



DONOSTIA
SAN SEBASTIÁN

Donostiako

Eskola-Mugikortasuneko

Ekintza Plana



Donostiako

Eskola-Mugikortasuneko

Ekintza Plana



Departamento de Movilidad
Urdaneta, 13/ 20006 San Sebastián
mugikortasuna@donostia.eus / www.donostia.eus

BERASALUCE, ANDER, GEÓGRAFO

PRIETO DE BLAS, ISABEL, GEÓGRAFA . TÉCNICA DE MOVILIDAD

Diseño; Mediaprint, S.L

Enero 2023

AURKIBIDEA

1- SARRERA.....	7
2- HELBURUAK	9
3- AURREKARIAK ETA ABIAPUNTUKO DATUAK	11
3.1. TESTUINGURU HISTORIKOA: ESKOLA BIDEAREN JATORRIA DONOSTIAN.....	11
3.2. EUROPAKO PROIEKTUEN ERAGIN POSITIBOA ESKOLA-MUGIKORTASUNEAN	12
3.3. DONOSTIAKO ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN DIAGNOSIA.....	12
3.4. INDARREKO LEGE-ESPARRUA/LEGEDIA	21
3.5. HIRIKO ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN TESTUINGURUAN EZARRITAKO	24
3.6. HIRIAN EGIN DAITEZKEEN ESKU-HARTZE BATZUK.....	26
4- EUROPAKO JARDUNBIDE EGOKIAK IDENTIFIKATZEA.....	39
4.1. JARDUNBIDE EGOKIAK IDENTIFIKATZEKO PROZESUA.....	39
4.2. BRIGHTON AND HOVE (ERRESUMA BATUA): WALK TO SCHOOL WEEK PEDOMETER	40
4.3. GINEBRA (SUITZA): LA CALLE ES TUYA! - “La ville est à vous”	41
4.4. GLASGOW (ERRESUMA BATUA): KALE SEGURUAGOAK	42
4.5. EUROPAKO PROIEKTUA: CITY CHANGER CARGO BIKES	43
4.6. SCUOLA FIAB PROGETTO: BIZIBUS.....	44
4.7. SAFE ROUTES TO SCHOOL PROGRAMS.....	45
5- DONOSTIAKO ESKOLA MUGIKORTASUNEKO EKINTZA PLANA	47
1. EKINTZA: ESKOLA-MUGIKORTASUN IRAUNKOR, AKTIBO, SEGURU ETA AUTONOMORAKO MANIFESTU BAT IDAZTEA.....	47
2. EKINTZA: ESKOLA-EREMUAN MUGIKORTASUNAREN ARLOKO ERREFERENTZIAZKO FIGURA BAT SORTZEA. MUGIKORTASUN-KUDEATZAILEA.....	50
3. EKINTZA: BIDE-HEZKUNTZAREN ETA ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN TRATAMENDUA EGUNERATZEA IKASTETXEETAN.....	52
4. EKINTZA: ESKOLA-INGURUNEAK ETA IBILBIDEAK HOBETZEA	53
5. EKINTZA: GARRAIO MODUAK ETA MUGIKORTASUN AKTIBOKO OHITURAK SUSTATZEA.....	55
6. EKINTZA: ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN BEREIZGARRI BAT SORTZEA.....	57
7. EKINTZA: KOMUNIKAZIO-PLANA.....	59
6- DONOSTIAKO ESKOLA-MUGIKORTASUNEKO EKINTZA PLANAREN LABURPENA	60
7- BIBLIOGRAFIA.....	63

1. SARRERA

Haurrak dira sail honek diseina ditzakeen neurri guztien oinarri. Izan ere, 2003an, berariazko lan-ildo bat sortu zen, eskola-mugikortasunaren etengabeko hobekuntzaz arduratzen dena, Eskola-Bidea, hain zuzen, estatu-mailan berria zena.

Ia bi hamarkada igaro ondoren, eskola-mugikortasunak dituen baldintzatzaile desberdinetatik ikasi dugu, askotan ez baitira nahitaez mugikortasunarekin lotuta egoten, baina behin betiko baldintzatzen dute.

Gaur egun, eta Covidaren pandemiaren ondoren are gehiago, haurren segurtasuna bermatu nahi da, baita hiriak eduki behar dituen aldaketak bultzatu, haurrak era seguruan ibil daitezen.

Oinarri berri batera itzuli nahi izan dugu, ikasitako guztia baztertu gabe. Horretarako, eskola-mugikortasunean inflexio-puntu bat izango den Eskola Bideko Ekintza Plana diseinatu dugu.

Eskola-bideen proiektuak, ikasleak kaleetan segurtasunez eta autonomiaz mugi daitezen eta espazio publikoaren erabilerara eta gozamena berreskura dezaten bideratutako ekimenak dira, haien osasuna eta autonomia hobetzeko helburuarekin. Era berean, eskola-ingurunean mugikortasun aktiboa sustatzea tresna eraginkorra izan daiteke jarduera fisikoak osasunerako duen garrantziari buruzko kontzientziazio-maila handitzeko, txiki-txikitatik.

Aldi berean, hezkuntza-proiektu bat da, zeharkakoa, parte-hartzailea eta espazio publikoa eta mugikortasun-ohiturak eraldatzen dituen. Proiektu horretan, alde batetik, ibilbide eroso, atsegina eta seguruen multzo bat egokitzen da, haurrei eta haien familiei etxetik eskolarako ibilbideak mugikortasun aktiboetan (oinez eta bizikletaz) egiteko aukera ematen diona. Bestalde, auzoaren ingurua gune atsegina batean bihurtu nahi duten ekintza pedagogikoak eta herritarrak garatzen dira.

2. HELBURUAK

Eskola-bidearen helburua, haurrak oinez eta modu autonomoan eskolara joan daitezen sustatzea eta erraztea da, hau da, helduekin joan gabe, ibilbide seguru bat edukitzea. Mugikortasun-ohiturak eraldatzeko gaitasun handia duen tresna parte-hartzailea da, haurren mugikortasunaren segurtasuna lehenesten duena. Gure hiriaren errealitateari oso lotuta dago, etengabe eraldatzeko eta hobetzeko duen bokazioaren adibide nabarmenekin.

Donostiako Udaleko Mugikortasun Arloko beste tresna tekniko bat bezala kontsideratu beharko genuke, motorrik gabeko garraiobideak ikusgarriago egiteko eta balioesteko.

Plan honen helburua haurren kontzientzia kritikoa garatzea da, ingurunea hobetzeko proposamen-espirtua sustatuz. Sarritan, mugikortasunaren arloan, hurrei rol pasiboa ematen zaie, eta horrekin espazio publikoko portaera-arauak eta zirkulazio-arauak barneratzea besterik ez da lortu nahi. Baina hurrek espirtu kritikoa garatu behar dute,

zuzenean eragiten dieten espazio publikoko eta mugikortasuneko elementuak baloratzeko edota zalantzan jartzeko.

Halaber, Hezkuntza Komunitatea, familiak, hezitzaileak, bizilagunak eta, oro har, haurren babesean inplikaturako eragile guztiak inplikatu nahi dira, eguneroko ohituretan aldaketa bat sortzen laguntzeko. Aldaketa horrek aldaketa eraldatzailerak ahalbidetuko lituzke, hurrek kale seguruetatik oinez joateko duten eskubidea garatu ahal izan dezaten.

Hirugarren osagai gisa, ibilbide seguruaren sare bat sortu nahi da, hurrek eguneroko ibilbideetan oinez edo bizikletaz mugitzeko aukera izan dezaten, eguneroko ibilbideetan haien autonomia sustatuz eta segurtasun-baldintzak sortuz. Horrela, murritu egiten da adingabeak eskolara eramaten dituzten ibilgailu pribatuen kopurua, airearen kalitatearen, ingurumenaren hobekuntzaren eta haurren bide-segurtasunaren alde jardunez.

3. AURREKARIAK ETA ABIAPUNTUKO DATUAK

3.1. TESTUINGURU HISTORIKOA: ESKOLA BIDEAREN JATORRIA DONOSTIAN

Ibilbide seguruei buruz hitz egin zen lehen aldia Odensen (Danimarka) izan zen, 70eko hamarkadan. Baina laurogeita hamarreko hamarkadan hasi ziren eskola bideen ekimenak sendotzen Europan eta herrialde anglosaxoietan, hala nola, Estatu Batuetan, Kanadan, Australian eta Zeelanda Berrian. Espainian XXI. mendera arte itxaron beharko genuke lehen eskola-bideak Katalunian eta Euskadin ikusi ahal izateko.

Donostiako Eskola Bidea izenez ezagutzen den proiektua 2003an egindako lehen Entzunaldi Publikoaren testuinguruan sortu zen. Entzunaldi horretan, unean uneko korporazioari haurrek ematen dioten hiriko mugikortasunari buruzko diagnostikoaren ondoren, hirian mugikortasunari buruzko proiektu bat ezartzea proposatzen da, haurren ikuspegitik. Edukiak, helburuak eta jarduteko moduak diseinatzeko, hainbat esperientziaren iturrietatik edaten da. Europako beste herrialde batzuetan ere badaude zenbait eredu, batez ere hirietako iraunkortasunarekin zerikusia dutenak, halaber, hiriek gai horietan eskaintzen dituzten gabezia eta zailtasunetan haurren ikuspegia txertatzearena ere. Hori dela eta, hainbat esperientzia kontuan hartzen dira, adibidez, F. Tonucciren "La ciudad de los niños". Haurrentzat izateaz gain, benetako inspirazioa da guretzat, baita gaur azal dutako esperientzientzat ere, haurren autonomiaren garrantziari dagokionez. Hala ere, beste zeharkako ikuspegi batzuetatik ere gehitu dizkiogu zenbait esperientzia, hala nola Agenda 2030 eta abar.

Horrela, Donostiako herritarren beharrianekin eta elkarlanarekin batera pixkanaka eboluzionatuz joan den proiektua jarri da abian. Hasiera batean, Eskola Bideak partzela akademikoago bat ukitzen du Lehen eta Bigarren Hezkuntzako ikastetxeetako proiektuetan toki bat bilatuz, hala nola, irakasleen prestakuntza osatu eta, aldi berean, ikasleen etxeko eta eskolako ibilbideetako mugikortasun-arazoei buruzko diagnostikoak jasotzera bideratutako zenbait jarduera diseinatuz.

Horrela, ikastetxeen eta Udaleko Mugikortasun Departamentuaren arteko komunikazio-lerro zuzen eta iraunkor garrantzitsu bat aktibatzen da, adingabeentzako bide-segurtasuna sendotzeko. Aldi honetan, proiekturik hezitzaileena gehitzen zaio proiektuari, hiri osoko ikastetxe askoren konplizitatearekin. Izan ere, ikastetxeek beren ICPen (Ikastetxearen Curriculum Proiektua) barruan sartzen dute Eskola Bidea, eta horrek bide horretan jarraitzea ahalbidetzen du.

Proiektuaren garapen-puntu honetan 2003. eta 2008. urteen artean "Aztertu kalea, imajinatu hiria!" edo "Adi, kotxea dator!" ekimenak jartzen dira abian, eta ikastetxe ugari apuntatzen dira bertan, Ingurunea Ezagutzeko jarduerak diren aldetik, haurren ikuspegia hiriaren egoeran txertatzen laguntzen digutenak. Mugikortasunean parte hartzearen ikuspegia, zerbitzuaren ardatz gisa, Eskola Bideko gure proiektuan ere islatzen da, hainbat bidetatik; izan ere, aldaketa-

beharrak detektatu ondoren, gainerako herritarrek bezala, haurrek eskaerak eta iradokizunak izapidetu eta horiei erantzuten diete, eta adingabeen eta beren hiriko kudeaketa-organoen arteko komunikazioa sustatzen da.

Esate baterako, haurren eskaeren ondoriozko lehen esku-hartzeak egiten dira. Esku hartze hauek espaloi zabalagoetan islatzen dira, edota ikastetxeetarako sarbideetan plaza txikiak diseinatzen, semaforo-faseetan doikuntzak egiten,... ibilgailu-fluxuei lehentasuna emateko. Gainera, oinezkoen eta bizikleta erabiltzaileen beharretara egokitzen dira, batez ere eskola-ordutegiak kontuan hartuta.

3.2. EUROPAKO PROIEKTUEN ERAGIN POSITIBOA ESKOLA-MUGIKORTASUNEAN

CIVITAS ekimena Europako hiri-eremuetan mugikortasun iraunkorra sustatzeko diseinatu zen programa nagusia daukagu. Bere helburu nagusia garraibide iraunkorra goetara aldatzeko modua lortzea da.

Hirugarren edizioan (CIVITAS-Plus), Donostia hautatu zuten CIVITAS-ARCHIMEDES proiektuaren buru izateko. Proiektu horretan, ahaleginak batuko ditu beste bost hirirekin batera, mugikortasunean eraginkortasun handiagoko jarraibideetarako aurrera egiteko. 2008tik 2012ra bitartean, Donostia aukeratu zuten, beste bost hirirekin batera Aalborg (Danimarka), Brighton and Hove (Erresuma Batua), Iasi (Errumania), Monza (Italia) eta Ústí nad Labem (Txekia), CIVITAS Archimedes proiektuaren esparruan, mugikortasun iraunkorreko ibilbidea hobetzeko, eta, arlo horretan, zenbait neurri lantzen dira, eredu bezela, hiri-garraioan erregai garbia sartzeko berrikuntza, mugikortasun-plan pertsonalizatuak, Car Sharing sistemak ezartzea edo School Travel Plans-en bidez eskolara mugitzeko planak (Eskola Bidetik), hain zuzen ere.

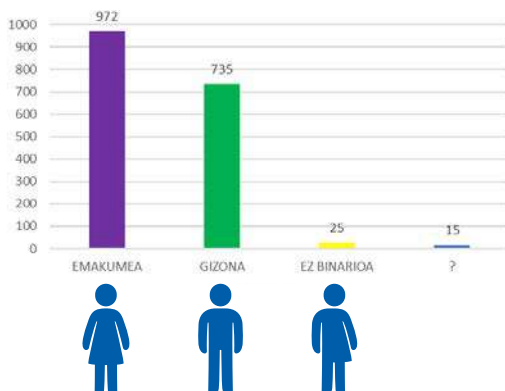


Beraz, trafikoaren eta mugikortasunaren kudeaketan neurri bigunek deiturikoak, eskola-bidea barne, eragin handia izango dute Europa osoan, mugikortasun-ohiturak eraldatzeko bide gisa.

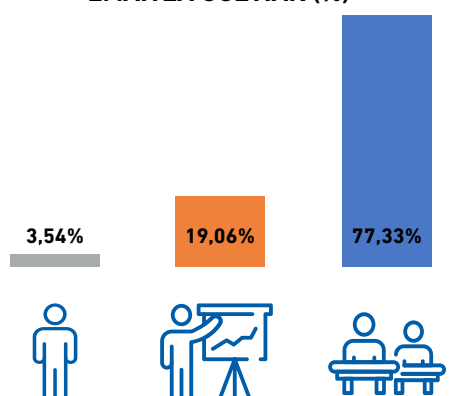
3.3. DONOSTIAKO ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN DIAGNOSIA

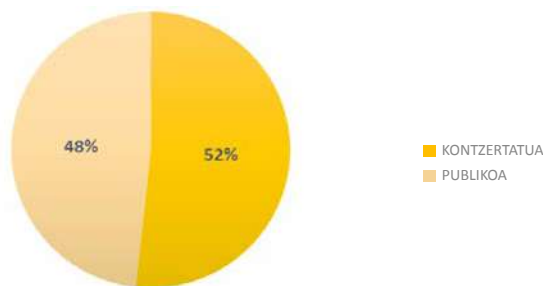
2022-2023 ikasturtean, Donostiako zenbait ikastetxeetan mugikortasunari buruzko inkesta bat egin da (online), batez ere, Lehen Hezkuntzan eta Bigarren Hezkuntzan. Jasotako 1747 erantzunetatik hauek dira ateratako daturik esanguratsuenak. Grafiko hauek inkestatutako pertsonen erradiografia bat egiten laguntzen digute.

PARTE-HARTZAILEAK GENEROAREN ARABERA



EMAITZA GUZTIAK (%)

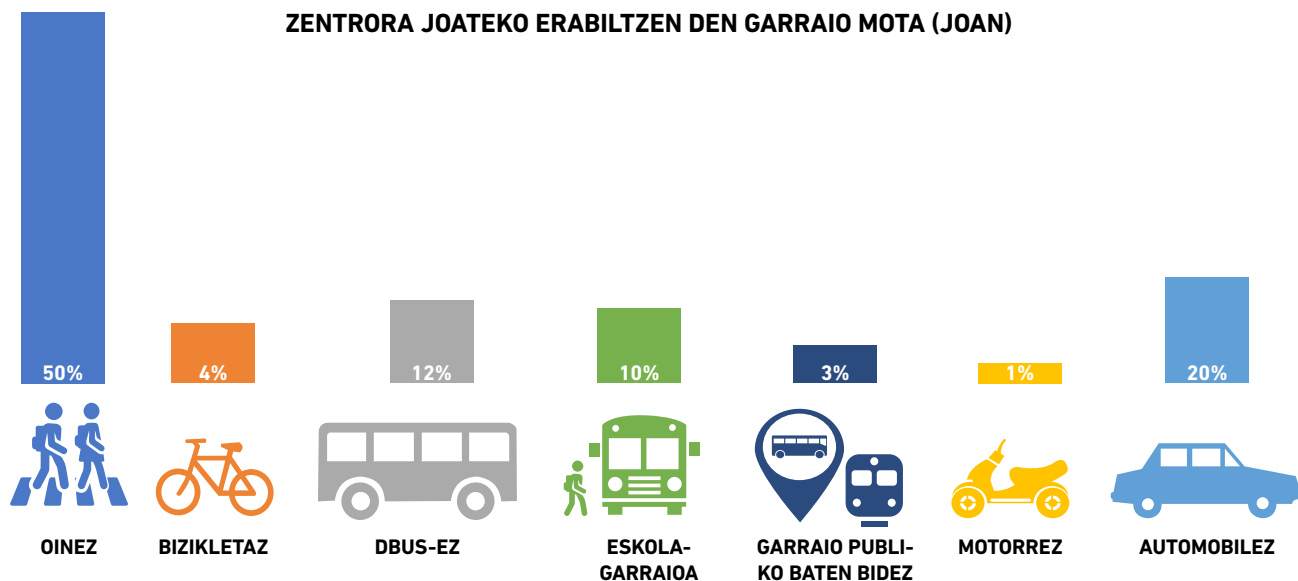


**HEZKUNTZA-MAILA
(IKASLEAK + IRAKASLEAK)****IKASTETXE MOTA:****LEHEN HEZKUNTZA****DERRIGORREZKO BIGARREN HEZKUNTZA (DBH)**

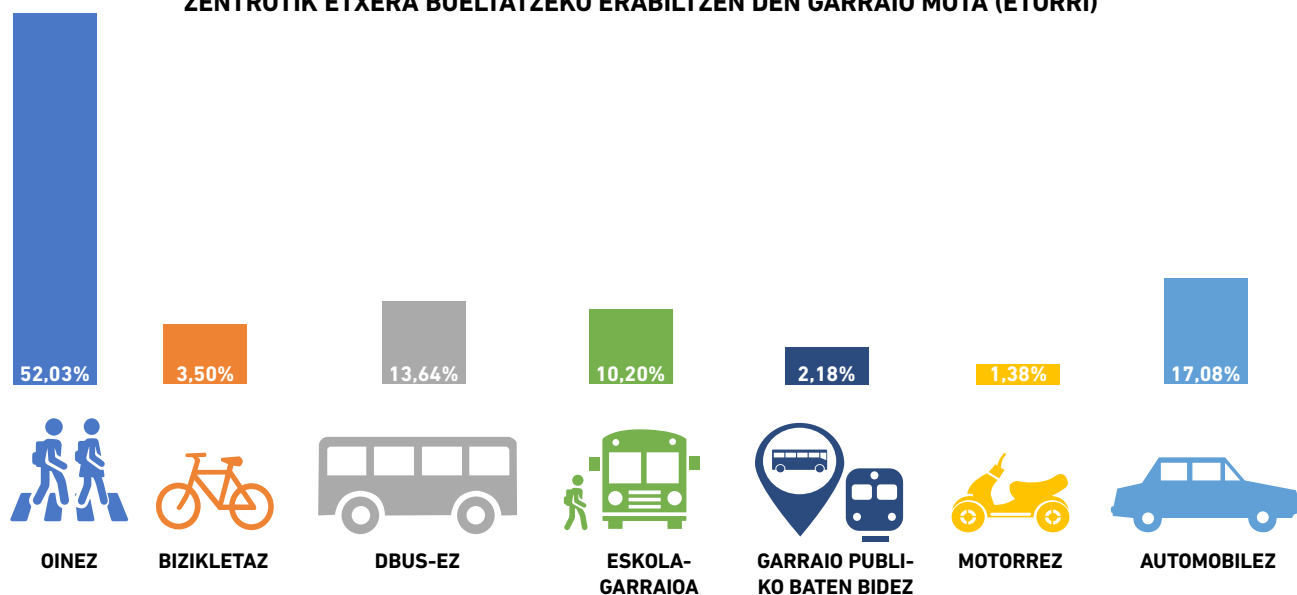
Banaketa modalari dagokionez lortutako datuek, honako hau isladatzen dute, inkestatutako pertsonen % 50ek egunero egiten dituzte ikastetxera joan-etorriak oinez, % 25ek garraio kolektiboan, eskola-garraioa, DBUS-EZ eta beste garraiobide publiko batzuk batuta, eta % 20k autoz. Bizikletak % 4 suposatzen du eta motorrak % 1.

