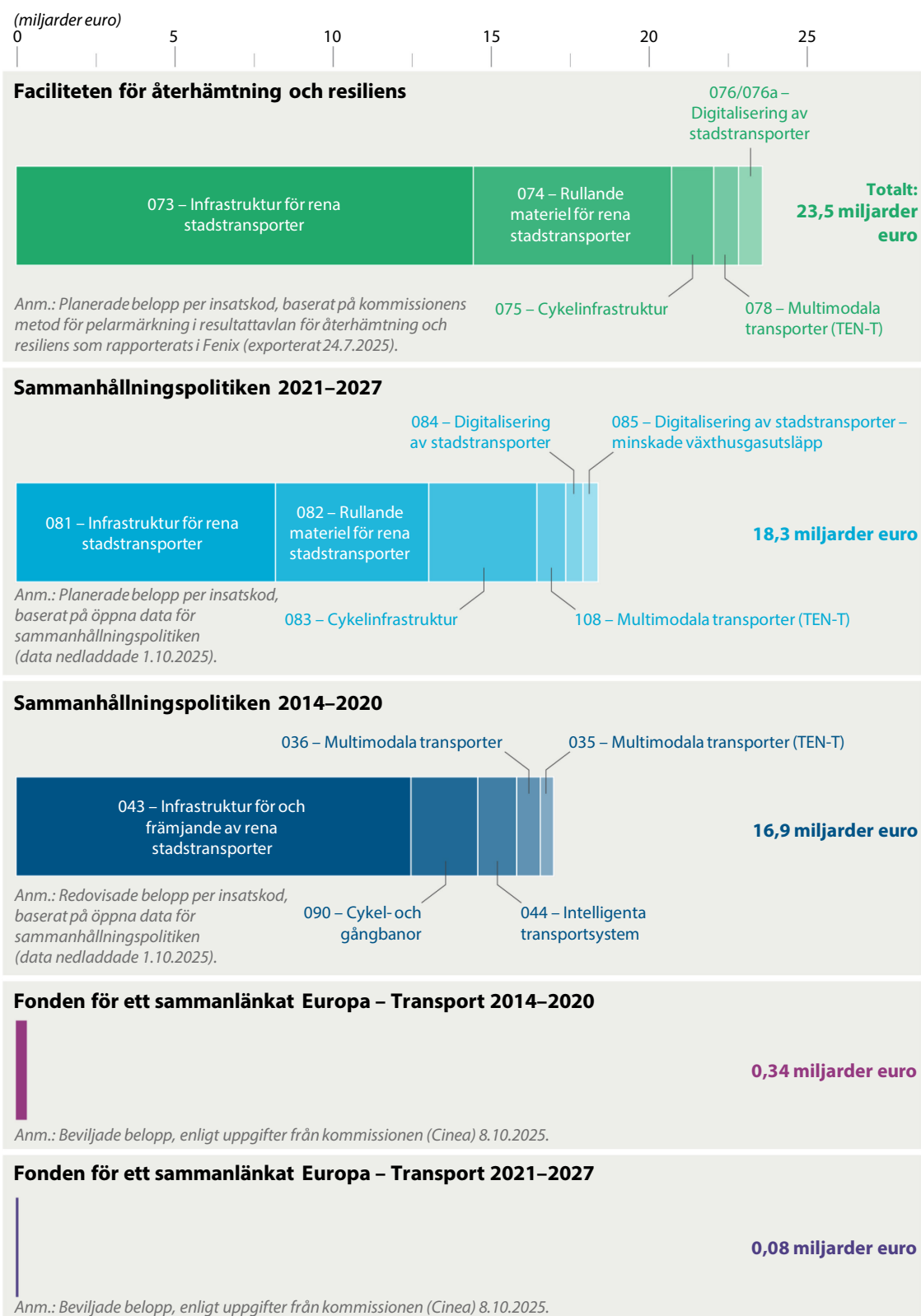
Lokala, regionala eller nationella myndigheter hanterar konnektivitet till och inom urbana knutpunkter och frågor som rör mobilitet i städer (bland annat genom genomförande av strategier, såsom planer för mobilitet i städer).

Lokala, regionala eller nationella myndigheter använder EU-medel (t.ex. inom ramen för sammanhållningspolitiken). Urvalet av projekt som ska (med-)finansieras med EU-medel görs också på denna nivå när det gäller de sammanhållningspolitiska fonderna och faciliteten för återhämtning och resiliens.

Källa: Revisionsrätten.

Viktig finansiell information

- 06** De viktigaste källorna till EU-finansiering för investeringar i stadstransporter och mobilitet är de sammanhållningspolitiska fonderna, Fonden för ett sammanlänkat Europa och faciliteten för återhämtning och resiliens ([figur 3](#)).

Figur 3 | EU-finansieringsprogram – investeringar i mobilitet i städer

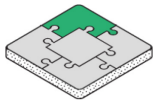
Källa: Revisionsrätten, på grundval av uppgifter från kommissionen.

Revisionens inriktning och omfattning samt revisionsmetod

- 07** Denna rapport bedömer de åtgärder som vidtagits av kommissionen och berörda myndigheter i medlemsstaterna för att stödja hållbara transporter för pendlare i storstadsområden. Vi bedömde därför i vilken utsträckning
- kommissionens lagstiftnings-, policy- och stödåtgärder var lämpliga för att tillhandahålla ändamålsenliga pendlingstransporter,
 - de berörda myndigheternas utformning, genomförande och övervakning av planerna för hållbar mobilitet i städer i de sex granskade medlemsstaterna var ändamålsenliga,
 - urvalet, genomförandet och resultaten av 21 granskade EU-finansierade projekt var ändamålsenliga när det gällde hållbar pendlarmobilitet.
- 08** Vår revision omfattade perioden 2004–2024 i fråga om politikens utveckling och 2014–2025 i fråga om EU-finansieringskällor till stöd för projekt för mobilitet i städer. Vi analyserade bevis från en rad olika källor som anges i [figur 4](#). Vår [revisionsmetod](#) är förenlig med de internationella revisionsstandarder som utfärdats av [Internationella organisationen för högre revisionsorgan \(Intosai\)](#).

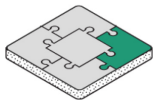
Figur 4 | Beviskällor

wDokument



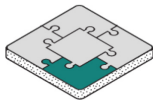
Lagstiftning, policydokument, rapporter, vägledning och riktlinjer samt nationella, regionala och lokala rapporter och studier som offentliggjorts av forskningsinstitut, organisationer och akademiker.

Uppgifter



Uppgifter från olika källor, främst från kommissionen, Eurostat, plattformen för öppna data för sammanhållningspolitiken samt nationella, regionala och lokala myndigheter. I samarbete med Eurostat använde vi geografiska informationssystem för rumslig analys och visualisering av mobilitet i förorter i de utvalda stadsområdena för t.ex. pendlingsflöden ([bilaga IV](#)), tillgänglighet ([bilaga VII](#)) och utvalda projekts potentiella inverkan på pendlarnas restid ([bilaga VIII](#)).

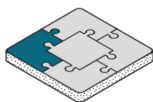
Granskningsbesök i sex stadsområden i sex medlemsstater



I medlemsstaterna inriktade vi oss på stadsområdena Budapest (Ungern), Katowice (Polen), Lille (Frankrike), Lissabon (Portugal), Prag (Tjeckien) och Sevilla (Spanien). Vi analyserade nationella, regionala och lokala transport- och mobilitetsplaner, lagstiftnings- och policydokument, finansieringsstöd osv.

Vi valde ut dessa stadsområden i vårt urval på grundval av en subjektiv bedömning utifrån kriterier såsom total befolkningens mängd och andelen av befolkningen som bodde i förortsområden, storleken på de EU-medel som anslagits till hållbar mobilitet och transportslagsfördelningen (t.ex. andelen resor till arbetet med bil) och tog med områden både med bra och med mindre bra prestationer.

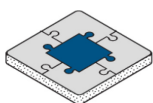
21 projekt



Vi granskade ett urval av 21 projekt. 16 finansierades genom de sammanhållningspolitiska fonderna, två genom faciliteten för återhämtning och resiliens och tre genom Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport ([bilaga II](#)). Vi analyserade den underliggande dokumentationen, med fokus på tilldelningen av EU-medel och projektens utformning, urvalsprocess, genomförande och uppnådda resultat.

På grundval av en subjektiv bedömning valde vi ut projekt som medfinansierats inom ramen för de sammanhållningspolitiska fonderna, faciliteten för återhämtning och resiliens och Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport. 19 projekt var lokaliserade till de sex stadsområden som ingick i urvalet; ytterligare två projekt (finansierade genom Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport) var lokaliserade till Amsterdam och Paris. Vi valde ut projekt som var relevanta för pendlarmobilitet och som omfattade olika typer av investeringar (t.ex. projekt för transportinfrastruktur och intelligenta transportsystem).

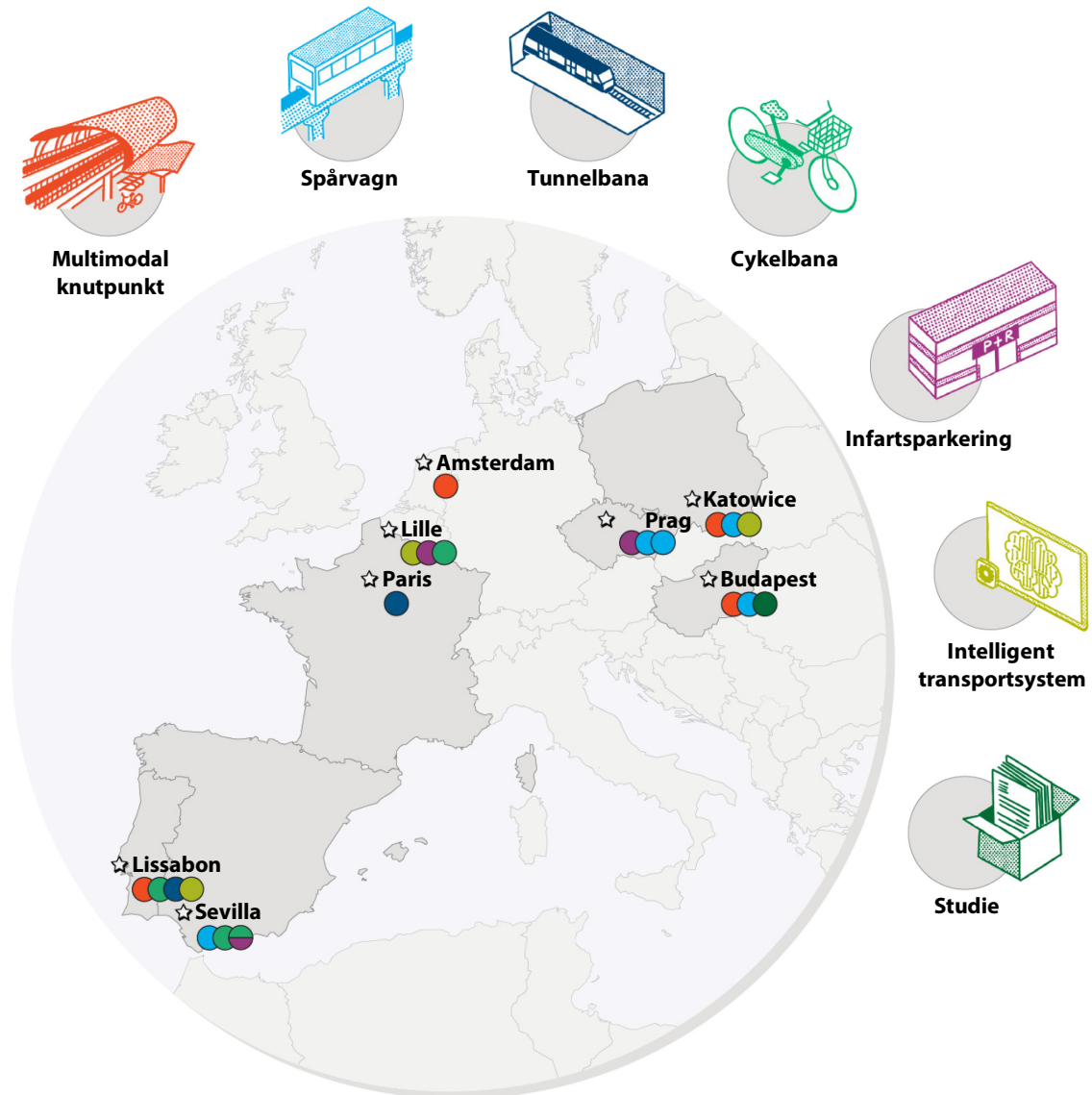
Intervjuer



Intervjuer gjordes med personal från kommissionens generaldirektorat, nationella myndigheter, regionala myndigheter, lokala myndigheter, mottagare av EU-finansiering och intressenter som är verksamma på EU-nivå eller lokal nivå.

