Europeiska unionens officiella tidning

SV
C-serien

C/2025/4211

20.8.2025

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén

Planering av hållbar mobilitet i städer i EU

(yttrande på eget initiativ)

(C/2025/4211)

Föredragande: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

Medföredragande: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Rådgivare	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (för föredraganden) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (för medföredraganden)
Beslut av plenarförsamlingen	23.1.2025
Rättslig grund	Artikel 52.2 i arbetsordningen
Ansvarig sektion	Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Antagande av sektionen	27.5.2025
Antagande vid plenarsessionen	19.6.2025
Plenarsession nr	597
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	111/1/3

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Ett bra system för mobilitet i städer är avgörande för livskvaliteten i vårt samhälle, goda arbetsvillkor och ekonomisk konkurrenskraft. Det är beroende av många, och många är beroende av det. För att förbereda våra mobilitetssystem i städer inför vår tids nya utmaningar behöver vi vidta kollektiva åtgärder och mobilisera ekonomiskt, politiskt och socialt kapital.

1.2 Vi måste styra våra system för mobilitet i städer mot miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Vi måste gå framåt på alla tre områden, annars kommer vi inte framåt alls – åtminstone inte i den omfattning och takt vi behöver.

1.3 Det pågår förändringar som innebär hot och möjligheter när det gäller mobilitet i städer. Ändamålsenliga insatser kräver en ordentlig strategi för att försvara kollektiva nyttigheter, skräddarsydda åtgärder, en politisk vilja att genomföra dessa åtgärder och den organisatoriska förmågan att omsätta detta i handling.

1.4 För att förbättra mobiliteten i städer och minska dess miljöpåverkan måste vi utarbeta planer för hållbar mobilitet i städer. EESK uppmanar alla medlemsstater att utarbeta *nationella program* för att hjälpa lokala och regionala myndigheter att utveckla och genomföra planer för hållbar mobilitet i städer genom vägledning, kapacitetsuppbyggnad och finansiering. Kommissionen uppmanas att stödja en fortsättning och utvidgning av Civinet.

1.5 Den fleråriga budgetramen efter 2027 kommer att bli avgörande för att föra den hållbara mobiliteten framåt och uppnå EU:s mål för TEN-T, miljöskydd och trafiksäkerhet. Kommissionen bör främja användningen av planer för hållbar mobilitet i städer som en investeringsplan, vilket också skulle ge ett positivt incitament att uppfylla TEN-T-skyldigheterna för urbana knutpunkter.

1.6 Planer för hållbar mobilitet i städer är avgörande för en balanserad regional utveckling. Att mobilisera regionens kreativitet och sociala kapital är ett viktigt steg. Arbetsgivar-, arbetstagar- och civilsamhällesorganisationer har en nyckelroll och måste uppmuntras att bidra till denna dialog. Det är viktigt att involvera alla berörda parter på lokal, nationell och europeisk nivå i planeringen, inbegripet när det gäller gränsöverskridande frågor.

1.7 När vi planerar för mobilitet i städer måste vi väga in att det sociala och ekonomiska livet i våra stadsområden sträcker sig ända ut till förorter, stadsnära områden och landsbygdsområden, och att deras åsikter och behov måste beaktas. Avsaknad av effektivitet i mobilitetssystemet ger upphov till och vidmakthåller en klyfta mellan stad och landsbygd och därmed sammanhängande ekonomiska, sociala och politiska problem. Rättvisa i mobilitetssystemet innebär att mobiliteten är överkomlig och inte leder till privilegier som gynnar dem som redan befinner sig i en bättre situation.

1.8 Grunden för hållbar mobilitet i städer är kollektivtrafik, i kombination med aktiv och delad mobilitet. För att medborgarna ska kunna välja de mest effektiva reselösningarna måste vi förse dem med en överkomlig, tillgänglig, säker och tillförlitlig *multimodal transportmeny*. Det är väsentligt att denna strategi används i den sociala klimatfonden och dess sociala klimatplaner för att ta itu med transportfattigdomen och mildra de sociala konsekvenserna av koldioxidprissättning, inte minst för utsatta grupper.

1.9 Ungdomars roll är avgörande, eftersom deras beteende och vanor har en långvarig påverkan. En dialog med ungdomar och deras perspektiv på utformningen av mobilitetslösningar får inte förbises.

1.10 Att stödja arbetstagare och arbetsgivare via kollektivtrafik, delad mobilitet och cykling är avgörande för att uppnå hållbar, tillgänglig, inkluderande och ekonomiskt överkomlig mobilitet.