JOATEKO norabidean dauden modu aktiboak (oinetz + bizikletaz) batuz gero, desplazamenduen % 54 lortzen dira, eta kopuru horri garraio kolektiboak gehitzen badizkiogu (bai DBUS-EZ, bai eskola-garraioa), % 79ra iristen dira, eta garraiobide ez hain iraunkorrak (autoa eta motorra), berriz, % 21era.

ITZULERARI dagokionez, JOATEKO noranzkoarekiko aldea are gehiago handituko da; izan ere, modu aktiboen datuak (oinetz + bizikleta) % 55 eta 53 artean igo dira, eta garraio publikoa eta/edo garraio diskrezionala eskatu ahalakoa gehituz gero, ia % 8ra iristen da (% 79 eta % 37, hurrenez hurren).

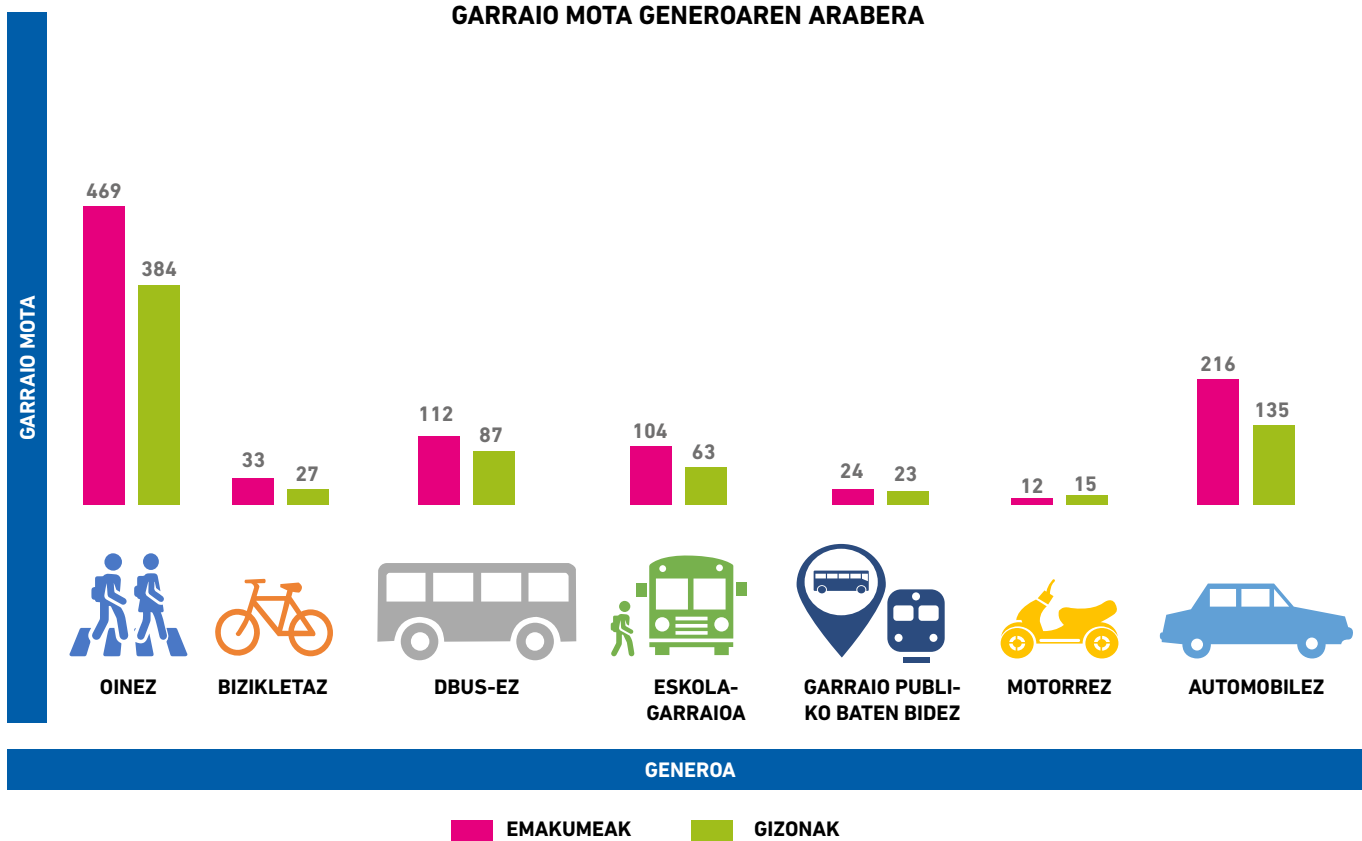
ZENTRORA JOATEKO ERABILTZEN DEN GARRAIO MOTA (JOAN)

ZENTROTIK ETXERA BUELTATZEKO ERABILTZEN DEN GARRAIO MOTA (ETORRI)

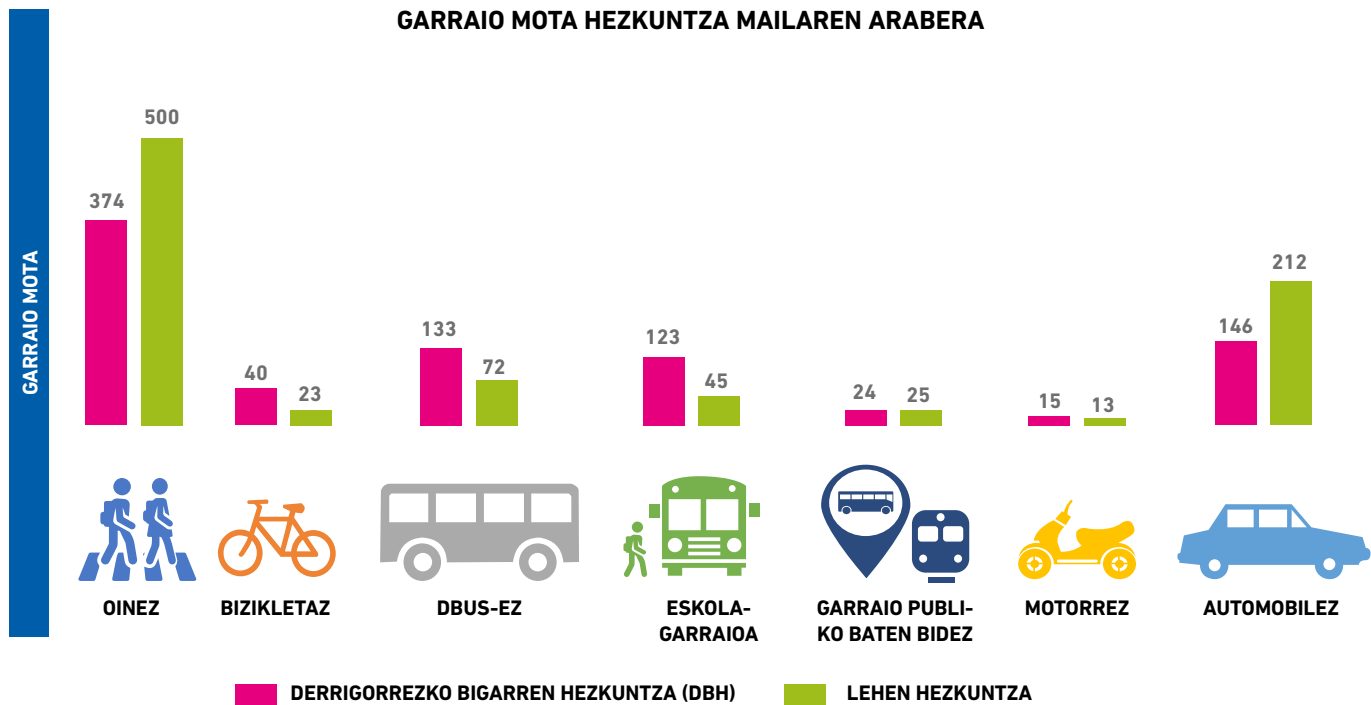


Ingurumenaren ikuspegitik eraginkortasun gutxien duten garraio-motak, motorra edo autoa dira, % 21 edo % 18.46 baino ez dira (eskola-inguruneetako egunaren arabera), baina eragin handia izan dezakete bidearen gainerako erabiltzaileen segurtasunean.

GARRAIO MOTA GENEROAREN ARABERA

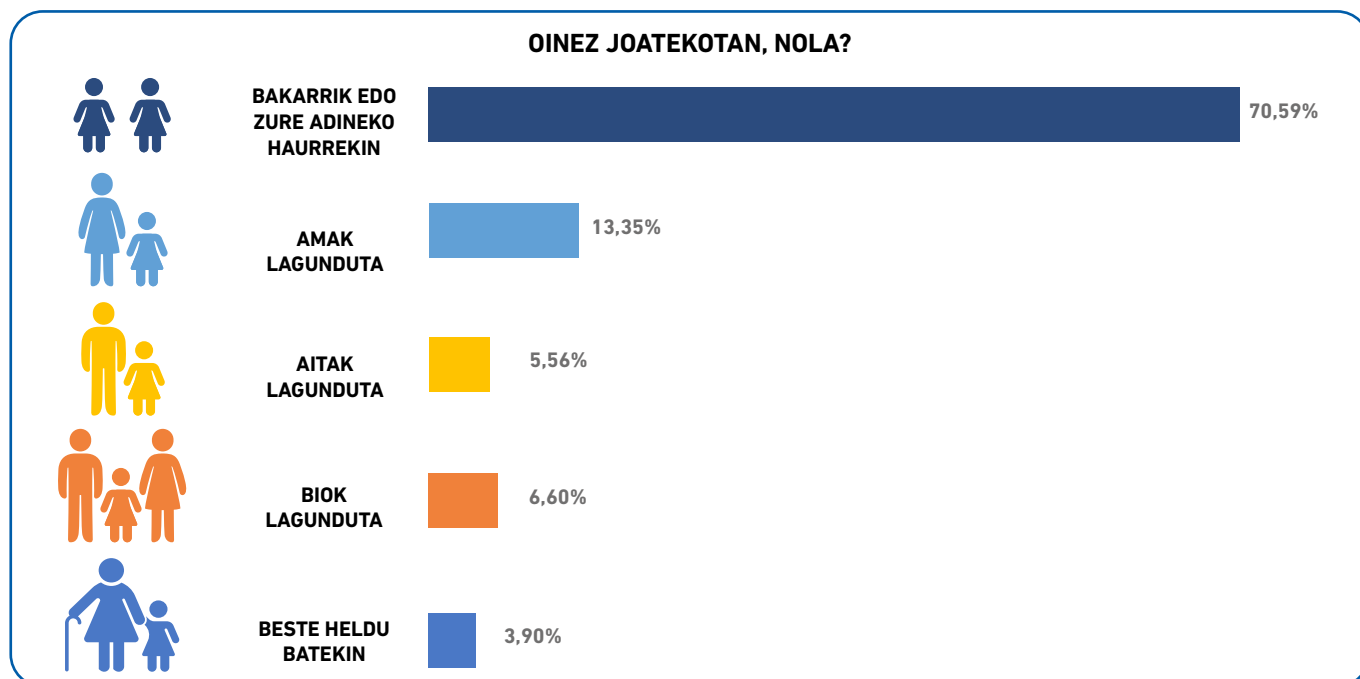


Emakumeak dira garraiobide guztietan nagusi (motorrean izan ezik), inkestan emakumeek gehiago parte hartzen dutelako eta emakumeak direlako zaintza-lanetan gehien aritzen direnak. Datuek baieztatzen dute, emakumeek, gehien bat, ikasketak egiteko, eskolara edo institutura joateko oinez joateko modua aukeratzen dutela.



Banaketa modalaren epigrafean adierazi zen bezala, oinezko modua erabiltzen da gehien ikastetxera joateko eta itzultzeko. Hezkuntza-mailari erreparatzen badiogu, Lehen Hezkuntzan askoz gehiago dira oinez mugitzen direnak Bigarren Hezkuntzan baino. Datu hori Lehen Hezkuntzarekin alderatuta erreferentziatzeko Institutuarekiko dagoen distantzia handiagoari egotzi dakioke; izan ere, Bigarren Hezkuntzan garraio kolektiboaren erabilaren presentzia handiagoa da oro har.

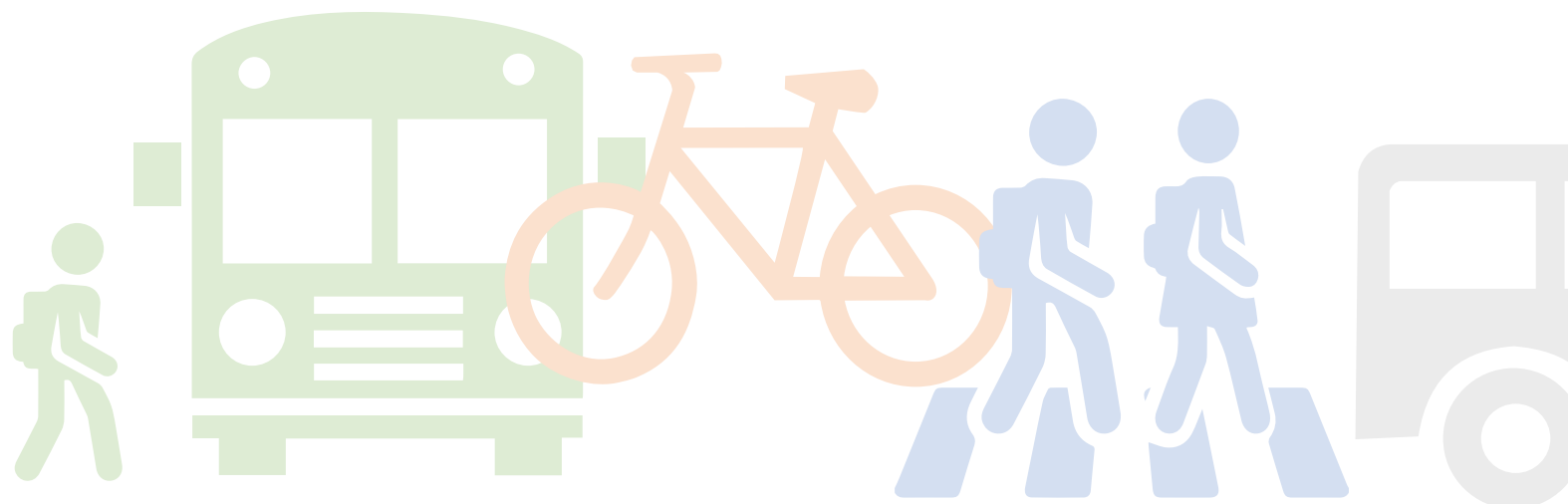
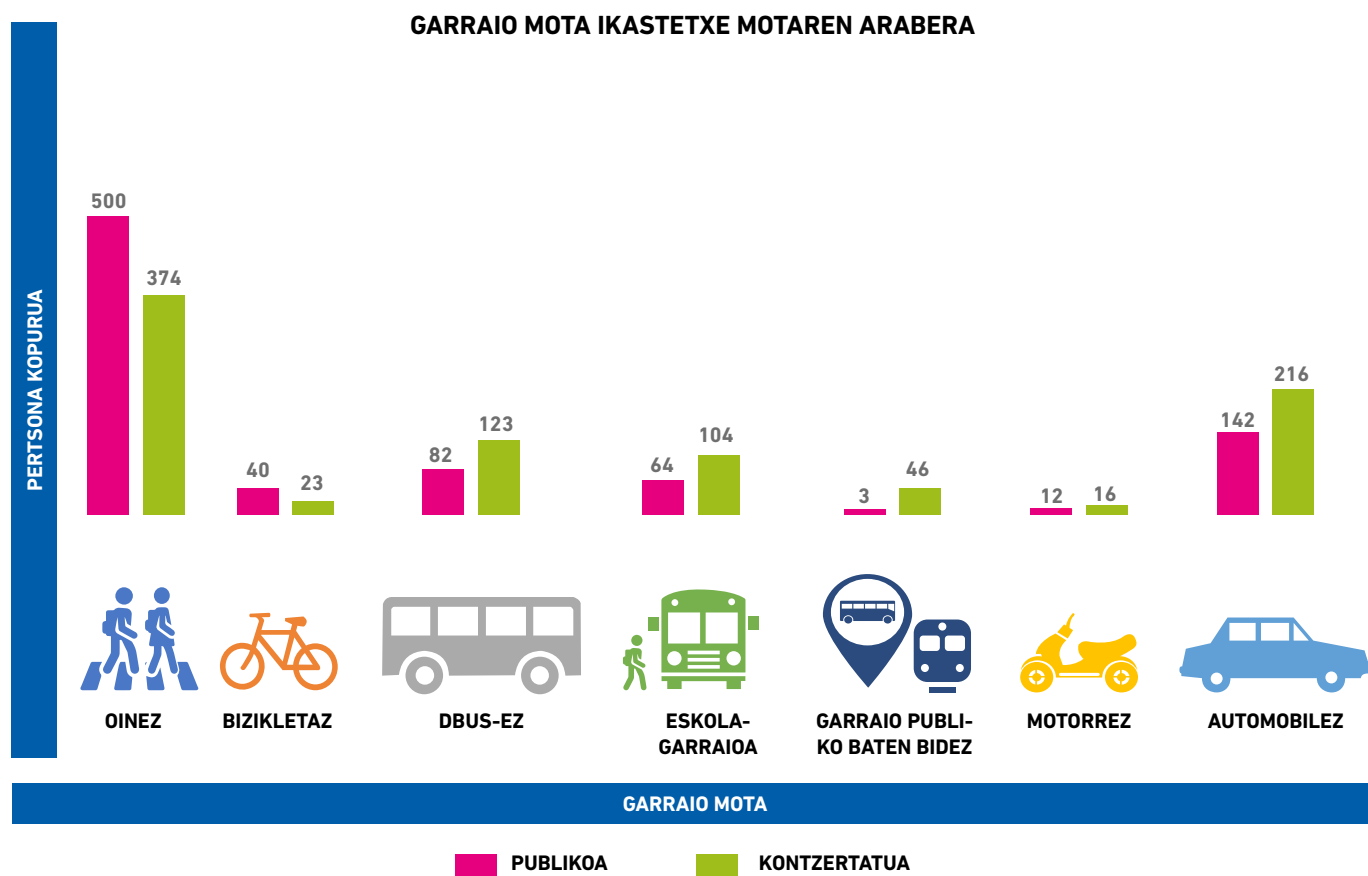
Bizikletaren kasuan, erabilera bikoiztu egiten da Lehen Hezkuntzatik (23) Bigarren Hezkuntzara (40).

