MUGIKORTASUN SEGURURAKO HEZKUNTZA

Konpetentzien gida

EUSKO JAURLARITZA — GOBIERNO VASCO
HERRIZAINGO SAILA — DEPARTAMENTO DE INTERIOR

MUGIKORTASUN SEGURURAKO HEZKUNTZA

Konpetentzien gida

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2008

Argitaraldia:

Ale-kopurua: 2.500 ale

© : Euskal Autonomia Erkidegoko Adminitrazioa Herrizaingo Saila

Internet: www.euskadi.net/trafikoa

Argitaratzailea: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
Donostia-San Sebastián Kalea, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz

Konposaketa: Iñaki Mtz. de Arbulo

Imprimaketa:

Lege-gordailua:

Proiektuaren egileak eta lan-taldearen koordinatzaileak:

Bou, Silvia
D'Aniello, Anna
Di Bartolomeo, Letizia
Esteban, Francesc
Gil, Martín
Iturralde, María Jesús
Pina, Brenda

Gida hau prestatzen lagundu duten bide-hezkuntzako begiraleez osatutako lan-taldea:

Aizpiolea, Ramón	(Hernaniko Udala)
Aizpuru, Pako	(Herrizaingo Saileko Bide-hezkuntzako Unitate Mugikorra)
Alangua, Pío Paulino	(Laudioko Udala)
Andino, Zigor	(Arrasateko Udala)
Aramburu, Ángel	(Donostiako Udala)
Bernaola, José Luis	(Herrizaingo Saileko Bide-hezkuntzako Unitate Mugikorra)
Cabello, Nekane	(Irungo Udala)
Celaya, Alberto	(Donostiako Udala)
Egańa, Unai	(Zarauzko Udala)
Etxebeste, Asier	(Bide-hezkuntzako irakaslea)
Hurtado, Javier	(Laudioko Udala)
Ibarguren, Igor	(Oiartzungo Udala)
Iribar, Andoni	(Herrizaingo Saileko Bide-hezkuntzako Unitate Mugikorra)
Liceaga, Igor	(Errenteriako Udala)
Martínez, Josune	(Herrizaingo Saileko Bide-hezkuntzako Unitate Mugikorra)
Morales, Monika	(Barakaldoko Udala)
Nieto, Miriam	(Barakaldoko Udala)
Ocerin, Jon	(Herrizaingo Saileko Bide-hezkuntzako Unitate Mugikorra)
Olibares, José Luis	(Herrizaingo Saileko Bide-hezkuntzako Unitate Mugikorra)
Ortega, Juan Carlos	(Laudioko Udala)
Ortún, José Manuel	(Irungo Udala)
Peláez, Begoña	(Basauriko Udala)
Pikabea, Andoni Mirena	(Lezoko Udala)
Retegi, Jon	(Hernaniko Udala)
Sedano, José Luis	(Herrizaingo Saileko Bide-hezkuntzako Unitate Mugikorra)
Ugalde, Ainhoa	(Durangoko Udala)
Urrengoetxea, Iñaki	(Barakaldoko Udala)

Gida hau bide heziketaren eta hezkuntzaren arloan jarduten diren profesionalek eta boluntarioek adostu eta konpartitu duten lan kolektiboaren fruitu da. Parte hartu duten kolektibo desberdinen artean, eskertzekoa da hezkuntzaren, osasunaren eta sindikatuen arloko profesionalek, administrazioaren esparruan jarduten diren profesionalek, gidatzen irakasten jarduten diren profesionalek eta hirugarren adinekoen, txirrindularien nahiz motorzaleen elkarteetako ordezkariek focus groups izenekoen bidez parte hartu eta lagundu izana.

Gida hau Bide Segurtasuneko Euskal Batzordeko Bide Hezkuntza eta Heziketa lan-taldearekin adostu da, eta bat dator EAEko Bide Segurtasuneko 2007-2010 Plan Estrategikoan xedatutako helburuekin.

Aurkibidea

AURKEZPENA . . . 7
1. ZERGATIK HONAKO GIDA? . . . 9
2. GIDA BIDERATZEN DUTEN BALOREAK . . . 11
3. HEZKUNTZA-IBILBIDEA: ZER HEZI, NOLA HEZI ETA NOIZ HEZI MUGIKORTASUN SEGURUAREN INGURUAN? . . . 15
4. HEZKUNTZA-IBILBIDEKO KONPETENTZIAK . . . 17
5. MUGIKORTASUN SEGURURAKO KONPETENTZIAK . . . 19
6. NOLA ARTIKULATZEN DIRA KONPETENTZIAK? KONPETENTZIA-MAILAK . . . 25
7. KONPETENTZIAK, MAILEN ETA EDUKIEN ARABERA . . . 27
   7.1. Arreta . . . 27
   7.2. Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia . . . 31
   7.3. Ingurunearen azterketa . . . 35
   7.4. Taldeko presioarekiko erresistentzia . . . 39
   7.5. Egokitzapena eta malgutasuna . . . 43
   7.6. Neure burua eta nire emozioak kudeatzea . . . 47
   7.7. Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea . . . 51
8. NOLA ANTOLATZEN DIREN KONPETENTZIAK ADIN-TARTEEN ARABERA . . . 55
9. PROGRAMAZIO DIDAKTIKORAKO ORIENTABIDEAK ADIN-TARTEEN ARABERA . . . 59
   9.1. 3-8 urte . . . 61
   9.2. 8-14 urte . . . 73
   9.3. 14-25 urte . . . 89
   9.4. Helduak . . . 109
   9.5. Adinekoak . . . 131
10. EBALUAZIORAKO ORIENTABIDEAK . . . 155

AURKEZPENA

Bide publikoa espazio komun bat da, eta bertan modu harmoniatsuan eta iraunkorrean eman behar dira mugikortasuna, elkarbizitza eta erabiltzaileen segurtasuna. Horretarako, bide-segurtasuna hobetzera zuzentzen diren planak eta programak garatzeko erantzukizuna dugunok ezin dugu ahaztu eta ez dugu ahaztu behar hezkuntzak mugikortasun seguruarengan duen funtsezko eragina.

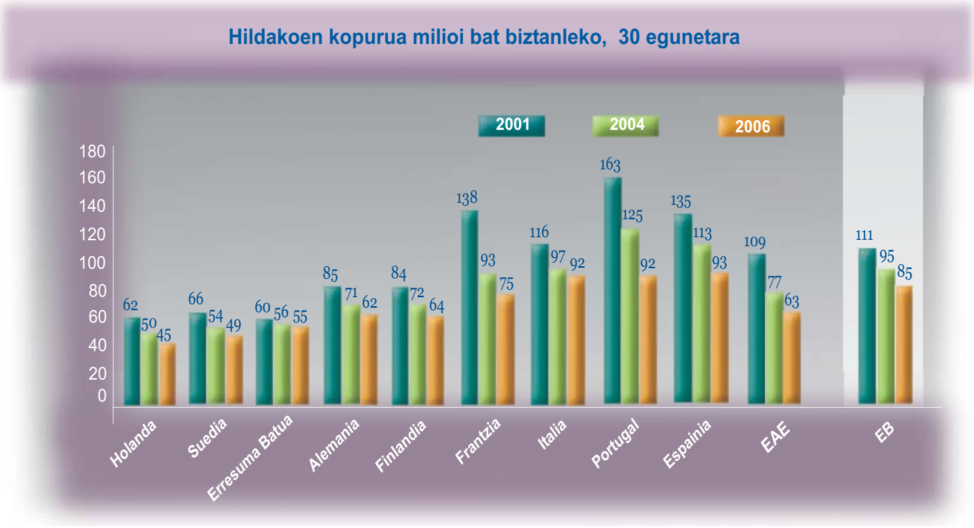
Gida honen helburua da pertsona guztien mugikortasun segurua, bizi osorako mugikortasun segurua, sustatzera xedatutako hezkuntza-ibilbide integral bat zehaztea. Agiri hau profesional ugariren artean egindako lan kolektibo baten ondorio da. Horregatik, eskerrak eman nahi dizkiet profesional horiei, eskuzabalki jardun baitira bide-hezkuntzaren arloan dituzten ezagutzak eta esperientziak konpartitzen.

Ziur nago gida hau abiapuntu izango dela etorkizunean egingo diren programazioentzat, heziketa-ekintzentzat nahiz material didaktikoentzat, hezkuntzaz baliatuz pertsona ororen mugikortasun segurua hobetzea ahalbidetzeko eta, horrela, gure bideak benetako elkarbizitza-espazio izatea lortzeko helburuarekin.

Javier Balza Aguilera
Herrizaingo sailburua

1. ZERGATIK HONAKO GIDA?

Trafiko-istripuen ondorio pertsonalak, sozialak eta ekonomikoak direla-eta, gizartea oro har eta erakundeak bereziki istripu horien prebentziora zuzendutako neurri egoki eta eraginkorrak hartzera behartuta gaude. Administrazioari dagokio bideen erabiltzaile guztien segurtasuna hobetzera bideratutako estrategiak sustatzea, erakundeak eta gizarte-eragileak koordinatzea eta ekintza desberdinak dinamizatzea. Zentzu horretan, Bide Segurtasunerako Plan Estrategikoak lan-tresna baliagarriak eta egokiak dira, pixkanaka-pixkanaka istripu-tasa izugarrietatik urruntzen joateko aukera ematen diguten ahaleginak biltzen baitituzte.



Iturria: CARE eta Eusko Jaurlaritzako Zuzendaritzako Trafiko Estatistika Zerbitzua

Zalantzarik gabe, hori guztia posible izan dadin, aldaketa bat behar da, biztanleriari bere portaeraren inguruan hausnartzeko aukera emango dion eraldaketa bat. Izaera hertsagarria duten neurriak alde batera utzi gabe, argi dago eraldaketa hori gauzatu ahal izateko ezinbestekoa dela bide-kultura aldatzea. Horrek bide-hezkuntzan eta -heziketan eragin beharra inplikatzen du; azken buruan, giza faktorean eragin beharra. Izan ere, faktore hori da trafiko-istripu gehienen kausa zuzena.

Bide-kultura berri horrek protagonismoa eman behar dio bere bizitzan zehar, rol desberdinekin, bide publikoak oinezko gisa, txirrindulari gisa edo motordun ibilgailuen gidari gisa, lagun gisa, edo garraio publikoaren erabiltzaile gisa erabiltzen dituen pertsonari, bere heziketa funtsezko elementua baita mugikortasun segurua egitate izaten hasteko.

Prebentzio-neurriek bilatzen den eragina izatea lortzeko, horiek modu koordinatuan ezarri behar dira, esparru beretik, intentsitate nahikoarekin eta modu orokorrean.

Bada denbora Euskadin bide-hezkuntzaren arloan lan egiten ari garela, ezagutzak, esperientziak eta metodologiak konpartituz. Hala ere, egin dugun ibilbideak erakusten digu ezinbestekoa dela bide-segurtasunaren arloan sortu diren eskari berriei hezkuntza-erantzun egokiak ematea ahalbidetuko duen jauzi kualitatibo bat ematea. Lehendik dauden ekimenak biltzea eta bide-hezkuntzaren arlora hurbildu nahi duten erakunde horiei esku-hartzeko esparru berri bat iradokitzea, zalantzarik gabe, biztanleriarengan eragin handiagoa lortzen lagunduko duten elementuak dira eta, hortaz, trafiko-istripuak eta istripu horien ondorioak murrizten lagunduko duten elementuak.

Gida honen xedea da beren bizitzan zehar bide publikoak erabiliko dituzten pertsona horien mugikortasun segururako hezkuntza-ibilbidea zehaztea. Horrela, gida honekin bilatzen dena da prestakuntza-ekintzak zein norabidetara zuzendu behar diren zehaztea, eta erakunde publiko nahiz pribatu desberdinei nahiz mugikortasun segururako hezkuntza-proiektuen garapenean interesatuta egon daitezkeen EAEko gizarte- eta hezkuntza-eragileei programazio didaktiko bat eskaintzea.

Gida honek trafiko-istripuak prebenitzera eta adin nahiz eremu guztietako pertsona ororen mugikortasun segurua bultzatzera zuzendutako hezkuntza-ibilbide integrala eskaintzen du.

Gida hau, hortaz, bat dator EAEko Bide Segurtasuneko 2007-2010 Plan Estrategikoan xedatutako helburuekin.

EAEKO BIDE SEGURTASUNEKO 2007-2010 PLAN ESTRATEGIKOAREN HELBURUA

2010erako EAEko trafiko-istripuetan hildakoak %50 gutxiago izatea, 2001eko datuekin alderatuta.

Iturria: Eusko Jaurlaritzako Zuzendaritzako Trafiko Estatistika Zerbitzua

2. GIDA BIDERATZEN DUTEN BALOREAK

Hezkuntza eraldaketarako funtsezko tresna da; izan ere, hezkuntzak hausnarketa eragiten du, eta, horrela, gauzak horrela egitearen zergatiez jabetzen gara. Hori gauzak aldatu ahal izateko aurretiazko eta ezinbesteko urratsa da. Zentzu horretan, mugikortasun segururako hezkuntzak lehentasunezko xedetzat izan behar du pertsonek duten arriskuaren pertzepzioa areagotzea, hori baita prebentzio-katearen lehenengo urratsa eta, ziurrenik, garrantzitsuena. Zalantzarik gabe, istripuen ondorioak murrizteko modurik egokiena “istripurik ez izatea” da, eta hori gu guztion eskuetan dago.

Mugikortasun segururako hezkuntzaren garapena, trafiko-istripuak eta horien larritasuna murrizteko estrategia gisa ulertuta, istripu-arriskua duen kolektibo bat dagoen eremu horiei guztiei dagokie, aisialdian izan, lanean izan edo ikastetxeetan izan. Mugikortasun segururako hezkuntza garatzeak garapen sozialeko prozesu bat suposatzen du, eta gizarte-eragileek geroz eta sentsibilizazio, inplikazio eta konpromiso maila handiagoa izan, orduan eta eraginkorragoa izango da garapen hori.

Testuinguru horretan, **prebentzioaren** aldeko apustua egin da; prebentzioa, pertsonek arriskuaren pertzepzioa areagotu eta beren jarrerak jarrera seguruagoengatik aldatzeko beharrezkoa den oinarrizko estrategia eta balore gisa.

Baina, nola iritsi prebentziora? Zeintzuk dira prebentzioaren oinarrian egon behar duten hezkuntzabaloreak? Prebentzioaren oinarria **erantzukizuna eta autonomia** dira. Pertsonak, arrisku-egoerak prebenitzeko eta beren jarrerarekin arrisku horiei aurrea hartzeko, beren buruaren eta beren egintzen erantzuleago bilakatu behar dira, eta beren ekintza-esparruaren edo autonomiaren jakitunago egin behar dira.

PREBENTZIOA

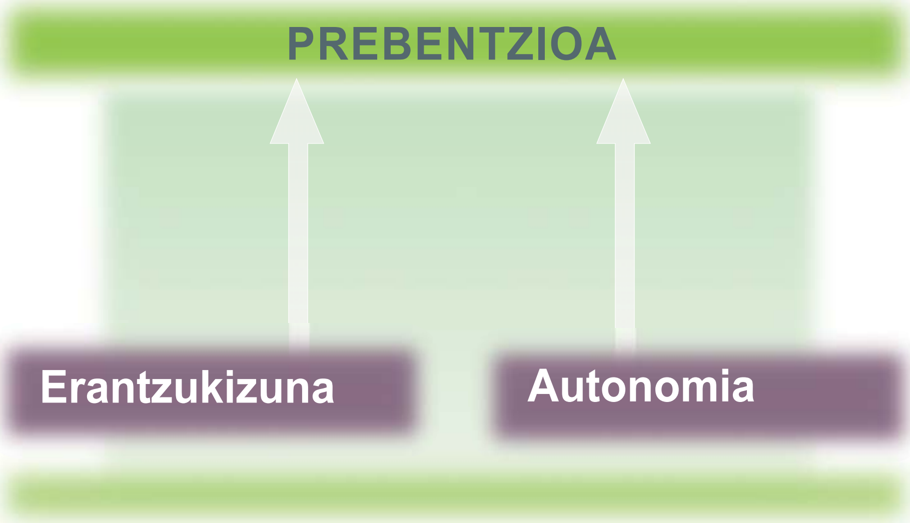
Pertsonak arriskua saihesteko edo murrizteko nahiz arriskuari aurrea hartzeko duen gaitasuna.

ERANTZUKIZUNA

Pertsonari bere egintzen ondorioen jakitun izanda jardutea ahalbidetzen dion gaitasuna, beregain hartuz bere, besteen nahiz ingurunearen segurtasuna eta zaintza.

AUTONOMIA

Pertsonak bide publikoak erabiltzerakoan bere kabuz jarduteko duen gaitasuna, bere irizpide propioarekin.



Hortaz, autonomia eta erantzukizuna dira prebentzioaren oinarria, eta prebentzio hori da pertsonen mugikortasun segurua ahalbidetzen duen elementu nagusia.

Oinarrizko hiru balore horiek funtsezkoak dira, eta eragin zuzena dute mugikortasun seguruaren eremuan garrantzia duten beste bi balore hauen gainean: elkarbizitza eta zuhurtzia.

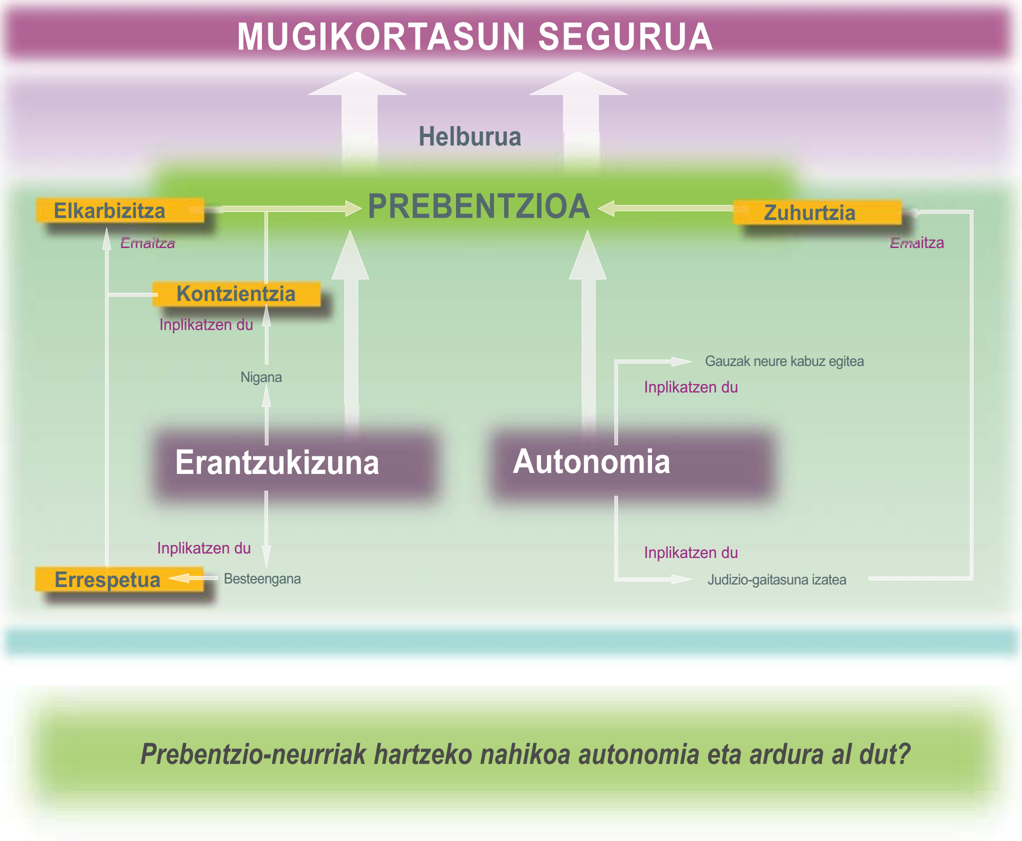
ELKARBIZITZA

Mugikortasunerako espazio komunak gainerako pertsonekiko begirunez erabiltzea.

