

Bryssel den 22 maj 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

FÖLJENOT

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 22 maj 2025

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Komm. dok. nr: C(2025) 3068 annex

Ärende: BILAGOR
till
KOMMISSIONENS REKOMMENDATION
om transportfattigdom: säkerställa ekonomiskt överkomlig, tillgänglig
och rättvis mobilitet

För delegationerna bifogas dokument – C(2025) 3068 annex.

Bilaga: C(2025) 3068 annex



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

BILAGOR

til

KOMMISSIONENS REKOMMENDATION

**om transportfattigdom: säkerställa ekonomiskt överkomlig, tillgänglig och rättvis
mobilitet**

BILAGA I

EXEMPEL PÅ INDIKATORER FÖR TRANSPORTFATTIGDOM

1. EUROPEISKA KOMMISSIONEN, GENERALDIREKTORATET FÖR SYSSELSÄTTNING, SOCIALPOLITIK OCH INKLUDERING, CLUDIUS, J. NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. M.FL. SLUTRAPPORT, *TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES*, OKTOBER 2024¹
 - (1) Indikatorer med fokus på transporterernas överkomlighet
 - (a) Andel av befolkningen som ofrivilligt saknar bil per inkomstgrupp och typ av hushåll för olika befolkningsgrupper
 - (b) Andel av befolkningen som inte har råd med kollektivtrafikbiljetter (även per urbaniseringsgrad: städer, mindre städer och förorter och landsbygdsområden, samt bland olika befolkningsgrupper)
 - (c) Andel av hushållen som identifieras genom 6 %- och 2M-indikatorerna² för transporterernas överkomlighet (även per urbaniseringsgrad: städer, mindre städer och förorter och landsbygdsområden, samt per befolkningsgrupp)
 - (d) Procentuell andel av den disponibla inkomsten som läggs på transporter (drift av transportutrustning och transporttjänster) (även per utgiftsdecil)
 - (2) Indikatorer med fokus på tillgången till transporter
 - (a) Andel av befolkningen som lever i materiell och social fattigdom och äger en bil
 - (b) Andel av befolkningen vars närmaste hållplats i kollektivtrafiken ligger ”för långt borta” (även per urbaniseringsgrad: städer, mindre städer och förorter och landsbygdsområden)
 - (c) Andel av befolkningen som har ”mycket svårt” att få tillgång till kollektivtrafik, dels av hela befolkningen och dels av landsbygdsbefolkningen

¹ Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för sysselsättning, socialpolitik och inkludering, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. m.fl., slutrapport, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (inte översatt till svenska), oktober 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Källor: 1 a: Eurostat [[ilc_mddu05](#)], 1 b: Källa: Eurostat [[ilc_mdcs13a](#)], 1 d: Eurostat [[icw_aff_05](#)], 2 c: mikrodata från Eurofoundns undersökning om livskvalitet 2016, 3: Eurostat [[lfsa_19plwk28](#)].

² Tröskelvärde på 6 %: andel av befolkningen som spenderar mer än 6 % av sina utgifter eller mer än den dubbla nationella medianutgiften på transporter och vars totala utgifter understiger den nationella medianutgiften. 2M avser index för oproportionerliga utgifter (2M innebär den dubbla nationella medianutgiften). Ett hushåll anses vara transportutsatt om det spenderar mer än en dubbelt så stor andel av sina totala utgifter på transporter som den nationella medianutgiften. Det rör sig med andra ord om hushåll vars socioekonomiska situation gör att de spenderar oproportionerligt mycket pengar på att upprätthålla en mobilitetsnivå som motsvarar deras behov.