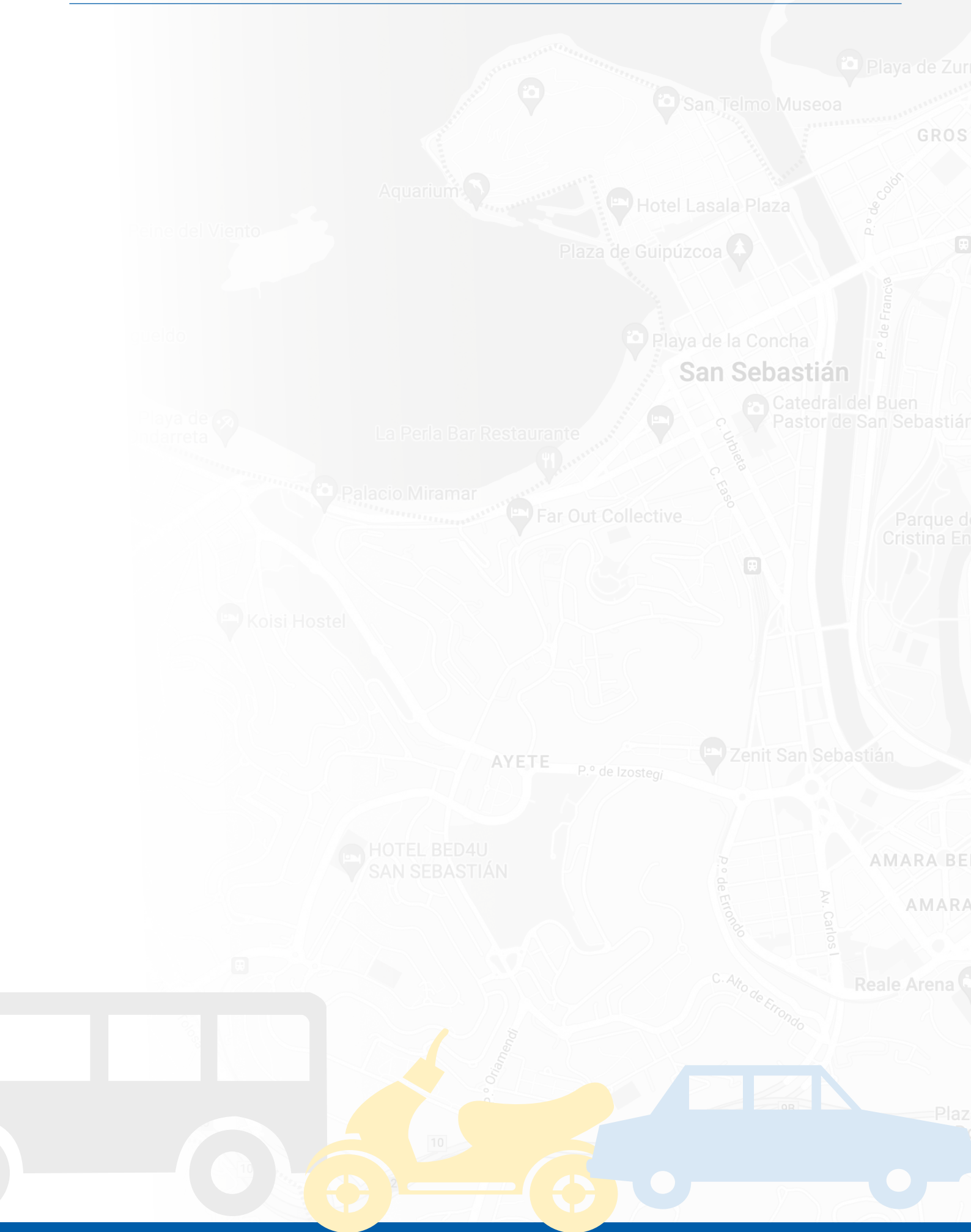


Oinezkoen joan-etorrien kasuan, azpimarratzekoa da beste ikasle batzuekin batera joan-etorriak modu autonomoan egiten dituzten ikasleen balio altua.

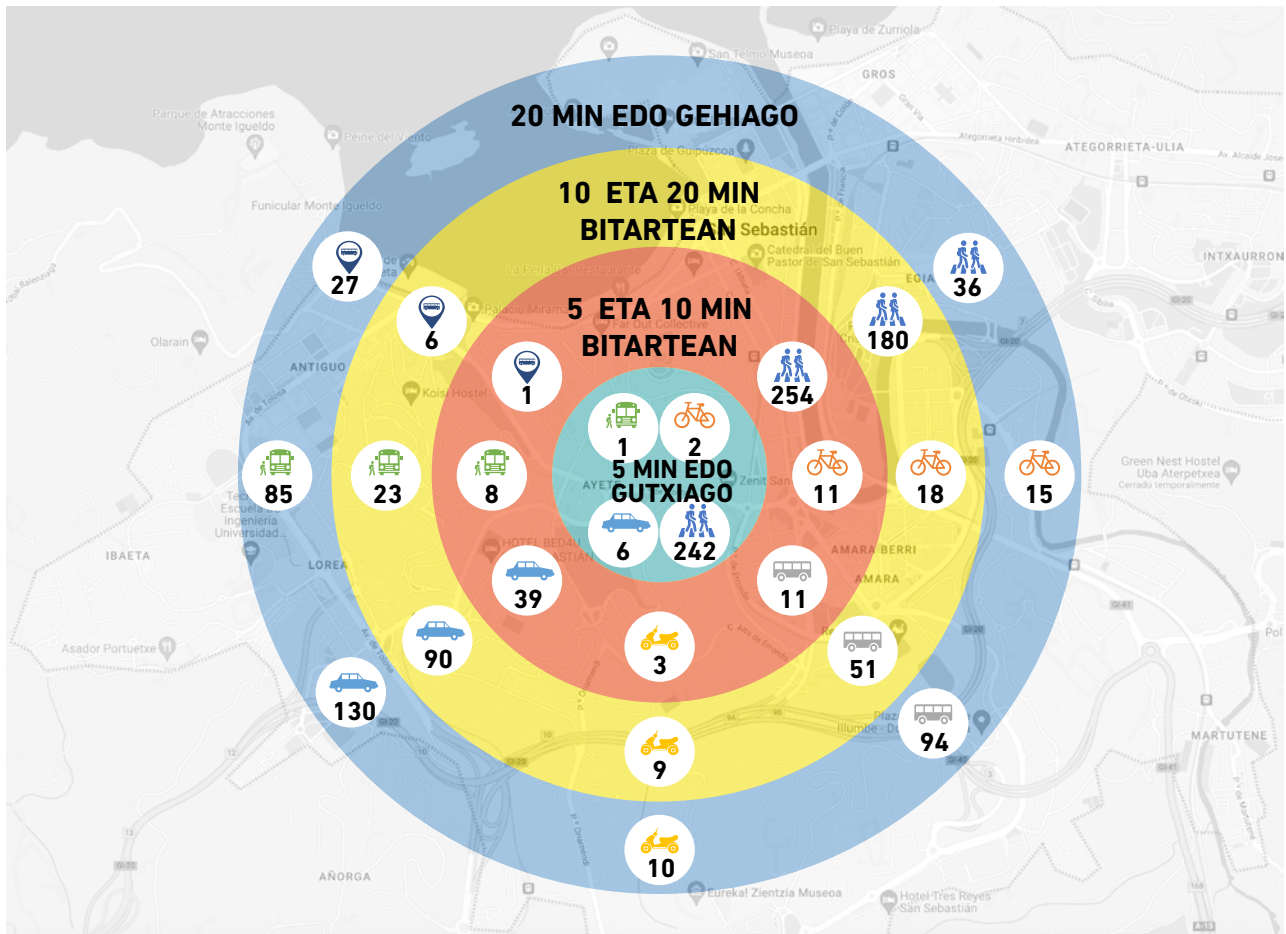
Ikastetxe motaren arabera haurren garraiatzeko moduari dagokionez, alde batetik, esan beharra dago, oinez ibiltzeko modua gehiago erabiltzen dela ikastetxe publikoetan.

Bestalde, ibilgailu pribatuaren erabilera eta eskola-garraioa areagotu egiten dira itunpeko ikastetxeetan. Gainera, autoa da itunpeko ikastetxeetako erabiltzaileek gehien aukeratzen duten garraio-mota, ikastetxe publikoekin alderatuta.





IBILBIDEAREN LUZEERA ETA GARRAIO MOTAREN ARTEKO ERLAZIOA (IKASLEAK)



OINEZ



BIZIKLETAZ



DBUS-EZ



ESKOLA-GARRAIOA



GARRAIO PUBLIKO BATEN BIDEZ



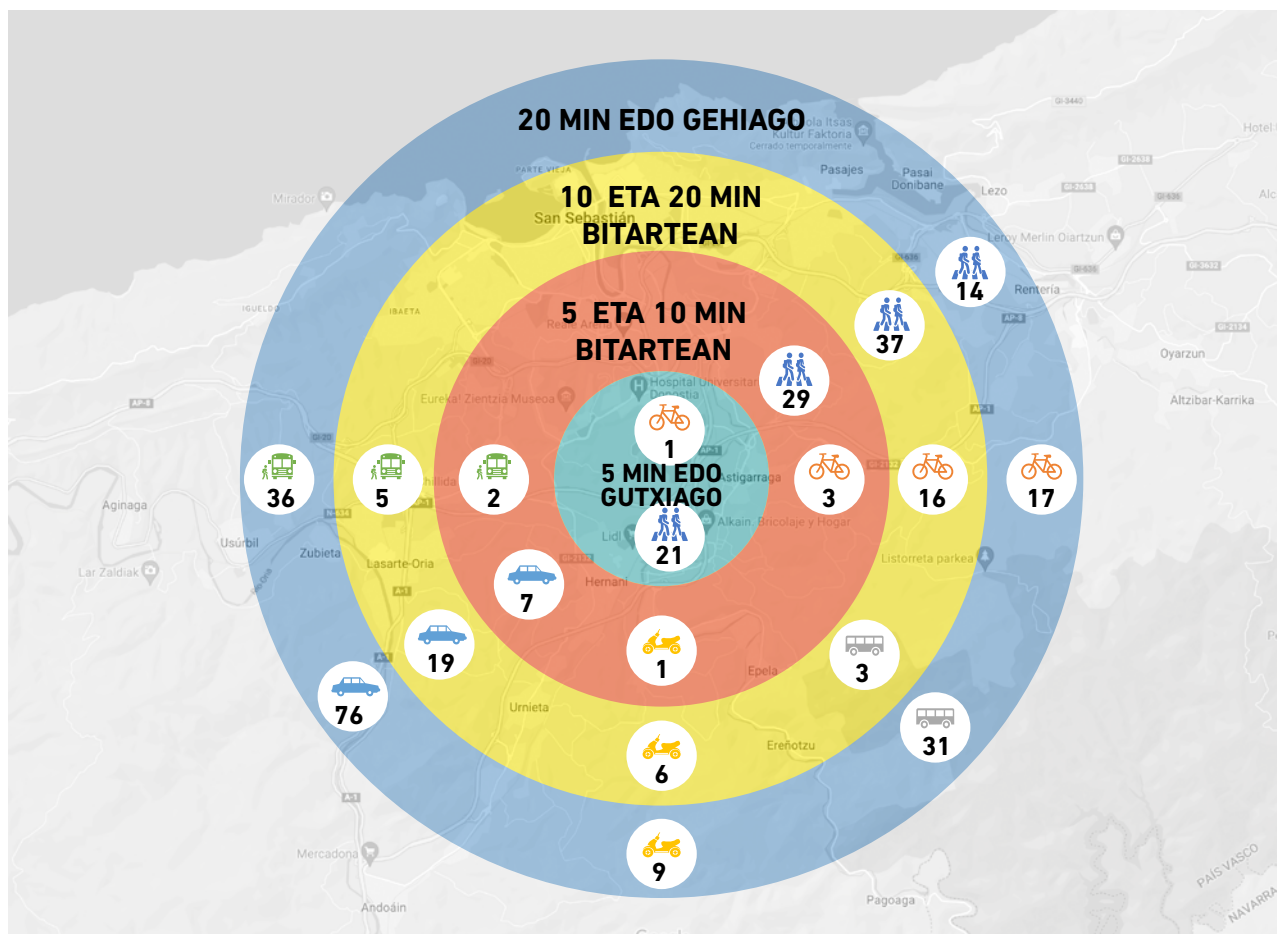
MOTORREZ



AUTOMOBILEZ

Bestalde, etxetik ikastetxera iristeko behar den denborari dagokionez, dagoen distantzia aztertzen badugu, ikusiko dugu ikasleen kasuan guztiz desberdin jokatzeko dutela irakasleekin alderatuta. Ikasleen kasuan, argi dago beharrezkoa den denbora eta distantzia erabakigarriak direla garraiobidea erabakitzeko orduan, eta aukera nagusia oinez ibiltzea dela, 20 minutura arteko joan-etorrietan.

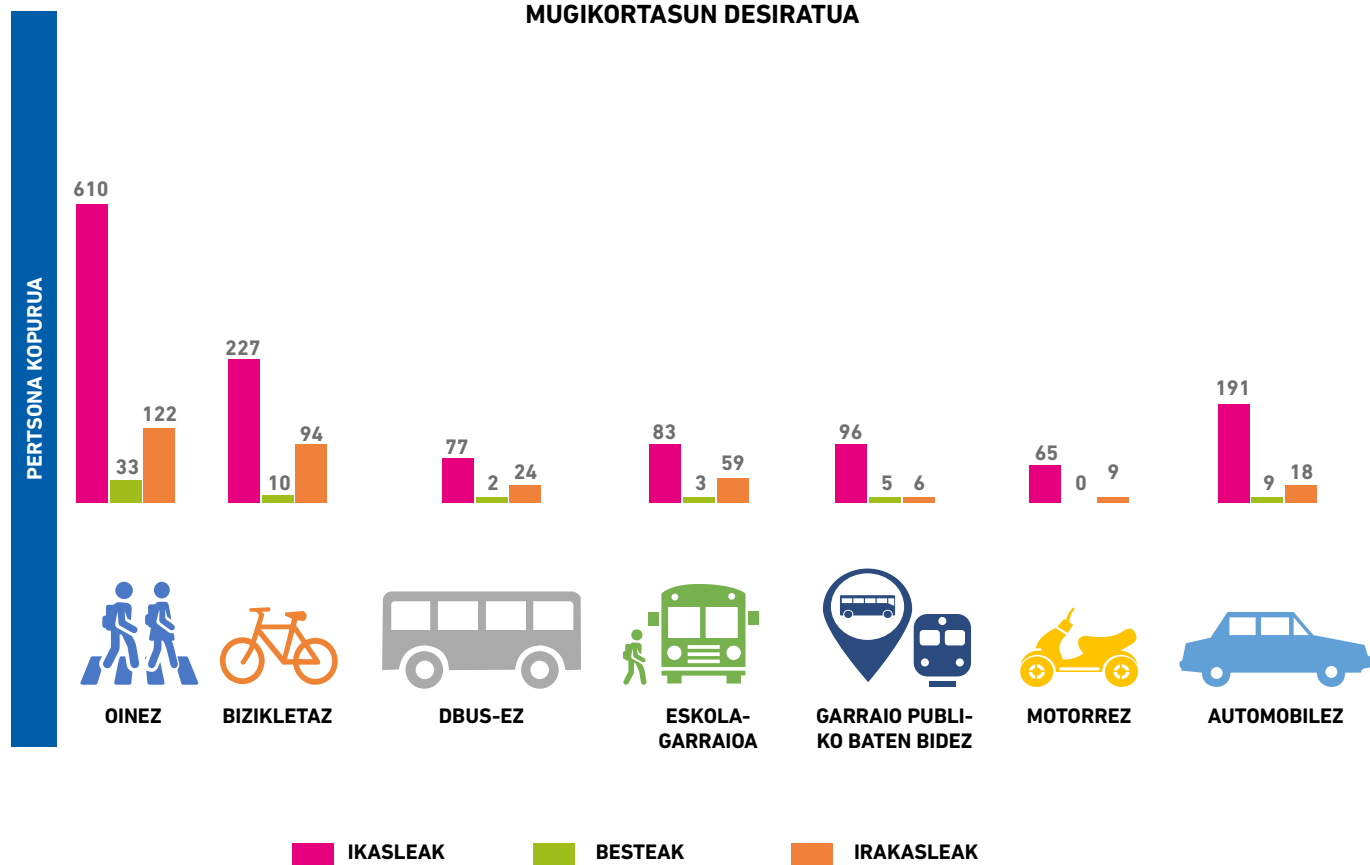
IBILBIDEAREN LUZEERA ETA GARRAIO MOTAREN ARTEKO ERLAZIOA (IRAKASLEAK)



Irakasleen kasuan, dinamika desberdina dela ikusten da. Hogei minutuko tartea erabakigarria da garraibide bat edo bestea aukeratzeko. Balio horretatik beheragoko joan-etorrien kasuan, oinezko modua aukeratu da, gainerako moduekin alderatuta, alde handiarekin, hain zuzen. 10 eta 20 minutu bitartean, bizikletaren aukera esanguratsua da. 20 minutu edo gehiagoko ibilbidea bada, autoa aukeratzen da nabarmen.

Horri dagokionez, esan dezakegu ikastetxea aukeratzeak eragin zuzena duela haurren joan-etorrietan, eta ondorioz, gero haur horien familian aukeratu den garraibidean. Baita eskola publikoak, ikasleen distantzia txikiagoagatik, haurren joan-etorri laburragoak eta autonomoagoak errazten dituela esan genezake.

MUGIKORTASUN DESIRATUA



Nahi den mugikortasuna ez da nahitaez benetakoa, hau da, erreala. Elkarriketatuak, ahal izanez gero, aukeratuko luketen mugikortasun idealari egiten dio erreferentzia. Eta alde horretatik, oso pozgarria da egiaztatzea ikasleek nabarmen nahiago duten modua oinez ibiltzea dela, eta ondoren bizikleta. Joan-etorriak auto-familiar batean egiten direnean, erantzunen arabera, esan dezakegu, haurrak nahiago dutela ikaskideekin batera joan, oinez edo bizikletaz.

Irakasleentzat eta irakasle ez diren langileentzat ere nahiko modu adierazgarria da. Erantzun horiek ate bat irekitzen dute honelako galderak aztertzeko:

Zer gertatu beharko litzateke aukeratutako mugikortasunetik (erreala) mugikortasun desiratura pasatzeko, testuinguru horretan?

Zer beste aukera baztertu ditut (halakorik badago) aukeratutako eta nahi dudana mugikortasuna hurbil dadin?

Nork lagun diezadake nire mugikortasunean aldaketa hori egin ahal izan dezadan? (Baldin badago laguntzeko moduko zerbait edo norbait)

Non oinarritu naiteke nire Ikastola/Institutua/Udala-n aldaketa lortzeko?

Donostiako eskola-mugikortasunaren diagnostikoari buruzko azken ondorio gisa, honako hau laburbil dezakegu:

1.- Gehiengo handi batean, datuak oinezko garraio-motan nabarmentzen dira, banaketa modalean, modu aktiboen guztizkoa (oinetz eta bizikletaz) % 54ra iritsiz, eta gainerako modu jasangarriak (garraio kolektiboa) batuz gero ia % 80ra. Genero-joerari erreparatuta, ikusten da oraindik ere modu aktibo hori handiagoa dela emakumeen artean gizonen artean baino.