1.11 För att locka arbetstagare och arbetssökande till transportsektorn måste arbetsvillkoren vara så attraktiva som möjligt.

2. **Bakgrund till yttrandet**

2.1 Mobilitet kan definieras som möjligheten att röra sig fritt. Mobilitet är en grundläggande förutsättning för det demokratiska livet och en ryggrad i våra ekonomier. Människor måste kunna nå arbetsplatser, skolor, hälso- och sjukvård och sociala tjänster samt kunna ta del av kultur- och samhällslivet (detta är en av principerna i den europeiska pelaren för sociala rättigheter). För arbetsgivarna är det viktigt att arbetstagare och kunder kan nå affärslokalerna, samt att deras varor kan levereras.

2.2 Städernas mobilitetssystem spelar en central roll i EU:s ekonomi – de möjliggör *markanvändning* (anslutning till transportnätet är en förutsättning för byggnation), *omsättning av varor*, och *fordonstillverkning*, och skapar och upprätthåller *arbetstillfällen*.

2.3 Städernas mobilitetssystem ger upphov till olika kostnader, bland annat *kapitalkostnader* som bärs av den offentliga sektorn (uppbyggnad och underhåll av infrastruktur), *driftskostnader* som täcks av användarna (privatpersoner och företag) och offentliga myndigheter (för att säkerställa rätten till fri rörlighet), och *implicita kostnader* som orsakas av *externa effekter*, som samhället måste stå för via skatter (t.ex. folkhälsoeffekter av dödsfall och allvarliga personskador i trafiken samt luftföroreningar och buller).

2.4 Förändringens krafter påverkar vårt system för mobilitet i städer. Under de senaste två århundradena har dessa krafter i huvudsak drivit på en utvidgning av systemet, med en utökning av väg- och järnvägsnäten, antalet fordon, antalet tillryggalagda kilometer och av mängden energi som förbrukas.

2.5 De nuvarande krafterna driver på en mer grundläggande förändring av själva mobilitetssystemet i städer. En del har sitt ursprung i teknisk innovation och företagsinnovation: elektrifiering, digitalisering, webbaserad globalisering, plattformisering, riskkapital och den snabba (och ibland oreglerade) utbyggnad och tillväxt som möjliggörs av en kombination av dessa faktorer. Andra krafter uppstår till följd av allmänintresset, närmare bestämt åtagandet att kraftigt minska antalet dödsfall och allvarliga personskador i trafiken, en växande miljömedvetenhet och behovet av att förbereda sig för mer extrema och frekventa klimathändelser och för en dubbel användning av infrastrukturen.

2.6 De förändringar som pågår är oundvikliga. Valet står mellan en välplanerad omställning eller en osäker – men negativ – utveckling. Mobiliteten i städer upprätthåller det sociala och ekonomiska livet, och en välordnad omställning är betydelsefull för många berörda parter, både inom och utanför transportsektorn. En sådan omställning kräver en ordentlig strategi, som tagits fram genom solida planeringsprocesser och som grundar sig i social och medborgerlig dialog. Detta är det centrala uppdraget för en *hållbar planering av mobilitet i städer*.

3. **Allmänna kommentarer**

3.1 I EU är planering av hållbar mobilitet i städer betydligt mer än ett koncept: det finns gedigen erfarenhet och tydlig vägledning och reglering har blivit ett krav. I EU:s förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) identifieras 431 urbana knutpunkter och kravet är nu att varje knutpunkt ska utarbeta en plan för hållbar mobilitet i städer före utgången av 2027.

3.2 Planen för hållbar mobilitet i en urban knutpunkt inom ramen för TEN-T bör tillämpas på dess *funktionella stadsområde* (FUA), som vanligtvis omfattar en stad och dess pendlingszon i omkringliggande kommuner. Dialog och samarbete är avgörande för utvecklingen och genomförandet av planer för hållbar mobilitet i städer – mellan kommuner i samma funktionella stadsområde, mellan dessa kommuner och nationella regeringar och mellan offentliga myndigheter och alla berörda parter.

3.3 När vi planerar mobilitet i städer måste vi väga in att det sociala och ekonomiska livet i ett funktionellt stadsområde sträcker sig ända ut till förorter, stadsnära områden och landsbygdsområden, och är beroende av människors och varors rörelser som börjar långt bortom stadens gränser, t.ex. arbetstagare som pendlar från bostäder i förorterna och livsmedel som förs in på marknaden av jordbruksföretag på landsbygden. I den långsiktiga visionen för EU:s landsbygdsområden 2040 lyfts frågor om transporter och digital konnektivitet fram.