- (3) Indikatorer med fokus på transporterernas tillgänglighet
- Andel av den aktiva befolkningen som pendlar mer än 30 minuter till arbetet (enkel väg) per urbaniseringsgrad
- (4) Indikatorer med fokus på transporterernas tillräcklighet
- Andel av befolkningen som anser att det är för svårt att få tillgång till kollektivtrafik (för personer med nedsatt rörlighet)
- 2. ICKE UTTÖMMANDE FÖRTECKNING ÖVER EXEMPEL PÅ ANDRA ANVÄNDBARA INDIKATORER SOM SKULLE KUNNA UTVECKLAS ELLER REDAN FINNS**

Överkomlighet:

- (a) LIHC (låg inkomst, höga kostnader): indikator som mäter andelen hushåll vars transportutgifter ligger över den nationella medianen och som löper risk för fattigdom³
- (b) 10 %-indikator: andelen hushåll vars transportutgifter står för mer än 10 % av nettoinkomsten
- (c) Personer som inte har råd att regelbundet använda kollektivtrafik, uppdelade efter ålder, kön, yrkesställning och inkomstgrupp⁴
- (d) Konsumtionsutgifternas struktur per urbaniseringsgrad och ändamålsklassificering av individuell konsumtion (finns även data för 2020)⁵

Tillgången till transporter och tillgängligheten för grundläggande tjänster:

- (a) Antal passagerare som åker kollektivtrafik i staden och det funktionella stadsområdet per år
- (b) Antal personkilometer i kollektivtrafiken i staden och det funktionella stadsområdet per år
- (c) Antal cykelparkeringsplatser i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser och stationer i staden och det funktionella stadsområdet
- (d) Genomsnittlig tid det tar att resa 3 km med kollektivtrafik genom staden och det funktionella stadsområdet under högtrafik och lågtrafik
- (e) Befolkning som har gångavstånd till en hållplats i kollektivtrafiken (buss- och spårvagnshållplats inom 500 m och/eller tåg- eller tunnelbanestation inom 1 km) – finns redan för stadsområden⁶

³ En kombination av den tidigare indikatorn och personer som löper risk för fattigdom eller social utestängning per födelse land (befolkning över 18 år) (ilc_peps06n).

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs.

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.

- (f) Sysselsatta personer, uppdelade efter pendlingstid, utbildningsnivå och urbaniseringsgrad⁷
- (g) Befolkning som kan nå inom 1,5 timme med tåg/befolkning inom en radie av 120 km x 100⁸

För gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, körning i störningsfri trafik och körning under realistiska förhållanden/i trafikträngsel:

- (h) Antal personer/anläggningar för tjänster som nås inom en viss restid (på nätnivå, eller aggregerat enligt LAU/NUTS3)
- (i) Andel av befolkningen med tillgång till minst N anläggningar för tjänster inom en viss restid (enligt LAU/NUTS3) (där ”N” är det antal relevanta anläggningar för tjänster som bör beaktas enligt tjänsten)
- (j) Restid för att nå närmaste N anläggningar för tjänster/personer (på nätnivå eller aggregerat enligt LAU/NUTS3)
- (k) Foster-Greer-Thorbeckes (FGT2) tillgänglighetsindikator som används för att räkna antalet personer som ligger under ett fördefinierat gränsvärde för tillräcklighet⁹, viktat efter storleken på deras tillgänglighetsunderskott inom en viss restid (40–50 min) (på nätnivå eller aggregerat enligt LAU/NUTS3)

När det gäller tillgång och tillgänglighet kan följande vara till hjälp:

- Europeiska kommissionen, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* (inte översatt till svenska), 2021¹⁰
- För vägtransporter, se Europeiska kommissionen, *Road Transport Performance in Europe* (inte översatt till svenska), 2018¹¹

⁶ Se den åttonde sammanhållningsrapporten, Europeiska kommissionen, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion* (inte översatt till svenska), 2021, karta 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_19.

⁸ Se Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för regional- och stadspolitik, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. m.fl., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (inte översatt till svenska), Europeiska unionens publikationsbyrå, 2021.

⁹ Se Science direct, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?* (inte översatt till svenska), Jean Ryan och Karel Martens, September 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

¹⁰ Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för regional- och stadspolitik, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. m.fl., *Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* (inte översatt till svenska), Europeiska unionens publikationsbyrå, 2021 https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

¹¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

- Europeiska kommissionen, *Cohesion in Europe towards 2050, eighth report on economic, social and territorial cohesion* (inte översatt till svenska), 2021, se karta 4.7¹²
- Europeiska kommissionen, *Ninth report on economic, social and territorial cohesion* (inte översatt till svenska), 2024¹³
- OECD Rural Studies, 2024, *Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change* (inte översatt till svenska), 2024, s. 13¹⁴

För att bedöma **kollektivtrafiknätets kvalitet och tillräcklighet** kan de olika kollektivtrafikslagen delas in i ”kvalitetskategorier” baserat på transportslagets turtäthet (t.ex. under 5 minuter, 5–10 minuter, 10–20 minuter osv.) och avståndet till nästa hållplats för varje transportsätt¹⁵.