2.- Lotura zuzena dago ikastetxetik gertu egotearen eta ikastetxera iristeko aukeratzen den garraio motaren artean. Horrela, alderantziz proportzionala den erlazioa dago oinez egindako joan-etorrien eta 20 minututik gorako denboraren artean.

3.- Aurreko ondorioaren arabera, korrelazio bat dago ikastetxe motaren artean, izaera publiko edo pribatuaren arabera. Ikastetxe publikoak dira oinez edo bizikletaz egiten diren joan-etorrien tasa handiena dutenak, aldiz, itunpeko irakas-kuntzaren kasuan presentzia handiagoa dute motordun garraiobideek.

4.- Oinez egindako joan-etorrien kasuan, % 70 baino gehiago beraien artean izaten dira, hala nola, helduen tutoretza-pean egiten diren ibilbideen balioak txikiagoak direlarik.

5.- Ikasketak (unibertsitatez kanpokoak) direla-eta egiten diren joan-etorriak, ia % 80an modu jasangarrietan egiten direla ondoriozta daiteke, eta gainerako % 20a ibilgailu pribatuan.

Itxura denez, datuen arabera, etxe/eskola/institutu ibilbide gehienak jasangarriak badira, geure buruari galdetu behar diogu: Zergatik ezarri behar da, orduan, Ikastoletan eta Institutuetan Mugikortasun Iraunkorrerako Ekintza Plan bat?

Zeituk dira eraginkortasun gutxien duten moduek zentroen eta institutuen inguruneetan sortzen dituzten inpaktuak?

Jabetzen al gara zer-nolako arriskuak dakartzaten?

Nola ezar ditzakegu ondorioak arintzeko neurri zuzentzaileak?

Nola jar daitezke abian beste hiri batzuetan balioztatutako jardunbide egokiak, hain eraginkorrek ez diren garraiobideen ondorioak arintzeko?

Eta, batez ere, zein da eskola-mugikortasunaren kudeaketan inplikaturako alderdi bakoitzak egin behar duen lana?

3.4. INDARREKO LEGE-ESPARRUA/LEGEDIA

Eskola Mugikortasunaren Ekintza Plana garatzen den indarreko lege-testuingurua oso zabala da, eta maila desberdineko araudia jasotzen du.

Trafiko eta Bide Segurtasuneko Kodeak berak arau ugari biltzen ditu, eta, funtsean, berez sortzen dute eskola-inguru-neak arautzeko behar besteko lege-esparru esplizitua, eta oinezkoak eta txirrindulariak babesten ditu, bidearen erabiltzaile ahulenak diren aldetik.

Horri beste lege-esparru hau gehitu zaio:

7/2021 Legea, maiatzaren 20koa, klima-alaketari eta trantsizio energetikoari buruzkoa.

2. artikuluan, oinarrizko printzipio gisa jasotzen da: "hala nola garapen jasangarria eta ekonomia espainiarra, hau da, berotegi-efektuko gasen isurpenik gabeko eredu sozioekonomikoa lortzea, edo ingurumena babestea, biodibertsitatea babestea eta «kutsatzen duenak ordaindu egiten du» printzipioa aplikatzea."

Berariaz,

f) Osasun publikoa babestea eta sustatzea.

g) Irisgarritasun unibertsala.

h) Kolektibo kalteberak babestea, haurrak bereziki kontuan hartuta.

Bestalde, **Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen** helburua da, energia-politikaren orientazio orokorrearekin bat etorriz, jasangarritasun energetikoaren arau-zutabeak ezartzea euskal administrazio publikoen eta sektore pribatuaren eremuetan, eta, horretarako, batzuek eta besteek bete behar dituzten oinarritzko behar eta betebeharrak artikulatzea. Behar eta betebeharrak horiek, funtsean, energia aurrezteko eta eraginkortasunez erabiltzeko neurriak bultzatu eta energia berriztagarriak sustatzera eta ezartzera bideratuta daude.

5. artikuluan **helburu** nagusiei buruz hitz egiten du, eta horien artean daude, besteak beste, jatorri fosil eta nuklearreko energiaren ekoizpena kontsumo nulura iritsi arte pixkanaka bereiztea, mugikortasun arrazionalago eta iraunkorrago bat bultzatu eta sustatzea, motorizatu gabeko desplazamendu-aukerak eta ordezkio erregaiak erabiltzen dituzten garraiobideak barnean hartuta, edo berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea, batez ere partikulek eta nitrogeno oxidoek eragindako kutsadurari dagokionez, energiaren erabileran aurrezteko eta eraginkortasunez erabiltzeko neurrien ondorioz.

23. artikuluan, ibilgailuen zirkulazioaren murrizketak ezartzen ditu.

- 1.– Energiaren erabilera eta berotegi-efektuko gasen emisioak gehiegi areagotzea edo atmosferako airearen kalitatea hondatzea saihesteko, udalerriek debekatu edo mugatu egin ahal izango dute beren udalerriko zenbait eremutara sartzea ordezkio erregaiak erabiltzen ez dituzten ibilgailuei edo propulsioteknologia dela-eta isurketa-maila jakin batzuk gainditzen dituztenei.
- 2.– Udalerriek errei alternatiboak prestatu ahal izango dituzte, erregai alternatiboak erabiltzen dituzten ibilgailuak zirkulatzeko, halaber, hauentzat aparkatzeko guneak erreserbatu ahal izango dituzte, eta eremu publikoetan edo udal-aparkalekuetan aparkatzeko prezioan murrizketak ezarri ahal izango dituzte.
- 3.– Udalerriek oinezkoentzako guneak eta bizikleta-erreiak lehenetsi beharko dituzte, ibilgailu motordunen zirkulaziorako erreserbatutako guneen aurrean.
- 4.– Administrazioek, beren antolaketa-eskumenen esparruan, garraio publikoaren erabilera edo plantillen arteko mugikortasun partekatua sustatzeko neurriak hartuko dituzte.

Eta haratago doa, 24. artikuluan ezartzen baitu mugikortasun-planek nolakoak izan behar duten.

2.– Hiri Mugikortasuneko Planek honako alderdi hauek jasoko dituzte, besteak beste:

32. artikulua. – Lantokietako mugikortasun-planak.

Lege hau garatzeko emandako xedapenetan ezarritakoaren arabera, atal honetan aipatzen diren establezimenduek lantokira joateko garraio-plan bat eduki beharko dute, beti ere, txanda bakoitzean 100 langile baino gehiagok lan egiten duten lantokietan. Plan horretan, garraio publikoak edo titulartasun pribatuko ibilgailu alternatiboak erabili ahal izateko neurriak jaso beharko dira. Txanda bakoitzeko 100 pertsona izango dira zentroan lan egiten duten guztiak, bai zuzeneko kontratazio-erregimenean lan egiten dutenak, bai autonomoak edo azpikontratutako enpresetakoak.

35. artikulua. – Aplikazio-eremua.

1. – Honako jarduera hauetakoren bat garatzen duten establezimendu pribatuak bete beharko dituzte lege honetan jasotako betebeharrak, Jarduera Ekonomikoen Sailkapen Nazionalaren (EJSN-2009) arabera: – G taldea: handizkako eta txikizkako merkataritza; motordun ibilgailuen eta motozikleten konponketa; I taldea: ostalaritza; J taldea: informazioa eta komunikazioak. – K taldea: finantza- eta aseguru-jarduerak. – L taldea: higiezin-jarduerak. – M taldea: jarduera profesionalak, zientifikoak eta teknikoak. – P taldea: hezkuntza. – Q taldea: osasun- eta gizarte-zerbitzuetako jarduerak. – R taldea: arte-, jolas- eta entretenimendu-jarduerak. – S taldea: beste zerbitzu batzuk.

Horregatik guztiagatik, esan dezakegu ikastetxeak edo institutuak direla, ikasleen erakarpen-maila handia dutenez, eta haietara joaten diren langileen kopurua handia denez, beren Mugikortasun Plana diseinatu behar dutenak hura kudeatzen laguntzeko.

Udal Erreferentzia Esparrua

*Amaitzeko, udal mailan, **Hiri Mugikortasun Iraunkorraren Plana. Donostia -San Sebastian. 2008-2024 (PMUS).** Bertan jasotzen da zein diren hiriko mugikortasunaren helburu nagusiak indarrean egongo den laurtekorako, eta helburu nagusitzat jasotzen da Donostiako herritarren mugikortasun-jokabidea azpimarratzea.*

Horrela, 6. puntuan jasotzen denez, mugikortasunaren kudeaketa deritzonak kolektibo espezifikoen mugikortasun-jarraibideak edo jokabideak aldatzea helburu duten neurri-paketei eragiten die. Neurri horiek sistematikoki aplikatzen dira Europako beste herrialde batzuetan, eta langileen, ikasleen eta haien senideen, gazteen eta abarren kolektiboetan mugikortasun-aldaketak aztertzea, informatzea, komunikatzea eta parte hartzea dute oinarri.

Era berean, emakumeek eta gizonek mugikortasun-ohitura eta jarraibide desberdinei erantzuten diete, eta horiek kontuan hartu beharko dira mugikortasuna kudeatzeko planetan.

MUGIKORTASUN IRAUNKORRAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA

(Ministroen Kontseiluak Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua onartu eta Gorteetara bidali du 2022ko abenduaren 13ko bileran. Ekintza Plan hau argitaratzen den unean testua Parlamentuan izapidetzen ari da).

22. artikulua. Herritarrei mugikortasun jasangarriaren inguruko prestakuntza ematea.

1. Espainiako hezkuntza-sistemak eta lanbide-heziketako sistemak gizartea mugikortasun aktibo, seguru, osasungarri eta iraunkorraren kultura garatzen eta ezartzen inplikatzeko sustatuko dute, horretarako beharrezkoak diren jarduera pertsonalen eta sozialen ezagutza indartuz.

2. Oinarrizko irakaskuntzaren eta Batxilergoaren curriculumean, mugikortasun iraunkorrari, bide-hezkuntzari eta garraibideekiko bizikidetzari eta horiek segurtasun-baldintzetan erabiltzeari lotutako jakintzak sartuko dira, eta beharrezkoa den erantzukizun pertsonala, soziala eta ingurumenekoa eskuratzea sustatuko da.

3. Hezkuntza-administrazioek mugikortasun iraunkorraren tratamendua ezarriko dute hezkuntza-sistema osatzen duten unibertsitatez kanpoko irakaskuntzen curriculumean, mugikortasun aktibo, seguru, osasungarri eta iraunkorraren printzipio eta helburuetan hezteko beharrezkoak diren elementuak barne.

4. Hezkuntza-administrazioek, halaber, eskola-ingurune seguruak, osasungarriak eta jasangarriak eta eskola-bideak sortzea bermatuko dute, mugikortasunaren arloan eskumena duten administrazioekin, erakundeekin eta inguruko erakundeekin koordinatuta.

5. Era berean, unibertsitatearen eta lanbide-heziketaren esparruan, hezkuntza-administrazioek mugikortasun jasangarriaren, digitalizazioaren, segurtasunaren eta garraioaren multimodalitatearen arloko prestakuntza sustatuko dute, eta ikasgai horien tratamendua berrikustea sustatuko dute tituluak eta bestelako ziurtagiri ofizialak lortzera bideratutako ikasketa-planetan, baldin eta horiei dagozkien eskumenen arabera koherentea bada.

6. Etapa bakoitzean mugikortasun eta garraio jasangarriaren arloan irakasle-lanak egin behar dituzten irakasleen hasierako prestakuntza egokia bermatuko da. Era berean, hezkuntza-administrazioek irakasleak etengabe prestatzeko programak bultzatuko dituzte, gai horri buruzko prestakuntza espezifikoa jasotzeko eta edukiak aldian-aldian berrikusten direla bermatzeko. Era berean, irakasle ez diren langileentzako, zuzendaritza-taldeentzako eta hezkuntza-komunitatearentzako prestakuntza-ekintzak sustatuko dira, arreta berezia jarritz ikasleen eta familien ordezkariak eskola- eta gizarte-kontseiluetan.

28. artikulua. Hiri-eremuko mugikortasun-baliabideen sistemaren hierarkia.

1. Mugikortasunaren printzipio gidariak betetzeko eta ingurumenean eta osasunean dituen ondorioak kontuan hartuta, hiri-eremuan, herri-administrazioek hiri-inguruneetan eta metropoli-inguruneetan mugikortasun-bitartekoak eta moduak bultzatu eta sustatzen direla zainduko dute, ordena honetan:

a) Mugikortasun aktiboa, batez ere oinezko mugikortasuna, bizikletaz mugitzea eta desgaitasuna duten pertsonen mugikortasuna, baldin eta oinezkoen eremuetatik zirkulatzen badute gurgil-aulkian, motorrarekin edo motorrik gabe, edo baimendutako antzeko aparatuetan, giza pasabidearen abiaduran.

b) Garraio publiko kolektiboa.

c) Okupazio handiko mugikortasun-eskemak, kanpo-efektuak murrizteari, espazio publikoa okupatzeari edo bestelakoei dagokionez onura dakartenak.

d) Ibilgailu pribatua, beti lehentasuna emanez kutsatzaile gutxiago eta berotegi-efektuko gasak isurtzen dituzten teknologiei, bai eta espazio publikoa gutxien okupatzen duten ibilgailuei ere.

2. Salgaien hiri-garraioari dagokionez, herri-administrazioek kanpo-eragin negatiboen murrizketa sustatuko dute, zero emisioko ibilgailuak, ziklogia eta banaketak optimizatzeko irtenbideak indartuz.

3.5. HIRIKO ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN TESTUINGURUAN EZARRITAKO PROGRAMAK ETA EKINTZAK

Hiriko eskola-mugikortasunari heltzeko erronkak hainbat etapa igaro ditu 2003tik gaur egun arte.

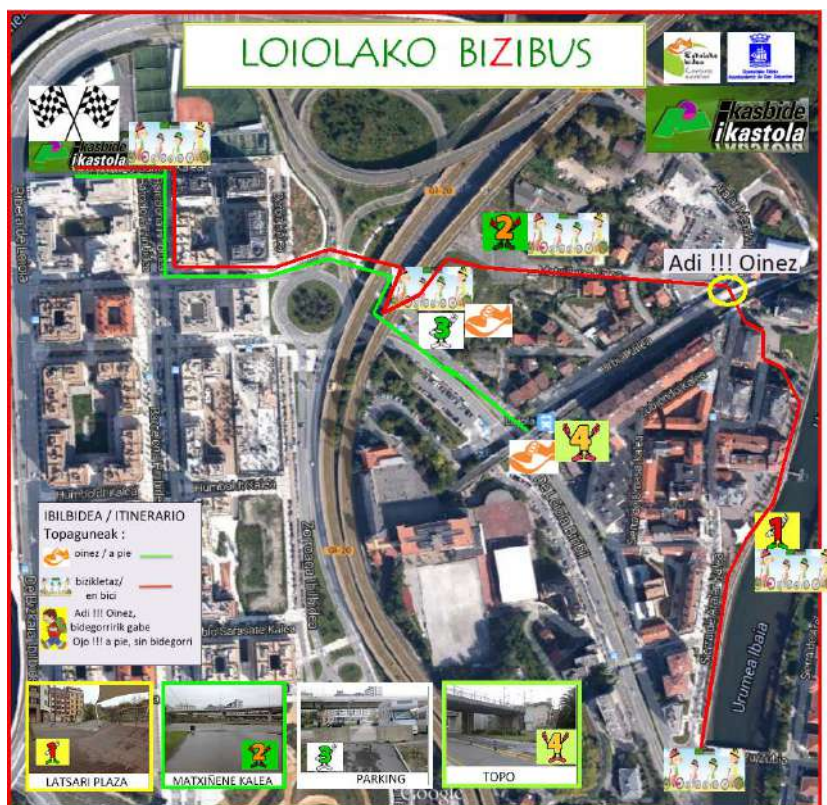
Partaidetzaren eremutik sortu da, Audientzia Publikoaren testuinguruan. Halaber, hamarkada bat baino gehiago eman da **Eskolako Agenda 21**etik, hiriko ikastetxe eta institutuen % 90ean ezarrita, gaur egun 2030 Agenda bihurtuta.

Ingurumen Siletik, Udalaren barruan, Cristina Enea Fundazioak baliabide propioak sortu ditu ikastetxeen barruko eskola-mugikortasunari heltzeko, bai barrutik, bai ingurune hurbilenarekin duen harremanari dagokionez. “**Caperucita, no camina sola**” programa, eta haren materialak dira horren adibide argia.

Eskola Bidea programa Mugikortasun Departamentuaren beste tresna bat da. Antolamendu-, trafiko-, erregulazio- edo eragiketa-arloak “Hard” aintzat hartutako politika publikoez arduratzen badira ere (politika gogor eta bigunen arteko banaketa anglosaxoiaren arabera), Eskola Bidea mugikortasun-ohiturei buruzko prestakuntza, sentsibilizazio eta, oro har, jarreraren aldaketara bideratutako tresnen artean dago.

Eskola-bidea ezartzeko sortutako tresnak, hasiera batean, mugikortasuna eta haren alderdi anitzak curriculum-eremura hurbiltzean oinarritzen dira, ikastetxe eta institutuetan, eta, bereziki, ikasleekin, erraz ulertu eta iraunkortasun-irizpideen arabera aztertu ahal izateko. Horrela diseinatzen dira, adibidez, **Aztertu kalea, Imajinatu hiria!** edo **Adi, kotxea dator!** Irakasleek erraz ezar eta erreplika ditzaten.





Ezarpen-maila altuago batean, eta komunitateak parte har dezan eskatuz, **Goazen oinez eskolara!** programak ikasleen ibilbideak diseinatu, aztertu, lagundu eta ikusarazten ditu, oinez lurrerako esku-hartze batean, gainerako hezkuntza-komunitatearekiko konplizitatean. Esku-hartze horretan, haurrek hiriaz gozatzeko dituzten eskubideak eta beharrak agertu, ospatu eta zabaltzen dira, hiri hurbilago, atseginago, osasuntsuago eta seguruago batean joan-etorri autonomo eta jasangarriak egiteko.

Goazen oinez eskolara! eskolara oinez eta heldurik gabe joateko ideia indartzeko diseinatzen bada, eta "Safe routes to school" eredutzat hartzen badira ere, 2005ean Oinbusa ekimena planteatzen da, Bruselako Pedibusa eredutzat hartuz. Kasu honek, haurren mugikortasunari heltzen dio; haur horiek familien eta/edo bizilagunen laguntzarekin egiten dituzte ibilbideak, autobus ibiltari bat balira bezala, ikastetxerako bidean dauden ikasleak bilduz.

Azken esku-hartze horretatik **BiziBus**era jauzi txiki bat baino ez zegoen, bizikleta eskola-ibilbideetan sartzeko, 2014an eman zen. **OinBus**aren kasuan bezala, Bizibusak eskolara modu dibertigarrian iristea errazten digu, denok batera bizikletaz.

Horietako edozein ekintza abian jartzeko, ikastetxeen eta institutuen eskura jartzen dira urte hauetan sortu diren prozedurak, inplementatzeko lagungarri izan daitezkeelakoan.

3.6. HIRIAN EGIN DAITEZKEEN ESKU-HARTZE BATZUK*

Eskola-mugikortasunaren esparruan, aldi berean, lan komunitarioarekin batera, hiri-ingurunearen eraldaketa fisikoa dago, zuzenean hiri irisgarriago eta seguruago batekin kontrastean. Jarraian, dagoeneko ezarrita dauden adibide batzuk deskribatzen dira.