4. **Särskilda kommentarer**

Börja med det mest basala

4.1 Gångtrafik är den mest grundläggande komponenten i mobilitetssystemet, och gångtrafikinfrastrukturen är väsentlig i vardagslivet för att kunna nå skolor, tjänster, butiker och kollektivtrafik i närområdet. Om denna infrastruktur brister i tillgänglighet och säkerhet drabbas i oproportionerligt hög grad de mest utsatta befolkningsgrupperna. En sådan brist är ett stort hinder för hållbar mobilitet.

4.2 För att det offentliga rummet och kollektivtrafiken verkligen ska kunna utnyttjas av alla måste vi sörja för en tillgänglig transportinfrastruktur, så att medborgare med funktionsnedsättning fullt ut kan åtnjuta sina mänskliga och sociala rättigheter. Vi måste förbättra säkerheten och bekvämligheten för alla användare och skydda vårt samhälles finansiella bärkraft, eftersom hinder skapar beroende och beroende leder till kostnader, vilka skulle bli omöjliga att bära för en åldrande befolkning.

4.3 Trafiksäkerhet är a och o för att ta itu med en av de främsta orsakerna till dödsfall och allvarliga personskador, och oumbärligt för att främja hållbar mobilitet. Trafikfaror är ett stort hinder för ökad gång, cykling, kollektivtrafik och delad mikromobilitet. Att göra våra gator säkrare kommer att frigöra deras fullständiga sociala, ekonomiska och miljömässiga potential.

Deltagande och dialog

4.4 Genomförandet av strategier för hållbar mobilitet på lokal nivå kan leda till spänningar mellan offentliga myndigheter och användare av olika transportsätt, särskilt bilförare. Deltagande och dialog på gräsrotsnivå är avgörande och man måste sträva efter att på ett konstruktivt sätt inbegripa alla som kan komma att påverkas, inte bara de som är positivt inställda.

4.5 Det är nödvändigt att föra en dialog över partigränserna: en plan för hållbar mobilitet kanske kräver en majoritet för att godkännas och en tidsram för genomförande som sträcker sig bortom den politiska mandatperioden.

4.6 Dialog över generationsgränserna är också nödvändigt för en långsiktig vision i vilken alla generationers rättigheter och behov beaktas, inte minst ungdomars. Att tillämpa EU:s ungdomstest på mobilitetspolitiken kommer att främja hållbar mobilitet.

Beteendeförändring

4.7 En plan för hållbar mobilitet i städer syftar till att förändra ohållbara mobilitetsmönster. Detta kräver med nödvändighet en ändring av mobilitetsbeteendet, och detta kan ske genom att man understöder alternativ och tillhandahåller rätt incitament för att välja dessa. Beteendekunskap bör ligga till grund för politiken i ett så tidigt skede som möjligt.

4.8 Övergången till vuxenlivet är ett kritiskt ögonblick, eftersom ett nytt boende och ett arbete leder till förändringar i mobilitetsbeteendet. Förbättringar av stadens offentliga rum är också ett viktigt tillfälle, såsom i Ljubljana, där stadsstyret långt i förväg tillkännagav att en huvudgata skulle stängas för all motortrafik och tillhandahöll goda alternativ för att nå centrum.

Transportfattigdom och en multimodal strategi

4.9 Vi måste blicka bortom stadskärnorna ([1]). Många människor som bor i förorter och stadsnära områden tvingas välja mellan att antingen tillbringa alltför mycket tid i kollektivtrafiken eller att lägga en alltför stor del av inkomsten på en bil. Avsaknaden av goda alternativ snedvrider valmöjligheterna och leder till påtvingat bilägande, ett problem som drabbar många arbetstagare. De lägre kostnaderna för förortsbostäder uppvägs mer än väl av de högre transportkostnaderna (i tid och pengar), när arbetstagare tvingas resa längre sträckor och för skiftarbetare (ofta personal inom samhällsviktig verksamhet), som reser vid tidpunkter med få avgångar, är kollektivtrafiken inte ett alternativ. Ineffektiv mobilitet i städer påverkar levnadskostnaderna och livskvaliteten.

