

BIZIKLETAREN ERABILERARI BURUZKO EUROPAKO ADIERAZPENA

C/2024/2377

Europako Parlamentuak, Kontseiluak eta Europako Batzordeak solemneki aldarrikatzen dute bizikletaren erabilerrari buruzko hurrengo Adierazpen bateratua

Hitzaurrea

Honako hauek hartu dira kontuan:

(1) Garraioa funtsezkoa da gizarteratzeko eta garapen ekonomikorako, bai eta lanpostuak sortzeko eta funtsezko beste zerbitzu batzuetarako sarbidea sustatzeko ere, hala nola enplegua, hezkuntza, osasuna eta zaintza asistentzialak. Hala ere, berotegi-efektuko gasen emisio-iturri garrantzitsua da oraindik, baita atmosferaren, akustikaren eta uraren kutsadurarena ere. Auto-pilaketak erronka larria izaten jarraitzen du garraio-sistemen eraginkortasunerako, eta, era berean, kaltetutako eremuetako bizigarritasuna murrizten du, eta kostu handia du gizartearentzat eta ekonomiarentzat.

(2) Garraio-modu iraunkorrak funtsezkoak dira Batasunak klimaren, zero kutsaduraren eta energia-eraginkortasunaren arloan dituen helburuak lortzeko. Horien artean, bizikletaren erabilera iraunkorrenetakoa, osasungarriena eta eraginkorrena da, potentzial handia baitu hiri-garraioaren deskarbonizazioa bultzatzeko eta EB mailan berotegi-efektuko gasen emisio garbiak gutxienez % 55 murrizteko helburuak lortzen laguntzeko, hemendik 2030era bitartean, 1990eko mailekin alderatuta, eta hemendik 2050era bitartean neutraltasun klimatikoa lortzeko, klimari buruzko Europako legeriarekin bat etorritz. Halaber, zero kutsaduraren helbururantz aurrera egiten lagunduko digu, eta albo-onura ugari ekarriko ditu beste esparru batzuetan. Bizikletaren erabilera garatzen jarraitzearen garrantzia funtsezkoa da, bereziki Europako herri eta hirientzat, gure helburu klimatikoen zati gisa.

(3) Bizikletaren erabilerak giza trakziodun errepide-ibilgailu sorta zabal eta dinamiko bat hartzen du barnean, eta honako hauek hartzen ditu: hainbat lurretarako bizikletak, zamalanetarako bizikletak, haurrak garraiatzeko bizikletak, desgaitasuna duten pertsonentzako bizikletak, trizikloak, etzandako bizikletak, belomotxoak, tandemak, bizikleta elektrikoak, lagundutako pedalei eragiteko bizikletak eta bizikletentzako atoiak, garraio- eta mugikortasun-behar ugari betetzen dituztenak eta azpiegitura egokiak behar dituztenak. Bizikletaren erabilerak gero eta garrantzi handiagoa du salgaien hiri-garraioan, bereziki paketeen bidalketak eta erosketak, karga-bizikletei eta antzekoei esker. Bizikletaren erabileraren potentzial guztia aprobetxatzeko, esparru horretako politikak aniztasun hori islatu behar dute.

(4) ahal duen guztia garatze aldera, bizikletaren erabilerrari behar bezala heldu behar zaio gobernantza- eta finantzaketa-maila guztietako mugikortasun-politiketan, garraioaren plangintzan, sentsibilizazioan, espazioaren esleipenean, segurtasun-arauetan eta azpiegitura egokietan, desgaitasunen bat duten edo mugikortasun murriztua duten pertsonen arreta berezia eskainiz. Adibidez, mugikortasun aktiboak, bizikletaren erabilera barne, funtsezko lekua du EBko

hiri-mugikortasun iraunkorraren plangintzaren kontzeptuan. Bizikletaren erabilerari laguntzeko neurriak energiaren eta klimaren plan nazionalen "deskarbonizazioa" dimentsioaren esparruan jakinarazi behar dira, eta behar bezala kontuan hartu behar dira Horizonte Europa planean "Ehun hiri adimentsu eta klimatikoki neutroak hemendik 2030era".