09 **Figur 5** visar våra granskade projekts lokalisering och typen av investering.

Figur 5 | De granskade projektens lokalisering och typ



Källa: Revisionsrätten.

Bilaga II – Förteckning över granskade projekt

Urban knutpunkt	Finansieringskälla	Projektnamn	Planerade stödberättigande kostnader totalt (euro)	Planerad EU-finansiering (euro)
Amsterdam	Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport 2021–2027	Smart Mobility Hub Amsterdam	29 117 889	8 735 366
Budapest	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Förlängning av spårvagn 1 till Eteletorget	26 014 139	20 425 075
Budapest	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Utveckling av intermodala förbindelser för omstigning vid järnvägsstationen i Bicske och utveckling av infartsparkeringar	34 433 914	29 268 827
Budapest	Sammanhållningspolitiken 2021–2027	Sammanlänkning av linjerna H5-H6/H7 (studie)	18 918 000	16 080 300
Katowice	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Western Gate of Silesia Metropolis – omstigningscenter i Gliwice	46 241 813	31 137 890
Katowice	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Dynamiskt system för passagerarinformation II	8 475 284	6 356 463

Urban knutpunkt	Finansieringskälla	Projektnamn	Planerade stödberättigande kostnader totalt (euro)	Planerad EU-finansiering (euro)
Katowice	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Integrerat projekt för modernisering och utveckling av spårvägsinfrastruktur i metropolen Śląsko-Zagłębiowska tillsammans med inköp av rullande spårvägsmateriel – fas I	143 357 046	90 421 210
Lille	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	P+R Tourcoing	3 470 672	1 735 336
Lille	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Nord-Pas de Calais enhetliga system för resor och biljetter – SMIRT Central	8 740 261	4 370 130
Lille	Sammanhållningspolitiken 2021–2027	Aménagement cyclable Boulevard Carnot	2 014 395	1 007 197
Lissabon	Faciliteten för återhämtning och resiliens ¹	Lätt tunnelbana Odivelas-Loures	250 000 000	Ej tillämpligt – lån
Lissabon	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Parque Intermodal da Venda do Pinheiro	497 442	248 721
Lissabon	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Loures Ciclável-Eixo Ribeirinho de Ligação Vila Franca de Xira/Loures/Lisboa	2 785 128	1 392 564
Lissabon	Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport 2014–2020	MOBIL.T	20 979 190	4 195 838

Urban knutpunkt	Finansieringskälla	Projektnamn	Planerade stödberättigande kostnader totalt (euro)	Planerad EU-finansiering (euro)
Paris	Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport 2014–2020	Linje för flygplats och forskningsområde – LARA	319 485 000	63 897 000
Prag	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Förlängning av spårvagnslinjen Divoká Šárka–Sídliště Na Dědině	31 933 928	27 143 839
Prag	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Byggande av infartsparkering i Černý Most	13 280 353	6 640 177
Prag	Sammanhållningspolitiken 2021–2027	Förlängning av spårvagnslinjen Sídliště Barrandov–Holyně–Slivenec, fas 2 (segmentet Holyně–Slivenec)	9 861 155	8 381 982
Sevilla	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Förlängning av spårvagn, fas 1	24 510 000	19 608 000
Sevilla	Sammanhållningspolitiken 2014–2020	Cykelbaneförbindelsen Valdezorras–gamla flygplatsen–Alcosa	1 481 005	1 184 804
Sevilla	Faciliteten för återhämtning och resiliens	Agrupación de Sevilla	21 952 628	18 142 667

¹ Investering TC-C15-i03: Spårvägsförbindelsen Odivelas–Loures ströks från Portugals återhämtnings- och resiliensplan som en del av den [ändring](#) som rådet antog den 13 maj 2025.

Bilaga III – Exempel på kommissionens stödmått

Initiativ	Inriktning	Verksamhet	Inrättat	EU-finansierings källa (perioden 2021–2027)
EU:s observatorium för rörlighet i städer (Eltis)	Hållbar mobilitet i städer	Kapacitetsuppbyggnad (databas med vägledning, observatorium)	1998	Fonden för ett sammanlänkat Europa
Europeiska mobilitetsveckan	Hållbar mobilitet i städer	Kampanj för att öka medvetenheten	2002	GD Transport och rörlighets egen budget
Civitas	Hållbar mobilitet i städer	Kapacitetsuppbyggnad, utbyte av praxis, forskning, innovation och samordning, med fokus på städer och personer som arbetar med mobilitet i städer Civitas-forumets konferens, alternerar årligen med Stadstransportdagarna	2002	Horisont Europa
Stadstransportdagarna	Hållbar mobilitet i städer	Konferens om politiken för mobilitet i städer, alternerar årligen med Civitas-forumet	2020, föregicks av den europeiska konferensen om planer för hållbar mobilitet i städer (2014–2019)	Fonden för ett sammanlänkat Europa
EIT Urban Mobility	Hållbar mobilitet i städer	Kapacitetsuppbyggnad, utbyte av praxis, forskning, innovation och samordning, med fokus på nystartade företag, företag, universitet, forskningsinstitut och den offentliga sektorn	2019	Horisont Europa (80 % EU-finansiering)
Urbact	Hållbar stadsutveckling, hållbara transporter är ett av dess tematiska mål	Utbyte av praxis, kapacitetsuppbyggnad	2002	Urbact IV (cirka 80 % EU-finansiering)
Europeiska stadsinitiativet	Hållbar stadsutveckling, mobilitet är ett av dess teman	Kapacitetsuppbyggnad, utbyte av kunskap och praxis, stöd till innovation Konferensen för forumet för städer hålls vartannat år	2021, bygger på innovativa åtgärder i städerna (2014–2020)	Europeiska regionala utvecklingsfonden

Initiativ	Inriktning	Verksamhet	Inrättat	EU-finansierings källa (perioden 2021–2027)
Borgmästar-avtalet för klimat och energi	Klimat och energi, inbegripet hållbar mobilitet (t.ex. inom ramen för "de villigas koalition för hållbar mobilitet")	Åtagande att genomföra EU:s klimat- och energimål, utbyte av praxis	2008	Horisont Europa
EU-uppdraget för klimatneutrala och smarta städer	Klimat, inbegripet hållbar mobilitet	Kapacitetsuppbyggnad, utbyte av praxis, forskning och innovation	2021	Horisont Europa

Källa: Revisionsrätten.

Bilaga IV – Pendlingsflöden

- 01** För de sex stadsområden som ingick i urvalet jämför vi i **tabell 1** de pendlingsresor som startar och slutar inom det funktionella stadsområdet med de som startar och slutar inom området för planen för hållbar mobilitet i städer.

Tabell 1 | Jämförelse av pendlingsflöden

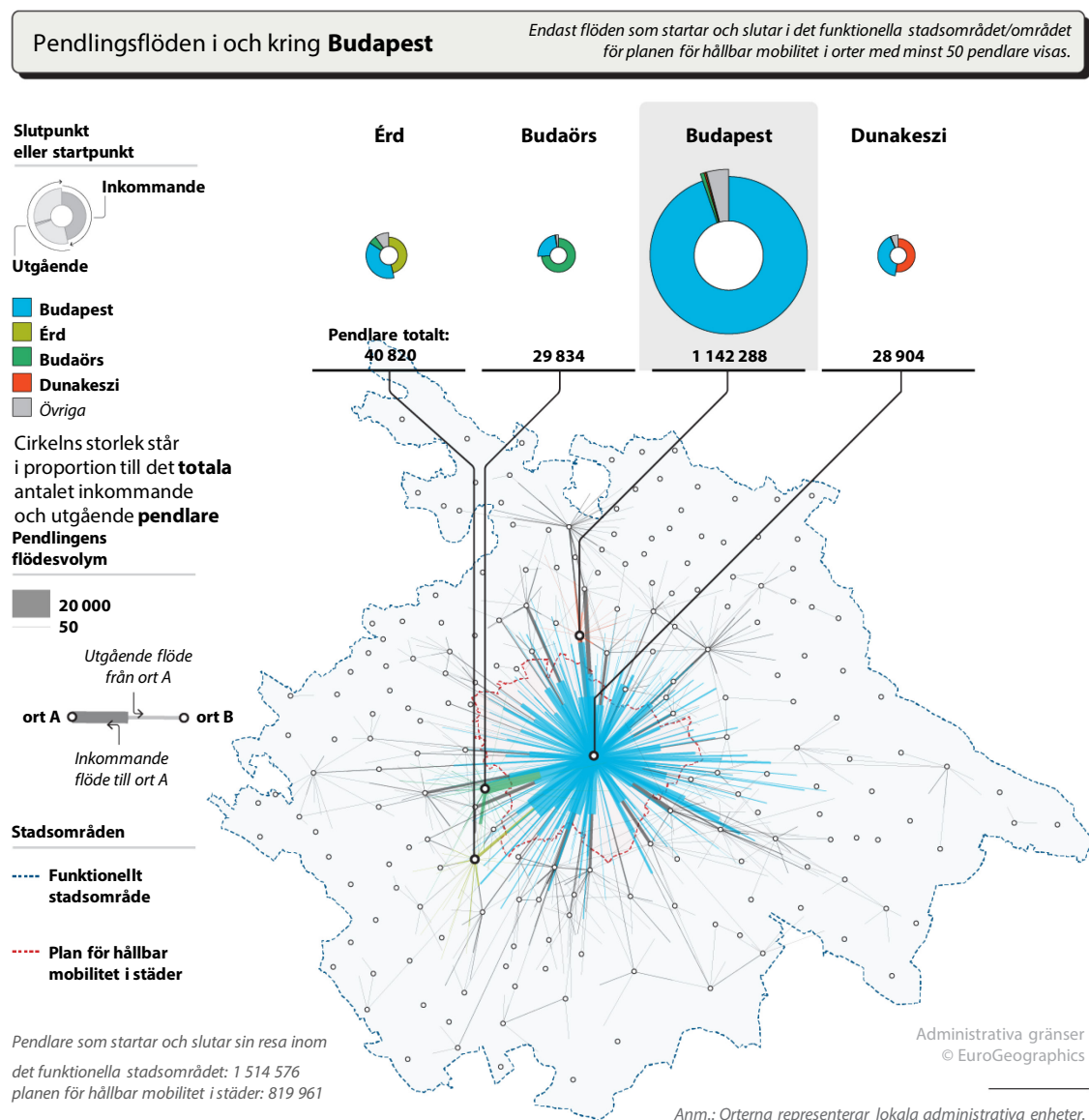
	Funktionellt stadsområde	Området för planen för hållbar mobilitet i städer	Differens
Budapest (HU)	1 514 576	819 961	694 615 (46 %)
Katowice (PL)	330 534	368 029	–37 495 (–11 %) ¹
Lille (FR)	544 748	427 752	116 996 (21 %)
Lissabon (PT)	1 651 930	1 488 686	163 244 (10 %)
Prag (CZ)	812 480	773 909	38 571 (5 %)
Sevilla (ES)	459 217	164 777	294 440 (64 %)

¹ I Katowice-området motsvarar siffran 37 495 skillnaden mellan 49 167 pendlingsflöden som går inom planen för hållbar mobilitet i städer men utanför det funktionella stadsområdet och 11 672 pendlingsflöden som går inom det funktionella stadsområdet, men som inte omfattas av planen för hållbar mobilitet i städer (det sistnämnda motsvarar 4 % av de totala pendlingsflödena inom det funktionella stadsområdet).