4.10 Detta är en *regional* utmaning. Dagliga resor med kollektivtrafik kan bli mycket dyra om resenärerna måste köpa olika biljetter under en och samma resa. En god lösning är en biljett som är giltig under rimlig tid (t.ex. 75 minuter) och som kan användas i alla typer av kollektivtrafik. Det kräver integrering av biljettpriser, vilket i sin tur kräver ordentlig mobilitetsplanering och samarbete mellan lokala och regionala myndigheter. Transportmyndigheterna i storstadsområden har en viktig roll att spela här.

4.11 Kollektivtrafiken är ryggraden i EU:s system för mobilitet i städer ([2]). Skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster är nödvändig för att säkerställa att viktiga tjänster tillhandahålls allmänheten, även på platser och vid tidpunkter när de kanske inte är lönsamma. Vi måste investera i kollektivtrafikens utbud, säkerhet och bekvämlighet och slå vakt om dess framkomlighet för att öka turtätheten och tillförlitligheten.

4.12 Vi måste också inse kollektivtrafikens begränsningar i glesbefolkade områden och under timmar med färre resenärer (t.ex. de timmar när arbetstagare lämnar ett sent skift eller ungdomar åker från evenemang nattetid). Vi måste stödja en kollektivtrafik som kombineras med cykling och delad mobilitet (t.ex. bilpooler, bildelning och efterfrågestyrda transporter). Människor behöver en *multimodal transportmeny* – ju mer diversifierad den är, desto mer effektivt kommer den att kunna tillgodose olika typer av behov på ett pålitligt och ekonomiskt överkomligt sätt.

4.13 Delade mikromobilitetstjänster (delning av cyklar, elcyklar, lastcyklar, elsparkcyklar och e-mopeder) har en roll i denna multimodala meny. Många av dessa tjänster bedrivs endast i tätbefolkade stadsområden där det är lättare att generera intäkter. I glesbefolkade områden skulle de kunna hjälpa många människor att få tillgång till kollektivtrafik-korridorer och erbjuda en lösning för korta resor (upp till 5 km).

4.14 Det är strategiskt viktigt att bygga ut och utöka delade mobilitetstjänster i funktionella områden. Det kräver offentligt stöd så att priserna blir överkomliga för användarna och lönsamma för operatörerna, så att man samtidigt kan locka privata investeringar som styrs mot offentliga behov. Den civila sektorn kan också spela en viktig roll, såsom i Lettland, där efterfrågestyrda sociala taxitjänster används i landsbygdsområden.

4.15 Att endast tillåta utsläppssnåla bilar i stadskärnor kan missgynna dem som inte har råd med dessa bilar. Rätten till tillträde till stadskärnor måste regleras på ett sådant sätt att den är förenlig med rätten till renare luft, säkrare gator och fler grönområden för att mildra översvämningar och värmeböljor för dem som bor och arbetar i stadskärnor. För att undvika en konflikt mellan legitima rättigheter måste vi fokusera på mer effektivt tillträde för människor och varor.

Sysselsättning och transport

4.16 Sysselsättning skapar efterfrågan på mobilitet och en koncentrationen av arbetstillfällen gör det möjligt att slå samman resor, vilket är en viktig förutsättning för effektiva och överkomliga transporter. Stora arbetsgivare brukade tillhandahålla transport för arbetstagare. I dag kan kollektivtrafik som kompletteras med delad mobilitet tillhandahålla mer effektiva lösningar, även för arbetstagare som går på eller av ett arbetsskift nattetid och bor i perifera bostadsområden.

([1]) Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om En långsiktig vision för EU:s landsbygdsområden [COM(2021) 345 final] (EUT C 290, 29.7.2022, s. 137).

([2]) Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Kollektivtrafikens betydelse för Europas gröna återhämtning (yttrande på eget initiativ) (EUT C 75, 28.2.2023, s. 115).

4.17 Man bör överväga att stödja arbetsgivare som subventionerar köp av kollektivtrafikbiljetter och främjar strategier för minskad biltransport, inbegripet eventuella skatteincitament och medfinansieringsåtgärder som uppmuntrar anställda att pendla mer hållbart (t.ex. reserverade parkeringsplatser för anställda som ingår i en bilpool, säkra förråd och duschar för dem som cyklar). Detta stöd till arbetstagarnas mobilitet måste diskuteras och överenskommas med arbetstagarrepresentanter och fackföreningar.