AZPIEGITURETAN ESKU HARTZEA. Adibideak

OINEZKOENTZAKO IRISGARRITASUN GUNE BERMATUA DISEINATZEA, IBILGAILURIK GABEA
IKASBIDE IKASTOLA

Bi aukera ikusi ziren, edo sarrerako atearen ondoko kalearen zatia oinezkoentzat egitea edo espaloia oso modu garrantzitsuan zabaltzea, ibilgailuen zirkulaziotik bereizita.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Adingabeen eta haien familien segurtasuna erabatekoa da, sartzeko eta irteteko uneetan haurrak autorik gabeko gune batera sartzen baitira.	Esku-hartzearen kostu ekonomikoa altua da.
Adingabeak harrapatzeko aukerak nabarmen egin du behera.	
Irisgarritasuna erabatekoa da haurren aulkientzat eta mugikortasun urriko pertsonentzat.	
Ikuspen handia.	



OZTOPOAK KENTZEA. IKUSPENA INDARTZEA
JAKINTZA IKASTOLA (Erregezainen kalea)

Ikuspena bermatzea. Bolumen handiko elementuak ezabatzea. Edukiontzia eta elementu handiak kentzea oinezkoen pasabide baten aurretik, martxaren noranzkoan.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Ikasleen tamaina dela eta, elementu horiek kentzeak nabarmen hobetzen du haien ikuspena eta gidariena (trafikoentzat aldi berean ikusiak izatea).	
Harrapatzeko arriskua nabarmen murrizten da.	
Oso erraza da aplikatzen.	
Ez du kostu ekonomikorik, edukiontzia tokiz aldatzea besterik ez da egin behar.	



OINEZKOEN PASABIDE SEGURUAK HAURRESKOLA URBIETA-URDANETAREN IRUDIA

Pixkanaka-pixkanaka, oinezkoentzako pasagunearen aurreko 10 metro libre ezartzea hiriko ikastetxe guztietan (bidearen errealitate espezifikoari egokituta). Bidearen 30 km/h-ko abiadura ezartzea eta oinezkoentzako pasabideak igotzea.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Istripuak murrizten ditu	Ibilgailu pribatuak lurrazalean aparkatzeko aukera galtzen dute
Kostu ekonomiko txikia	
Oinezkoen eta gidarien ikuspena hobetzea	
Motorren eta bizikleten aparkalekua handitzen da	



SEMAFORO-FASEAK OPTIMIZATZEA, BATEZ ERE LEHENTASUNEZKO ORDUTEGI-TARTEETAN ZUHAIZTI IKASTOLA

Semaforo gorriko fase luzeekin, oinezkoak urduritu egiten dira eta gorriz zeharkatzen dute. Ohiko kausa da harrapatze-egoeretan. Ikastetxeetan sartzeko eta irteteko uneetan oinezkoei berdez eskainitako segundoak orekatuz, semaforoak gehiago errespetatuko direla bermatzen da, eta, gainera, bidezainen artean (gidariak eta oinezkoak) denbora gehiago banatuko da.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Diziplina ezaren mailak behera egin du gorriz dauden oinezkoen faseko bidegurutzetan	
Harrapatzeko arriskua murrizten du	
Garraiobidearen araberako banaketa orekatuagoa bermatzen du, eta ez du oinezko garraio-modua zigortzen	
Ez du kostu ekonomikorik	



IKASTETXEETAKO ATEAN BIZIKLETENTZAT APARKALEKUAK JARTZEA
PEÑAFLOIDA INSTITUTUA

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Bizikletak ikastetxeko atean edo handik gertu aparkatzeak erraztu egiten du irakasleek eta ikasleek ez ezik, auzoko biztanleek ere hauek erabiltzea, oro har, zerbitzu publiko gisa	Bizikleta partikularra alde batera uztea
Kostu txikia	
Leku gutxi behar du	
Bizikletaren erabilera ikusarazten du	
Instalatzeko erraza	
Ez du mantentze-lanik	
Estalitako edo estali gabeko eta itxitako edo itxi gabeko bizikleta-aparkalekuen bertsioak aukera daitezke	



OINEZKOEN IBILBIDEA MARKATZEA ETA IKUSARAZTEA. ESKOLA BIDEA LA SALLE

Kaleko sekzioak gutxieneko irisgarritasun eta segurtasun-bermerik ematen ez duen oinezkoentzako ibilbideetan, oinezkoek erabiltzeko galtzada-zati bat pintatu eta bereizteak sarbidea bermatzen du.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Koste baxua	Lurzorua lehorra egon behar da neurri hau aplikatu ahal izateko
Azkar aplikatzen da	
Oinezkoentzako espazio bat lortzeko oso eraginkorra da, aldez aurretik ez zegoena	
Oinezkoen espazioa ikusarazten du trafikoaren aurrean	
Edozein zoladuratarako da egingarria	
Trafikoa baretzeko efektua du	
Irristagaitza da	



IKASTETXEEN PERIMETROAN 30 ETA 20 ZONAK DISEINATZEA SAN JOSE ASILO IKASTETXEA

Sarrera eta irteera nagusiak dituen eremu bat mugatzea, norabide bakarrekoa eta 30 edo 20 km/h-ko abiadurakoak dituen, ikastetxea ardatz hartuta.

(Neurri horrek ikastetxeetako atean abiadura baxuak mantentzen lagun diezaguke, azaroaren 10eko 970/2020 Errege Dekretuak tartea zabaltzeko aukera ematen duen hiriko eremuetan).

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Zirkulazio-mailak behera egin du zonaldean	Eremurako sarbidearen gaineko gutxieneko plangintza egitea da, ibilgailu motordunen ibilbidea, norabideak eta trafikoaren noranzkoa bermatuz
Eskolarako joan-etorrietan familiei ibilgailu pribatuan joan-etorriak egitea galarazten die	Abiadura-seinaleztapena une oro oso agerian egotea eskatzen du
Istripu aukerak eta gertakari potentzial baten ondorioak minimizatzen ditu	
Auzoan bizikleta erabiltzea errazten du, baita lanera txirrinduan joatea ere	



IRAKASLEEN ETA GURASOEN INPLIKAZIOA ESKOLA-BIDEAN
ARANTZAZUKO AMA (MARTUTENE)

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Irakasleen kolektiboak adingabearen babesaren mezua indartzen du	
Talde horiek, elkarrekin lan eginez, ikasleen segurtasun-lehentasunak norbanakoen interesen gainetik jartzen dituzte	
Trenbidearen eguneroko erabilerari buruzko informazio oso baliotsuak eskaintzen dizkiote teknikariari	
Teknikarien neurriak indartu egiten dira, ikastetxearen barrutik ikasleen familiei helaraz dakiekeen mezutik abiatuta	



ESKOLA-MUGIKORTASUNARI BURUZKO LAN-MAHAIA SORTZEA
INTXAURRONDOKO IKASTOLA

✓ ABANTAILAK	X ERAGOZPENAK
Harrapatzeko arriskua murrizten da	Lan neketsua da
Herritar gehiago arduratzen dira inguruko/auzoko mugikortasunarekin	
Arrisku-egoerak objektibatzen dira	
Nahi ez diren baldintzak eta arrisku-baldintzak aztertzen dira, eta jokabide hori sozialki arintzen da	



ESPERIENTZIA PILOTUAK ANTOLATZEA OINEZ GOAZEN, OINEZ ESKOLARA
JAKINTZA IKASTOLA

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Beharrezkoa da hainbat erakunde eta organismok koor- dinatuta lan egitea	Antolatzeko batez besteko denbora behar da
Ikastetxeko sarrerako atearen segurtasuna hobetzen du ikasleentzat	
Senideen ibilgailuak kendu ditu zentroko atean	
Kutsadura atmosferikoa eta akustikoa murrizten du	
Inguruko trafikoa hobetzen du	



BOLUNTARIOTZA BIDEGURUTZETAN ZUHAIZTI IKASTETXEA

Zailenak izan daitezkeen bidegurutzeetan, eskolarako ibilbidean, boluntarioak egoteak oinezkoen ikuspena indartzen du trafikoaren aurrean.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Oinezkoen presentzia ikusgarriagoa da bidegurutzeetan eta zebrabideetan	
Trafikoa baretzeko efektua	
Motorrik gabeko moduak erabiltzea errazten du, hala nola bizikleta, abiadura gutxitzeagatik	
Ikasleak modu autonomoan joan daitezke oinez eskolara, lagunduta joan beharrik gabe	
Udaltzaingoaren lana osatu eta biderkatu egiten da	



BIZIKLETA MARTXA EDO BIZIKLETADA HIRI OSOKO INSTITUTUAK

Europako mugikortasunaren astearren testuinguruan, urtean behin, bizikleta-martxa bat egiten da, eta bertan hiriko institutuetakoko gazteak dira protagonistak, hiriko zirkuitu baten bidez, 10 kilometrotan zehar hiria modu seguruan zeharkatzen dutenak.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Institutura joateko bizikletan modu seguruan ibiltzeko benetako aukera ikusten da	Trafikoa mozten da
Txirrindulari berriek galtzadatik eta bidegorritik ibiltzen ikasten dute	



******(20 urte hauetan Donostian ezarri diren eta atal honetan aipatzen diren esku-hartze batzuk Eusko Jaurlaritzako Herri-zaingo Sailak argitaratutako *Eskola Bidearen Gida Praktiko* hartu dira, eta Euskadi osoko beste batzuekin batera jardunbide egoki gisa aukeratu dira).

KALEEN MOZKETA PUNTUALAK

Covid-19a zela eta, neurri berriak proposatu ziren ikastetxe batzuen inguruan, eta gauzak beste modu batera egitea posible zela ikusi genuen. Kale-mozketa puntualak egin ziren Jakintza ikastolako, Herrera Ikastetxeko, Ikasbide Ikastolako eta Orixe Ikastolako sarbideetan.

Sarbide-kaleak oso desberdinak dira, baina neurri berdinak jarri ziren. Hesi baten bidez, trafikoaren fluxua mugatu zen, ikasleak segurtasun osoz sar zitezkeen ikastetxera.

✓ ABANTAILAK	✗ ERAGOZPENAK
Oinezkoen segurtasuna areagotzen du	Gutxieneko denbora zirkulaziorik gabe
Trafikoa baretzeko efektua	
Ikasleak modu autonomoan eta seguruan irits daitezke	
Zirkulazioaren kutsadura gutxitzen da erdigunetik gertu	
Istripuen probabilitatea ezabatzen da	
Familiak auzoarekin egiten duten ekintza komunitarioa indartzen da	



4. EUROPAKO JARDUNBIDE EGOKIAK IDENTIFIKATZEA

4.1. JARDUNBIDE EGOKIAK IDENTIFIKATZEKO PROZESUA

Jarraian, enpleguaren eta prestakuntzaren esparruan eta, oro har, Europako Gizarte Funtsaren Programa Operatiboen kudeaketaren barruan abian jarritako jarduerak, metodologiak eta tresnak implementatzeko balio diezaguketen jardunbide egokietako batzuk azalduko ditugu, emaitza positiboak izan dituzten eraldaketak sartzeko gaitasuna erakutsi baitute.

Definizio zabala da, eta, haren arabera, jardunbide egokiak ekintza baten modalitatea har dezake, metodologia bat – prozedura, prozesu edo egitura bat sortzea ekar dezake – eta/edo tresna jakin bat, erraz erreplika daitekeena.

- Proiektuan ekarpen positiboa egin dezaketen jardunbide egokiak identifikatu dira. Hauek eskualde-mailan zein Europa mailan hartuko dira kontutan.
- Erabilitako dokumentazioaren ikuspuntutik, fitxa bat egiten da informazio guztiarekin eta proiektu horretako eragile guztiei bidaltzen zaie. Informazio horrekin, eragileak has daitezke informazioa baloratzen eta ikusiko dute hau erakargarria eta interesgarria den. Horrela bada ikastetxera bidali dezakete.
- Beste hiri batzuetako jokabide onei buruzko hainbat azterketa eta ikerketa egiten dira, informazioa lortzeko eta ebaluatzeko asmoarekin, hala nola, urratsez urrats informazio hori nola garatu deskribatu ahal izateko. Horrela, praktika hori aplikatu nahi duen ikastetxeari, errezago egingo zaio ekimena martxan jartzea eskuliburu hau erabiliz.
- Ikusitako praktika askoren artean, interesgarrienak eta egokienak aukeratzen dira, baita ere, gure eremu geografikoa eta bertan dauden ikastetxeak kontuan hartuta, gurerak moldagarrienak direnak.
- Aukeratutako jardunbide egokietatik lortutako ezagutzak barneratu dira Donostiako eskola-mugikortasuneko ekintza-planean.

4.2. BRIGHTON AND HOVE (ERRESUMA BATUA): WALK TO SCHOOL WEEK PEDOMETER

“Walk to school week” kanpaina nazionala da, eta helburua, urte bakoitzeko maiatzean haurrak eta haien familiak eskolara oinez joatea da.

LEHEN HEZKUNTZA: “WOW” ekimena

Ikasleei zuzendutako ekimena da. Bertan, haurrek egunero eskolara nola joaten diren jakinarazten dute, “WOW” bidaien arakatzaille interaktiboa erabiliz. Hilabete horretan modu sostenigarrian desplazatzen badira (oinenez, bizikletaz edo patinetean), astean behin intsignia batekin sarituko dituzte. Erraza da. Burutzen erraza da eta ikasleek ekimen honetan parte hartzea atsegin dute. Urtero, ikasleek diseinatzeko dituzte “WOW” ikurrak, horretarako bereziki antolatutako lehiaketan.

Hiru urrats erraz kontutan hartu behar dira:

- Ikastetxeek beren “WOW Travel Tracker” kontua sortzen dute doako gidarekin.
- Goizero, ikasgelan, haurrek “WOW Travel Trackerren” idazten dute eskolara iristeko jarraitu duten bidea.
- Hilaren amaieran, eskolek intsignia bat ematen diete hilabete horretan irabazi duten ikasleei.

“WOW” proiektuak eskolara modu aktiboan bidaiatzen duten haurrak saritzen ditu. intsignien bitartez. Datorren urteko gaia (2022-2023) hau izango da: **IBILI DENBORAN ZEHAZ.**

Emaizta positiboak: auto-pilaketa murrizten du/ martxa-indizeak /egiaztapenak/eskola-denbora gutxi suposatzen du /kostu onargarria/ bizitza osorako ohitura osasungarriak irakasten ditu/ bide segurtasuna hobetzen du eskolako ateetan.

BIGARREN HEZKUNTZA: “Next Steps” ekimena

“Next Steps” Bigarren Hezkuntzara pasatzen diren ikasleak oinez joateko erronka da. Bi urrats garrantzitsu daude Next Steps proiektuan, ikasle bakoitzarentzat hezkuntza-baliabide erakargarriak eta kalitate handikoak dituztenak.

- Lehen urratsa bigarren hezkuntzara pasatzean da, udako tailer bat antolatzen da, non laguntza-liburuxka bat ematen zaion ikasleari. Honela, hauei bere instituturara modu seguru eta aktiboan nola iritsi pentsatzera animatuko zaie. Familiekin ere eztabaida sustatzen da etxean.
- Bigarren urratsa Instituturara oinez joateak duen garrantziari buruzko mezu gehigarri bat da. Ondoren batzar batean errepasatuko da.

Hauek dira “Next Steps” ekimena sustatzeko 4 arrazoi: Osasun mentala/Osasun fisikoa/Independentzia/Murriztu egingo du auto-pilaketa eta kutsadura.



4.3. GINEBRA (SUITZA): LA CALLE ES TUYA! - “La ville est à vous”

Genevako hiriak erantzun handiko hainbat eztabaida publiko antolatu zituen mugikortasun jasagarria, irisgarritasuna eta osasunari buruz, eta herritarren kontzientzia areagotu zuen hiriak aurre egin behar dien erronkei dagokionez. Hainbat informazio-gune ezarri ziren, osasun-aholkuak emateko eta haurrekin jolasak antolatzeke. Genevak festa bat ezarri zuen kalean, “Kalea zurea da!” izenokoa, eta zenbait jarduera antolatu zituen gai honi buruz: Errespetuak gure bizitzak aldatzen ditu.

JOURNÉE INTERNATIONALE À PIED À L'ÉCOLE (Eskolara oinez joateko nazioarteko eguna) ekimena ere sortu zuten. 2020ko irailaren 18an, ostirala, (2021eko irailaren 17an ere bai), eskolara oinez joateko gonbita egin zitzaion ikasle guztiei. ATE Plan de Mobilité Scolairek antolatzen duen kanpaina honek 20 urte daromatza mugikortasun aktiboa sustatzen. Mugikortasunaren Europako Astearen parte da. Egun bat aukeratzen da modu desberdinean mugitzeko eta ohitura hori urte osoan zehar finkatzeko. Suitza frantseseko eta Tesinoko 200.000 ikaslek egunean lau aldiz erabiltzen dituzten ibilbideak finkatzeko modu bat da.



Eskolarako bidea gauzatzeko modu dibertigarri bat da, eta aldi berean, auzokide guztiekin eguneroko ibilbide bat ospatzea, modu desberdin batean.

Genevan, halaber, Pedibusaren ekimena bultzatzen dute, linea eta ibilbide berriak gehituz, mugikortasun iraunkorrerako modu eraginkorrek baitira, modu dibertigarri eta osasungarriak. Pedibus-a helduek lagungarri duten sistema bat da, ikasleei eskolara oinez eta segurtasun osoz laguntzeko. Gainera, auzo bateko helduek eta haurrek elkar ezagutzea eta bizikidetza-uneak partekatzea ahalbidetzen du. Haurrek eskolara bidean eduki behar duten jarrera egokia ikasten dute eta autonomia lortzeko urrats batzuk ematen dituzte egunero. Pedibus-aren indar eragileak hauek dira: partekatzea, bizikidetza, segurtasuna, osasuna eta ingurumenaren babesa.

Gainera, Genevako Udalak eskolako ordezkariari erraztu die Pedibuseko linea berriak egitea, honako urrats hauei jarraituz:

- **Hasi guraso interesdunak identifikatzen.** Jo zure guraso eta bizilagunen sarera. Bidali liburuxka eta inkesta bat. Eskolaren edo gurasoen elkartearen bidez ere bana ditzakezu. Jarri Pedibusen kartel bat zure eraikinean.
- **Antolatu zure Pedibusa.** Linearen ibilbidea zehaztea eta geroak finkatzea, leku arriskutsuak saihestuz. Orduetgia ikasleen eta familien beharren arabera definitzea. Orain ibilbideak zehaztea besterik ez da falta.
- **Jarraitu osasun-gomendioei.**
- **Kito!**



4.4. GLASGOW (ERRESUMA BATUA): KALE SEGURUAGOAK

Hiriko ikastetxe askok trafikoarekin lotutako hainbat arazo izaten dituzte eskola-jardunaldi bakoitzaren hasieran eta amaieran. Glasgow-en “School Streets” proiektu pilotua sortu da. Proiektu horrek arazo horiek konpontzea du helburu, une garrantzitsuetan ikastetxeen inguruko kaleetako trafikoa mugatuz eta autorik gabeko gune bat sortuz.

Honekin eskolen inguruan guztiontzako ingurune seguruagoa eta atseginagoa sortzea lortuko da. Planak eskolara oinez eta bizikletaz joateko joan-etorri aktiboak sustatzen ditu, eta horrek, era berean, zonaldeko pilaketa eta kutsadura murrizten laguntzen du.

Planean aurreikusitako onurak honako hauek dira:

- Oinez eta bizikletaz egiten diren joan-etorriak eta ikasleentzako, gurasoentzako eta zaintzaileentzako bizi-modu aktiboak areagotzea.
- Eskolako ateen inguruko trafikoaren, pilaketaren eta kutsaduraren abiadura murriztea.
- Haurren obesitate-maila saihestu.
- Tresna bat ematea, Eskola Kontseiluak bide-segurtasunarekin lotutako kezketan modu proaktiboan erantzun ahal izateko.

