

---

# PLA D'ACCIÓ DE MOBILITAT ESCOLAR DE CATALUNYA 2020 - 2021

---



# Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021

Gener de 2020



## Direcció

Damià Calvet i Valera

Isidre Gavín i Valls

Xavier Flores Garcia

## Direcció tècnica

Santi Ribas Domingo

Albert Palomo Cuenca

Carolina Tomàs Alfonso

## Col·laboració tècnica externa

AIM, SL

---

# ÍNDEX

---

Acrònims	p. 1
Introducció i objecte	p. 2
<b>Capítol 1. Antecedents i dades de base</b>	
Diagnosi de la mobilitat escolar a Catalunya	p. 1.1
Marc de referència	p. 1.12
Recull de guies i manuals	p. 1.15
Programes i accions implementats a Catalunya	p. 1.17
<b>Capítol 2. Identificació de bones pràctiques</b>	
Procés d'identificació de bones pràctiques	p. 2.1
<i>Road Safety Label</i> . Utrecht	p. 2.2
Examen pràctic de circulació. Utrecht	p. 2.8
Campanya <i>Way2Go!</i> Utrecht	p. 2.12
Manifest per la mobilitat escolar. Reggio Emilia	p. 2.16
Xarxa de coordinadors de mobilitat escolar. Reggio Emilia	p. 2.20
Actuacions en entorns escolars. Reggio Emilia	p. 2.24
Programa d'acció en mobilitat escolar. Graz	p. 2.29
<b>Capítol 3. Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021</b>	
Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021	p. 3.1
Acció estratègica 1. Redactar un manifest per la mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma	p. 3.4
Acció estratègica 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat als centres educatius	p. 3.8

**Capítol 3. Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021**

Acció estratègica 3. Avaluar la designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat als centres educatius	p. 3.13
Acció estratègica 4. Promoure l'ús de modes de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables	p. 3.18
Acció estratègica 5. Promoure la millora dels entorns i els itineraris escolars	p. 3.22
Acció estratègica 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar	p. 3.27
Resum del Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021	p. 3.32



---

# ACRÒNIMS

---

PAMEC	-	Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya
PO FEDER	-	Programa operatiu del Fons Europeu de Desenvolupament Regional
ECAT2020	-	Estratègia Catalunya 2020
RIS3CAT	-	Estratègia d'investigació i innovació per a la especialització intel·ligent de Catalunya
PMUS	-	Plans de mobilitat urbana sostenible
POUM	-	Plans d'ordenació urbanística municipal
PLSV	-	Plans locals de seguretat viària
XESC	-	Xarxa d'Escoles per a la Sostenibilitat de Catalunya
PES	-	Pla d'educació per a la sostenibilitat
GIL	-	Grup d'Interès Local
GIP	-	Grup Impulsor del Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya
SIM	-	Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya
SMAS	-	Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya
DE	-	Departament d'Educació de la Generalitat de Catalunya
SCT	-	Servei Català del Trànsit
ATM		Autoritat del Transport Metropolità
MUN	-	Municipis
CE	-	Centres Educatius
CEC	-	Consell Escolar de Catalunya

---

# INTRODUCCIÓ I OBJECTE

---

## Introducció

El Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Girona treballen conjuntament en el projecte europeu SCHOOL mobility Challenge in regional policies (School Chance), des de 2017.

Es tracta d'un projecte aprovat pel programa Interreg Europe i, per tant, finançat pel Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) per al període 2014-2020. El programa Interreg Europe ha estat dissenyat per la Comissió Europea per permetre a les autoritats públiques regionals i locals i a altres agents de rellevància regional a tot Europa intercanviar pràctiques i idees sobre el funcionament de les polítiques públiques i, per tant, trobar solucions per millorar les seves estratègies per als seus ciutadans.

La finalitat del projecte és que diverses regions i ciutats d'Europa (Catalunya i la ciutat de Girona, Reggio Emilia - Itàlia-, Utrecht -Països Baixos-, Gdansk -Polònia-, Gävle -Suècia-, Brasov -Romania-, i l'Austrian Mobility Research FGM-AMOR, que actua com a soci assessor) intercanviïn bones pràctiques relatives a la mobilitat autònoma dels escolars per tal de millorar les polítiques regionals i elaborar plans d'acció que lliguin amb l'estratègia d'Europa 2020, que és l'agenda de política de la Unió Europea. Mitjançant la seva política de cohesió, la Unió Europea treballa per reduir les disparitats en els nivells de desenvolupament, creixement i qualitat de vida a les regions europees. Promou accions destinades a fer el territori europeu més innovador, sostenible i inclusiu.

El projecte School Chance té una durada de cinc anys i consta de dues fases. La primera comprèn el període 2017-2020 i, sota el nom d'"Interregional learning", se centra en la identificació de bones pràctiques entre els socis del projecte, les visites d'estudi de les pràctiques seleccionades i la redacció de plans d'acció regionals. La segona fase, amb una durada de dos anys (2020-2021), està prevista per implementar els plans elaborats i fer-ne el seguiment. En aquest sentit, el pla d'acció regional elaborat en el marc del projecte School Chance per la Generalitat de Catalunya s'anomena Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021 (PAMEC).

## Objecte

L'**objecte** del PAMEC és millorar la formació dels escolars i les condicions dels recorreguts de casa al centre educatiu, i fomentar els **desplaçaments segurs, sostenibles, actius i autònoms**.

Per avançar en aquesta línia el Pla defineix **sis accions estratègiques sobre la mobilitat escolar a Catalunya**, a desenvolupar els propers dos anys, per donar resposta a les necessitats observades al territori durant la primera fase del projecte School Chance.

Aquestes accions estratègiques s'inspiren en alguna de les bones pràctiques identificades al projecte School Chance. Són el resultat final del procés de transferència prevista en aquest projecte, en el qual s'han tingut molt en compte l'experiència i les recomanacions aportades pels socis del projecte que actualment implementen aquestes iniciatives.

A més, per garantir un enfocament integral i interdisciplinari de la matèria, les accions s'han consensuat amb els actors principals, que són els que hauran de liderar la seva implementació.

En aquest sentit, el grup impulsor del PAMEC l'integraran la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat i la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat, el Departament d'Educació i el Servei Català de Trànsit de la Generalitat. En aquest grup també hi participaran els representants del grup d'interès local (GIL) que participa en el seguiment del projecte School Chance a Catalunya, integrat per representants de diferents municipis i entitats del sector de la mobilitat, la seguretat viària i l'educació.

Durant el període de vigència del PAMEC es farà una prova pilot d'implantació de les diferents accions estratègiques en un nombre reduït de centres educatius i municipis, per tal de poder escalar-les posterior a la resta de centres educatius i municipis de Catalunya.



# CAPÍTOL 1.

## ANTECEDENTS I DADES DE BASE

Diagnosi de la mobilitat escolar a Catalunya	1.1
Marc de referència	1.12
Recull de guies i manuals	1.15
Programes i accions implementades a Catalunya	1.17

---

El procés d'elaboració del Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021 s'inicia amb la caracterització de la situació actual en matèria de mobilitat escolar del territori.

Les dades de base del PAMEC s'obtenen de la campanya d'enquestes realitzada a una mostra representativa de centres educatius durant la primera fase del projecte School Chance.

Així, la diagnosi realitzada preveu l'avaluació dels hàbits actuals de mobilitat dels infants, la definició del marc normatiu i la identificació de la bibliografia de referència i les bones pràctiques desenvolupades a Catalunya.

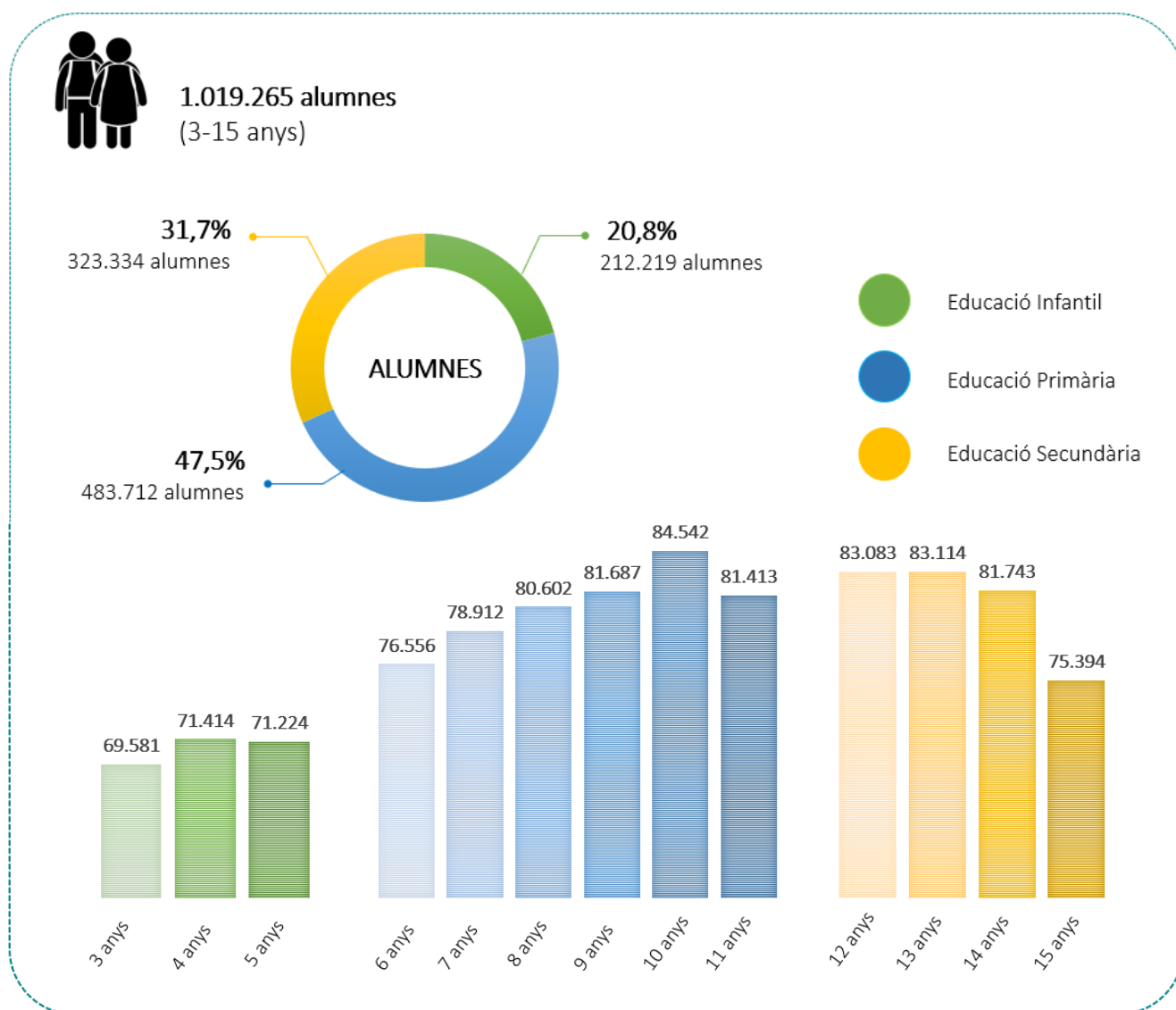
El PAMEC es nodreix, per tant, de la informació recollida durant la diagnosi i incorpora els aspectes més rellevants, alhora que cerca la resolució de les mancances i necessitats detectades.

# DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ESCOLAR A CATALUNYA

## BREU RESUM DE DADES GENERALS D'EDUCACIÓ

Durant el curs acadèmic 2018-2019, Catalunya tenia un total d'1.019.265 d'alumnes en edats compreses entre els 3 i els 15 anys que estaven matriculats en els ensenyaments de règim general.

Aquest grup de població representava el 13,5 % del total de la població (7.543.825 habitants).

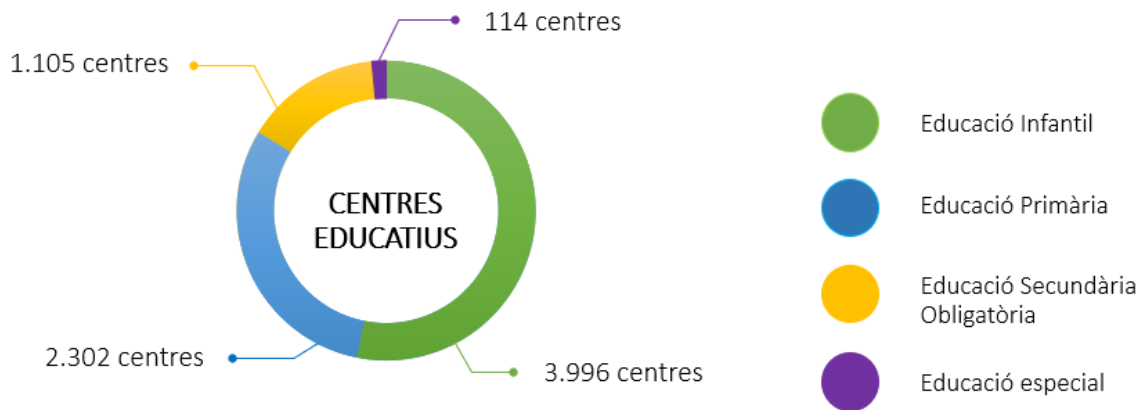


Durant el curs acadèmic 2018-2019, Catalunya tenia un total de 5.492 centres educatius on s'impartien classes d'educació general i educació especial, des d'Educació Infantil fins a Educació Secundària.

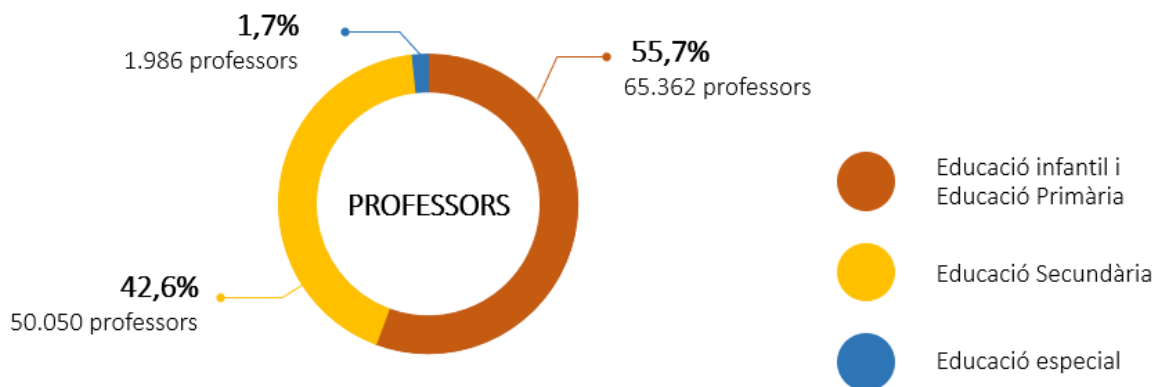
El grup de docents d'aquests centres educatius ascendia a 117.398 professors/ores.



**5.492 centres educatius**  
(Educació infantil – Educació Secundària)



**117.398 docents**  
(Educació infantil – Educació Secundària)



## CAMPANYA D'ENQUESTES DEL PROJECTE

### Informació general i caracterització dels participants

El mes d'abril de 2018, durant la primera fase del projecte School Chance, es va fer una campanya d'enquestes d'hàbits de mobilitat escolar a diferents centres d'Educació Primària i Educació Secundària Obligatòria. L'objectiu de la campanya era identificar les bones pràctiques existents al territori, així com les necessitats i mancances a les quals calia donar resposta amb l'elaboració del Pla d'acció català.

Les enquestes es van elaborar d'acord amb el model consensuat entre els socis del projecte, adaptant les preguntes al context territorial català.

En aquesta campanya també hi van participar els treballadors dels centres, als quals se'ls va fer arribar un model diferent.

Els centres educatius que van participar en la campanya es van seleccionar d'acord amb la premissa d'aconseguir una mostra representativa del conjunt de centres educatius del territori. Per fer-ho, es van definir una sèrie de variables que garantien un mostreig heterogeni i fidel a les diferents realitats existents a Catalunya.

Les variables emprades per a la definició de la mostra de centres participants van ser: la dimensió del municipi (població), el nivell educatiu, la titularitat del centre, la ubicació del centre dins del municipi i la disponibilitat de transport públic.

Finalment, en la campanya d'enquestes hi van participar 20 centres educatius, 3.902 alumnes (amb un 63 % de participació) i 1.567 treballadors (amb un 49 % de participació).

L'enquesta es va adreçar al grup de població escolar susceptible de fer el viatge de casa a l'escola o l'institut sense anar acompanyat d'un adult i la mostra enquestada va incloure alumnes d'entre 3r de primària i 2n d'ESO, amb edats compreses entre els 7 i els 16 anys.

Les característiques dels participants a l'enquesta es recullen en els quadres següents.





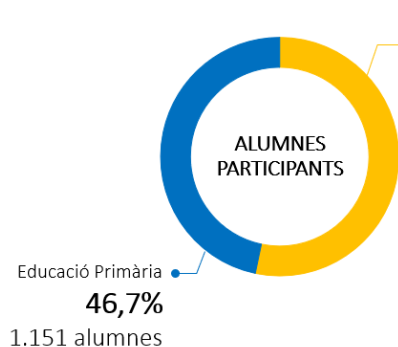
**20 centres educatius**  
(Educació primària –  
Educació Secundària  
Obligatòria)



**3.902 alumnes**  
(63% respostes)



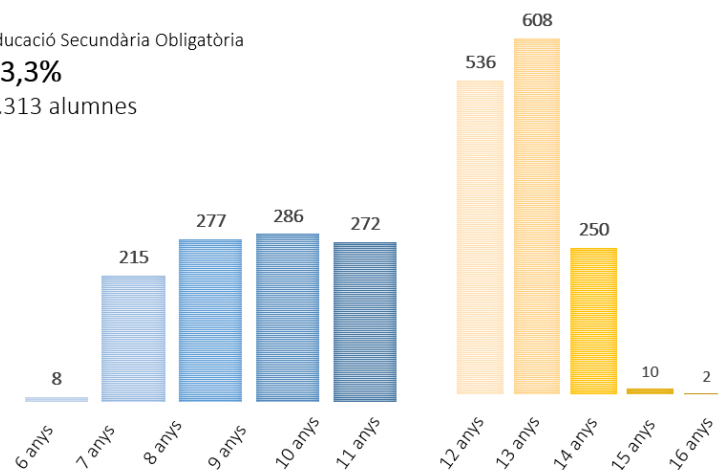
**1.567 treballadors/es**  
(49% respostes)



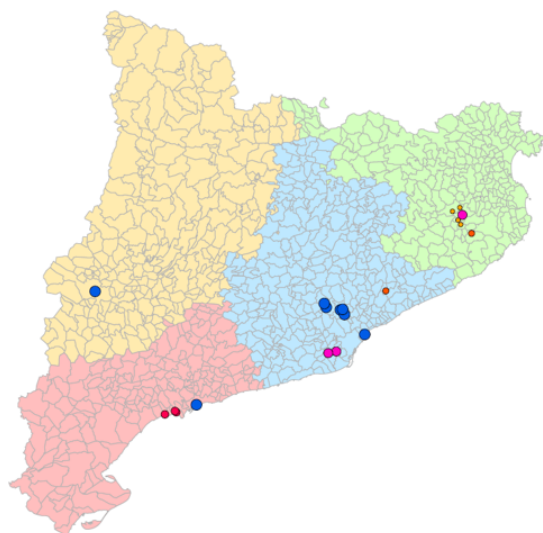
Educació Secundària Obligatòria

**53,3%**

1.313 alumnes



### DIMENSÍO DEL MUNICIPI



< 10.000 hab.

**13%**  
324 alumnes  
4 centres

10.000 – 20.000 hab.

**15%**  
361 alumnes  
2 centres

20.000 – 50.000 hab.

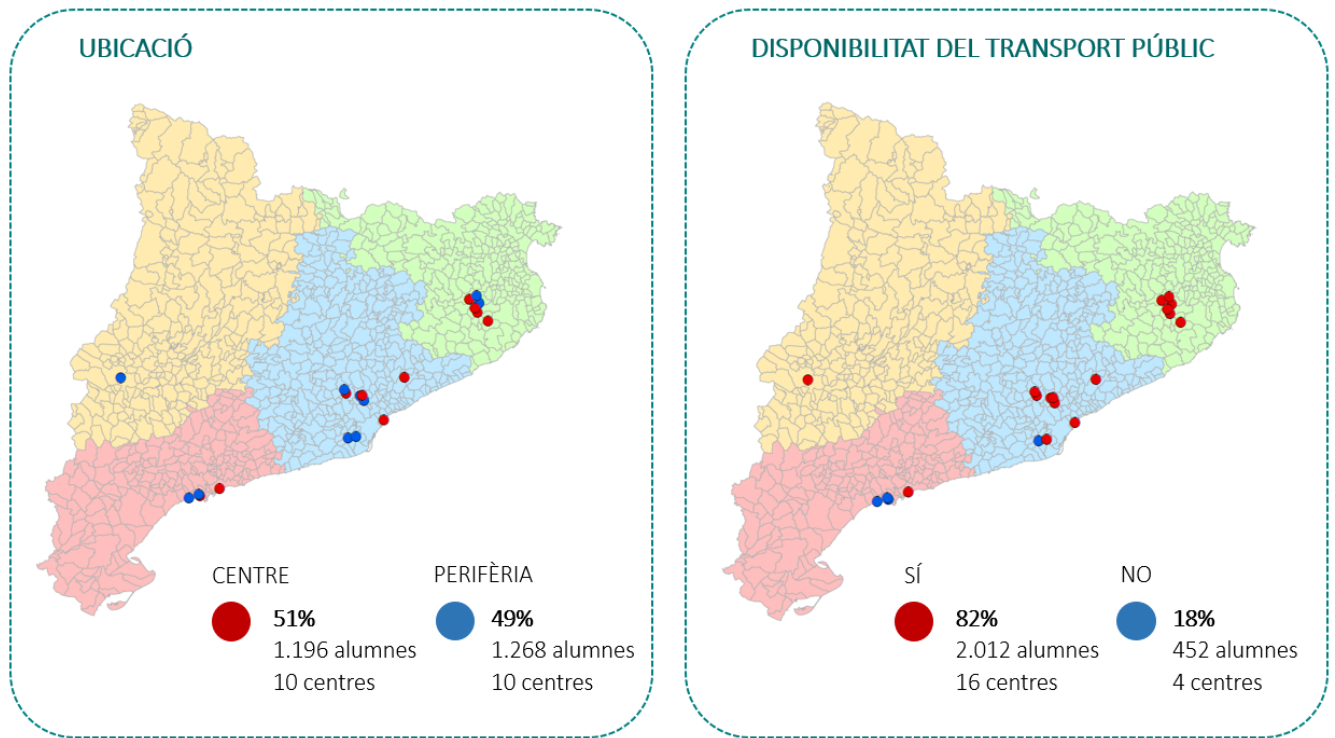
**10%**  
246 alumnes  
3 centres

50.000 - 100.000 hab.

**17%**  
412 alumnes  
3 centres

> 100.000 hab.

**45%**  
1.121 alumnes  
8 centres



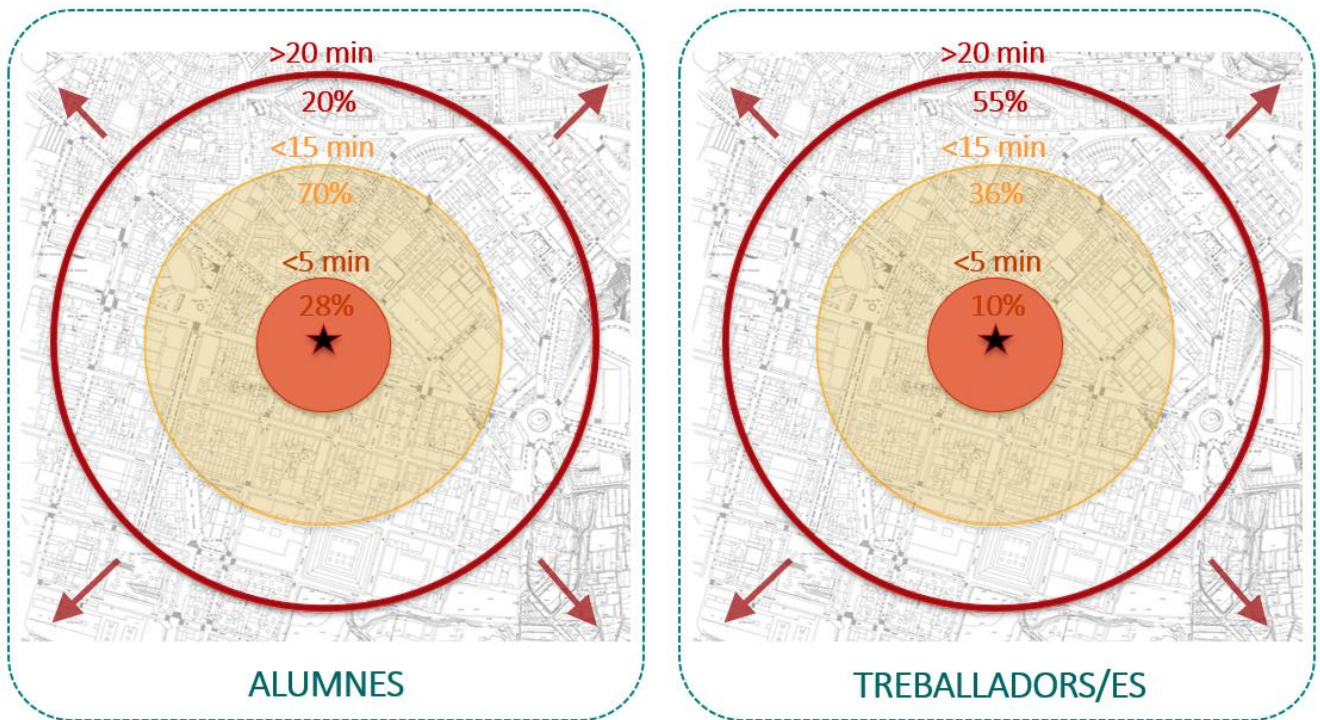
## Resultats obtinguts a la campanya d'enquestes

### Temps que es triga a anar caminant de casa al centre educatiu

El radi d'influència del centre educatiu és superior per als treballadors si el comparem amb el de l'alumnat. Els alumnes viuen majoritàriament a l'entorn del centre.

El 70 % dels alumnes enquestats viu a una distància a peu de l'escola inferior als 15 minuts i el 28 %, a menys de 5 minuts. Només el 20 % dels alumnes resideix a una distància a peu del centre de més de 20 minuts.

Si es comparen els resultats de les enquestes a l'alumnat amb les dels treballadors, s'observen importants diferències ja que més de la meitat dels treballadors enquestats viu a més de 20 minuts a peu del centre i només el 36 %, a una distància inferior als 15 minuts.



### Mode de transport habitual per desplaçar-se al centre educatiu

Al llarg del dia (tenint en compte el viatge d'anada i tornada del centre educatiu), els alumnes es desplacen majoritàriament en modes de transport sostenibles no motoritzats. En concret, el 52 % dels trajectes es fan a peu, el 3 % en patinet i l'1 % en bicicleta.