Hållbar mobilitet och konkurrenskraftiga företag

4.18 Att göra varutransporter mer hållbara kan ge *fördelar för företagen* (transporter är en kostnadskomponent), *kollektiva fördelar* (minskade utsläpp och trafikstockningar) och öka städernas konkurrenskraft. Offentlig-privat samarbete är avgörande, och planer för hållbar logistik i städer utgör en solid grund. Planer för hållbar logistik i städer är ett mindre utbrett verktyg än planer för hållbar mobilitet i städer och de bör utvecklas tillsammans.

4.19 För att förbättra hållbarheten hos godstransporter i städer och leveranser inom den sista kilometern krävs en innovativ strategi som inte skadar företagen och som till och med kan ge effektivitetsvinster och konkurrensfördelar. Särskilt stöd måste ges till mikroföretag samt små och medelstora företag ([3]), handlare, hantverksföretag och andra små ekonomiska aktörer. Miljöanpassad upphandling måste främja detta.

4.20 Energiomställningen medför förändringar i ekonomin, företagen och sysselsättningen. Insatser bör göras för att säkerställa att de arbetstillfällen som skapas håller hög kvalitet och inbegriper stabila arbetsvillkor, med respekt för arbetstagarnas rättigheter och anständiga löner. Dessa förändringar måste diskuteras inom ramen för en social dialog.

Hållbara arbetstillfällen inom transportsektorn

4.21 Hållbar mobilitet kräver arbetstagare. Bristen på arbetskraft inom transportsektorn är ett problem och det bör begrundas hur man kan uppmuntra arbetstagare (inklusive kvinnor ([4])) att välja denna sektor. Kapacitet och kompetens inom och utanför den offentliga sektorn måste beaktas, och en social dialog för att upprätthålla och/eller förbättra arbetsvillkoren är avgörande.

4.22 För att locka till sig och behålla arbetstagare inom kollektivtrafiken är det nödvändigt att se till att arbetsmiljön är trygg för arbetstagarna, som ofta utsätts för hot och våld från resenärer. Dessutom är kollektivtrafikarbetarnas säkerhet en förutsättning för alla resenärers säkerhet, bland annat för att effektivt bekämpa sexuella trakasserier på stationer, hållplatser och i fordon inom kollektivtrafiken.

Ny energi, nya fordon, gamla problem

4.23 Fördelarna med elektromobilitet och alternativa bränslen måste ses i sitt sammanhang. Vi måste se *bortom avgasröret*. Elfordon kan ha en positiv inverkan på luftföroreningar, men de löser inte en rad andra mobilitetsproblem, såsom mikroplast från däck och bromsar, trafikstockningar, efterfrågan på parkering, faror i vägtrafiken och den totala miljöpåverkan vid fordonstillverkningen.

4.24 Städer planerar och gör stora investeringar i moderna utsläppssnåla och utsläppsfria fordonsparker. För att få bästa möjliga avkastning på dessa investeringar måste *offentliga myndigheter* genomföra offentlig upphandling på ett sätt som gör det möjligt för dem att behålla en del av investeringarna i sin regionala ekonomi, och EU-baserade busstillverkare måste förbättra sin industriella kapacitet att leverera större volymer inom kortare tidsfrister.

4.25 Det är särskilt viktigt att sträva efter optimering och effektivitet när olika typer av teknik används för att uppnå bästa möjliga resultat till en viss kostnad, det gäller inte minst när offentliga medel utnyttjas.

Fysisk planering och mobilitetsplanering

4.26 Fysisk planering och transportplanering måste kopplas samman och samordnas. Bättre integration är avgörande för att uppnå bättre tillgänglighet och hantera behovet av resor. När det gäller stadsplanering kan detta uppnås genom en bättre fysisk blandning av ekonomiska verksamheter, med stöd av förbättrad mobilitet.

([3]) Jfr. EGUM:s rekommendationer om logistik i städer.

([4]) Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Kvinnor och transporter – plattform för förändring (förberedande yttrande på begäran av kommissionen) (EUT C 246, 28.7.2017, s. 1).

4.27 Stadsutbyggnaden åtföljs alltid av en utbyggnad av infrastrukturen för allmännyttiga tjänster (t.ex. el, vatten och sanitet), eftersom den nya bebyggelsen kommer att skapa ny efterfrågan. Tillhandahållande av hållbara mobilitetslösningar bör också planeras, betalas och säkerställas redan från start, annars kommer den nya bebyggelsen att förvärra mobilitetsproblemen genom att generera mer biltrafik och tvinga de nya hushållen till bilägande.