ZUHURTZIA

Hausnartu ondoren eta kontu handiz jardutean datzan ezaugarria, beldur gehiegi izatea nahiz ausartegi jokatzea saihestuz.

Prestakuntza-ekintzak orientatu behar dituzten baloreen mapa kontzeptuala jarraian erakusten dena da:



Balore horietara zuzendu behar dira prestakuntza-ekintzak. Prestakuntza eskaintzen ari garenean, geure buruari galdetu behar diogu ea gure ekintzek balore horietara hurbiltzen gaituzten ala ez. Erantzuna ezezkoa bada, hobe ekintzaz aldatzen badugu.

MUGIKORTASUN SEGURUA

Egoera ideala, istripu- eta biktima-kopurua ia zero denean, mugikortasun prebentibo, autonomo eta arduratsu baten ondorioz.

3. HEZKUNTZA-IBILBIDEA: ZER HEZI, NOLA HEZI ETA NOIZ HEZI MUGIKORTASUN SEGURUAREN INGURUAN?

“Hezkuntza ibilbidea” espresioaren bidez pertsona batek bere bizitzan zehar metatzen dituen esperientzia formal nahiz informalek osatzen duten multzoari egiten diogu erreferentzia.

Hezkuntza-ibilbidetzat ulertzen da (arlo akademikoan, “curriculum” izenez ere ezagutua) “pertsonek bizi-tarte jakin batean lortu behar dituzten helburuak, edukiak, irizpide metodologikoak eta ebaluazio-irizpideak”. Oro har, hezkuntza-ibilbideak ondoko galdera hauei erantzun behar die: zer hezi?, nola hezi? eta noiz hezi? Hortaz, hezkuntza-ibilbideari esker irakaskuntza-ikaskuntza prozesuaren jarduerak planifikatu daitezke.

Zer

Hezkuntza-ibilbidea ez da oinarritu behar irakatsi beharreko edukietan, pertsonek benetan jakin behar duten horretan eta ikasten ari diren horretan baizik. Beraz, pertsona horien esperientziak aprobetxatu behar dira, eta horien garapenean lagundu, ez igorri beharreko edukiak zehaztu.

Nola

Ibilbide batek, eraginkorra izan dadin, irakaskuntza eraginkorra izatea ahalbidetuko duten estrategia metodologikoak proposatu behar ditu. Hezitzailea proposatutako helburuetara nola iritsi iradoki behar du, betiere, noski, hezitzaile bakoitzak bere esperientziaren, egokitu zaion heziketa-taldearen eta landu beharreko eduki-moten arabera aukeratu ahal izateko beharrezkoa den ekintza-marjina utziz.

Noiz

Ibilbidea irekia da, abiapuntu bat da, errealitatea interpretatzeko baliagarri izango zaigun eskema bat. Programazioaz arduratuko den pertsonak aplikatzerako unean dagoen errealitate zehatzarekin kontrastatu beharko du ibilbidea.

Horrela, gida honek mugikortasun segururako hezkuntzaren arloan ematen diren hiru galdera horiei erantzun nahi die. Trafikoaren eta bidearen ingurunea esperientziala da funtsean; hortaz, ezinbestekoa izango da esperientzietatik eta pertsonen ikuspegietatik abiatzea, pertsonen jarreretan eragiten saiatu eta jarrera seguruagoak bultzatu ahal izateko. Horrek esan nahi du estrategia metodologiko aktiboak hautatu behar direla, pertsonak beren jarrerez jabetzea eta esperimentatzea ahalbidetzeko. Gainera, gida honek adin guztietan esku hartu nahi du, istripu-arriskuak antzematen diren multzo horietan guztietan. Bideari dagokionez ditugun rolen aldaketa (oinezkoak, txirrindulariak, turismoen gidariak...). bizi-prozesuak (zahartzea) edo erantzukizunen gehikuntza (haurdunaldia)

direla-eta, bizitza osoan zehar esku-hartze desberdinak aholkatzen dira, eremu guztietan, ez eskola-garaian bakarrik, baita lan-arloan, aisialdian, eta abar.

Gidak pertsonaren garapen integralean oinarritutako hezkuntza-eredu bat proposatzen du, eta pertsona etengabe bere egintzez jabetuz haztea bultzatu nahi du. Horregatik, gida hau bat dator hezkuntzaren arloan ematen diren beste zenbait esku-hartze motarekin, hala nola bakerako hezkuntza, toxikomanien prebentziorako hezkuntza, tolerantziarako eta elkarbizitzarako hezkuntza eta abar.

4. HEZKUNTZA-IBILBIDEKO KONPETENTZIAK

Istripuen prebentziorako ezinbestekoa da portaera jakin batzuk aldatzea. Gauza ez da zer egin behar dugun jakitea bakarrik. Ez da nahikoa arauak ezagutzearekin, ezta arau horiek betetzeko nahikoa gaitasun edukitzearekin ere. Ez da nahikoa, ezta ere, subjektuak izan dezakeen borondatea. Gure portaera osotasunean integratu behar da testuinguruan, prebentzioak eragina izan dezan. Portaera osotasunean tratatzea da hain zuzen ere konpetentzien araberako ikuspegi batek eskaintzen duena.

Ikuspegi hori jokabide behagarrien azterketan oinarritzen da. Konpetentzia ebaluatzea, hortaz, errazagoa eta “objektiboagoa” da, behatzen ari direnak errazago ados jartzea ahalbidetuz. Jokabidea kontuan hartzen duen ikuspegi bat denez, errazagoa da baita ere helburu pedagogikoak ezartzea eta horiek ebaluatzea. Konpetentzien araberako ikuspegiaren beste abantaila bat da azken urteetan asko zabaldu dela bai derrigorrezko hezkuntzan eta baita lanbide heziketan, prestakuntza iraunkorrean, lanbiderako heziketan nahiz unibertsitate hezkuntzan ere. Horri esker, beste arlo batzuetako hizkuntza bera erabiltzen dugu eta, horrela, transferentzia eta homogeneizatzea errazten da.

Definizio desberdinak bat datoz esaterakoan konpetentzia bat testuinguru jakin batean erakusten diren jokaeren multzoa dela, ezagutzak (informazioak eta kontzeptuak), trebetasunak eta jarrerak bateratzearen ondorio. Ez da jokaera isolatu bat, beren artean lotura duten jokaera askoren batura baizik. Jokaera horiek eredu bera jarraitzen dute, eta portaera eraginkor bat izatea ahalbidetzen diote pertsonari. Konpetentziek jarduera bat arrakastaz gauzatzea ahalbidetzen dute.

Konpetentziak ez dira nahastu behar nortasunaren ezaugarriekin, ez eta ezagutza, trebetasun edo jarrera berezituekin ere. Izan ere, konpetentziak ezagutzen, abilezien eta jarreren arteko elkarrekintza zehazten du, jarduera jakin baten aurrean eta testuinguru zehatz batean (gure kasuan, bidea).

Kontuan hartu behar da konpetentziak ez direla elementu estankoak. Izan ere, askotan, elkarrekin erlazionatzen dira, eta, horrela, elementu bateratuak izan ohi dituzte. Horregatik, konpetentzia bati dagozkion elementuak landuz beste konpetentzia desberdin baten errendimendua ere hobetu daiteke.

Konpetentzia:

Elkarren artean erlazionatuta dauden portaeren multzoa, eredu berari jarraitzen diotenak, ezagutzak, trebetasunak eta jarrerak integratzearen ondorioz, ekintza bat testuinguru jakin batean arrakastaz gauzatzea suposatzen dutenak.

Konpetentzia baten izena ez da nahikoa konpetentzia hori zehazteko. Horregatik, hobeto ulertu ahal izateko, konpetentziaren izenarekin batera definizio bat eta laburpen bat ere azalduko dira.

- **Definizioa:**
  Ekintza-aditz batek pertsonak egiten duena deskribatzen du, eta zenbait osagarrik ekintza argitzen dute.

.

- **Laburpen-galdera:**
  Esaldi bat da, lelo modukoa, eta xedetzat du konpetentziaren elementu nagusia galdera moduan laburbiltzea.

Gainera, are ulergarriagoa egiteko, adibide ugari ematen dira, konpetentzia nabarmenduz:

-Adibidea:
  Konpetentzia nabarmentzen duten jokaerak. Horrek ez du esan nahi jokaera horietan beste konpetentziek parte hartzen ez dutenik, bai ordea konpetentzia horren adierazgarri direla.

5. MUGIKORTASUN SEGURURAKO KONPETENTZIAK

Zazpi konpetentzia identifikatu dira mugikortasun seguruaren arloan:

- Arreta
- Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia
- Ingurunearen azterketa
- Taldeko presioarekiko erresistentzia
- Egokitzapena eta malgutasuna
- Neure burua eta nire emozioak kudeatzea
- Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

<table>
<tr><td>Kanpoko alderdiak</td><td>Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia</td><td rowspan="3">A
R
R
E
T
A</td><td>Ingurunearen azterketa</td></tr>
<tr><td>Aldaketarekin lotitako alderdiak</td><td>Taldeko presioarekiko erresistentzia</td><td>Egokitzapena eta malgutasuna</td></tr>
<tr><td>Barneko alderdiak</td><td>Neure burua eta nire emozioak kudeatzea</td><td>Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea</td></tr>
</table>

Arreta prozesu psikologiko jarraitu bat da, pertsonen jokaera modu eraginkorrean gertatzea ahalbidetzen duena. Arretari esker posible dira bai alerta (erantzun fisiologikoa) eta baita kontzentrazioa ere (edo arreta fokalizatuta mantentzeko gaitasuna). Horrela, arretari zeharkako izaera aitortzen zaio nolabait ere; izan ere, gainerako konpetentzien burutzapenari eragiten dio. Hortaz, arrisku-egoeraren aurrean modu baliagarrian erantzun ahal izateko ezinbestekoa izango da konpetentzia hori garatzea.

Bestalde, pertsonaren barneko alderdiei buruzko bi konpetentzia daude: **neure burua eta nire emozioak kudeatzea eta bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea**. Estresaren kudeaketa, berariazko egoera bat denez, emozioen kudeaketa “arruntetik” berezitua dago, estrategia kognitibo eta instrumental desberdinak behar dituelako.

Pertsonaren kanpoko alderdiekin zerikusia duten bestelako konpetentziak ere badaude: **Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia** eta **ingurunearen azterketa** izenekoak dira. Lehenengoak bide-egoera bakoitzean egiten den arrisku-mailaren pertzepzio egokiari egiten dio erreferentzia eta bigarrenak, berriz, bide-ingurunearen irakurketari buruzko alderdiak hartzen ditu barruan.

Azkenik, bide-jokaeraren alderdi zailenetako bat egokitzearen eta aldatzearen edo, bestela, portaera zurruna mantentzearen artean aukeratu beharra izan daiteke. Alderdi horrekin zerikusia duten bi konpetentzia definitu dira: lehenengo konpetentzia **taldeko presioarekiko erresistentzia** izenekoa da, eta zerikusia du norberaren segurtasuna jokoan dagoenean beste pertsonen eraginpetik ihes egiteko beharrezkoak diren ezagutzaren, jarreren eta portaeren arloko gaitasunekin. Bigarrena, berriz, **egokitzapena eta malgutasuna** izenekoa da. Bertan sartzen dira pertsonak, segurtasunez mugitu ahal izateko, erakutsi behar duen aldakortasunarekin zerikusia duten horiek guztiak.

Arreta

Definizioa

Egoera arriskutsuei aurrea hartzeko behar bezalako kontzentrazio-maila egokia erakustea, ernetasun-maila egoeraren arabera egokituta.

Laburpen-galdera

Mantentzen al dut nahikoa arreta-maila eta areagotzen al dut arrisku-aukera handiagoak hautematen ditudanean?

Adibidea

- Nire ondoan doanari isiltzeko eskatzen diot arrisku handiagoko trafiko-egoera baten aurrean nagoenean.
- Nire nekearen jakitun naiz eta ez dut ernetasun-maila jaisten autobidetik gidatzen ari naizenean.
- Gidatzen ari naizen bitartean emozionalki “konprometigarriak” izan daitezkeen elkarrizketak izatea saihesten dut.
- Ibilgailu-dentsitate handiko errepide baten bazterretik korrika ari naizela, nire taldearen futbol-partida entzuteko entzungailurik ez erabiltzea erabaki dut.

Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia

Definizioa

Mugikortasunari lotutako egoeretan jasan daitekeen edo besteri egin dakiekeen kaltea edo kaltearen probabilitatea kontuan izatea.

Laburpen-galdera

Baloratzen al ditut bideko nire egintzen ondorioak arrisku-terminoetan?

Adibidea

- Adineko pertsona bat naizenez, oinez noan bitartean, erortzeko edo harrapatua izateko arriskua murrizten saiatzen naiz, zaurgarritasun handiagoa dudalako.
- Autobusaren zain nagoen bitartean, horretarako gaitutako eremuan egon ohi naiz edo, halakorik ez badago, galtzadatik ahalik eta urrunen dagoen aldean.
- Euria hasi du, eta aurrean dudan ibilgailuarekiko segurtasun-distantzia handitu dut, balaztatze-distantzia ere handitu egin dela konturatu naizelako.
- Ibilgailutik irten behar dut, eta espaloirantz ematen duen atetik irtengo naiz.
- Bide-mota aukeratzerakoan kontuan hartuko ditut txirrindulari gisa dudan esperientzia eta nire egoera fisikoa.

Ingurunearen azterketa

Definizioa

Inguruneari buruzko beharrezko informazioa modu interaktiboan aztertzea eta egoeretako bat balioestea aukerarik seguruena hartuta.

Laburpen-galdera

Nire erantzunak egokiak al dira inguratzen nauen ingurunerako?

Adibideak

- Gidatzen ari diren beste pertsonak behatzen ditut, trafiko-dentsitate handia dagoenean arriskua murrizteko.
- Bizikletaz egingo dudan ibilbidea planifikatzen dut, trafiko-dentsitate handiko egoeratan aurkitzea saihesteko.
- Erosi behar dudan kasko-mota aukeratzerakoan kontuan hartuko dut aurreikusten dudan erabilera.

Taldeko presioarekiko erresistentzia

Definizioa

Norbere irizpidearen arabera jardutea eta besteen eragina balioestea, norbere eta gainontzekoen segurtasuna hobetsita.

Laburpen-galdera

Benetan nik erabakitzen al dut?

Adibidea

- Edatera bultzatzen nauten nire kidekoen presioari aurre egiten diot, hori “modan ez badago ere”.
- Segurtasun-uhala jartzen dut, beste inork jartzen ez badu ere.
- Semaforoaren argia gorri badago ez dut kalea gurutzatuko, gainerakoek gurutzatzen badute ere.

Egokitzapena eta malgutasuna

Definizioa

Bideko egoera ezberdinei erantzun desberdinak ematea, norbere edo testuinguruaren beharren arabera, horrek dakarren aldaketa onartuta.

Laburpen-galdera

Erraz egokitzen al naiz aldaketetara, barruko aldaketetara nahiz bide-testuinguruaren aldaketetara?

Adibidea

- Goizetan etxetik irteteko ordua aldatu dut, lantokirako bidean lanak egiten ari baitira.
- Txandaka erabiltzen ditut ibilgailu automatiko bat eta eskuzko abiadura aldagailua duen ibilgailu bat.
- Hiri barruan mugitzeko dudan estiloa nire aldaketa- eta zahartze-prozesu propiora egokitzen dut.
- Autobidetik irteten naizenean, abiadura bide berriaren ezaugarrietara egokitzen dut.

Neure burua eta nire emozioak kudeatzea

Definizioa

Norbere barne-egoera aztertzea, horrek dakartzan arriskuak balioestea, eta arrisku horiek minimizatze aldera jardutea.

Laburpen-galdera

Jabetzen al naiz nola nagoen eta zer sentitzen dudan une honetan?

Adibidea

- Poz handiz itzultzen gara gure taldeak irabazi duelako. Nire aurretik nahiko mantso doan ibilgailu bat doa. Nire abiaduraz jabetzen naiz eta aurreratze-maniobra bat segurtasunez egiteko aukeran kontzentratzen naiz.
- Ibilgailu batek modu irregularrean aurreratu nau, haserrea sortu didala konturatzen naiz, eta ez haserretzea eta modu oldarkorrean gidatu ordez segurtasun-tartea handitzea erabaki dut.
- Zorabiatuta nagoela konturatu naiz, eta kideari nire ordez gida dezan eskatzea erabaki dut.

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

Definizioa

Presiopeko egoera iraunkorrak edo estimulu adierazgarri kopuru handiegia kontrolatzeko eta gainditzeko baliabideak izatea.

Laburpen-galdera

Konturatzen al naiz egoerak gainditu egingo nauela? Presio-egoera arriskua areagotu gabe mantentzeko gai al naiz?

Adibidea

- Haurra negar batean dago gidatzen ari naizen bitartean.
- Zehaztasun-maila oso altua mantentzen dut nire erantzunetan, elur-ekaitz baten aurrean (edo gai arriskutsuak garraiatzen dituen kamioi bat gidatzen ari banaiz).
- Londresen hirigunean gidatzen ari naiz eta, aldi berean, orientatu egiten naiz.

6. NOLA ARTIKULATZEN DIRA KONPETENTZIAK? KONPETENTZIA-MAILAK

Konpetentziek, definituta dauden moduan, hezkuntza-ibilbidea eraikitzen laguntzea dute xede. Ez da nahikoa konpetentzia bakarrik definitzea, konpetentzia horren maila desberdinak ere definitu behar baitira.

Gida honetan **bost maila desberdin bereizi dira konpetentzia bakoitzeko**. Maila bakoitza, bilakaeraren ikuspegitik, hurrengo maila baino txikiagoa eta aurreko maila baino handiagoa da. Horrela, mailatan aurrera egiten den heinean, pertsonak geroz eta autonomoagoak eta beren egintzen eta horien ondorioen erantzuleagoak dira (gida honen oinarri gisa ezarri diren baloreen arabera). Maila bakoitza HL. Dreyfusen eta SE. Dreyfusen irakaskuntzaren sakontze-eskemaren arabera kategorizatu da.

1. maila Hasiberria	Ohiko jarduera aurresangarriak testuinguru ezagunetan. Autonomia eta erantzukizun pertsonal txikiak.
2. maila Hasiberri aurreratua	Ohiko jarduera aurresangarriak testuinguru ezberdinetan. Nolabaiteko autonomia eta erantzukizun pertsonala, nahiz eta besteren laguntzaren beharra izan daitekeen.
3. maila Gai dena	Ohiz kanpoko jarduerak edo jarduera konplexuak testuinguru ezagunetan. Barneratutako autonomia eta erantzukizun pertsonala, ohikoak diren bide-egoeretan.
4. maila Trebea	Ohiz kanpoko jarduera konplexuak testuinguru ezberdinetan. Barneratutako autonomia eta erantzukizun pertsonala edozein egoeratan. Besterenganako erantzukizuna egon daiteke.
5. maila Aditua	Teknika konplexuak testuinguru ezberdinetan. Autonomia eta erantzukizun pertsonal handiak. Beste pertsona batzuei zuzendutako jardueren edo/eta programen diseinuan, burutzapenean eta ebaluazioan erantzukizuna egon daiteke. Besteen gaineko eragina, horren jakitun izanda.

Konpetentzia-maila bakoitzarentzat berariazkoak eta adierazgarriak diren **bitik seira konpetentzia-elementu** edo jokabide deskribatu dira. Horri esker mailaketa bat egin daiteke konpetentzia-jarreraren garapen-mailan. Gainera, konpetentzia bakoitzak eta horiei dagozkien mailek ondoko hauetan egituratutako berariazko edukiak dituzte: **ezagutzak (informazioak eta kontzeptuak, trebetasunak eta jarrerak (baloreak/jarrerak).**

Gida honetan definitu diren eta hurrengo atalean garatuko diren zazpi konpetentziek jarraitzen duten eskema erakusten du jarraian agertzen den grafikoak.

Hezitzailearen lana izango da heziketa-ekintzan parte hartzen dutenen benetako konpetentzia-maila zein den identifikatzea eta horiek bideak segurtasunez erabili ahal izateko lortu behar duten konpetentzia-maila zein den zehaztea. Hasierako konpetentzia-mailaren eta lortu nahi den konpetentzia-mailaren arteko diferentzia da heziketa-edukien hautapena baldintzatuko duena. Hezitzailearen lana izango da, halaber, edukietatik adin-talde eta kolektibo bakoitzaren berariazko didaktikara pasatzea.

Beraz, kolektibo jakin batean pentsatu behar da, eta konpetentzia bakoitzak kolektibo horrentzat izan behar duen maila zehaztu behar da. Horretarako, ezinbestekoa izango da maila bakoitzeko konpetentzia-elementuak berrikustea. Hori horrela, desberdin jokatu beharko da helduen eskutik helduta doazen haurrak diren, normalean oinezko gisa joan ohi diren adineko pertsonak diren, edo turismoak edo ibilgailu bereziak gidatu ohi dituzten pertsona helduak diren

7.1. Arreta

DEFINIZIOA:

Egoera arriskutsuei aurrea hartzeko behar bezalako kontzentrazio-maila egokia erakustea, ernetasun-maila egoeraren arabera egokituta.

LABURPEN-GALDERA:

Mantentzen al dut nahikoa arreta-maila eta areagotzen al dut arrisku-aukera handiagoak hautematen ditudanean?

Arreta, normalean, pertzepzioa barruko edo kanpoko estimuluetarantz fokalizatzea ahalbidetzen duen oinarrizko gaitasun gisa definitzen da. Kontzeptu moduan, barruan hartzen ditu alerta (portaera-erantzun fisiologikoa), aktibazioa (ekintzarako prestatzea) eta kontzentrazioa (egiteko edo objektu batetarantz fokalizatzeko gaitasuna). Konpetentzia hau garatzearekin, arreta kudeatzeko aukera emango da, kontzentrazio-egoera ezin hobea ahalbidetuko duen moduan. Izan ere, egitekoaren alderdi batean arreta-maila handiegia jartzeak bidean dauden beste elementuak hautematea era-

1.	Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.
1.1.	Sentikorra da inguruan dituen soinu eta zaratekiko, kontuan izanik estimulu horiek garrantzitsuak direla bideko portaerarentzat.
1.2.	Sentikorra da uneoro gertatzen diren ikus-estimuluekiko (irudiak, formak), nondik datozen eta bidean izan dezaketen eragina baloratuz.
1.3.	Sentikorra da uneoro sistema bestibularretik (ibilgailuaren abiadura, malda eta norabidea) datozen estimuluekiko, nondik datozen eta bidean izan dezaketen eragina baloratuz.
1.4.	Estimuluen aldaketak hautematen ditu, eta baita aldaketa hori eragin duten barruko edo kanpoko faktoreak ere, horien bidea izan dezaketen eragina baloratuz.
1.5.	Kanpoko nahiz barruko estimuluen pertzepzio egokia mantentzen du eta zuzendu egiten ditu sentikortasun hori arriskuan jartzen duten faktore patologikoak (gaixotasunak) edo zahartze-faktoreak.

Informazioak eta kontzeptuak	- Zentzumenak: funtzionamendua eta mugak - Pertzepzioa bide-egoeretan: funtzionamendua eta banakako diferentziak.
Trebetasunak	- Zentzumenen mugak, hautemate-akatsak eta hautemate-ilusioak identifikatzea.
Baloreak eta jarrerak	- Errealitatearen eta errealitate hori interpretatzeko moduaren arteko diferentzia onartzea. - Bide-errealitate konplexu, aldakor eta anbiguora egokitzeko gaitasuna. - Norberaren akatsak onartzea. - Norberarenak ez diren beste ikuspegiak ere badaudela antzematea.

2.	Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.
2.1.	Badaki arreta beharrezkoa dela bide-fenomenoak hautemateko aurretiazko baldintza gisa .
2.2.	Arreta ezinbesteko baldintzatzat hartzen du ohituraz eta azturaz aldatzeko.
2.3.	Hautemate - eta arreta-akatsez jabetzen da, badaki noiz huts egiten duen ingurunea antzematerakoan, eta arreta-gabezia horiez baliatzen da hazteko eta aurrera egiteko, eta ez bere burua kritikatzeko edo desilusionatzeko.
2.4.	Ezustekoetara, gorabeheratara edo aurreikuspen-gabezia pertsonaletara irekita dago, eta errealitatea batzuetan kontrolatu ezinak diren gertaeren bilakabide bat dela onartzen du.

Informazioak eta kontzeptuak	- Arretaren oinarrizko funtzionamendua - Informazioaren hautaketa - Borondatezko arreta eta borondatezkoa ez dena - Arreta ohiturekin nahiz automatismoekin duen lotura
Trebetasunak	- Estimulu-kopuru handiagoa diskriminatzea - Nahi gabe hartu dituen ohiturak identifikatzea
Baloreak eta jarrerak	- Norberaren mugak eta guztia kontrolatzea ezinezkoa dela onartzea - Egokikortasuna: aurreikusten ez den horretara irekita egotea - Adi egon beharra eta arreta mantendu beharra baloratzea - Arreta-maila areagotzeko ahalegina mantentzeko prest egotea

3.	Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.
3.1.	Bere segurtasuna mantentzeko, kanpoko estimulu garrantzitsuetan fokalizatu dezake arreta, garrantzirik ez duten horiek alde batera utzita **(arretaren hautatze-funtzioa).**
3.2.	Denboran jarraitua eta iraunkorra den arreta-maila mantentzeko gai da **(arreta iraunkorra).**
3.3.	Trafiko-egoeraren ezaugarrien araberako arreta-maila mantentzen du, aktibazio txikiegia –logalea- edo aktibazio handiegia –asaldura edo estutasuna- saihestuz **(arreta-maila).**
3.4.	Trafikoaren estimulu garrantzitsu ugarirengan mantendu dezake arreta, bere segurtasuna arriskuan jarri gabe **(arreta banatua).**

Informazioak eta kontzeptuak	- Arreta hautakorraren kontzeptua - Arreta iraunkorraren kontzeptua - Arreta banatuaren kontzeptua -Arretaren aktibazio-mailak - Arreta galarazten duten elementuak: kontzeptua eta identifikazioa
Trebetasunak	- Bide-segurtasunarekin zerikusia duten estimulu garrantzitsuak bereiztea - Arreta mantentzea, errendimendua jaitsi gabe - Aldibereko estimulu-kopuru handiagoa zuzen hautematea
Baloreak eta jarrerak	- Egokikortasuna: estimulu desberdinak hautematera irekita egotea. - Erantzukizuna: bide-portaeran etengabeko zaintza behar duela jabetzea - Guztia kontrolatzea ezinezkoa dela onartzea

gotzi dezake.

4.	**Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.**
4.1.	Alboko gisa bidaiatzen duenean gidatzen ari denari arreta galaraztea saihesten du, eta gidariak arreta iraunkorra mantentzea bilatzen du.
4.2.	Arriskuez eta kontrako egoerez ahalegin handirik gabe ohartzea ahalbidetzen dion arreta-ohitura du.
4.3.	Ernetasun-maila handiagoa du, badakielako bere egoera psikologikoak edo esperientzia-ezak arreta-akatsa eragin ditzaketela.
4.4.	Arreta-maila egokia arriskuan jar dezaketen egoera fisiko edo psikologikoak aurreikusten ditu, logalea edo nekea adibidez.
4.5.	Gehiegizko arreta banatua ezagutzen eta prebenitzen du, arreta galarazi dezaketen elementuen presentzia minimizatuz eta arrazionalizatuz.

Informazioak eta kontzeptuak	- Bideko arriskuen, horien ondorioen eta gidatzean izan ditzaketen inplikazioen azterketa
Trebetasunak	- Autoazterketaren bidez, norberaren arreta-prozesuak ebaluatzea - Arreta sustatzen duen norberaren ikuspuntua defendatzera zuzendutako komunikazio - eta asertibitate-estrategiak aplikatzea - Dituen arreta-mugak murriztea ahalbidetzen dituen estrategiak prestatzea - Bidaiak eta ibilbideak planifikatzea
Baloreak eta jarrerak	- Aurrerapena prebentzio gisa - Malgutasuna ingurune, estimulu eta egoera aldakorren aurrean - Norberaren ideiekiko koherentea izateak duen garrantzia baloratzea - Norberaren emozioak ezagutzeko eta erregulatzeko prest egotea

5.	Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie.
5.1.	Bere bide-inguruneko beste pertsonekin arreta mantentzearen garrantziari buruzko informazio garrantzitsua partekatzen du.
5.2.	Beste pertsonengan eragina izaten saiatzen da, bere lekukotasunen eta iritzien bidez, arreta-maila ahalik eta hoberena manten dezaten.

Informazioak eta kontzeptuak	- Bideko arriskuen, horien ondorioen eta gidatzean izan ditzaketen inplikazioen azterketa - Prebentzio kolektiboaren kontzeptua - Enpatia-kontzeptua - Beste pertsonengan eragiteko kontzeptua - Asertibitatea eta proaktibitatea
Trebetasunak	- Komunikazio- eta gogatze-teknikak garatzea
Baloreak eta jarrerak	- Komunikazioa: beste ikuspuntuetara irekita egotea eta norberaren beharrak adierazten jakitea - Konpartitzea: informazioa igortzea, trafikoa arinagoa izatea lortzeko - Enpatia: gainerako pertsonen akatsak eta horien ikuspuntuak ulertzeko gaitasuna

7.2. Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia

DEFINIZIOA:
Mugikortasunari lotutako egoeretan jasan daitekeen edo besteri egin dakiekeen kaltea edo kaltearen probabilitatea kontuan izatea.

LABURPEN-GALDERA:
Baloratzen al ditut bideko nire egintzen ondorioak arrisku-terminoetan?

Arriskua da bide-ingurunearekin zerikusirik handiena duen alderdietako bat. Horregatik, ezinbestekoa da berariazko lanketa egitea, bide publikoak erabiltzen dituenari arriskuak modu seguruagoan hartzea ahalbidetzeko.

Zaurgarritasunari buruzko lana bereziki garrantzitsua da hamar urtetik beherako haurrengan eta adineko pertsonengan, horien berariazko ezaugarri fisikoak direla-eta. Era berean, oso garrantzitsua da zaurtaezintasun-pentsamendua ("niri ez zait gertatuko") lantzea gazteengan nahiz helduengan.

1.	Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa.
1.1.	Bizitako arrisku-egoerak sistema neurologikoak igortzen dizkion seinaleekin (izerditzea, bihotz-taupadak bizkortzea...) erlazionatzeko gai da.
1.2.	Ohikoak diren bide-egoeretan egon daitezkeen arriskuak minimizatzeko portaera aurrehartzaileak ditu.
1.3.	Badaki kalteak jasan ditzakeela istripu bat izanez gero, eta kalte horiek oso larriak izan daitezkeela.

Informazioak eta kontzeptuak	- Alerta eta beldurreko erreakzio fisikoak - Arriskuaren aurreko erantzunak - Arriskuaren oinarrizko kontzeptua - Segurtasun pasiboaren oinarrizko kontzeptua - Segurtasun pasiboaren berariazko elementuei buruzko informazioa
Trebetasunak	- Arrisku-egoeren aurrean, erreakzio fisiko eta emozionalak identifikatzea - Eguneroko mugikortasun-ekintzetan egon daitezkeen arrisku-egoerak aztertzea - Istripua eta istripuaren ondorio larriak erlazionatzea - Segurtasun pasiboko ohitura errazak erabiltzea
Baloreak eta jarrerak	- Autobabesa - Autoezagutza: norberaren aukerei buruzko itxaropen errealak izatea

2.	**Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere.**
2.1.	Badaki istripu bat izanez gero kalteak jasan edo eragin ditzakeela, eta ezagutzen ditu kalte horien ondorio psikologiko eta fisikoak.
2.2.	Badaki arriskuaren pertzepzioa norberaren ikuspuntuaren eta zaurgarritasunaren araberakoa dela.
2.3.	Bide-egoeretan dagoenean, bere burua babesteko xedez jarduteaz gain, gainerakoei kalteak eragitea saihesteko xedez ere jarduten da.

Informazioak eta kontzeptuak	- Arriskuaren oinarrizko kontzeptua - Arriskua kaltearen eta zaurgarritasunaren arteko erlazio gisa - Arrisku subjektiboa eta arrisku objektiboa - Trafikoa elementu ugariren elkarrekintza hartzen duen sistema gisa - Segurtasun pasiboko sistemei buruzko informazioak
Trebetasunak	- Norberaren segurtasuna nahiz gainerakoena jokoan dauden arrisku-egoerak aztertzea - Arriskua eta zaurgarritasuna bereiztea - Norberaren ohiturak identifikatzea eta bere zein besteen segurtasunaren alde egiten dutenak egiten ez dutenetatik bereiztea - Segurtasun pasiboko sistemak behar bezala erabiltzera
Baloreak eta jarrerak	- Norberaren zaurgarritasuna onartzea - Norberaren egintzekiko erantzukizuna - Beste pertsonekiko eta horien osotasunarekiko aitortza, enpatia eta begirunea

3.	**Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.**
3.1.	Aurretiaz baloratzen du arriskua, bere gaitasunen eta egoeren arabera, eta sufritu edo eragin dezakeen kaltearen arabera.
3.2.	Bere ekimenez erabiltzen ditu segurtasun pasiboko sistemak.
3.3.	Ibilgailuaren segurtasun aktiboa eta pasiboa bermatzeko beharrezkoak diren osagaiak berrikusten eta mantentzen ditu.
3.4.	Bere ibilbidea hautatzerakoan kontuan hartzen du arriskua eta zaurgarritasuna aintzat dituen azterketa (oinezkoen igarobideetatik doa, bide arriskutsuak saihesten ditu...).
3.5.	Muturreko segurtasun-neurriak hartzen ditu beste pertsonen gaineko erantzukizuna duenean (haurrekin doanean, mugikortasun urriko pertsonekin doanean, eta abar).
3.6.	Ezagutzen du bidean doanean duen erantzukizun pertsonal, legal eta soziala, eta horren arabera egokitzen du bere portaera.

Informazioak eta kontzeptuak	- Arriskua, galzoria eta zaurgarritasuna - Segurtasun aktiboa eta pasiboa - Ibilgailua mantentzea - Trafikoaren arazoa eta horren norberaren bizitzan dituen inplikazioak ezagutzea - Arrisku-faktoreak - Erantzukizun pertsonal, legal eta soziala
Trebetasunak	- Distantziak, denborak eta abiadurak kalkulatzea - Segurtasun pasiborako sistemak (kaskoa, uhala, haurrak eusteko sistemak, airbag...) ondo erabiltzea eta erabilaraztea . - Bidaiak eta ibilbideak planifikatzea - Autoazterketaren bidez, norberaren mugak
Baloreak eta jarrerak	- Aurreratzea: segurtasuna planifikatzea eta arriskua saihestea - Autoezagutza - Norberaren mugak onartzea - Autobabesa - Erantzukizuna - Gidatze prebentiboa - Zirkulazio-arauen sistema onartzea, norberaren segurtasuna nahiz beste pertsonena laguntzeko

4. Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.

4.1.	Bere portaeran segurtasun-ohiturak ditu txertatuta.
4.2.	Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, segurtasuna irizpidetzat hartuz.
4.3.	Ahal den neurrian, arrisku handiko egoerak saihesten ditu.
4.4.	Kontuan hartzen du segurtasuna, aisialdiko edo adiskidetasuneko egoerak hautatzerakoan (nahiago du lagun zuhurrekin edo gidatu behar dutenean edaten ez dutenekin irtetea, eta abar).

Informazioak eta kontzeptuak	- Arrisku handiko egoerak - Prebentzio-estrategiak - Segurtasun-ohiturak
Trebetasunak	- Bidaiak eta ibilbideak planifikatzea - Bideko arriskuak aztertzea - Arriskuaren pertzepzioa arrisku errealera doitzea
Baloreak eta jarrerak	- Norberaren, beste pertsonen nahiz ingurunearen mugak onartzea - Aurreratzea - Erantzukizuna

5.	**Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsonekin konpartitzen du.**
5.1.	Badaki bidearen erabilerari lotutako segurtasuna guztioi dagokigun arazo bat dela, eta ikuspegi kolektiboak edo kulturalak bilatzen ditu (garraio publikoa erabili ohi du, bere buruaren zein besteen segurtasunean pentsatuz; eskudun diren agintaritzei prebentzio-lan handiagoa egin dezaten eskatzen die; prebentzio-politiketan laguntzen du; arriskuak hautematen irakasten die seme-alabei; eta abar).
5.2.	Autobabesarekin eta prebentzioarekin lotutako baloreak sustatzen ditu bere familia-bizitzan, aisialdian nahiz bizitza profesionalean.

Informazioak eta kontzeptuak	- Udal, autonomia, estatu nahiz Europa mailan istripuen prebentzioarekin lotuta garatzen diren politikak ezagutzen ditu. - Herritarren parte-hartzea
Trebetasunak	- Arazoak hautematea eta soluzio-proposamenak nahiz -estrategiak diseinatzea. - Adierazpen- eta gogatze-komunikaziorako teknikak garatzea - Norberaren ikuspegia defendatzea
Baloreak eta jarrerak	- Proaktibitatea - Erantzukizun pertsonala eta soziala

7.3. *Ingurunearen azterketa*

DEFINIZIOA:
Inguruneari buruzko beharrezko informazioa modu interaktiboan aztertzea eta egoeretako bat balioestea aukerarik seguruena hartuta

LABURPEN-GALDERA:
Nire erantzunak egokiak al dira inguratzen nauen ingurunerako?

Bidetik zirkulatzeak –oinezko gisa, laguntzaile gisa edo gidari gisa- errealitatea aztertzeko eta interpretatzeko prozesu bat suposatzen du, eta uneoro hartu behar dira erabakiak. Batzuetan, ez gara jabetzen erabakiak hartzen ari garenik, baina beti ari gara erabakiak hartzen. Hautua norbanakoak hauteman duenaren arabera egiten da, baina baita bere baloreen, esperientziaren eta abarren arabera ere. Funtsezko konpetentzia da bidearen munduan autonomoki elkarri eragiten dioten horientzat.

1.	**Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.**
1.1.	Bide-gatazkan eman daitezkeen ohiko egoera sinpleenak ezagutzen ditu eta horri lotutako jokaerak garatzen ditu (eskuin-ezker-eskuin begiratzen du kalea gurutzatu aurretik, oinezkoen igarobideetatik gurutzatzen du kalea, oinezkoentzako semaforoa berde egon arte itxaroten du...).
1.2.	Segurtasun pasiborako elementuak erabiltzea eskatzen duten egoerak antzematen ditu, eta elementu horiek erabiltzen ditu (kaskoa janzten du bizikletaz edo monopatinez joateko, haurrak eusteko sistemak erabiltzen ditu...).
1.3.	Bide-egoera interpretatzeko zailtasunak aurkitzen baditu, laguntza eskatzen du (eskua ematen dio helduari, agintaritzaren agente bati galdetzen dio...).

Informazioak eta kontzeptuak	- Alde segurua/ez segurua oinarrizko kontzeptua - Bide-ingurunean oinezkoentzat dauden oinarrizko arauak eta seinaleak - Segurtasun pasiboaren oinarrizko kontzeptua - Segurtasun pasiboaren berariazko elementuei buruzko informazioa - Egoera zailetan jarraitu beharreko arauak (galduta dagoen haurra...)
Trebetasunak	- Oinezkoei zuzendutako oinarrizko seinaleak identifikatzea eta erabiltzea - Espazio seguruak eta ez seguruak bereiztea - Segurtasun pasiboko ohitura errazak erabiltzea -Laguntza eskatzerakoan, argitasunez adierazten jakitea
Baloreak eta jarrerak	- Behaketa: adi egotea - Autobabesa - Arauak errespetatzea - Laguntza eskatzea / laguntza onartzea - Lasaitasuna: kontrola ez galtzea

2.	Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.
2.1.	Badaki arauak bere segurtasuna areagotzeko daudela, eta errespetatu egiten ditu.
2.2.	Badaki aldi berean datu bat baino gehiago aztertzen, eta erabakia osotasuna kontuan izanik hartzeko gai da.
2.3.	Oinezko gisa, modu autonomo eta seguruan zirkulatzen du, eta egoera errazetan baita gidari gisa ere.