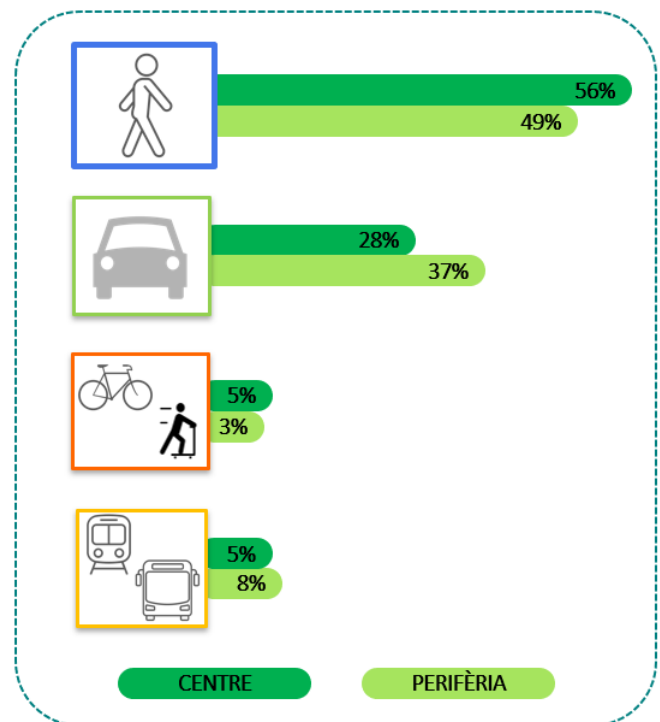
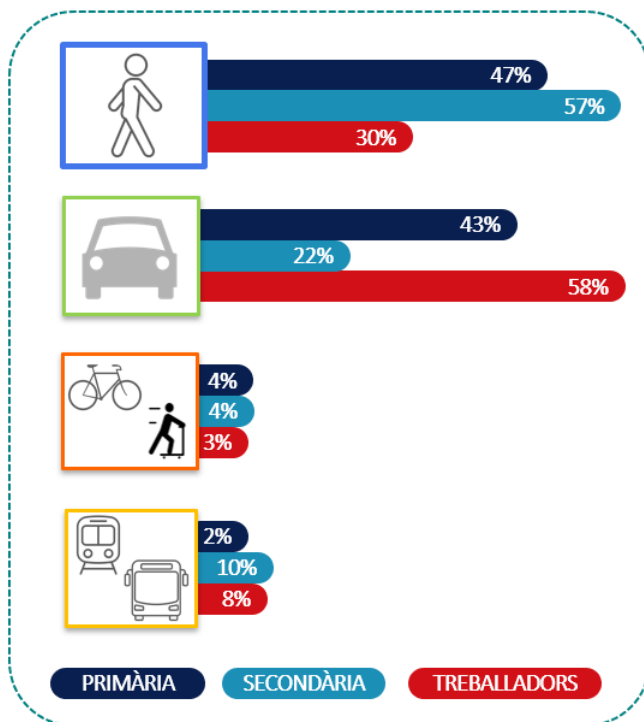
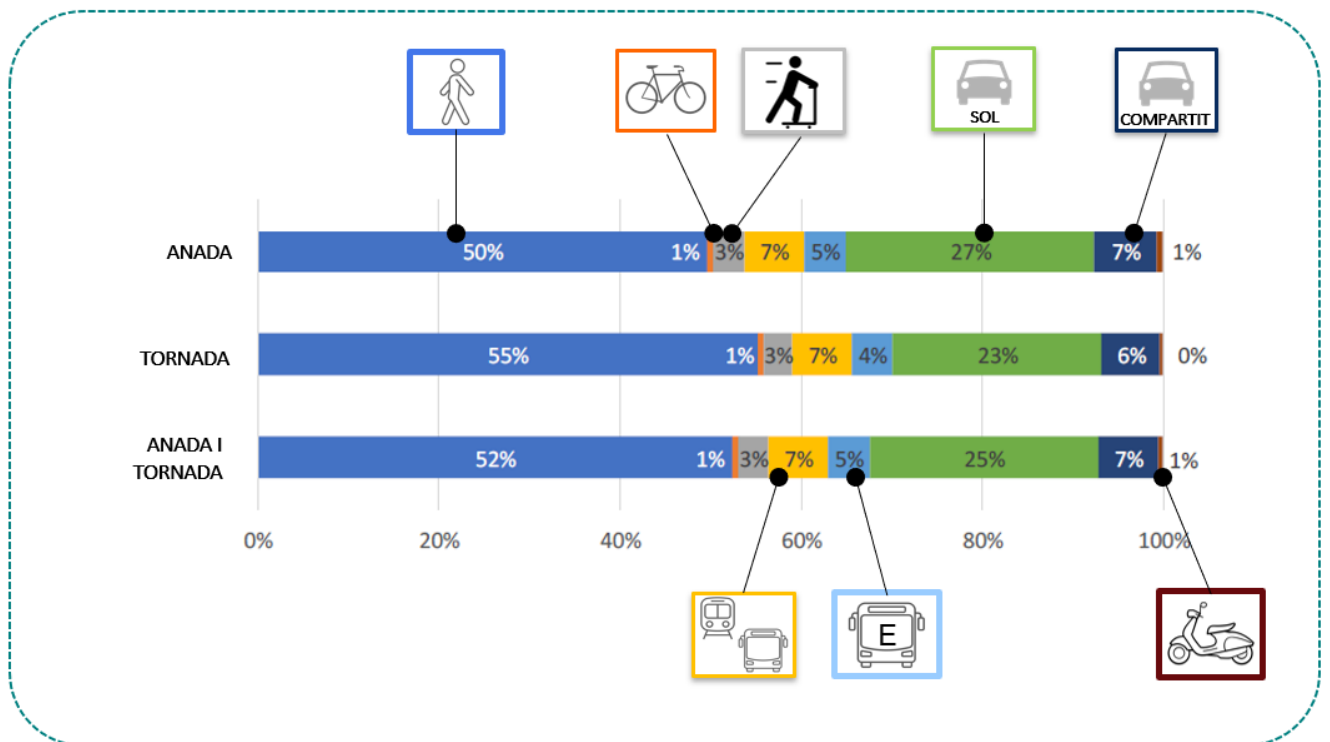
Un 32 % dels alumnes es mou en vehicle privat motoritzat, dels quals un 25 % ho fa en cotxe sol, un 7 % en cotxe compartit amb més d'un alumne i un 1 % en motocicleta.

Les dades es relacionen de manera coherent amb la proximitat de la residència dels alumnes al centre on estudien, comentada anteriorment.

El restant 12 % de desplaçaments es fan en transport col·lectiu, dels quals un 7 % són en transport públic i un 5% en transport escolar.

Si s'analitzen per separat els trajectes d'anada i tornada del centre, s'obtenen resultats molt similars. Les diferències es troben en el transvasament d'usuaris del vehicle privat cap als desplaçaments a peu en els trajectes de tornada respecte dels d'anada.

## Diagnosi de la mobilitat escolar a Catalunya.

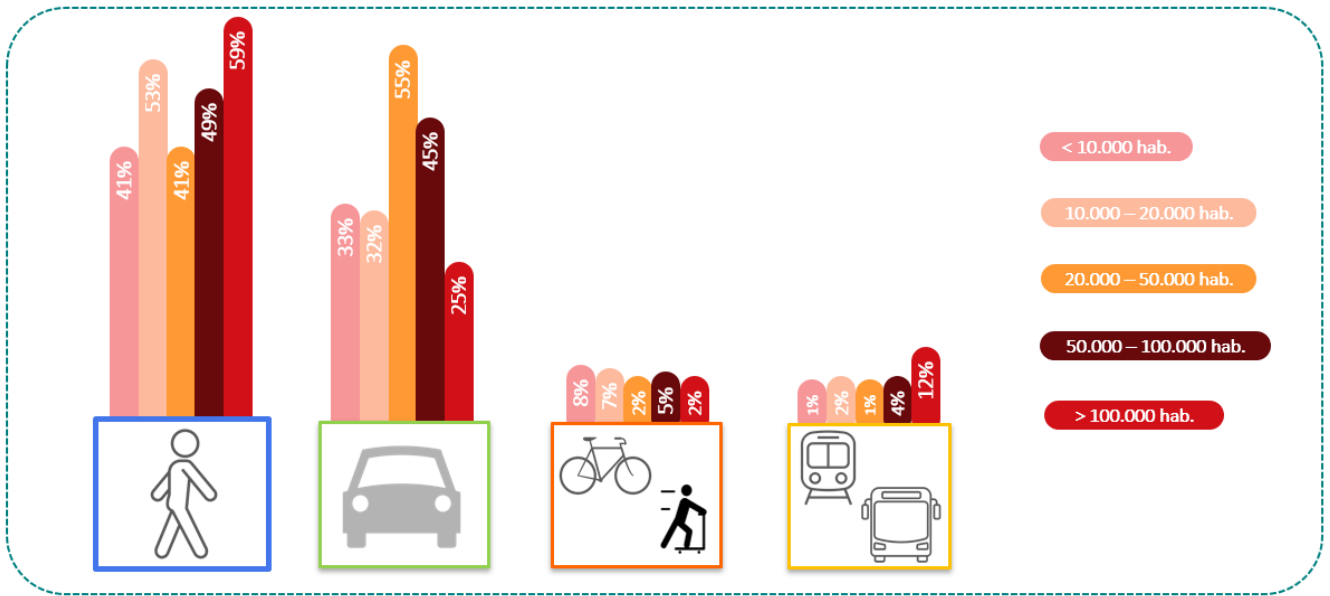


Quant als resultats obtinguts segons el nivell educatiu, els instituts registren més pes pel que fa als desplaçaments a peu i en transport públic, en detriment dels viatges en vehicle privat motoritzat.

Tal com dèiem abans, els treballadors, en general, viuen més lluny del centre educatiu. Aquest fet afecta directament la manera com aquests es desplacen fins al lloc de feina. Per a aquest grup d'estudi, l'ús del vehicle privat motoritzat ascendeix fins al 58 %, mentre que els viatges a peu presenten una quota de només el 30 %.

La situació del centre educatiu respecte del municipi també afecta el repartiment modal. Els alumnes que estudien en escoles o instituts amb una ubicació més cèntrica utilitzen menys el vehicle motoritzat en favor d'un major pes dels viatges a peu (del 56 %) o en altres modes actius com la bicicleta o el patinet.

Si s'analitzen per separat les respostes d'acord amb la dimensió del municipi, els resultats obtinguts mostren que els alumnes que viuen en els municipis de més població (més de 100.000 habitants) es desplacen fonamentalment a peu, mentre que el vehicle privat motoritzat només s'utilitza en el 25 % dels viatges. En canvi, el pes dels vehicles privats motoritzats és notablement superior a la resta de municipis, especialment en els que tenen poblacions compreses entre els 20.000 i els 100.000 habitants.

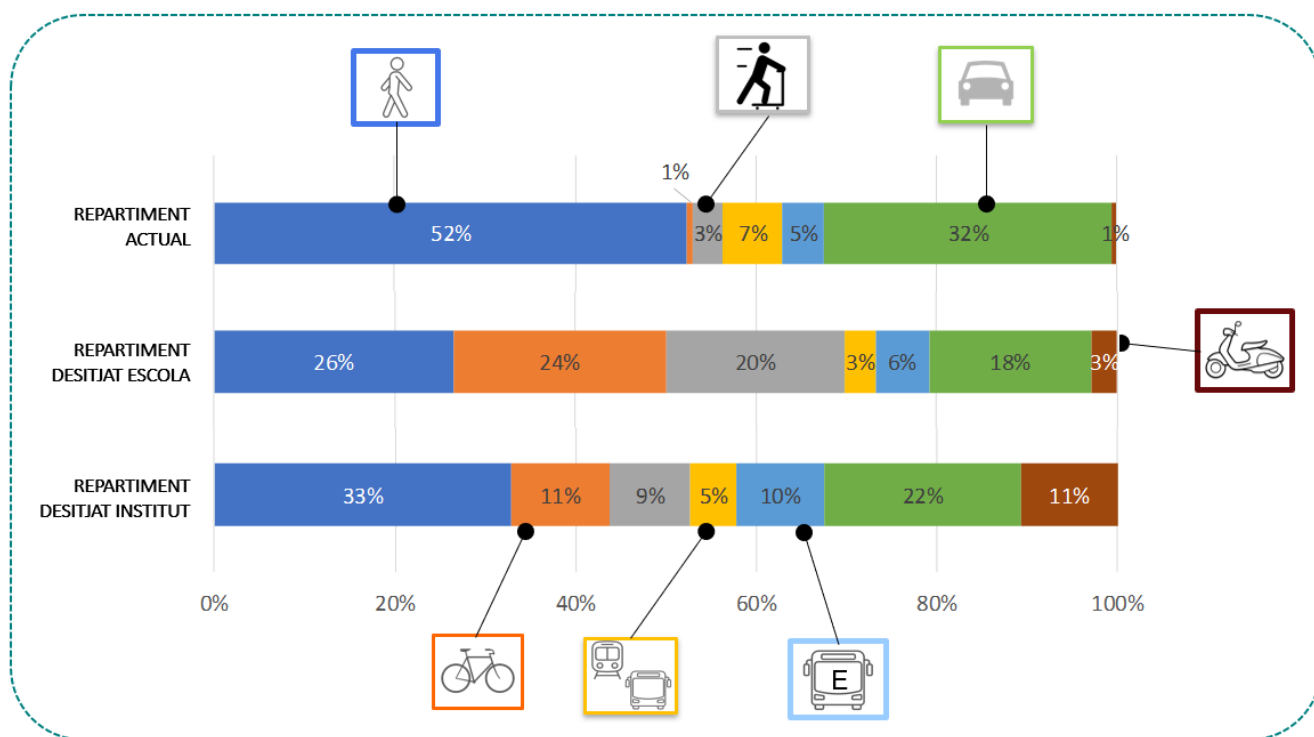


Una altra de les dades interessants obtinguda de les enquestes és el fet que, a mesura que augmenta la població del municipi, els modes de transport més sostenibles perden usuaris en favor del transport públic, el qual arriba fins al 12 % de quota modal en les ciutats de més de 100.000 habitants.

Els principals motius pels quals els alumnes trien desplaçar-se al centre educatiu en aquests modes de transport són la rapidesa, la practicitat i la comoditat. I, entre altres motius expressats, cal destacar-ne també la distància de la seva residència al centre on estudien i la diversió que els proporciona el mode triat.



Finalment, per tancar el bloc del repartiment modal, també es va preguntar als alumnes quin seria el mode de transport amb què es desplaçarien al centre educatiu si poguessin triar.



De la comparativa entre el model desitjat i el que utilitzen actualment, en el cas dels alumnes de primària, en destaca el fet que el pes dels desplaçaments en bicicleta i en patinet augmentaria de forma notable en detriment de la resta de mitjans, especialment dels desplaçaments a peu i dels viatges en cotxe. Si els infants poguessin triar, els modes no motoritzats presentarien una quota del 70 % davant del 56 % actual.

Respecte dels resultats obtinguts pels alumnes d'institut, el conjunt dels viatges no motoritzats es reduiria lleugerament fins al 53 %, tot i que la bicicleta i el patinet augmentarien quota. D'entre els modes motoritzats, en destaca un increment important de l'ús de la motocicleta i del transport escolar, que passaria a doblar el nombre d'usuaris.

### Com es fan els desplaçaments a l'escola

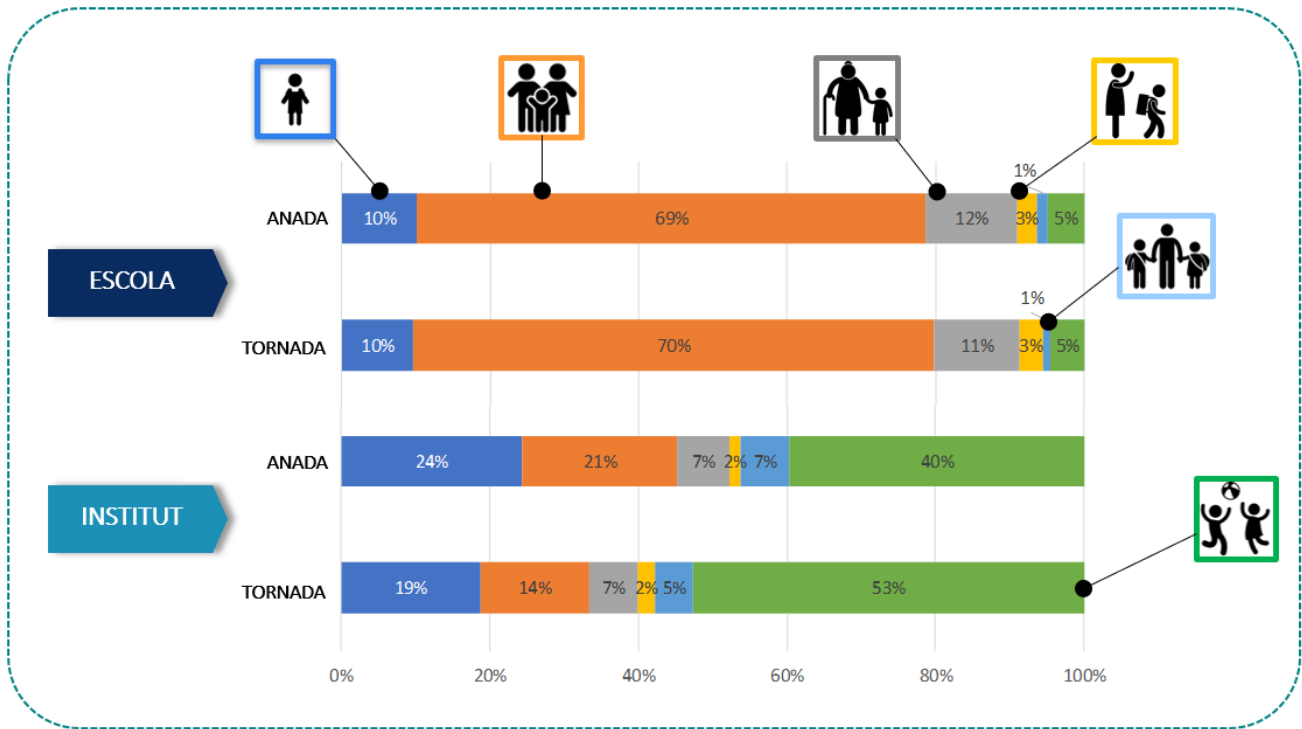
En ambdós desplaçaments (tant d'anada com de tornada des del centre educatiu), una part important dels alumnes fa el viatge acompanyat d'un adult. En concret, el 59 % del total dels alumnes enquestats va acompanyat d'un adult en el viatge d'anada i el 55 % durant la tornada a casa.

Si s'analitzen els resultats segons el nivell educatiu, s'obté que, al llarg del dia, aproximadament el 85 % dels alumnes d'educació primària enquestats va acompanyat d'un adult en el viatge d'anada i tornada de l'escola. Només el 15 % dels infants fa el viatge de forma autònoma sense la supervisió de cap adult, ja sigui sol o amb amics.

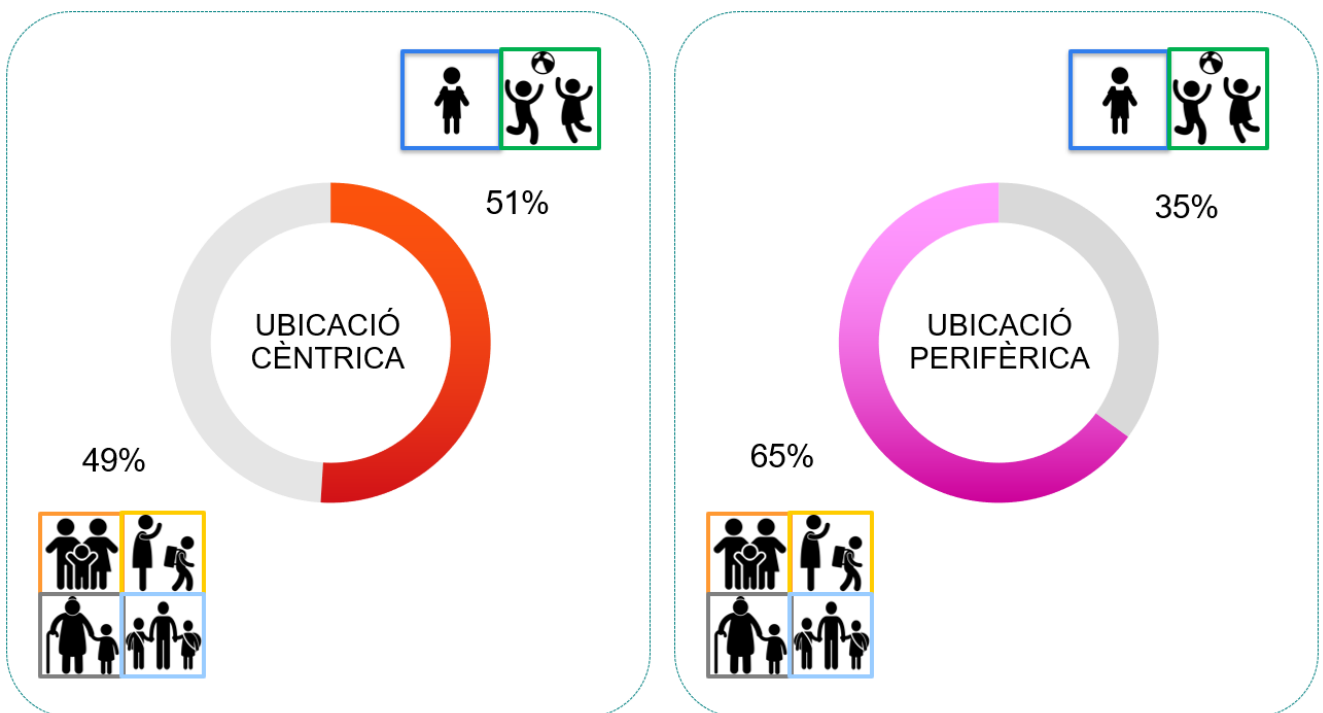
Pel que fa als alumnes d'institut, el 64 % dels enquestats fa el viatge d'anada sol o amb amics. El valor augmenta fins al 72 % en el viatge de tornada.

## Diagnosi de la mobilitat escolar a Catalunya.

El percentatge d'alumnes que es desplacen a l'institut acompanyats d'un adult disminueix en els viatges de la tarda. Aquest fet es pot concloure com a resultat de la desincronització en la finalització dels horaris escolars i els laborals.



L'autonomia dels infants és més alta en el cas de les escoles i instituts més centrals. En concret, la meitat dels alumnes fa el desplaçament de manera autònoma. El percentatge d'alumnes que es mouen de casa al centre educatiu sense la supervisió d'un adult disminueix fins al 35% en els centres amb una ubicació més allunyada.





La raó principal per la qual els alumnes no van sols a l'escola o l'institut és l'edat. De la resta de respostes cal destacar la percepció de risc que es té del trànsit en l'entorn escolar i la distància que hi ha del lloc de residència al centre on estudien.

### Opinió de l'entorn de l'escola

Pel que fa a l'opinió que els alumnes tenen del recorregut per anar al centre educatiu, en general és bona. Les qüestions relatives als modes de transport sostenibles són les que s'avaluen de forma més severa.

El 82 % dels alumnes considera que l'entorn és molt o bastant segur en termes de seguretat viària, i un 90 % té aquesta opinió quant a la seguretat ciutadana. Tot i així, el 75 % dels enquestats creu que hi ha un volum massa elevat de cotxes.

En relació amb els modes de transport sostenibles, el 61 % dels enquestats opina que el centre educatiu és molt o bastant accessible a peu, en bicicleta o patinet, i el 65 % coincideix que hi ha una bona dotació d'equipaments específics per a aquests modes.

Per últim, el 85 % dels alumnes considera que l'entorn escolar es troba en bon estat de manteniment.

Amb tot, a la valoració general sobre si el camí a l'escola o l'institut és segur per anar-hi caminant, el 83 % dels enquestats respon afirmativament.



---

# MARC DE REFERÈNCIA

---

L'enfocament integral i multidisciplinari emprat en l'elaboració del Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021 el relaciona amb un ampli ventall de polítiques i instruments de planificació en matèria de mobilitat, seguretat viària, sostenibilitat i educació a diferents escales territorials.

Des del PAMEC es proposa l'adaptació d'alguns d'aquests instruments amb l'objecte d'incorporar mesures més específiques i coordinades en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa, autònoma i segura.

## Marc de referència europeu

En l'àmbit europeu, el PAMEC es relaciona amb el **Programa operatiu del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (PO FEDER) de Catalunya**.

El PO FEDER de Catalunya constitueix el marc de referència que fixa les prioritats d'inversió en projectes i actuacions a escala regional per a la consecució dels objectius establerts a l'Estratègia Catalunya 2020 (ECAT2020) i a l'Estratègia d'investigació i innovació per a l'especialització intel·ligent de Catalunya (RIS3CAT). Alhora, ambdues estratègies identifiquen els àmbits prioritaris d'actuació de les polítiques públiques per aconseguir els objectius Europa 2020 en favor d'un creixement intel·ligent, sostenible i integrador de les regions europees.

Les accions incloses al PAMEC tenen cabuda en dos dels eixos prioritaris d'actuació definits al programa vigent, el PO FEDER de Catalunya 2014-2020. En concret, es dona resposta a l'eix 4 *"Foment d'estratègies de reducció del carboni per a tot tipus de territori, especialment les zones urbanes, incloent-hi el foment de la mobilitat urbana multimodal sostenible i les mesures d'adaptació"* i l'eix 6 *"Conservar i protegir el medi ambient i promoure l'eficiència dels recursos"*.

El Programa operatiu actual es troba al final del període. Per això, des del PAMEC es proposa influir en l'elaboració del proper PO, actualment en procés de redacció, per tal que s'incloguin específicament actuacions en mobilitat escolar que permetin articular inversions en aquest camp durant el proper període de vigència, el 2021-2027.

## Marc de referència català

Pel que fa al marc normatiu autonòmic català relacionat directament amb la mobilitat, cal destacar especialment la **Llei 9/2003, de la mobilitat**, que té com a objectiu "establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies dirigida a la sostenibilitat i a la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els esmentats objectius i per garantir a tota la ciutadania una accessibilitat amb mitjans sostenibles" (art 1.1).

La Llei de mobilitat defineix i organitza de forma jeràrquica les figures de planejament a partir de les qual es vehicula la implementació i el compliment de la regulació.

D'entre els instruments derivats de la Llei de mobilitat, el PAMEC es relaciona directament amb les **Directrius Nacionals de Mobilitat**, que són l'instrument de més rang i "constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei" (art 6.1), així com amb el **Decret 344/2006**, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, especialment pel que fa als centres educatius de més de 1.000 alumnes.

Altra normativa relacionada amb la mobilitat és la referent als seus impactes sobre el medi ambient, especialment la vinculada a la contaminació atmosfèrica, que constitueix el problema principal que es deriva de la mobilitat.

Dins d'aquest marc de referència, en destaca el **Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica (horitzó 2020)**. L'objecte del Pla és establir les mesures necessàries per prevenir i reduir l'emissió de contaminants (diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10µm (PM<sub>10</sub>), per tal de complir les directives de qualitat de l'aire fixades per la Unió Europea. Pel que fa a la mobilitat a les àrees urbanes, el Pla inclou específicament accions a favor d'una mobilitat sostenible i l'establiment de zones pacificades.

D'altra banda, és cabdal ancorar el nou paradigma de mobilitat dins del sistema educatiu. En aquest sentit, el PAMEC proposa la revisió i l'actualització, si és necessari, del **currículum acadèmic d'acord amb el nou enfocament de l'educació viària i la mobilitat sostenible i activa**.

La modificació curricular s'ha de fer per decret. La darrera modificació que afecta l'Educació Primària va ser establerta pel Decret 119/2015 i, pel que fa a l'Educació Secundària Obligatoria, la trobem al Decret 187/2015.

Actualment, no existeix un horitzó temporal per a la propera actualització. Tot i així, des del PAMEC es proposa definir les bases en matèria d'educació viària i mobilitat sostenible a tenir en compte en la futura actualització. La modificació proposada haurà d'abordar els conceptes i competències adequades a cada nivell educatiu, des dels 0 fins als 16 anys.

### Marc de referència municipal

Ateses les competències dels ajuntaments, en l'àmbit municipal s'elaboren documents de planificació de la mobilitat des d'una òptica integral o bé sectorial.

D'entre els instruments de planificació de la mobilitat impulsats pels ajuntaments, cal destacar els **plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)**. Tot i que es tracta d'un document no vinculant, és l'instrument principal de què disposen els municipis de Catalunya per configurar les seves estratègies de mobilitat sostenible.

D'acord amb el que estableix la Llei de mobilitat, la seva redacció només és obligatòria per als municipis amb més de 50.000 habitants, o capitals de comarca.

Quant a mobilitat escolar, els documents de referència elaborats a escala local són els **projectes de camí escolar**. Constitueixen l'eina principal de què disposen els municipis de Catalunya per desenvolupar millores en els itineraris principals d'accés i en els entorns dels centres educatius.

A més, des del Servei Català de Trànsit es promouen els **plans locals de seguretat viària (PLSV)**, des dels quals s'aborda l'accidentalitat del municipi i es proposen solucions de millora dels entorns amb concentració d'accidents o bé d'entorns sensibles, tals com entorns escolars, o generadors de mobilitat.

El PAMEC proposa promoure la redacció dels projectes de camí escolar arreu del territori, així com la incorporació de mesures específiques per pacificar els entorns escolars i per millorar la seva dotació quant a equipament per a modes sostenibles en la planificació urbanística i de mobilitat municipal (POUM i PMUS).

---

# RECULL DE GUIES I MANUALS

---

Hi ha una extensa bibliografia que tracta sobre aquesta qüestió des de diferents òptiques i que pot servir d'inspiració als municipis i als centres educatius per dur a terme actuacions en matèria d'infraestructures, processos de participació infantil i organització d'activitats educatives centrades en el tema de la mobilitat.

Les guies i manuals de mobilitat escolar elaborats per institucions catalanes, estatals o europees, que poden servir com a referència en la redacció dels projectes de camí escolar, són els següents:

- *Itineraris segurs per a escolars. El camí es fa caminant.* Dossier tècnic de seguretat viària, núm 12. Servei Català de Trànsit, 2003.
- *Els camins escolars.* Dossier tècnic de seguretat viària, núm. 27. Servei Català de Trànsit, 2016.
- *El camí escolar i la seva influència per canviar hàbits i transformar l'entorn urbà. Mobilitat tova* (Col·lecció Documents de Treball). Gerència de Serveis de Medi Ambient. Diputació de Barcelona, 2012.
- *Estudi d'avaluació dels estudis de camins escolars a Catalunya.* Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat. Diputació de Barcelona, 2014.
- *El camí escolar. Pacte per la mobilitat a Barcelona.* Ajuntament de Barcelona, 2001.
- *Auditoria escolar de mobilitat. Dossier de mobilitat.* Fitxes per a alumnes de secundària. Diputació de Girona.
- *Projecte pedagògic per a alumnes d'educació secundària "Amb bici a l'institut".* BACC amb la col·laboració del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, 2009.
- *Projecte pedagògic per a alumnes d'educació primària "Amb bici al cole".* ConBici amb la col·laboració del Ministeri de Medi Ambient, 2007.
- *Manual per a impartir cursos de conducció de bicicletes en els centres educatius de Terrassa.* Ajuntament de Terrassa, 2012.
- *Camino escolar paso a paso.* Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior, 2011.
- *Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil.* Ministerio de Fomento, 2010.
- SHOALLAERT, U. *La ciudad, los niños y la movilidad.* Comissió Europea. Direcció General de Medi Ambient, 2002.

A escala nacional, es troben també antecedents interessants en matèria de mobilitat escolar. Respecte dels manuals i guies, s'identifiquen els documents següents:

- SANZ ALDUÁN, ALFONSO. *"Camí escolar. Itineraris segurs cap al col·legi". A: Viure i circular. Idees i tècniques per moderar el trànsit: Guia per a l'acció municipal.* Conselleria de Medi Ambient. Govern de les Illes Balears., 2008.

- *Ciudad, infancia y movilidad (Hiria, haurrak eta mugikortasuna)*. Vitoria-Gasteiz. Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, 2002.
- *Camino escolar. Guía técnica*. 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.
- 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.

Quant a la participació i realització d'activitats educatives als centres escolars entorn a la mobilitat, hi ha la documentació següent:

- *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.; MONTEERRUBIO 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.

---

# PROGRAMES I ACCIONS IMPLEMENTATS A CATALUNYA

---

Arreu de Catalunya hi ha nombroses bones pràctiques en matèria de mobilitat escolar i/o sostenibilitat dutes a terme pels centres educatius, els ajuntaments o les administracions supramunicipals.

Tot seguit es presenta un breu recull d'alguns dels programes i accions identificats durant la redacció del Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021.

## Àmbit català

El Departament d'Ensenyament i el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya gestionen el **Programa d'Escoles Verdes**, amb més de 20 anys d'activitat.

El Programa sorgeix del compromís per donar suport als centres educatius que volen afrontar els reptes derivats del nou paradigma de la sostenibilitat incorporant els valors de l'educació per a la sostenibilitat en tots els àmbits de la vida del centre (projecte educatiu, equipament, gestió, relacions amb l'entorn, etc.).

Els centres que participen en el Programa han d'elaborar un pla d'educació per a la sostenibilitat (PES), que serveixi com a marc de referència per concretar les actuacions de millora per a la consecució dels objectius marcats en matèria de sostenibilitat. Des del Programa es posa a disposició un servei d'assessorament tècnic per ajudar els centres educatius a desenvolupar i implementar els plans d'acció.

A més, el Programa promou la participació i la implicació de la comunitat educativa en la millora de l'entorn, ofereix cursos de formació en educació per a la sostenibilitat i fomenta la creació de sinergies entre els centres que té adscrits per afavorir les relacions, l'intercanvi d'experiències i la consolidació de **xarxes territorials d'escoles verdes**.

Durant el curs 2019-2020, el Programa té adscrits un total de 766 centres educatius, dels quals 673 tenen el distintiu d'*escola verda* i 93 estan en formació.

A banda del Programa d'Escoles Verdes, n'hi ha d'altres que promouen l'educació per a la sostenibilitat i són gestionats directament pels ajuntaments. Actualment, hi ha 15 municipis amb xarxa municipal pròpia: Barcelona, Vic, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, el Prat de Llobregat, Badalona, Argentona, Gavà, Terrassa, Sabadell, Lleida, Vilanova i la Geltrú, l'Hospitalet de Llobregat i Sant Cugat del Vallès.

Totes aquestes xarxes municipals i la Xarxa del Programa d'Escoles Verdes treballen coordinades amb els mateixos objectius i formen la **Xarxa d'Escoles per a la Sostenibilitat de Catalunya (XESC)**.

Una altra de les accions d'àmbit regional realitzades a Catalunya és la celebració de la **Setmana de la mobilitat sostenible i segura**.

La iniciativa es du a terme a Catalunya des de l'any 2002 i s'emmarca dins de la Setmana europea de la mobilitat, impulsada per la xarxa de ciutats Eurocities.

Es tracta d'una gran campanya informativa i de sensibilització en favor d'hàbits de mobilitat més sostenibles, segurs i saludables, que respon als següents objectius principals:

- Estimular un comportament ciutadà, en relació amb l'ús del vehicle, compatible amb el desenvolupament urbà sostenible, en particular amb la protecció de la qualitat de l'aire, la prevenció d'accidents de trànsit, la reducció d'emissió de gasos que provoquen l'efecte d'hivernacle i el consum racional dels recursos energètics.
- Sensibilitzar la ciutadania sobre els impactes ambientals del transport i informar-la sobre les seves diferents modalitats.
- Impulsar l'ús dels mitjans de transport sostenibles i, en particular, el transport públic, la bicicleta, la mobilitat a peu i els vehicles elèctrics.
- Potenciar un retrobament de la ciutadania amb la ciutat, la seva gent i el seu patrimoni cultural, en un entorn saludable i relaxat.
- Reflexionar sobre com afecta a la nostra salut l'ús excessiu del transport motoritzat. Per una banda, la contaminació atmosfèrica i la congestió que generen tenen un impacte negatiu sobre els sistemes respiratori i cardiovascular. Per una altra, propicien el sedentarisme i la inactivitat física.

El Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya organitza l'esdeveniment. Per promoure la participació, cada any s'elabora un catàleg amb propostes d'activitats transversals i multidisciplinàries, bones pràctiques, recursos educatius i altres iniciatives sobre mobilitat sostenible i activa. Algunes de les activitats del catàleg tenen suport organitzatiu amb subvencions de la Generalitat.

A la Setmana de la mobilitat sostenible i segura del 2018, s'hi van adherir 270 municipis (més del 80 % amb població superior als 10.000 habitants) i s'hi van dur a terme 1.200 mesures de caràcter permanent, 237 caminades de diferents tipus, 170 pedalades i 400 activitats de promoció de la bicicleta.

L'eina principal de què disposen els municipis i els centres educatius per millorar els entorns escolars i promoure una mobilitat escolar sostenible, activa i segura són els projectes de camí escolar. L'elaboració d'aquests projectes és una pràctica creixent arreu del territori. La tendència es veu reforçada per les iniciatives de finançament que es desenvolupen tant en l'àmbit de l'Administració local com de les administracions supralocals. Per exemple, dins del catàleg de serveis de la Diputació de Barcelona s'ofereix assessorament tècnic per a la realització de la diagnosi i l'elaboració de les propostes en els projectes de camí escolar.

### Àmbit municipal

La implementació de mesures en matèria de mobilitat escolar sostenible i segura recau fonamentalment en els municipis i els centres educatius. Existeixen, per tant, nombroses bones pràctiques arreu de Catalunya desenvolupades en l'àmbit local.

Durant la fase d'implementació del PAMEC, es proposa fer un treball de camp al territori per identificar i fer aflorar aquestes actuacions. Es tracta d'uns recursos i coneixements molt interessants que poden aportar valor durant l'elaboració dels manuals i catàlegs proposats al PAMEC, així com servir d'inspiració a altres municipis que volen abordar la qüestió.

Durant la primera fase del projecte *School Chance*, s'han identificat les iniciatives següents:

- Programa Camí escolar, espai amic, dut a terme per l'Ajuntament de Barcelona amb la col·laboració del Ministerio para la Transición Ecológica.
- Programa d'intervencions urbanes de baix cost, dut a terme per l'Ajuntament de Girona.
- Projecte L'EMT a les escoles, dut a terme al 2018 per l'Empresa Municipal de Transports i l'Institut Municipal d'Educació de l'Ajuntament de Tarragona.





# CAPÍTOL 2.

## IDENTIFICACIÓ DE BONES PRÀCTIQUES

Procés d'identificació de bones pràctiques.	2.1
<i>Road Safety Label</i> . Utrecht.	2.2
Examen pràctic de circulació. Utrecht.	2.8
Campanya <i>Way2Go!</i> . Utrecht.	2.12
Manifest per la mobilitat escolar. Reggio Emilia.	2.16
Xarxa de coordinadors de mobilitat escolar. Reggio Emilia.	2.20
Actuacions en entorns escolars. Reggio Emilia.	2.24
Programa d'acció en mobilitat escolar. Graz.	2.29

---

D'entre totes les pràctiques compartides pels socis del projecte School Chance, en el present capítol se'n recullen les que es consideren més interessants per ser transferides a Catalunya.

Les pràctiques es van presentar a les ciutats i regions on s'implementen durant les visites d'estudi realitzades en la primera fase del projecte, la d'intercanvi d'experiències (2017-2019).

A les visites d'estudi van assistir representants de la Generalitat de Catalunya i de l'Ajuntament de Girona, juntament amb participants del Grup d'Interès Local del projecte School Chance a Catalunya.

Fruit de les sessions d'intercanvi d'experiències, es va fer una primera selecció de pràctiques susceptibles de ser incorporades al PAMEC, i el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat va convidar els socis d'aquestes pràctiques perquè participessin com a ponents en les jornades de mobilitat escolar celebrades el passat mes de juny.

# PROCÉS D'IDENTIFICACIÓ DE BONES PRÀCTIQUES



## IDENTIFICACIÓ

- Els socis seleccionen quines són les bones pràctiques que poden aportar al projecte.



## DOCUMENTACIÓ

- De cada bona pràctica seleccionada, s'emplena una fitxa amb tota la informació i s'envia a tots els socis del projecte.
- Amb aquesta informació, els socis poden començar a valorar si és una iniciativa interessant i si és transferible a la seva regió.



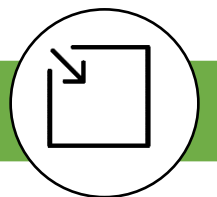
## VISITA D'ESTUDI

- Es fan visites d'estudi a totes les regions que participen en el projecte amb l'objecte d'avaluar-les in situ i obtenir informació de primera mà dels socis que les implementen.



## VALIDACIÓ

- D'entre les pràctiques observades a les visites d'estudi, se'n detecten les més interessants per a la regió i les que es volen transferir.
- El procés de decisió es fa amb el suport dels participants del Grup d'Interès Local.



## ADOPCIÓ I IMPLEMENTACIÓ

- S'incorporen al Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya els coneixements obtinguts de les bones pràctiques seleccionades.



---

# ROAD SAFETY LABEL

SOCI QUE TRANSFEREIX LA PRÀCTICA  
CIUTAT D'UTRECHT. HOLANDA.

---

INFORMACIÓ DETALLADA

<https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersveiligheidslabel/criteria-verkeerslabel/>

---

## OBJECTIUS

- Reduir l'ús del vehicle privat motoritzat en favor de la mobilitat a peu i en bicicleta en els desplaçaments de casa als centres escolars de primària de la ciutat.
- Dissenyar i establir entorns escolars segurs i recognoscibles.
- Millorar la satisfacció quant a seguretat viària en els entorns escolars entre els diferents agents de la comunitat educativa, especialment els infants, les famílies i els professors.

## DESCRIPCIÓ

La *Road Safety Label* d'Utrecht és un distintiu que atorga la *Regional Transport Safety Agency (ROV)* de la província d'Utrecht a les escoles que compleixen certs criteris de seguretat viària.

La iniciativa va començar en el període 2008-2012 dins del marc del projecte europeu *Civitas Mimosa*. L'any 2017 la ciutat comptava amb un total de 63 centres amb el distintiu i 70 zones escolars.

El distintiu es basa en el compliment d'un conjunt de criteris (23) que es divideixen en cinc eixos d'actuació d'acord amb la seva temàtica. A continuació, es recullen alguns dels criteris emprats:

### **Eix 1. Educació viària teòrica:**

- Es fan classes teòriques adaptades a cada nivell dins del currículum educatiu.
- Els alumnes participen en l'examen teòric de circulació que se celebra anualment a escala nacional.

### **Eix 2. Educació viària pràctica:**

- Es fan sessions pràctiques dels alumnes en circuits de circulació o en situacions de trànsit real.
- Els alumnes d'11-12 anys participen en l'examen pràctic de circulació que se celebra anualment a escala nacional.

### **Eix 3. Participació de les famílies:**

- Les escoles informen regularment les famílies sobre educació viària.
- Se signen acords amb les famílies sobre com portar i recollir els infants de l'escola de forma segura.
- Alguna família participa en les activitats d'educació viària de forma activa.

### **Eix 4. Seguretat en els entorns escolars:**

- Els alumnes fan campanyes informatives per millorar la seguretat de l'entorn en els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Els alumnes dibuixen els recorreguts més segurs de tots els desplaçaments que es fan al llarg del curs acadèmic.

### **Eix 5. Integració de la seguretat viària en la política de l'escola:**

- L'escola elabora un calendari anual amb la planificació de les activitats d'educació viària.
- L'escola conforma un equip de docents i famílies que s'encarrega de les qüestions relacionades amb la seguretat viària del centre.

Per obtenir el distintiu, els centres adscrits al Programa han de complir, com a mínim, la meitat dels criteris. Entre els criteris proposats, n'hi ha d'obligatoris i d'opcionals seleccionats per l'escola.

A canvi, els centres obtenen assessorament del personal tècnic del ROV per a l'elaboració del pla d'acció de l'escola, així com l'execució d'un projecte de millora de la infraestructura de l'entorn escolar d'acord amb la caracterització de zona escolar definida a la ciutat.



L'obtenció del distintiu es divideix en les fases següents:

- **Fase 1. Registre**

Els centres educatius són els que han de sol·licitar l'adhesió al Programa. Ho poden fer de forma telemàtica mitjançant la seva pàgina web.

- **Fase 2. Definició i implementació del pla d'acció**

Un cop acceptada la sol·licitud, el centre educatiu, juntament amb els tècnics del ROV, elabora el pla d'acció per tal de complir els criteris del distintiu (els obligatoris i els que s'hagin triat).

La redacció del pla l'ha de fer l'escola. En el procés és interessant incloure la participació dels alumnes i les famílies.

- **Fase 3. Zona escolar**

En el moment en què el centre comença a implementar de forma activa el pla, l'ajuntament implanta la zona escolar a l'entorn d'aquest.

El disseny d'aquestes zones emprat a la ciutat d'Utrecht comprèn els elements següents:

- ✓ Ús de senyalització especial en els passos de vianants i limitació de la velocitat.
- ✓ Visibilitat de la zona escolar amb senyalització específica.
- ✓ Ús de pilons amb un codi de colors (groc-vermell) amb una doble funcionalitat: recognoscibilitat de la zona escolar i dissuasió de les indisdisciplines d'estacionament.

- **Fase 4. Reconeixement de l'escola**

Finalment, el centre ha de preparar un informe amb la justificació del compliment dels criteris per a l'obtenció del distintiu. Si aquest aconsegueix una avaluació positiva per part del ROV, per donar notorietat i visibilitat a l'obtenció del distintiu de qualitat en seguretat viària, se celebra un acte d'entrega al centre en què participen els alumnes i els professors.

La durada del distintiu és de tres anys, moment en què es fa una nova avaluació per comprovar si el centre continua complint els criteris.



## RECURSOS NECESSARIS

La implantació d'aquesta pràctica requereix d'un equip tècnic que s'encarregui del projecte i l'assessorament de les escoles.

Respecte dels recursos financers, els costos aproximats per escola són de 7.000 euros per a l'execució de la nova zona escolar; 2.400 euros en concepte de suport tècnic en l'elaboració del pla d'acció, i 1.000 euros destinats a les activitats educatives que s'imparteixin al centre.

## EVIDÈNCIES D'ÈXIT

- ☑ Bona participació de les escoles (el 67 % fins a aquest moment).
- ☑ Millora de la percepció de la seguretat viària de l'entorn escolar entre infants i famílies.
- ☑ Les zones escolars són més recognoscibles.
- ☑ Reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat.



## DIFICULTATS ENFRONTADES

- ✗ Com arribar a les escoles que no hi participen.
- ✗ Com donar suport en el pas de primària a secundària.
- ✗ Pèrdua d'interès amb els anys, tant per apuntar-s'hi de nou com per revalidar el distintiu.
- ✗ Adequar el projecte a les necessitats actuals de les escoles.



## RECOMANACIONS

- ❖ Formar un equip de projecte amb totes les competències necessàries.
- ❖ Inicialment, centrar-se en la participació de poques escoles.
- ❖ Oferir un paquet de criteris (mesures) consistent i atractiu.
- ❖ Fer partícips els polítics.



ALTRES EXEMPLES DE BONES PRÀCTIQUES SEMBLANTS

❖ **Model de certificació en mobilitat escolar sostenible de Venècia**

És un sistema de certificació de les escoles desenvolupat pel municipi de Venècia dins del marc del projecte PUMAS.

La certificació s'inclou com a part d'un projecte de mobilitat escolar que té una durada de tres anys i que combina la implementació d'un conjunt d'actuacions i un procés de participació de la comunitat educativa per detectar i millorar les deficiències de l'entorn.

La idea del projecte és recollir la informació necessària per atorgar una qualificació a les escoles en matèria de mobilitat escolar sostenible mitjançant les activitats que es realitzen al centre.

En el procés de certificació es tenen en compte un total d'11 indicadors (qualitat i seguretat dels accessos, autonomia dels alumnes, emissions de CO<sub>2</sub>, repartiment modal, participació de les famílies, etc.). Finalment, a cada escola participant se li atorga un nivell (A, B, C) segons la puntuació global obtinguda.

❖ **Model de certificació en mobilitat escolar sostenible desenvolupat dins del projecte School Chance**

És un sistema de certificació de les escoles que s'ha desenvolupat dins del projecte School Chance i que combina elements extrets de les dues bones pràctiques presentades pels socis: el *Road Safety Label* d'Utrecht i la certificació en mobilitat escolar sostenible de Venècia.

Aquest sistema proposa tres eixos d'actuació que inclouen activitats i accions a realitzar per l'escola:

**Eix 1. Activitats de promoció d'una mobilitat activa i sostenible:** inclou criteris obligatoris, com la implementació de bones pràctiques identificades al projecte (Traffic Snake Game, PediBús, BiciBús, tallers de reparació de bicicletes, etc.) i la realització d'activitats relacionades amb els desplaçaments de casa a l'escola i l'autonomia dels infants.

**Eix 2. Integració de la seguretat viària en la política de l'escola:** inclou criteris no obligatoris, com la participació de les famílies en les activitats i la valoració de l'entorn escolar.

**Eix 3. Activitats d'educació en matèria de mobilitat:** inclou criteris obligatoris, com la definició d'un coordinador de mobilitat escolar i la realització d'activitats de caràcter teòric relacionades amb la mobilitat sostenible, la seguretat viària, la contaminació atmosfèrica, etc.

Cada criteri té associada una puntuació, i l'escola rep un nivell (or, plata o bronze) segons la puntuació global obtinguda.

El distintiu té una durada de tres anys, però es fan revisions anuals que poden modificar la qualificació de l'escola.



POTENCIALITAT PER TRANSFERIR A CATALUNYA

És una iniciativa que permet centrar l'atenció en la mobilitat escolar des de l'òptica de la seguretat viària tot integrant actuacions en diferents camps: infraestructura dels entorns escolars, organització i informació del projecte, educació dels infants i les famílies en matèria de seguretat viària i hàbits de mobilitat saludables i sostenibles, així com accions sobre comunicació i participació en el projecte de tots els agents de la comunitat educativa implicats.

Els aspectes més interessants a destacar de la transferència, i també els que requereixen d'una major atenció en el procés de desenvolupament de la mesura, són els següents:

- L'**homogeneïtzació** del disseny de les **zones escolars** per fer-les més visibles als diferents usuaris de la via arreu del territori.
- La vinculació del distintiu i, per tant, el compliment dels requisits quant a seguretat viària, amb un **pla d'acció de les mesures** i un **projecte de millora de l'entorn amb finançament propi i garantit**.
- La **creació de sinergies** entre els actors principals en matèria de mobilitat escolar.
- La **promoció de la seguretat viària com a qualitat destacable** entre els centres escolars.







---

# EXAMEN PRÀCTIC DE CIRCULACIÓ

SOCI QUE TRANSFEREIX LA PRÀCTICA  
CIUTAT D'UTRECHT. HOLANDA.

---

INFORMACIÓ DETALLADA

<https://vvn.nl/vvn-verkeersexamen>

---

## OBJECTIUS

L'objecte general és l'increment de l'ús de la bicicleta en els infants amb edats compreses entre els 8 i els 12 anys. L'augment es preveu amb l'acompliment dels següents objectius parcials:

- Millora de les habilitats generals de conducció d'una bicicleta entre els infants de 8 a 10 anys.
  - Millora de les competències de conducció d'una bicicleta en situació de trànsit real entre els infants de 10 a 12 anys.
  - Reforç de la confiança de les famílies perquè els seus fills circulin en bicicleta.
-

DESCRIPCIÓ

Cada any, el *Safe Traffic Organization* d'Holanda (VVN) organitza un examen de trànsit entre els infants d'11 a 12 anys del país per avaluar les seves competències quant a coneixements teòrics i habilitats bàsiques de circulació en bicicleta en condicions de trànsit real.

L'examen consta de dues parts, una teòrica amb 25 preguntes i una pràctica en què els infants han de fer una de les rutes fixes definides a la ciutat. Un cop superat l'examen, els alumnes reben un diploma.

L'obtenció de diploma no és obligatòria per circular en bicicleta per la ciutat, però la fita suposa un reforç molt important en la confiança dels infants i de les seves famílies.

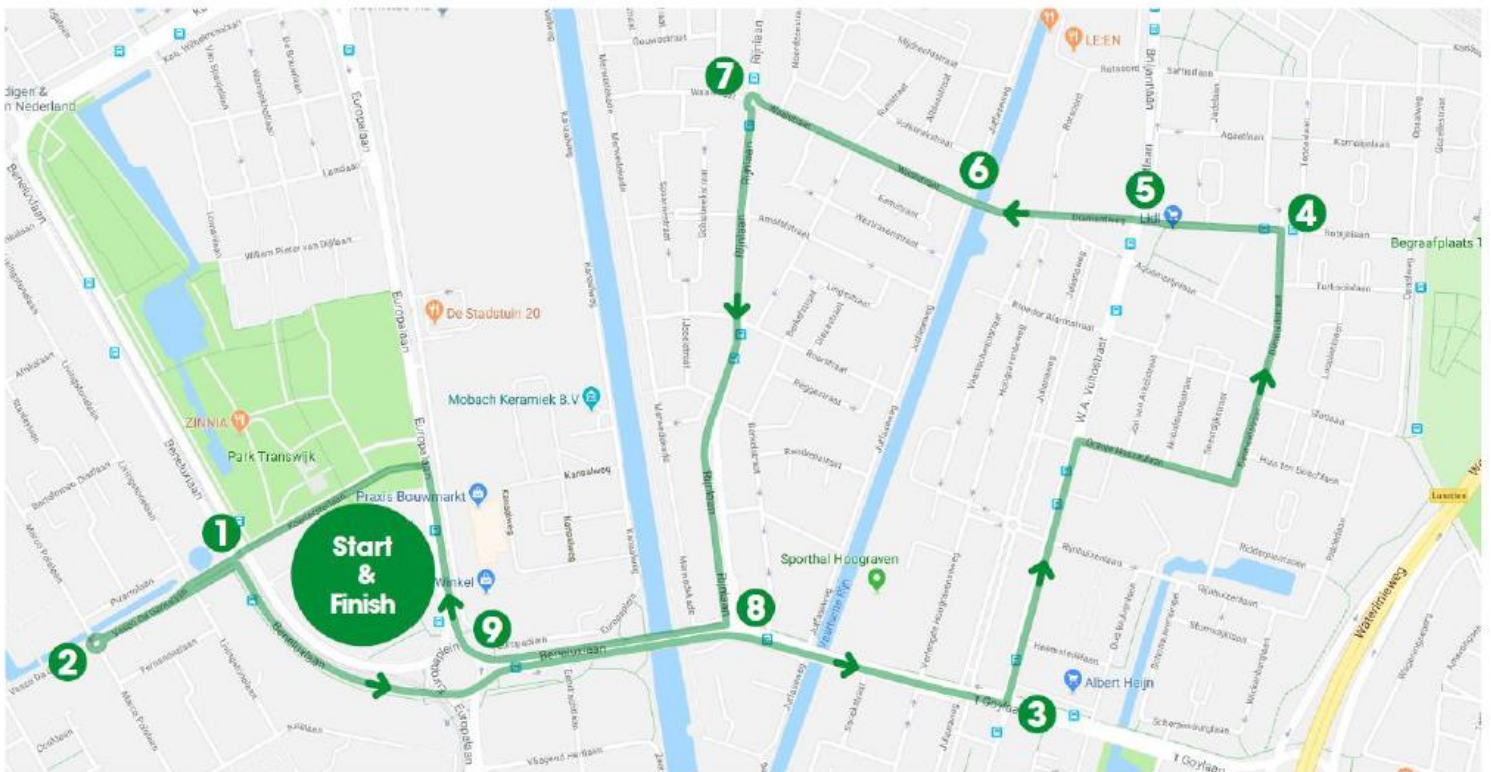
Des del 2015, Utrecht compta amb un total de vuit rutes fixes d'entre 4 i 5 quilòmetres de longitud. Cada ruta té vuit o nou punts de control des d'on s'avalua el comportament dels infants examinats sobre la bicicleta.

L'examen pràctic es du a terme amb la col·laboració de famílies voluntàries de les escoles que s'encarreguen d'avaluar els infants en els punts de control. Entre els aspectes que s'examinen, es troben la prioritat de pas en les interseccions, el respecte pels semàfors, l'avís de maniobra de gir, mantenir-se a la dreta del carril, mirar bé a totes bandes abans de creuar una cruïlla, etc.

Tant les famílies com les escoles disposen de material específic per preparar l'examen: llibres, material digital, aplicacions de mòbil, etc. També es pot sol·licitar que un voluntari del VNN acompanyi els infants a fer un dels recorreguts a mode d'entrament per a l'examen.

Des del 2015, a Utrecht els exàmens els fa la Fundació *Sports Utrecht* en col·laboració amb el VNN. La Fundació també s'encarrega de les activitats relacionades amb l'educació viària en bicicleta que es fan a les escoles dins del programa *The Bike Masters*. Les activitats es duen a terme al llarg de tota l'etapa educativa i són fonamentals per assentar les bases de coneixement necessàries per poder superar l'examen.

## Praktisch Verkeerexamen Utrecht - route Zuid





### RECURSOS NECESSARIS

La implantació d'aquesta pràctica requereix d'un equip tècnic que s'encarregui d'ajudar i proveir del material necessari els infants, les famílies i les escoles per preparar l'examen. Aquest mateix equip serà també l'encarregat d'organitzar l'examen. Alhora, la part pràctica requereix el suport d'un grup de voluntaris que avaluin els nens i nenes des dels punts de control.

Respecte dels recursos financers, els costos aproximats són de 3,80 euros per infant pel material didàctic de preparació de l'examen teòric; 14,60 euros per infant per la realització de l'examen teòric i l'obtenció del diploma, i 32.000 euros l'any pel muntatge i realització de l'examen pràctic.

### EVIDÈNCIES D'ÈXIT

- ☑ Augment en la participació.

Durant el curs 2017-2018, hi van participar 89 escoles, amb un total de 3.065 alumnes.

- ☑ Alt percentatge d'aprovat.

Durant el curs 2017-2018, van aprovar el 97,23 % dels examinats.



### DIFICULTATS ENFRONTADES

- ✗ Coordinar la feina de tots els agents implicats: escoles, famílies, administracions locals, autoritats en matèria de seguretat viària, etc.
- ✗ Mantenir l'interès de les famílies voluntàries en el projecte.



### RECOMANACIONS

- ❖ Disposar d'un finançament estable per desenvolupar un projecte sòlid amb recorregut en el temps.
- ❖ És cabdal per a l'èxit del projecte comptar amb la disposició i el compromís dels actors principals.





#### POTENCIALITAT PER TRANSFERIR A CATALUNYA

És una pràctica que es recolza en resultats d'èxit importants i en una llarga trajectòria de feina realitzada a Holanda en termes de mobilitat en bicicleta.

A priori, s'entén que és una iniciativa amb un gran potencial a favor d'un canvi en els hàbits de mobilitat de la societat.

Els principals aspectes que caldrà afrontar per a la seva transferència a Catalunya són els següents:

- **Ampliar i renovar el parc de circuits d'educació viària** per incloure-hi infraestructura per a les bicicletes.
- **Reforçar l'educació viària en els centres educatius** amb activitats adaptades a cada nivell, en les quals s'aposti de forma decidida pel foment de l'ús de la bicicleta.
- Treballar amb les famílies en favor d'una **major autonomia dels infants** en els desplaçaments de casa a l'escola, especialment pel que fa a l'ús de la bicicleta.
- Obtenir el **finançament necessari per desenvolupar i mantenir el projecte**.







---

# CAMPANYA WAY2GO!

SOCI QUE TRANSFEREIX LA PRÀCTICA  
CIUTAT D'UTRECHT. HOLANDA.

---

INFORMACIÓ DETALLADA

<http://way2-go.nl/>

---

## OBJECTIUS

L'objecte general és prevenir i reduir la congestió durant les hores punta en els accessos als centres escolars.

---

## DESCRIPCIÓ

La campanya *Way2go!* s'inicia l'any 2016 com un projecte de col·laboració entre les administracions nacional, provincial i local a la província d'Utrecht per treballar sobre temes de mobilitat sostenible.

Els seus destinataris principals són les famílies dels infants, i aborda un dels principals problemes que apareix a les enquestes de mobilitat: l'ús del vehicle privat motoritzat per portar els infants a l'escola i continuar després el viatge fins al lloc de treball.

El projecte es basa en la idea que, per convèncer les famílies que és millor portar els infants a l'escola amb formes de transport més sostenibles, cal promoure el canvi d'hàbits de mobilitat també en els desplaçaments laborals.

El projecte es divideix en tres línies d'actuació:

- **El *Traffic Snake Game***

Es tracta d'un projecte europeu implantat en diversos països, que pretén motivar els infants per triar modes de transport sostenibles en els desplaçaments de casa a l'escola.

La iniciativa es du a terme en forma de competició entre les classes (o les escoles). Els alumnes reben una etiqueta quan accedeixen a l'escola a peu, en bicicleta, transport públic o vehicle compartit. L'objectiu és anar omplint un panell per classe (o escola) amb les etiquetes que obtenen.

Es pot consultar tota la informació relacionada amb aquest projecte al següent enllaç: <https://www.trafficsnakegame.eu/>

- **La campanya *Papa&mama***

La campanya s'organitza en tres fases i té les famílies com a destinatàries.

La primera fase s'anomena *campanya de reclutament* i consisteix en l'entrega d'informació a les famílies per motivar-les a participar en el projecte. La campanya es fa a peu de carrer i a través dels mitjans de comunicació i de les xarxes socials.

La segona fase consisteix en una setmana de prova en què s'encoratja les famílies a desplaçar-se a la feina amb modes de transport sostenibles. Durant aquesta setmana, els participants tenen a la seva disposició el préstec de bicicletes elèctriques i bitllets gratuïts per al transport públic.

La darrera fase se centra en la realització d'enquestes per recollir les impressions de les famílies participants durant la setmana de prova.

- **El joc *Monster rebellion***

Amb l'ajuda d'experts en la matèria, s'ha desenvolupat un joc per als telèfons mòbils que fomenta els desplaçaments a peu i en bicicleta entre els infants.



## RECURSOS NECESSARIS

La implantació d'aquesta pràctica requereix d'un director de projecte, consultors en comunicació i mobilitat i representants del projecte a les ciutats que hi participen.

La província Utrecht disposava d'un pressupost total de 500.000 euros per als dos anys de durada del projecte, que es desenvolupava en tres ciutats diferents i tenia com a objectiu arribar a 120 escoles. Es tracta d'una xifra molt elevada que va permetre la contractació d'una empresa de màrqueting externa per dissenyar la campanya i el seu material, així com actors que interpretaven rols motivadors a les escoles per encoratjar els nens i les nenes a participar.

Els organitzadors del projecte afirmen que moltes d'aquestes accions es poden dur a terme amb un pressupost força més reduït i que, per tant, es pot adaptar als recursos existents.

## EVIDÈNCIES D'ÈXIT

- ☑ Bona participació de les escoles. (73 escoles, 16.000 alumnes i 526 pares i mares).
- ☑ Opinions positives de les famílies.
- ☑ Augment general de les consultes en matèria de mobilitat.
- ☑ Canvis importants en els desplaçaments de les famílies que viuen fora del centre urbà.



## DIFICULTATS ENFRONTADES

- ✗ Motivar les escoles perquè hi participin.
- ✗ Com arribar als conductors de motos.
- ✗ Coordinar de forma efectiva i eficient les tres accions que integren el projecte.



## RECOMANACIONS

- ❖ Fer que la participació en el projecte sigui senzilla.
- ❖ Utilitzar material propi i reconeixible per a la campanya.
- ❖ Oferir proves gratuïtes (bicicletes, bitllets de transport públic, etc.).
- ❖ Estar en contacte permanent amb les escoles i les famílies.





POTENCIALITAT PER TRANSFERIR A CATALUNYA

La qüestió principal que aborda aquesta pràctica és el foment de l'ús dels modes de transport sostenibles entre les famílies en els desplaçaments per raons de feina. Els resultats que s'aconsegueixin en aquest sentit tindran una repercussió directa en el mode de transport dels infants fins als centres educatius.

A Catalunya s'observa la mateixa problemàtica detectada a Utrecht, que és la que va motivar el projecte. Dels resultats obtinguts en la campanya d'enquestes durant la primera fase del projecte School Chance, s'obté que, entre les famílies que es desplacen fins al centre educatiu amb vehicle privat (cotxe o moto), el 74 % afirma que, després de deixar els seus fills, continua el trajecte fins a la feina. Entre els motius expressats per justificar la tria d'aquest mode de transport per desplaçar-se, cal destacar-ne la rapidesa, la comoditat i el fet que es tracta de la millor opció per a la resta del dia.

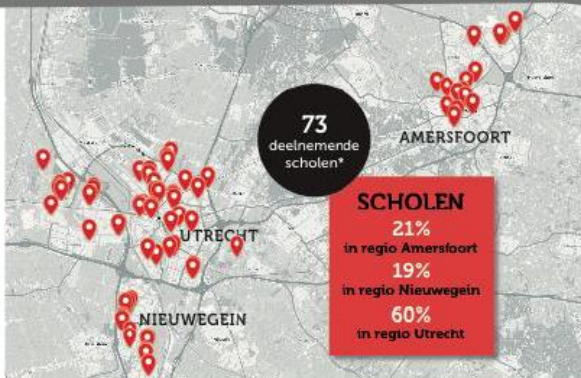
Per tant, la dependència del vehicle privat en algunes famílies en els desplaçaments laborals és també una realitat a Catalunya i té un impacte important en la mobilitat escolar. Aquesta pràctica pot servir d'inspiració per començar a treballar sobre aquesta qüestió.



**Kom op, ga lopen of fietsen!**

Resultaten 2016-2017

Bij Way2Go! dagen we ouders en kinderen uit om lopend of fietsend naar school te komen, en stimuleren we ouders om daarna op een andere manier naar hun werk te reizen. Dat is leerzaam en gezond voor kinderen, goed voor het milieu én het wordt veel veiliger op straat! En we zorgen zo met z'n allen voor minder files!

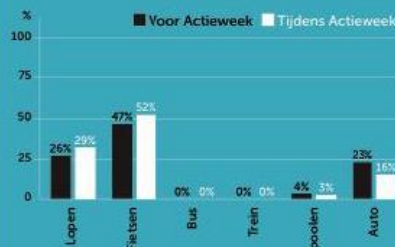


\* waarvan 27 alléén meededen met Verkeersslang



**Verkeersslang**

naar school



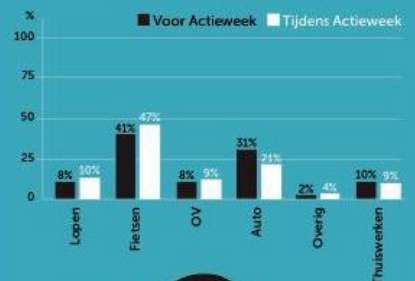
16.000 deelnemende leerlingen

SCHOOL

7% van de kinderen kwam vaker lopend of fietsend naar school

**Papa & mama**

naar werk



49% van de deelnemende ouders heeft anders gereisd tijdens de Actieweek

526 deelnemende ouders

WERK

104 spitsmijdingen per dag tijdens de Actieweek

Top 3 beste school per regio

Groei in verplaatsing per fiets of te voet

- regio Nieuwegein - Prinses Margrietschool + 34%
- regio Utrecht - Catharijnepoort (Majelapark) + 29%
- regio Amersfoort - Dok 12 + 24%

PROEFAANBOD  
Gratis OV-kaartjes: 22x  
Gratis leen e-bike (2 dagen): 32x



Hoe Goedopweg ben jij? Kom op, ga ook lopen of fietsen!

Way2Go! is onderdeel van Goedopweg







*mobilità casa-scuola*  
sostenibile, sicura, autonoma

---

# MANIFEST PER LA MOBILITAT ESCOLAR

SOCI QUE TRANSFEREIX LA PRÀCTICA

CIUTAT DE REGGIO EMILIA. ITÀLIA.

---

INFORMACIÓ DETALLADA

<http://www.municipio.re.it/retecivica/urp/ret/ecivi.nsf/PESDocumentID/58FC55EB60899620C1257C38004D983E?opendocument&FROM=bstrct47>

---

## OBJECTIUS

L'objecte general és crear un sistema estandarditzat de treball interdisciplinari i compartit entre els agents implicats en la mobilitat escolar en favor d'un canvi d'hàbits cap als desplaçaments segurs, sostenibles i autònoms dels infants.

---

DESCRIPCIÓ

L'any 2009 el municipi de Reggio Emilia va redactar el *Manifest per una mobilitat escolar segura, sostenible i autònoma* amb l'objectiu d'involucrar les principals administracions i entitats amb competències sobre aquesta qüestió en un pla conjunt que desenvolupés línies d'actuació compartides i coordinades.

Des de la seva redacció, el manifest compleix una doble funció. D'una banda, constitueix un acord transversal en la matèria i, d'altra banda, serveix com a marc de referència (pla d'acció) quant a les polítiques de mobilitat escolar a la ciutat.

El document s'estructura en diferents línies d'acció interdisciplinàries (educació, comunicació, promoció, seguretat viària, serveis i planificació) i, tot i que inicialment recollia un total de nou projectes de mobilitat específics per a la ciutat, amb els anys el manifest s'ha anat actualitzant i ampliant.

Entre els projectes inclosos al document, cal destacar-ne el desenvolupament i consolidació de la xarxa de coordinadors de mobilitat escolar, la introducció d'iniciatives com el PediBus i el BiciBus, les actuacions de millora dels entorns escolars o l'organització de *laboratoris de mobilitat* amb sortides de camp didàctiques.

Un dels principals punts forts del manifest és la creació de noves sinergies entre els actors de la mobilitat escolar, que potencien la capacitat d'intervenció dels participants del manifest mitjançant una xarxa d'accions i relacions.

Els signants del manifest es comprometen a implementar els projectes que recull, de manera directa o contribuint a la seva implementació. També es comprometen de forma més general a promoure una mobilitat a l'escola autònoma, sostenible i segura, des de les seves competències i capacitats.

A Reggio Emilia el manifest està signat per més de 30 entitats, entre les quals es troben l'Ajuntament, les escoles, l'Agència Local de Medi Ambient, l'entitat de salut *Local Health Units*, la Federació de Pediatres, l'Agència de Mobilitat, el Departament Provincial d'Educació i l'Observatori de Seguretat Viària.

'IN REGGIO EMILIA WE GO TO SCHOOL BY BICIBUS AND PEDIBUS'	1
'SAFETY INTO 'HOME - SCHOOL' ROUTES'	2
'SCHOOL BUS AND CAR POOLING'	3
'HEALTH AND MOVEMENT EVERY DAY'	4
'SHARING THE RULES TO GO SAFELY'	5
'THE SUSTAINABLE MOBILITY IN THE SCHOOLS'	6
'COLLECTING GREEN MILES'	7
'THE SCHOLASTIC MOBILITY MANAGER'	8
'CONCILIARE'	9

#### RECURSOS NECESSARIS

La implantació d'aquesta pràctica no requereix un pressupost específic donat que es tracta d'una actuació que es basa en la cerca de l'acord, la cooperació i el teixit de relacions entre els agents.

#### EVIDÈNCIES D'ÈXIT

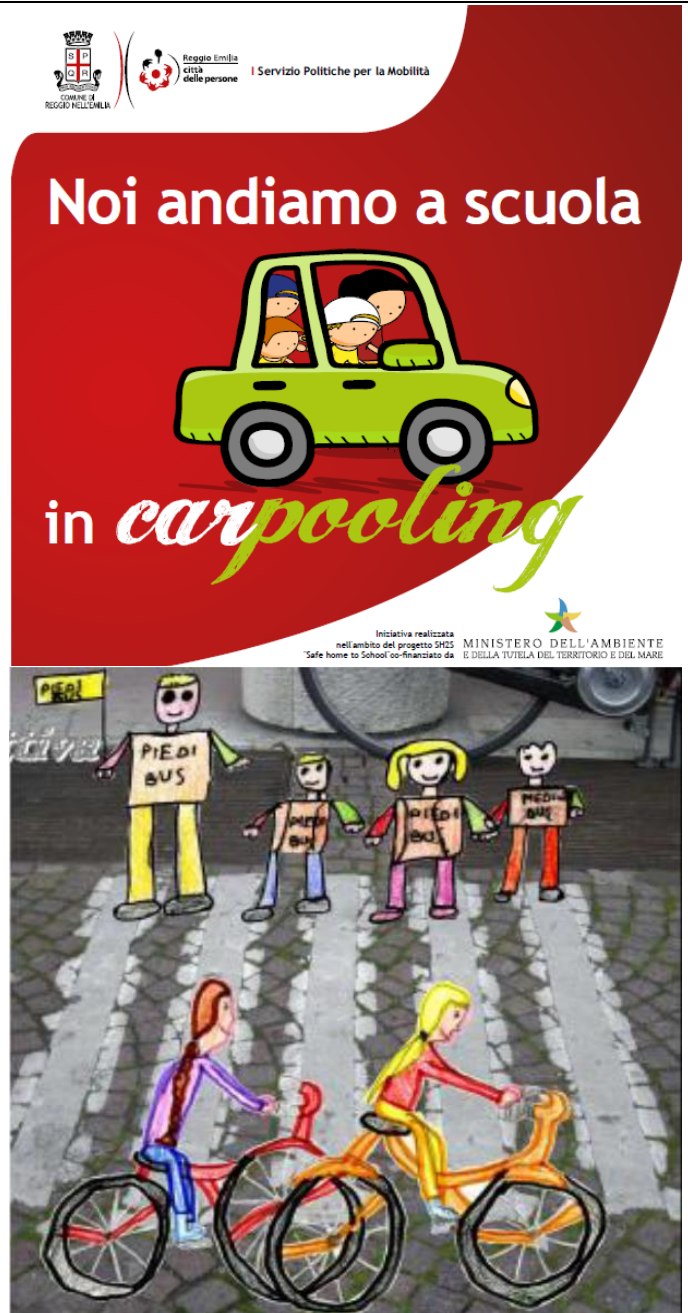
- ☑ El projecte va ser premiat amb el premi CIVITAS a la participació.
- ☑ Els nou projectes inicials recollits al Manifest continuen en actiu a la ciutat.
- ☑ Els resultats de les enquestes de mobilitat denoten un canvi d'hàbits cap a modes més sostenibles a la ciutat.

#### DIFICULTATS ENFRONTADES

- ✗ Mantenir la cooperació entre els signants del Manifest.
- ✗ Mantenir l'interès dels implicats a llarg termini.

#### RECOMANACIONS

- ❖ Materialitzar l'acord en actuacions i projectes concrets.





POTENCIALITAT PER TRANSFERIR A CATALUNYA

La pràctica té un gran potencial per ser transferida a Catalunya i pot constituir una primera aproximació a la gestió coordinada i interdisciplinària de la mobilitat escolar al territori, així com el marc dins del qual es desenvolupin posteriorment les polítiques municipals en aquesta matèria.

Els aspectes més interessants a destacar de la transferència són els següents:

- La construcció d'un **consens general en matèria de mobilitat escolar** entre tots els agents implicats.
- El **teixit de noves sinergies i relacions** entre els agents implicats en mobilitat escolar per potenciar l'abast de les actuacions que se'n deriven del document.
- La **materialització de l'acord en línies d'actuació específiques**.
- La **baixa inversió** que requereix el desenvolupament de la mesura.







---

# XARXA DE COORDINADORS DE MOBILITAT ESCOLAR

SOCI QUE TRANSFEREIX LA PRÀCTICA  
CIUTAT DE REGGIO EMILIA. ITÀLIA.

---

INFORMACIÓ DETALLADA

<http://www.municipio.re.it/retecivica/urp/ret/ecivi.nsf/PESDocumentID/4E7ADD1E9DCA72E5C125779D003D5BEF?opendocument&FROM=Imbltymngr>

---

## OBJECTIUS

L'objecte general és establir una figura de referència en cada centre educatiu en matèria de mobilitat escolar que serveixi d'enllaç entre l'escola, les famílies, els alumnes, l'ajuntament i tots els agents implicats.

---

DESCRIPCIÓ

L'any 2009 la ciutat de Reggio Emilia va promoure la creació d'una xarxa de coordinadors de mobilitat escolar com un dels projectes estratègics inclosos al Manifest per una mobilitat escolar segura, sostenible i autònoma.

El rol del coordinador de la mobilitat recau en un dels professors, que es converteix en la figura de referència en aquesta matèria dins del centre educatiu (de primària o secundària), tant pel que fa a les famílies i alumnes com a l'ajuntament. Entre les seves funcions, cal destacar-ne les següents:

- Actua com a interlocutor de les demandes i problemes relatius a la mobilitat que puguin sorgir al centre educatiu i/o amb les famílies.
- Recull i proposa iniciatives relacionades amb l'educació viària i la sostenibilitat.
- Serveix de model als alumnes i els encoratja a moure's amb modes de transport sostenibles.
- Coordina i monitoritza els projectes de mobilitat que promou l'ajuntament dins del centre escolar on imparteix classes.

Per garantir l'èxit de les actuacions, és imprescindible que els projectes s'adaptin a les necessitats i peculiaritats de cada centre educatiu. En aquest punt, el coordinador de mobilitat és un factor clau, ja que es tracta d'una figura que coneix bé el centre i, a més, té coneixements en la matèria.

A fi de promoure la figura del coordinador i dotar-la de les capacitats necessàries per desenvolupar les tasques, l'Ajuntament de Reggio Emilia ha creat una xarxa de coordinadors de mobilitat escolar. Les principals activitats organitzades per la xarxa són la celebració de reunions de forma periòdica, la promoció d'activitats i iniciatives concretes (com el BiciBus, la competició "Camina i pedala", etc.) i les sessions de formació. En general, les activitats se centren en quatre blocs temàtics: educació, organització, comunicació i participació.



## RECURSOS NECESSARIS

La implantació d'aquesta pràctica requereix un equip tècnic que s'encarregui de gestionar la xarxa i que assessori de forma personalitzada els coordinadors dels centres educatius.

Respecte dels recursos financers, Reggio Emilia no ha facilitat informació relativa als costos aproximats, però sí que ha transmès que moltes de les activitats i sessions de formació que es realitzen a la xarxa de coordinadors les imparteixen associacions i entitats municipals.

## EVIDÈNCIES D'ÈXIT

- ☑ Bona acceptació de la iniciativa.  
Al 2019 hi ha 43 coordinadors.
- ☑ Facilitat per donar resposta a les necessitats concretes dels centres educatius.
- ☑ Millora de la comunicació amb la comunitat educativa. El coordinador interpel·la per ambdues parts, centre educatiu/famílies i ajuntament.

## DIFICULTATS ENFRONTADES

- ✗ Mantenir una xarxa sòlida de coordinadors. És habitual que les escoles assignin un coordinador diferent a cada curs.
- ✗ Organitzar més sovint reunions i formacions.
- ✗ Mantenir l'interès dels implicats a llarg termini.

## RECOMANACIONS

- ❖ Dotar els coordinadors de les competències i recursos necessaris.
- ❖ Oferir formació en matèries clau: qualitat de l'aire, autonomia, salut, psicomotricitat, etc.



### LA CITTÀ È IL MIO CORTILE

CORSO DI APPROFONDIMENTO PER INSEGNANTI ED EDUCATORI  
sulla mobilità urbana o i temi collegati

Giovedì 24, 31 gennaio e 7 febbraio 2013

Spazio KM 129, Piazza Prampolini 1/F Reggio Emilia

Ore 17 - 19

L'iniziativa è riconosciuta come attività di formazione del personale della scuola dall'Ufficio Scolastico Regionale per l'Emilia Romagna - ambito territoriale per la Provincia di Reggio Emilia.

GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2013

Introduzione al corso.

Il "Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa scuola"

e il ruolo del Mobility Manager Scolastico

Arch. Paolo Gandolfi, Assessore Mobilità, Infrastrutture e LL. PR. Comune di RE

Movimento e salute.

L'autonomia e l'importanza del movimento quotidiano. Non solo piscina e palestra

Dott. Gianni Bartoli, Pediatra di base Reggio Emilia

Traffico e clima.

Aspetti globali e locali: inquinamento atmosferico e cambiamenti climatici

Dott. Giovanni Ferrari, CEAS Multicentro di Reggio Emilia

GIOVEDÌ 31 GENNAIO 2013

Mobilità ed educazione.

Muoversi per crescere: le opportunità educative della mobilità per bambini e adulti

Dott. Lorenzo Vaschetto, Pedagogista Coop. sociale ArgentoVivo Correggio

Moderazione del traffico.

Principi, finalità e applicazioni





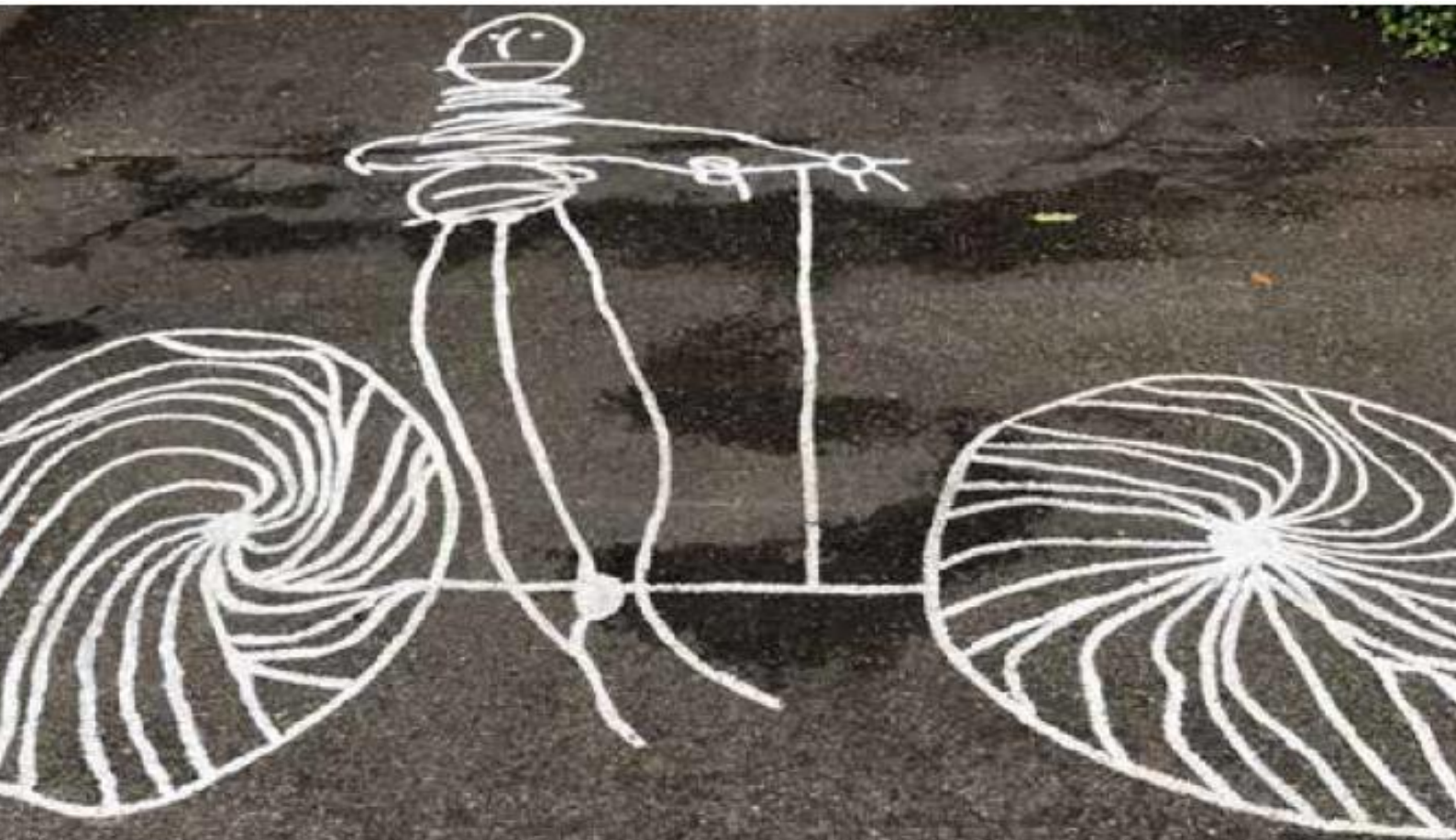
POTENCIALITAT PER TRANSFERIR A CATALUNYA

La pràctica té un gran potencial per ser transferida a Catalunya i pot ajudar a ancorar el tema de la mobilitat dins de la política escolar.