Murrizketek esan nahiko dute ibilgailu gehienek, (eskola horietako zaintzaileek gidatutakoek barne) ezin izango dutela eskola-umeak eramateko edo jasotzeko gidatu, bai murrizketek eragindako errepideetan bai murrizketa indarrean da-goen denbora epealdian.

Lehen, ikastetxeetan “autorik gabeko guneak” esaten zitzairen. Eskola-kaleak seinaleztapen batekin identifikatzen dira, zirkulazioa non eteten den jakinarazteko.

2019ko abuztuan sartu zenetik, School Streets proiektua 26 lehen mailako eskolatan ezarri da hiri osoan, 30 eremu berri zabaltzeko asmoarekin. Ikerketaren emaitzek adierazten dute eskola parte-hartzaileen inguruko trafikoan beherakada nabarmena izan dela, betiere murrizketak indarrean daudenean. Jendea seguruago sentitzen delako eta bidaia aktiboetan parte hartzeko joera handiagoa duelako.

British Lung Foundation-ek egindako inkesta baten arabera, Glasgow-ko biztanleek sendo babesten zuten plana, eta % 75ek aldeko iritzia eman zuten. Proiektu piloturako aukeratutako eskolek gurasoen kontseiluen, kontseilu komunitarioen eta ikasleen segurtasunari buruzko kexen eta kezken historiala dute, eta, gainera, pilaketa-maila handiak dituzte.



4.5. EUROPAKO PROIEKTUA: CITY CHANGER CARGO BIKES

Donostia hiriak City Changer Cargo Bike Europako proiektuan parte hartzen du, Cyclelogistics Ahead proiektu-sortaren jarraipen gisa. 2014 eta 2017 artean ere parte hartu zuen proiektu horretan. Ekimen berri horrek, bere aurreko proiektuak bezala, kontinente osoan aitzindaria den jarduera-esparru bat osatzen du. Ekimen horren helburua da bizikletek beren gain duten potentzial izugarria ustiatzea, garraiobide jasangarri hori hiri-inguruneetan azkar eta errentagarritasunez hedatzen, eta gure hirietako bizi-kalitatea hobetzeko helburuarekin eskala handitu dadin.

Cargo bizikletak hirietan ezartzea jada errealitate bat da, eta frogatu da hirietan bizikleten erabilera funtsezko aldaketa ekarri duela; Besteak beste, bizikleten mugikortasunaren irudia hobetzen da, bizikletaren erabilera orokorra areagotzen da (pertsonak nahiz salgaiak eramateko), hiri-espazioaren erabilera hobetzen da eta batez ere trafikoaren pilaketa-arazoak murrizten dira. Hori guztiagatik; airearen kalitatea, bide-segurtasunaren eta bizi-kalitatearen mailak nabarmen handitzen dira.

City Changer Cargo Bike proiektuaren helburua joera hori aldatzea da, hirietan bizikleta kargudunen hedapena areagotu eta bizkortzeko. Horretarako, CCCB proiektuak eremu horretan esperientzia gehien duten hiriek gauzatutako jardunbide onen adibidea hartzen du, hiri eta testuinguru berrietara ahalik eta hobekien eta eskala handian hedatzeko, proiektuaren aitzindari diren hirietatik hiri jarraitzaileetara eta beste hainbat hiritar.

Hori lortzeko, CCCB proiektuak honako helburu hauek ezarri ditu:

- Inplikaturako hiri-eragileen artean kontzientzia sortzea
- Abian jartzeko eta hedatzeko mekanismo berritzaileak erabiltzea
- Erabileraren aldeko arau-esparruak ezartzea.
- Trukerako eta zeharkakotasunerako mekanismo eraginkorrak lortzea
- Pilaketak eta emisioak murriztea, segurtasuna eta espazio publikoaren erabilera handitzea

Beste hiri batzuetan frogatu den bezala, bizikleten erabileraren hazkundeak berekin ekarriko du helburu horiek lortzea, eta CCCB proiektuaren garapenean islatzea espero da. Are gehiago, kargudun bizikletak helburu komertzial zein pribatuetarako garraiobide gisa erabiltzeak eragin positiboa izango du gainerako hiri-inguruneetan.

Donostiako hiriak, CCCB, Kopenhage, Utrecht eta Cambridge proiektuaren barruan aitzindari diren beste hiru hiriekin batera, esperientzia zabala du dagoeneko ziklologiaren alderdietan, eta, horregatik, CCCB proiektuan parte hartzearen helburua da kargupeko bizikleten erabilera sustatzea maila pribatuan, bai pertsonak garraiatzeko, bai salgaiak garraiatzeko. Horretarako, arau-esparru bat ezarriko du ibilgailu mota horiek zirkulatzeko eta aparkatzeko, gaur egun hirian ez baitago halakorik.

Ekimenak mota horretako ibilgailuak probatzeko aukera eskaintzen duen prestakuntza-zati bat aurreikusten du. Helburua gurasoei eta irakasleei garraio motorizatuaren alternatiba eraginkorra erakustea da, bitarteko garbi, osasungarri eta jasangarria eskainiz.



4.6. SCUOLA FIAB PROGETTO: BIZIBUS

FIABek, bere izaera komunitarioaren arabera, bizikleta proposatzen du etxerako, eskolarako eta aisialdirako ibilbideetan, haur eta gazteentzat bizikleta baita eskolako ezagutzaren eta esperientzia errealtzen arteko harremanak indartzen dituen ezagutza praktikorik onena. FIABek bizimodu berriak iradokitzen ditu eta mugikortasunarekin, sozializazioarekin, osasun pertsonalarekin eta ingurumenarekin modu iraunkorrean erlazionatzera bultzatzen du. Izan ere, bizikletaren erabilera kontzientea aditu-gaitasunaren adibide bat da, ezagutzamultzo bat eskatzen duena eta gaituta dagoena: pertsonaren autonomia eta jakinduria sustatzen ditu.



FIABek ia 30 urte daramatza FIAB Progetto Scuola egiten, mugikortasun iraunkorra eta, bereziki, bizikleta zabaltzeko ekimenen programa iraunkorra. FIABek etengabe du konpromisoa ikastetxeetan bizikletaren erabilera zabaltzeko eta sustatzeko, garraibide garbi, isil eta seguru gisa, gazteak bide-portaeran eta trafikoaren segurtasunean hezteko.

Beraz, FIABek konpromisoa hartzen du helburu hori lortzeko beharrezkoak diren elementuak emateko, eta helburu hori nahitaezkoa da Italian duela hogeit hamar urte baino gehiagotik.

BIZIBUS

BiziBusa eskolara joateko modu jasangarria da. Bi gurgileko autobus bat da, bizikletaz dabilzan ikasle talde batek osatua. Eskolatik joan eta itzultzen dira boluntarioek lagunduta, aurrez zehaztutako eta bermatutako ibilbideetatik. Benetako autobus-ibilbideek bezala, BiziBuseko ibilbideek amaiera eta tarteko geralekuak dituzte, eskolarako joan-etorriko irteera- eta igoerak-ordutegiak erakusten dituzten kartelen bidez identifikatuta. BizikletaBusak 2,5 eta 3 km bitarteko ibilbideak bete ditzake, eta gehienez 15 eta 20 minutu bitarteko bidaia egin. Ikuspena eta segurtasuna areagotzeko, parte hartzen duten haur guztiek kaskoa eta kolorezko peto islatzailea daramate, helduek bezala.

1. BiziBusaren abantailak:

Oso nabariak dira zirkulazioaren murrizketaren gaineko eragin positiboak, oro har, eta ikastetxeen inguruetan, eta, bereziki,

- Ingurumena: airearen kalitatea, erregaia aurrezte
- Osasuna: eguneroko ariketak defentsa naturalak indartzen ditu, gizentasunerako joerari aurre egiten dio
- Autonomia: ikasleena: independenteagoak izaten laguntzen die, lurraldea hobeto ezagutzen laguntzen die
- Sozializazioa: haurrei eta gurasoei elkar hobeto ezagutzeko aukera ematen die
- Parte-hartzea: ikasleak, gurasoak, irakasleak, udal-teknikariak, unibertsitateen elkarteak...

4.7. SAFE ROUTES TO SCHOOL PROGRAMS

Safe Routes To School Programs edo Eskolarako Bide Seguruen Programa (SRTS) mundu anglosaxoian eskolara oinez eta bizikletaz joatea sustatzen duen ikuspegia da, azpiegitura, legearen aplikazioa, tresnak, segurtasun-hezkuntza eta eskolara oinez eta bizikletaz joatea sustatzeko pizgarriak hobetuz.

AEBetan, adibidez, goizeko puntako orduan autoz egiten diren bidaien % 10 eta % 14 artean eskolara joateko izaten dira.

SRTS ekimenek ikasleen segurtasuna eta jarduera fisikoaren mailak hobetzen dituzte. Garraio-sail batek, metropoli-plangintzako erakunde batek, tokiko gobernu batek, eskola-barruti batek edo eta eskola batek inplementatu ditzake. Baliabide ugari daude eskuragarri zentro nazional baten bidez, besteak beste, SRTS Guide, (Gida, tutorial gisa), Parent Surveys, (familiei egindako inkestak), Student tallies, eta beste estrategia erraz batzuk; adibidez, Walking School Bus, bizikletaren erabilera eta oinezko joan-etorriak sustatzen eta babesten dituena.

- **SRTS Guide:** Gida hau erreferentziatzeko online eskuliburu bat da, programak garatzen laguntzeko diseinatua. Eskolarako Ibilbide Seguruak (SRTS). Beste argitalpen batzuetarako estekak eta SRTS. Lineako gidaren irakurleek gai espezifikoak aukera ditzakete, beren interesen eta beharren arabera, hala nola eskola gurutzaketako guardia helduentzako jarraibideak, eskola-ibilbideen mapak sortzeko tresnak eta ezintasunak dituzten haurrak SRTS ekimenetan sartzeko moduak.
- **Parent Surveys:** Inkesta honek informazioa eskatzen du gurasoek eskolara oinez edo bizikletaz joateko aukera ematen dieten faktoreei buruz, eskolarako ibilbideetan segurtasunarekin lotutako funtsezko baldintzak egoteari buruz, eta horrekin lotutako sakoneko informazioari buruz. Inkestaren emaitzek haurrak eskolara oinez edo bizikletaz joateko aukerak nola hobetu zehazten lagunduko dute, bai eta familien jarrera-aldaletak neurtzen ere, SRTS tokiko programak.
- **Kontaketak (Student tallies):** Inprimaki honek ikasleak eskolara nola iristen diren eta SRTS programak eskolarantz eta eskolatik egiten diren bidaiei eragiten die. Irakasleek formulario hau erabil dezakete haurrak egunero eskolara nola iristen eta ateratzen diren jakiteko informazio espezifikoa erregistratzeko. astebetez. Formulario honek programen jarraipena egiten laguntzen duen informazioa SRTS herrialde osoan.
- **Walking School Bus:** Ikerketek erakusten dute gero eta gutxiago direla oinez edo eskolarako bizikleta erabiltzen dutenak, eta gehiegizko pisua izateko arriskua duten haur gehiago daudela. Tendentzia hau aldatzeko, familiek irtenbide sortzaile seguruak eta dibertigarriak behar dituzte. Oinezko eskola-autobusa ezartzeak bi onura hauek izan ditzake.



5. DONOSTIAKO ESKOLA MUGIKORTASUNEKO EKINTZA PLANA

1. EKINTZA: **ESKOLA-MUGIKORTASUN IRAUNKOR, AKTIBO, SEGURU ETA AUTONOMORAKO MANIFESTU BAT IDAZTEA**

1999an, hirian **Mugikortasunerako Itun Zibikoa** sinatu zen, eta honek mugarri bat suposatu zuen. Hortik abiatuta, Administrazioek, elkarte-sareek eta herritarrek egindako ahaleginek agerian uzten dute beharrezkoa dela aurrera egitea trafikoaren eta hiriaren mugikortasunaren kudeaketan paradigma aldatzearen alde.

Itun horretan Donostiarren lehen Manifestua jasotzen da, eta konpromiso hori gaur egunera arte iristen da. Une honetan, eskola-mugikortasun iraunkor, aktibo, seguru eta autonomorako Manifestua idaztean hiriko ikastetxeen zehaztapenera jaisteak planteatzen da.

Gaia inplikaturako eragile guztien akordioaren emaitza gisa planteatzen da dokumentua. Idazteko prozesuak eskola-mugikortasuna zeharka lantzea eskatuko du. Lortzen den adostasun orokorrak eskola-mugikortasun iraunkor, aktibo, seguru eta autonomoaren aldeko oinarritzko printzipio batzuk ekarriko ditu.

Adierazpen honetan, ikastetxeko Mugikortasun Planean jasotako ondorio eta estrategia nagusiak jasotzera gonbidatzen dugu, eskola-mugikortasuna bermatzeko jarraituko diren printzipio nagusiak izanez gero.

Dokumentu horrek urtean behin, bi urtean behin (edo zehazten den aldiro) berrikuspenak egin beharko ditu, edukia prozesutik sortutako errealitateetara eguneratzeko.

Manifestuaren idazketari lotuta, eta Planari jarraipena emateko, Eskola Mugikortasuneko Ekintza Planaren Talde Eragileak sortuko da, ezarri beharreko Neurri Zuzentzaileen eta Helburuen lehentasuna zein den erabakiko duena.

Eskola Kontseiluarekin eta Mugikortasun Departamentuarekin partekatuko da.

Nola jarriko dugu abian Eskola Mugikortasuneko Plana? Dagoeneko azaldutakoaz gain, hona hemen erabilgarriak izan daitezkeen tresna batzuk.

ZER.- Hezkuntza-komunitatearen parte-hartzearekin idatzi eta sortutako manifestu honek garraiobide jasangarriekiko testuingurua eta konpromisoa sortzeko balioko digu, puntu honetan 2030 Agendaren helburuekin lotuz. Bertan jasotzen dira ikastetxeak bere joan-etorriei buruz hartzen dituen konpromisoak eta nola diren ongi etorriak oinez, bizikletaz edo garraio publikoan mugitzen direnak,. Halaber, ibilgailu motorduna zentzuz eta errespetuz erabiltzeko eskatzen da, salbuespen gisa.

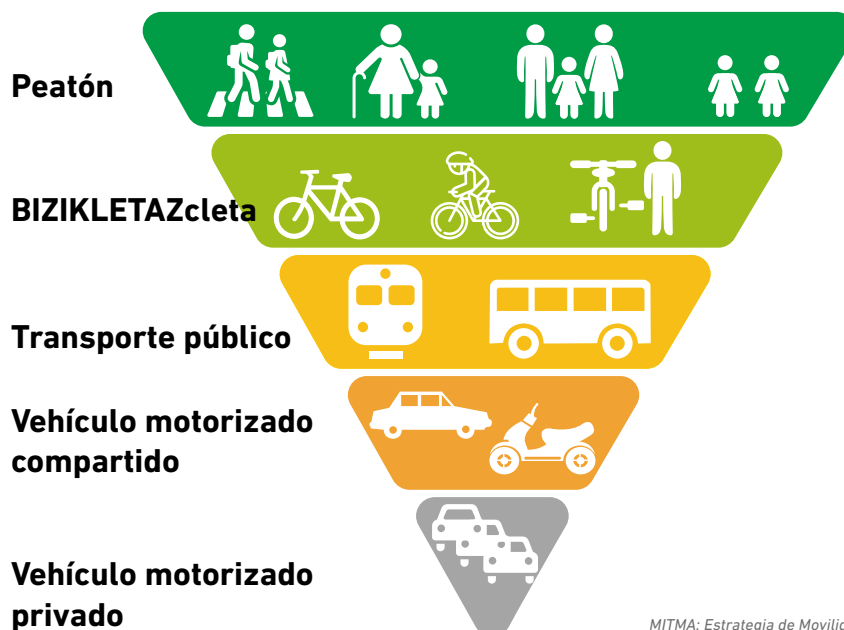
NORK.- Manifestu honek ikastetxera egunero iristen diren pertsona guztiak ordezkatzeko ditu (ikasleak, irakasleak eta irakaskuntzakoak ez diren langileak), eta agerian egongo da Zuzendaritzaren eta ikasketa-burutzaren sinadura, Gurasoen Elkartearen ordezkariak eta ikasleen ordezkariak.

NOLA.- Ikasturtearen hasierako ekitaldi batek Manifestuari atxikimendua sinatzeko balioa eman dezake. Gonbidatutako udal-pertsona ospetsuak bertaratzea, bai eta auzoko kolektibitateko ordezkariak ere (auzoko ekipamenduen ordezkariak, merkatarien elkarteak, etab.), eta horrek ikastetxearen eta administrazioaren arteko agendak indartu eta lerrokatuko ditu.

NON.- Manifestua modu fisikoan argitara daiteke, zentroaren sarreran espazio nagusi bat hartuz, eta era sinbolikoan web orrian ere bai.

Manifestu hau ikastetxearen Curriculum Proiektuaren barruan eskola-mugikortasun arloan sartzea da helburua, eta horrek zuzendaritza-taldeetatik haratago irautea ekarriko du, behin betiko izaera emanaz.





PLANAREN MANIFESTUKO PUNTUAK

Jarraian, hura osa dezaketen puntuetako batzuk proposatzen dira.

Ikastetxeko Mugikortasun Jasangarriaren, Seguruaren, Osasungarriaren eta Autonomoaren aldeko Manifestu honen sinatzaileok honako printzipio hauek adostu ditugu, gure Hezkuntza Erkidegoaren bizikidetzarako oinarriak arautzeko:

- Mugikortasuna elkarbizitzarako tresna bihurtu behar da, eta bertan proposamen berritzaileak sortzeko gai izan behar gara; ingurumena hobetzea, eta kolektibo guztiak zentrorra joan-etorriak segurtasunez egitea.
- Ongi etorriak dira modu aktiboak, 2030 Mugikortasun seguru, iraunkor eta konektatuaren Estrategian jasotakoaren arabera.
- Ez dira ongi etorriak gure ikasle guztientzat, irakasle eta auzotarrentzat oro har arriskutsuak diren garraiobi-deak, eta bizikidetzara-arauek errespetatzen ez dituzten garraiobideak.

Hasiera batean, gutxienez, ekintza-plan honetan jasotako ekintza estrategikoak jasoko dira manifestuan, bai eta eskola-mugikortasun iraunkorra, aktiboa, segurua eta autonomia sustatzeko borondate orokorra ere. Manifestuko gainerako puntuak Talde Eragileak berak sortuko ditu, eta idazketa eta zabalkuntza hezkuntza-komunitateko eragileen artean egingo dira, sinatzaile eta eragile interesdun berriak lortzeko.

FASEAK

1.1.- Manifestua idazteko behar diren eragileak identifikatzea

1.2.- Manifestua idaztea

1.3.- Manifestua zabaltzea

2. EKINTZA: **ESKOLA-EREMUAN MUGIKORTASUNAREN ARLOKO ERREFERENTZIAZKO FIGURA BAT SORTZEA. MUGIKORTASUN-KUDEATZAILEA.**

Araudiaren atalean (3.4 puntua) aipatu zen bezala, ikastetxe batzuk (ehun pertsona baino gehiago dituztenak) beren Mugikortasun Plana idaztera behartuta daude, lekualdatzeko moduak aztertuz eta ikasleen segurtasunerako nahi ez diren egoeretarako neurri zuzentzaileak aztertuz. Lanerako Mugikortasun Planaren baliokidea izango litzateke.

Are gehiago, tamaina edozein dela ere, hiriko ikastetxe eta institutu guztiei gomendatzen zaie beren garapena lantzea; Izan ere, horrek ikasleen eta irakasleen eguneroko mugikortasunaren argazkia eskaintzeaz gain, azterketa horrek sinergia interesgarriak sortzen ditu berez.