(5) Bizikletaren erabilerak gizarteratzea hobetzen du eta pertsonen osasun fisiko eta mentalean laguntzen du, baita haien ongizatean ere. Bizi-estilo sedentarioei lotutako osasunerako arriskuak eta heriotza goiztiarrak murrizten dituen jarduera fisiko moderatua da. Laguntza elektrikoak duten bizikletak (bizikleta elektrikoak eta lagundutako pedalei eragiteko bizikletak) gero eta ezagunagoak dira, eta pertsonen aukera ematen diete distantzia luzeagoak betetzeko, familien eta enpresa txiki eta ertainen (ETE) mugikortasun- eta garraio-beharrak asetzeko, eta beste talde batzuetara iristeko, hala nola adinekoetara eta desgaitasuna edo mugikortasun murriztua duten pertsonetara.

(6) Funtsezkoa da bizikleta-azpiegitura seguru gehiago eta hobeak izatea Batasun osoan, pertsona gehiago bizikletaz mugitzeko prest egon daitezen, bai hiriguneetan, bai landa-eremuetan. Bizikleta-azpiegiturak hobetzeak beste baliabide batzuei ere egingo die mesede, hala nola mikromugikortasunari.

(7) Bizikletaren erabilerarako finantzaketa – tokian-tokian, Espainian eta Europan – beharrezkoa da pertsona gehiago bizikletaz mugitzeko helburua lortzeko. Inbertsio-maila egokia aurretiko baldintza da bizikleta erabiltzeko baldintzak nabarmen hobetzeko eta azpiegiturak mantentzeko.

(8) Segurtasuna alde aurreko baldintza da pertsonak bizikletaz mugitzera animatzeko, batez ere oraindik zalantzak dituzten taldeei, horien artean emakume, haur eta adineko asko baitaude. Azpiegitura seguruagoz gain, hala nola bide bereziak eta bizikletentzako aparkaleku seguruak, «sistema seguruaren» ikuspegiko elementu guztiak bizikletei, ibilgailu motordunei eta bide publikoa txirringarriekin partekatzen duten gidariei aplikatu behar zaizkie. Horrek barne hartzen ditu segurtasun-abiadurak, bide publikoaren erabilera seguruak eta ibilgailu seguruak, trafikoko arauak betetzen direla zorrotz kontrolatuta. Bizikleta-erreibitarako arauak garatzeak segurtasuna handituko luke bizikleta-azpiegitura berriak diseinatzeko fasetik. Prestakuntzak eta hezkuntzak, adibidez eskoletan, bizikletaren erabilera seguruak sustatzen lagun dezakete.

(9) Bizikletaren industria europarrak mundu mailako papera betetzen du, berritzailea eta liderra da, eta sektore garrantzitsua da eta ekonomiaren hazkundera dago. Gaur egun, mila enpresa txiki eta ertainetik gora daude eta milioi bat lanpostu suposatzen du, askoz gehiagorako potentzialarekin.

(10) Bizikletaren erabilera ere funtsezko faktorea da turismo jasangarrirako, eta landa-eremuen eta hiri-eremuen arteko konektibitatean laguntzen du, batez ere trenekin, autobusekin eta beste garraio-bide batzuekin batera, mugikortasun multimodaleko zerbitzuak sortzeko. Tokiko ekonomiari onura nabariak dakarzkio, bereziki ETEei.

(11) Batasunean, bizikletaren erabilerari buruzko datuak ez dira sistematikoki jasotzen. Horrek ondorioak ditu garraioko inbertsioen aukeraketa optimoan eta dagoeneko hartutako neurrien eraginkortasunaren ebaluazioan.

12) Adierazpen honetan jasotako printzipioek Batasunaren klima- eta ingurumen-helburuak betetzen laguntzea espero da, bereziki Ekintza Plana «Zero Kutsadura» eta Europako Itun

Berdearen gainerako helburuak, Mugikortasun Jasangarri eta Adimendunaren Estrategia eta EBko Hiri Mugikortasunaren Esparru Berria.

(13) 2023ko otsailean, Europako Parlamentuak bizikletarako EBren estrategia bat garatzeari buruzko ebazpena eman zuen. 2022an, Europar Batasuneko sei estatuk bizikletaren erabilerari buruzko Europako Adierazpen bat egin zuten, eta dagoeneko sinatu dute estatu gehienek.

(14) Adierazpen honetan jasotako printzipioak sustatzea eta aplikatzea Batasunaren konpromiso politikoa da, bertan azaltzen diren printzipioak sustatu eta aplikatzeko, eta ez da juridikoki loteslea. Batasunaren ardura da bere estatu kideekin lankidetzan aplikatzea, bakoitzak dituen eskumenen arabera eta Batasuneko Zuzenbidea erabat errespetatuz. Adierazpen honek ez dio eragiten Batasunaren eta estatu kideen arteko eskumen-banaketari.

Bizikletaren erabilerari buruzko europar adierazpena

Gure helburua Batasunean bizikletaren erabileraren potentzial guztia askatzea da. Adierazpen horrek aitortzen du bizikleta garraiobide eta aisialdi jasangarri, irisgarri eta inklusiboenetako bat dela, kostu txikikoa eta osasungarria, eta aitortzen du, halaber, funtsezko garrantzia duela Europako gizartearentzat eta ekonomiarentzat. Adierazpenak gida estrategikoa izan behar du bizikletaren erabilerarekin lotutako egungo eta etorkizuneko politika eta ekimenetarako.

Hortaz, honako hau adierazten dugu:

1. kapitulua: bizikletaren erabilerari buruzko politikak garatzea eta indartzea

Batasunak eta estatu kideek, eskualdeko eta tokiko agintariekin batera, funtsezko zeregina bete dezakete bizikleta gehiago erabiltzen laguntzeko.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

1. bizikletaren erabilerarekin lotutako politikak eta estrategiak garatzea, onartzea eta indartzea, gobernantza-maila guztietan;
2. bizikletaren erabilerari buruzko politika eta estrategia horiek ahalik eta azkarren aplikatzeko beharrezko neurriak hartzea;
3. lehentasuna ematea mugikortasun iraunkorraren plangintzan bizikletaren erabilera kontuan hartzen duten neurriei hiriguneetan eta hiri inguruko eremuetan, eta, hala badagokio, landa-eremuetan;
4. enpresak, erakundeak eta instituzioak animatzea bizikletaren erabilera susta dezaten, mugikortasuna kudeatzeko sistemen bidez, hala nola pizgarri gisa lanera bizikletaz joateko, enpresek bizikleten (elektrikoen) eskaintza egiteko, bizikleta egokietarako aparkaleku eta instalazioak egiteko eta joan-etorrietan bizikleta erabiltzen duten entrega-zerbitzuak erabiltzeko;
5. bizikleta garraiobide edo aisialdirako modu osasungarri gisa erabil dadin sustatzea, sensibilizazio-kanpainen, sustapen-kanpainen, gaitasunen garapenaren eta mugikortasun aktiboko profesionalen prestakuntzaren bidez, baita nazioarteko foro egokietan ere.

II. kapitulua: mugikortasun inklusiboa, eskuragarria eta osasungarria sustatzea

Pertsona guztiek, desgaitasuna duten pertsonak edo mugikortasun murriztua duten pertsonak barne, haien adina eta generoa edozein izanda ere, mugikortasunerako sarbidea izan behar dute, eta bizikletaren erabilerak horretan lagundu dezake neurri handi batean. Bizikletaren erabilerak ere eskuragarria izan behar du, diru-sarreraren maila edozein dela ere, eta osasun mental eta fisikorako onuragarri gisa sustatu behar da.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

6. bizikletaren erabilera areagotzea, gizarteratzea sustatzeko, arreta berezia eskainiz emakumeen, haurren, adinekoen eta talde kalteberen eta baztertuen beharrei;
7. ezintasuna edo mugikortasun murriztua duten pertsonak bizikleta erabiltzeko aukera hobea izan dezaten neurriak hartzea;
8. neurriak hartzea adinekoen mugikortasun aktiboa bultzatzeko eta, horrela, zahartze aktiboan laguntzeko;
9. bizikletaren erabilerari buruzko prestakuntza espezifikoa ematea, bereziki haurrei eta talde kaltebera eta baztertuei;
10. bizikletaren erabilera eskuragarriagoa egiteko neurriak sustatzea.

III. kapitulua: bizikleta-azpiegitura gehiago eta hobeak sortzea

Bizikleta-azpiegituren kalitatea, kantitatea, jarraitutasuna eta erakargarritasuna hobetzea funtsezkoa da bizikletaren erabilera handiagoa sustatzeko.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

11. bizikleta-azpiegituren segurtasuna eta koherentzia nabarmen handitzea Europa osoan;
12. bide publikoko erabiltzaile kalteberen, txirrindulariak barne, kalitate-betekizunei buruzko Batasunaren jarraibideak garatzea eta erabiltzea, bide-azpiegituren segurtasuna kudeatzeari buruzko 2019/1936 (EB) Zuzentarauari jarraiki;
13. segurtasun-mailak handitzea txirrindulariei eta bide publikoaren gainerako erabiltzaile ahulei leku nahikoa emanez, bereziki bizikletentzako bideak eta motordun trafikoa fisikoki bereiziz, hala dagokionean, edo trafiko mistoan abiadura seguruak bermatuz;
14. hirietan bizikleta-sare koherente bat sortzeko eta hiri inguruko eta landaguneen eta hiriguneen arteko konektibitatea hobetzeko lan egitea, bizikletentzako bide azkarrak barne;
15. bizikleta seguru eta babestuentzako aparkaleku-plazen hornikuntza bermatzea hiriguneetan eta landa-eremuetan, trenbide- eta autobus-geltokietan eta mugikortasun-zentroetan barne;
16. Hiri-plangintzan eta eraikinetako eta eraikinetatik kanpoko bizikletentzako aparkalekuetan bizikleta elektrikoak kargatzeko puntuak hedatzen laguntzea.

IV. kapitulua: inbertsioak handitzea eta bizikleta erabiltzeko baldintza egokiak sortzea

Bizikletaren potentziala askatzeko inbertsio gehiago behar dira.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

17. laguntza teknikoa, funtsak eta finantzaketa ematea bizikleta erabiltzeko estrategiak eta bizikletaren erabilerarekin lotutako inbertsioak garatzen eta aplikatzen laguntzeko, baita EBko tresna egokiak bidez eta horietan ezarritako baldintzetan ere;

18. gobernantza-maila guztietako inbertsioetan bizikletaren erabilera kontuan hartzea.

V. kapitulua: bide-segurtasuna hobetzea

Mundu guztiak modu seguruan eta babestuan zirkulatzeko aukera izan beharko luke.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

19. La Valetako Adierazpenean ezarritako konpromisoak betetzeko lan egitea, hau da, hemendik 2030era EBn larri zauritutakoen kopurua erdira jaitea, 2020rako erreferentzia-mailari dagokionez, La Valetako Adierazpenaren definizioa erabiliz, eta aldi horretarako bide-segurtasuneko estrategia global baten esparruan (Europako Batzardeak aurkeztutako "Europar Batasunak 2021-2030erako bide-segurtasunaren arloan duen politikaren esparrua" – hemendik 2050era arte zero heriotzara hurbiltzeko epe luzerako helburu handinahia berresten duena – eta bide-segurtasunaren arloko ekintza-estrategia eta -plan nazionalak);

20. bide-segurtasunaren arloko arauak eta legeria betetzen direla hobeto kontrolatzea, garraio bide desberdinak aldi berean egongo direla bermatzeko, txirrindularien eta bide publikoaren gainerako erabiltzaile kalteberen babesa azpimarratuz;

21. bizikleta elektrikoei aplikatu beharreko segurtasun-betekizunei buruzko arauei funtsezko edukia ematea eta horien aplikazioa sustatzea;

22. bizikletentzako aparkaleku publikoen segurtasuna hobetzea (bizikleten erabilera partekaturako direnak eta nodo multimodalak barne) eta bizikletak lapurtzearen arazoari aurre egiteko ahaleginak areagotzea;

23. bizikletaren erabilerari buruzko prestakuntza indartzea, haur eta gazteei bizikletaz nola mugitu irakastea barne, baita bide-segurtasunari buruzko sentsibilizazio-kanpainak ere, bereziki txirrindularientzako arrisku garrantzitsuenei buruz, bizikleten eta bizikleta elektrikoaren erabilera seguruari laguntzea eta bide publikoko erabiltzaile kalteberen segurtasunari buruzko sentsibilizazioari ekitea gidarien prestakuntzan.

VI. kapitulua: kalitatezko enplegu ekologikoa eta bizikletaren industria europarra garatzen laguntzea, munduan presentzia izanik

Bizikletaren erabileraren onarpen handiagoak tokiko eta kalitate handiko lanpostu gehiago esan nahi du, eta onuragarria da Batasunaren ekonomiarentzat eta bizikletaren sektorearentzat, bere industria-estrategiaren helburuei laguntzeaz gain.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

24. baldintzak sortzea bizikleten (bizikleta elektrikoen, pedalei eragiteko bizikleta lagunduen eta desgaitasuna duten pertsonentzako bizikleten) eta horien osagaien Europako ekoizpena handitzeko, materialetarako eta ekipamenduetarako sarbidea barne, eta mundu mailan bidezko lehia-baldintzak mantentzea, Batasunaren merkataritza-defentsarako dauden tresnen bidez;

25. bizikletentzako zerbitzuen sektoreari laguntzea, gizarte-ekonomiako eta bizikleten erabilera zirkularreko erakundeak barne (berrerabilpena, konponketa eta alokairua);

26. Bizikletaren sektorerako kalitate handiko enpleguak eta industria-aglomerazioak sortzeko baldintza egokiak sortzea, baita zikloturismoari dagokionez ere, bizikletaren erabilerarekin lotutako kalitate handiko lanpostuen kopurua nabarmen handitzeko, sektoreko enpresa txiki eta ertainei laguntzeko eta dagozkion konpetentziak eta lanbide-heziketa bultzatzeko;

27. Sektorea erakargarriagoa egitea eta beste industria batzuetatik enplegu berrietara igarotzeko trantsizio garrantzitsuak erraztea.

28. Europako bizikleta-industria mugikortasun-sistemaren bazkide gisa onartzea, erresilientzia, iraunkortasuna, zirkulartasuna eta digitalizazioa indartzeko bizikletaren sektorean;

29. bizikletentzako zerbitzuen industriei laguntzea, hala nola bizikleten erabilera partekatuari eta bizikletaren arloko logistikari, bereziki hirietan, bizikletentzako logistika sistema logistiko globalean txertatzea indartuz.

VII. kapitulua: multimodalitatearen eta zikloturismoaren babesa

Bizikletaren erabilerak funtsezko zeregina izan behar du konektibitate multimodala eta turismoa hobetzeko, batez ere trenekin, autobusekin eta beste garraiobide batzuekin batera, hiriguneetan zein landa-eremuetan.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

30. hiri-, hiri- eta landa-eremuetan irtenbide multimodalak sustatzea eta aplikatzea, bai eta distantzia luzeko bidaietan ere; horretarako, sinergia gehiago sortuko dira bizikletaren erabileraren eta beste garraiobide batzuen artean, adibidez, bizikleta gehiago autobusetan eta trenetan garraiatzea ahalbidetuz eta bizikletentzako aparkaleku seguruak eta babestuak eskainiz geltokietan eta mugikortasun-nodoetan;

31. bizikleten erabilera partekatuko sistemak babestea, garraio publikoko zerbitzuei dagokienez lehen eta azken kilometroan sartzeko irtenbide gisa;

32. Bizikleta aisialdirako eta turismorako bitarteko iraunkor gisa erabiltzeko aldeko baldintzak sortzea.

VIII. kapitulua: bizikletaren erabilerari buruzko datuen bilketa hobetzea

Bizikletaren erabilerari buruzko datuak modu berean bildu behar dira Batasun osoan, Adierazpen honetan jasotako printzipioak eta konpromisoak aplikatzean egindako aurrerapenen jarraipen eraginkorra bermatzeko.

Konpromiso hauek hartzen ditugu:

33. gure konpromisoak betetzen direla ikuskatzea;

34. Europar Batasunean bizikletaren erabileran egindako aurrerapenen etengabeko neurketa ahalbidetzea, EBko eskalan erreferentzia-oinarri bat ezarriz. Base horrek honako hauek jasoko ditu: luzera, sare-dentsitatea, kalitatea eta hainbat motatako erabiltzaileentzako bizikletentzako azpiegitura eta zerbitzuen irisgarritasuna, bizikletaren erabileraren ehunekoak garraio- eta mugikortasun-jarduera guztietan, eta txirrindularien artean larri zauritutakoen eta hildakoen kopurua;

35. bizikletaren erabilerarekin lotutako adierazle bateratuak garatzea Europa Barneko Garraio Sareko (RTE-T) hiri-nodoetarako;

36. bizikletaren erabilerari eta haren azpiegiturari buruzko estatistikak garatzea, tokian-tokian, estatuan eta Batasunean, estatu kideen eta Eurostaten arteko lankidetzaren barne, bizikletaren erabilerari buruzko datuak biltzeko.