Cal que la mobilitat sigui una qüestió present i activa als centres educatius; per això, és molt interessant que aquesta temàtica formi part de les tasques i funcions del personal del centre educatiu. Tenir una persona en l'equip docent de cada centre amb formació específica i que dediqui una part del seu horari a tractar sobre les problemàtiques del centre relacionades amb la mobilitat, així com a organitzar i promoure iniciatives relacionades amb el tema entre els alumnes, pot servir indubtablement com a factor clau per a un canvi d'hàbits entre tota la comunitat educativa.

Els aspectes més interessants a destacar de la transferència són els següents:

- L'establiment d'una figura responsable de la mobilitat dins dels centres educatius representa una forma efectiva i eficient de mantenir un **contacte directe i permanent entre les administracions i les escoles**.
- La **millora dels resultats de les iniciatives sobre mobilitat escolar** pel fet de disposar d'una figura dins del centre amb els coneixements i les competències per adaptar-les a les seves peculiaritats.
- La xarxa de coordinadors és una eina interessant per **intercanviar experiències i construir sinergies entre els docents i també entre els centres educatius**.







---

# ACTUACIONS EN ENTORNS ESCOLARS

SOCI QUE TRANSFEREIX LA PRÀCTICA

CIUTAT DE REGGIO EMILIA. ITÀLIA.

---

INFORMACIÓ DETALLADA

<http://www.municipio.re.it/retecivica/urp/retecivi.nsf/PESDocumentID/F3D9464319BE7265C1257C5A00345A52?opendocument&FROM=DI21prlvMdgIDrdllRsstnzdvntstrdsclstc>

---

## OBJECTIUS

L'objecte general és trobar fórmules innovadores per tallar el trànsit als vehicles motoritzats en els entorns escolars i promoure alhora usos alternatius a l'espai urbà on sigui possible la coexistència dels modes no motoritzats.

---

DESCRIPCIÓ

Els accessos a les escoles durant les hores punta d'entrada i sortida dels alumnes pateixen problemes de congestió per l'alt volum de vehicles que s'hi acumula. En algunes ocasions, el viari no té capacitat suficient per absorbir aquest increment de trànsit i/o la demanda d'estacionament que es genera a l'entorn escolar i es creen situacions poc segures per als infants.

Per tal de donar solució als problemes de trànsit que es generen durant l'entrada i sortida dels centres educatius, Reggio Emilia ha implementant dues actuacions: les zones lliures de vehicles i els tatuatges urbans.

La primera de les iniciatives esmentades, les **zones lliures de vehicles**, consisteix en el tancament dels carrers al trànsit durant els períodes d'entrada i sortida al centre. Es fa gràcies a un equip de voluntaris format per les famílies, que s'organitzen per realitzar aquesta tasca. Tots els voluntaris compten amb una assegurança que els protegeix en cas de sinistre. En alguns centres, a més a més, l'actuació es reforça amb la col·locació de senyalització vertical específica.

La segona iniciativa, els **tatuatges urbans**, consisteix en la realització de pintures sobre el paviment dels vials d'accés al centre (i també a l'interior d'aquest), que delimiten l'espai destinat als modes de mobilitat sostenibles. És una mesura especialment interessant per introduir la mobilitat en les etapes educatives inicials, la llar d'infants i l'educació infantil.

El desenvolupament de les actuacions recau en la voluntat de cada centre educatiu. Per ajudar a implementar-les, el departament de mobilitat de la ciutat ha desenvolupat una guia en què s'expliquen el procediment i les accions a dur a terme.



**dal 26 settembre 2016  
parte l'iniziativa**

**Via Le Corbusier Strada Scolastica**

**dalle ore 7.50 alle 8.05  
e dalle 12.50 alle 13.10  
dal lunedì al sabato**

**chiusura totale al traffico di via Le Corbusier a Mamirolo  
durante il calendario scolastico  
per consentire l'accesso e l'uscita da scuola in sicurezza**

**Cos'è una strada scolastica?**  
È una strada in prossimità di una scuola in cui viene bloccato temporaneamente il traffico degli autoveicoli in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza.  
**Si tratta di una chiusura totale ma per pochi minuti.**

**Come funziona?**  
La Polizia Municipale e i volontari della scuola posizionano le transenne negli orari di chiusura della strada all'accesso di via Le Corbusier e le rimuovono al termine.

**Dove possono parcheggiare i genitori?**  
Nei parcheggi di uso pubblico in prossimità di Via Le Corbusier chiusa al transito (Parcheggio della Chiesa, Parcheggio del Circolo Parrocchiale).

**Per informazioni:**  
Comune di Reggio Emilia - Servizio Mobilità  
Ordinanza 650 del 19.09.2016  
[www.comune.re.it/muoverdeincircolazione](http://www.comune.re.it/muoverdeincircolazione) - [mobility.manager@municipio.re.it](mailto:mobility.manager@municipio.re.it)



### RECURSOS NECESSARIS

La implantació d'aquesta pràctica requereix un equip tècnic de mobilitat i comunicació que faci promoció del projecte a les escoles.

En el cas de les zones lliures de vehicles, també és necessari que el centre disposi d'una persona que coordini l'actuació i s'encarregui d'elaborar el calendari, i d'un equip de voluntaris per tancar els carrers cada dia.

### EVIDÈNCIES D'ÈXIT

- ☑ Augment del nombre de centres educatius que realitzen alguna de les accions, especialment el tancament dels carrers al trànsit.

### DIFICULTATS ENFRONTADES

- ✗ Manca de voluntat, per part dels centres educatius, d'implementar alguna de les actuacions.
- ✗ En el cas de les zones lliures de vehicles, mantenir un equip de voluntaris compromesos amb el projecte.

### RECOMANACIONS

- ❖ Fer una bona campanya informativa del projecte per fomentar la participació dels centres i les famílies.
- ❖ En el cas del tancament de carrers al trànsit, començar amb una prova pilot per corregir els problemes que puguin sorgir. Fer partícips els polítics.



ALTRES EXEMPLES DE BONES PRÀCTIQUES SEMBLANTS

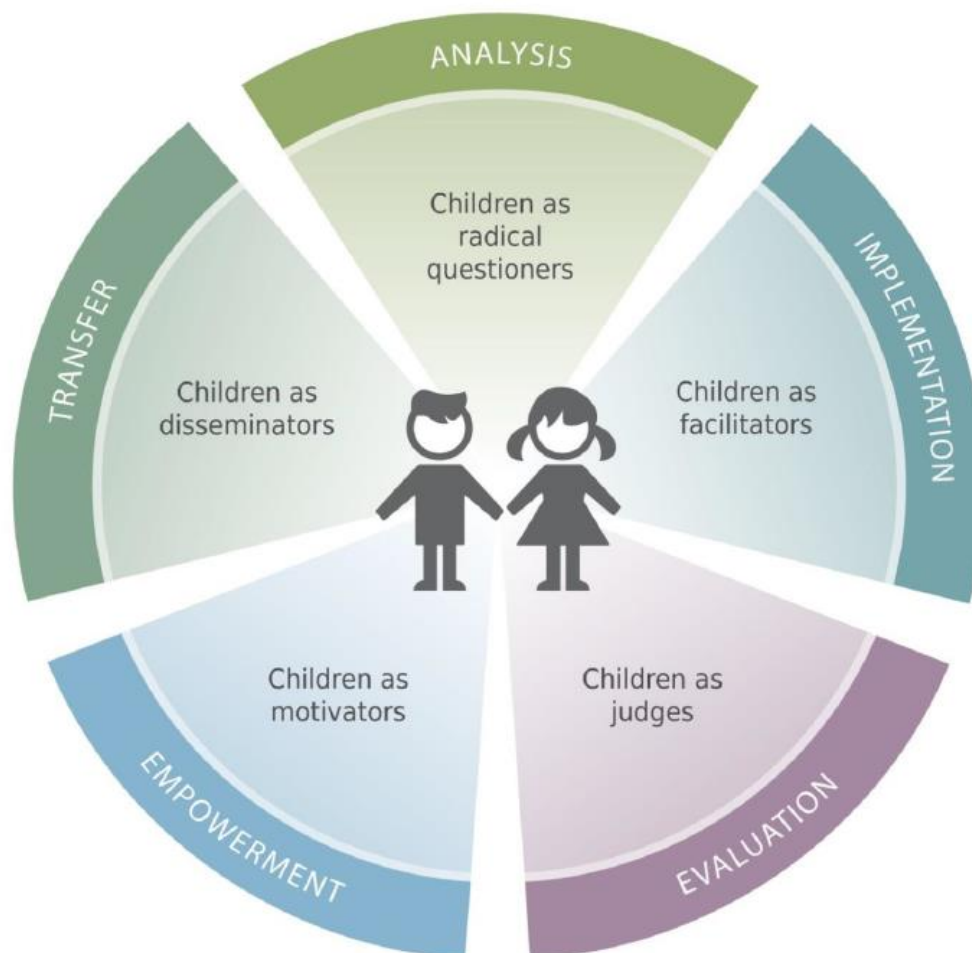
❖ **Projecte Metamorphosis**

És un projecte europeu que se centra en la recerca de noves solucions urbanes per als barris que permetin treure vehicles dels carrers i retornin l'espai guanyat als veïns, especialment als infants.

En el projecte, hi participen diferents ciutats europees on es desenvolupen proves pilots amb dissenys creats amb la participació de nens i nenes.

Les iniciatives sorgides del projecte comprenen intervencions als carrers (cal remarcar les petites actuacions de baix cost, però amb un gran impacte en la percepció de la ciutat), tancament temporal de carrers per destinar l'espai a usos alternatius, recerca de noves eines d'educació que fomentin el canvi de mentalitat per transformar les ciutats i organització d'activitats per promoure la mobilitat activa entre els infants.

Es pot consultar tota la informació relacionada amb aquesta pràctica al següent enllaç: [metamorphosis-project.eu](http://metamorphosis-project.eu)





POTENCIALITAT PER TRANSFERIR A CATALUNYA

A Catalunya existeixen molts exemples de centres educatius que tallen el trànsit en els vials d'accés durant les hores d'entrada i sortida dels alumnes. En alguns casos, aquesta tasca recau sobre la policia local o personal de l'ajuntament i en d'altres ho fa la mateixa escola amb tanques facilitades per l'Administració local.

Per tant, no es tracta tant d'implantar una nova mesura al territori com d'incorporar els elements més innovadors aportats per la bona pràctica de Reggio Emilia. En aquest sentit, els aspectes més interessants a destacar de la transferència són els següents:

- La **responsabilitat compartida** de l'execució de la mesura entre les **famílies dels alumnes**.
- L'**obligatorietat** de facilitar una **assegurança als voluntaris** de la iniciativa.
- El reforç del tancament del vial al trànsit amb la col·locació de **senyalització vertical específica**.
- La **redacció d'una guia pràctica** per a les escoles que estableixi el procediment d'implantació de la mesura i les accions que cal dur a terme.

D'altra banda, les actuacions dutes a terme en el projecte *Metamorphosis* poden servir d'inspiració per transformar els entorns escolars amb iniciatives de baix cost, però amb un gran impacte en la qualitat dels espais.







---

# PROGRAMA D'ACCIÓ EN MOBILITAT ESCOLAR

SOCI QUE TRANSFEREIX LA PRÀCTICA  
CIUTAT DE GRAZ. ÀUSTRIA.

---

INFORMACIÓ DETALLADA

[www.graz.at/SMM](http://www.graz.at/SMM)

---

## OBJECTIUS

L'objecte general és facilitar la realització d'accions i activitats en matèria de mobilitat als centres educatius de la ciutat.

---

## DESCRIPCIÓ

La ciutat de Graz ha desenvolupat un programa d'accions en matèria de mobilitat escolar que es recolza en un model de suport al finançament per promoure i facilitar la realització d'activitats als centres educatius.

El pressupost total de què disposa el Programa és de 45.000 euros/any i els centres poden sol·licitar ajuts per a activitats per valor de fins a 1.800 euros/any.

La iniciativa va començar l'any 2010 amb la redacció d'una guia que recopilava totes les accions de mobilitat escolar que es realitzaven a la ciutat. Al 2019, el catàleg inclou 38 accions que els centres poden sol·licitar sense cap cost per a ells, estructurades en tres eixos temàtics diferents.

A continuació, es recullen alguns exemples inclosos al Programa:

### Eix 1. Mobilitat en general i en bicicleta:

- Tallers per a estudiants: mobilitat creativa (dibuixar, cantar o escriure), reparació de bicicletes, conducció de patinets i patins (*skates*), història de la mobilitat, etc.
- Tallers per a professors: com viatjar en bicicleta amb molt d'equipatge, la mobilitat com una matèria a ensenyar a les escoles, loteria de la mobilitat, etc.

### Eix 2. Transport públic i desplaçaments a peu:

- Excursions a punts emblemàtics de la ciutat en transport públic.
- Jocs de camp al transport públic.
- Visita al taller de reparació de busos.

### Eix 3. Pràctica en seguretat viària:

- Reconeixement de l'entorn escolar.
- Pràctiques de circulació en bicicleta en situacions de trànsit real.
- Anàlisi dels *punts cecs* en cotxes i vehicles pesants.



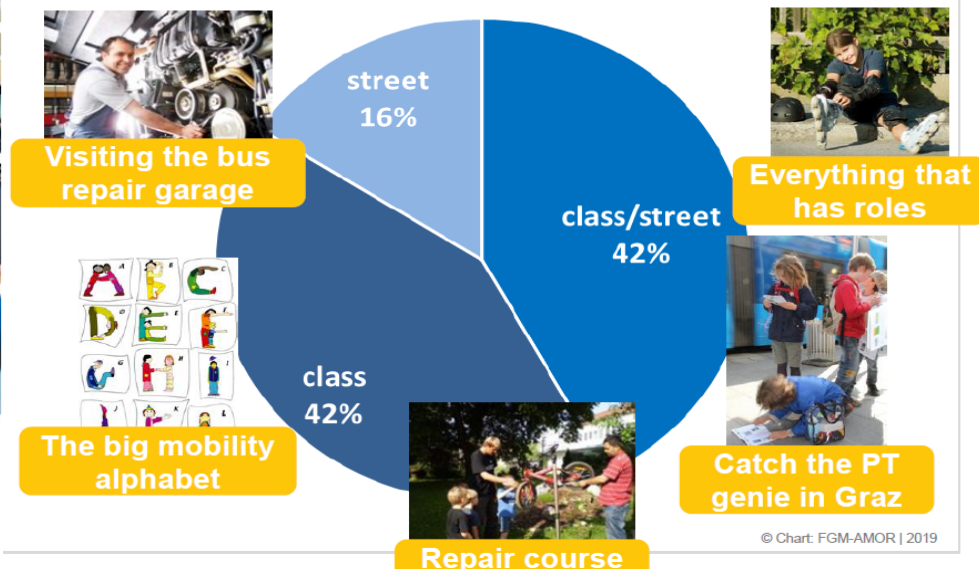
SCHULISCHES  
MOBILITÄTSMANAGEMENT 2019  
Ein Leitfaden zur Stärkung der selbstständigen Mobilität

www.graz.st/SMM



## Place of implementation

frequently most selected SMM actions | 2011 - 2019



© Chart: FGM-AMOR | 2019



Per participar en el Programa, els centres interessats han de complir els requeriments següents:

1. Emplenar el formulari de sol·licitud que es troba a la pàgina web del Programa.
2. Fer una enquesta d'hàbits de mobilitat als alumnes i professors.
3. Seleccionar les activitats que volen realitzar.

Cadascuna de les activitats té associada una puntuació que pot variar entre 1 i 7 punts. Per poder participar en el Programa, els centres han de triar activitats que sumin un mínim de 15 punts (i un màxim de 18). A més a més, és obligatori triar activitats, com a mínim, de dos dels eixos temàtics.

4. Per cada acció duta a terme, el professor de la classe ha d'emplenar un formulari de valoració.

Al llarg dels 10 anys d'activitat del Programa, s'ha mantingut una bona (i consistent) participació dels centres educatius. De mitjana, cada any es fan activitats a 15 centres d'educació primària i 4 d'educació secundària. L'any 2019, hi han participat un total de 2.504 alumnes.

---

#### RECURSOS NECESSARIS

La implantació d'aquesta pràctica requereix un equip tècnic que s'encarregui del projecte, així com empreses, entitats i/o experts que realitzin les activitats.

Des del 2010, a la ciutat de Graz hi han col·laborat un total de 18 proveïdors de diferents camps: pedagogs, experts en mobilitat, ONG, consultors en hàbits saludables, agents de policia, companyies de transport, entitats ciclistes, agències del medi ambient, etc.

Respecte dels recursos financers, el pressupost anual destinat al Programa és de 45.000 euros/any i les escoles poden sol·licitar ajuts per a activitats per un valor de fins a 1.800 euros/any.





POTENCIALITAT PER TRANSFERIR A CATALUNYA

És una iniciativa que permet apropar la mobilitat de forma molt directa als centres educatius. Pot servir de suport als centres que volen començar a introduir la temàtica dins del currículum, però els manca l'experiència i els recursos per fer-ho.

Els aspectes més interessants a destacar de la transferència són els següents:

- El **caràcter pràctic i lúdic** de la iniciativa pot arribar fàcilment als infants.
- L'**enfocament interdisciplinari** de la mobilitat i amb **activitats orientades a tota la comunitat educativa** (infants, professors i famílies).
- L'obligatorietat de complir uns **requeriments mínims per sol·licitar la participació** en el Programa, especialment la necessitat de fer una **enquesta d'hàbits de mobilitat als alumnes i professors**.
- La **solidesa del Programa, amb un pressupost anual** per projecte i per centre.





# CAPÍTOL 3.

## PLA D'ACCIÓ DE MOBILITAT ESCOLAR DE CATALUNYA 2020-2021

Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021.	3.1
Acció estratègica 1. Redactar un manifest per la mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma.	3.4
Acció estratègica 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat als centres educatius.	3.8
Acció estratègica 3. Avaluar la designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat als centres educatius.	3.13
Acció estratègica 4. Promoure l'ús de modes de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables.	3.18
Acció estratègica 5. Promoure la millora dels entorns i els itineraris escolars.	3.22
Acció estratègica 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar.	3.27
Resum del Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021.	3.32

---

En el present capítol es recullen les línies d'actuació estratègiques per a la consecució dels objectius generals que es fixa el Pla en matèria de mobilitat escolar a Catalunya durant el període 2020-2021.

El Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya aborda la qüestió de manera transversal, interdisciplinària i cercant sempre la gestió coordinada i el teixit de relacions entre els agents de la comunitat educativa.

Les accions incloses al PAMEC s'inspiren en alguna de les bones pràctiques presentades al capítol anterior. Són el resultat final del procés de transferència, en el qual s'ha tingut molt en compte l'experiència i les recomanacions aportades pels socis del projecte que actualment implementen aquestes iniciatives.

Per cada acció es presenta una primera aproximació d'implementació perquè serveixi de base al seu posterior desenvolupament.

---

# PLA D'ACCIÓ DE MOBILITAT ESCOLAR DE CATALUNYA 2020-2021

---

Cada cop existeix un major consens en què el futur de la mobilitat passa per l'establiment d'un nou paradigma on gran part dels desplaçaments es realitzi amb modes de transport sostenibles i de forma activa, especialment en l'àmbit urbà. Aquesta realitat només és possible si es modifiquen els hàbits actuals de mobilitat en favor dels desplaçaments a peu, en bicicleta o altres vehicles de mobilitat personal.

Dins d'aquest procés de canvi, els viatges de casa als centres educatius juguen un paper determinant. Els infants que s'eduquin en hàbits de vida i mobilitat saludable, molt probablement conservaran aquesta visió al llarg de la vida adulta. A més, les polítiques en matèria de mobilitat escolar no només influeixen en els hàbits de mobilitat dels menors, sinó en els de tota la comunitat educativa.

Els desplaçaments escolars tenen un gran impacte en la mobilitat dels municipis, tant pel volum de viatges que generen, amb períodes punta molt marcats, com per la seva relació directa amb els desplaçaments realitzats posteriorment per les famílies fins als llocs de feina.

Els resultats que s'aconsegueixin en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa i segura tindran una repercussió directa en la mobilitat d'una part important de la societat.

Els **objectius claus en matèria de mobilitat escolar per al període 2020-2021** són els següents:

- Construir un consens general i de noves sinergies entre tots els agents implicats en la mobilitat escolar per potenciar l'abast de les actuacions que es desenvolupin.
- Ancorar la mobilitat escolar dins del currículum acadèmic i de la política dels centres educatius (integrada en els projectes educatius dels centres).
- Dotar els infants i adolescents amb la confiança i les competències necessàries per moure's de forma saludable, segura i autònoma.
- Promoure una consciència ecològica sobre la mobilitat entre els infants i adolescents amb el foment dels modes de transport més sostenibles, especialment a peu i en bicicleta.
- Reduir l'ús del vehicle privat motoritzat entre les famílies dels alumnes en els desplaçaments escolars i laborals.
- Treballar amb les famílies per reforçar l'autonomia dels seus fills en els desplaçaments de casa a l'escola o l'institut.
- Promoure l'execució de projectes de millora dels entorns escolars.
- Millorar la qualitat de l'aire amb la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle (diòxid de nitrogen i partícules en suspensió) i la reducció de la contaminació acústica dels nuclis urbans.



El Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya (PAMEC) defineix les línies d'actuació estratègiques per a la consecució dels objectius generals definits en aquesta matèria, així com la resolució de les necessitats observades al territori durant la primera fase del projecte School Chance.

El PAMEC s'inspira en les experiències intercanviades entre els socis del projecte. Les iniciatives que es presentaran tot seguit són el resultat final del procés de transferència. Aquest s'ha realitzat d'acord amb l'experiència i les recomanacions aportades pels socis que actualment ja han implantat aquestes iniciatives.

El PAMEC preveu les següents accions estratègiques:



**Acció estratègica 1. Redactar un manifest sobre mobilitat escolar** com a resultat del consens general entre tots els agents implicats. L'acord es traduirà en l'establiment d'uns principis bàsics i unes línies estratègiques d'actuació en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma.



**Acció estratègica 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat als centres educatius** per dotar els infants i adolescents amb la confiança i les competències per moure's de forma segura, autònoma i saludable.



**Acció estratègica 3. Avaluar la designació d'una figura de referència dins dels centres educatius per integrar la mobilitat sostenible, activa, segura i autònoma** dins del projecte educatiu del centre i actuar d'enllaç entre la comunitat educativa i les administracions.



**Acció estratègica 4. Promoure l'ús de modes de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables** entre els agents de la comunitat educativa mitjançant la celebració de campanyes de foment als municipis i als centres educatius.



**Acció estratègica 5. Fomentar la millora de la seguretat, la visibilitat i la dotació d'equipaments per als modes de mobilitat sostenible als entorns i als itineraris escolars** mitjançant la redacció de projectes de camins escolars i el desenvolupament de propostes de finançament de les actuacions.

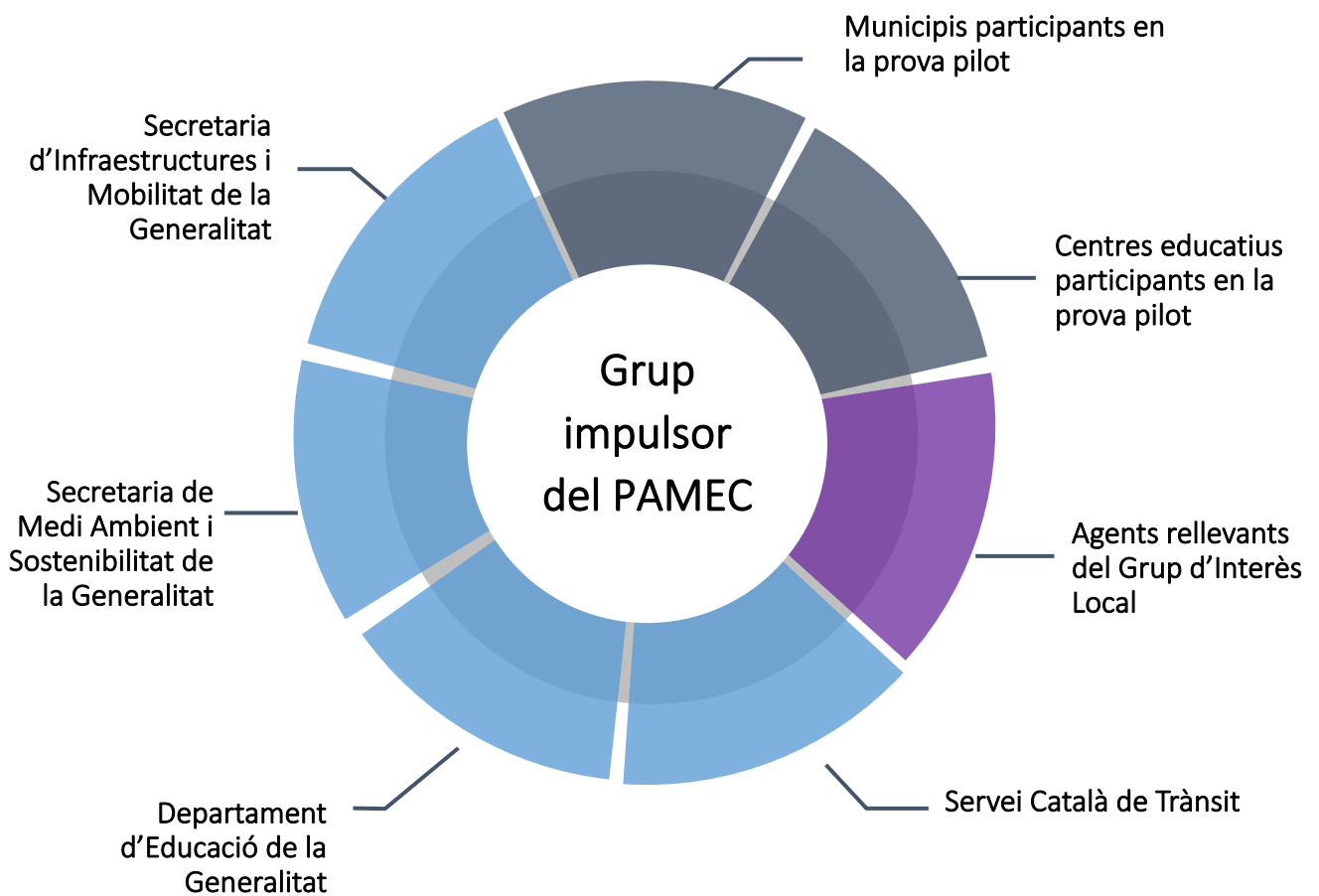


**Acció estratègica 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar** per als centres educatius d'acord amb uns criteris que avaluin i permetin **l'assessorament i el seguiment de les iniciatives sobre mobilitat escolar i infraestructura** que es desenvolupin des dels centres educatius i els municipis. També servirà per integrar la mobilitat escolar sostenible, activa i segura dins dels projectes educatius dels centres i, alhora, fomentar la participació i l'interès de la tota la comunitat educativa.

Així mateix, per garantir un enfocament integral i interdisciplinari de la matèria, les accions incloses al PAMEC s'han consensuat amb els actors principals, que són els que hauran de liderar la seva implementació.

En aquest sentit, el **grup impulsor del PAMEC (GIP)** l'integraran la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat i la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat, el Departament d'Educació i el Servei Català de Trànsit de la Generalitat. En aquest grup també hi participaran els representants del grup d'interès local (GIL) que participa en el seguiment del projecte School Chance a Catalunya, integrat per representants de diferents municipis i entitats del sector de la mobilitat, la seguretat viària i l'educació.

Tenint en compte l'arc temporal i els recursos que requereix la implementació d'algunes de les accions del PAMEC, durant la fase d'implementació del projecte (període 2020-2021) es farà una **prova pilot en un nombre reduït de centres educatius i municipis**, per tal de poder escalar-les posterior a la resta de centres educatius i municipis de Catalunya.





## ACCIÓ ESTRATÈGICA 1.

### REDACTAR UN MANIFEST PER LA MOBILITAT ESCOLAR SOSTENIBLE, ACTIVA, SEGURA I AUTÒNOMA

ACTORS RESPONSABLES  
SIM

AGENTS IMPLICATS  
SCT, DE, SMAS i CEC

#### OBJECTIUS

- Construcció d'un consens general entre tots els agents implicats en la mobilitat escolar.
- Materialització de l'acord en els principis bàsics i les línies estratègiques d'actuació en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma.
- Teixit de noves sinergies i relacions entre els agents implicats en la mobilitat escolar per potenciar l'abast de les actuacions que es derivin del Manifest.

### APRENTATGE DEL PROJECTE SCHOOL CHANCE

La inspiració de l'acció prové del Manifest per una mobilitat escolar segura, sostenible i autònoma, redactat l'any 2009 pel municipi de Reggio Emilia.

La redacció del Manifest constitueix una primera aproximació a la gestió coordinada i interdisciplinària de la mobilitat escolar al territori, i és el marc dins el qual es desenvolupen posteriorment les polítiques municipals en aquesta matèria.

La bona pràctica desenvolupada per Reggio Emilia compta amb unes importants evidències d'èxit: tots els projectes recollits al Manifest continuen en actiu a la ciutat i han provocat un canvi d'hàbits en favor de modes més sostenibles.

Respecte de les recomanacions per transferir la pràctica, des de Reggio Emilia, es comunica la importància de materialitzar l'acord en actuacions i projectes concrets. També s'adverteix de les dificultats que poden sorgir per mantenir l'interès i la cooperació dels signants a llarg termini.

---

### DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ

Actualment, les polítiques de mobilitat a Catalunya no incorporen de manera explícita instruments específics sobre la mobilitat escolar. Tot i així, els desplaçaments a l'escola tenen un gran impacte en la mobilitat dels municipis, especialment en els intervals on es concentra el gran gruix dels viatges, durant les hores d'entrada i sortida dels centres educatius.

A Catalunya hi ha 1,27 milions d'estudiants amb edats compreses entre els 3 i els 16 anys. Aquesta franja d'edats representa el 16,7 % del total d'habitants. Tot i que la població en edat d'estudi no representa un percentatge elevat respecte del total, és important recordar que les polítiques en matèria de mobilitat escolar no només influeixen en els hàbits de mobilitat dels menors, sinó en els de tota la comunitat educativa (famílies, docents, etc.). Per tant, els beneficis que es derivin de les accions que es prenguin en els desplaçaments de casa a l'escola tindran una repercussió directa en la mobilitat d'una part important de la societat.

Per altra banda, i d'acord amb el que s'especifica a la Llei 9/2003 de mobilitat, els municipis de més de 50.000 habitants, així com les capitals de comarca, estan obligats a redactar un pla de mobilitat urbana sostenible. Si bé el document no tracta directament sobre el tema de la mobilitat escolar, sí que ho fa dins del context de la mobilitat urbana. Així mateix, els municipis que ja disposen d'un document on s'aborda la seva situació de mobilitat són, en general, més actius a l'hora de desenvolupar projectes centrats en la mobilitat escolar.

A priori, sembla que la Llei de mobilitat ja promou, de manera indirecta, el tractament de la mobilitat escolar. No obstant això, l'abast de la normativa és limitat. El conjunt de municipis afectats per aquesta Llei és només el 2,5 %, tot i que, en termes de població, s'amplia al 53,9 % dels habitants.

Resulta evident, doncs, la mancança existent en matèria de mobilitat escolar a Catalunya i la necessitat dels municipis, que afecta especialment els de poblacions inferiors a 50.000 habitants, de disposar d'instruments i polítiques concretes que estableixin el marc d'actuació des d'un enfocament integral, interdisciplinari i orientat a la implementació.



## Acció estratègica 1. Redactar un manifest per la mobilitat escolar.

La redacció d'un manifest per la mobilitat escolar pot servir de primera aproximació per solucionar els punts febles detectats.

El document es planteja com a resultat de l'acord de tots els agents implicats en la matèria. El procés de redacció requerirà el tractament de la mobilitat escolar de forma transversal. El consens general a què s'arribi es traduirà en uns **principis bàsics en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma**.

Alhora, i seguint les recomanacions de Reggio Emilia, es proposa que el manifest s'orienti de forma decidida a la implementació. Per això, és important que el document incorpori **les línies estratègiques d'actuació** i defineixi **les responsabilitats** dels signants amb competències sobre la matèria.

En un primer moment, com a mínim, el manifest incorporarà les **accions estratègiques recollides al present Pla d'acció**, així com la voluntat general de promoure una mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma. És interessant també incloure en el document la necessitat d'actualitzar el manifest cada cert temps per adaptar-ne el contingut als nous paradigmes de mobilitat escolar.

El grup impulsor del PAMEC s'encarregarà de la redacció del manifest. El text es trametrà al Consell Escolar de Catalunya i als centres educatius integrants de la Xarxa d'Escoles per a la Sostenibilitat de Catalunya (XESC) perquè l'estudiïn. Les esmenes recollides serviran per concloure la redacció del manifest. Alhora, els participants del procés d'elaboració del document configuraran el cos inicial de signataris.

A mesura que es vagi fent difusió de l'escrit i, sobretot, que es desenvolupi el *Distintiu de mobilitat escolar (Acció 6 del PAMEC)*, es preveu que el manifest el signin altres agents tals com els centres educatius, els ajuntaments, les associacions de famílies dels alumnes, entitats interessades, etc.

El grup impulsor del PAMEC celebrarà reunions de manera periòdica amb l'objecte de fer el seguiment de la seva implementació i l'actualització del contingut del manifest. Per facilitar l'avaluació de la mesura, es proposen un conjunt d'indicadors de seguiment i fites a aconseguir.

---

### IMPLEMENTACIÓ DE L'ACCIÓ

El desenvolupament d'aquesta acció se centrarà en dos eixos principals d'actuació:

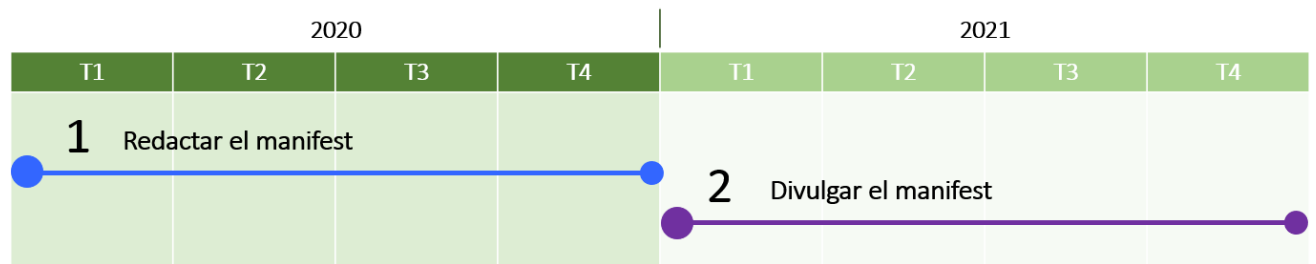
1. Redacció i signatura del manifest per part dels participants del grup impulsor del PAMEC i els agents que hi estiguin interessats.
2. Divulgació del manifest entre els agents de la comunitat educativa per tal d'aconseguir nous signants que contribueixin a fomentar els principis i les actuacions estratègiques en matèria de mobilitat escolar que es recullen al document.

	Actuacions	Actors responsables	Agents implicats
1	Redactar el manifest	SIM	SCT, DE, SMAS i CEC
2	Divulgar el manifest	SIM	CEC

## Acció estratègica 1. Redactar un manifest per la mobilitat escolar.

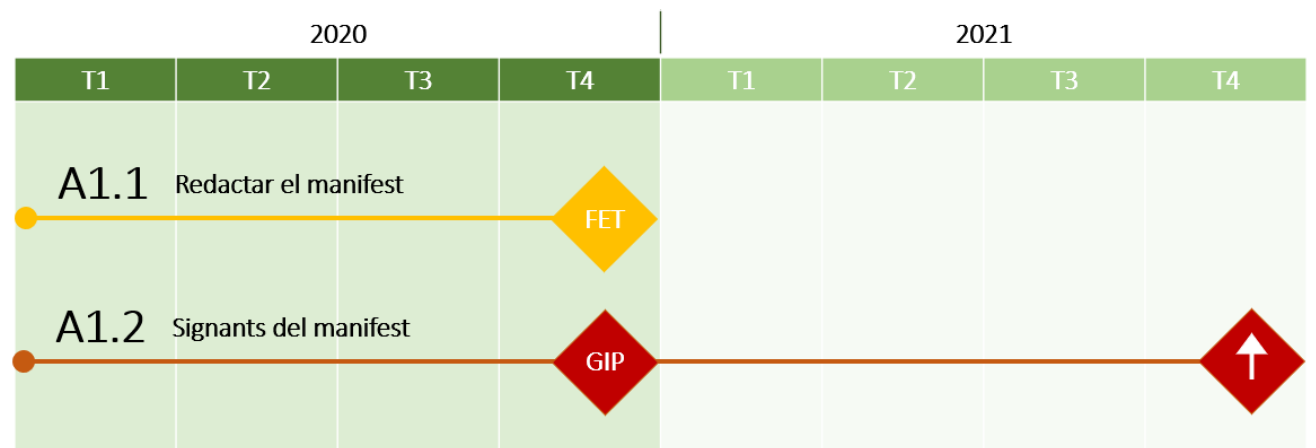
Respecte del calendari d'implementació, es preveu que el desenvolupament de l'acció compregui un període de dos anys (gener 2020–desembre 2021).

Les tasques previstes s'organitzaran d'acord amb el cronograma següent.



### MONITORATGE

El seguiment i avaluació de la implementació de l'acció es faran d'acord amb els indicadors i fites següents:





## ACCIÓ ESTRATÈGICA 2.

### ACTUALITZAR EL TRACTAMENT DE L'EDUCACIÓ VIÀRIA I LA MOBILITAT SOSTENIBLE ALS CENTRES EDUCATIUS

ACTORS  
RESPONSABLES

SCT i DE

AGENTS IMPLICATS

SIM, SMAS, MUN  
i CE

#### OBJECTIUS

- Reforçar l'educació viària i el foment d'una mobilitat segura a les escoles i instituts amb continguts i activitats adaptades a cada nivell educatiu i d'acord amb les noves formes de mobilitat.
- Promoure una consciència ecològica i de salut sobre la mobilitat entre els infants i adolescents amb el foment dels modes de transport més sostenibles, especialment a peu, en bicicleta o altres VMP.
- Dotar els infants i adolescents de la confiança i les competències necessàries per moure's de forma segura i autònoma en els desplaçaments escolars.

### APRENTATGE DEL PROJECTE SCHOOL CHANCE

La inspiració de l'acció prové de la visita d'estudi realitzada a la ciutat d'Utrecht el mes de Juny del 2018. A la visita es va enviar una delegació catalana conformada per tècnics del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, de l'Ajuntament de Girona i de l'ATM de Lleida.

Durant la visita es van presentar diferents iniciatives realitzades arreu de la província. D'entre aquestes bones pràctiques, en les reunions posteriors celebrades pel Grup d'Interès Local del projecte, va quedar palès l'interès general per explorar la possibilitat de transferir a Catalunya algunes de les mesures centrades a millorar les competències de conducció de bicicletes entre els infants i els adolescents amb l'objectiu d'incrementar l'ús d'aquest mode de transport.

En aquesta línia, destaquen tres aspectes principals de l'intercanvi d'experiències realitzat amb Utrecht:

- La necessitat de fer activitats relacionades amb l'educació viària en bicicleta al llarg de tota l'etapa educativa per assentar les bases de coneixement necessàries per, posteriorment, poder circular de forma segura i autònoma.
- L'enfocament integral de la matèria, amb classes teòriques i també sessions pràctiques.
- Tot i que la realització de l'examen de circulació no és obligatòria, la seva consecució suposa un reforç molt important en la confiança dels infants i de les seves famílies.

La bona pràctica desenvolupada per Utrecht compta amb unes importants evidències d'èxit: la iniciativa ha tingut una bona acceptació entre la comunitat educativa (es realitza, en part, gràcies a l'esforç del grup de famílies voluntàries) i l'examen té un alt percentatge d'aprovat (entorn del 97 %).

Respecte a les recomanacions per transferir la pràctica, des d'Utrecht es comunica la importància que els actors principals tinguin una clara disposició i compromís amb el projecte. A més a més, tant la implantació com el manteniment de l'acció requereixen d'un finançament estable que garanteixi la seva durada en el temps. Es tracta d'una mesura estratègica per fomentar un canvi d'hàbits de mobilitat en la societat i necessita marcar un calendari a llarg termini.

---

### DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ

Cada cop existeix un major consens en què el futur de la mobilitat passa per l'establiment d'un nou paradigma on gran part dels desplaçaments es realitzi amb modes de transport sostenibles, i de forma activa, especialment en l'àmbit urbà. Aquesta realitat només és possible si es modifiquen els hàbits actuals de mobilitat en favor dels desplaçaments a peu, en bicicleta o altres vehicles de mobilitat personal.

Dins d'aquest procés de canvi, els desplaçaments de casa a l'escola juguen un paper determinant, tant per la seva relació directa amb els desplaçaments realitzats posteriorment per les famílies fins als llocs de treball, com pel fet que es tracta d'un potent nínxol de canvi. Els infants que s'eduquin en hàbits de vida i mobilitat saludable i que, a més a més, disposin de les eines necessàries per desenvolupar una consciència més ecològica vers els modes de transport, molt probablement conservaran aquesta visió al llarg de la vida adulta.

És cabdal, doncs, ancorar aquesta nova perspectiva de la mobilitat dins del sistema educatiu. Per fer-ho, s'hauria de revisar i, si escau, actualitzar el contingut curricular d'acord amb aquestes premisses. L'èxit de la mesura requerirà també la modificació del tractament de la matèria dins de les escoles i instituts perquè formi part del currículum acadèmic de forma més present al llarg de tota l'etapa educativa.



## Acció estratègica 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat.

D'acord amb les converses mantingudes amb el Departament d'Educació de la Generalitat, la darrera modificació del currículum acadèmic es va fer l'any 2015. La seva aprovació es fa per Decret i, de moment, no hi ha un horitzó temporal per tornar a actualitzar-lo.

Tot i així, durant la fase d'implementació del PAMEC, es proposa **definir les bases en matèria d'educació viària i mobilitat sostenible a tenir en compte en la futura actualització curricular**. L'actualització haurà d'abordar els conceptes i competències corresponents a cada nivell educatiu, des dels 0 fins als 16 anys.

Es proposa també definir un **nou programa en educació viària i mobilitat sostenible, activa i segura** que compti amb material adaptat a cada nivell educatiu.

L'objectiu últim d'aquest programa educatiu ha de ser dotar les generacions més joves de la confiança i les competències necessàries per desplaçar-se de forma segura, autònoma i sostenible. Així, i seguint la bona pràctica realitzada a Utrecht, es remarca la importància que el programa tracti la qüestió de forma integral i incorpori la **formació teòrica a les aules i també les sessions pràctiques**.

Arreu del territori existeixen nombroses bones pràctiques didàctiques realitzades pels centres educatius i els ajuntaments. El Servei Català de Trànsit també compta amb material pedagògic i fa campanyes i programes de sensibilització de forma periòdica. Per a l'elaboració del programa educatiu és interessant fer aflorar i incorporar la bona feina que ja s'està fent a Catalunya.

Respecte de les sessions pràctiques, es proposa treballar els desplaçaments amb modes actius (a peu, en bicicleta o altres vehicles de mobilitat personal) i en transport públic.

En un primer moment, les pràctiques es faran en un circuit tancat, però, a mesura que els alumnes millorin les seves habilitats, es recomana que es vagin fent en condicions de trànsit real.

Per poder fer les sessions pràctiques caldrà, per tant, que **els municipis renovin el parc de circuits d'educació viària** perquè comptin amb infraestructura per a aquests modes de transport.

D'altra banda, no hem d'oblidar que l'afectació de la mesura en favor d'aquest canvi de paradigma pot trobar un important fre en les famílies. En general, la percepció de risc als nuclis urbans ha derivat en una sobreprotecció dels infants. Aquest fet té una repercussió molt directa en els desplaçaments escolars. Importants referències en el camp de la pedagogia s'han expressat a favor de fomentar l'autonomia dels infants i remarquen els beneficis que els aporta en el procés de creixement. Els experts proposen facilitar als nens aquesta independència de forma progressiva i assenyalen la barrera dels 8 anys com el moment adequat perquè els nens i nenes facin el viatge de casa a l'escola de forma autònoma, sempre que el desplaçament ho permeti.

A Catalunya, d'acord amb les enquestes realitzades durant la primera fase del projecte School Chance, només un 15 % dels alumnes de 3r a 6è de primària (d'entre 7 i 12 anys) van a l'escola sense l'acompanyament d'un adult. El principal motiu expressat per les famílies és que consideren que els seus fills no tenen suficient edat per fer el trajecte sols.

Els resultats posen de manifest la necessitat de treballar amb les famílies amb vista a una major autonomia dels infants. Tornant a l'exemple d'Utrecht, es planteja la possibilitat d'abordar el problema amb l'establiment d'un examen de circulació per als infants dels últims cursos de primària. Resulta una proposta interessant de cara a reforçar la confiança tant dels nens i nenes com de les seves famílies, per circular en bicicleta o amb altres vehicles de mobilitat personal. Un altre aspecte importat per garantir l'èxit del projecte és que les famílies siguin participants i coneguin de primera mà la fita que suposa obtenir la llicència.



## Acció estratègica 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat.

### IMPLEMENTACIÓ DE L'ACCIÓ

El desenvolupament d'aquesta acció se centrarà en tres eixos principals d'actuació:

1. Revisar el currículum actual d'educació primària i secundària obligatòria i, si escau, definir les bases en matèria d'educació viària i mobilitat sostenible per a una futura actualització, d'acord amb el nou paradigma de mobilitat.

S'establiran els conceptes i les competències corresponents a cada nivell educatiu, des dels 0 fins als 16 anys.

2. Elaborar un nou programa educatiu en educació viària i mobilitat sostenible, autònoma i segura per reforçar l'assoliment dels coneixements i competències necessaris en cada nivell educatiu amb material i activitats adaptades.

El programa tractarà la matèria amb un enfocament integral, incloent-hi la realització de sessions de formació teòrica a l'aula i sessions pràctiques.

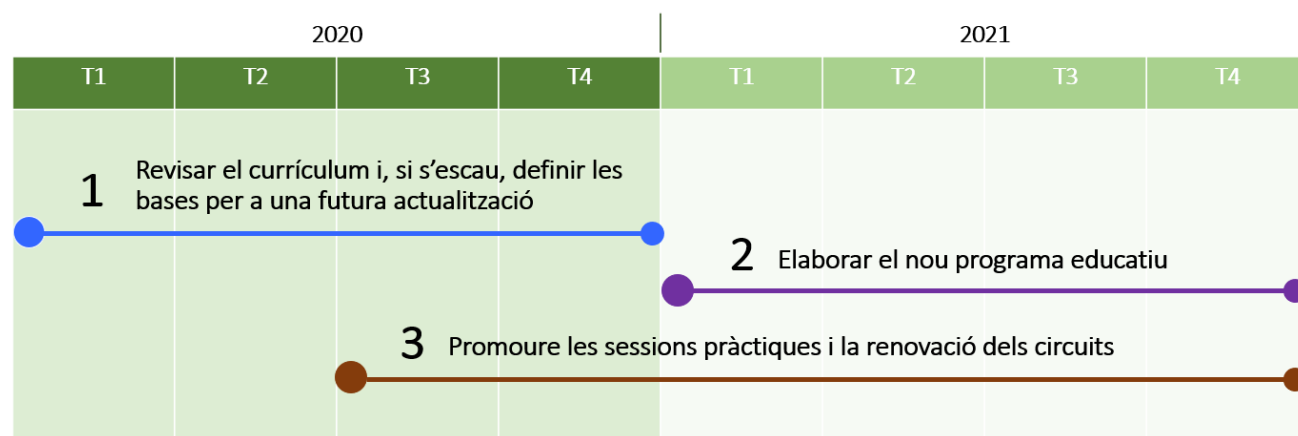
3. Promoure la realització de les sessions pràctiques per part dels municipis i els centres escolars.

L'actuació se centrarà a fomentar que els municipis liderin la realització d'aquestes sessions i que, si escau, renovin el seu circuit d'educació viària perquè inclogui infraestructura específica per a modes sostenibles de mobilitat.

	Actuacions	Actors responsables	Agents implicats
1	Revisar el currículum acadèmic actual i, si escau, definir les bases per a una futura actualització.	DE	SIM, SCT i SMAS
2	Elaborar un nou programa en educació viària i mobilitat sostenible, activa i segura.	SCT	SIM, SMAS i DE
3	Promoure la realització de sessions pràctiques i, si escau, la renovació dels circuits d'educació viària dels municipis.	SCT	SIM i SMAS

Respecte del calendari d'implementació, es preveu que el desenvolupament de l'acció compregui un període de dos anys (gener 2020–desembre 2021).

Les tasques previstes s'organitzaran d'acord amb el cronograma següent:



## Acció estratègica 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat.

### MONITORATGE

El seguiment i avaluació de la implementació de l'acció es faran d'acord amb els indicadors i fites següents:

2020				2021				
T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
A2.1 Elaborar el nou programa educatiu								FET
A2.2 Centres educatius on s'han impartit sessions pràctiques								4
A2.3 Circuits d'educació viària amb infraestructura per modes sostenibles								↑



## ACCIÓ ESTRATÈGICA 3.

# AVALUAR LA DESIGNACIÓ D'UNA FIGURA DE REFERÈNCIA EN MATÈRIA DE MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS

ACTORS  
RESPONSABLES

SIM, DE

AGENTS IMPLICATS

Les ATM, SMAS,  
SCT, MUN i CE

### OBJECTIUS

- Definir una figura de referència en mobilitat dins dels centres educatius que integri el nou programa en educació viària i mobilitat sostenible, activa i segura al projecte educatiu del centre.
- Maximitzar els resultats de les iniciatives de mobilitat que es desenvolupin als centres educatius.
- Reforçar el contacte entre la comunitat educativa i les administracions.
- Teixir noves sinergies i relacions entre els docents, els centres educatius i les actuacions.

### Acció estratègica 3. Avaluar la designació d'una figura de referència.

---

#### APRENENTATGE DEL PROJECTE SCHOOL CHANCE

La inspiració de l'acció prové de la xarxa de coordinadors de mobilitat escolar desenvolupada al municipi de Reggio Emilia l'any 2009, que s'inclouïa com un dels projectes estratègics al Manifest per la mobilitat escolar.

La creació d'aquesta nova figura dins dels centres educatius garanteix que la mobilitat sigui una qüestió present i activa en el dia a dia dels centres.

La bona pràctica desenvolupada per Reggio Emilia compta amb unes importants evidències d'èxit: la iniciativa ha tingut una bona acceptació entre les escoles. L'any 2019 la ciutat comptava amb un total de 43 coordinadors i hi ha previsiones de continuar augmentant la xarxa en els propers anys. S'observa també una millor comunicació entre les administracions i la comunitat educativa, fet que facilita que es pugui donar una resposta personalitzada a les necessitats concretes de cada escola.

Respecte a les recomanacions per transferir la pràctica, des de Reggio Emilia es comunica la importància de dotar els coordinadors de les competències i recursos necessaris perquè desenvolupin de forma òptima les seves tasques, i també la rellevància d'oferir als coordinadors formacions en matèries clau. Així mateix, s'adverteix de la dificultat per mantenir l'interès en la iniciativa a llarg termini, especialment per l'alta rotació observada entre les persones que assumeixen aquest rol dins dels centres educatius.

---

#### DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ

La mobilitat és un tema molt present en la vida de tothom; tot i així, és una qüestió que, en molts casos, no forma part del dia a dia de les escoles i instituts. En general, els temes relacionats amb la mobilitat es treballen de forma puntual a les aules, supeditats a la iniciativa dels mateixos centres. L'educació viària sí que compta amb una presència més important al llarg de l'etapa educativa, especialment a primària i secundària, però recau en persones alienes al centre educatiu, fonamentalment en els cossos de policia municipal.

D'altra banda, pel que fa a les qüestions relatives als problemes o deficiències en mobilitat que puguin existir als entorns escolars, les responsabilitats queden encara més diluïdes. En general, no hi ha cap persona de referència als centres educatius que s'encarregui de gestionar aquesta problemàtica o lideri el diàleg amb l'administració competent. Sovint, les reclamacions sorgeixen directament de les mateixes famílies o bé es canalitzen a través dels directores o caps d'estudi.

Resulta evident, doncs, la necessitat d'establir aquesta figura de referència en matèria de mobilitat dins dels centres educatius. A més a més, és cabdal que aquesta persona compti amb els coneixements i els recursos necessaris per encarregar-se de tots els temes de mobilitat relacionats amb el centre.

Es tracta d'un nou rol que permetrà ancorar la mobilitat a la política dels centres i, alhora, servirà d'enllaç entre la comunitat educativa i les administracions.

Durant la fase d'implementació del PAMEC es treballarà per avaluar la designació d'aquesta figura, la persona coordinadora de mobilitat escolar, dins dels centres escolars.

D'entrada, es proposa que els/les coordinadors/ores de mobilitat siguin professors en actiu dels centres educatius.

Les tasques principals que recauran sobre aquesta figura són: integrar el nou programa en educació viària i mobilitat sostenible, activa i segura al projecte educatiu del centre; proposar i implementar iniciatives relacionades amb l'educació viària i els hàbits de mobilitat sostenible als diferents cicles educatius; liderar i adaptar a les característiques del centre els projectes de mobilitat que es promoguin des de l'Administració, i recollir les demandes relatives a l'entorn escolar i, en general, a la mobilitat escolar, que expressin els agents de la comunitat (famílies, alumnes, docents...), i fer-les arribar a l'administració competent.

### Acció estratègica 3. Avaluar la designació d'una figura de referència.

La definició del rol dels coordinadors de mobilitat i les seves tasques conclourà amb la redacció d'un Manual del/de la coordinador/a de mobilitat.

Atès el volum de feina rellevant que implica el càrrec, és cabdal reconèixer l'esforç realitzat pels coordinadors per garantir l'èxit de l'actuació. El més recomanable seria que aquestes persones dediquessin part de la seva jornada a treballar sobre el tema. Actualment, aquesta decisió recau en l'autonomia dels centres, però caldria treballar perquè es reconegui dins del sistema educatiu.

D'altra banda, des de la Xarxa d'Escoles Verdes s'ha creat la figura del/de la coordinador/a de sostenibilitat. Es tracta d'una persona docent del centre que coordina tots els projectes ambientals desenvolupats dins del seu projecte educatiu de centre. Aquesta figura podria assumir les tasques atribuïdes al coordinador de mobilitat. És interessant, per tant, treballar en la integració d'ambdues figures per optimitzar els recursos existents als centres i alinear les estratègies de sostenibilitat i mobilitat.

Així mateix, seguint les recomanacions de Reggio Emilia i amb l'objectiu de dotar els coordinadors dels recursos i els coneixements específics sobre la matèria, també es proposa crear **una xarxa de coordinadors/ores de mobilitat escolar**.

La xarxa estarà formada per diferents nivells d'organització territorial que es definiran durant la implementació de l'acció. Tot i així, la primera aproximació és que la xarxa comptarà amb un primer nivell conformat pels coordinadors d'un mateix municipi, que estarà impulsada pels ajuntaments. Serà necessari designar una persona de referència dins de l'equip tècnic municipal que s'encarregui de la gestió. Alhora, les xarxes municipals s'organitzaran a nivell territorial per formar xarxes de major escala. Es distingeix el nivell supramunicipal (presumiblement en consells comarcals, que són les unitats territorials amb competències sobre el sistema de transport escolar) i el nivell provincial.

Els recursos necessaris per gestionar de forma correcta la xarxa de coordinadors, així com la seva estructura territorial, s'hauran d'adaptar a mesura que s'incrementi el nombre de coordinadors adscrits a la iniciativa.

La xarxa de coordinadors tindrà assignades, com a mínim, les funcions següents:

- Oficina de suport als coordinadors.

Aquest punt és especialment rellevant en el cas dels nous coordinadors de mobilitat que encara no comptin amb experiència en aquest àmbit.

- Oferir tallers i formacions sobre mobilitat de forma periòdica.

Per tal de mantenir l'interès dels participants i promoure'n l'assistència, es recomana que l'oferta sigui atractiva, amb temàtiques d'actualitat, i orientada a la pràctica. És important que els coordinadors trobin útils aquestes sessions i que després puguin exportar els nous coneixements als seus centres educatius de forma senzilla.

- Promoure iniciatives i activitats de mobilitat.

És interessant que des de la xarxa de coordinadors es promoguin, de forma recurrent, activitats que es puguin dur a terme a les escoles i instituts.

- Servir com a punt de trobada entre coordinadors de mobilitat.

Es proposa fer reunions de forma periòdica perquè els assistents intercanviïn experiències i es fomenti la creació de noves relacions entre professionals de l'educació i els centres educatius.



### Acció estratègica 3. Avaluar la designació d'una figura de referència.

En un primer moment, es proposa implementar aquesta acció en un nombre reduït d'escoles i instituts. Durant la fase d'implementació del PAMEC es preveu **fer una prova pilot** a diferents centres al llarg del curs 2020–2021. Es recomana que els centres triats constitueixin una bona representació del territori: diferents nivells educatius, població del municipi, ubicació del centre, titularitat, etc.

Durant el pilot, els centres participants formaran part d'una xarxa de coordinadors que s'organitzarà en dos nivells, el municipal i el regional (únic i centralitzat). Els resultats obtinguts de la prova pilot serviran per acabar de definir el rol del coordinador i la caracterització de la xarxa. A més a més, també s'avaluarà la possible integració de les figures dels coordinadors de sostenibilitat i mobilitat escolar.

Finalment, a l'inici del curs escolar 2021–2022, es farà una **campanya de promoció** d'aquesta nova figura entre els centres educatius de tot el territori.

#### IMPLEMENTACIÓ DE L'ACCIÓ

El desenvolupament d'aquesta acció se centrarà en quatre eixos principals d'actuació:

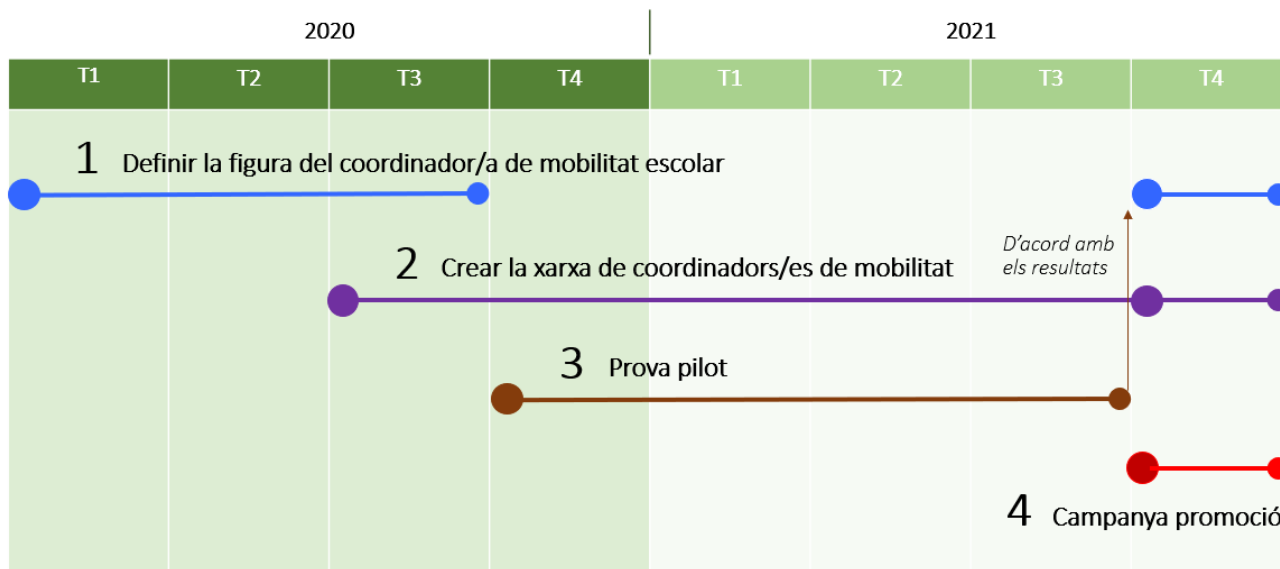
1. Definir la figura del coordinador/a de mobilitat escolar i establir les seves tasques.  
L'actuació conclourà amb la redacció d'un manual del coordinador/a de mobilitat.
2. Crear la xarxa de coordinadors de mobilitat escolar, amb una oficina tècnica de suport que s'encarregui de gestionar-la.  
La xarxa estarà organitzada en tres nivells territorials: el municipal, el supramunicipal i el provincial.  
A més a més, també es preveu crear un portal virtual temàtic de mobilitat amb els recursos i les eines necessàries per als coordinadors i els ajuntaments.
3. Fer una prova pilot a un grup reduït de centres educatius arreu de Catalunya.
4. Fer una campanya de promoció de la figura del coordinador de mobilitat entre els centres educatius (i els docents) de tot el territori.

	Actuacions	Actors responsables	Agents implicats
1	Definir la figura del coordinador/a de mobilitat i redactar el manual.	SIM, DE	SMAS
2	Crear la xarxa de coordinadors de mobilitat escolar i el portal virtual.	SIM	Les ATM, SMAS i SCT
3	Fer una prova pilot en un grup reduït de centres escolars.	SIM	Les ATM, SMAS i MUN i CE
4	Promoure la figura del coordinador/a.	SIM	Les ATM, SMAS i SCT

### Acció estratègica 3. Avaluar la designació d'una figura de referència.

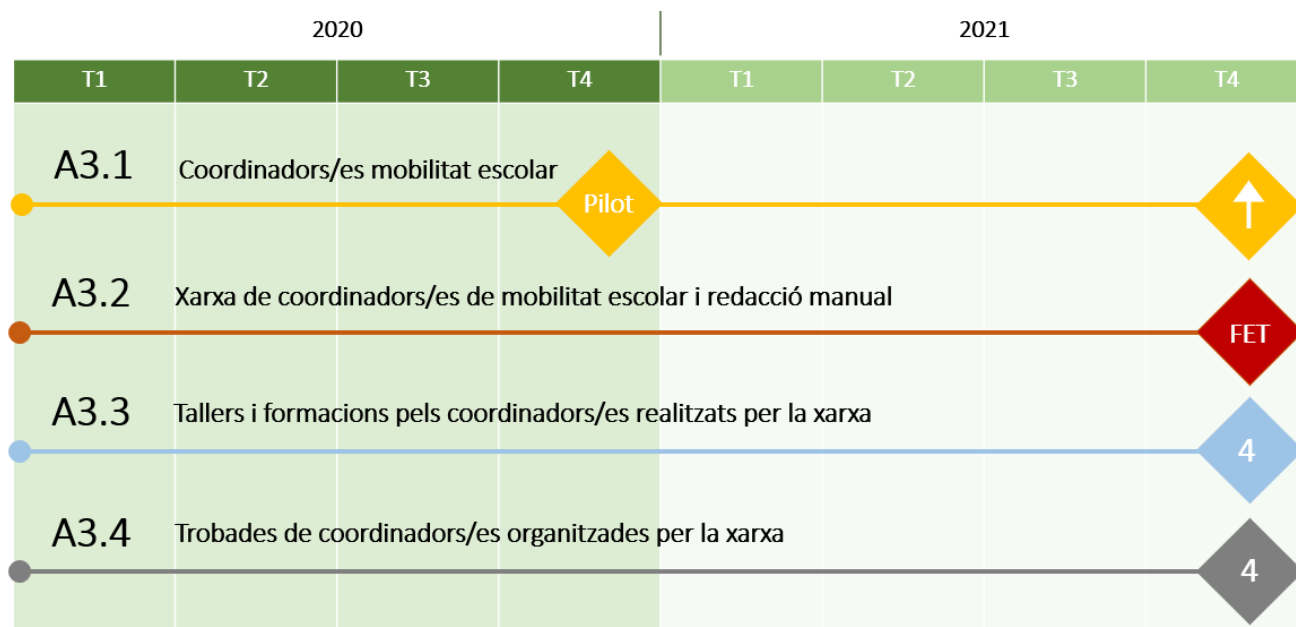
Respecte del calendari d'implementació, es preveu que el desenvolupament de l'acció compregui un període de dos anys (gener 2020–desembre 2021).

Les tasques previstes s'organitzaran d'acord amb el cronograma següent:



#### MONITORATGE

El seguiment i avaluació de la implementació de l'acció es faran d'acord amb els indicadors i fites següents:





## ACCIÓ ESTRATÈGICA 4.

# PROMOURE L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES I HÀBITS DE MOBILITAT SALUDABLES

ACTORS  
RESPONSABLES

SIM

AGENTS  
IMPLICATS

SMAS, SCT,  
MUN i CE

### OBJECTIUS

- Fomentar una mobilitat sostenible, activa, segura i autònoma en els desplaçaments escolars.
- Reduir l'ús del vehicle privat motoritzat entre les famílies dels alumnes en els desplaçaments fins a l'escola.
- Millorar la qualitat de l'aire i reduir la contaminació acústica dels entorns escolars.

### APRENTATGE DEL PROJECTE SCHOOL CHANCE

La inspiració de l'acció prové de la campanya *Way2go!* que es va realitzar a la província d'Utrecht entre els anys 2016 i 2017.

L'objecte principal de l'actuació és la reducció de la congestió en els entorns escolars durant les hores d'entrada i sortida dels alumnes. La qüestió s'aborda des de tres iniciatives diferents. Algunes se centren en els infants, però els destinataris principals de la campanya són les famílies. Precisament, aquest és el punt rellevant de l'acció i el que resulta més interessant de transferir a Catalunya, on s'observa la mateixa problemàtica.

La bona pràctica desenvolupada per Utrecht compta amb unes importants evidències d'èxit: el projecte va tenir una bona acollida entre els agents de la comunitat educativa i ha resultat en un canvi d'hàbits en les famílies que viuen fora del centre urbà i també en un augment de l'interès general en els temes relatius a la mobilitat.

Respecte a les recomanacions per transferir la pràctica, des d'Utrecht es comunica la importància que la campanya tingui material propi i reconeixible, que s'ofereixin proves gratuïtes a les famílies i que la participació en el projecte sigui senzilla. També s'adverteix de les dificultats que poden sorgir a l'hora de coordinar les diferents accions que integren el projecte.

---

### DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ

Els episodis de congestió als entorns escolars durant les hores d'entrada i sortida dels alumnes es repeteixen de forma habitual arreu del territori. Alhora, l'alta demanda d'aparcament que es concentra en aquests intervals sovint es tradueix en indisciplines d'aparcament que poden arribar a generar situacions poc segures per als infants.

En els darrers anys, s'han començat a implantar mesures per abordar aquesta problemàtica dins dels projectes de camí escolar. D'entre les solucions més emprades, destaquen els talls temporals de circulació en els carrers d'accés al centre educatiu durant els minuts previs i posteriors a l'inici i finalització de les classes, i també la reserva de places durant aquests períodes per al desencotxament i la recollida dels nens, el que es coneix com a places de *petó i adéu*.

Si bé aquestes actuacions serveixen per millorar les condicions de trànsit en els entorns escolars, no aborden el problema en origen. Per millorar la seguretat dels entorns escolars i reduir el volum de vehicles que s'hi concentra, cal que les famílies facin aquests desplaçaments amb un altre mode de transport. I no només pel que fa a la mobilitat escolar, sinó també als viatges posteriors que fan un cop deixen els seus fills a l'escola o institut.

A Catalunya, d'acord amb els resultats obtinguts a la campanya d'enquestes realitzada durant la primera fase del projecte School Chance, el 74 % de les famílies que es desplacen fins a l'escola amb vehicle privat (cotxe o moto), després continuen el trajecte fins al seu lloc de feina. Entre els motius expressats que justifiquen la tria d'aquest mode de transport per desplaçar-se, cal destacar-ne la rapidesa, la comoditat i el fet que es tracta de la millor opció per a la resta del dia.

Resulta evident, doncs, que una mobilitat escolar sostenible, activa i segura passa per fomentar un canvi d'hàbits també en els desplaçaments laborals. Els resultats que s'aconsegueixin en aquest sentit tindran una repercussió directa en la forma com els infants faran els viatges de casa al centre educatiu.



## Acció estratègica 4. Promoure l'ús de modes sostenibles i hàbits de mobilitat saludables.

S'ha de començar a treballar en aquesta direcció, i l'experiència d'Utrecht, amb els bons resultats aconseguits, pot servir com a referència. A priori, els eixos d'actuació desenvolupats a Utrecht representen un bon punt de partida i són altament transferibles a Catalunya.

D'altra banda, tal com es comentava a l'Acció 2 del PAMEC, de cara a desenvolupar aquesta acció, és interessant identificar les bones pràctiques de foment de la mobilitat sostenible, activa i segura que duen a terme els centres educatius i els ajuntaments, així com les campanyes i els programes de sensibilització del Servei Català de Trànsit.

Així, es proposa **elaborar un catàleg digital amb les bones pràctiques identificades en campanyes de foment de la mobilitat.**

Són especialment rellevants les iniciatives que preveuen el doble enfocament esmentat. Tenen com a destinataris principals de la campanya les famílies, però també fa partícips del projecte els infants a fi de maximitzar els resultats.

L'objectiu de l'actuació és dotar els ajuntaments i els centres escolars de les idees i els recursos necessaris perquè liderin les campanyes de foment. Per això, el catàleg inclourà els punts següents:

- Promoció de la campanya a peu de carrer per animar les famílies a participar.

El contacte directe amb les famílies i les escoles és cabdal per garantir l'èxit de la mesura.

- Gratificacions per fomentar la participació de les famílies i incentivar un canvi modal.

L'objectiu últim de la campanya és incentivar el canvi modal entre les famílies. En aquest sentit, seguint les recomanacions expressades des d'Utrecht, el catàleg explorarà les possibilitats de gratificacions i oferiment de proves a les famílies.

Entre les opcions interessants, cal destacar-ne la iniciativa d'oferir una bicicleta elèctrica per anar-la compartint entre els participants de la campanya.

Una altra opció interessant, especialment per als desplaçaments interurbans i els urbans de més distància, és bonificar l'ús del transport públic entre aquestes famílies durant el temps que duri la campanya. La iniciativa requerirà el diàleg i col·laboració amb les empreses operadores de transport públic. L'actuació es pot fer extensible no només als viatges en autobús, tren o metro, sinó també als sistemes urbans de bicicleta compartida.

- Celebració d'activitats per al foment de la mobilitat sostenible entre els infants.

Entre altres activitats, és interessant plantejar l'organització d'un concurs entre les escoles participants (o entre les classes d'una mateixa escola) que premiï els desplaçaments en modes sostenibles i/o les iniciatives enfocades en aquest sentit.

El referent més important en aquest camp és el *Traffic Snake Game*. És un projecte europeu que ja s'ha implantat en diferents països i que obté bons resultats. Els destinataris d'aquesta iniciativa són els alumnes de primària i, per tant, caldrà plantejar també activitats orientades als cicles de secundària.

- Accés a material específic per implementar les campanyes.

És important que la campanya compti amb material propi que la faci recognoscible. L'objectiu és que, amb el temps, es converteixi en un esdeveniment conegut i atractiu per als centres escolars i per a la comunitat educativa en general.

- Ús de xarxes socials i canals telemàtics per arribar a més segments de població.

- Enquestes en línia per avaluar els resultats de la campanya i els nivells de participació.

## Acció estratègica 4. Promoure l'ús de modes sostenibles i hàbits de mobilitat saludables.

### IMPLEMENTACIÓ DE L'ACCIÓ

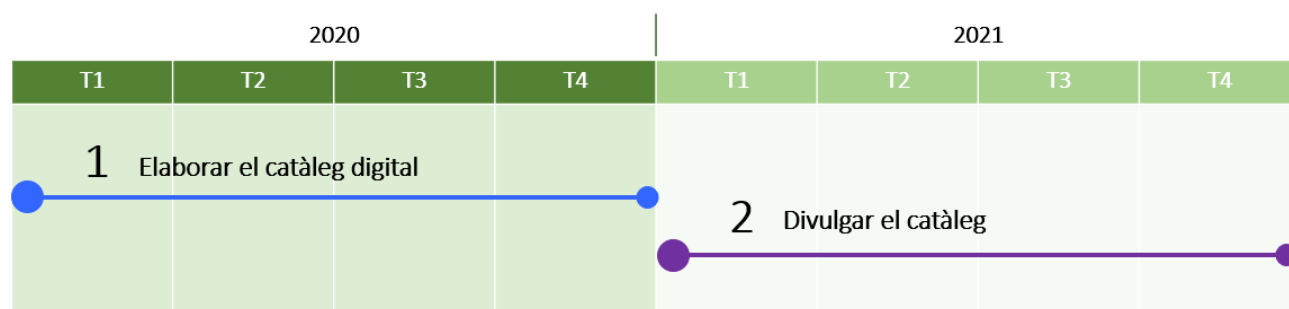
El desenvolupament d'aquesta acció se centrarà en dos eixos principals d'actuació:

1. Elaborar el catàleg digital amb les bones pràctiques identificades en campanyes de foment de la mobilitat sostenible, activa i segura.
2. Divulgar el catàleg entre els agents responsables de la realització de les campanyes, els ajuntaments i els centres educatius.

	Actuacions	Actors responsables	Agents implicats
1	Elaborar el catàleg digital amb els recursos per fer les campanyes de foment de la mobilitat sostenible, activa i segura.	SIM	SCT i SMAS
2	Divulgar el catàleg.	SIM	MUN i CE

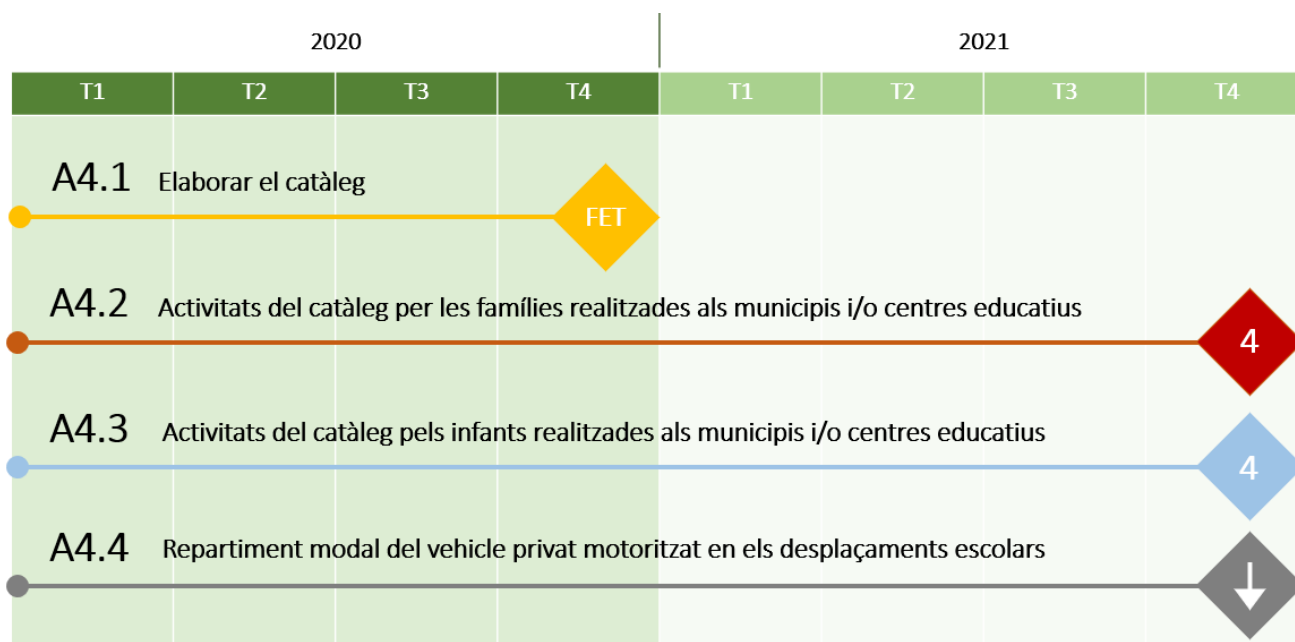
Respecte del calendari d'implementació, es preveu que el desenvolupament de l'acció compregui un període de dos anys (gener 2020–desembre 2021).

Les tasques previstes s'organitzaran d'acord amb el cronograma següent:



### MONITORATGE

El seguiment i avaluació de la implementació de l'acció es faran d'acord amb els indicadors i fites següents:





## ACCIÓ ESTRATÈGICA 5.

---

# PROMOURE LA MILLORA DELS ENTORNS I ELS ITINERARIS ESCOLARS

ACTORS  
RESPONSABLES

SIM i SCT

AGENTS  
IMPLICATS

MUN i CE

---

### OBJECTIUS

- Millorar la seguretat viària i la visibilitat dels entorns escolars i els itineraris principals d'accés als centres educatius.
  - Millorar la dotació d'equipaments per a modes sostenibles en els entorns escolars.
  - Fomentar una mobilitat sostenible, segura i autònoma en els desplaçaments escolars.
-

### DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ

Actualment, els projectes de camí escolars constitueixen l'eina principal de què disposen els centres educatius i els municipis de Catalunya per desenvolupar millores en els itineraris principals d'accés i en els entorns de les escoles i els instituts.

El camí escolar és una xarxa d'itineraris segurs, escollits entre els més utilitzats pels alumnes, que permet que els infants i joves es desplacin als seus centres educatius còmodament i de manera segura i autònoma. Aquesta xarxa d'itineraris es caracteritza per:

- Garantir les màximes condicions de seguretat i comoditat dels desplaçaments.
- Potenciar l'autonomia dels infants i el contacte amb el seu entorn quotidià, el barri i la seva gent.
- Facilitar els desplaçaments a l'escola a peu i en bicicleta.

A més de les actuacions en infraestructura, els projectes també aborden la problemàtica de forma més global i sovint inclouen la promoció entre la comunitat educativa d'iniciatives en favor d'uns desplaçaments escolars més sostenibles, segurs i autònoms. Entre les accions més habituals, es troba el programa Comerç amic, el Pedibús i el Bicibús o el *carpooling*.

No hi ha un únic model de projecte de camí escolar, però, en general, la seva elaboració segueix la metodologia següent:

1. Creació del grup impulsor conformat per agents de la comunitat educativa i tècnics de l'ajuntament, i definició del projecte i els seus objectius.
2. Realització d'enquestes de mobilitat a l'alumnat i l'equip de treballadors del centre educatiu.
3. Diagnosi de les dades de mobilitat obtingudes de les enquestes i anàlisi de l'entorn escolar i els principals itineraris d'accés al centre.
4. Integració de l'alumnat en el projecte amb la realització d'activitats educatives i sessions de participació.
5. Elaboració de les propostes per donar resposta a les necessitats detectades al centre educatiu, tant pel que fa a les deficiències en infraestructura com al foment d'iniciatives en favor d'una mobilitat escolar més sostenible, segura i autònoma.
6. Sensibilització i divulgació del projecte entre la comunitat educativa en particular i els ciutadans del municipi en general.
7. Execució de les mesures.
8. Avaluació i manteniment.

Existeix una extensa bibliografia que tracta sobre aquesta qüestió des de diferents òptiques i que pot servir d'inspiració pel que fa a les actuacions en infraestructura, els processos de participació infantil i la realització d'activitats educatives de mobilitat als centres educatius. En l'àmbit català, el document oficial de referència és el dossier tècnic en seguretat viària núm. 27 "*Els camins escolars*", redactat pel Servei Català de Trànsit l'any 2016.

A nivell tècnic, el dossier del SCT recull els criteris generals que cal tenir en compte en el disseny dels itineraris i els entorns escolars. El document tracta sobre aspectes relatius a la moderació de la circulació (reducció de carrils, reducció de les amplades, reductors de velocitat horitzontal, etc.), la millora de les cruïlles (visibilitat, amplada dels passos, refugis per a vianants, respecte de l'itinerari natural dels vianants, etc.), la millora de les voreres (amplades, eliminació d'obstacles, mobiliari urbà i arbrat, etc.) i l'estacionament de cotxes (foment de les places de *petó i adéu*, etc.).



## Acció estratègica 5. Promoure la millora dels entorns i els itineraris escolars.

El dossier del SCT és un document molt complet que il·lustra en detall com elaborar i implementar els projectes de camí escolar. Tot i així, l'enfocament emprat és molt tècnic i pot resultar de difícil accés per a la comunitat educativa.

Per aquest motiu, es proposa **redactar un manual de disseny d'entorns i itineraris escolars** que abordi la qüestió de forma més pràctica i que tingui com a destinataris els centres educatius i els ajuntaments. L'objectiu del document és que serveixi com a referència i font d'inspiració en la implementació d'actuacions.

Per tractar-se de punts especialment rellevants quant a la millora de la seguretat viària dels entorns i els itineraris escolars, el foment de l'ús de modes sostenibles i l'execució de les actuacions, es recomana que el manual incorpori els aspectes següents:

- La importància d'un entorn escolar recognoscible.

Una de les reflexions més interessants que es va extreure de la pràctica *Road Safety Label* implementada a la ciutat d'Utrecht és la importància d'homogeneïtzar el disseny de les zones escolars per fer-les més visibles als usuaris.

Els centres educatius s'ubiquen en entorns de característiques molt variades i és difícil poder implementar un únic patró de disseny. Tot i així, es proposa que el manual defineixi les característiques comunes amb què han de comptar els entorns escolars perquè comparteixin trets, distintiu que els facin recognoscibles arreu del territori. En aquest sentit, el disseny proposat haurà d'abordar qüestions com la definició d'una senyalització específica de l'entorn, l'ús d'un codi de colors en els pilons o el mobiliari urbà, com fer el tall temporal dels carrers d'accés al centre, etc.

- Actuacions específiques per fomentar els desplaçaments en bicicleta o altres VMP.

L'objectiu del projecte de camí escolar és definir itineraris segurs i recognoscibles que permetin als alumnes desplaçar-se de casa al centre educatiu de manera sostenible, saludable i autònoma. Per tant, el disseny de la xarxa de camins escolars i de l'entorn dels centres passa per incloure mesures i infraestructura específica per a les bicicletes i altres VMP.

De les enquestes realitzades durant la primera fase del projecte School Chance, queda palesa la important presència dels patinets en els desplaçaments escolars. D'acord amb els resultats obtinguts, actualment hi ha més alumnes de primària que fan els desplaçament fins a l'escola en patinet que amb bicicleta. En concret, entre els enquestats, el 3 % es desplaçava en patinet i l'1 % en bicicleta.

És habitual que els centres educatius no permetin l'entrada de les bicicletes dins de les instal·lacions, a diferència dels patinets. Els alumnes es veuen obligats a deixar-les als aparcaments per a bicicletes existents a la via pública. En molts casos, la inseguretat que els provoca deixar la bicicleta en una ubicació no controlada els dissuadeix de fer-les servir.

Cal, per tant, treballar amb els centres educatius per definir espais a l'interior del recinte escolar on l'alumnat i l'equip de treballadors puguin deixar les bicicletes o els VMP de forma segura.

- Recull d'exemples concrets de bones pràctiques de baix cost realitzades en entorns escolars que puguin servir d'inspiració als centres escolars.

Un dels aspectes determinants a l'hora d'implementar les millores resultants del projecte de camí escolar és el pressupost d'execució d'aquestes. Existeixen, però, nombroses iniciatives realitzades tant a Catalunya, com a altres països d'Europa, que permeten transformar l'espai per retornar-lo als ciutadans, especialment als infants, i que requereixen d'una inversió petita.

És interessant donar visibilitat a aquest tipus d'opcions de disseny urbà, i, per això, es proposa que el manual inclogui un recull de bones pràctiques de baix cost que puguin servir com a inspiració als centres educatius i als ajuntaments a l'hora de millorar els entorns i els itineraris escolars.

## Acció estratègica 5. Promoure la millora dels entorns i els itineraris escolars.

L'elaboració dels projectes de camí escolar és una pràctica creixent arreu del territori. Aquesta tendència es veu reforçada per les iniciatives de finançament que es desenvolupen tant a nivell d'Administració local com d'administracions supralocals. Per exemple, dins del catàleg de serveis de la Diputació de Barcelona s'ofereix l'assessorament tècnic per a la realització de la diagnosi i l'elaboració de les propostes en els projectes de camí escolar.

No obstant els bons resultats observats pel que fa a la planificació dels itineraris i els entorns escolars, és habitual que les iniciatives no arribin a implementar-se, molt especialment les que comporten l'execució de nova infraestructura. L'obstacle principal amb què es troben els municipis a l'hora de dur a terme les propostes és la limitació pressupostària. Aquest fet s'agreuja notablement en el cas dels municipis amb menys població, ja que disposen d'un pressupost municipal més reduït.

És evident, doncs, que l'èxit del PAMEC radica necessàriament en la cerca de **solucions per intentar pal·liar les mancances pressupostàries dels municipis a l'hora d'executar les millores que sorgeixen dels projectes de camins escolars**. En concret, durant la fase d'implementació del PAMEC, es treballarà a partir de les línies d'actuació següents:

- Ancorar el tractament d'aquests entorns dins de la planificació urbanística i de mobilitat municipal, la qual sí que preveu una dotació pressupostària per al desenvolupament de les actuacions.

En aquest sentit, es proposa incorporar mesures específiques per pacificar els entorns i els itineraris escolars i per millorar la seva dotació quant a equipament per a modes sostenibles en la redacció dels plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS). També es proposa fomentar mesures a favor d'entorns escolars més segurs i amables per als infants en la redacció del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM).

- Cercar fórmules de finançament per als ens locals que executin millores en els entorns i/o els itineraris escolars.

Entre altres opcions, una possible font de finançament és el Programa ERDF 2021-2027 de la Generalitat.

El Programa operatiu actual (2014-2020) es troba al final del període de vigència i ja té el pressupost assignat en la seva totalitat. Tot i així, des del PAMEC es proposa influir en l'elaboració del proper PO, actualment en procés de redacció, per tal que inclogui específicament actuacions sobre mobilitat escolar que permetin prioritzar la inversió en aquest camp durant el proper període de vigència, el 2021-2027.

---

### IMPLEMENTACIÓ DE L'ACCIÓ

El desenvolupament d'aquesta acció se centrarà en tres eixos principals d'actuació:

1. Redactar el manual de disseny d'entorns i itineraris escolars.
2. Divulgar el manual de disseny i promoure la redacció i l'execució dels projectes de camí escolar entre els centres escolars i els municipis.

Aquest eix també inclourà la revisió i actualització de la definició dels instruments de planificació urbana i de mobilitat municipal perquè incloguin específicament el desenvolupament de mesures en els entorns escolars.

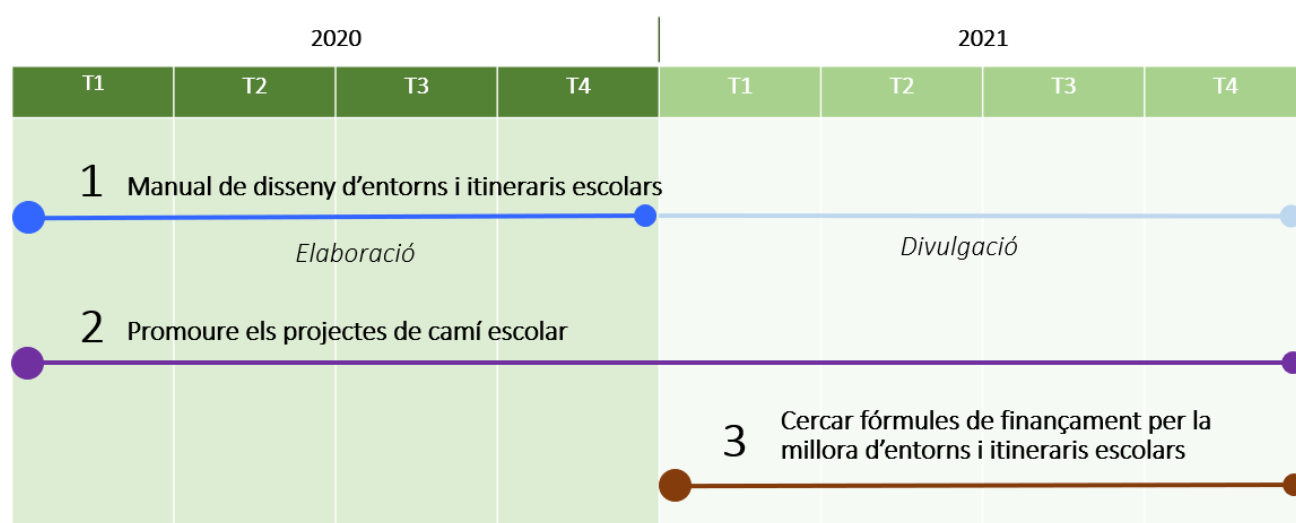
3. Cercar fórmules de finançament per als ens locals que executin millores en els entorns i/o els itineraris escolars.

## Acció estratègica 5. Promoure la millora dels entorns i els itineraris escolars.

Actuacions		Actors responsables	Agents implicats
1	Redactar el manual de disseny d'entorns i itineraris escolars.	SCT	SIM
2	Promoure la redacció i execució dels projectes de camí escolar.	SIM	MUN i CE
3	Cercar fórmules de finançament per a la millora d'entorns i itineraris escolars.	SIM	-

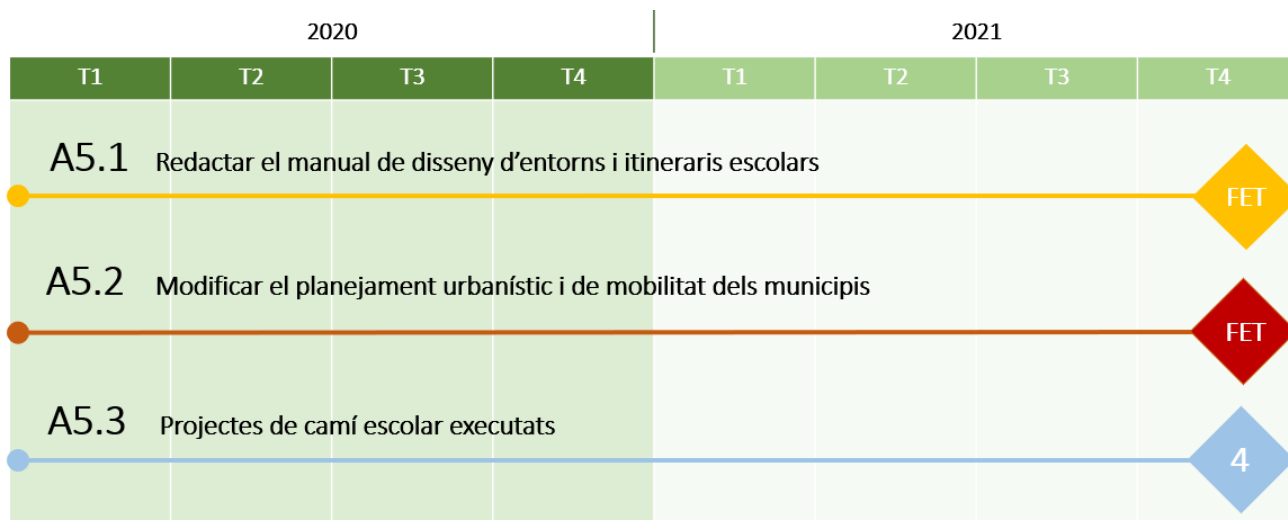
Respecte del calendari d'implementació, es preveu que el desenvolupament de l'acció compregui un període de dos anys (gener 2020–desembre 2021).

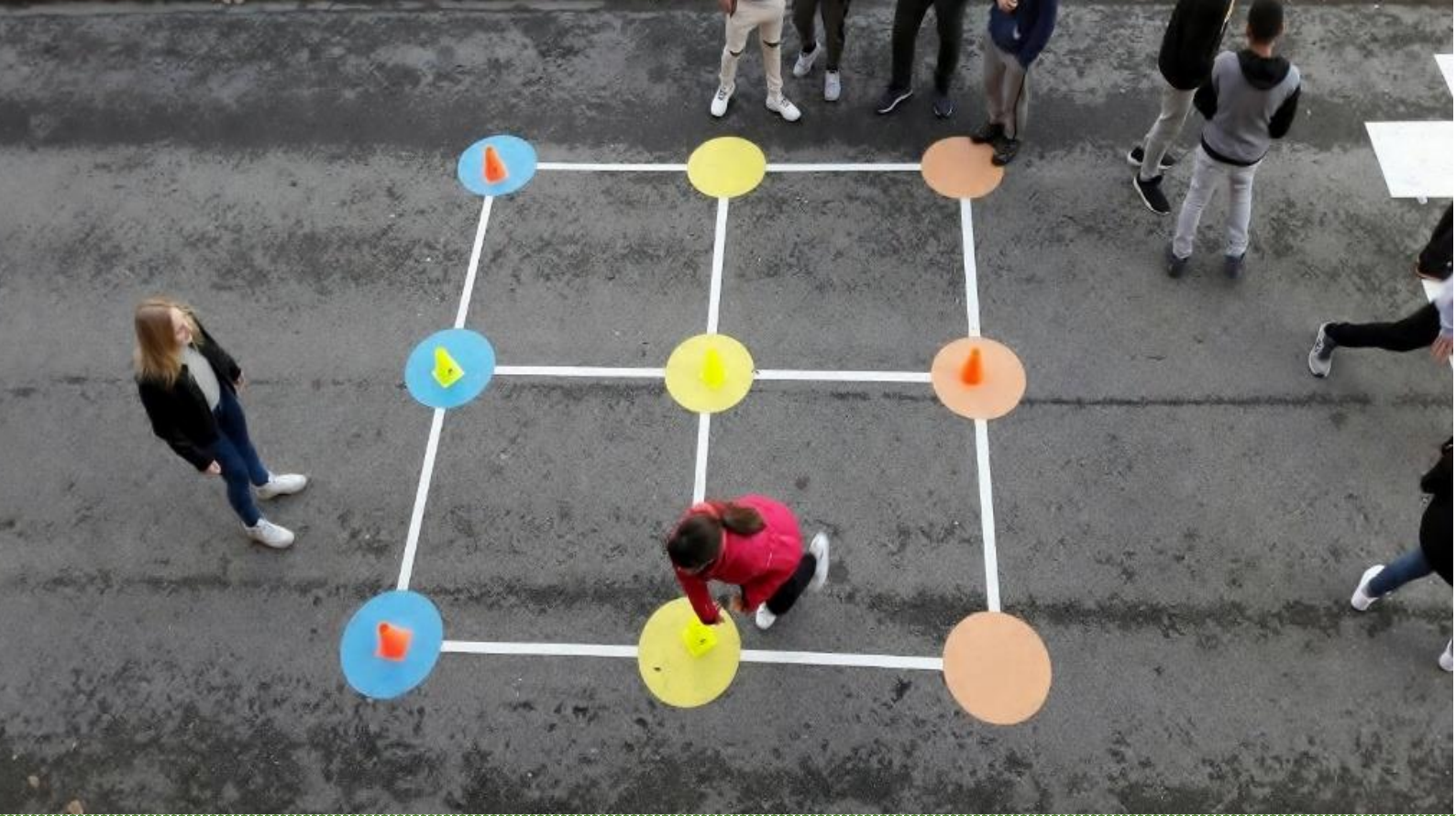
Les tasques previstes s'organitzaran d'acord amb el cronograma següent:



### MONITORATGE

El seguiment i avaluació de la implementació de l'acció es faran d'acord amb els indicadors i fites següents:





## ACCIÓ ESTRATÈGICA 6.

# CREAR UN DISTINTIU DE MOBILITAT ESCOLAR

ACTORS RESPONSABLES

SIM

AGENTS IMPLICATS

SMAS, les ATM, MUN i CE

### OBJECTIUS

- Reconèixer l'esforç realitzat pels centres educatius i els ajuntaments en matèria de mobilitat escolar.
- Promoure i avaluar la implementació de les accions incloses al PAMEC.
- Emprar el distintiu com a criteri per participar en iniciatives impulsades des de l'Administració.



### APRENTATGE DEL PROJECTE SCHOOL CHANCE

La inspiració de l'acció prové de diferents bones pràctiques observades en el projecte. La definició d'un distintiu de mobilitat escolar per als centres educatius sorgeix de la iniciativa implementada a Utrecht, el *Road Safety Label*, i també del mateix sistema de certificació que s'ha creat dins del projecte School Chance, el *Mobility-friendly School Certification*.

De les pràctiques observades, se'n transferiran els aspectes que es considerin més interessants. Així, del certificat d'Utrecht s'utilitzaran com a referència alguns dels criteris i la importància d'oferir un retorn a les escoles. Del certificat del projecte School Chance s'utilitzarà el sistema de certificació, la metodologia d'implantació del distintiu, el sistema de puntuació per nivells i la necessitat de complir amb uns requisits obligatoris.

Totes les experiències en què es fonamenta l'acció compten amb bons resultats: bona participació dels centres educatius, millora de la percepció de la seguretat en els entorns escolars i reducció de l'ús del vehicle privat en els desplaçaments escolars.

Respecte de les recomanacions per transferir la pràctica, es comunica la importància d'oferir un paquet de criteris consistent i atractiu i de fer partícips del projecte els polítics. També s'adverteix de les dificultats de mantenir l'interès dels centres a llarg termini per apuntar-s'hi de nou o revalidar el distintiu.

### DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ

A fi de fomentar la implantació de mesures i actuacions sobre mobilitat escolar dins dels centres educatius, es proposa la creació d'un distintiu de mobilitat escolar que abordi la temàtica a través de la consecució d'uns criteris.

El certificat respon a una doble funcionalitat. D'una banda, servirà com a metodologia d'avaluació i seguiment de les iniciatives sobre mobilitat escolar que es desenvolupin des dels centres educatius i les actuacions que es realitzin als entorns i als itineraris escolars per millorar la qualitat i la seguretat d'aquests espais. D'altra banda, l'obtenció del certificat servirà per integrar les qüestions relatives a la mobilitat escolar dins dels projectes educatius dels centres i fomentar alhora la participació i l'interès de la comunitat educativa i els residents de la zona.

L'aspecte clau de l'actuació recau en la possibilitat de definir un sistema que serveixi com a paraigüa per al desenvolupament de les polítiques sobre mobilitat escolar que s'impulsin dins del territori. Així, el certificat es planteja com un projecte viu en el qual es vagin incorporant nous criteris a mesura que les necessitats canvien.

Durant la fase d'implementació del PAMEC es preveu fer una prova pilot en un nombre reduït de centres educatius. El pilot es desenvoluparà durant el curs acadèmic 2020-2021 i tindrà com a objectiu el tractament de les qüestions següents:

- Definir el sistema del distintiu.
- Identificar els recursos necessaris per estendre la iniciativa a escala regional, especialment pel que fa a l'oficina tècnica encarregada del projecte. La implementació de l'actuació requerirà la creació d'una oficina que s'encarregui de gestionar el projecte. L'equip comptarà amb les competències i els recursos necessaris per informar i assessorar els participants, auditar el compliment dels criteris, tramitar les sol·licituds, celebrar els actes d'entrega de distintiu, etc.

És interessant plantejar la possibilitat d'optimitzar recursos i que el distintiu escolar sigui gestionat per l'oficina encarregada també de la xarxa regional de coordinadors escolars.

## Acció estratègica 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar.

- Avaluar la possible integració del distintiu de mobilitat escolar en certificacions existents, tals com el distintiu d'Escola Verda o altres iniciatives.
- Reflexionar sobre la necessitat que els ajuntaments defineixin un distintiu de mobilitat escolar .

Tal com s'ha comentat, el sistema de distintiu final resultarà de la prova pilot. Tot i així, com a plantejament inicial, el PAMEC proposa el sistema que es descriu tot seguit.

Es planteja un distintiu amb tres nivells (or, plata i bronze), d'acord amb els hàbits de mobilitat del centre educatiu.

Els criteris avaluats tractaran sobre aspectes relatius a la infraestructura de l'entorn i els itineraris escolars, la participació i la conscienciació de la comunitat educativa, l'educació i la promoció dels modes de transport sostenibles.

El distintiu tindrà una durada de tres anys, però cada any els centres participants podran augmentar-ne un nivell si continuen implementant mesures.

El procés d'obtenció del distintiu s'organitzarà de la manera següent:

- **Any 1. Obtenció del nivell bronze**

Durant el primer any de participació, els centres hauran de complir els criteris següents:

1. Signar el **manifest per la mobilitat escolar (Acció estratègica 1 del PAMEC)**.

Seguint les recomanacions d'Utrecht, per garantir l'èxit de la mesura i maximitzar els resultats de les iniciatives que es desenvolupin és cabdal que els polítics s'impliquin en el projecte.

Per aquest motiu, es proposarà com a requisit obligatori que, a més del centre educatiu, també signi el manifest un representant de l'ajuntament.

2. Designar una **figura de referència a dins de l'escola en matèria de mobilitat (Acció estratègica 3 del PAMEC)**, i que aquesta participi en les reunions i formacions que organitzi la xarxa de coordinadors escolars.

3. Participar en un grup de treball en coordinació amb l'ajuntament per impulsar la **redacció d'un projecte de camí escolar d'acord amb la metodologia i els criteris definits a l'Acció estratègica 5**.

En el moment en què els participants acreditin el compliment dels requisits anteriors, se'ls farà entrega del nivell bronze del distintiu. Aquest tindrà una durada de tres anys, sempre que el centre continuï complint els criteris.

- **Any 2. Obtenció del nivell plata**

Per millorar el distintiu del nivell plata, durant el segon any del procés, els centres participants hauran de complir els criteris següents:

1. Elaborar un **pla d'acció** amb la programació i la descripció de les iniciatives que es realitzaran durant el curs acadèmic per **integrar el contingut i les activitats proposades al programa educatiu en educació viària i mobilitat activa i sostenible (Acció estratègica 2 del PAMEC) en el projecte educatiu del centre**.

A fi de millorar la participació de l'Administració local en el projecte, es proposa que el pla d'acció redactat pel centre educatiu estigui assessorat i validat per l'ajuntament.

## Acció estratègica 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar.

2. Fer una campanya de **foment de la mobilitat sostenible, activa i segura entre els agents de la comunitat educativa**, d'acord amb les iniciatives i material recollit al catàleg digital (**Acció estratègica 4 del PAMEC**).
3. L'ajuntament haurà de finalitzar la redacció del projecte de camí escolar amb la definició de les propostes de millora de l'entorn escolar i els itineraris d'accés al centre (Acció estratègica 5).

- **Any 3. Obtenció del nivell or**

El procés del distintiu finalitzarà amb l'obtenció del nivell or. Per fer-ho, els ajuntaments hauran d'implementar les propostes de millora de l'entorn escolar resultants del projecte de camí escolar.

En aquesta actuació estratègica també s'estudiarà la possibilitat de distingir als municipis que de manera més activa participin en la promoció i implementació de les mesures del PAMEC als centres educatius del seu àmbit.

---

### IMPLEMENTACIÓ DE L'ACCIÓ

El desenvolupament d'aquesta acció se centrarà en tres eixos principals d'actuació:

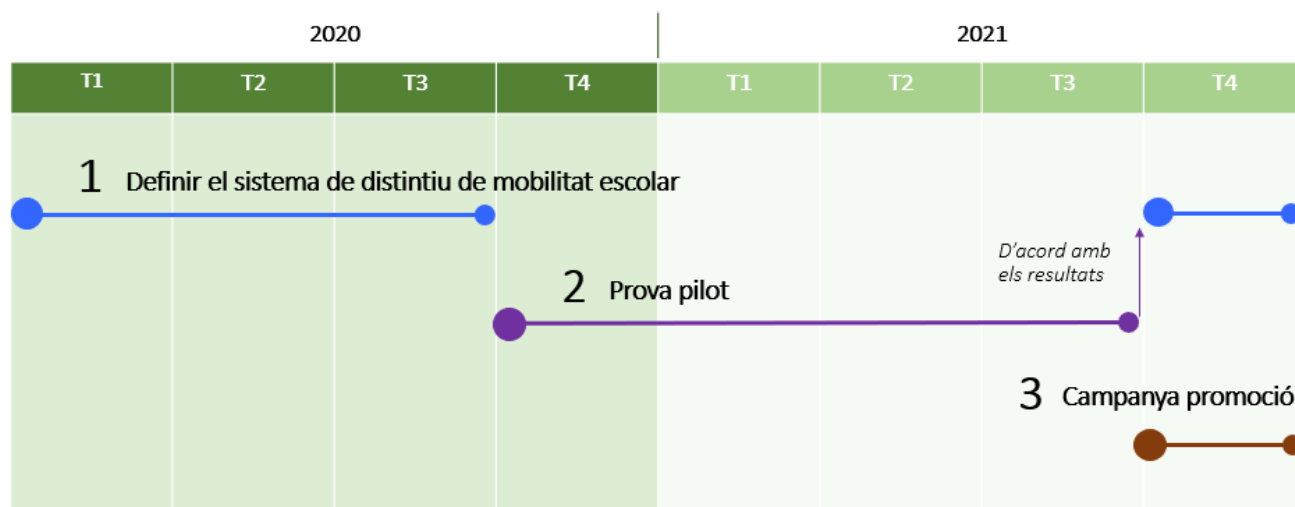
1. Definir el sistema de distintiu de mobilitat escolar (sistema de participació, criteris i puntuació del segon any, acte d'entrega als centres escolars, etc.).
2. Fer una prova pilot a un grup reduït de centres educatius arreu de Catalunya.
3. Fer una campanya de promoció del distintiu entre els ajuntaments i els centres educatius de tot el territori.

	Actuacions	Actors responsables	Agents implicats
1	Definir el sistema de distintiu de mobilitat escolar	SIM	Les ATM i SMAS
2	Fer una prova pilot en un grup reduït d'escoles	SIM	MUN i CE
3	Fer una campanya de promoció entre els ajuntaments i els centres educatius	SIM	-

## Acció estratègica 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar.

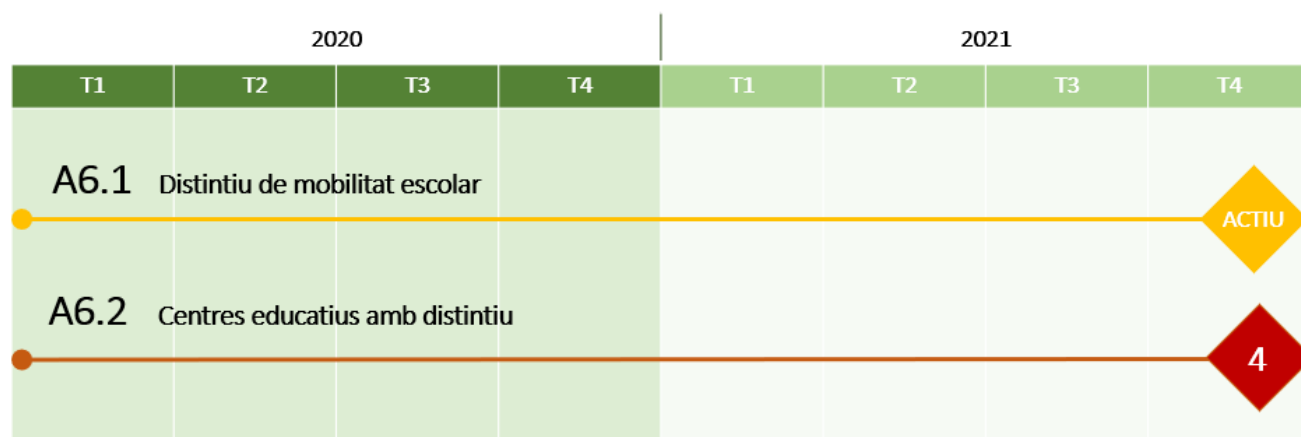
Respecte del calendari d'implementació, es preveu que el desenvolupament de l'acció compregui un període de dos anys (gener 2020–desembre 2021).

Les tasques previstes s'organitzaran d'acord amb el cronograma següent:



### MONITORATGE

El seguiment i avaluació de la implementació de l'acció es faran d'acord amb els indicadors i fites següents:





## RESUM DEL PLA D'ACCIÓ DE MOBILITAT ESCOLAR DE CATALUNYA 2020-2021.

Acció estratègica	Actors responsables	Agents implicats	Indicadors de monitoratge		Objectiu	
					Valor	Calendari
Acció 1. Redactar un manifest per la mobilitat sostenible, activa, segura i autònoma	SIM	SCT, DE, SMAS i CEC	A1.1	Redactar el manifest	Fet	Des 2020
			A1.2	Signants del manifest	GIP	Des 2020
Acció 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat als centres educatius	SCT i DE	SIM, SMAS, MUN i CE	A2.1	Elaborar el nou programa educatiu	Fet	Des 2021
			A2.2	Centres educatius on s'han impartit sessions pràctiques	4	Des 2021
			A2.3	Circuits d'educació viària amb infraestructura per modes sostenibles	Augment	Des 2021
Acció 3. Avaluar la designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat als centres educatius	SIM i DE	Les ATM, SMAS, SCT, MUN i CE	A3.1	Coordinadors/ores de mobilitat escolar	Pilot	Des 2020
			A3.2	Xarxa de coordinadors/ores de mobilitat escolar i redacció del manual	Fet	Des 2021
			A3.3	Tallers i formacions realitzats a la xarxa	4	Des 2021
			A3.4	Trobades de coordinadors/ores organitzades per la xarxa	4	Des 2021
Acció 4. Promoure l'ús de modes de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables	SIM	SMAS, SCT, MUN i CE	A4.1	Elaborar el catàleg digital	Fet	Des 2020
			A4.2	Activitats del catàleg per a les famílies realitzades a municipis i/o centres educ.	4	Des 2021
			A4.3	Activitats del catàleg per als infants realitzades a municipis i/o centres educ.	4	Des 2021
			A4.4	Repartiment modal del vehicle privat	Reducció	Des 2021
Acció 5. Promoure la millora dels entorns i els itineraris escolars	SIM i SCT	MUN i CE	A5.1	Redactar el manual de disseny	Fet	Des 2021
			A5.2	Modificar el plantejament urbanístic i de mobilitat dels municipis	Fet	Des 2021
			A5.3	Projectes de camí escolar executats	4	Des 2021
Acció 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar	SIM	SMAS, les ATM, MUN i CE	A6.1	Distintiu de mobilitat escolar	En actiu	Des 2021
			A6.2	Centres educatius amb distintiu	4	Des 2021

Acció estratègica	Implementació per període 2020-2021	
	Generalitat	Municipis participants
Acció 1. Redactar un manifest per la mobilitat sostenible, activa, segura i autònoma	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redactar, signar i divulgar el manifest.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Signar i promoure els principis del manifest.</li> </ul>
Acció 2. Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat als centres educatius	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisar el currículum acadèmic, i si escau, definir les bases per a la futura actualització.</li> <li>Elaborar el nou programa educatiu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promoure la realització de classes pràctiques.</li> <li>Renovar els circuits d'educació viària, si escau.</li> </ul>
Acció 3. Avaluar la designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat als centres educatius	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir el rol del coordinador/a de mobilitat escolar.</li> <li>Redactar el manual del coordinador/a de mobilitat escolar.</li> <li>Crear la xarxa supramunicipal i regional de coordinadors.</li> <li>Fer una prova pilot.</li> <li>Campanya de promoció.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promoure el rol del coordinador/a de mobilitat escolar.</li> <li>Crear la xarxa municipal de coordinadors.</li> <li>Participar en la prova pilot.</li> </ul>
Acció 4. Promoure l'ús de modes de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborar i divulgar el catàleg digital.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promoure i/o fer les campanyes.</li> </ul>
Acció 5. Promoure la millora dels entorns i els itineraris escolars	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborar el manual de disseny dels entorns i els itineraris escolars.</li> <li>Cercar fórmules de finançament per a la millora d'entorns i itineraris escolars.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promoure la redacció i execució dels projectes de camí escolar, en almenys 2/3 centres.</li> </ul>
Acció 6. Crear un distintiu de mobilitat escolar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir el sistema de distintiu de mobilitat escolar.</li> <li>Fer una prova pilot.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promoure la participació en el distintiu de mobilitat escolar.</li> </ul>