CONAMA 2018
CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

RUMBO 20.30.

Congreso Nacional del Medio Ambiente
Madrid del 26 al 29 de noviembre de 2018

El Gestor de movilidad y casos de éxito en la implementación de medidas de movilidad sostenible al trabajo

Ejemplo de la importancia de la figura del gestor de Movilidad. Buena práctica Conama 2018.

Mugikortasun Planaren testuinguru horretan, **MUGIKORTASUNEN KUDEATZAILEAREN** figura funtsezkoa da mugikortasun-neurrien ezarpena aurrera eraman nahi badugu.

FUNTZIOAK.-

Mugikortasun-kudeatzailea arduratuko da Planaren jarraipena egiteaz, bereziki inplikaturako eragileekin koordinatuta.

Ezinbesteko figura da enpresetan Mugikortasun Plan bat martxan jarri nahi bada. Profesional horren profilak presakuntza tekniko egokia eta espezializatua izan beharko du mugikortasuna kudeatzeko planetan.

Bere funtzioak planaren jarraipenean oinarrituko dira, hiri mailako koordinatzaileen koordinazioari garrantzi berezia emanez, hiri osoan mugikortasun jasangarri, seguru eta osasungarriaren misioa eta ikuspegia zabaltzea ahalbidetuko diguna. Neurri horren hastapena ikastetxe bakoitzeko koordinatzaileen arabera sortutako Eskola Bideko Batzordean dago. Batzorde horrek sarea sortzen lagunduko du, baita irizpide eta neurri partekatuak ezartzen.

Hauek izango dira bere funtzioetako batzuk, modu eskematikoan:

- Talde Eragileak hartutako erabakien jarraipena egitea eta erabaki horiek betearaztea.
- Mugikortasun Mahaiaren erabakiak betearaztea.
- Talde eragileari laguntza ematea kideak koordinatzeko. Mahai-bilerak deitzea, kideek eta lehendakariak emandako argibideen arabera.
- Egindako jardueren jarraipena egitea eta gauzatze- eta betetze-maila baloratzea.
- Ikastetxearekin zerikusia duten eragile publiko eta pribatuekin negoziazio-ekintzak egingo ditu mugikortasunaren alorrean, Eskola mugikortasunaren Ekintza-Planeko proposamenen betearazpena bultzatzeko.
- Zentroko mugikortasunari buruzko informazioa behar bezala sortzea eta transmititzea (garraio-zerbitzu publikoak, bizikleta, etab.), eta dagokion banaketa egitea.
- Mugikortasun-kudeatzaileak informazio-, prestakuntza- eta aholkularitza-ekintzak egingo ditu enpresaburuei eta langileei mugikortasun iraunkorra sustatzeko.
- Zentroaren, administrazioaren eta inplikaturako beste eragile batzuen arteko lotura egitea.
- Zentroko mugikortasunaren kudeaketa orokorra koordinatzea, espazio publikoaren konfigurazioa garraio-sareekin eta desplazamendu-sistemekin bateragarri eginez.
- Jarduketa-neurriak proposatzea garraio publiko kolektiboan. Hau da, mugikortasuna oinez eta bizikletaz, partekatutako autoa eta mugikortasun jasangarria bultzatzen duten beste garraio-bide batzuk.
- Pertsonen mugikortasunaren eta produktuen garraioaren arteko bizikidetza bermatzea, elkarren artean egon daitezkeen disfuntzioak ekiditzeagatik.
- Mahaiko eragileekiko komunikazio-bideak eta langileekiko informazio-zerbitzuak sustatzea eta aktibo mantentzea.
- Zentroko garraio-zerbitzuei buruzko informazio- eta dibulgazio-materialen edizioa sustatzea eta batez ere, mugikortasun iraunkorra, oro har.

PRESTAKUNTZA.-

Hiriko ikastetxe eta institutuetako mugikortasun-kudeatzaile izendatzen diren pertsona guztien prestakuntza Mugikortasun Departamentuak berak emango du.

FASEAK

2.1.- Mugikortasun-kudeatzailearen figura definitzea

2.2.- Ikastetxean edo institutuan mugikortasun-mahaia sortzea.

2.3.- Pertsonaren bat mugikortasun-kudeatzaile izendatzea

3. EKINTZA: BIDE-HEZKUNTZAREN ETA ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN TRATAMENDUA EGUNERATZEA IKASTETXEETAN

Ekintza honen helburua hirian bide-hezkuntzaren tratamendua eguneratzea da.

Bide Segurtasuneko zerbitzuaren eguneratze hori mugikortasuneko agenteen, teknikarien eta Udaltzaingoaren elkarlanean bat dator, azken honek Bide Hezkuntzako prestakuntzetan hogeita bost urteko esperientzia baitu.

Gure ustez, gizarte modernoan sortu den bide-seguru ezaren arazoa konpontzeko, inplikaturako guztien HEZKUNTZA ETA PRESTAKUNTZA ere batu behar da.

Horrela, zerbitzu berri honen erronkaren ondorioz, lantaldea koordinatu behar izan da. Lantaldea hainbat jardueraremutatik dator, hurbilekoak izan arren; hala nola, hiriko mugikortasunaren kudeaketatik, trafikoaren kudeaketatik eta herritarrak zentzu zabalean kontzientziatzetik.

Alde batetik, diziplina anitzeko talde bat sortu da, bereziki, hiriko bide-segurtasuneko prestakuntza-eskaerei erantzuteko, trafikoari buruzko begirada tradizionala birbideratuz eta mugikortasun osora zabalduz.

Horrela, Bide Segurtasuneko prestakuntza berri honek prestakuntza eskaintzen die Lehen Hezkuntzako eta Bigarren Hezkuntzako ikasleei, baina baita Heziketa Ziklokoei eta helduei ere, enpresen, Aniztasun Funtzionaleko Kolektiboen eta abarren testuinguruan.

Prestakuntza-eskaintza:

- Prestakuntza-Hezkuntza Arautuan eta Ez-arautuan.
- Enpresentzako prestakuntza.
- Prestakuntza Zikloetan.
- Adin nagusikoentzat prestakuntza.
- Bizikleten Oinarrizko Mekanikako prestakuntza.
- Bizikletan ibiltzeko prestakuntza galtzadan (1 bizikleta + metodologia).



Formación circulando en BIZIKLETAZ en calzada

Hezkuntza arautuari buruz hitz egiten dugunean, interesgarria ikusten dugu Lehen Hezkuntzako hirugarren ziklora iristea; izan ere, familiarekin eta irakasleekin hitz egitean, esan digute oraindik adin horretan ikasle gehienek ez dutela esperientziarik beren mugikortasunean, beraz, ez direla gai haien mugimenduak modu egokian planifikatzeko. Era berean, bizikleta ez dute garraiobide gisa onartzen, jolas moduan baizik, eta, horren ondorioz, bidearen beste erabiltzaileak ez dituzte kontuan hartzen, ez dute bide egokia aukeratzen eta abia-dura ez dute aukeraturako bidera egokitzen.

Horregatik, parte-hartzaileak prebentzioaren, erantzukizunaren eta autonomiaren kontzeptu zein jarrerak oinezko eta bizikleta-gidariaren rolerak egokitzen saiatzen gara. Horren emaitza da, mugikortasun segurua lortzea, bere mugikortasunean erabaki seguruak eta egokiak hartzeko aukera ematen dioten irizpideak eskuratzea, eta, azkenik, bere joan-etorriak modu seguruan egin ahal izateko beharrezko autonomia lortzea.

Horretarako, zeregin hauek proposatzen ditugu: eguneroko egoera simulatuetan, bideko beste erabiltzaile mota batzuekin (oinezkoak edo gidariak) harremanetan jartzeko estrategiak probatzea; bide-ingurunea aztertzerakoan segurtasun-irizpideak hautatzea, egoera bakoitzean zirkulatzeko lekuri seguruena aukeratu ahal izateko; oinez edo bizikletaz doazenean, bakoitzak dituen bizipenei buruz hausnartzea; beste erabiltzaile batzuekiko harremana, rolaren eta abiaduraren arabera dauden kalteberatasun-mailak ezagutzea; eta estimulua pixkanaka zabalduz gero, arreta eta erantzuna emateko gaitasuna garatzea, prebentzio- edo defentsa-gidatze mota bati ekiteko.

Bigarren hezkuntzarako programan, jarrera da landu beharreko atal nagusia. Horretarako, talde-presioa lantzen duten saio batzuk diseinatu ditugu, adin hauetan heziketa egokiak duen garrantziagatik eta hauen heldutasun ezagatik, hainbat arlotan arrisku-portaerak ikus daitezkelako. Diseinatutako saio hauen bidez, erantzukizuna eta arriskuak hartzea edo ez hartzea aurrean duten pertzepzioaren arabera da, haien erabakiak, eragina eta jarduteko modua identifika ditzaten, baita ere autobabeserako estrategia seguruak onartu eta landu ahal izan ditzaten.

FASEAK

3.1.- Eskola-curriculumak errebasatzea, Derrigorrezko Bigarren Hezkuntzako Bide-segurtasuneko prestakuntza

3.2.- Bide-seguruko prestakuntza-eskaintzaren egungo zerrenda zabaltzea

3.3.- Bide-segurtasuneko saio teoriko-praktikoak sustatzea, hezkuntza mailaren arabera

4. EKINTZA: ESKOLA-INGURUNEAK ETA IBILBIDEAK HOBETzea

Pandemiak planeta mailako aldaketa ekarri zuen esparru askotan. Eta horietako bat izan zen eskola-inguruneak kudeatzea eta sarbideen segurtasuna bermatu ahal izatea, distantzia soziala zainduz. Hortik ikasi genuen posible zela gauzak beste era batera egitea. Horren adibide garbia dira eredu hauek: ikastetxeen inguruko kaleetako trafikoa etetzea, modu honetan oinezkoen eta txirrindularien segurtasuna bermatu ahal izateko, ate eta sarbide berriak irekitzea eta hirigintza taktikoaren bitartez, esku-hartzeak sustatzea.

Paz Serra, Oxfordeko Unibertsitateko hirigintza-masterra duen arkitekto txiletarrak dioenez, hirigintza taktikoa arazo modernoetan harrapatuta geratu ziren hiriei erantzuteko sortu zen. Gainera, Serrak azaldu du hirigintzaren adar horren oinarria ez dela zerbitzu publiko edo administrazioetan sustatzen, herritarretan baizik. Jendeak bere auzoetan arazoak konpontzeko egiten zituen etxeko konponketetan oinarrituta hasi zen, eta ondoren instituzionalizatuz joan zen, hirigileak azaldu duenez.

Mike Lyndon hirigileak Street Plans-eko Hirigintza Taktikoa 2 txostenean azaltzen duenez, kontzeptu hori tokiko ideiekin sortzen da (ideia lokalekin), eta, aldi baterakoak direnez, hobetu egin daitezke. Behin haren funtzionamendua egiaztatuta, gobernuen, udalen edo udalerrien lana da taktikoki konpondutako arazoari buruzko behin betiko neurriak hartzea.

“Kalea aldatzen duzunean, mundua aldatzen duzu”, Janette Sadik-Khan New Yorkeko komisionatu ohiaren esaldi ospetsua da, bere hirian hainbat neurri taktiko aplikatu dituen.

Times Square enblematikoa automobil pribatuentzako kale izatetik oinezkoentzako gune izatera pasa zen. Ekintza hau hirigintza taktikoko obra handizat jotzen da eragin positiboa izan zuelako. Martxan jarri ondoren, motozikleten zirkulazio-istripuak % 63-ra jaitsi ziren, oinezkoen istripuak % 35 gutxitu ziren eta oinezkoen fluxuak gora egin zuen, Street Plans-eko Hirigintza Taktikoa 2 txostenak adierazten duenez.

Donostian, hirigintza taktikoa erabiltzen hasi gara espaloietan eta, oro har, oinezkoentzako guneak zabaltzeko eta ikusarazteko, batez ere ikastetxeetarako sarbideetan, hauek, espazio atseginagoak eta seguruagoak bihurtuz.

Kalearen bokazioa aldatzen da, batez ere kalearen sekzioa aldatuz, espaloien zabalerak hobetzen dituzten elementuekin, oinezkoen beharrak ikusarazten dituztenekin eta espazio publikoaz gozatzeko segurtasuna eta aukera handituz.

Atarizar kaleko (Intxaurren auzoa) adibideetan aipaturiko aldaketak ikus daitezke. Bertan, oso espazio txikian gune guzti hauek biltzen dira: 1.500 ikasle baino gehiago dituzten lau ikastetxe, dibertsitate funtzionala eta mendekotasun maila altua duten pertsonen egoitza eta adinekoentzako tutoretzapeko apartamentuak.



Beste adibide bat Orixe Ikastolaren inguruetan aurki dezakegu, alde zaharrean. Bertan, ostalaritzako ibilgailuen zamaletako erabilera okerrekin eta autoen sarrera baimendu gabeekin oinezkoen eragiten dieten, hauek eragile ahulenak direlarik.



FASEAK

4.1.- Eskola ingurunea eta ibilbideak hobetzeko aukerak aztertzea

4.2.- Eskola-bideen proiektuen balizko jarduketari lehentasuna ematea

4.3.- Ingurunea hobetzeko jarduerak fisikoak eta Eskola-bideko proiektuak

5. EKINTZA: GARRAIO MODUAK ETA MUGIKORTASUN AKTIBOKO OHITURAK SUSTATZEA

Ekintza estrategiko honen helburu nagusiak honako hauek dira:

- Ikasleen familien artean motordun ibilgailu pribatuaren erabilera eskolako joan-etorrietan murriztea.
- Eskolako joan-etorrietan mugikortasun iraunkorra, aktiboa, segurua eta autonomoa sustatzea.
- Airearen kalitatea hobetzea eta eskola-inguruneetako kutsadura akustikoa murriztea. Ekimen honen helburu nagusia arazo hauek konpontzea da, une garrantzitsuetan ikastetxeak inguratzen dituzten kaleetako trafikoa mugatuz, autorik gabeko gunek nagusi bat sortuz. Eskolen inguruan guztientzako ingurune seguruagoa eta atseginagoa sortzea da asmoa. Planak oinez eta bizikletaz eskolarako joan-etorri aktiboak sustatuko ditu, eta horrek, era berean, zonaldeko pilaketa eta kutsadura murrizten lagunduko du.

Familia guztien baitan, seme-alabek gurasoei kalera irteteko eskatzen diete, bakarrik edo lagunekin. Guraso askorentzat egoera konprometitua da. Autoen eta errepideen beldurra handia dute, eta horretarako gurasoek haurraren heldutasun-maila baloratu behar dute lehen irteera horiek baimentzeko. Puntu horretara iritsita, gure seme-alaben portaera, ordura arte transmititu diogun hezkuntzaren arabera izango da, neurri handi batean. Hala ere, badira aholku batzuk gurasoak lasaitzen lagun dezaketenak, bai oinez, bizikletaz edo beste garraiobide iraunkor eta aktibo bat hautatzen denean.

Galtzadan ibiltzeko prestakuntzaren barnean hauek dira aztergaiak (bide-hezkuntza).

OINEZ:

1. Ibilbidea planifikatzea. Galdetu zure semeari edo alabari nondik joango den, nora joan nahi duen. Irteeraren aurreko egunean lagun zaitzake, gatazkatsuenak izan daitezkeen puntuak aurkitzeko. Une horietan, argi utzi behar zaio nola jokatu behar den eta zer ezin den inola ere egin.
2. Ez iezaiozu beldurrik transmititu autoekiko, segurtasun gutxiagorekin sentitzea eragin dezake jarrera horrek. Turismoak eta zirkulazio-arauak errespetatu behar dituela soilik gomendatu. Mezu positiboa helarazi: oinarriko printzipio horiek jarraitzen baditu, ez zaio zertan ezer gertatu.
3. Esperientzia pilotuetan oinarritu, hala nola; Oinez Eskolara, Adi! Kotxea dator, Kalea Aztertu,... dagoeneko aztertu diren esperientzietatik ikasi ahal izateko, hain zuzen. Jokabide on hauek praktikatzen jarraitzen baditugu, garraiobide aktibo eta jasangarriak erabiltzea lortuko dugu, denon hobe beharrez.

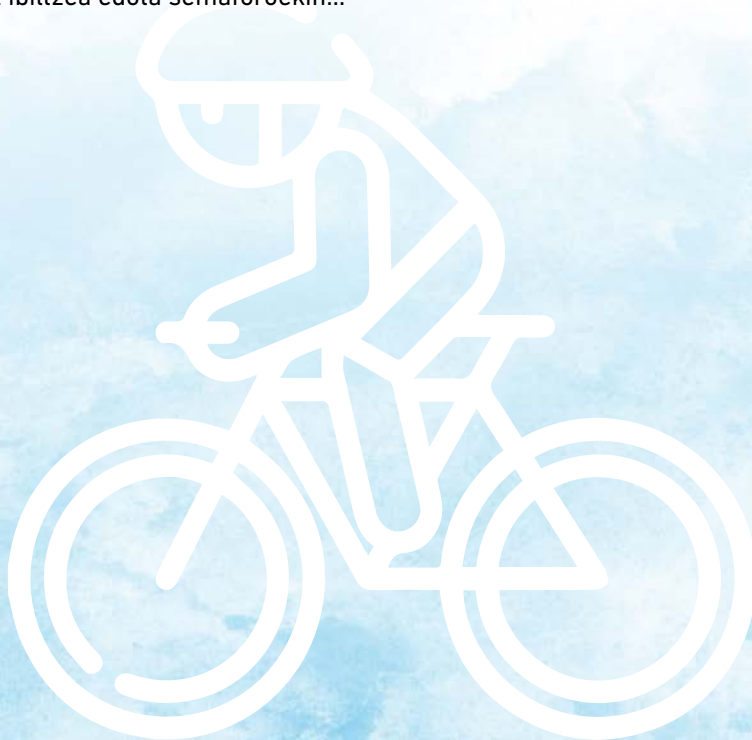


BIZIKLETAN:

Bizikleta garraio ezin hobeia da. Ariketa fisiko osasungarria sustatzen du, hirietako trafikoa murrizten du eta ingurumena errespetatzen du, ez baitu inolako gas kutsatzailerik isurtzen.

Gurasook irakatsi behar diegu gure seme-alabei hain ezaugarri onuragarriak dituen lokomozio-bide hori erabiltzea komeni dela. Hala ere, Europako beste herrialde batzuetan ez bezala, Holandan edo Alemanian kasu, Euskal Herriko hirietan eta Estatuko gainerako hirietan pedalak emanez mugitzea ez da erraza, eta, askotan, garraio mota horrek zenbait arrisku dakartza. Gurasoen betebeharra da haurrak arauak errespetatzen hezitzea. Autobabeserako zenbait neurri irakastea ere ezinbestekoa da. Txikitatik ikastea erabakigarria da ondoren bizikleta behar bezala erabiltzeko.

- Seme-alabak oraindik oso txikiak direnean, gurasoek haiekin bizikletan ibiltzea erabaki dezakete. Neurri egokia izango da zirkulatzerakoan ohiturak irakasteko. Gogoratu arauak errespetatu behar dituzula uneoro, haurrak oso adi egongo baitira zuk bizikletaren egiten diezunarekin.
- Txirrindulariek urtero izaten dituzten istripuen ehuneko handi bat gaitz batekin lotuta dago. Arrazoiak materialen egoera edo horien mantentze-lan eskasa izan daitezke. Gure seme-alaben kasuan, gurasook saiatu behar dugu aldian-aldian bizikleta aztertzen.
- Kaskoa behar bezala erabiltzea. Derrigorrezkoa da hiriarteko bideetan, eta aukerakoa hirian; hala ere, kaskoa janztea beti da gomendagarria. Erakutsi iezaiozu zure semeari edo alabari babes honi estimua edukitzen, talka edo istripua gertatuz gero, bizia galdu ez dezan.
- Ibilbide seguruak. Txirrindulariek ia bide guztietatik zirkulatu dezakete, autobide, autobia eta oinezkoentzako bideetatik izan ezik. Hala ere, garrantzitsua da gure seme-alabak kontzientziaztea benetan seguruak diren bideak bakarrik erabil ditzaten.
- Gidatzeko arauak eta jarraibideak. Bizikleta egiaztatu eta arau batzuk ezarri ondoren, (adibidez; nondik zirkulatu eta zein ibilbide diren seguruak) gure seme-alabekin atera gaitzke bizikletan ibiltzera. Hau da unerik onena gidatzeko jarraibide batzuk erakusteko; hala nola, seinaleekiko eta trafiko-arauekiko errespetua, apartatutako autoekin zein oinezkoekin kontuz ibiltzea edota semaforoekin...



PATINETEA:

Gure hirian patinetea aspaldi aukeratu izan da eskolara familia-rekin edo beste hurrekin joateko benetako aukera gisa. Hala ere, mugikortasunari dagokionez, haurren patinetea jostailu gisa katalogatuta dago udal-ordenantzan, eta ez garraiobide modura.

Helduen patineteen kasuan, legezko hutsunea ikusita, 2019ko ur-tarrilean onartu ziren Donostian mugikortasun pertsonaleko aparatu- eta ibilgailuen zirkulazio eta aparkatze-baldintzak. Ondoren, beste bat: *“Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal”*.

**FASEAK**

5.1.- Mugikortasun jasangarriari, osasungarriari eta seguruari buruzko dibulgazio-kanpainak diseinatzea

5.2.- Horiek gauatzeko agente aliatuak bilatzea

5.3.- Inplementatzea

6. EKINTZA: ESKOLA-MUGIKORTASUNAREN BEREIZGARRI BAT SORTZEA

Hezkuntza-komunitateak proiektua kalean identifikatzeko, baliagarria da eskola-bideari ikusgarritasuna ematen dion **irudi korporatibo** bat ezaugarritzea. Horretarako, logo bat daukagu identifikatuta, hurrekin egindako partaidetza-prozesu batetik sortua. Irudi korporatiboak programaren testuinguruan garatutako ekintzak identifikatzen laguntzen dio auzoari.

Logo hori karteletan erabil daiteke, espaloietako marketan, batez ere Altzan, Intxaurren, Martutenen, Loiolako Erriberan eta Egian dauden ikastetxeetako auzoetako eskola eta etxe-eskolen ibilbideak identifikatzeko, arrasto irekien bidez. Saltokiak eta ekipamendu sanitarioak eta kulturalak identifikatzeko ere erabili da, proiektuaren bazkide laguntzaile gisa.





Garapenaren jokabide garrantzitsuenetako bat kalera bakarrik ateratzeko autonomia bada ere, gero eta ikasle gehiago joaten dira eskolara familiaren autoan edo autobusean, nahiz eta ikastetxetik oso gertu bizi, eta horrek trafikoa kolapsatu eta arrisku-egoerak eragiten ditu. Zer gertatu da gure seme-alabei kalera bakarrik joaten ez uzteko?

Eskolara bakarrik joateko baimena ematen zaien bakoitzean, familiak konfiantza ematen die, beren kabuz erabakiak har ditzaten. Erantzukizun-erronka bat da, gero eta gehiago atzeratzen ari dena, eta, horrekin batera, heldze-aldia ere. Gainera, adingabeak eskola eremutik kanpo gizarteratzea sustatzen da, eta bizi-lagunen laguntza errazten da eskolara joateko ibilbidea egiteko.

Jakina, ez da konfiantza-arazoa bakarrik, eskolarako ibilbidea segurua izateko baldintza egokiak ere bete behar dira. Horretarako, beharrezkoa da hezkuntza-ingurune osoa eta auzoa kontzientziatzea kaleak ibilgailuen aurrean berreskuratze beharraz. Gidatzeko modua ez da hain oldarkorra izan behar, ikastetxeetarako ibilbidea argia izan behar da eta arriskua saihestu behar da.

Hainbat kolektibok batera egindako ahaleginaren bidez gauzatu da erronka; hala nola, auzoko elkarteek (merkatariak, bizilagunak, guraso-elkarteak...), Udaleko sailek eta ikastetxeek. Hainbat lan-mahairen eta bileren bidez, zenbait proposamen adostu ditugu, eta auzoa egokitu dugu, eskolarako bidea seguruagoa izan dadin eta haurrek eguneroko jardura horren bidez autonomia pertsonala lor dezaten. Auzoko hainbat eskola inplikatu ditugu, ibilbideak diseinatu, kontzientziatu eta abar. Kontua da, haurren laguntzarekin presioa egin behar dugula, gidatzean agresibitate-mailak murriztu ahal izateko.

Lan mahaiei esker, hainbat ekintza antolatu dira: auzo osoa kontzientziatzea, puntu beltzak antzematea, eskolarako ibilbideak diseinatzea eta eskolako bidea markatzen duen logotipoa (eskolako bota bat) diseinatzea. Gainera, proiektuaren txalekoak eta liburuxkak atera dira, eta ikasleek informazioa banatu dute auzoan. Saltokiek "Eskolako bidea: laguntzeko prest" leloa duen pegatina bat dute erakuslehoan, eta ikasleren batek laguntza behar badu, badaki bertan eska dezakeela. Komunitateko hainbat eragileren konpromisoa lortu da, auzo barruko kohesio soziala eta loturak sustatuz.



Gainera, kontzientziazio hori bultzatzeko eta eskola eta etxe-ibilbidea eskolara oinez doazen ikasleentzat seguruagoa eta erakargarriagoa izan dadin, duela urte batzuetatik hona, formatu handiko kartelak jarri ziren kale-argietan dauden haurren oinezkoen ibilbideetan, ibilbidea oinez egiteko orduan segurtasunaren eta haurren autonomiaren alde egiten ari diren ahalegina ikusgarriagoa izan dadin. Esan bezala, hainbat kartel jarri ziren kaleko faroletan, proiektu honen logotipoarekin.

Proiektu hau auzoetan eta zentroetan ikusarazteko beste modu bat oinezkoen txartela sortzea da, hirian zehar mugitzeko modu horrek balioa duela eta hirian mugimenduen aldakortasun handiena ahalbidetzen digula ikusarazteko.



FASEAK

6.1.- Etorkizuneko bereizgarriaren erabilera baloratzea

6.2.- Eskola-mugikortasunaren irudi korporatibo mota hautatzea

6.3.- Barruko eta kanpoko dibulgazioa

7. EKINTZA: KOMUNIKAZIO-PLANA

2022ko abenduaren 13an Ministro Kontseiluak onartutako Lege Aurreproiektuaren Testuaren arabera, Mugikortasun Iraunkorreko Plan bat ezartzearen arrakasta hezkuntza-komunitateko kide guztien (ikasleak, irakasleak eta irakasle ez diren langileak) parte-hartzearen arabera da, neurri handi batean.

Gainera, funtsezkoa da Zuzendaritzak Mugikortasun Planarekin eta horren esparruan garatutako jarduerekin duen konpromisoa.

Mapa bat edo errezeta bat balitz bezala, komunikazio-planak ibilbide-orri bat bezala funtzionatzen du, ikastetxe batek urtebetera dituen komunikazio-ekintzak adierazten dituen, haren politiken eta balioen ildotik, zehaztutako helburuak lortzeko.

Partaidetza-prozesu orok alde aurretik ezagutza sakona behar du, eta horrek inplikazio aktiboa sustatuko du ikasleen, irakasleen eta irakasle ez diren langileen artean, Mugikortasun Planaren garapenean. Hori dela eta, alderdi interesdun guztiei jakinaraziko zaie zer jardura egin dituzten edo zer egin behar duten, ia beraiek ere eragin dezaketen.

Komunikazio-planak bi maila izango ditu. Barne-maila bat eta kanpo-maila bat.

Barne-mailak kontuan hartzen du ikastetxearen barruko barne-komunikazioari dagokion guztia, eta informazioa pertsona guztiengana iritsita, helburuak bat datozela bermatzeko. Eta kanpoko maila batean, berriz, zentroak harremanak dituen zerbitzuak, hornitzaileak, bizilagunak, gizarte-eragileak eta, oro har, erakunde guztiak daude. Horiekin, planaren estrategia partekatuko du, uhin zentrokideak balira bezala, mugikortasun, segurtasun eta irisgarritasun-helburuak zentroaren beraren mugak gaindi ditzaten.

Honako lehentasun hauek jakinaraziko dira:

- Elkargoaren mugikortasun-politikari buruz.
- Zertan datzan Mugikortasun Plana bera.
- Planarekin lortu nahi diren helburuak.
- Ikastetxean diseinatu eta ezarritako ekintzak.
- Ikastetxeko ebaluazio-adierazleei buruz.
- Planaren bidez lortutako lorpenak.

Komunikazio Plana arrakastaz ezarri ahal izateko, erakundean dauden komunikazio-bideak kontuan hartu beharko dira, eta barne-komunikazioko jardura eraginkorrenak hautatu beharko dira, hala nola intraneta, iragarki-taula, aldizkako bilerak eta posta elektronikoa, besteak beste.

Gainera, bide horien barruan, irakasleek, ikasleek edo irakasle ez diren langileek aukera izan beharko dute Mugikortasun Planari buruzko kontsultak edo hobekuntza-proposamenak egiteko. Ildo horretan, prestakuntza eta sentsibilizazio-jardueren esparruan garatutako ekintzak aukera egokia izan daitezke Mugikortasun Plana barnean komunikatzeko. Barne-komunikazioko jarduerak kanpo-komunikazioko ekintzekin osatu beharko dira. Ekintza horien helburua Mugikortasun Planaren bidez egindako jardueri eta lortutako lorpenei balioa ematea izango da, eta erakundekoak ez diren beste talde batzuetara bideratuko dira. Jardura horiek eragin positiboa izango dute, ikastetxearen irudia hobetzean erreferentzia izango baita beste kolektibo batzuentzat.

FASEAK

7.1.- Planean hartutako neurrietarako aukerak eta komunikazio-bideak aztertzea. Barrukoak/kanpokoak

7.2.- Barne-komunikazioko neurriak abian jartzea

7.3.- Kanpo-komunikazioko neurriak abian jartzea

DONOSTIAKO ESKOLA-MUGIKORTASUNEKO EKINTZA PLANAREN LABURPENA

EKINTZA	LÍDER	SOCIOS
1. ekintza Eskola-mugikortasun iraunkor aktibo, seguru eta autonomorako mugikortasunaren aldeko manifestua idaztea	Ikastetxeak	Udaletxea Eusko Jaurlaritza (Hezkuntza)
2. ekintza Eskola-eremuan mugikortasunaren arloan erreferentziatzeko figura bat sortzea. Mugikortasun-kudeatzailea	Ikastetxeak	Udaletxea Eusko Jaurlaritza (Hezkuntza)
3. ekintza Bide-hezkuntzaren eta eskola-mugikortasunaren tratamendua eguneratzea ikastetxeetan	Udaletxea	Ikastetxeak
4. ekintza Eskola-inguruneak eta ibilbideak hobetu daitezen sustatzea	Udaletxea	Ikastetxeak
5. ekintza Garraio moduak eta mugikortasun aktiboko ohiturak sustatzea	Ikastetxeak	
6. ekintza Eskola-mugikortasunaren bereizgarri bat sortzea	Ikastetxeak	
7. ekintza Komunikazio-plana	Ikastetxeak	Udaletxea

Ekintza horiek aldi berean egin daitezke, eta ez nahitaez dokumentu honetan aurkezten den ordenean. Hori bai, ikaste-txe beraren planarekin eta hezkuntza-komunitatearen behar eta lehentasunekin koherentzia izan behar dute.

FASEAK	KRONOGRAMA
1.1.-Manifestua idazteko behar diren eragileak identifikatzea.	2023tik
1.2.- Manifestua idaztea.	
1.3.- Manifestua zabaltzea.	
2.1.- Mugikortasun-kudeatzailearen figura definitzea.	2023tik
2.2.- Ikastetxean edo institutuan mugikortasun-mahaia sortzea.	
2.3.- Pertsonaren bat mugikortasun-kudeatzaile izendatzea	
3.1.- Eskola-curriculumak berrikustea, bide-segurtasuneko prestakuntzarekin duen lotura egiaztatzea.	2023tik
3.2.- Bide-Seguruko prestakuntza-eskaintzaren egungo zerrenda zabaltzea.	
3.3.- Bide-segurtasuneko saio teoriko-praktikoak sustatzea, hezkuntza-mailen arabera.	
4.1.- Ingurunea eta eskola-ibilbideak hobetzeko aukerak aztertzea.	2023tik
4.2.- Eskola-bideen proiektuen balizko jarduketei lehentasuna ematea.	
4.3.- Ingurunea hobetzeko jarduera fisikoak eta eskola-bideko proiektuak abian jartzea.	
5.1.- Mugikortasun jasangarriari, osasungarriari eta seguruari buruzko dibulgazio-kanpainak diseinatzea.	2023tik
5.2.- Horiek gauzatzeko agente aliatuak bilatzea.	
5.3.- Inplementatzea.	
6.1.- Etorkizuneko bereizgarriaren erabilera baloratzea.	2023tik
6.2.- Eskola-mugikortasunaren irudi korporatibo mota hautatzea.	
6.3.- Barruko eta kanpoko dibulgazioa.	
7.1.- Planean hartutako neurrietarako aukerak eta komunikazio-bideak aztertzea. Ba-rrukoak/kanpokoak	2023tik
7.2.- Barne-komunikazioko neurriak abian jartzea.	
7.3.- Kanpo-komunikazioko neurriak abian jartzea.	

6. BIBLIOGRAFIA

- *Guia per a l'acció municipal*. Conselleria de Medi Ambient. Govern de les Illes Balears., 2008.
- VVAA .*Ciudad, infancia y movilidad* (Hiria, haurrak eta mugikortasuna). Vitoria-Gasteiz. Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, 2002.
- PRIETO DE BLAS, I. *Camino escolar. Guía técnica*. Departamento de Interior. Gobierno Vasco, 2013.
- ROMAN, M. Y PERNAS, B. *¡Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Serie Educación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2008.
- SANZ ALDUÁN, A. *Pasos adelante. Ideas para recuperar el protagonismo del peatón en la movilidad*. Artículo en Ingeniería y Territorio, N.º 69.
- VILLENA, J. L. Y MOLINA, E. (coord.). *Ciudades con vía: infancia, participación y movilidad*. Graó (Col·lecció Crítica y Fundamentos), 2015.
- *Madrid a pie, camino seguro al cole*. Ayuntamiento de Madrid, 2012.
- Generalitat de cataluña. *Pla d'acció de mobilitat escolar de catalunya 2020 – 2021*. Barcelona 2020

IKASTETXEETAKO MUGIKORTASUNA PARTAIDETZAZ LANTZEKO:

- *Detective de lo nunca observado. La movilidad urbana: Camino escolar*. Escuela Universitaria de Magisterio de Segovia y certificado por la Universidad de Valladolid, 2004.
- *Cuaderno de Intervención Peatonal. Pequeña guía para pensar tus calles desde el punto de vista del peatón*. Asociación de peatones "A pie", 2004.
- TORREGO GONZÁLEZ, L.; RUBIO NOHEDA, M.; MAJADAS ANDRAY, J.; MONTERRUBIO SALIDO, P.; CANO MUÑOZ, L. Y SINTES ZAMARRILLO, M. *Pies para que os quiero*. Ayuntamiento de Segovia, 2004.
- PRIETO DE BLAS, I. Y CID, J. F. *¡Muévete! Unidad didáctica sobre la movilidad sostenible*. Diputación Foral de Guipúzcoa, 2005.
- JUAN BELTZ MARTÍNEZ, J. I. Y RIANCHO ANDRÉS, R. *Movilidad sostenible: el transporte en la comarca de Pamplona*, 2003.
- HERAS HERNÁNDEZ, F. *Entre tantos. Guía práctica para dinamizar procesos participativos sobre problemas ambientales y sostenibilidad*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2002.
- COBO, I.; FRANCO, P. Y REVILLA, F. *Participación social de la infancia: algunas experiencias de la Comunidad de Madrid*. Instituto Madrileño del Menor y la Familia. Comunidad de Madrid, 2004.

BESTE ITURRI BATZUETATIK HARTUA:

- El derecho de la infancia a la ciudad. Retrieved from https://www.cristinaenea.eus/es/download/contenidos/ficheros/movilidad_infantil_es.pdf
- PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 2008-2024. Memoria . Retrieved from http://www.donostiafutura.com/media/uploads/publicaciones/Plan_Movilidad__Urbana_Sostenible_2008_2024.pdf
- Actividad "Todos al Cole OINEZ". Donostia-San Sebastián: Dirección de Movilidad.
- Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil. Retrieved from https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6D-BB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf
- El camino escolar de San Sebastián. Hacia una movilidad más sostenible, segura y saludable. Retrieved from www.donostiamovilidad.com
- Prieto, I. (2013). Camino escolar. Guía Técnica El camino escolar, una medida para la movilidad sostenible y segura. Vitoria-Gasteiz: Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Departamento de Seguridad. Retrieved from www.euskadi.net/trafico
- Orientaciones para la detección de buenas prácticas (bbpp). Retrieved from <https://www.carm.es/web/servlet/integra.servlets.Blob?ARCHIVO=ORIENTACIONES%20BBPP%20ACTUACIONES%20FSE.pdf&TABLA=ARCHIVOS&CAMPO-CLAVE=IDARCHIVO&CAMPOIMAGEN=ARCHIVO&IDTIPO=60&VALORCLAVE=159493>
- Pla d'acció de mobilitat escolar de catalunya 2020-2021. Retrieved from <https://web.girona.cat/documents/20147/271997/200128-Pla-accio-mobilitat-escolar-Catalunya-2020-2021.pdf>
- WOW - the walk to school challenge | Living Streets. Retrieved from <https://www.livingstreets.org.uk/products-and-services/projects/wow>
- Next Steps to Secondary | Living Streets. Retrieved from <https://www.livingstreets.org.uk/products-and-services/projects/next-steps-at-university>
- Journée internationale à pied à l'école. Retrieved from <https://mobilitescolaire.ch/actualites/journee-internationale-a-pied-a-lecole-vendredi-18-septembre-2020/>
- Programme Journée internationale à pied à l'école 2021. Genève: République et Canton de Genève. Retrieved from <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/programmejiap-2021-ge-2.pdf>
- Accueil - Pédibus Genève. Retrieved from <https://pedibus-geneve.ch/>
- School Streets - Glasgow City Council. Retrieved from <https://www.glasgow.gov.uk/index.aspx?articleid=24206>
- School car free zones at Glasgow primaries are hit by delays . Retrieved from <https://www.glasgowtimes.co.uk/news/19514783.school-car-free-zones-glasgow-primaries-hit-delays/>
- I nostri temi - FIAB Italia. Retrieved from <https://fiabitalia.it/fiab/cosa-facciamo/>
- Safe Routes to School Programs | US Department of Transportation. Retrieved from <https://www.transportation.gov/mission/health/Safe-Routes-to-School-Programs>
- Walk & Bike to School. Retrieved from <https://www.walkbiketoschool.org/>
- Disposiciones generales. (2019). Retrieved from <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2019/02/1901087a.pdf>
- Disposición 8447 del BOE núm. 121 de 2021. (2021). Retrieved from <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/21/pdfs/BOE-A-2021-8447.pdf>
- Un verano en familia. (2008). EHIGE Gurasoen Elkartea. Retrieved from <https://www.ehige.eus/wp-content/uploads/2018/11/ehige3-bilingue-uda-2008.pdf>
- García, J. (2006). La Educación Vial. Retrieved from https://trafikoa.bidehezkuntza.org/docs/familias7_es.pdf