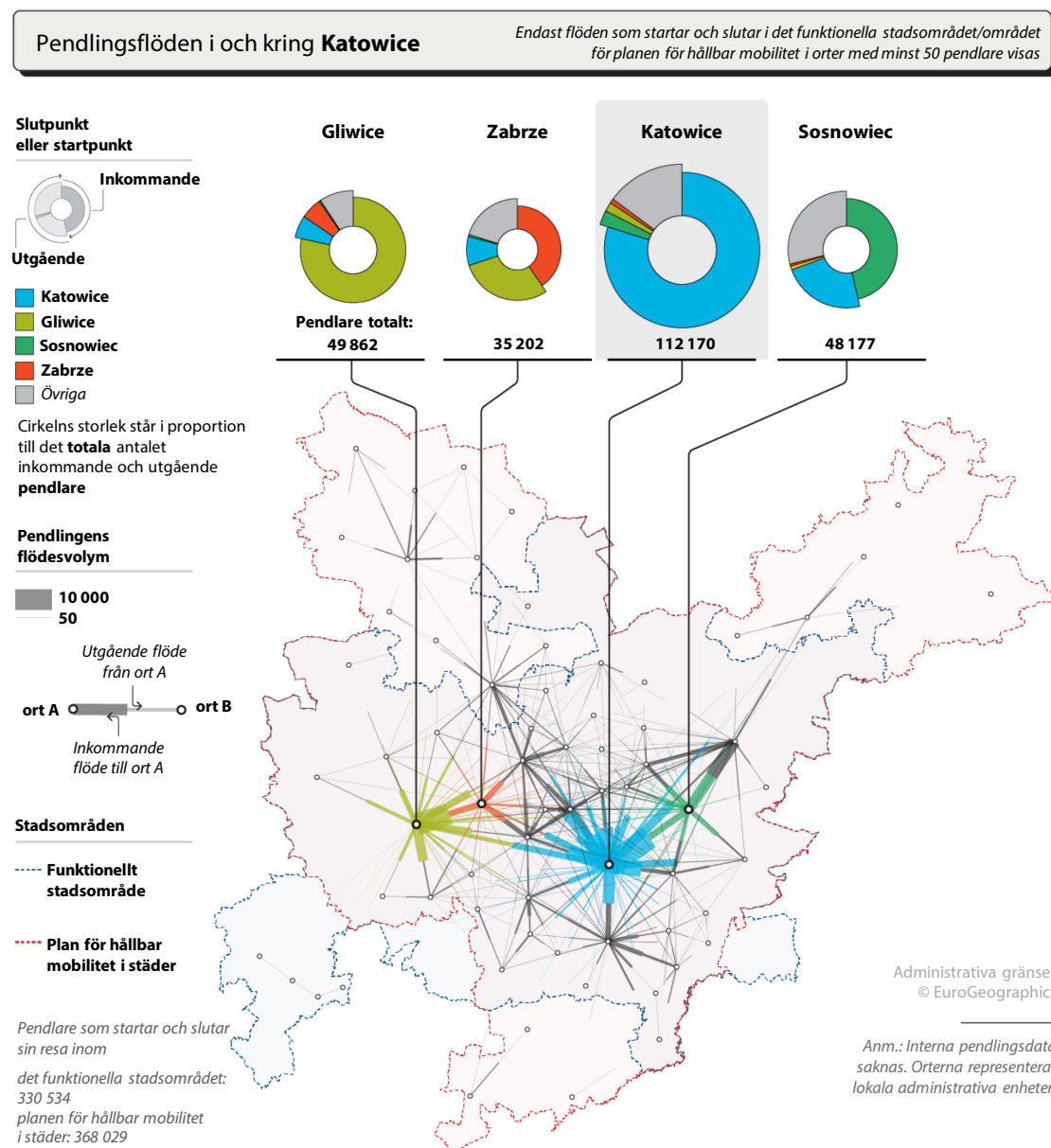
Källa: Eurostat.

- 02** **Figur 1** till **figur 6** nedan visar pendlingsflödena i de utvalda funktionella stadsområdena.

Figur 1 | Pendlingsflöden i och kring Budapest

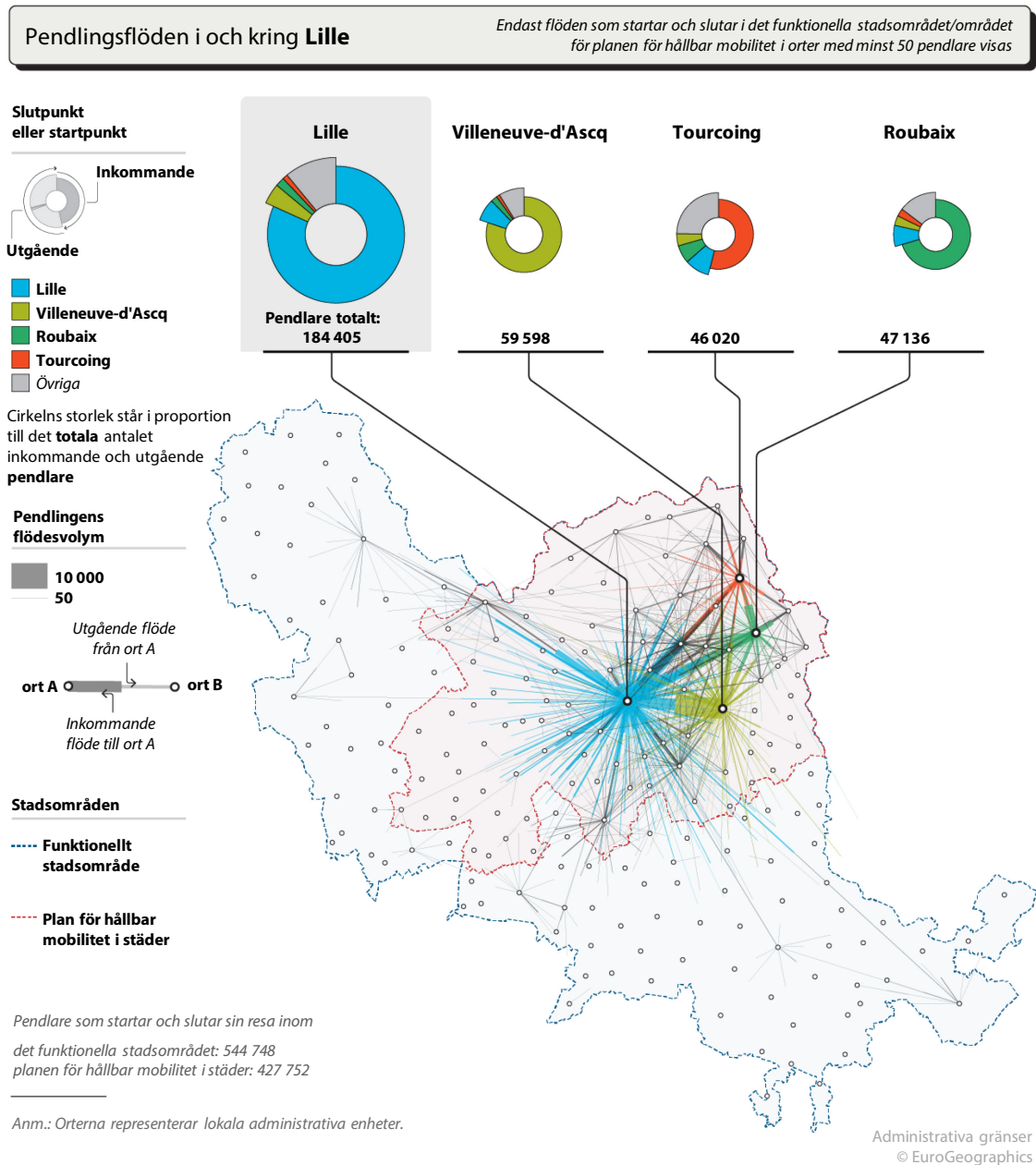


Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med pendlingskartor](#)).

Figur 2 | Pendlingsflöden i och kring Katowice


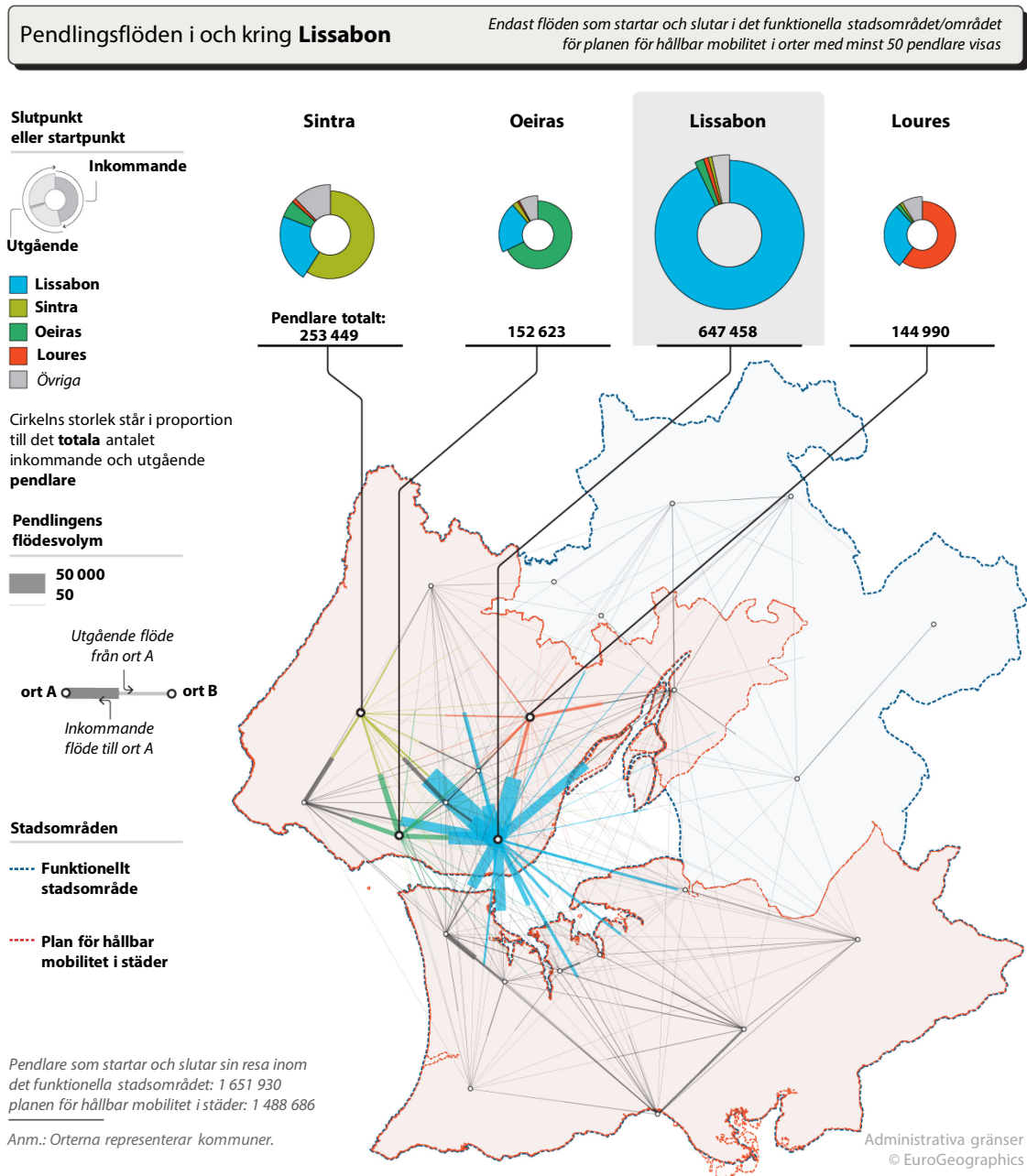
Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med pendlingskartor](#)).