Klimatneutrala städer

4.28 EESK stöder EU-uppdraget om klimatneutrala och smarta städer senast 2030, som syftar till att tillhandahålla en gemensam ram för klimatneutralitet i städer. Inom ramen för uppdraget uppmuntras städer starkt att utarbeta planer för hållbar mobilitet och det följer en sektorsövergripande och efterfrågestyrd strategi som skapar synergier mellan befintliga initiativ och låter insatserna utgå från städernas faktiska behov.

Planer för hållbar mobilitet i städer och finansiering

4.29 Utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer för 431 urbana knutpunkter före utgången av 2027 kommer att kräva en enorm planeringsinsats och utgör ett unikt och avgörande tillfälle att få saker och ting rätt. Åtgärder måste vidtas nu. Det är mycket viktigt att ha *nationella stödprogram* som är väl rustade att tillhandahålla tekniskt och ekonomiskt stöd, förbättra standardmetoderna och främja intressenternas deltagande. De nationella kontaktpunkterna för planer för hållbar mobilitet i städer har en central roll.

4.30 Det är ytterst viktigt att bedöma om de tillgängliga medlen för att stödja genomförandet av planer för hållbar mobilitet i städer utnyttjas fullt ut och om synergier uppnås. För närvarande finns det stöd från Europeiska fonden för strategiska investeringar, de europeiska struktur- och investeringsfonderna, Fonden för ett sammanlänkat Europa/TEN-T-fonderna, portalen för investeringsprojekt på europeisk nivå, Innovative Urban Action, Urbact, gemensamma företaget för bränsleceller och vätgas, Horisont 2020 och Interreg Europa. Olika finansiella resurser finns tillgängliga och alla är beroende av den fleråriga budgetramen.

4.31 Den fleråriga budgetramen efter 2027 kommer att vara avgörande för att främja hållbar mobilitet och uppnå EU:s mobilitetsmål. När nu EU överväger att reformera sina finansieringsinstrument bör kommissionen främja användningen av planer för hållbar mobilitet i städer som ett verktyg för att inrätta projektkataloger och effektivisera EU:s finansiering. Detta skulle innebära ett positivt incitament som motstycke till TEN-T-skyldigheterna för de 431 urbana knutpunkterna, uppmuntra utvecklingen av högkvalitativa planer för hållbar mobilitet i städer och stödja genomförandet av dem. Genom denna samstämmighet skulle man även locka privata investeringar till regionala ekonomier och bidra till att skapa arbetstillfällen.

Kapacitetsuppbyggnad

4.32 Den process som fastställs i EU:s riktlinjer för planer för hållbar mobilitet i städer bör bli en förebild för alla urbana knutpunkter, men det finns ingen universallösning. Stadsområdena måste hitta optimala lösningar för att hantera sina egna särdrag och dra största möjliga nytta av sina möjligheter och förmågor. Därför är kapacitetsuppbyggnad på lokal nivå av avgörande betydelse.

4.33 Länder som saknar nationella riktlinjer för planering av hållbar mobilitet i städer rekommenderas att utveckla sådana så snart som möjligt, så att deras planer kan utvecklas på ett effektivt och standardiserat sätt. Kommissionens rekommendationer om nationella stödprogram för planering av hållbar mobilitet i städer kan användas. Nationella riktlinjer bör utarbetas i samarbete med städer, regionala myndigheter, den akademiska världen och berörda parter inom mobilitet i städer, experter och det civila samhället.

4.34 Det bör inrättas en kontinuerlig samordning mellan relevanta organ inom varje funktionellt stadsområde. Genomförandet av planerna för hållbar mobilitet i städer bör övervakas och utvärderas på ett korrekt och kontinuerligt sätt genom att det inrättas mekanismer för att mäta framstegen med att uppnå målen.

4.35 Civitas spelar en viktig roll genom bidrag, projekt, utbildning och medvetenhetshöjande åtgärder, med Civinet-nätverk som gör det lättare att informera och utbyta god praxis mellan lokala och nationella intressenter på deras eget språk. Denna process är en framgång och bör stödjas ytterligare och spridas till fler länder.

4.36 Experternas och stadsinstitutens kunskaper måste också kanaliseras i planeringen och stärkandet av de lokala och regionala myndigheternas kapacitet, och de bör arbeta med förtroendevalda för att bygga upp och stärka den politiska viljan och förståelsen.

Bryssel den 19 juni 2025.

Oliver RÖPKE
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande