

DONOSTIA

KRAKOVIA

MUNICH

ODENSE

SALZBURGO



aeneas

LABURPENA

# Eutsi mugikor

Mugikortasunaren kudeaketarako gida,  
zahartzen ari diren gizarteetarako

## AENEAS-i buruz

AENEAS (Zahartzen ari den Gizarte batean Energetikoki Eraginkorra den Mugikortasuna Lortzera Bidean), EBk egindako proiektua 2008ko abuztuan hasi eta 2011ko maiatzean bukatuko da. EACIk (Lehiakortasunaren eta Berrikuntzaren Agentzia Exekutiboa) finantzatu du, IEE (Energia Inteligentea-Europa) programaren barruan ([ec.europa.eu/energy/intelligent](http://ec.europa.eu/energy/intelligent)).

AENEASen helburua neurri malguak hartzea izan da (adibidez: heziketa, bidaiatzeko marketing pertsonalizatua, kontzientziazioa eta ekintzak) Europako bost hirietan, adineko jendea animatzeko kotxe pribatuaren alternatibak erabiltzen eta, baita ere, hau guztia ahalbidetzeko neurriak.

Proiektuak beste hiri batzuekin konpartitu du esperientzia, eta loturak jorratu ditu arlo honetan lan egiten dutenekin, European eta Europatik kanpo. Heziketa materialak eta kasu eredugarriak deskargatu daitezke ingelesez, euskaraz, danieraz, frantsesez, alemanieraz, polonieraz eta gaztelanieraz AENEAS web orrialdetik [www.aeneas-project.eu](http://www.aeneas-project.eu).

Liburuxka hau AENEASen “Eutsi mugikor” izeneko publikazioaren laburpen bat da: “Mugikortasunaren kudeaketarako gida, zahartzen ari den gizarteetarako”. Proiektu hau helburu batekin sortu zen: adineko hiritarrak aktibo eta mugikor mantentzen lagunduko dituzten programa eredugarriak eta proiektuak nabarmendu. Gida hau profesionaleri eta beste interesatuei zuzenduta dago, antzeko neurriak inplementatu nahi dituztenei, eta deskargatu daiteke web orrialde honetatik <http://www.aeneas-project.eu/?page=download>

## Nor da adinekoa?

Mugikortasunaren arloan, ezberdintasun handia dago lan egiten duen biztanleriaren eta erretiratuen artean. AENEAS bigarren taldean zentratu da, erreferentzia moduan 50 urteko adina hartuz, adin honetan ikusten baita erretiratuen eta langileen kopurua orekatzen hasten dela. Bigarren lerro bat, 75 urteko adinean jarri da, adin honetan jendearen mugikortasuna hasten delako murrizten. Beraz, AENEASen bi talde ezberdinetan sailkatu dute adineko jendea: “adineko gazteak” (50-75 urte bitartekoak) eta adineko zaharrak (75 urtetik aurrerakoak). Adina, hala ere, orientazio moduan erabili da soilik; faktore erabakigarriak izan dira trebetasun pertsonalak eta mugikortasunarekiko ohitura preferenteak.

## Joera orokorrak eta erronkak

Gizarte zaharkituaren eta demografi aldaketaren eragina hiriko garraioan eta mugikortasunean eztabaida gaiak izan dira azkeneko denboraldian European eta atzerrian. Autoritate lokalak eta garraiobide hornitzaile gehienak erronken jakinaren gainean daude. Hala ere, adinekoen taldearen

heterogeneotasuna dela eta, politikariek eta erabakitzaile askok zalantzak dauzkate ikuspegi aiposenari buruz.

Gaur egungo “baby boomer”ak ezin dira haien gurasoekin alderatu. Bizi itzaropena eta osasun orokorraren maila handiagoak dira. Gaur egun adineko jende askok aktibo jarraitzen du, gizartean parte hartzeko gogoia eta ahalmenarekin. Kotxe propioa dutenen kopurua handitu da European adinekoen artean, batez ere emakumeen artean. Gaurko adinekoek gidabaimena 18 urte zutenean atera zuten, eta gehienek ez dute inoiz garraiobide publikorik erabili, hauek irudi txarra omen dute biztanleri talde honetan.