Figur 3 | Pendlingsflöden i och kring Lille



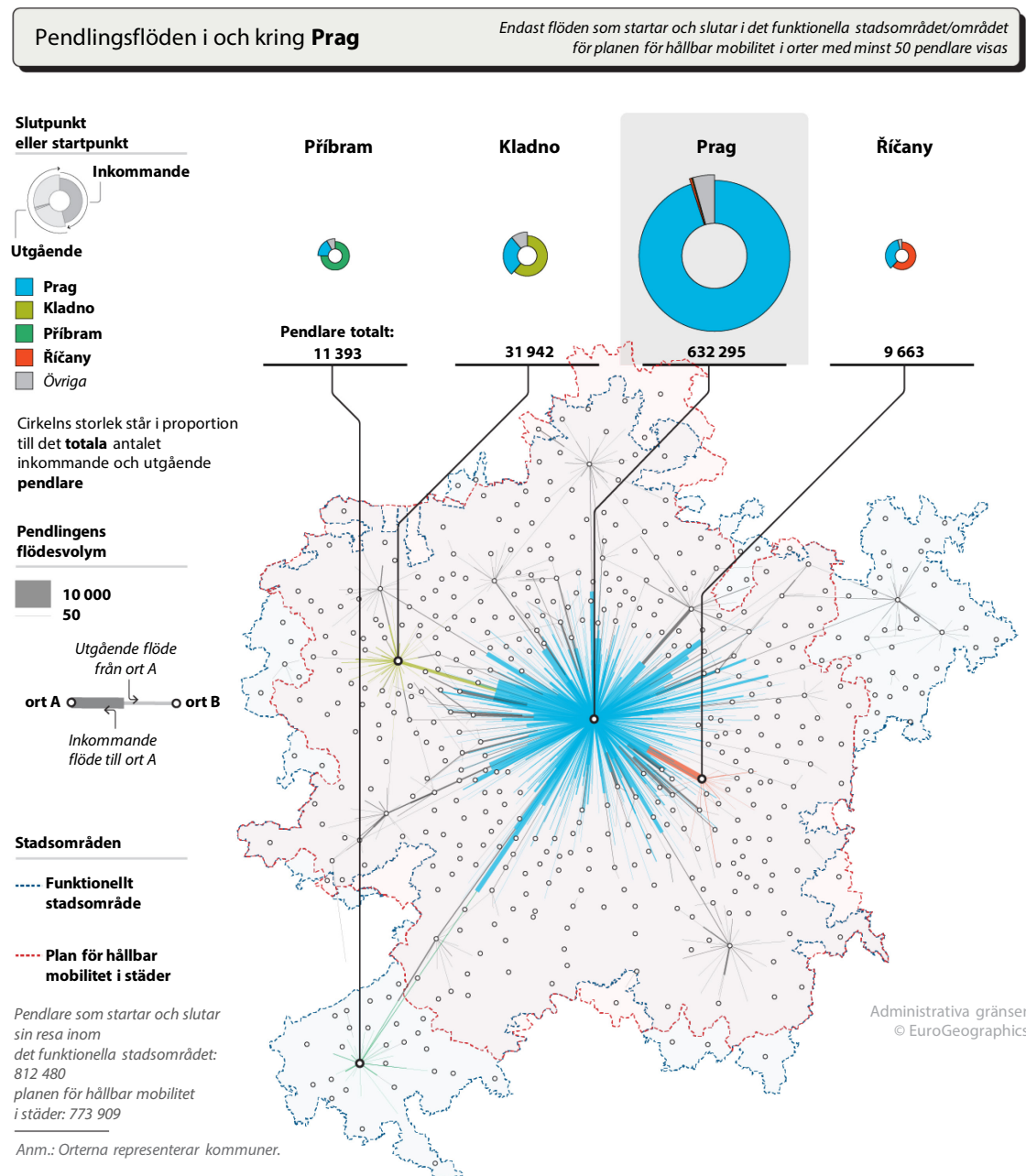
Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat (GISCO:s referensdatabas, interaktiv plattform med pendlingskartor).

Figur 4 | Pendlingsflöden i och kring Lissabon



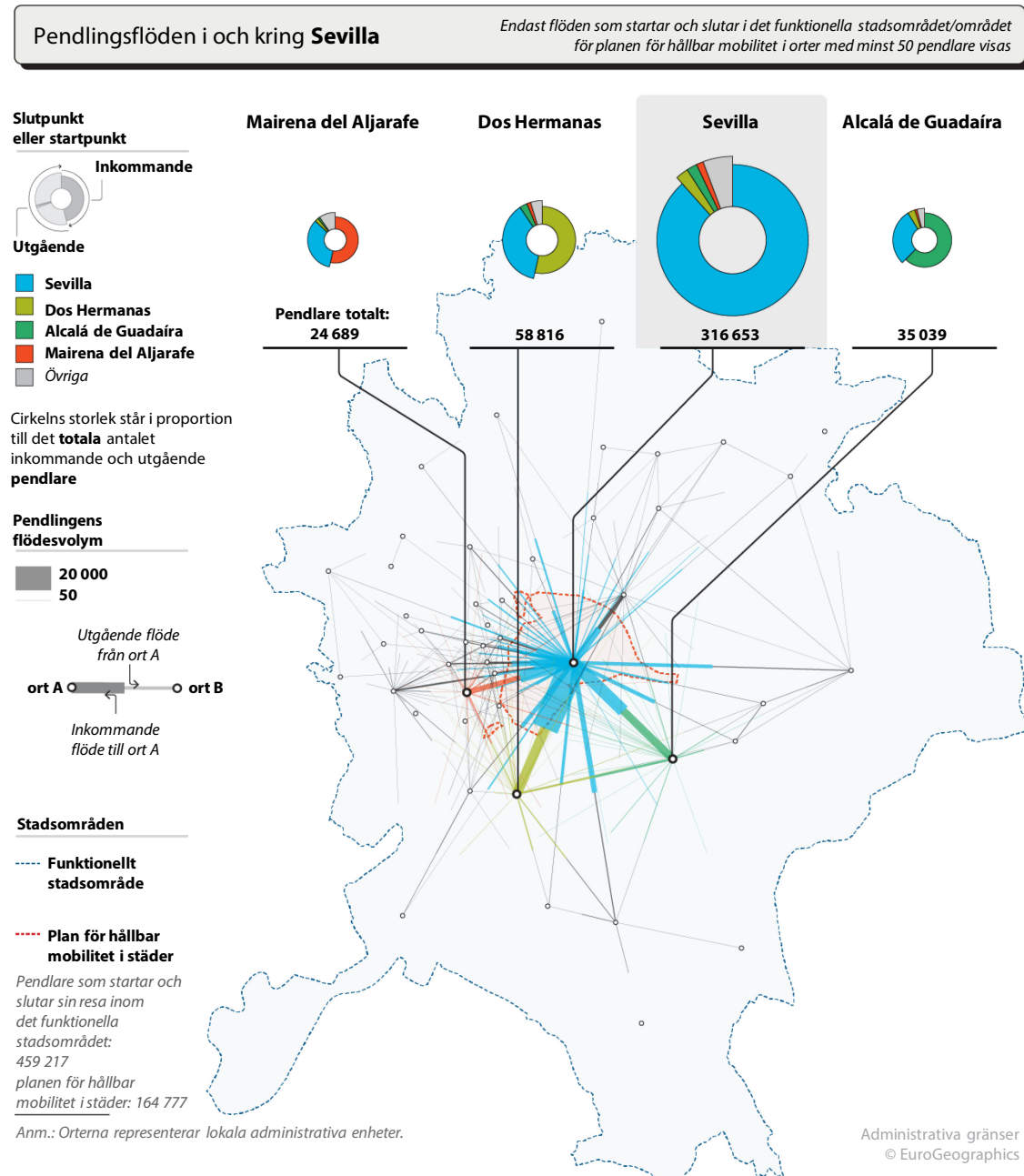
Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat (GISCO:s referensdatabas, interaktiv plattform med pendlingskartor).

Figur 5 | Pendlingsflöden i och kring Prag



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat (GISCO:s referensdatabas, interaktiv plattform med pendlingskartor).

Figur 6 | Pendlingsflöden i och kring Sevilla



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat (GISCO:s referensdatabas, interaktiv plattform med pendlingskartor).

Bilaga V – Mål för hållbar mobilitet

- 01** *Tabell 1* innehåller närmare uppgifter om de nationella mål för minskade växthusgasutsläpp från transporter och/eller transportslagsfördelningen som ingår i den senaste uppdateringen av de nationella energi- och klimatplanerna och i nationella mobilitetsstrategier. Nationella energi- och klimatplaner skulle lämnas in till kommissionen 2019 och uppdateringar skulle göras under 2024.
- 02** För de sex stadsområden som ingick i urvalet anges i tabellen även de mål för transportslagsfördelning och utsläppsminskning som ingår i planerna för hållbar mobilitet i städer.

Tabell 1 | Nationella mål och mål i planerna för hållbar mobilitet i städer för de sex utvalda stadsområdena

Medlemsstat	Nationell energi- och klimatplan		Nationella mobilitetsstrategier	Planer för hållbar mobilitet i städer
	Senaste uppdatering	Mål för utsläppsminskning från transporter	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning
Tjeckien	2024	12 % minskning av växthusgasutsläppen från transporter fram till 2030 jämfört med 2019 med hjälp av genomförda investeringar och åtgärder.	<u>2021 års strategi för aktiv mobilitet i städer</u> Mål för transportslagsfördelningen i förhållande till stadens storlek 2030. Exempel: för städer med över 500 000 invånare (Prag): gång 28 %, cykling 2–7 % (beroende på säsong), kollektivtrafik 50 %, bil 15–20 %.	<u>Prag (2019): mål som ska uppnås senast 2030:</u> Öka andelen kollektivtrafik, cykling och gång från 70 % (referensnivå 2016) till 73 % fram till 2030. Minska växthusgasutsläppen (koldioxidekvivalenter) från transporter (referensnivå 2016: 16,70 ton/invånare).

Medlemsstat	Nationell energi- och klimatplan		Nationella mobilitetsstrategier	Planer för hållbar mobilitet i städer
	Senaste uppdatering	Mål för utsläppsminskning från transporter	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning
Spanien	2024	16,3 % minskning av växthusgasutsläppen från transporter fram till 2030 jämfört med 2023. 41,3 % minskning av trafiken i stadsområden fram till 2030 jämfört med 2023.	<u>2021 års lag om klimatförändringar och energiomställning</u> Fullständig utfasning av fossila bränslen senast 2050. Obligatoriskt upprättande av planer för hållbar mobilitet i städer och lågutsläppszoner i alla städer med över 50 000 invånare senast 2023.	<u>Sevilla (2021): mål som ska uppnås senast 2030:</u> Minska bilanvändningen från 40,5 % till 33 % (jämfört med referensnivån 2017). Minska växthusgasutsläppen från vägtransporter med 58 % (referensnivån 2005), i linje med EU:s mål på 55 %.
Frankrike	2024	Inget specifikt mål för transporter i den uppdaterade planen. Planen bygger på den nationella strategin för låga koldioxidutsläpp, där målet är att växthusgasutsläppen från transporter ska minska med 28 % fram till 2030 jämfört med 2015.	<u>2020 års nationella strategi för låga koldioxidutsläpp</u> En minskning av utsläppen med 28 % fram till 2030 jämfört med 2015 och en fullständig utfasning av fossila bränslen fram till 2050. <u>2024 års utkast till uppdatering av strategin</u> Öka användningen av kollektivtrafiken med 25 % fram till 2030 jämfört med 2019. <u>2019 års lag om mobilitet</u> Tredubbla cyklingens andel av transportslagsfördelningen (från 3 % till 9 %) fram till 2024 jämfört med 2018.	<u>Lille (2023): mål som ska uppnås senast 2035 (jämfört med referensnivån 2016):</u> Minska bilanvändningen från 59 % till 40 %. Öka andelen kollektivtrafik från 11 % till 20 %. Öka andelen cykling från 1 % till 8 %. Öka andelen gång från 29 % till 32 %. Minska växthusgasutsläppen från transporter med 37 %.

Medlemsstat	Nationell energi- och klimatplan		Nationella mobilitetsstrategier	Planer för hållbar mobilitet i städer
	Senaste uppdatering	Mål för utsläppsminskning från transporter	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning
Ungern	2024	Inget specifikt mål för transporter i den uppdaterade planen.	<u>2014 års nationella strategi för utveckling av transportinfrastruktur</u> Minska växthusgasutsläppen med 31 kiloton koldioxidekvivalenter varje år fram till 2030 (från 2020) och därefter med 17 kiloton koldioxidekvivalenter varje år fram till 2050.	Budapest (2023): mål som ska uppnås senast 2030 (jämfört med referensnivån 2021): Minska bilanvändningen från 35 % till 20 %. Öka andelen kollektivtrafik från 47 % till 50 %. Öka andelen cykling från 2 % till 10 %. Öka andelen gång från 16 % till 20 %. Minska växthusgasutsläppen från transporter med 33 %.
Polen	2019	37,5 % minskning av koldioxidutsläppen från fordonsparken av nya personbilar fram till 2030 jämfört med 2021. Detta mål, eller något annat specifikt mål för transportsektorn, tas inte upp i utkastet till den uppdaterade planen (2025).	<u>2019 års nationella transportstrategi</u> Öka koldioxidutsläppen inom transportsektorn med 6 % fram till 2030 jämfört med 2017 (på grund av en beräknad ökning av passagerar- och godstransporter).	Katowice (2023): mål som ska uppnås senast 2050 (jämfört med referensnivån 2018): Utsläppsfria transporter. Minska bilanvändningen för dagliga resor från 44 % till 22 % (och från 58 % till 29 % för arbetspendling).

Medlemsstat	Nationell energi- och klimatplan		Nationella mobilitetsstrategier	Planer för hållbar mobilitet i städer
	Senaste uppdatering	Mål för utsläppsminskning från transporter	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning	Mål för utsläppsminskning och/eller transportslagsfördelning
Portugal	2024	40 % minskning av växthusgasutsläppen från transporter fram till 2030 jämfört med 2005.	<u>2019 års nationella strategi för aktiv mobilitet</u> Cykling ska utgöra 10 % av transportslagsfördelningen i städerna senast 2030 (vilket måste vara ett direkt resultat av minskad användning av personbilar); cykelbanornas totala längd ska vara 10 000 km senast 2030. Gång ska utgöra 35 % av transportslagsfördelningen senast 2030.	<u>Lissabon (2019): inga specifika mål</u>

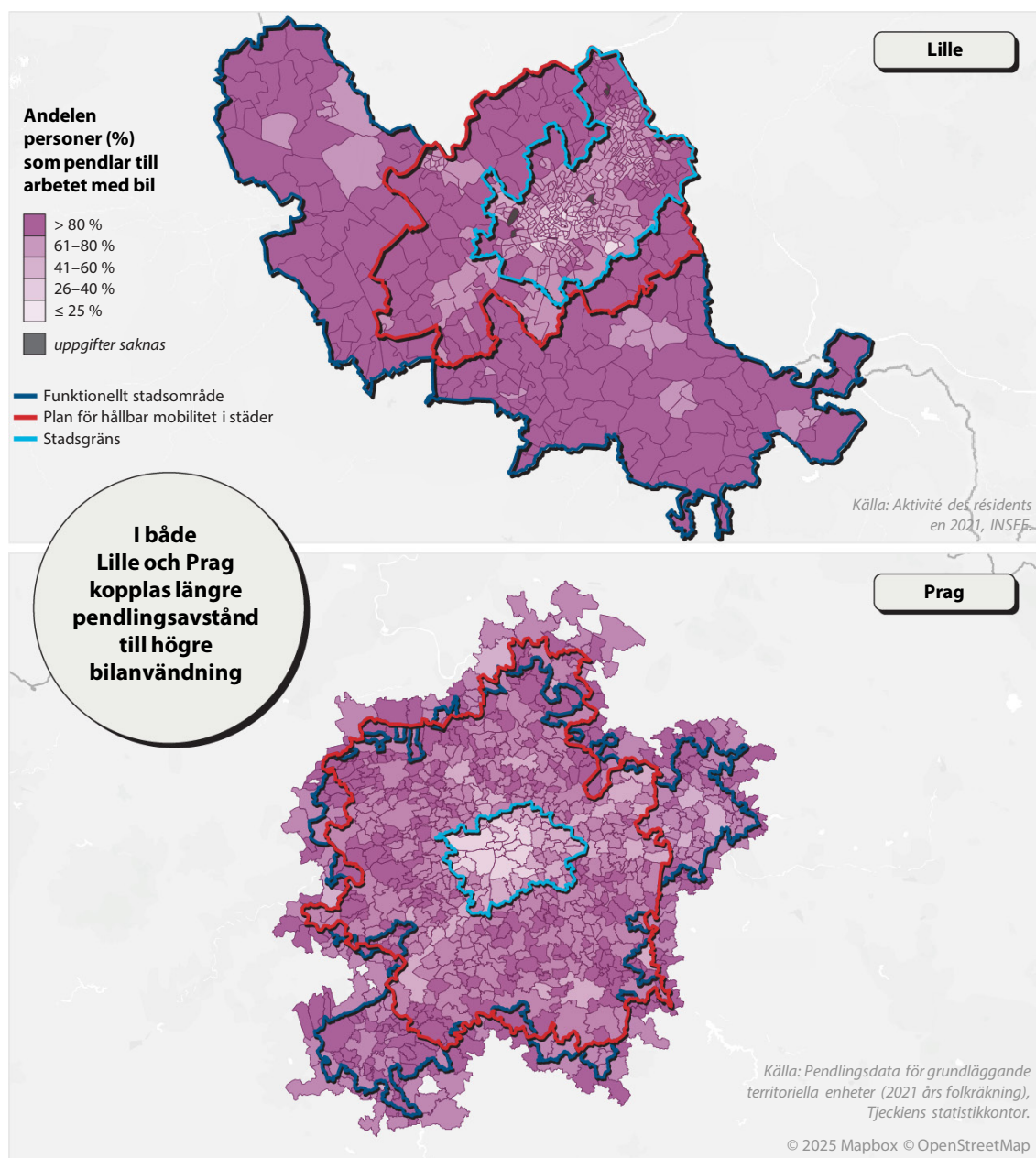
Källa: Revisionsrätten.

Bilaga VI – Problem som påverkar mobilitetsundersökningarnas meningsfullhet

01 För de stadsområden som ingick i urvalet påverkades undersökningarna av följande problem med tidsplanering och täckning:

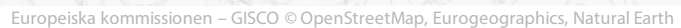
- Tidsplanering. På grund av kostnaderna genomfördes inte undersökningarna regelbundet. Resultaten av undersökningarna var därför föråldrade för två av stadsområdena (de senaste undersökningarna hade genomförts 2016–2017) eller påverkades av covid-19-pandemin för fyra stadsområden (undersökningarna hade genomförts 2021).
- Täckning. Alla undersökningar som vi analyserade, förutom 2021 års undersökning i Lissabon, tog med pendlare från förortsområden. I vilken utsträckning undersökningarna tar hänsyn till pendlare från förortsområden kan dock ändra deras övergripande resultat väsentligt när det gäller transportslagsfördelningen. Ju färre pendlare som tas med från förortsområden desto bättre blir resultatet när det gäller kollektivtrafikens andel i transportslagsfördelningen. Det beror på den betydligt större andelen individuella biltransporter i förortsområdena, vilket illustreras av följande exempel:
 1. I 2021 års transportundersökning i Prag var andelen pendlare som använde bil 25,3 procentenheter högre för dem som åkte till Prag från den omgivande regionen Mellersta Böhmen (46,1 %) än för personer som bodde i Prag (20,8 %).
 2. I 2017 års undersökning om mobilitet i Lissabon var skillnaden 13,7 procentenheter mellan pendlare från storstadsområdet Lissabon (59,8 %) respektive staden Lissabon (46,1 %).
 3. I 2007 års mobilitetsundersökning i Sevilla var skillnaden 14,0 procentenheter mellan pendlare från storstadsområdet och från staden.
 4. På samma sätt visar 2021 års censusdata för Lille och Prag att när pendlingssträckan (och restiden) ökar tenderar användningen av individuella biltransporter också att öka, vilket illustreras i [figur 1](#).

Figur 1 | Bilanvändning för pendling i Lille och Prag

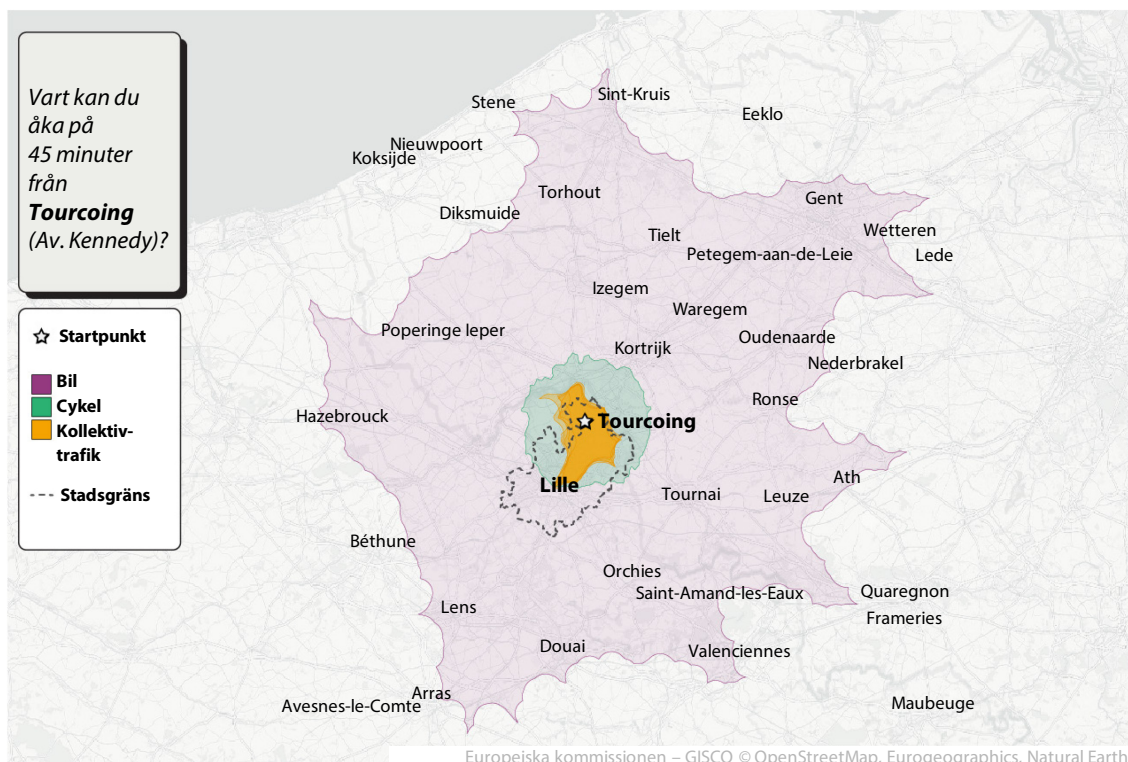


Källa: Revisionsrätten, på grundval av uppgifterna i *Aktivité des résidents en 2021*, INSEE (för Lille) och pendlingsdata för grundläggande territoriella enheter (2021 års folkräkning), Tjeckiens statistikkontor (för Prag).

Budapest

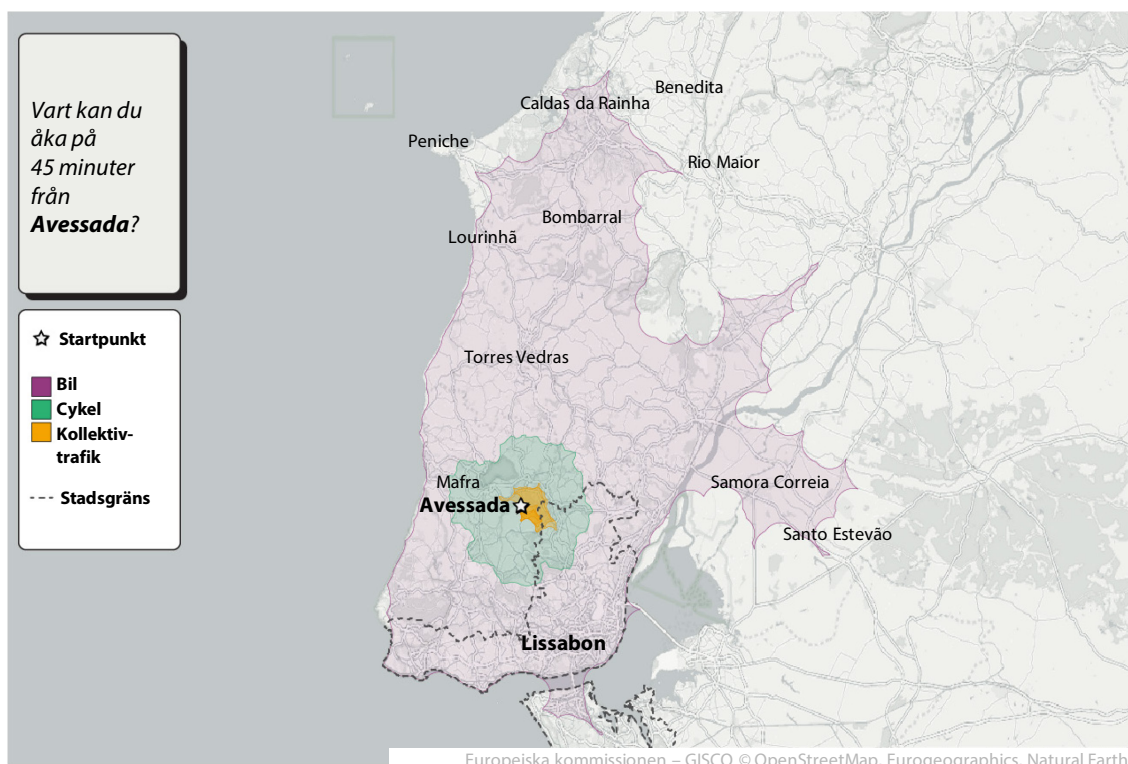


Lille



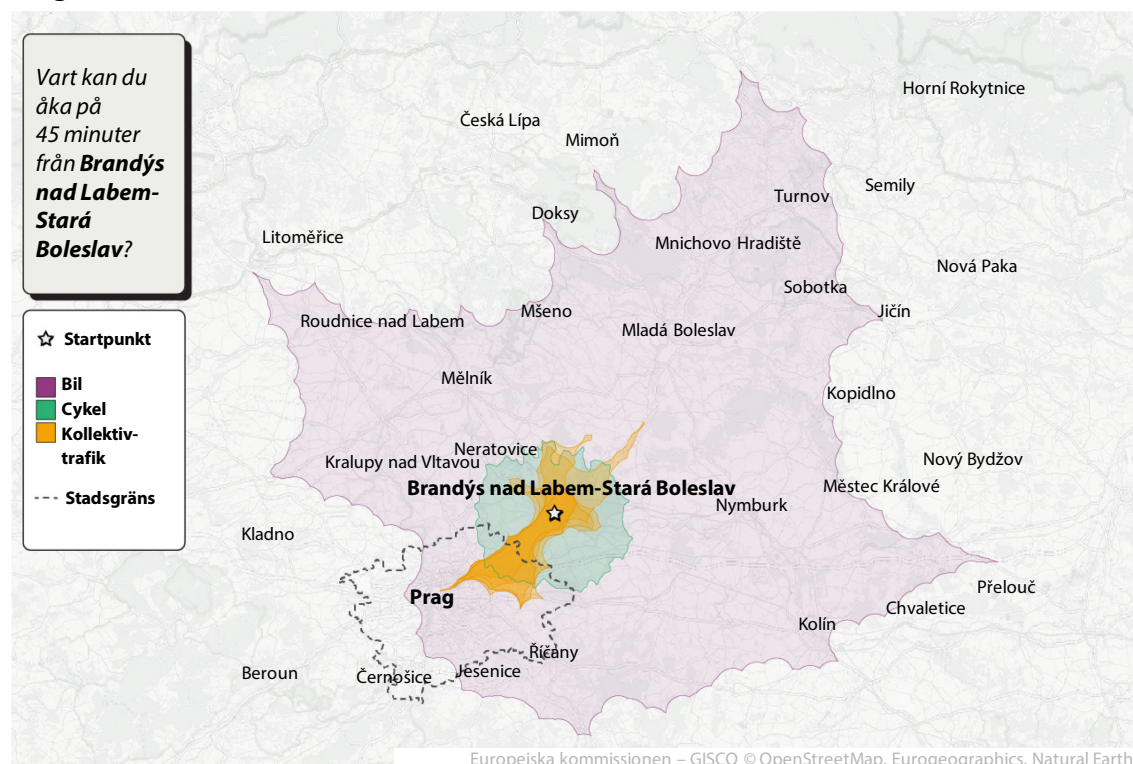
Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med isokronkartor](#)).

Lissabon



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med isokronkartor](#)).

Prag



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med isokronkartor](#)).

Sevilla



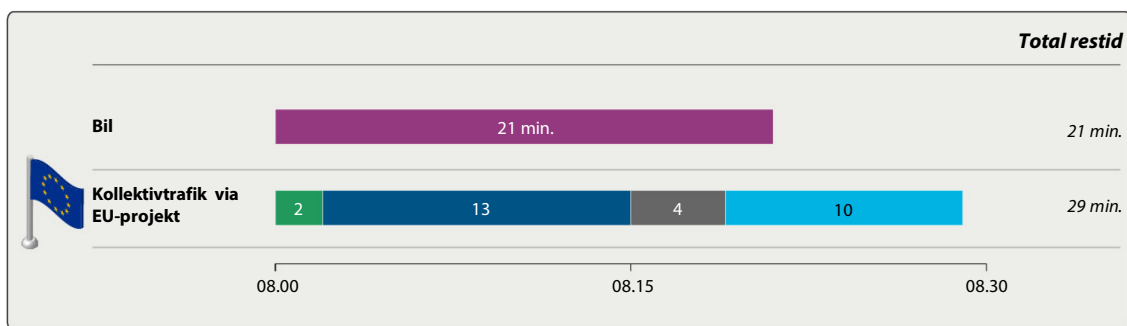
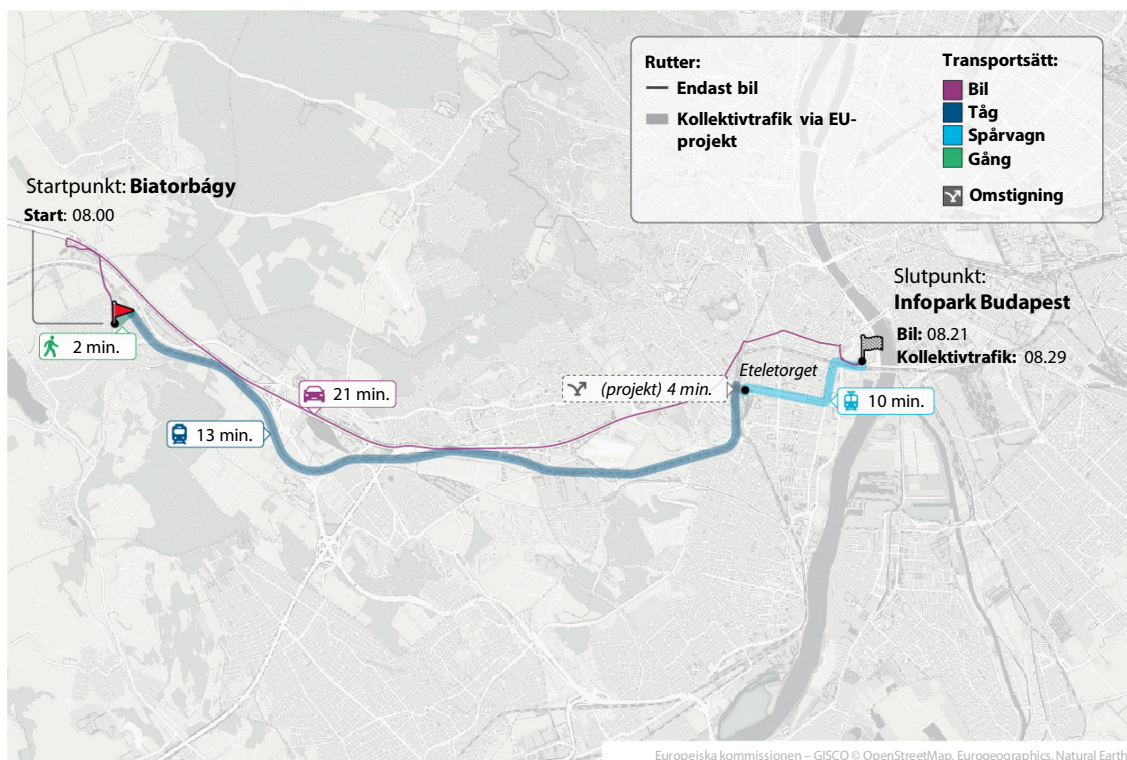
Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med isokronkartor](#)).

Anm.: Figuren för det återstående stadsområdet (Katowice) finns med i rapportens huvudtext ([figur 5](#)).

Bilaga VIII – Kartor över restiden från förortsområdena till en relevant arbetsplats

Exempel på rutt i Budapest

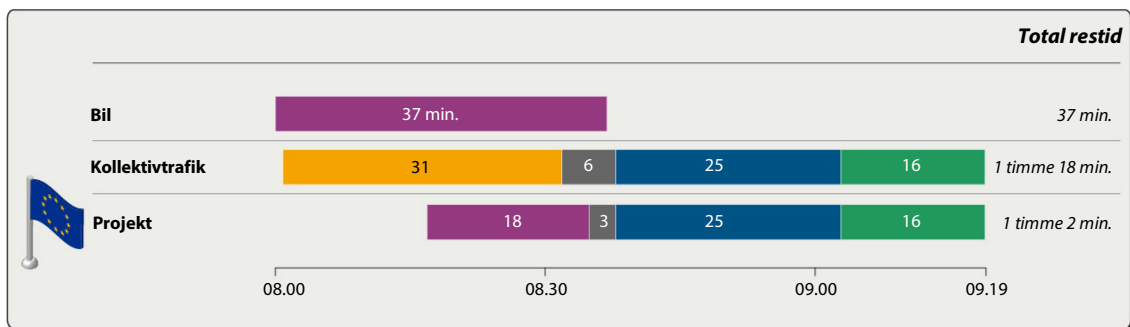
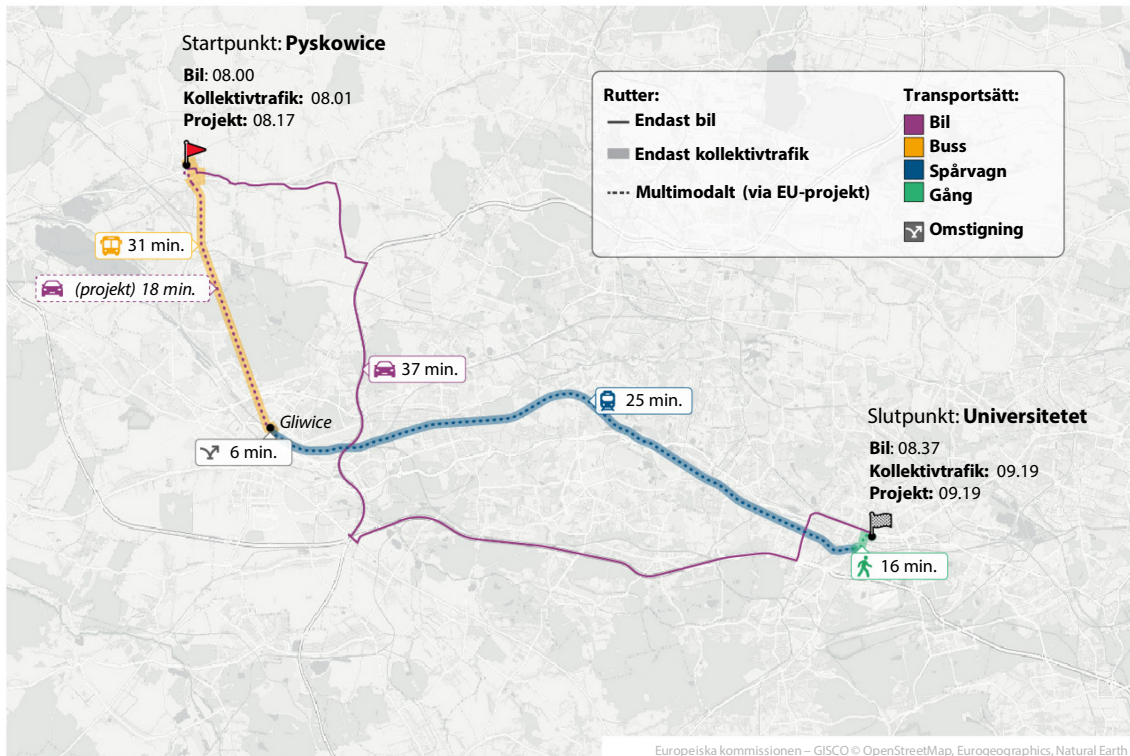
Anm.: I Budapest beräknade vi restiden från en punkt i Biatorbágy till ett område med arbetsplatser i staden. Vi jämförde den tid som behövs för bil och kollektivtrafik via det spårvagnsutbyggnadsprojekt till Kelenföld/Eteletoget som EU medfinansierat.



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med vägkartor](#)).

Exempel på rutt i Katowice

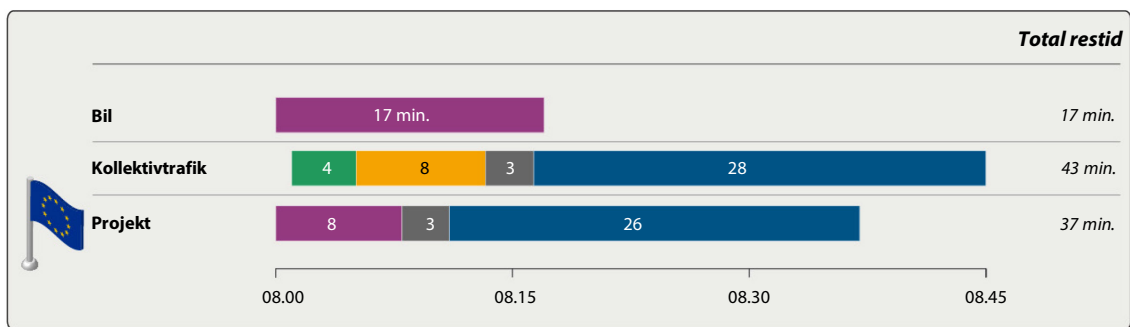
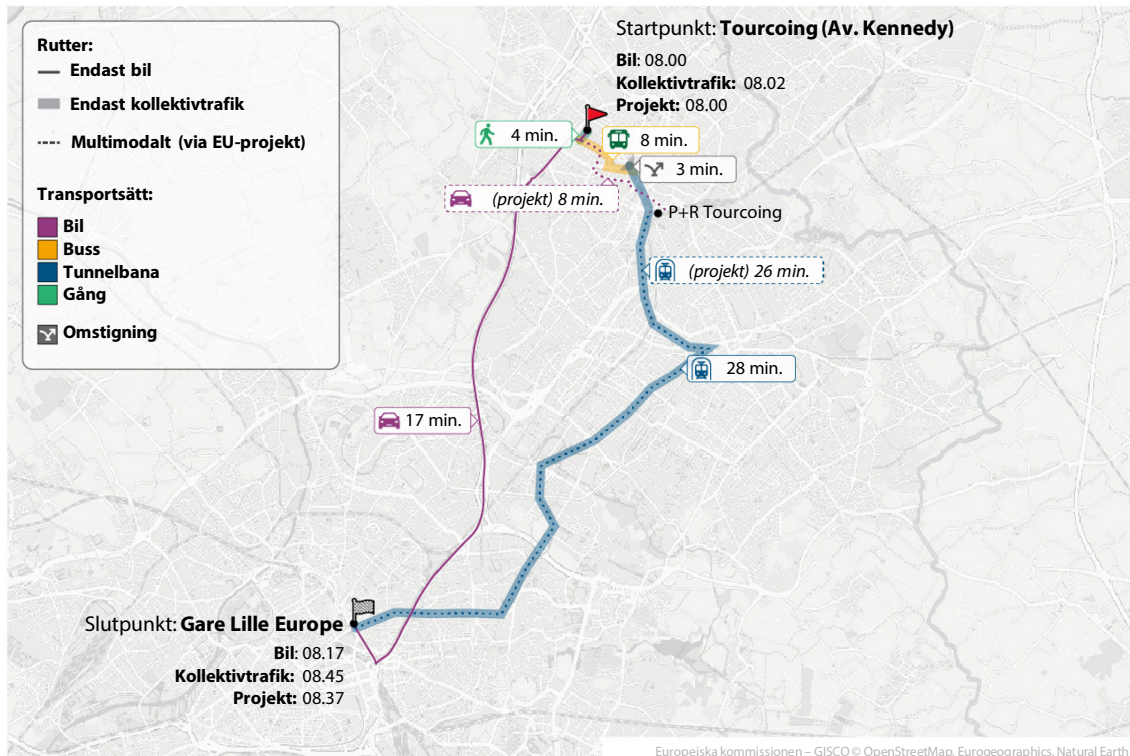
Anm.: I Katowice beräknade vi restiden från en punkt i Pyskowice till Schlesiens universitet i staden. Vi jämförde den tid som behövs för bil, kollektivtrafik och kombinationen av båda via det multimodala knutpunktprojekt i Gliwice som EU medfinansierat.



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med vägkartor](#)).

Exempel på rutt i Lille

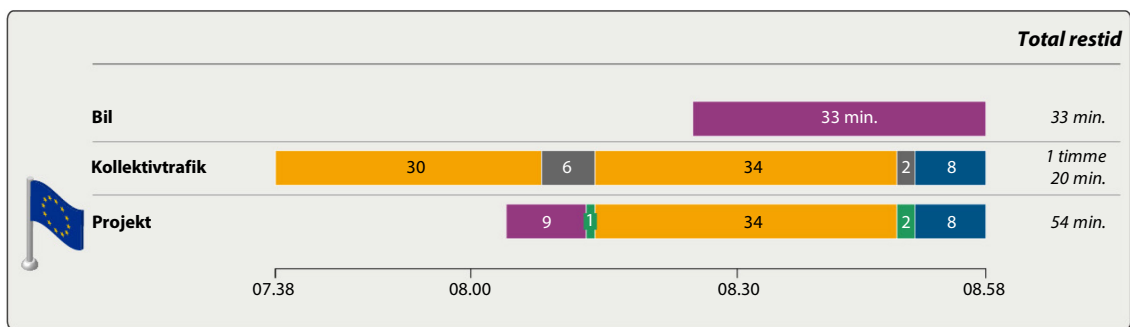
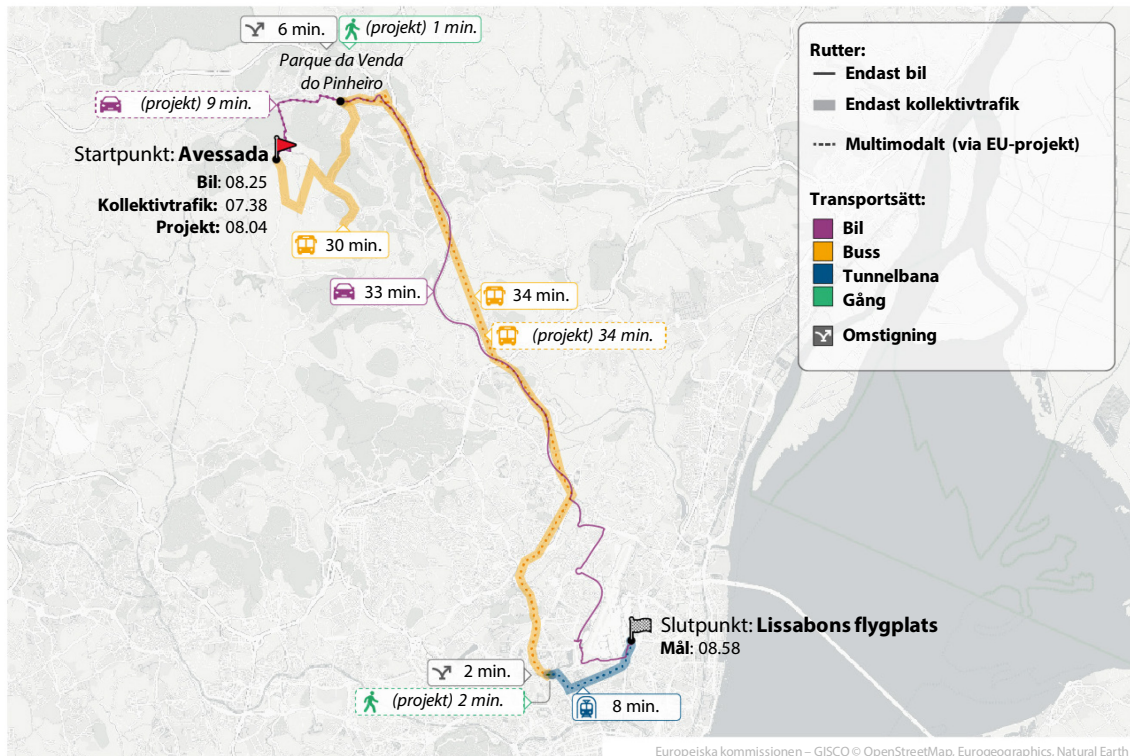
Anm.: I Lille beräknade vi restiden från en punkt i Tourcoing till ett stort område med arbetsplatser i staden, kvarteret EuraLille. Vi jämförde den tid som behövs för bil, kollektivtrafik och kombinationen av båda via det infartsparkeringsprojekt (P+R) i Tourcoing som EU medfinansierat.



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med vägkartor](#)).

Exempel på rutt i Lissabon

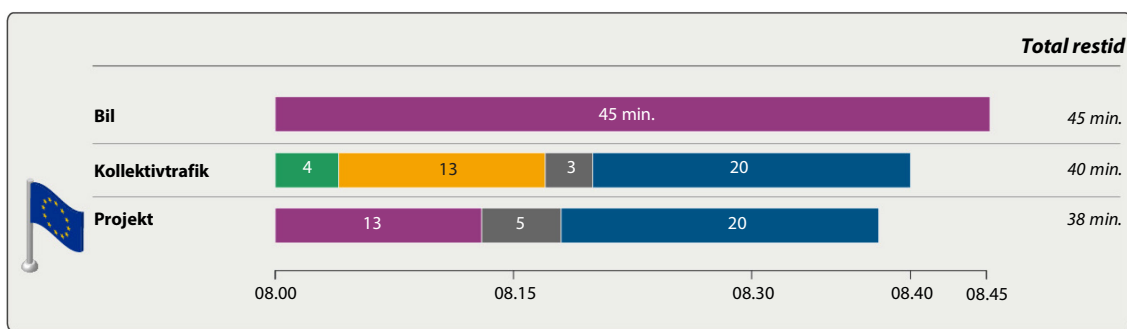
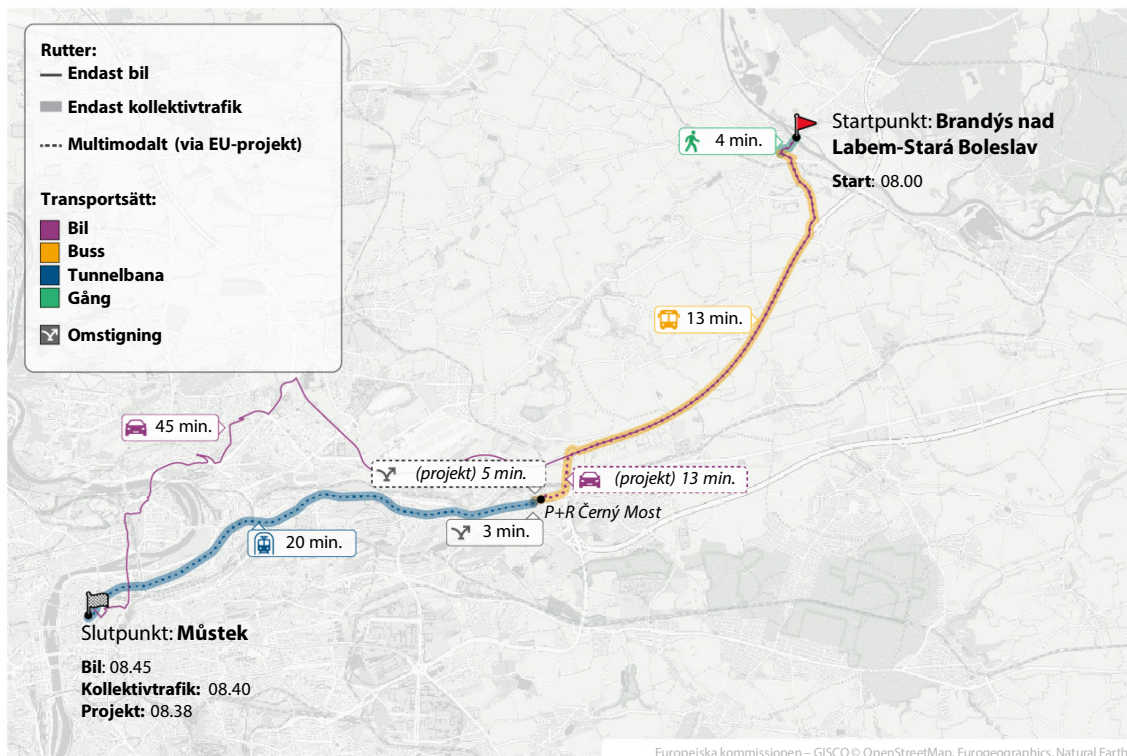
Anm.: I Lissabon beräknade vi restiden från en punkt i Avessada till Lissabons flygplats. Vi jämförde den tid som behövs för bil, kollektivtrafik och kombinationen av båda via den multimodala knutpunkt i Venda do Pinheiro som EU medfinansierat.