Transporternas tillräcklighet:

- (a) Andel tunnelbanestationer som är utrustade med hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet
- (b) Antal hållplatser och stationer för kollektivtrafik i staden och det funktionella stadsområdet som är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet
- (c) Antal kollektivtrafikfordon i staden och det funktionella stadsområdet som är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, uppdelat efter fordonstyp

¹² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf.

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.pdf.

¹⁴ https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_dfl9b88-en.html.

¹⁵ Se exempel från Österrike, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>, <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.

BILAGA II¹⁶

STÖD TILL HÅLLBAR RÖRLIGHET: EXEMPEL PÅ RIKTADE KOSTNADSEFFEKTIVA ÅTGÄRDER OCH INVESTERINGAR¹⁷

- (1) Fokus på stöd till låginkomsthushåll eller lägre medelinkomsthushåll i undertrafikerade geografiska områden
 - Förbättringar av kollektivtrafiken och lansering av buss- och järnvägslinjer i förortsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden som till övervägande del är låginkomstområden
 - Anläggning av infrastruktur för kollektivtrafik i områden som till övervägande del är låginkomstområden, mobilitetsknutpunkter för att underlätta omstigning och förbindelser mellan kollektivtrafik, delad mobilitet och cykel- och gångtrafik i områden som till övervägande del är förortsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden, för att förbinda dem med stadskärnan

- (2) Fokus på stöd till utsatta grupper
 - Subventionerade särskilda anropsstyrda dör till dör-transporter eller efterfrågestyrda, utsläppsfria kollektivtrafiktjänster för utsatta grupper
 - System med värdecheckar för lokal kollektivtrafik och abonnemang för delad mobilitet (inklusive cyklar, elcyklar och skotrar) för utsatta grupper
 - Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning genom att installera ramper, hissar och ljudmeddelanden
 - Anläggning av säkra cykelfält, säkra cykelparkeringsplatser och cykeldelningsstationer samt säkra låsningsmöjligheter nära skolor, fritidsgårdar och universitet
 - System för social leasing av utsläppsfria fordon för hushåll, mikroföretag och andra utsatta transportanvändare med tillhörande laddningsinfrastruktur

- (3) Kombination av förbättringar av kollektivtrafiken (som gagnar alla) och finansiella stödsystem för utsatta grupper

¹⁶ Som komplement till Europeiska kommissionens publikation av (Europeiska kommissionen: Generaldirektoratet för klimatpolitik, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investment, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), samt kommissionens vägledning om sociala klimatplaner, Europeiska kommissionen, tillkännagivande, Vägledning om sociala klimatplaner, C (2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.

¹⁷ Alla åtgärder och investeringar är stödberättigande inom ramen för den sociala klimatfonden. Beror på förhållandena i varje medlemsstat.

- Inköp av utsläppsfria bussar eller järnvägsfordon¹⁸ i undertrafikerade stadsområden, förortsområden och stadsnära områden i kombination med värdecheckar/digitala mobilitetsplånböcker för utsatta transportanvändare
- Inrättande av utsläppsfri beställningstrafik i områden som saknar tillräckliga kollektivtrafiktjänster eller för den sista kilometern, eventuellt i kombination med värdecheckar/digitala mobilitetsplånböcker för utsatta transportanvändare
- Investeringar i infrastruktur för gång- och cykeltrafik, i kombination med cykeldelningssystem och/eller subventioner för inköp, långtidshyra och/eller leasing av cyklar, elcyklar och lastcyklar för utsatta grupper
- Subventionerade utsläppsfria fordonsdelningssystem eller hyresprogram för låginkomsthushåll i kombination med investeringar i offentlig laddningsinfrastruktur

¹⁸ Utsläppsfria lätta järnvägsfordon som gör det möjligt att använda befintlig infrastruktur utan eller med minimal uppgradering och att öka turtätheten i de tjänster som tillhandahålls.