Gure gizarteko adineko jendea, gaur egun, normalean periferiako auzoetan bizi da zahartzarora heltzean, baina hirietako ezaugarriak aldatuz doa. Periferiako hainbat denda txiki eta zerbitzu ixten ari dira, edo merkatal gune handietara aldatzen dira, eta honek zailarazten du eguneroko produktuak lortzea kotxerik gabe. Gaur egungo adinekoak oso ezberdinak dira aurreko belaunaldikoekin konparatuz, talde-helburu zorrotza osatzen dute.

## Irisgarritasunaren eta mugikortasunaren gestioa

Irisgarritasuna ez dagokio soilik garraiobide zerbitzuen erabilpen fisikoari, baita ere oinarrizko konfiantza eta segurtasuna inplikatzeko. Garraiobide sistema – honen barne, oinez eta bizikletaz ibiltzea, edota kontzeptu berria den “autoa partekatzea”–, irisgarria izan behar du, erabilgarria, eta erakargarria guztiontzat, adineko eta gazteentzat, elbarri eta gaituentzat.

Garraiobide publikoen enpresek adineko jendearen beharrak kontutan hartu behar dituzte, merkatuaren legezko segmentu bezala. Gaur egun arte egindako aldaketak zentratu dira batez ere irisgarritasun fisikoan, esate baterako zoru baxuen ibilgailuak eta beste hainbat aurrerapen tekniko sartuz. Adineko jendea eta ezindu fisikoak talde berean sartu izan dira.

Mugikortasunaren gestioak neurri malguak erabiltzen ditu, esate baterako: marketinga, komunikazioa, heziketa, eta ekintzen koordinazioa; bidaiarien jarrera aldatu eta laguntzeko, garraio jasangarriak sustatzeko, eta autoaren erabilpenaren eskaera bideratzeko.

Jarrerekin zerikusia duten neurri hauek, ez dutenez normalean diru inbertsio handirik eskatzen, azpiegitura aldaketen ordezko aukera merkeak dira.

Orain arte, adinekoen taldea ez da mugikortasunaren gestioaren objektiboa izan, batez ere, haien mugikortasunari buruzko jarrera, orain dela gutxi arte, nahiko finkoa zelako, ez

**NOTA HOBERENAK:** Hezkuntza programa bateko graduatuak Manchesterren (Erresuma Batua) bere ziurtagiriak hartzen. Argazkia: CTC

zutelako automobila hainbeste erabiltzen, eta “publiko hartzailea” zelako. Dena dela, zaila da talde honetara iristea marketing arruntaren bidez. Telebista iragarkien produktoreek adibidez, 49 urtekoak kontsideratzen dituzte haien benetako esparruaren muga. Mugikortasun jasangarria bultzatu nahi bada nagusien artean, komunikazio trebetasun maila handia behar da eta produktu erakargarria eskaini beharko da. AENEASen helburua adineko bidaiari multimodalak edo jokaera askotakoak sortzea da: menpekotasunik gabekoak eta malguak haien mugikortasun aukeretan, eta auto pribatuari alternatiba jasangarriak ematen diotenak.

## Beharrak eta itxaropenak adinekoentzat

Adinekoen beharrak eta itxaropenak ez dira soilik azpiegitura aldaketan bitartez lortzen. Adineko jendeak bizitza aske bat nahi du, adintze aktibo eta osasuntsua izatea, gizartean parte hartzea, garraibide erabilterrezak edukitzea; kalitatezko zerbitzua, segurtasuna eta asistentzia bermatzeko egokiak direnak. Era berean, ez dute gustuko besteen tratu amore-emailea, eta adintzearen irudi negatiboarekin lotuak izatea.

Europar, azkenengo urteotan adineko jendea zuzendutako hainbat proiektu garatu dira ikuspegi berri eta malguak kontutan hartzen dituztenak. Proiektu hauek helburu taldearen heterogeneotasuna eta garrantzia aintzat hartzen dituzte. Adineko jendearekin jada lan egiten aritu diren erakundeak inplikatzeko dituzte, adineko jendearentzat “zahar” terminoa erabiltzen ez dutenak.

## Praktika honen prestaketa

Sekzio honek laburtzen ditu AENEASen “Eutsi mugikor” gidaren zazpi kapituluak, eta bertan nabarmentzen dira Europar ematen ari diren proiektu berritzaileen berriak adinekoen eta mugikortasunaren arloan.

## Garraibide publikoaren erabilpena bideratzen

Bidaiatze heziketak adinekoak laguntzen ditu garraibide publikoa menpekotasunik gabe erabiltzen, konfiantza eta segurtasunarekin. Teknologia berriei harremanetan jartzen ditu, esaterako, ticket elektronikoa erekin edo hain ezaguna ez den ezinduentzako botoiarekin. Proiektu gehienek autobus





erabilpenean zentratzen dira, adinekoek arazoak izaten dituztelako garraio bide hauetan igo, jaitsi edo barruan ibiltzeko. Badago arrazoi ugari garraio publikoetarako heziketa plan bat martxan jartzeko: Ticket makina eta ticket elektronikoen sarrera, gero eta sarriago gertatzen diren istripuak adineko jendearen artean garraio bide publikoetan, etab.

#### **Onurak:**

- Adineko jendeak segurtasun eta konfiantza handiagoarekin erabiltzen ditu garraio bide publikoak.
- Jendeari laguntzen dio ahalik eta luzaroan burujabe izaten.
- Txikiagotzen da garraio publikoetan adinekoen istripu zenbakia.
- Garraio bide publikoaren hornitzaileen irudia hobetzen da eta bidaiarien kopurua handitzen da.

**Nori zuzendua:** Adineko jendeari, oraindik ere bere kabuz bidaiatu dezakeena baina ondo jakin gabe garraio bide publikoa nola erabili, edota ez dena ziur sentitzen hauen erabilpenean.

**Partaide garrantzitsuak:** Garraio bide publikoaren gidari eta erakundeak, lekuko agintariak eta garraio bideen arduradunak, adinekoen laguntzarako erakundeak.

**Beste interesatuak:** Politikari lokalak, komunikabideak, osasun zerbitzuak, autoritate publikoak.

### **Bizikletaz ibiltzea ahalbidetzen**

Adineko jendea gutxiago ibiltzen da bizikletaz. Europako herrialde batzuetan adinekoak gazteak zirenean ez zegoen bizikletaz ibiltzeko ohiturarik. Nahiz eta limite fisikoak egon, heziketak lagundu dezake trebetasuna mantentzen eta, gorpil zoro moduan, bizikletaz ibiltzeak lagunduko die adineko

biztanleei osasuntsu mantentzen. Adinaren arabera analisiak erakutsi dute bizikletaz ibiltzeak adineko taldeei onura erlatibo handienak ekartzen diela.

#### **Onurak:**

- Adinekoek konfiantza hartzen dute bizikletaz ibiltzean eta malgutasuna eta independentzia handiagoak dira.
- Talde ekintzetako aukerak sustatzen dira, isolamendu soziala gaituz.
- Heziketa sesioek errepideko segurtasuna eta txirrindularien segurtasun pertsonala bermatzen dituzte. Trafiko arauak irakatsiz, arropa aproposa aholkatuz, ... gidatzeko trebetasuna bermatu egiten da.
- Bizikletaz maiz ibiltzeak osasunerako onurak ekartzen ditu, baita gaixo kronikoen artean ere.
- Ingalaterran "Bizikletaz" izeneko ikerketek atzeman dute 45 eta 64 urte bitarteko jendea bizikletaz ibiltzen adoretzeak txirrindulari bakoitzeko 270 euro inguru aurrezten laguntzen duela.

**Nori zuzendua:** Adineko jendeari, oraindik aktibo baina bizikleta erabiltzeko arazoak eduki ditzakeena. Gaurko trafikoarekin moldatzen arazoak dituzten adinekoak, gaixotasun kronikoak sufritzen dituzten adineko gazteak, aktibitate fisiko eskasa dela eta; eta inoiz bizikletaz ibili ez diren adineko gazteak.

**AUTOBUSEAN:** Autobus-bidaiarien heziketa modu onena da adinekoen ticket sistema eta beste teknologia berriak erakusteko. Argazkia: Salzburg AG

**ESKU LAGUNTZAILEA:** Pariseko programak garraibide publikoetan bidaiatzeko laguntza personala eskaintzen du. Argazkia: *Compagnons du Voyage*

**Partaide garrantzitsuak:** GKE edo txirrindularitza heziketa bermatzen duten erakundeak, txirrindulariekin edo ingurumenarekin zerikusia duten taldeak, osasunean edo kirolean espezializatutako agentziak, udala eta adineko jendearekin lan egiten dutenak.

**Beste partaideak:** Elkarguneak edo komunitate sozialak, bizikleta klub lokalak, osasun zerbitzuak; bizikleta saltzaile, alokatzaile edo egileak; polizia, fisioterapeutak, bizikleta mekanikoak eta komunikabide lokalak.

### Mugikortasunerako Ekintzak eta Kanpainak

Bizimoduarekin lotutako gaixotasun asko prebenitu daitezke eguneroko aktibitate fisikoarekin adineko jendearengan. Programak eta kanpainak animatu dezakete jendea garraibide aktibo eta jasagarriak erabiltzen aisialdian. Trebetasuna sustatzeaz gain, kanpaina hauek jendea motibatzen dute programa interesgarri eta sozialak eskainiz eta aldi berean aktibitate fisikoa inplikatzeko dute.

#### Onurak:

- Segurtasuna errepidean bermatzeko kanpainak gidariak jabeazten dituzte adineko jendearen eta oinezkoen behar espezifikoek. Adineko jendeari errepideko segurtasunari buruzko aholkuak ematen zaizkio bere auzoak ezagutzeko eta bertan ibiltzeko animatzen dute.
- Mugikortasunaren eguneko aukera ematen diete garraibide publikoaren arduradun guztiei haien bezero leialez arduratzen direla frogatzeko, eta garraibide publikoa promozionatzeko, mugikortasunerako energia modu efizientean erabiltzen duen modu bat bezala.
- Ibiltzeko kanpainak, ibiltarien klub lokalak sortarazi ditzakete, eta hauek izan daitezke aurrerantzean ibiltzeko heziketa bermatzen dutenak.
- Adineko biztanleentzako mapak askoz erabilgarriagoak izango dira adinekoek beraiek lagunduta egiten badira.

**Nori zuzendua:** Talde espezifikoek, ekintza partikularretarako edo ibilbideak egiteko. Mugikortasun arazoak dituztenentzat ere onuragarriak izan daitezke neurria egokitutako aktibitate fisiko eta sozialak. Txirrindularen kanpainak kontzentratu behar dira iraganean, normalean bizikletaz ibili izan den adineko jendearengan, oraindik





nolabaiteko segurtasuna sumatzen dutenak bizikletan. Errepideko segurtasunerako kanpainak, berriz, adin guztiei zuzenduak izan beharko dira. Hiri planifikatzaileei ere zuzenduta egon daitezke, baldin eta hirian egindako instalazioen hobekuntzak, ibiltzeko joera bultzatzen badute.

**Partaide garrantzitsuak:** Ekintza hauek erdibanatu daitezke hurrengo taldeen artean: Hiri departamentuak, adineko jendearen elkarteak, errepideen segurtasunerako elkarteak, osasunerako elkarteak eta GKEk.

**Beste partaideak:** Medikuek eta fisioterapeutak, poliziaren errepide segurtasunerako taldeak, oinez nahiz bizikletaz ibiltzeko borondatezko talde gidariak, elkarte historikoak, naturaren erakundeak eta ibilbide tematikoak proposatu ditzaketen beste elkarte batzuk, mugikortasunari buruzko informazioa edo zerbitzuak ematen dituzten beste erakundeak eta autoeskolak.

### Autobus gidarien heziketa

Inoiz baino gehiago dute adinekoek gidabaimena gaur egun. Garraibide publikoek, beraz, era erakargarrian eskaini behar dituzte haien zerbitzuak gidatzeko aukera duten biztanleentzat. Adinekoek normalean esperientzia txarra baldin badute garraibide publikoetan ez dute gehiago hauetan bidaiatu nahi izango eta, honen ondorioz, mugikortasuna eta independentzia galduko dute, edo kotxe pribatuaren erabilera gehituko da.

Edozein kasutan, hau gertatzen den bakoitzean garraio konpainiak bezero bat galduko du. Aldiz, irudi ona ematen duten autobus gidariek konpainiaren irudia berehala hobetuko dute.

#### Onurak:

- Autobus konpainiak kexa gutxiago bereganatuko du (eta konplimendu gehiago) ondo prestatutako gidariek bidaiatzen duten pertsonengandik.
- Istripu gutxiago suertatuko da autobus gidariek ulertzen dituztenean adineko jendeek izaten dituzten erronkak (adib. adinekoei esertzeko denbora ematea geltokitik abiatu baino lehen).
- Garraio publikoen enpresen irudia asko hobetu daiteke adineko biztanleriari eskainitako zerbitzuak hobetzen badira.

**Nori zuzendua:** Autobus gidariei.

**Partaide garrantzitsuak:** Heziketa programak egiten erakunde hauek hasi daitezke: Udala, adineko biztanleen erakundeak, irabazi asmorik gabeko elkarteak, garraibide hornitzaile berbera. Edonork hasita, garraibide hornitzailearen laguntza osoa izan beharko du arrakasta izateko.

**ON LINE BELAUNALDIA:** München egindako Internet kursoak (goian) erakusten du nola jaso dezakeen bidaiariek bidaiari buruzko informazioa.  
Argazkia: Green City



## Bidaiariaren laguntza zerbitzua garraio bide publikoetan

Garraio bide publikoa erabiltzea erronka handia izan daiteke edozein adineko esperientziarik gabeko batentzat, eta segurtasun pertsonalarekiko beldurrak jendeari gogoak kendu diezaioteko autobusa edo tranbia erabiltzeko. Edozein modutan, adineko biztanleria handitzen doan heinean, garraio bide hornitzaileek aintzat hartu behar dute segurtasun eta konfiantzarekin bidaiatzea bermatzen duten zerbitzuak eman behar dituztela. Esate baterako, ibilgailuan sartu eta irteteko laguntza, eserlekuak bermatzea, praktika bidai batean laguntzea, ordu egien informazioa ematea eta hauen interpretaziorako laguntza eskaintzea, ticketak eta konexioak ezagutaraztea eta ticket makinak erabiltzeko modua erakustea. Adineko bidaiariek baldin badakite garraio bideak garbiak direla, laguntza eskaintzen dutela, eta jende atseginarekin topatuko direla, orduan gogo gehiagorekin erabiliko dituzte garraio bide publikoak.

### Onurak:

- Garraio bide publikoaren hornitzailearen irudia hobetu daiteke, eta, honen ondorioz, irabazkinak ere handitu daitezke.

**ALDAKETARAKO PLATAFORMA:** Kolonian Paten Ticket izeneko ekintza (goian), (Erronka da bonoak dituzten bidaiariak animatzea beraien lagunei zerbitzuaren berri eman diezaieten.) Argazkia: Birgit Kasper

- Laguntzaileek, esperientzia praktikoaren bidez, lagundu diezaioteko garraio bideen hornitzaileei haien zerbitzuan dauden gabeziak edo arazoak aurkitzen.
- Adinekoak laguntzen dituzten gazteek besteentzat jarrera eredu ematen dute.
- Laguntza pertsonalizatuak garraio bide sistema erabiltzeko adinekoen lasaitasuna eta zaletasuna era nabarmenean handitzen ditu.
- Adinekoen beharrekiko kontzientziazioa eta heziketa gazteentzat bizitza osorako baliagarria izango den ikasgaia da.

**Nori zuzendua:** Adineko jendeari, fisikoki bere kabuz ibili daitekeena baina gutxitan garraio bide publikoak erabiltzen dituen. Zailtasunak aurkitu ditzake hauek erabiltzeko orduan, edo laguntza txiki bat behar du hasieran. Programetako bat espezialki umeei zuzendua dago, askotan ez baitira ohartzen haien inguruan daudenen beharrez.

**Partaide garrantzitsuak:** Programa hauek aurrera eramanez daitezke hurrengo erakunde bitartez: Udala, adinekoen erakundeak, GKEk, borondatezko komunitateak. Edozein moduan, garraio bideen hornitzaileen laguntza behar beharrezkoa da proiektuak aurrera eramateko. Eskolak eta gazteen zentroak partaide garrantzitsuak dira autobusa erabiltzen duten gazteen kontzientziaziorako.