Informazioak eta kontzeptuak	- Alde segurua/ez segurua kontzeptua - Araua pertsona arteko akordio eta jarraitu beharreko irizpide gisa. - Bideko segurtasun-gabezian eragina duten elementuak. - Gidarientzako oinarrizko arauak eta seinaleak
Trebetasunak	- Behatzeko gaitasuna - Estimulu ugari aldi berean identifikatzea eta baloratzea, eta horien aurrean bizkor erantzuteko gai izatea - Gidariei zuzendutako oinarrizko seinaleak identifikatzea
Baloreak eta jarrerak	- Errespetua - Autonomia - Zuhurtzia - Araua adostasun sozial gisa onartzea

3.	Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.
3.1.	Zirkulazio-arauak ezagutzen ditu, eta zirkulazio-testuingurura behar bezala egokitzeko balio duten bide-inguruneko elementuak aztertzen ditu.
3.2.	Azterketa egiterakoan, bere ikuspegia kontuan hartzeaz gain gainerakoen ikuspegia ere hartzen du kontuan.
3.3.	Bidean duen portaera aztertzeko gai da, eta bere alderdi indarguneez nahiz hobetu behar dituen alderdiez jabetzen da.
3.4.	Segurtasunean oinarritutako irizpideak erabiltzen ditu erabakiak hartzerakoan, eta antzeko egoeratan aplikatzen ditu.

Informazioak eta kontzeptuak	- Trafikoan parte hartzen duten elementuak - Zirkulazio-arauak - Segurtasun-irizpideak - Gidari seguru bat izateko kontuan hartu beharreko funtsezko puntuak
Trebetasunak	- Autoazterketaren bidez indarguneak eta ahulguneak ebaluatzea - Aurretiaz interpretatzea bidearen beste erabiltzaileen balizko erreakzioak - Antzeko egoeratan erabakitzeko jarraibide seguruak sortzea
Baloreak eta jarrerak	- Autoezagutza - Ikuspegia hartzea: nirea dena eta gainerakoena dena - Segurtasuna oinarrizko printzipio gisa - Zuhurtzia

4.	**Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.**
4.1.	Trafikoaren egoerak bere gaitasunekin alderatzen ditu eta, hortik abiatuta, erabakiak hartzen ditu.
4.2.	Mugikortasun-estilo prebentiboa bereganatzen du, trafikoaren egoeretara egokitzea eta arrisku-egoerei aurrea hartzea bilatuz.
4.3.	Segurtasunean oinarritutako erabaki-irizpideak ditu barneratuta.
4.4.	Azterketarako elementu gisa erabiltzen ditu hirugarren pertsonenganako erantzukizuna eta norberaren zein besteen zaurgarritasuna.

Informazioak eta kontzeptuak	- Trafikoa sistema gisa - Erabakiak hartzea - Mugikortasun-estilo prebentiboa - Aurreratzea
Trebetasunak	- Arrisku-egoerak antzematea - Norberarentzat nahiz besteentzat egoera desberdinetan seguruak diren bide-erantzunak automatizatzea
Baloreak eta jarrerak	- Aurreratzea - Segurtasuna - Erantzukizuna - Egokitzapena

5.	Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du
5.1.	Ohituraz, aukera seguruena hautatzen du, azkar eta zalantzarik gabe.
5.2.	Aurrea hartzen die mugikortasunarekin lotutako balizko arazoei eta berarentzat nahiz besteentzat seguruena den aukera hautatzen du.
5.3.	Informazioen bidez besteengan eragiten du eta planteatzen dituzten proposamenei zuzendutako alternatiba seguruak eskaintzen ditu.

Informazioak eta kontzeptuak	- Mugikortasun prebentiboa - Alternatiba segurua - Prebentzio kolektiboa
Trebetasunak	- Arazoak antzematea eta prebentzio kolektiborako estrategiak diseinatzea. - Komunikazio-teknikak garatzea
Baloreak eta jarrerak	- Gainerako pertsonengan eragiten du - Koherentzia - Prebentzioa - Autonomia - Aurreratzea

7.4. Taldeko presioarekiko erresistentzia

DEFINIZIOA:	LABURPEN-GALDERA:
Norbere irizpidearen arabera jardutea eta besteen eragina balioestea, norbere eta gainontzekoen segurtasuna hobetsita.	*Benetan nik erabakitzen al dut*

Taldeko presioarekiko erresistentzia autonomiarekin eta erreferentziazko gizarte-taldearekin moldatzeko gaitasunarekin lotutako konpetentzia bat da. Nerabezaro-aurrean eta nerabezaroan izan ohi du taldeak norberaren segurtasunaren gainean eragin gehien, eta une hori gaztaroraino ere luzatu daiteke. Horregatik, konpetentzia hau 12 urtetik heldu izan arte landu behar da gehien. Arrisku-portaerak eta horien kausak aztertu ondoren komenigarri ikusten da beste adinetan ere gai honen inguruko lan sakona egitea.

1.	**Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.**
1.1.	Badaki ezberdin jarduten dela talde-eremu desberdinetan (familiarekin, lagunekin...)
1.2.	Taldeko harremanen eremuan zuzeneko nahiz zeharkako presioak jasotzean sortzen diren egoera emozionalak identifikatzen ditu (barneko kontraesanak, xantaia emozionala, utzia izateari beldurra, irrigarri geratzeari beldurra...).
1.3.	Behar bezala erlazionatzen ditu taldearen presioa eta presioaren aurrean amore emateak bide-ingurunean suposa dezakeen arriskua.

Informazioak eta kontzeptuak	- Egoera emozionalak - Gizarte-presioaren oinarrizko kontzeptua - Presio-egoerak trafikoaren arloan
Trebetasunak	- Egoera emozionalak identifikatzea (errua, beldurra, abandonua, errefusa...). - Taldearen presioa antzematea
Baloreak eta jarrerak	- Koherentzia: norbera dena izatea, irizpide propioa izatea - Autobabesa

2.	**Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela.**
2.1.	Zenbaitetan trafiko-egoeretan bere buruaren segurtasuna zaindu nahiaren eta taldean onartua izatearen nahiz gogokoa izatearen arteko kontraesana sentitzen du bere barruan.
2.2.	Hitzez adierazi dezake barruko kontraesan horrek eragiten dion ezinegona.
2.3.	Taldearekin edo taldeko kideren batekin bere nahiaren eta taldearen nahiaren arteko distantzia murriztuko duen portaeraren bat edo ekintzaren bat negoziatzen saiatzen da.

Informazioak eta kontzeptuak	- Barruko kontraesana tentsio gisa. - Ezinegona adierazi beharra ondo sentitzeko - Negoziazioa, nire ikuspegiaren eta taldearen ikuspegiaren arteko distantzia murrizteko bide gisa ulertuta
Trebetasunak	- Bere emozioak eta desioak adieraztea - Norberaren ikuspegia ulertzea - Besteen ikuspegia ulertzea - Negoziaziorako argudioak erabiltzea
Baloreak eta jarrerak	- Koherentzia: norbera dena izatea, irizpide propioa izatea - Autobabesa - Zinezkotasuna - Autokontzientzia: portaeraren automatismoa hautsi behar da, “egiten dudana zergatik egiten dudan” ulertzeko.

3.	**Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.**
3.1.	Baztertua izateari dion beldurra eta taldean onartua izan beharra antzematen ditu, baina egoera horiek kudeatzeko eta portaera seguru bat jarraitzeko gai da.
3.2.	Gatazkaren unean lasai egoten da, eta negoziaziora bakarrik jotzen du.
3.3.	Segurtasunaren alde duen ikuspegia modu proaktiboan eta asertiboan adierazten du.

Informazioak eta kontzeptuak	- Pasibotasuna, oldarkortasuna, obedientzia eta errebolta - Enpatia -Asertibitatea eta proaktibitatea - Negoziazioa, bi aldeen beharrak asetze gisa ulertua
Trebetasunak	- Niretzat garrantzitsua dena identifikatzea - Frustrazioaren aurrean erresistentzia - Beste baten emozioak eta ikuspegiak sentitzea eta ulertzea - Argi eta garbi adieraztea norberaren beharrak, eta horiek defendatzen jakitea - Nire eta bestearen desioak aseko dituzten alternatibak bilatzea
Baloreak eta jarrerak	- Autobabesa: norberaren segurtasuna hautatzea - Koherentzia: norbera dena izatea, irizpide propioa izatea - Beste pertsona errespetatzea - Elkar adostea

4.	**Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean**
4.1.	Lasaitasunez erabiltzen du “ezezkoa” mugikortasunaren testuinguruan arriskuan jartzen duten proposamenen aurrean, eta taldean onartua izateari uko egiteko gai da.
4.2.	Presioa eragin diezaioketen edo arrisku-egoera bat sor dezaketen egoerak edo taldeak saihesten ditu.
4.3.	Gatazka-egoerari aurreratzen zaio, eta segurtasunezko jarrera bat mantenduko duela azaltzen du, taldearen iritzia kontuan izan gabe.

Informazioak eta kontzeptuak	- Autonomia eta mendekotasun emozionalaren kontzeptuak. - Asertibitatea eta proaktibitatea - Aurreratzea, gatazkak saihesteko modu gisa.
Trebetasunak	- Komunikazio-estilo asertiboa erabiltzea - Gatazka-egoerei aurrea hartzeko estrategiak garatzea
Baloreak eta jarrerak	- Autobabesa: norberaren segurtasuna hautatzea - Norberarenganako erantzukizuna

5.	**Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.**
5.1.	Segurtasunean oinarritutako portaera-estiloa du bidean, eta besteek ere portaera hori izan dezaten eragiten saiatzen da.
5.2.	Enpatiaz eta errespetuz entzuten ditu segurtasunaren eta taldearen onarpenaren arteko kontraste-egoerak, eta gainerakoak aukera seguruenen aldeko hautua egin dezaten konbentzitzen saiatzen da.
5.3.	Guztien segurtasuna zaintzea xedetzat duten akordioak bideratzen eta bultzatzen ditu.

Informazioak eta kontzeptuak	- Besteen egoera emozionalak antzematen ditu (enpatia) - Komunikazioaren eraginkortasuna - Argudiatzea - Negoziazioa: nik irabazten dut – zuk irabazten duzu
Trebetasunak	- Besteen lekuan jartzea - Komunikazio asertiborako teknikak garatzea - Argudiatze-teknikak garatzea
Baloreak eta jarrearak	- Koherentzia - Bestea pertsona ulertzea eta onartzea - Errespetua - Elkartasuna

7.5. Egokitzapena eta malgutasuna

DEFINIZIOA:
Bideko egoera ezberdinei erantzun desberdinak ematea, norbere edo testuinguruaren beharren arabera, horrek dakarren aldaketa onartuta.

LABURPEN-GALDERA:
Erraz egokitzen al naiz aldaketetara, barruko aldaketetara nahiz bide-testuinguruaren aldaketetara?

Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra da, gizakion egoerak dinamikoak eta aldakorrak diren bezala. Konpetentzia honen xedea da aldaketa horiek hautematea eta erlazionatzea, ohituraren eta malgutasunaren arteko oreka-puntua bilatuz, eta barruko nahiz kanpoko egoera berrietara egokituz.

Lehenengo mailetan, konpetentzia hau ingurunearen azterketa izeneko konpetentziatik oso gertu dago, eta haurrak bere inguruan nahiz bere buruan gertatzen diren aldaketenganako arreta izatea da lortu nahi dena. Funtsezkoa izango da bere portaera egoera aldakorretara egokitzeko gai izatea, uneoro egiten duen horren jakitun izanik. Bestalde, oso garrantzitsua da zenbait egoeratan, oinezko izatetik bizikleten, motoen edota autoen gidari izatera pasatzean, edo bide-arautegian aldaketa nabarmenen bat ematen denean, egoera aldakorrei irizpide ezberdinak aplikatzeko gai izatea. Konpetentzia hau bereziki garrantzitsua da, baita ere, adineko pertsonengan; izan ere, horrela, askotan izan ohi duten zurruntasuna gainditu nahi da.

1.	Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu.
1.1.	Espazio seguruak identifikatzen ditu eta seguruak ez diren horietatik bereizten ditu.
1.2.	Bere ohiko bide-ingurunean erreparatzen du, eta adi dago bertan aldaketaren bat hautematen badu (bidea oztopatzen duten lanak, norabide-aldaketak, trafiko-seinale berriak...)
1.3.	Berarentzat seguruak ez diren egoeratan egokitu egiten da, portaera seguru bat izateko (laguntza eskatzen du edo laguntza onartzen du, helduei eskua ematen die, abiadura moteltzen du kale bat gurutzatzerakoan, bizikletatik jaisten da erortzeko arriskua duela ikustean...).

Informazioak eta kontzeptuak	- Alde segurua/ez segurua oinarrizko kontzeptua - Bide-portaera segururako jarraibideak: eskuinetik joatea, ibiak zaintzea, kaletik jolasean ez joatea... - Bide-ingurunearen aldaketak.
Trebetasunak	- Espazio seguruak eta ez seguruak bereiztea - Ohiko bide-ingurunean eman diren aldaketak identifikatzea - Ekintza-jarraibide seguruak aplikatzea ohikoa duen bide-ingurunean aldaketak gertatzen direnean - Laguntza eskatzea / laguntza onartzea
Baloreak eta jarrerak	- Adi egotea - Autobabesa - Autoezagutza: beldurraz jabetzea - Autoezagutza: norberaren gaitasunez jabetzea

2.	Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko
2.1.	Ezusteko egoeren aurrean hobekien erantzuteko moduen inguruan hausnartzen du, bere segurtasuna bermatzeko xedez.
2.2.	Mugikortasun segururako beharrezkoa den gizarte-adostasun gisa onartzen du araua.
2.3.	Jarraibide seguruak aplikatzen ditu ohikoak ez diren testuinguru fisikoetan.

Informazioak eta kontzeptuak	- Arauaren kontzeptua - Bide-arauek mugikortasun segururako beharrezkoa den gizarte-adostasun gisa duten erabilera.
Trebetasunak	- Segurtasunez erantzutea bideko ezustekoen aurrean - Arauak errespetatuz eta arauak errespetatu gabe izan daitezkeen ondorioak alderatzea - Ekintza-jarraibide seguruak aplikatzea ohikoa ez duen bide-ingurunean aldaketak gertatzen direnean
Baloreak eta jarrerak	- Apaltasuna: ez du uste berak duenik egia osoa arriskuak aztertzerakoan - Behaketa: adi egotea - Arauenganako errespetua, gizarte-adostasun gisa, eta gainerakoen segurtasunarenganako errespetua.

3.	Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz.
3.1.	Barruko nahiz kanpoko baldintza berrien hala eskatuz gero, aldatu egiten du bere ohiko portaera.
3.2.	Segurtasunean oinarritutako irizpide pertsonalak erabiltzen ditu, araua baloratuz, dagozkion mugikortasun-egoeretara egokitzeko.
3.3.	Arriskuari aurrea hartzea ahalbidetzen duten prebentzio-estrategiak erabiltzen ditu.

Informazioak eta kontzeptuak	- Aldaketekiko erresistentzia: zer esan nahi duen eta nola azaltzen den - Ohituraren kontzeptua - Prebentzioa arriskuari aurrea hartzeko - Prebentziorako ohiturak eta estrategiak
Trebetasunak	- Arazo beraren aurrean estrategia berriak aztertzea eta barneratzea - Norberaren sinesmenak eta pertzepzioak zalantzan jartzea - Ohiturak mugikortasun-egoera berrietara egokitzea
Baloreak eta jarrerak	- Berria den horretarako irekitasuna eta malgutasuna - Autobabesa

4.	**Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.**
4.1.	Beharrezkoa denean aldatu egiten du bere portaera, arrazoia izateari uko eginez edo bideko arau eta printzipioen aplikazio zurruna egiteari uko eginez.
4.2.	Sistematikoki eta automatikoki baloratzen ditu bere egoera, ingurune dinamikoa eta araua, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna gehien babesten duen erabakia hartu ahal izateko.

Informazioak eta kontzeptuak	- Sinesmenen aldaketa: nola funtzionatzen duten eta nola maneiatu daitezkeen - Proaktibitatea - Malgutasuna *versus* zurruntasuna bide-ingurunean - Segurtasuna arauaren printzipio gisa
Trebetasunak	- Bere segurtasuna nahiz besteena sustatzen duten aldaketak baloratzea eta onartzea - Beste ikuspegi eta aukera batzuk ikustea eta onartzea - Bideko arriskuak orokorki ebaluatzea
Baloreak eta jarrerak	- Autoezagutza: norberaren erantzunak ezagutzea eta onartzea - Autokudeaketa emozionala - Malgutasuna: beste planteamenduak onartzea - Proaktibitatea

5.	Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.
5.1.	Bere ereduarekin aldaketak bultzatzen ditu bere inguruko mugikortasunean.
5.2.	Besteei laguntzeko prest egoten da, egokitzapen-portaerak bultzatzen dituzten ideiak, materialak eta laguntza eskainiz.
5.3.	Aldaketa-estrategiak sustatzen ditu bere ingurunean, segurtasuna bermatzeko.

Informazioak eta kontzeptuak	- Bidearen erabiltzaileen artean ohikoenak diren akatsak eta horiek arrisku-faktoreekin duten harremana - Mugikortasun prebentiboa - Alternatiba segurua - Prebentzio kolektiboa
Trebetasunak	- Lasaitasuna mantentzea presio-egoeren aurrean - Gainerakoak konbentzitzea
Baloreak eta jarrerak	- Tolerantzia - Autokontrol emozionala - Entzuteko jarrera - Asertibitatea

7.6. Neure burua eta nire emozioak kudeatzea

DEFINIZIOA:

Norbere barne-egoera aztertzea, horrek dakartzan arriskuak balioestea, eta arrisku horiek minimizatze aldera jardutea.

LABURPEN-GALDERA:

Jabetzen al naiz nola nagoen eta zer sentitzen dudan une honetan?

Adimen emozionalaren inguruko teoriek dioten bezala, emozioak txiki-txikitatik lantzen hasi gaitezkeen arren, alderdi horiek landu beharra are eta garrantzitsuagoa da pubertaroan eta, bereziki, nerabezaroan. Oso garrantzitsua da konpetentzia hau lantzea, halaber, gidatu egiten duten pertsonengan. Izan ere, horrela, beren barruko mundua, mundu emozional eta sentsoriala, ezagutu dezakete eta, ondorioz, kudeatu egin dezakete. Era berean, besteen mundua uler dezakete eta beren nahiz besteen segurtasuna bermatuko duten erabakiak har ditzakete.

1.	Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.
1.1.	Bere gorputzetik datozen sentsazioak identifikatzen ditu (adibidez: logale dela konturatzen da).
1.2.	Barruko egoera eta egoera emozional ezberdinekin zerikusia duten erantzun fisikoak identifikatzen ditu (bihotz-taupaden erritmo-aldaketa, arreta edo kontzentrazioa galtzea...).
1.3.	Egoera emozional ezberdinak hautematen ditu (pazientziarik eza, oldarkortasuna, beldurra, amorrua, kontrolik eza, ezustea, eta abar).
1.4.	Bereizi egiten ditu bere gorputzetik datozen sentsazioak eta emozioak (adibidez: logale dela konturatzen da eta horrek umore txarrez jartzen duela aitortzen du).
1.5.	Badaki barne-egoera jakin batzuk istripu bat izatea eragin dezaketela.

Informazioak eta kontzeptuak	- Barruko sentsazioak - Oinarrizko egoera emozionalak - Arriskuaren oinarrizko kontzeptua - Emozioen erantzun fisikoak
Trebetasunak	- Barrutik datozkion sentsazioak lokalizatzen ditu bere gorputzean - Erreakzio fisikoak eta emozionalak identifikatzen ditu
Baloreak eta jarrerak	- Bere burua entzutea: barruko bizitzari arreta eskaintzea - Autobabesa

2.	Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.
2.1.	Konturatzen da noiz diren bere sentsazio fisikoak (nekea, logalea, buruko mina...) bere segurtasunarentzako arriskutsuak, eta hori kontuan hartuta jarduten da.
2.2.	Badaki emozioek bide-portaeran nahiz gainerako pertsonengan eragina izan dezaketela, arriskua sortuz.
2.3.	Arriskuzko portaera ezberdinak horien jatorrian dauden emozioekin lotzen ditu.

Informazioak eta kontzeptuak	- Autokontzientziaren kontzeptua - Sentsazio fisikoak (nekea, logalea, buruko mina...) eta horien ondorioak - Egoera emozional kontrolatu gabeak eta horien ondorioak
Trebetasunak	- Gorputzaren eta emozioen arteko konexioak identifikatzea - Egoera emozionalen arrazoiak hautematea - Bere sentsazio fisikoak eta emozionalak bide-arriskuko egoerekin erlazionatzea
Baloreak eta jarrerak	- Autoezagutza - Autobabesa

3.	Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.
3.1.	Portaera alternatibo seguruak planteatzen ditu bere egoera emozionala behar bezala kudeatzeko gai sentitzen ez bada (taxi bat hartzen du shock egoeran dagoela hautematen duenean).
3.2.	Bidean berarekin doazen gainerako pertsonen egoera emozionalek eragina izatea saihesten du.
3.3.	Bide-portaera seguruak izaten saiatzen da, bere egoera emozionalak kontuan izan gabe.
3.4.	Ongi adierazten ditu bere emozioak, gainerakoek ere uler dezaten zergatik jarduten den horrela.

Informazioak eta kontzeptuak	- Emozioaren eta portaeraren arteko harremana - Erregulazio emozionalaren kontzeptua - Asertibitatea eta proaktibitatea
Trebetasunak	- Autoazterketaren bidez norberaren egoera emozionalak ebaluatzea - Norberaren ikuspegia defendatzea - Autobabeserako estrategiak erabiltzea, emozioak kontuan hartuz edo kontuan hartu gabe
Baloreak eta jarrerak	- Autoezagutza - Autobabesa - Erantzukizuna

4.	**Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.**
4.1.	Gainerako pertsonen ikuspegi emozionala ulertzen du, baita horrek trafiko-egoeraren segurtasunean izan ditzakeen ondorioak ere.
4.2.	Bere burua edo besteak bide-egoera arriskutsuetan jartzen dituen egoera emozionalak saihesten ditu.
4.3.	Pertsona ororen segurtasuna jartzen du harrotasuna edo arrazoia izateko grina bezalako beste emozioen aurrean.

Informazioak eta kontzeptuak	- Prebentzio-estrategiak - Segurtasun-ohiturak - Enpatia-kontzeptua
Trebetasunak	- Erregulazio emozionaleko estrategia berriak txertatzea - Norberaren egoera emozionala aztertzea, ondoren erregulatu ahal izateko - Norberarentzat nahiz besteentzat seguruak diren erantzunak aurreratzea bide-egoera arriskutsuetan.
Baloreak eta jarrerak	- Autoezagutza - Autobabesa - Erantzukizuna - Autonomia - Prebentzioa - Enpatia

5.	Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.
5.1.	Istripuen prebentzioari dagokionez bere kudeaketa emozionala sustatzen jarraitzeko helburuak eta estrategiak finkatzen ditu.
5.2.	Trafiko-egoeretan emozioak onura indibidualari eta kolektiboari begira kudeatzera animatzen ditu ingurukoak.
5.3.	Bidearen zerikusia duten eta kudeaketa emozionala aldatzera xedatzen diren ekimenak proposatzen ditu hezkuntza-testuinguru familiar edo sozialetan.
5.4.	Trafiko-istripuen prebentzioarekin lotutako kudeaketa emozionalen prozesuaren berri ematen die inguruko pertsonei.

Informazioak eta kontzeptuak	- Prebentzioaren kontzeptua eta estrategiak - Komunikazio asertiboa. - Proaktibitatea
Trebetasunak	- Komunikazio asertiborako teknikak garatzea - Norberaren erantzunei nahiz gainerakoenei aurrea hartzea - Besteen lekuan jartzea
Baloreak eta jarrerak	- Autoezagutza - Autobabesa - Erantzukizuna - Autonomia - Prebentzioa - Enpatia

7.7. Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

DEFINIZIOA:
Presiopeko egoera iraunkorrak edo estimulu adierazgarri kopuru handiegia kontrolatzeko eta gainditzeko baliabideak izatea.

LABURPEN-GALDERA:
Konturatzen al naiz egoerak gainditu egingo nauela? Presio-egoera arriskua areagotu gabe mantentzeko gai al naiz?

Estresa emozioen kudeaketa hutsetik haraindi doan barruko egoera bat da. Tentsio-egoera denboran gehiago luzatzen denean eta intentsitate handiagoan egiten duenean, ezinbestekoa da bidearen erabiltzaileari bere estresa ezagutzea, kontrolatzea eta kudeatzea ahalbidetuko dioten berariazko estrategiak ezartzea, estres hori barruko estres propioa izan edo bide-inguruneak eragindakoa izan.

1.	**Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.**
1.1.	Estresaren sindromearen ezaugarri diren emozioak (tentsioa, antsietatea, estutasuna, beldurra) eta horiek bide-ingurunean dituzten ondorioak bereizten ditu.
1.2.	Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta lasaitze-gaitasuna, bide-ingurunean aktibazio-maila ezin hobea mantentzeko beharrezkoak diren horiek.
1.3.	Bide-ingurunean dituen estreseko erantzunak hautematen ditu.

Informazioak eta kontzeptuak	- Estresaren kontzeptua eta motak. - Bide-ingurunean estresa eragiten dutenak. - Estresari lotutako egoera emozionalak: tentsioa, antsietatea, estutasuna eta beldurra.
Trebetasunak	- Estresarekin lotutako egoera emozionalak identifikatzea, eta bide-egoeretara lotzea. - Bide-ingurunean dituen estreseko erantzunak erlazionatzea. - Eustresa eta distresa bereiztea
Baloreak eta jarrerak	- Autoezagutza

2. Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.

2.1.	Segurtasun-gabeziako bide-portaeretara eramaten gaituzten erantzun pertsonalak onartzen ditu, kritikatu gabe eta hobetze-jarrera mantenduz.
2.2.	Badaki bere buruaren kontrola galarazi diezaioketen bide-egoerak daudela.
2.3.	Estres gehiegi duela iruditzen zaionean, estres-maila gutxitzeko zerbait egiten saiatzen da.

Informazioak eta kontzeptuak	- Estresa eta bide-portaera - Estresaren adierazle fisikoak, psikikoak eta portaerazkoak. - Baliabide pertsonalak ebaluatzeko estrategiak
Trebetasunak	- Barruko nahiz kanpoko estres-sortzaileak identifikatzea - Autoazterketaren bidez estres-egoeren aurreko indarguneak eta ahulguneak ebaluatzea
Baloreak eta jarrerak	- Autobabesa - Autoezagutza - Norberaren mugak onartzea

3. Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.

3.1.	Estreseko arrisku-egoera baten aurrean dagoenean, jarrera positibo eta proaktiboa azaltzen du.
3.2.	Bere buruari zein besteei estresa eragiten dioten ekintzak gauzatzea saihesten du (ez du klaxona erabiltzen, barkamena eskatzen du, lasai gidatzen du, segurtasun-distantzia mantentzen du...).
3.3.	Estres-maila murrizteko estrategiak erabiltzen ditu, bai kanpokoak (musika hartzea, hamabost minutu lehenago irtetea...) ea bai barrukoak ere (sakon arnasa hartzea...).

Informazioak eta kontzeptuak	- Estresa kontrolatzeko eta maneiatzeko teknikak: - arnasketa - erlaxazioa - bistaratzea - Estresa kontrolatzeko estrategia saihesleak
Trebetasunak	- Estresa kontrolatzeko eta maneiatzeko teknikak erabiltzea - Norberari hobekien etortzen zaizkion estrategiak eta praktikak identifikatzea
Baloreak eta jarrerak	- Lasaitasuna - Gauzak umorez hartzea - Baretasuna - Segurtasuna - Bizitza propioa baloratzea

4.	**Erantzukizuneko eta prebentzioko jarrerak hartzen ditu norberaren edo besteen estresaren aurrean, eta lasaitasun- nahiz erlaxazio-egoeretarantz autokudeatzen da.**
4.1.	Gidatzeari lotutako estres-egoerak saihesten ditu ahal den neurrian.
4.2.	Aurretiaz antzematen du estres-maila altuegia ager daitekeela, eta estres hori murriztera xedatutako ekintzak garatzen ditu.
4.3.	Erlaxatu egin behar da, prozesu automatiko gisa, egitekoan beharrezkoa den arreta-maila mantenduz eta bide-segurtasuna bermatuko duten soluzioak bilatuz.
4.4.	Bereak ez diren beste ikuspegiak onartzen ditu eta, norgehiagoka-egoeretan, lasai mantentzen da, besteak ere lasaiaraziz.

Informazioak eta kontzeptuak	- Estresaren neurketa - Lasaitzera eramaten duten sistemak - Pentsamendu positiborako teknikak - Erlaxazioaren, lasaitasunaren eta jarrera bateratzaileen erreferente fisiologikoak
Trebetasunak	- Pentsamendu automatikoz aldatzeko teknikak aplikatzea - Beste norbait konbentzitzea, bere onetik atera gabe
Baloreak eta jarrerak	- Autokudeaketa emozionala: norberaren zentroan mantentzea, kontrako egoerak kontuan hartu gabe. - Proaktibitatea - Bateratzea: elkarrizketara eta gauzak aldatzeko aukerara irekitzea.

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

5.	Estresa maneiatzeko mekanismoak planteatzen eta zabaltzen ditu eta autokontrolerako estrategiak konpartitzen ditu.
5.1.	Badaki egoera kritikoetan lasaitasuna galdu ohi dela (oldarkortasuna, larritasuna) eta hoberena estres-maila altu hori eragin duten arrazoiak entzutea eta ulertzea dela.
5.2.	Ez da bidean berarekin doazen beste pertsonen jarrera oldarkorren edo ikaratsuen eraginpean erortzen.
5.3.	Beste pertsonei tentsio-, gatazka- edo katastrofe-egoeretatik irteteko estrategiak proposatzen dizkie, bide-ingurunearen baldintzen eta aurrean duen pertsonaren arteko oreka mantenduz.
5.4.	Irmo mantentzen da beste pertsonen aurrean, autokontrolaren eredu delarik.

Informazioak eta kontzeptuak	- Estresaren ebaluazioa: estresa arrisku-faktore garrantzitsua dela erakusten duten programak eta esperientziak - Estresa gizarte-fenomeno gisa, eta estresak bide-harremanetan dituen ondorioak - Estresa larrialdietako bide-egoeratan tratatzeko estrategiak
Trebetasunak	- Besteen lekuan jartzea bide-egoera kritikoetan - Laguntza eskatzea - Besteengan lasaitasuna eta erlaxazioa sustatzea - Negoziaziorako eta adiskidetzerako teknikak garatzea
Baloreak eta jarrerak	- Entzutea: besteek barrua hustea, lasaitzea eta sentitzen dutena zentsuratu gabe adieraztea sustatzen du. - Enpatia - Autokudeaketa emozionala: norberaren zentroan mantentzea, kontrako egoerak kontuan hartu gabe

8.-NOLA ANTOLATZEN DIREN KONPETENTZIAK ADIN-TARTEEN ARABERA

Konpetentziak norbanakoen bilakaera-prozesu osoan zehar garatzen dira, nahikoa autonomia eta erantzukizuna duten unetik hasi eta bilakaerarekin zerikusia duten arrazoiak direla-eta autonomia hori galtzen duten arte. Horrek egoera pertsonal berrietara eta ingurune aldakor batetara egokitu beharra suposatzen du eta, hortaz, beharrezkoa da hezkuntza continuum bat, hezkuntzaren ikus-molde iraunkorraren isla garbia, bizitza osoan zehar eta bizitzaren arlo guztietan. Ezinbestekoa da, hortaz, horietan esku hartzea (bide-hezkuntza ikastetxeetan, gida-baimena eskuratzeko bide-heziketa), ez puntualki bakarrik, baita modu planifikatu eta sistematikoan ere.

Hezkuntza continuum hori, mugikortasun seguruaren eremuan, haurraren lehenengo garapen-mailetatik hasi, gaitasun kritikoa eta judizio morala azaltzen duen unetik, eta nahikoa bide-autonomia eta -erantzukizun izateko gai den arte zabaltzen da.

Piageten eta Köhlbergen teorien ildo beretik, haurraren heltze-maila kontuan izanik, ez da errentagarria mugikortasun seguruaren arloan esku hartzea haurrak hiru urte bete aurretik, aintzat izanik bereziki beren autonomia-maila dela-eta ez direla ia arriskuaren eraginpean jartzen.

Hezkuntza arloko esku-hartzeak bere zentzua galduko du, halaber, osasun-egoera psikofisikoa edo bestelako egoerak direla-eta norbanakoak bere autonomia galtzen duenean.

Horregatik, eta izaera orokorrez, hezkuntza-ibilbidean gauzatu beharreko prestakuntza-ekintzak hiru urtetik aurrera garatzen dira.

Gida honetan bost adin-tarte bereizi dira, baina funtsezkoa da ulertzea ezarri diren adinak orientabide gisa ezarri direla. Hezitzaileak aurretiaz aztertu beharreko funtsezko elementuak izango dira prestakuntza-ekintzaren xede diren pertsonen hasierako konpetentzia-maila eta pertsona horiekin lortu nahi den maila.

Lehenengo adin-tarteak **hiru urtetik zortzi urtera** arteko haurrak hartzen ditu gutxi gorabehera. Neurri handi batean, bat dator Piageten **operazio-aurreko aldiarekin**, eta Köhlbergen garapen moralaren lehenengo mailarekin. Bertan bi urrats bereizten dira. Lehenengoa, hiru urtetik bost urtera arte eta, bigarrena, sei urtetik zortzi urtera arte. Bi etapa horien arteko ezberdintasunen artean haurraren irakurtzeko eta idazteko gaitasuna dago. Gaitasun horrek, noski, prestakuntza-ekintzatan erabili beharreko estrategia metodologikoak baldintzatuko ditu.

Bigarren adin-tarteak Piageten **operatibitate zehatza** hartzen du, zortzi urtetik hasi eta hamalau urtera arte. Hemen ere bi urrats bereizten dira. Lehenengoa, **zortzi urtetik hamabi urtera arte eta, bigarrena, hamabi urtetik hamalau urtera arte**. Lehenengo urratsetik bigarren urratserako jauziak bi faktore hauekin du zerikusia: lehenengoa, fisiologikoa eta soziala da, pubertaroan sartzea alegia; bigarrena, berriz, lehenengoarekin dago lotuta askotan, eta kaletik oinezko gisa nahiz gidari gisa bakarrik ibiltzea posible egiten duten autonomia-ohitura jakin batzuk eskuratzean datza.

Hirugarren adin-tartean **hamalau urtetik hogeita bost urtera arteko** norbanakoak sartzen dira. Normalean, hogeita bost urteko adina hartu izan da gaztaroaren eta helduaroaren arteko mugatzat, baina, zalantzarik gabe, bizimodua eta norberaren bilakaera funtsezkoak dira aldi hau zehazterakoan. Adin hori, azterlan ugaritan, une erabakigarritzat hartu da arriskuaren pertzepzioan eta arriskuari erantzuteko gaitasunean. Hemen ere bi urrats bereizten dira: lehenengoa, hamalau urtetik hamazazpi urtera arte eta, bigarrena, hemezortzi urtetik hogeita bost urtera arte. Bigarren urrats horretan funtsezko elementuak dira adin-nagusitasuna eta autoak gidatzeko aukera.

Laugarren adin-tartea normalean **helduaro** gisa ezagutu izan den horri dagokio. Ahalmen psikofisikoek prebentzio-neurri handiagoak hartu beharra eskatzen duten unera arte iristen da. Helduaroaren barruan ematen diren ezberdintasunak ez ditu adinak zehazten, bizimoduak baizik. Bikotean bizitzea, lanpostu egonkorra izatea, seme-alabak izatea... bizi-zikloan aldaketak ekartzen dituzten gertaerak dira. Helduaroa aurrera doan heinean, alderdi fisiologiko jakin batzuek (ikusmena edo erreflexuen bizkortasuna adibidez) okertu egiten dute beren errendimendua; horrek norbanakoari segurtasunez gidatzen jarraitzeko aukera emango dien egokitzapen-estrategiak erabili beharra suposatzen du.

Hortik abiatuta, adin-tarteetatik bosgarrena hasten da. Bertan **adineko pertsonak** egon ohi dira. Ezin da adin jakin bat zehaztu. Egokitzapen-beharraren irizpidea izango da pertsona bat adin-tarte honi dagokion ala ez zehazteko kontuan hartuko dena. Oro har, bi urrats bereizten dira. Lehenengoak “adin librea” hartzen du. Hemen nahiko ondo kontserbatzen da osasun psikofisikoa, autonomia-ohiturak altuak dira oraindik, gizarteko kide aktibo izan daitezke, eta ibilgailu-motaren bat gida dezakete. Bigarrenean, askotan, portaerak berregokitu egin behar dira, norbanakoaren hondatze psikofisikoa arriskua murriztea ahalbidetuko duten prebentzio-estrategien bidez konpentsatu ahal izateko eta duen zaurgarritasun handiago hori arriskuan ez jartzeko.

Honekin batera igortzen den laburpen-taulak konpetentzien adin-tarteen araberako ikuspegi orokorra izateko aukera ematen digu. Konpetentzia bakoitzean nabarmenduta agertzen dira adin-tarte horretako gizabanako estandar batek izan ditzakeen edo lor ditzakeen mailak; hau da, konpetentzia hori zein adin-tartetan den aktiboa.

Hori horrela, adibidez, arreta konpetentziari dagokionez, 15-25 adin-tartean, pertsona gehienek izan beharko dituzte barneratuta lehenengo eta bigarren konpetentzia-mailak, eta hirugarren eta laugarren konpetentzia-mailak landu beharra aurreikusten da. Bosgarren konpetentzia-maila, berriz, gehiegizkoa da adin-tarte horretako pertsonentzat.

KONPETENTZIA	ADIN-TARTEAK				
	3 - 8	8 - 14	14 - 25	Helduak	Adineko pertsonak
Arreta	1. maila	1.maila 2.maila 3.maila	3.maila 4.maila	3.maila 4.maila 5.maila	1.maila 2.maila 3.maila 4.maila 5.maila
Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia	1. maila	1.maila 2.maila 3.maila	2.maila 3.maila 4.maila	3.maila 4.maila 5.maila	3.maila 4.maila 5.maila
Ingurunearen azterketa	1. maila	1.maila 2.maila	2.maila 3.maila 4.maila	3.maila 4.maila 5.maila	3.maila 4.maila 5.maila
Taldeko presioarekiko erresistentzia	1. maila	1.maila 2.maila	2.maila 3.maila 4.maila	3.maila 4.maila 5.maila	3.maila 4.maila 5.maila
Egokitzapena eta malgutasuna	1. maila	1.maila 2.maila	2.maila 3.maila	3.maila 4.maila 5.maila	1.maila 2.maila 3.maila 4.maila 5.maila
Neure burua eta nire emozioak kudeatzea	1. maila	1.maila 2.maila	1.maila 2.maila 3.maila	2.maila 3.maila 4.maila 5.maila	1.maila 2.maila 3.maila 4.maila 5.maila
Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea			1.maila 2.maila	1.maila 2.maila 3.maila 4.maila 5.maila	1.maila 2.maila 3.maila

9.- PROGRAMAZIO DIDAKTIKORAKO ORIENTABIDEAK ADIN-TARTEEN ARABERA

Programazio didaktikoa errazteko helburuarekin, jarraian datorren testua adin-tarteen arabera antolatu da. Bertan adierazten da konpetentzia bakoitza zein mailatan den aktiboa.

Maila bakoitzean edukien inplementazio didaktikoa ahalbidetuko duten proposamen metodologiko batzuk iradokitzen dira.

Edukien inguruko informazio gehiago eduki ahal izateko, gida honetako *Konpetentziak, mailen eta edukien arabera* izeneko 7. atala kontsultatzea gomendatzen da.

9.1. 3 - 8 URTE

KONPETENTZIA	KONPETENTZIA-MAILAK				
	1.M	2.M	3.M	4.M	5.M
Arreta	○				
Ingurunearen azterketa	○				
Análisis del entorno	○				
Taldeko presioarekiko erresistentzia	○				
Egokitzapena eta malgutasuna	○				
Neure buruaren eta nire emozioen kudeaketa	○				
Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea					

Arreta

DEFINIZIOA:
Egoera arriskutsuei aurrea hartzeko behar bezalako kontzentrazio-maila egokia erakustea, ernetasun-maila egoeraren arabera egokituta.

LABURPEN-GALDERA:
Mantentzen al dut nahikoa arreta-maila eta areagotzen al dut arrisku-aukera handiagoak hautematen ditudanean?

Adin-tarte honetan, haurrak beren pentsamendutan eta fantasiatan murgilduta egon ohi dira askotan, eta jarrera hori dela-eta, trafikoaren kanpoko estimuluenganako arreta gutxi izan ohi dute.

Konpetentzia hori lortzea zaila denez, 1. mailaren lanketa partziala proposatzen da.

1.	**Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.**
2.	Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.
3.	Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.
4.	Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.
5.	Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie.

Nahikoa izango da inguruan duten trafikoaren soinuak eta zaratak, uneoro gertatzen diren ikus-estimuluak (irudiak, formak) eta “ikustearen” eta “ikusia izatearen” arteko ezberdintasunak hautemateko sentimena lantzea.

Zentzumenak nola jarduten diren eta bideari lotutako egoeretan dituzten mugak identifikatzen lagunduko duten jokoak proposatzen dira (ikusmen-ariketak eta soinuak identifikatzeko ariketak).

Garrantzitsua da arreta gehiago eskatzen duten bideari lotutako egoera horiek identifikatzea.

Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia

DEFINIZIOA:
Mugikortasunari lotutako egoeretan jasan daitekeen edo besteri egin dakiekeen kaltea edo kaltearen probabilitatea kontuan izatea

LABURPEN-GALDERA:
Baloratzen al ditut bideko nire egintzen ondorioak arrisku-terminoetan?

Adin-tarte honetan, haurrak bidean duten autonomia garatzen hasten dira, baina bai beren ezaugarri fisikoengatik (tamaina eta bolumena) eta baita beren ezaugarri psikofisikoengatik ere (zentzumenen heltze-maila, abstrakzio-gaitasuna...) ez dira jabetzen arriskuaz eta, bereziki, beraien zaurgarritasunaz.

1. Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa.

2. Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere.

3. Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.

4. Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.

5. Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsonekin konpartitzen du.

1. Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa.

Arriskua eta arriskuari lotutako emozioak agerian jarriko dituzten ariketak, rol-jokoak eta simulazioak. Arrisku-egoeretan dituzten emozioez jabetzen lagunduko dieten esperientziak, ipuinak eta jolasak. Arriskua modu kontrolatuan esperimentatzeko eta autobabesa segurtasun pasiboko elementuen bidez ezagutzeko aukera ematen duten egoerak.

Adin-tarte honi egokitutako jarduerak, istripu baten ondoriozko kalteak ulertzea ahalbidetzen dutenak, eta segurtasun pasiboko zenbait elementuk duten baliagarritasuna azpimarratzen dutenak.

Ingurunearen azterketa

DEFINIZIOA:
Inguruneari buruzko beharrezko informazioa modu interaktiboan aztertzea eta egoeretako bat balioestea aukerarik seguruena hartuta

LABURPEN-GALDERA:
Nire erantzunak egokiak al dira inguratzen nauen ingurunerako?

1.	**Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.**
2.	Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.
3.	Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.
4.	Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.
5.	Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du.

1. Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.

Adin-tarte honetan, haurrak elkarrekin erlazionatzen hasten dira eta, gainera, mugikortasun-inguruneetan parte hartzen hasten dira. Lehen ere adierazi den bezala, interesgarria izan daiteke adin-tarte hau bi urratsetan banatzea. Lehenengo urratsak hartuko du 3 urtetik 6 urtera arteko fasea, eta bigarrenak, berriz, 6 urtetik 8 urtera artekoa.

- Lehenengo urratsean (3-6 urte) bere zentzumenetatik (entzumena eta ikusmena batez ere) eta bere psikomotrizitatetik (kalea gurutzatzea, arrisku baten aurrean erantzutea) abiatutako lanketa proposatzen da.

- Bigarren urratsean (6-8 urte) jadanik badituzten esperientziak gogora ekarriko dituen eta beste esperientzia berri batzuk sorraraziko dituen lanketa proposatzen da. Horrela, beren kontzientzia-maila areagotu nahi da.

Ingurunearen azterketari dagozkion konpetentzien lanketa psikomotore eta intuitiboarekin hasteko adintalde oso egokia da. Hori, ondoren, erabakiak automatizatzeko oinarri izango da.

Ildo horretan, interesgarria da ondoko hauek bezalako jarduerak planteatzea:

- Zentzumenen estimulu ezberdinen (soinuak, adibidez) eta ekintza baten arteko harremanarekin esperimentatzeko aukera ematen duten jokoak.
- Haurrak egoera desberdinetan jartzea (adibidez: parkean, ikastetxeko patioan, eskolarako bidean) eta bere inguruneko informazioak biltzea, bai fisikoak eta baita portaerazkoak ere.
- Jarduera arriskutsuak jarduera seguruetatik bereiztea. Jarduera arriskutsuen ondorioak baloratzeko aukera ematea (adibidez, korrika egitea eta inguruko oztopoak ez ikustea eta, ondorio gisa, talka egitea). Horri esker alde seguruak eta seguruak ez diren aldeak kontzeptualizatzen ikasiko dute, beren mailan besterik ez bada.
- Segurtasun pasiboaren kontzeptua ezagutzea, esperimentazioen, erakusketen, simulazioen, jolasen eta abarren bidez.
- Eguneroko ohiturak eta zenbait estimuluren (zaratak, animaliak, ibilgailuak...) aurreko erantzunen oinarrizko automatizazioa lantzea.

Kontzeptuei dagokienez:

- Beraientzat ulergarriak izan daitezkeen edo, modu baliagarrian, beren mugikortasunean eragin zuzena duten oinarrizko zenbait arau.
- Erabakiak hartzearen kontzeptua, ohikoa den eta konpondu behar den egoera gatazkatsu bati lotutako zerbait bezala. Horretarako, logikako, egoerako edo mugikortasuneko jolasak eta arazoak planteatzea proposatzen da. Haurrek soluzioa bilatu beharko dute. Hala ere, maila honetan garrantzitsuena da pertzepzioari dagokion hori eta informazio garrantzitsuen hautaketari dagokion hori lantzea, eta ez hainbeste soluzioak bilatzeari dagokiona.
- Era berean, oso garrantzitsua da, halaber, egoera zailetan egin behar denaren lanketa. Horrelakoetan, portaera segururako oinarrizko arauak barneratzen lagunduko die simulazioak.

Taldeko presioarekiko erresistentzia

DEFINIZIOA:
Norbere irizpidearen arabera jardutea eta besteen eragina balioestea, norbere eta gainontzekoen segurtasuna hobetsita.

LABURPEN-GALDERA:
Benetan nik erabakitzen al dut?

Konpetentzia hau oso lotuta dago *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentziarekin eta *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* konpetentziarekin.

Taldeko presioarekiko erresistentzia garatu ahal izateko ikuspegi egokia izango da, beraz, lehendabizi beste bi konpetentzia horietan esku hartzea edo hiru konpetentziak batera lantzea. Nolanahi ere, konpetentzia hau *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentziarekin eta *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* konpetentziarekin batera edo horien ondoren landu beharko da.

Konpetentzia adin-tarte honen azkeneko urteetan lantzea komeni da (6-8 urte). 1. mailaren lanketa ezin da amaitutzat eman hurrengo adin-tartera arte.

1.	**Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.**
2.	Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela.
3.	Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.
4.	Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.
5.	Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.

1. Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.

Taldeari lotutako egoera emozionalak identifikatzeko ariketak eta jokoak.

Kanpoko presioa, bere portaeran besteen eragina jasotzen duela eta gauzak besteak imitatzen edo taldearen onarpena eta estimua lortzeko xedez egiten dituela antzematea ahalbidetzen dioten ariketak eta dinamikak.

Bere erreferentziazko taldeak zein diren eta, hortaz, zein talderentzat nahi duen “atsegin izan” identifikatzeko eta horiez jabetzeko aukera ematen dioten hainbat ipuin eta jarduera.

Taldeko presioa bideari lotutako zein egoeratan jasan dezakeen azaltzen duten rol-jokoak eta simulazioak.

Egokitzapena eta malgutasuna

DEFINIZIOA:
Bideko egoera ezberdinei erantzun desberdinak ematea, norbere edo testuinguruaren beharren arabera, horrek dakarren aldaketa onartuta.

LABURPEN-GALDERA:
Erraz egokitzen al naiz aldaketetara, barruko aldaketetara nahiz bide-testuinguruaren aldaketetara?

1.	**Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu.**
2.	Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.
3.	Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz.
4.	Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.
5.	Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.

1. Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu.

Haurrek, maila honetan, behar bezala bereizi behar dituzte gune seguruak gune ez seguruetatik. Era berean, oinarrizko bide-portaerak aplikatzen jakin behar dute, hala nola ibiak zaintzea, kalea zeharkatzen ari direla jolasean ez ibiltzea... Horretarako, aldaketaren esanahia ulertarazten duten jolasak eta mugikortasun-espazio ezberdinetan segurtasun-sentsazioa esperimentatzea ahalbidetzen duten jokoak proposatzen dira. Marrazketa bezalako ariketen bidez kontzeptu honen barneratze-maila adierazi daiteke.

Era berean, ipuinen nahiz bestelako jardueren bidez, mugikortasun-egoera ezberdinetan duten beldurra “entzun” dezakete. Garrantzitsua da beldur hori antzematen jakitea, eta konturatzea noiz ez diren gai bideari lotutako egoera jakin batetarako, eta noiz eskatu behar duten laguntza. Zentzu honetan, egoera ezberdinak praktikatu daitezke, egoera horietan haurrak azalpenak eman behar dituelarik edo laguntza eskatu behar duelarik.

Konpetentziaren maila honetan egiten den lanketa arreta konpetentzian egiten den lanketaren oso antzekoa da. Izan ere, horien helburua da haurrak adi egotea ingurunean gerta daitezkeen aldaketen aurrean, portaerak automatizatzea eta egoera berrietara egokitzea ahalbidetuko dien ernetasun-maila garatuz.

Neure burua eta nire emozioak kudeatzea

DEFINIZIOA:

Norbere barne-egoera aztertzea, horrek dakartzan arriskuak balioestea, eta arrisku horiek minimizatze aldera jardutea.

LABURPEN-GALDERA:

Jabetzen al naiz nola nagoen eta zer sentitzen dudan une honetan

Oso adin goiztiarrean hasi daiteke emozioen lanketarekin, adimen emozionalaren inguruko teoriek dioten bezala. Hala ere, alderdi horiek, batez ere, pubertaroan eta, bereziki, nerabezaroan landu behar dira.

1. Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.

2. Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.

3. Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.

4. Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.

5. Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.

1. Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.

Jolasei, bistaratzeei (bere mailan) eta ipuinei esker, haurrak geroz eta aberatsagoa izango den barne-mundura iristeko aukera izango du. Jarduera horien bidez, oinarrizko egoera emozionalak bere gorputzetik datozen sentsazioetatik (barrutik datozen sentsazioak) bereizi behar ditu, eta, bere zaurgarritasunaren bidez, arriskuaren kontzeptura hurbildu behar du.

Emozio horiez jabetzera zuzendutako jokoak eta jarduerak garatuko dira: nola hautematen diren, zein diren erantzun emozional bat dela jakiteko aukera ematen diguten adierazleak, eta zertaz ohartarazten digun erantzun horrek.

Oinarrizko emozioak landu behar dira (beldurra, haserrea, atsekabea eta poza), batez ere mugikortasunari lotuta. Hala ere, hurrengo mailara arte ez dira horiek zehaztasun handiagoz bereizteko eta antzemateko gai izango.

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

DEFINIZIOA:
Presiopeko egoera iraunkorrak edo estimulu adierazgarri kopuru handiegia kontrolatzeko eta gainditzeko baliabideak izatea.

LABURPEN-GALDERA:
Konturatzen al naiz egoerak gainditu egingo nauela? Presio-egoera arriskua areagotu gabe mantentzeko gai al naiz?

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea konpetentzia aplikagarri da pertsonak estresatuta egon daitezkeen kasu horietan edo bideko estres-egoeratan dauden kasu horietan. Hori dela-eta, gidatu ohi duten pertsonak edo profesionalak izaten dira gehienetan. Beraz, lehenengo bi adin-tarteetan ez da planteatzen konpetentzia honen inguruko lanketarik.

Lehenengo adin horietan *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentzia lantzea iradokitzen da, estresaren konpetentziaren aurretik baitago, eta estresari aurrea hartzeko balio baitu. Gainera, trafiko-egoera orokorretan aplikatu daiteke, eta baita bideen erabiltzaile-mota guztiengan ere.

1.	Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.
2.	Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.
3.	Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.
4.	Erantzukizuneko eta prebentzioko jarrerak hartzen ditu norberaren edo besteen estresaren aurrean, eta lasaitasun- nahiz erlaxazio-egoeretarantz autokudeatzen da.
5.	Estresa maneiatzeko mekanismoak planteatzen eta zabaltzen ditu eta autokontrolerako estrategiak konpartitzen ditu.

9.2. 8 - 14 URTE

KONPETENTZIA	KONPETENTZIA-MAILAK				
	1.M	2.M	3.M	4.M	5.M
Arreta	○	○	○		
Ingurunearen azterketa	○	○	○		
Ingurunearen azterketa	○	○			
Taldeko presioarekiko erresistentzia	○	○			
Egokitzapena eta malgutasuna	○	○			
Neure buruaren eta nire emozioen kudeaketa	○	○			
Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea					

Arreta

DEFINIZIOA:
Egoera arriskutsuei aurrea hartzeko behar bezalako kontzentrazio-maila egokia erakustea, ernetasun-maila egoeraren arabera egokituta.

LABURPEN-GALDERA:
Mantentzen al dut nahikoa arreta-maila eta areagotzen al dut arrisku-aukera handiagoak hautematen ditudanean?

Adin-tarte honetan konpetentziaren lehenengo eta bigarren mailak osatu daitezke, eta 3. mailaren lanketa partziala garatzen hasi daiteke.

1.	**Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.**
2.	**Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.**
3.	**Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.**
4.	Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.
5.	Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie.

1. Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.

Pertzepzio-ariketak eta entzumenari, ikusmenari nahiz sistema bestibularrari dagozkion aldaketen inguruko ariketak.

Aldaketa horiek eragin dituzten barruko edo kanpoko faktoreak aztertzen dira, eta baita horiek bide-an izan dezaketen eragina ere.

Zentzumenak nola jarduten diren, bideari lotutako egoeretan dituzten mugak eta pertzepzioa bide-arriskuko egoeretan nola aritzen den identifikatzen lagunduko duten jarduerak.

Buruak, gizaki bakoitzaren arabera, desberdin barneratzen eta interpretatzen ditu gertaerak. Horren inguruko hausnarketa.

Norberaren pertzepzio-akatsak antzemateko esperientziak. Judizio okerra egin daitekeela ulertzea. Horrek esan nahi du akatsak onartzen ikasi behar dela eta apaltasuna landu behar dela: ikusten edo entzuten duguna ez da errealitatea, gure interpretazioa baizik.

2. Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.

Erakustaldien bidez, ohitura- eta aldaketa-jokoen bidez, ariketa analogikoen bidez eta bestelako tresna didaktikoen bidez, adin honetako pertsonek ikasi behar dute beren pertzepzioa arreta-mailaren araberakoa dela askotan, eta arreta-maila hori ohiturek eta azturek baldintzatzen dute.

Pertzepzioari eta arretari buruzko jokoak, beste pertsonaren ikuspegia onartzea ahalbidetuko dutenak, eta inguruneari buruzko pertzepzioek huts egiten dutenean antzematea ahalbidetuko dutenak.

“Ikusten dudana” eta “ikusten ez dudana” antzemateko aukera ematen duten jarduerak.

Estimuluak pixkanaka zabaltzen joateko ariketak.

Bide-eremuan arreta izateko eta mantentzeko beharraren inguruan hausnartzeko aukera ematen duten dinamikak.

3. Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.

Adin-tarte honetako azken urteetan, eta pertsona hauek duten ohiko rola kontuan hartuz, bai oinezko gisa eta baita txirrindulari gisa ere, konpetentzia-maila honen lanketa partziala proposatzen da.

Estimuluak bereiztera eta arreta-maila egokia mantentzeko gai izatera xedatutako ariketak.

Arreta sustatzen edo oztopatzen duten barruko egoera propioez konturatzera zuzendutako ariketak (gogaitasuna, logalea, oldarkortasuna...).

Adin-tarte honetan, haurrek autonomia handia bereganatzen dute. Adin honetan hasten dira, gaine-

Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia

DEFINIZIOA:
Mugikortasunari lotutako egoeretan jasan daitekeen edo besteri egin dakiekeen kaltea edo kaltearen probabilitatea kontuan izatea

LABURPEN-GALDERA:
Baloratzen al ditut bideko nire egintzen ondorioak arrisku-terminoetan?

ra, bizikletan ibiltzen; beraz, autobabesa eta beste pertsonenganako erantzukizuna garatu behar dira. Horrek suposatzen du konpetentzia-espektro zabala izan dezaketela, lehenengo mailatik hasi eta hirugarren mailara arte.
Arriskua eta arriskuari lotutako emozioak agerian jarriko dituzten ariketak, rol-jokoak eta simula-

1.	**Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa.**
2.	**Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere.**
3.	**Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.**
4.	Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.
5.	Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsonekin konpartitzen du.

1. Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa.

zioak.

Arrisku-egoeretan dituzten emozioez jabetzen lagunduko dieten esperientziak, ipuinak eta jolasak.

Arriskua modu kontrolatuan esperimentatzeko eta autobabesa segurtasun pasiboko elementuen

bidez ezagutzeko aukera ematen duten egoerak.

Adin-tarte honi egokitutako jarduerak, istripu baten ondoriozko kalteak ulertzea ahalbidetzen dutenak, eta segurtasun pasiboko zenbait elementuk duten baliagarritasuna azpimarratzen dutenak.

Arriskua non dagoen eta zein neurritakoa den eztabaidatuko da taldean.

Erreakzio emozionalez eta gorputzaren beraren erreakzioez jabetzeko jarduerak.

2. Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere

Egoera batek berekin ekar dezakeen arriskuari buruz eztabaidatzeko aukera ematen duten ariketak.

Arrisku objektiboari eta subjektiboari buruzko eztabaida-jarduerak.

Norberaren segurtasuna nahiz gainerakoena jokoan dauden arrisku-egoerak aztertzea.

Trafikoa osatzen duten elementuen arteko harremanak bizitzea ahalbidetzen duten taldeko dinamikak eta jokoak.

Barruko kontraesanak eta hautapen jakin batzuen arriskuak esperimentatzeko aukera ematen duten dilema moralak eta kasuen azterketak.

Arriskuaren eta zaurgarritasunaren artean bereizteko aukera ematen duten ariketak eta eztabaida gidatuak.

Norberaren bide-ohiturak azaleratzen dituzten ariketak.

Norberaren ikuspegia defendatzeak berekin dakarren zailtasuna bizitzea eta praktikatzea ahalbidetzen duten jarduerak.

ohikoenetan.

