

**Miren BERMEJO LLOPIS**

Donostiako Informatika Fakultateko irakaslea, UPV/ EHU

«Bike Sharing»: mugikortasun jasangarria gure hirietan

Dena azkar aldatzen den garai honetan, gure kaleen itxuran ere aldaketak ikustera ohitu gara. Gure autobusari iristeko zenbat denbora falta zaion jakiteko aukera ematen diguten markesinetan dauden zutoin elektronikoak edo auto elektrikoetarako karga-unitateak dituzten aparkalekuak horren adibide dira eta ez gaitu harritzen jada bizikleta-euskarri “adimenduak” kale artean agertzeak ere.

Duela urte batzuk gure herrietako mugikortasun iraunkorra, garraioa arrazionalizatzeko orduan, udalen lehentasunetako bat izaten hasi zen. Ildo horretan, garapen jasangarriaren 11. helburuak (hiri eta komunitate jasangarriak) garraio-sistema seguru, eskuragarri, irisgarri eta iraunkorrak eskuratzeko aukera ematearen alde egiten du.

Nola ez, bizikleta edo txirringa dugu horretarako aukera ezinbestekoa. Nahiz eta aspalditik gurekin bizi izan den ibilgailua izan, haren erabilerak lotura handiagoa zuen kirolarekin. Baina gaur egun hirietan modu garbian mugitzeko aukera bihurtu da. Gainera, bizikleta motordunen gorakadak nabarmen handitu du erabilera, edozein hiritako goialdeetara eroso iristeko aukera ematen baitute. Teknologia lagungarri dugu arlo honetan, bai bizikletek batera txiki bat eramatea ahalbidetuz, bai alokatutako bizikleten erabilera askoz errazagoa eginez.

Horrela, partekatutako beste mugikortasun zerbitzuen antzera, txirringen erabilera partekatua edo *bike sharing*-a, gure hirietako ohiko argazki bihurtzen ari da. Udalak eguneroko jabetzen dira sistema horrek dituen aukerez, eta gero

eta hiri gehiagok eskaintzen dute zerbitzua. Mugikortasun jasangarria bultzatzeko bere abantailak alde batera utzita ere, *bike sharing* balidabidea pertsona gehiagori txirringa gerturatzeko modu egokia da, inoiz erabili ez duen pertsonarentzat erraz probatzeko aukera ematen baitio.

Gure mugikorretan erraz deskarga ditzakegun aplikazio informatikoak erabiliz, bizikleta bat eskatzeaz gain, denbora errealean bizikleta-aparkalekuen okupazioa zein den jakin dezakegu, gertuko dugun horietako bat non dagoen edo aparkaleku jakin batek motordun bizikleta libreak dituen ere ikus dezakegu. Aplikazio horiei esker, txirringa bat hartzeko, nahikoa da gure mugikorra bizikleta-euskarri lotuta dagoen gailura gerturatzea.

Pertsona batek zerbitzu hori atzitzeko hainbat modu daude, baina, oro har, bonuak eros daitezke edo zerbitzuan alta eman eta bidaiako ordaindu. Nolanahi ere, partekatutako bizikleten erabilera merkeagoa izaten da, oro har, garraio publikoa baino. Eskaintzen duen beste abantailetakoa bat ondorengoa da: ez duzu bizikleta mantentzeaz arduratu behar, ezta lapurretez ere, zerbitzua ematen duen enpresa arduratzen baita.

Hainbat hiri handik bertako kale enblematiko batzuetatik kotxe pribatuak kentzearen alde egin dute jada, bizikleta, patinete, taxi eta autobusetara mugatuz, eta, aldi berean, *bike sharing*-a bezalako zerbitzuak eskainiz, joan-etorriak errazteko. Hala ere, horrek beste aldea ere badu, bizikletak eta patineteak aparkatzeko lekuak eskaini behar baitira, kaleak elementu horiez betez, oinezkoentzako espazioa murriztuz eta ikusmen-kutsadura sortuz. •



Bizikleta partekatuek gero eta presentzia handiagoa dute gure hirietan. GAUR8