



Pressemeddelelse

Luxembourg, den 3. marts 2020

EU's byer bør flytte mere trafik over på bæredygtige transportformer, advarer revisorerne

Den Europæiske Revisionsret konkluderer i en ny beretning, at der seks år efter Kommissionens opfordring til et kvantespring ikke er noget klart tegn på, at EU's byer på grundlæggende vis er ved at ændre deres tilgang til borgernes mobilitet og til at flytte bytrafikken over på mere bæredygtige og miljøvenlige transportformer. Der er navnlig ikke sket nogen væsentlig reduktion af brugen af privatbiler, og luftforureningen overskrider stadig sikkerhedstærsklerne i mange byer.

Den Europæiske Union investerer mange penge i at hjælpe byerne med at gøre det lettere for mennesker at bevæge sig rundt på en mere miljøvenlig måde. Den afsatte ca. 16,5 milliarder euro til bytrafik i perioden 2014-2020, hovedsagelig til ren transport (metro- og sporvognslinjer), men også til cykelstier og intelligente transportsystemer.

"Det kan kræve mere tid at opnå væsentlige forbedringer med hensyn til at gøre mobiliteten i vores byer mere bæredygtig, men disse forbedringer er ikke mulige, hvis ikke medlemsstaterne engagerer sig. Alle aktører på EU-, nationalt, regionalt og byplan bør samarbejde om at nå dette mål," siger Iliana Ivanova, det medlem af Den Europæiske Revisionsret, der er ansvarlig for beretningen. "Den helt nye europæiske grønne pagt understreger, hvor vigtigt det er at foretage det kvantespring i vores byer, der skulle have fundet sted for længe siden."

Revisorerne undersøgte, om EU's støtte havde bidraget til at gøre mobiliteten i byområderne mere bæredygtig, og om byerne havde gjort fremskridt siden Europa-Kommissionens bytrafikpakke fra 2013. De undersøgte offentlig transport, forurening og overbelastning i otte storbyområder i fire medlemsstater: Hamborg og Leipzig i Tyskland, Napoli og Palermo i Italien, Łódź og Warszawa i Polen og Barcelona og Madrid i Spanien.

Et effektivt offentligt transportnet, som integrerer de omkringliggende områder og involverer forskellige transportmuligheder, er afgørende for at tilskynde borgerne til at skifte fra privatbiler til renere rejseformer såsom gang, cykling og offentlig transport, siger revisorerne.

Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets særberetning. Beretningen i sin helhed kan fås på www.eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

Siden 2013 har Kommissionen udstedt en række retningslinjer for at tackle udfordringer i forbindelse med bytrafik og øget EU's finansiering af projekter. Dette har gjort det muligt for byer i Europa at iværksætte en række initiativer med henblik på at forbedre kvaliteten og kvantiteten af den offentlige transport. Revisorerne konstaterede imidlertid, at de EU-finansierede projekter ikke altid var baseret på fornuftige strategier for bytrafik og ikke altid var så effektive som tilsigtet. Byerne står over for udfordringer med hensyn til at gøre effektiv og bæredygtig brug af EU-støtten, og det er der to hovedårsager til: De skal selv yde tilstrækkelig finansiering til at dække drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, og de skal udvikle sammenhængende politikker på områderne parkering, bilfrie områder og cykling. Revisorerne konstaterede også, at projekter ofte var forsinkede, og at de forventede passagerantal ikke blev nået.

Kommissionen begyndte i 2019 at fremsætte særlige henstillinger til medlemsstaterne om bytrafik som led i det europæiske semester. Revisorerne understreger, at det er nødvendigt at følge op på disse henstillinger med hensyn til, hvordan EU-finansiering og national finansiering anvendes. De opfordrer også Kommissionen til at kræve, at medlemsstaterne leverer bedre data om bytrafik i deres større byer og regelmæssigt rapporterer om fremskridt. Endvidere bør byer uden en solid plan for bæredygtig bytrafik ikke længere modtage EU-finansiering.

Bemærkninger til redaktører

Trafikal overbelastning er en af de største udfordringer for bytrafikken, berører de fleste europæere og koster ca. 270 milliarder euro om året. Flydende trafik i byområderne kunne sætte skub i deres økonomiske vækst og fremme arbejdstagernes produktivitet med op til 30 %. Overbelastede byområder kan også hæmme effektiviteten af det øvrige europæiske transportnet.

Medlemsstaterne og byerne forvalter bytrafikken lokalt, og Europa-Kommissionen har kun en begrænset rolle. I 2013 opfordrede Kommissionen dog indtrængende til et "kvantespring" med hensyn til at adressere bytrafikspørgsmål ved at øge de tilgængelige midler og fremme et skift til mere bæredygtig bytransport.

Vejtransport er en væsentlig årsag til luftforurening og drivhusgasemissioner i byområder. Alle de byer, vi besøgte, er omfattet af traktatbrudssager anlagt af EU. Alle byerne undtagen Leipzig og Palermo overskred fortsat de tilladte forureningsniveauer i slutningen af 2019.

Særberetning nr. 6/2020 "Bæredygtig bytrafik i EU: Ingen væsentlig forbedring er mulig, hvis ikke medlemsstaterne engagerer sig" foreligger på Revisionsrettens websted (eca.europa.eu) på 23 EU-sprog.

Revisionsretten har tidligere offentliggjort beslægtede [beretninger](#) om effektiviteten af bytransportprojekter.

Pressekontakt vedrørende denne beretning

Damijan Fišer - E: damijan.fiser@eca.europa.eu (+352) 4398 45 510 / M: (+352) 621 55 22 24