Galzoriaren, arriskuaren eta zaurgarritasunaren arteko ezberdintasunak agerian jartzen dituzten jokoak, kasuak eta ariketak.

Segurtasun pasiboa eta segurtasun aktiboa kontzeptuak ikasteko eta ezberdintzeko aukera ematen duten jarduerak.

Segurtasun pasiboari nahiz horien erabilerari buruzko informazio egokiak (kaskoa, uhala, haurrak eusteko gailuak, airbaga...). Horiek gaizki erabiltzeak izan ditzakeen ondorioez ohartarazteko ariketak.

Istripu baten ondorioz pairatu daitezkeen kalteen inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten bideoak eta esperientziak.

Distantziak, denborak eta abiadurak kalkulatzea praktikatzera zuzendutako pertzepzio-ariketak. Pertzepzioaren distortsioa bizitzea.

Autobabesteko beharra eta gidatze prebentibo bat gauzatu beharra agerian uzten dituzten dilema moralak, kasuak eta eztabaidak.

Arauek prebentzioaren inguruko informazio-igorle gisa duten zentzuari buruzko eztabaidak.

Ingurunearen azterketa

DEFINIZIOA:
Inguruneari buruzko beharrezko informazioa modu interaktiboan aztertzea eta egoeretako bat balioestea aukerarik seguruena hartuta

LABURPEN-GALDERA:
Nire erantzunak egokiak al dira inguratzen nauen ingurunerako?

1.	**Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.**
2.	**Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.**
3.	Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.
4.	Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.
5.	Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du.

1. Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.

1. mailaren lanketa ezin da amaitutzat eman aurreko adin-tartean. Izan ere, adin-tarte honetan ere eduki berdinak lantzen jarraitu behar da, nahiz eta horiek modu zabalagoan landu, adinen arabera ingurune berriei helduz.

Garrantzitsua da bermatzea konpetentzia-maila hau barneratzen dutela, ingurunearen azterketarako eta erabakiak hartzeko oinarriak finkatuta daudela bermatuko duten ohitura errazak sortuz. Ohitura-mota horren barruan sar daitezke kale bat zeharkatzearekin edo segurtasun pasiboko gailuak egoki erabiltzearekin lotutakoak.

2. Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.

Maila kognitiboan, alde segurua eta ez segurua kontzeptuak landu behar dira. Ahal den neurrian, esperientziak sortzea mugikortasuneko testuinguru errealetan. Ondoren azterketa bat egiteko datu baliagarri eta beharrezko bilakatzen diren inguruneko elementuak hautatzea erraztea.

Subjektua bera mugikortasun-testuinguruko elementu aktibo gisa sartzea.

Ingurunea behatzeko eta bakoitzak bere burua behatzeko gaitasunak garatzea. Kontuan izan behar da pertsona horiek, duten garapen kognitiboa eta soziala dela-eta, oso estimulatuta egoten direla (bideojokoak, telebista, eta abar); horrek areagotu egiten du multzoa ikusteko gaitasuna, baina murriztu egiten du xehetasunarenganako arreta. Horregatik, testuinguruaren irakurketa pausatu eta xehea lantzea proposatzen da.

Inguruneko aldagai guztiak ukituko dituzten jokoak eta esperientziak planteatzea: ni, gainerako pertsonak, egoeraren (parkea, bidea, eskola) eta ibilgailuen (bizikleta, monopatina, eta abar) ezaugarriak, eta informazio garrantzitsuen hautaketa praktikatzea.

Zuhurtzia eta autonomia bezalako baloreak lantzea, ikuspegi praktiko batetatik. Adibidez, zuhurtzia testuinguru jakinetan segurtasuna areagotzen duen jarrera-elementu gisa. Ez da onartu behar erantzun bat egoeraren irakurketa errealista egin arte.

Bideko segurtasun gabezian eragina duten elementuak bereiztea oso garrantzitsua da konpetentzia honetan. Egoera aztertu gabe eta modu oldarkorrean jarduten direla egingo dute lehendabizi, eta egoera elementu guzti-guztiak kontuan izanik eta modu errealistan baloratu ondoren jarduten direla egingo dute gero; hori bigarren moduan jardutea eragingo duten estrategietako bat izango da. Horrela, gainera, bakoitzaren autonomia hobetuko da, egoera kontrolatuagoa izatea eraginez.

Taldeko presioarekiko erresistentzia

DEFINIZIOA:
Norbere irizpidearen arabera jardutea eta besteen eragina balioestea, norbere eta gainontzekoen segurtasuna hobetsita.

LABURPEN-GALDERA:
Benetan nik erabakitzen al dut?

Konpetentzia hau oso lotuta dago *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentziarekin eta *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* konpetentziarekin.

Taldeko presioarekiko erresistentzia garatu ahal izateko ikuspegi egokia izango da, beraz, lehendabizi beste bi konpetentzia horietan esku hartzea edo hiru konpetentziak batera lantzea. Nolanahi ere, konpetentzia hau *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentziarekin eta *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* konpetentziarekin batera edo horien ondoren landu beharko da.

Konpetentzia honen 1. mailaren lanketa ezin da amaitutzat eman aurreko adin-tartean; horregatik, esku hartu aurretik, prestakuntza-ekintzan parte hartzen duten pertsonek duten mailaren diagnosi bat egitea gomendatzen da

1.	**Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.**
2.	**Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela.**
3.	Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.
4.	Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.
5.	Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.

1. Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.

Taldeari lotutako egoera emozionalak identifikatzeko ariketak eta jokoak.

Kanpoko presioa, bere portaeran besteen eragina jasotzen duela eta gauzak besteak imitatzen edo taldearen onarpena eta estimua lortzeko xedez egiten dituela antzematea ahalbidetzen dioten ariketak eta dinamikak.

Bere erreferentziazko taldeak zein diren eta, hortaz, zein talderentzat nahi duen “atsegin izan” identifikatzeko eta horiez jabetzeko aukera ematen dioten hainbat ipuin eta jarduera.

Taldeko presioa bideari lotutako zein egoeratan jasan dezakeen azaltzen duten rol-jokoak eta simulazioak.

2. Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela.

Egoera emozionalak hautemateko eta identifikatzeko ariketak eta jokoak, zenbaitetan taldeari atsegin ematearen eta norberaren beharren artean egon daitekeen kontraesana esperimentatzeko. Norberaren desioa hautematen eta kokatzen lagunduko duten dinamikak gauzatzea, gainerakoek nigandik espero duten horretatik bereiziz.

Rol playing, taldeko eztabaidak eta kasuen azterketak, taldeak trafiko-egoeratan izan ditzakeen eraginen esperientziak identifikatzeko, adierazteko eta konpartitzeko.

Dilemak eta rol playing norberarentzat ona dela uste denaren eta taldeak eskatzen duela sentitzen duenaren arteko distantzia murriztea ahalbidetzen duten estrategiak praktikatzeko, negoziazio-estrategia soilak edo taldeko eragineko estrategiak erabiliz

Egokitzapena eta malgutasuna

DEFINIZIOA:
Bideko egoera ezberdinei erantzun desberdinak ematea, norbere edo testuinguruaren beharren arabera, horrek dakarren aldaketa onartuta.

LABURPEN-GALDERA:
Erraz egokitzen al naiz aldaketetara, barruko aldaketetara nahiz bide-testuinguruaren aldaketetara?

1.	**Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu**
2.	**Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.**
3.	Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz.
4.	Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.
5.	Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.

1. Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu

Konpetentzia-maila honetako alderdi askok adin honetan txertatuta egon beharko luketen arren, horiek barneratzen lagunduko duen nolabaiteko errepaso bat proposatzen da.

Gogorarazi behar da haurrek, maila honetan, behar bezala bereizi behar dituztela alde seguruak alde ez seguruetatik. Era berean, oinarrizko bide-portaerak aplikatzen jakin behar dute, hala nola ibiak zaintzea, kalea zeharkatzen ari direla jolasean ez ibiltzea... Horretarako, aldaketaren esanahia ulertarazten duten jolasak eta mugikortasun-espazio ezberdinetan segurtasun-sentsazioa esperimentatzea ahalbidetzen duten jokoak proposatzen dira.

Era berean, simulazioen eta jarduera proiektiboen bidez, mugikortasun-egoera ezberdinetan duten beldurra “entzun” dezakete. Garrantzitsua da beldur hori antzematen jakitea, eta konturatzea noiz

ez diren gai bideari lotutako egoera jakin batetarako, eta noiz eskatu behar duten laguntza. Zentzu honetan, egoera ezberdinak praktikatu daitezke, egoera horietan haurrak azalpenak eman behar dituelarik edo laguntza eskatu behar duelarik.

Konpetentziaren maila honetan egiten den lanketa arreta eta ingurunearen azterketa konpetentzietan egiten den lanketaren oso antzekoa da. Izan ere, horien helburua da adi egotea ingurunean gerta daitezkeen aldaketen aurrean, portaerak automatizatzea eta egoera berrietara egokitzea ahalbidetuko dien ernetasun-maila garatuz.

2. Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.

Konpetentzia-garapeneko maila honetan interesgarria da norberaren portaerak eta ohiturak onartzea eta bide-ekintzan egiten dituen hutsegiteez jabetzea.

Prozesu honetan garrantzitsua da erantzun seguruak automatizatzearen eta etengabeko trafiko-aldaketen aurrean erne egotearen arteko oreka eraginkorra mantendu beharra ulertzea. Oreka horretan, oso garrantzitsua da arauaren kontzeptua, adostutako elementu erregulatzaile gisa. Jokoen eta ariketen bidez, arauek kontzeptu gisa duten garrantzia agerian jartzeaz gain, arau horietako batzuk mugikortasun-egoera ezberdinetan duten berariazko erabilgarritasuna eta beharra azpimarratzen da.

Era berean, behaketa zuzenaren bidez, erregistro-taulen bidez edo bestelako estrategien bidez besteen portaerak aztertuz, egin diren hutsegiteetatik ikasi daiteke, eta norberaren portaerarentzat baliagarriak izan daitezkeen ondorioak atera daitezke.

Dilema moralak, simulazioak, rol-jokoak eta kasuen azterketak oso tresna interesgarriak izan daitezke portaera seguruei eta istripuen ondorioei buruz eztabaidatzeko.

Ohitura eta ustekabea harremanetan jarriko dituzten ariketak ere aplikatu daitezke, erreakzio-gaitasuna esperimentatzea eta eztabaidatzea ahalbidetuz.

Neure burua eta nire emozioak kudeatzea

DEFINIZIOA:
Norbere barne-egoera aztertzea, horrek dakartzan arriskuak balioestea, eta arrisku horiek minimizatze aldera jardutea.

LABURPEN-GALDERA:
Jabetzen al naiz nola nagoen eta zer sentitzen dudan une honetan

1.	**Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.**
2.	**Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.**
3.	Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.
4.	Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.
5.	Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.

1. Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.

Jolasei, bistaratzeei (bere mailan) eta ipuinei esker, haurrak geroz eta aberatsagoa izango den barne-mundura iristeko aukera izango du. Jarduera horien bidez, oinarrizko egoera emozionalak bere gorputzetik datozen sentsazioetatik (barrutik datozen sentsazioak) bereizi behar ditu, eta, bere zaurgarritasunaren bidez, arriskuaren kontzeptura hurbildu behar du.

Emozioen sarrerako atea plano fisikoa da. Norberaren gorputzaz jabetzeko aukera ematen duen lanketa baten bidez, egoera emozional ezberdinak ezagutu ahal izatera eta bere gorputzetik datozen sentsazioak emozioetatik bereizi ahal izatera hurbilduko dira.

Emozio horiez jabetzera zuzendutako jokoak eta jarduerak garatuko dira: nola hautematen diren, zein diren erantzun emozional bat dela jakiteko aukera ematen diguten adierazleak, eta zertaz ohartarazten digun erantzun horrek.

Oinarrizko emozioak landu behar dira (beldurra, haserrea, atsekabea eta poza), batez ere mugikortasunari lotuta. Hala ere, hurrengo mailara arte ez dira horiek zehaztasun handiagoz bereizteko eta antzemateko gai izango.

2. Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.

Konpetentzia-maila honen garapenean funtsezkoa da gorputzak emozioekin duen lotura, eta garrantzia hartzen dute lotura hori garatzen lagunduko duten gorputz-ariketak bezalako jarduerek (jokoak, bistaratzeak, erlaxazioak...).

Gorputz-lanketaz gain, garapen-mailak ahalbidetzen duenez, pertsonak oinarrizko emozioak bereizteko eta emozio horien erreakzio fisikoak ezagutzeko gai izan beharko du, kasuen azterketen bidez, autokasuen bidez eta autopertzepzio-ariketen bidez.

Garrantzitsua da, halaber, antzeko egoeretan erreakzio ezberdinak eztabaidatzea eta konpartitzea, pertsona oro ezberdina dela ulertarazteko. *“Zer pentsatu zenuen horrela sentitzeko?”* edo *“nola sentitu zara?”* bezalako galderak erabili daitezke xede horretara iristeko.

Konpetentzia-maila honetan garrantzitsua da sentimenduak eta emozioak ulertzea, ondoren horiek onartzeko eta horien errekonozimendutik jarduteko. Jarduerekin eta ariketekin batera mugikortasunak eragiten dituen emozioen eta portaeren errekonozimendua landu behar da. Errekonozimendu hori bultzatzeko, dilema moralak nahiz emozioak ez kontrolatzearen ondorioak bide-portaeretan egon daitezkeen arriskuekin erlazionatzen dituzten beste jarduerak proposatzen dira.

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

DEFINIZIOA:
Presiopeko egoera iraunkorrak edo estimulu adierazgarri kopuru handiegia kontrolatzeko eta gainditzeko baliabideak izatea.

LABURPEN-GALDERA:
Konturatzen al naiz egoerak gainditu egingo nauela? Presio-egoera arriskua areagotu gabe mantentzeko gai al naiz?

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea konpetentzia aplikagarri da pertsonak estresatuta egon daitezkeen kasu horietan edo bideko estres-egoeratan dauden kasu horietan. Hori dela-eta, gidatu ohi duten pertsonak edo profesionalak izaten dira gehienetan. Beraz, lehenengo bi adin-tarteetan ez da planteatzen konpetentzia honen inguruko lanketarik.

Lehenengo adin horietan *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentzia lantzea iradokitzen da, estresaren konpetentziaren aurretik baitago, eta estresari aurrea hartzeko balio baitu. Gainera, trafiko-egoera orokorretan aplikatu daiteke, eta baita bideen erabiltzaile-mota guztiengan ere.

1.	Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.
2.	Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.
3.	Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.
4.	Erantzukizuneko eta prebentzioko jarrerak hartzen ditu norberaren edo besteen estresaren aurrean, eta lasaitasun- nahiz erlaxazio-egoeretarantz autokudeatzen da.
5.	Estresa maneiatzeko mekanismoak planteatzen eta zabaltzen ditu eta autokontrolerako estrategiak konpartitzen ditu.

9.3. 14 - 25 URTE

KONPETENTZIA	KONPETENTZIA-MAILAK				
	1.M	2.M	3.M	4.M	5.M
Arreta			○	○	
Ingurunearen azterketa		○	○	○	
Ingurunearen azterketa		○	○	○	
Taldeko presioarekiko erresistentzia		○	○	○	
Egokitzapena eta malgutasuna		○	○		
Neure buruaren eta nire emozioen kudeaketa	○	○	○		
Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea	○				

Arreta

DEFINIZIOA:
Egoera arriskutsuei aurrea hartzeko behar bezalako kontzentrazio-maila egokia erakustea, ernetasun-maila egoeraren arabera egokituta.

LABURPEN-GALDERA:
Mantentzen al dut nahikoa arreta-maila eta areagotzen al dut arrisku-aukera handiagoak hautematen ditudanean?

Adin-tarte honetan konpetentziaren lehenengo eta bigarren mailak gaindituta egon beharko lukete. Hortaz, hirugarren eta laugarren mailak landu daitezke.

1.	Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.
2.	Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.
3.	**Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.**
4.	**Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.**
5.	Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie.

3. Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.

Ezinbestekoa izango da pertsonek oinezko, gidari eta bidaiari gisa dituzten esperientzietan sakontzea.

Arretaren funtzio selektiboaren kontzeptua, praktikak eta adibideak:

- Kanpoko estimuluenganako arreta, kanpoan edo alde batera utziz mugikortasunean beharrezkoa den segurtasuna mantentzea eragozten duten arreta-galtzaile horiek (adibidez: errepidean kontzentratuta gidatzen du, begiradarekin ikusmina sortzen dion ibilgailuari jarraitu gabe).

Arreta iraunkorraren kontzeptua, praktikak eta ariketak:

- Arreta-maila luzea, trafiko-egoeratan dagoen bitartean zaintza iraunkorra mantenduz (adibidez: publizitatea bezalako kanpoko arreta-galtzaileak saihesten ditu, eta baita emozio-egoera asaldatuak bezalako barruko arreta-galtzaileak ere).

Arreta-mailaren kontzeptua, praktikak eta ariketak:

- Trafiko-egoeraren ezaugarrien araberako arretaren aktibazio-maila, aktibazio txikiegia –logalea- edo aktibazio handiegia –asaldura edo estutasuna- saihestuz.

Arreta banatuaren kontzeptua, praktikak eta ariketak:

- Arreta buruko gaitasunak gainkargatu ditzaketen eta mugikortasun prebentiborako arriskutsua izan daitekeen aktibazio-maila bat eragin dezaketen faktoreen edo estimuluen artean banatzea (adibidez: euria egiten badu edo seinale gehiegi badaude, segurtasuna mantentzeko ezinbestekoa den horretan kontzentratzea).

Ezinbestekoa da lanketa kontzeptualarekin batera ondoko hauen inguruko hausnarketa sustatzea:

- Egokikortasuna: estimulu desberdinak hautematera irekita egotea.
- Erantzukizuna: bide-portaeran etengabeko zaintza behar duela jabetzea
- Guztia kontrolatzea ezinezkoa dela onartzea

4. Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.

Adin-tarte honetan baliagarria izango da estatistikak eta trafiko-istripuen garrantziari eta kopuruari buruzko informazioak ezagutzea.

Istripuen prebentzioan egokiak diren eta zuzen-zuzenean arretaren kalitatearen eta mailaren eragina duten jardunbide batzuei buruzko ariketak eta kasuen azterketak:

- Alboko gisa bidaiatzen duenak gidatzen ari denari arreta galaraztea saihesten du, eta gidariak arreta iraunkorra mantentzea bilatzen du.
- Arriskuez eta kontrako egoerez ahalegin handirik gabe ohartzea ahalbidetzen dion arreta-ohitura.
- Egoera emozional asaldatuetan edo esperientziarik gabeko egoeretan are eta ernetasun-maila handiagoa behar dela konturatzea.

- Arreta-maila egokia arriskuan jar dezaketen egoera fisiko edo psikologikoak aurreikustea, logalea edo nekea adibidez.
- Arreta banatua, arreta-galtzaileak eta gidatzeko ohiturak.

Arretan mantentzen laguntzen duten jardunbide egokiak ezagutzea eta eztabaidatzea.

Segurtasunerako prest egotea eta norberarekiko koherentzia baloratzen lagunduko duten ariketak.

Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia

DEFINIZIOA:
Mugikortasunari lotutako egoeretan jasan daitekeen edo besteri egin dakiekeen kaltea edo kaltearen probabilitatea kontuan izatea

LABURPEN-GALDERA:
Baloratzen al ditut bideko nire egintzen ondorioak arrisku-terminoetan?

Adin-tarte honetan, gehienak ibilgailu motordunen gidari izatera pasatzen dira.

Adin honetan konpetentziaren lehenengo maila barneratuta duela suposatzen da.

1.	Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa.
2.	**Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere.**
3.	**Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.**
4.	**Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.**
5.	Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsonekin konpartitzen du

2. **Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere.**

Egoera batek berekin ekar dezakeen arriskuari buruz eztabaidatzeko aukera ematen duten ariketak.

Arrisku objektiboari eta subjektiboari buruzko eztabaida-jarduerak.