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med vägkartor](#)).

Exempel på rutt i **Prag**

Anm.: I Prag beräknade vi restiden från en punkt i Brandýs nad Labem-Stará Boleslav till ett område med arbetsplatser i stadskärnan. Vi jämförde den tid som behövs för bil, kollektivtrafik och kombinationen av båda via det infartsparkeringsprojekt (P+R) i Černý Most som EU medfinansierat.



Källa: Revisionsrätten, på grundval av beräkningar från Eurostat ([GISCO:s referensdatabas](#), [interaktiv plattform med vägkartor](#)).

Anm.: Figuren för det återstående stadsområdet (Sevilla) finns med i rapportens huvudtext ([figur 6](#)).

Förkortningar

Förkortning	Definition/förklaring
OECD	Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling
TEN-T	det transeuropeiska transportnätet

Ordförklaringar

Term	Definition/förklaring
aktiv mobilitet	transportsätt som endast omfattar fysisk aktivitet, såsom gång och cykling.
de sammanhållningspolitiska fonderna	fyra EU-fonder som stöder ekonomisk, social och territoriell sammanhållning i EU; under perioden 2014–2020: Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden; under perioden 2021–2027: Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden och Fonden för en rättvis omställning.
delad mobilitet	metod där cyklar, sparkcyklar, bilar eller andra fordon delas eller lånas för direktresor.
det transeuropeiska transportnätet	ett antal projekt för utveckling av väg-, järnvägs-, luftfarts- och vatteninfrastruktur för att genomföra strategin för det transeuropeiska transportnätet, som inbegriper ett järnvägsnät för höghastighetstrafik, ett satellitnavigeringssystem och smarta transportstyrningssystem.
förvaltande myndighet	den nationella, regionala eller lokala (offentliga eller privata) myndighet som utsetts av en medlemsstat att förvalta ett EU-finansierat program.
inbjudan/tillfälle att lämna synpunkter	används av kommissionen för att fastställa omfattningen av en känslig eller viktig ny lagstiftning eller politik, eller för en utvärdering/kontroll av ändamålsenligheten av befintlig lagstiftning eller politik; den beskriver det problem som ska lösas och vilka mål som ska uppnås, förklarar varför EU-åtgärder behövs och skisserar politiska alternativ.
lågutsläppszon	område i en stad som endast fordon med utsläpp under en viss nivå får köra in i.
markanvändning och fysisk planering	praxis att vägleda utvecklingen av naturmiljön, infrastrukturen och den bebyggda miljön i syfte att organisera tillgängliga markresurser på ett hållbart sätt.
mobilitet i städer	alla aspekter som rör personers och varors rörlighet i stadsområden.
mobilitetsstyrning	ett koncept för att främja hållbara transporter och hantera efterfrågan på bilanvändning genom att ändra resenärernas attityder och beteende, särskilt inom företag, organisationer och institutioner.
multimodala transporter	sömlös och kompletterande kombination av olika transportsätt.
output	det som produceras eller uppnås genom ett projekt, till exempel en utbildningskurs som hålls eller en väg som byggs.
partnerskapsöverenskommelse	en överenskommelse mellan kommissionen och en medlemsstat eller ett eller flera länder utanför EU inom ramen för ett av EU:s utgiftsprogram, i vilken exempelvis strategiska planer, investeringsprioriteringar eller handelsvillkor eller villkor för tillhandahållande av utvecklingsbistånd fastställs.

Term	Definition/förklaring
pendlare	en person som regelbundet reser en viss sträcka mellan två platser, vanligtvis från hemmet till arbetet eller skolan; pendling kan omfatta olika transportsätt, såsom bil, buss, tåg eller cykel.
plan för återhämtning och resiliens	ett dokument som beskriver en medlemsstats planerade reformer och investeringar inom ramen för faciliteten för återhämtning och resiliens.
program (inom sammanhållningspolitiken)	ram för genomförande av EU-finansierade insatser i enlighet med de prioriteringar och mål som fastställs i partnerskapsöverenskommelser mellan kommissionen och de berörda medlemsstaterna.
resultat	den omedelbara effekten av ett projekt eller program sedan det avslutats, till exempel förbättrad anställbarhet för kursdeltagare eller förbättrad tillgänglighet efter bygget av en ny väg.
transportslagsfördelning	andelen av alla resor inom ett visst område som utgörs av olika transportsätt, t.ex. gång, cykling, kollektivtrafik eller personbil.
urban knutpunkt	stadsområde där olika typer av infrastruktur inom det transeuropeiska transportnätet för passagerare och gods ansluts till varandra och till regional och lokal trafikinfrastruktur.
utfall	en omedelbar eller mer långsiktig, avsedd eller oavsiktlig, förändring till följd av ett projekt, såsom fördelarna med bättre utbildad arbetskraft.

Kommissionens svar

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

Tidslinje

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

Vi som arbetat med revisionen

I våra särskilda rapporter redovisar vi resultatet av våra revisioner av EU:s politik och program eller av förvaltningsteman som är kopplade till specifika budgetområden. För att uppnå så stor effekt som möjligt väljer vi ut och utformar granskningsuppgifterna med hänsyn till riskerna när det gäller prestation eller regelefterlevnad, storleken på de aktuella intäkterna eller utgifterna, framtida utveckling och politiskt intresse och allmänintresse.

Denna effektivitetsrevision utfördes av revisionsrättens avdelning II – Investeringar för sammanhållning, tillväxt och inkludering, där ledamoten Annemie Turtelboom är ordförande. Revisionsarbetet leddes av ledamoten Carlo Alberto Manfredi Selvaggi med stöd av Daniela Morgante (kanslichef), Matteo Tartaggia (attaché), Marion Colonerus (förstachef), Paloma Muñoz Mula (uppgiftsansvarig), Karel Meixner (biträdande uppgiftsansvarig) samt Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Alfredo Ladeira, Derek Meijers, Marion Boulard och Marton Baranyi (revisorer). Anthony Pantelis, Britta Middelberg och Stamatis Kalogirou gav dataanalysstöd. Istvan Ertl, Marek Říha, Pablo Lledó Callejón, Zuzanna Filipski och Michael Pyper gav språkligt stöd. Alexandra-Elena Mazilu bidrog med grafiskt stöd.



Främre raden från vänster: Zuzanna Filipski, Daniela Morgante, Paloma Muñoz Mula, Carlo Alberto Manfredi Selvaggi, Britta Middelberg, Marion Boulard; andra raden: Matteo Tartaggia, Stamatis Kalogirou, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Marion Colonerus; tredje raden: Anthony Pantelis, Istvan Ertl, Karel Meixner, Marton Baranyi.

UPPHOVSRÄTT

© Europeiska unionen, 2026

Europeiska revisionsrättens policy för vidareutnyttjande fastställs i [beslut nr 6-2019](#) om revisionsrättens policy för öppna data och vidareutnyttjande av handlingar.

Om inget annat anges (t.ex. i enskilda meddelanden om upphovsrätt) omfattas revisionsrättens innehåll som ägs av EU av den internationella [licensen Creative Commons Erkännande 4.0 Internationell \(CC BY 4.0\)](#). Det innebär att vidareutnyttjande är tillåtet under förutsättning att ursprunget anges korrekt och att det framgår om ändringar har gjorts. Om du vidareutnyttjar revisionsrättens innehåll får du inte förvansa den ursprungliga innebörden eller det ursprungliga budskapet. Revisionsrätten ansvarar inte för eventuella konsekvenser av vidareutnyttjandet.

När enskilda privatpersoner kan identifieras i ett specifikt sammanhang, exempelvis på bilder av revisionsrättens personal, eller om verk av tredje part används, måste ytterligare tillstånd inhämtas.

Om ett sådant tillstånd beviljas upphävs och ersätts det allmänna godkännande som nämns ovan, och eventuella begränsningar av materialets användning måste tydligt anges.

För användning eller återgivning av innehåll som inte ägs av EU kan tillstånd behöva inhämtas direkt från upphovsrättsinnehavarna.

Programvara eller handlingar som omfattas av immateriella rättigheter, till exempel patent, varumärkesskydd, mönsterskydd samt upphovsrätt till logotyper eller namn, omfattas inte av revisionsrättens policy för vidareutnyttjande.

EU-institutionernas webbplatser inom domänen europa.eu innehåller länkar till webbplatser utanför den domänen. Eftersom revisionsrätten inte har någon kontroll över dem uppmanas du att ta reda på vilken integritets- och upphovsrättspolicy de tillämpar.

Omslagsbild: © Timelynx – [stock.adobe.com](#).

Figurerna 4, 5 och 6, figur 1 i bilaga VI, alla figurer i bilaga VII, alla figurer i bilaga VIII: kartorna har skapats med © [Mapbox](#) och © [OpenStreetMap](#) på licens genom [Creative Commons Erkännande-DelaLika 2.0 \(CC BY-SA\)](#).

Bilden i ruta 4: Arkitekturdesign: Grzegorz Raczek/generalkonstruktör:
Mostostal Zabrze Biprohut S.A. ©Alla rättigheter förbehålls.

Användning av revisionsrättens logotyp

Revisionsrättens logotyp får inte användas utan revisionsrättens förhandsgodkännande.

HTML	ISBN 978-92-849-6428-4	ISSN 1977-5830	doi:10.2865/3456087	QJ-01-25-065-SV-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6429-1	ISSN 1977-5830	doi:10.2865/4793176	QJ-01-25-065-SV-N

SÅ HÄNVISAR DU

Europeiska revisionsrätten, [särskild rapport 05/2026](#) *Hållbar pendling i och kring stadsområden: det går framåt, men lokala åtgärder är avgörande för att nå slutmålet*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2026

Tre fjärdedelar av EU:s befolkning bor i stadsområden som lockar till sig sysselsättning och ekonomisk verksamhet, vilket genererar tung pendlingstrafik. EU:s politik för mobilitet i städer främjar hållbara transporter genom lagstiftning, vägledning och finansiering. EU:s rättsliga ram har nyligen stärkts och ställer nu krav på att 431 städer antar planer för hållbar mobilitet i städer. Vi konstaterade dock brister i de planer som vi granskade, däribland luckor i deras täckning av pendlingsflöden och en begränsad ambition att få pendlarna att stiga ur sina bilar. Framtida förbättringar av mobiliteten i städerna kommer i hög grad att bero på lokala åtgärder. Vi rekommenderar ökad vägledning och övervakning, främjande av fullständig täckning av pendlingsflödena i planerna och upprättande av en metod som mäter de förändringar i växthusgasutsläpp som genomförda projekt resulterar i.

Revisionsrättens särskilda rapport i enlighet med artikel 287.4 andra stycket i EUF-fördraget.



EUROPEISKA
REVISIONSRÄTTEN



Europeiska unionens
publikationsbyrå

EUROPEISKA REVISIONSRÄTTEN
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tfn +352 4398-1

Frågor: eca.europa.eu/sv/contact
Webbplats: eca.europa.eu
Sociala medier: @EUauditors