**Beste partaideak:** Komunikabideak garrantzitsuak dira kontzientziaziorako eta informazioaren hedapenerako.

## Bidaiatze indibidualaren marketinga

Bidaiatze indibidualaren marketing materialek garraibideak erabiltzeko aukeren informazioa ematen dute. Material hauek egiteko ez da beharrezkoa mugikortasunari buruzko programa berrien garapena; helburu nagusia informazioa biltzea da, bai mugikortasun aktiboaren zerbitzuei buruz, bai heziketa, seminario eta ekintza aipagarriei buruz. Baita ere kontaktu pertsonala, informazioa eta (behar denean) heziketa bermatzea, bakoitzarentzat modu aiposenez.

### Onurak:

- Jadanik existitzen diren programak, proiektuak eta zerbitzuak bultzatu, beste batzuk, berriak eta konpetitiboagoak, sortu beharrean
- Jendeak proiektuari buruz hitz egiten du eta eskuliburua eskutik eskura pasatzen du familia eta lagunaren artean.
- Hiriaren irudi positiboa sortzen da, zeinek “mezulari” moduan hiritarrei berriak ekartzen dizkie.
- Nahiz eta eskuliburua adinekoei zuzenduta egon, informazioa berrerabili daiteke beste publikoarentzat.
- Garraibide publikoentzat bezeroak gehitzen ditu.
- Zerbitzu hornitzaileen artean erlazioak eraikitzen ditu, aldi berean sare lokalak indartuz.

**Nori zuzendua:** Erretiro adinaren inguruan dauden biztanleei, edota erlatiboki aktiboak diren adineko biztanleei (60 eta 75 artekoak).

**Partaide garrantzitsuak:** GKEk, adineko jendearen erakundeak. Hiriaren babesak programaren sinesgarritasuna areagotu egiten du helburu bezala hartutako publikoaren artean.

**Beste partaideak:** Naturaren erakundeak, garraibide publikoen hornitzaileak, eta txirrindularien elkarteak.

## Elkarren arteko hurbilketa garraibide publikoetara

Adineko biztanleetara ailegatzea ez da gauza erraza, eta adineko biztanle batzuei arraro gertatzen zaie adinaren inguruan heziketa jasotzea gazte batengandik. Horregatik “elkarren

arteko hurbilketa” izeneko ekintzak aprobetxatzen du adinekoek duten ezagupena bere taldekideen beharrei buruz. Hilabeteko bus-txartela erostea edo kotxea partekatzearen ideia erakargarriagoa izango da lagun batengandik etorrira eskuliburu batetik baino.

### Onurak:

- Gorakada bidaiari kopuruan, eta urteko bono erabiltzaileengan, adineko gazteak barne.
- Garraibide publikoaren hornitzaileak bidaiari trebatuen esperientziatik onurak aterako ditu, garraibide sistema ebaluatzen baitute bertatik.
- Adinekoek hizkuntza bera erabiltzen dute eta bata bestearen esperientziatik aprobetxatu dezakete
- Hezitzaile gehienek atsegin dute bere esperientzia kideekin konpartitzea eta laguntzea haien mugikortasuna areagotzen.

**Nori zuzendua.** Elkarren arteko hurbilketak bi talde ditu helburutzat: garraibide publikoak beste adinekoen artean promozionatu ditzaketen adinekoak (hezitzaileak) eta informazioa eta gomendioak jasotzen dituzten adinekoak (ikasleak).

**Partaide garrantzitsuak:** Garraibide publikoen lekuko arduradunak, (beharbada) hiriko edo herrialdeko agintariak, prozesua errazten duen moderatzaile edo aholkularia, borondatez aritzen diren adineko biztanleak hezitzaile edo mezulari moduan.

**Beste partaideak:** Komunikabideak edo garraio jasagarriekin arduratzen diren GKEk izan daitezke.

## Kontaktua

Rupprecht Consult – Proiektu koordinatzailea

Matthias Fiedler

Tel: +49 221 60 60 55 22

E-mail: [m.fiedler@rupprecht-consult.eu](mailto:m.fiedler@rupprecht-consult.eu)



Eskuliburu honen edukiaren ardura egileena da soilik. Ez dator bat, derrigorrez, Europar Komunitateen iritziekin. Europako Komisioak ez du liburuxka honetarako informazioaren erabileratik erator daitezkeen ondorioen ardurarik hartzen.

Szentendre ● Martxoak 2011 ● Argitalpena: The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe

Azaleko argazkia: Green City