Norberaren segurtasuna nahiz gainerakoena jokoan dauden arrisku-egoerak aztertzea.

Trafikoa osatzen duten elementuen arteko harremanak bizitzea ahalbidetzen duten taldeko dinamikak eta jokoak.

Barruko kontraesanak eta hautapen jakin batzuen arriskuak esperimentatzeko aukera ematen duten dilema moralak eta kasuen azterketak.

Arriskuaren eta zaurgarritasunaren artean bereizteko aukera ematen duten ariketak eta eztabaida gidatuak.

Norberaren bide-ohiturak azaleratzen dituzten ariketak.

Norberaren ikuspegia defendatzeak berekin dakarren zailtasuna bizitzea eta praktikatzea ahalbidetzen duten jarduerak.

3. Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.

Galzoriaren, arriskuaren eta zaurgarritasunaren arteko ezberdintasunak agerian jartzen dituzten jokoak, kasuak eta ariketak.

Segurtasun pasiboa eta segurtasun aktiboa kontzeptuak ikasteko eta ezberdintzeko aukera ematen duten jarduerak.

Segurtasun pasiboari nahiz horien erabilerari buruzko informazio egokiak (kaskoa, uhala, haurrak eusteko gailuak, airbaga...).

Horien erabilera okerrak izan ditzakeen ondorioak nahiz ibilgailua behar bezala ez mantentzeak izan ditzakeen ondorioak bizitzea ahalbidetzen duten ariketak.

Istripu baten ondorioz pairatu daitezkeen kalteen inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten bideoak eta esperientziak.

Distantziak, denborak eta abiadurak kalkulatzea praktikatzera zuzendutako pertzepzio-ariketak. Pertzepzioaren distortsioa bizitzea.

Autobabesteko beharra eta gidatze prebentibo bat gauzatu beharra agerian uzten dituzten dilema moralak, kasuak eta eztabaidak.

Taldeko eztabaidak eta dilema moralak, arduratsu izateak esan nahi duenari buruz. Erantzukizun pertsonalari, legalari eta sozialari buruzko informazioak.

Arauek prebentzioaren inguruko informazio-igorle gisa duten zentzuari buruzko eztabaidak.

4. Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.

Istripuen zergatien inguruko informazioak eta bideko arriskuen azterketa.

Prebentzio-estrategiak eztabaidatzeko eta aztertzeko aukera ematen duten informazioak.

Arriskuaren eta erantzukizunaren inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten kasuak eta dilemak.

Norberaren mugak bizitzea ahalbidetzen duten ariketak.

Ibilbideak planifikatzea

Ingurunearen azterketa

DEFINIZIOA:
Inguruneari buruzko beharrezko informazioa modu interaktiboan aztertzea eta egoeretako bat balioestea aukerarik seguruena hartuta

LABURPEN-GALDERA:
Nire erantzunak egokiak al dira inguratzen nauen ingurunerako?

1.	Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.
2.	Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.
3.	Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.
4.	Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.
5.	Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du.

2. **Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.**

2. mailaren lanketa ezin da amaitutzat eman aurreko adin-tartean. Eduki horiek lantzen jarraitu behar da, sakontasun handiagoarekin, bereziki bideko segurtasun-gabezian eta inguruneko informazioen pertzepzioan eragina duten elementuei dagokienez.

3. Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.

Kasuak aztertuz (asmatutakoak edo norberaren esperientzietan oinarritutakoak), bideari lotutako egoera jakin batean inplikatuta dauden elementu guztiak bildu nahi dira, erantzun-aukera ezberdinak planteatzeko eta horietan seguruena baloratzeko. Prozesu honetan interesgarria da erabakiak hartzerakoan blokeatzaile gisa jarduten diren elementuak kontuan hartzea: zalantza, informazio-gabezia, beldurrak, segurtasun-gabezia, baldartasuna...

Kasuen azterketak, eta bakoitzaren esperientzian oinarritzeak, pertsonak autoezagutzaren ikuspegi bat izatea ahalbidetu dezake. Ikuspegi hori bere indarguneen eta ahulguneen egiaztapen-zerrenden (check list) bidez egituratzen da. Horrek guztiak, taldeko eztabaidekin batera, bideari dagokionez segurua den pertsonari buruzko erreferentziazko eredu bat eskainiko eta garatuko dio. Ariketa analogikoei, simulazioei eta rol-jokoei esker, egoeraren ikuspegia har daiteke, “beste pertsonaren” ikuspegia bereiztera eta ulertzera iritsiz, eta bere portaerei prebentiboki aurrea hartuz (alerta aktiboa).

Garrantzitsua da pertsonengan trafikoaren inguruan dituzten ezagutzak eta informazioak eguneratzeko interesa garatzen saiatzea eta egoerekin zerikusia duen araudia hobeto ulertzen saiatzea. Horrela, errealitatearekin inplikatuta dauden, errealitateaz jabetzen diren eta zuhurrak diren bide-erabiltzaile izatera iristen lagunduko dieten oinarriak finkatuko dira.

4. Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.

Konpetentzia honen elementuen barruan, trafikoa sistema gisa ulertzeak lehentasuna du. Ikuspegi sistemiko horrek, erabakiak hartzerakoan esku hartzen duten aldagai guztien azterketatik abiatuta garatzen den horrek, geroz eta automatizatuagoa izan behar du, 5. mailan ia automatikoa izatera iritsi arte. Era berean, ikuspegi hori mugikortasun-estilo prebentiboa denaren edo estilo horrek izan behar duenaren inguruko hausnarketaren bidez garatu daiteke. Adierazi behar da, halaber, estilo prebentibo horrek ibilgailu bat gidatzen dutenen gaineko eragina izateaz gain, bide-egintza guzti-guztietan duela eragina, gidaria izan, bidaiaria izan edo oinezkoa izan. Ikuspegi sistemiko horren garapenak erabakiak hartzeko prozesua hobetzea ere suposatzen du. Hobekuntza horretarako tresnak dira erabakien zuhaitza, ondorioen azterketa nahiz erabakiak hartzera eramaten gaituzten barruko prozesu emozionalen azterketa.

Erabakien zergatiaren eta moduaren azterketa horren bidez autokontzientzia areagotzen da (eztabaida edo dilema moralak bezalako beste metodologiekin batera) eta ekintza segurtasun- eta erantzukizun-baloreetarantz orientatzen du.

Taldeko presioarekiko erresistentzia

DEFINIZIOA:
Norbere irizpidearen arabera jardutea eta besteen eragina balioestea, norbere eta gainontzekoen segurtasuna hobetsita.

LABURPEN-GALDERA:
Benetan nik erabakitzen al dut?

Konpetentzia hau oso lotuta dago *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentziarekin eta *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* konpetentziarekin.

Taldeko presioarekiko erresistentzia garatu ahal izateko ikuspegi egokia izango da, beraz, lehendabizi beste bi konpetentzia horietan esku hartzea edo hiru konpetentziak batera lantzea.

Konpetentzia honen 2. mailaren lanketa ezin da amaitutzat eman aurreko adin-tartean; horregatik, esku hartu aurretik, prestakuntza-ekintzan parte hartzen duten pertsonek duten mailaren diagnosi bat egitea gomendatzen da.

1.	Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.
2.	**Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela.**
3.	**Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.**
4.	**Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.**
5.	Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.

2. Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela..

Egoera emozionalak hautemateko eta identifikatzeko ariketak eta jokoak, zenbaitetan taldeari atsegin ematearen eta norberaren beharren artean egon daitekeen kontraesana esperimentatzeko. Norberaren desioa hautematen eta kokatzen lagunduko duten dinamikak gauzatzea, gainerakoek nigandik espero duten horretatik bereiziz.

Rol playing, taldeko eztabaidak eta kasuen azterketak, taldeak trafiko-egoeratan izan ditzakeen eraginen esperientziak identifikatzeko, adierazteko eta konpartitzeko.

Dilemak eta *rol playing* norberarentzat ona dela uste denaren eta taldeak eskatzen duela sentitzen duenaren arteko distantzia murriztea ahalbidetzen duten estrategiak praktikatzeko, negoziazio-estrategia soilak edo taldeko eragineko estrategiak erabiliz.

3. Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.

Egoera batean inplikatutako ikuspegi ezberdinak aztertzeko nahiz bestearen ikuspegia ulertzeko eta norberarena defendatzeko aukera ematen duten teknikak (autokasuak, dilema moralak, *rol playing...).*

Pasibotasuna, oldarkortasuna, obedientzia eta errebolta bezalako kontzeptuak identifikatzeko eta bereizteko galdetegiak, egoeren azterketak eta taldeko eztabaidak.

Asertibitatea eta proaktibitatea zer diren ulertzeko eta horiek garatzeko aukera ematen diguten galdetegiak, kasuak eta simulazioak.

Negoziazioari buruzko ariketak eta mapa kontzeptuala.

Eztabaidak eta *rol playing* argudiatzea eta adierazpena lantzeko, eta norberaren ikuspegiaren defentsan izan beharreko iraunkortasuna lantzeko.

4. Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.

Ariketa analogikoak, etengabe balore-judizioak igortzen direla hautemateko, eta bestearen ikuspegia ulertzeko eta errespetatzeko, horrekin ados egon beharrik gabe. Ariketen grabazioak, ikuspegiak eta negoziazio-estrategiak identifikatzeko, aitortzeko eta barneratzeko.

Jarduketak planifikatzea, gatazka-egoera hipotetikoen aurrean, eta horiek simulatzea, aurrea hartzen ikasteko.

Dilemak eta taldeko eztabaidak, batzuetan norberaren ongizatea baino besteena nahiago dela konturatzeko (mendekotasun emozionala). Mendekotasun emozionala gainditzeko rol-jokoak, simulazioak eta ariketak.

Enpatiaren kontzeptua besteen motibazioen azterketa gisa lantzeko aukera ematen duten metaplanak, simulazioak, ariketa analogikoak eta taldeko eztabaidak.

Frustrazioaren aurreko erresistentzia garatzera eta norberaren ikuspegi seguruari eustera zuzendutako ariketak.

Egokitzapena eta malgutasuna

DEFINIZIOA:
Bideko egoera ezberdinei erantzun desberdinak ematea, norbere edo testuinguruaren beharren arabera, horrek dakarren aldaketa onartuta.

LABURPEN-GALDERA:
Erraz egokitzen al naiz aldaketetara, barruko aldaketetara nahiz bide-testuinguruaren aldaketetara?

1.	Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu.
2.	**Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.**
3.	**Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz.**
4.	Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.
5.	Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.

2. Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.

Konpetentzia-garapeneko maila honetan interesgarria da norberaren portaerak eta ohiturak onartzea eta bide-ekintzan egiten dituen hutsegiteez jabetzea.

Prozesu honetan garrantzitsua da erantzun seguruak automatizatzearen eta etengabeko trafiko-aldaketen aurrean erne egotearen arteko oreka eraginkorra mantendu beharra ulertzea. Oreka horretan, oso garrantzitsua da arauaren kontzeptua, adostutako elementu erregulatzaile gisa. Jokoen eta ariketen bidez, arauek kontzeptu gisa duten garrantzia agerian jartzeaz gain, arau horietako batzuk mugikortasun-egoera ezberdinetan duten berariazko erabilgarritasuna eta beharra azpimarratzen da.

Era berean, behaketa zuzenaren bidez, erregistro-taulen bidez edo bestelako estrategien bidez besteen portaerak aztertuz, egin diren hutsegiteetatik ikasi daiteke, eta norberaren portaerarentzat baliagarriak izan daitezkeen ondorioak atera daitezke.

Dilema moralak, simulazioak, rol-jokoak eta kasuen azterketak oso tresna interesgarriak izan daitezke portaera seguruei eta istripuen ondorioei buruz eztabaidatzeko.

Ohitura eta ustekabea harremanetan jarriko dituzten ariketak ere aplikatu daitezke, erreakzio-gaitasuna esperimentatzea eta eztabaidatzea ahalbidetuz.

3. Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz

Konpetentzien garapen-maila honetan, ohitura eta aztura kontzeptuak bereizten jakin behar da, aldaketa orok berekin dakarren zailtasunaz jabetuz. Estimulura ohitzea eta aldaketen aurrean arreta izatea inplikatzen duten jarduerek, jokoek eta ariketa analogikoek, nahiz estimulura ohituta egotearen ondorioz ematen diren pertzepzio-akatsen inguruko lanketak bere sinesmenak eta pertzepzioak zalantzan jartzera eraman behar du, arreta murriztu gabe prozesuak automatizatu beharrera, eta bide-portaeran prebentiboak diren estrategiak planteatzera, bai oinezko gisa, bai gidari gisa eta baita bidaiari gisa. Prozesu hori guztia errazteko, interesgarria izan daiteke kasuak eta autokasuak miatzea, eta autopertzepzioa lantzeko jarduerak egitea.

Neure burua eta nire emozioak kudeatzea

DEFINIZIOA:
Norbere barne-egoera aztertzea, horrek dakartzan arriskuak balioestea, eta arrisku horiek minimizatze aldera jardutea.

LABURPEN-GALDERA:
Jabetzen al naiz nola nagoen eta zer sentitzen dudan une honetan

1.	**Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.**
2.	**Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.**
3.	**Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.**
4.	Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.
5.	Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.

1. Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.

Pertsona orok ez du bilakaera berdina izaten; horregatik, ezin da onartutzat eman adin-tarte honetan konpetentzia-maila hau barneratuta dagoenik. Horregatik, konpetentzia-maila horretatik abiatzea proposatzen da. Hala ere, adin-tarte honi dagokion heltze-mailan, konpetentzia-elementuak oso erraz eskuratu behar lituzkete prestakuntza-ekintzan parte hartzen duten pertsonek.

Emozioen sarrerako atea plano fisikoa da. Norberaren gorputzaz jabetzeko aukera ematen duen lanketa baten bidez, egoera emozional ezberdinak ezagutu ahal izatera eta bere gorputzetik datozen sentsazioak emozioetatik bereizi ahal izatera hurbilduko dira.

Introspekzio-jardueren eta bistaratzeen bidez, geroz eta aberatsagoa izango den barne-mundura iristeko aukera izango da. Jarduera horien bidez, oinarrizko egoera emozionalak bere gorputzetik datozen sentsazioetatik (barrutik datozen sentsazioak) bereizi behar ditu, eta, bere zaurgarritasunaren bidez, arriskuaren kontzeptura hurbildu behar du.

Emozio horiez jabetzera zuzendutako jokoak eta jarduerak garatuko dira: nola hautematen diren, zein diren erantzun emozional bat dela jakiteko aukera ematen diguten adierazleak, eta zertaz ohartarazten digun erantzun horrek.

Oinarrizko emozioak landu behar dira (beldurra, haserrea, atsekabea eta poza), batez ere mugikortasunari lotuta. Hala ere, hurrengo mailara arte ez dira horiek zehaztasun handiagoz bereizteko eta antzemateko gai izango.

2. Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.

Konpetentzia-maila honen garapenean funtsezkoa da gorputzak emozioekin duen lotura, eta garrantzia hartzen dute lotura hori garatzen lagunduko duten gorputz-ariketak bezalako jarduerek (jokoak, bistaratzeak, erlaxazioak...).

Pertsonak oinarrizko emozioak bereizteko eta emozio horien erreakzio fisikoak ezagutzeko gai izan beharko du, kasuen azterketen bidez, autokasuen bidez eta autopertzepzio-ariketen bidez.

Garrantzitsua da, halaber, antzeko egoeretan erreakzio ezberdinak eztabaidatzea eta konpartitzea, pertsona oro ezberdina dela ulertarazteko. “Zer pentsatu zenuen horrela sentitzeko?” edo “nola sentitu zara?” bezalako galderak erabili daitezke xede horretara iristeko.

Konpetentzia-maila honetan garrantzitsua da sentimenduak eta emozioak ulertzea, ondoren horiek onartzeko eta horien errekonozimendutik jarduteko. Jarduerekin eta ariketekin batera mugikortasunak eragiten dituen emozioen eta portaeren errekonozimendua landu behar da. Errekonozimendu hori bultzatzeko, dilema moralak nahiz emozioak ez kontrolatzearen ondorioak bide-portaeretan egon daitezkeen arriskuekin erlazionatzen dituzten beste jarduerak proposatzen dira.

3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.

Konpetentzia-maila honetan nabarmen garatzen dira pertsonaren egoera emozionalen azterketarako trebetasunak. Trebetasun horiek mugikortasun-egoerekin lotu behar dira.

Introspekzio-lanaren bidez, pentsamendu automatikoak, bideari lotutako egoera jakin batean inplikatutako emozioak eta autokudeaketa emozionalerako estrategiak identifikatu daitezke. Estrategia horien bidez, bakoitzak bere egoera emozionala trafikoan erregulatzeko gai izan behar du; horretarako, dilema moralak, kasuak, rol-jokoak edo simulazioak bezalako jarduerak proposatzen dira.

Era berean, eta emozioak gehiago argitu ahal izateko, arnasketa, erlaxazioa eta bistaratzea bezalako jarduerak iradokitzen dira.

Autokudeaketa emozionalerako, asertibitaterako eta proaktibitaterako estrategiak eskuratzea sustatzeko, autopertzepzioari buruzko galdetegiak, rol-jokoak eta gatazka-egoeren simulazioak erabiltzea proposatzen da.

Era berean, soluzio berrien esplorazioa sormenezko tekniken bidez, ideia-jasaren bidez eta taldeko eztabaiden bidez landu daiteke.

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

DEFINIZIOA:
Presiopeko egoera iraunkorrak edo estimulu adierazgarri kopuru handiegia kontrolatzeko eta gainditzeko baliabideak izatea.

LABURPEN-GALDERA:
Konturatzen al naiz egoerak gainditu egingo nauela? Presio-egoera arriskua areagotu gabe mantentzeko gai al naiz?

1.	**Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.**
2.	**Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.**
3.	Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.
4.	Erantzukizuneko eta prebentzioko jarrerak hartzen ditu norberaren edo besteen estresaren aurrean, eta lasaitasun- nahiz erlaxazio-egoeretarantz autokudeatzen da.
5.	Estresa maneiatzeko mekanismoak planteatzen eta zabaltzen ditu eta autokontrolerako estrategiak konpartitzen ditu.

Gidatzeari lotutako estresa ohikoa da lan-munduan txertatzeak suposatzen duen erantzukizun-gehikuntzaren ondoren. Une hori baino lehen, kudeaketa emozionalari lotutako akatsak egon daitezke, baina horiek neure burua eta nire emozioak kudeatzea konpetentzian daude sartuta. Adin-bloke honetan, gidatzeari lotutako estresak zerikusia izan dezake esperientzia-mailari eta trebetasunari dagokien eskakizun-maila altuegiarekin. Hori izan daiteke gidatzen hasiberriak diren zenbait pertsonen kasua. Bestalde, estresa lotuagoa dago bideari lotutako egoera edo lanbide batzuekin adinarekin baino. Horrela, haurrak etxetik ikastetxera eramatea estres-adibide tipikoa da. Beste adibide bat da bidearekiko lotura zuzena duten lanbideena, hala nola anbulantzia-gidariena, autobus-gidariena, taxi-gidariena, merkantzia-gidariena eta gidatze-irakasleena.

Kontuan izanik estresak lotura handia duela heltze-maila pertsonalarekin, ulertzen da adin-tarte honi 1. eta 2. mailak bakarrik dagozkiola, nahiz eta puntualki goragoko maila batean dauden pertsonak ere egon daitezkeen.

1. Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.

Aktibazio-mailarekin eta gehiegizko aktibazioarekin zerikusia duten ariketetatik abiatuta, estres negatiboa (distresa) estres positibotik (eustresa) bereizi behar da. Era berean, gorputz-lanketaren bidez, bistaratzeen bidez eta kasuen azterketaren bidez, antsietatea, tentsioa, beldurra eta estutasuna bezalako kontzeptuak landu daitezke.

Prestakuntza-ekintzan parte hartzen dutenek bizi izan dituzten esperientziak gogora ekarriz, estresari lotutako sintoma fisikoen (izerdia, buruko mina edo giharretako mina, takikardiak...), sintoma psikikoen (sumingarritasuna, urduritasuna, beldurra, gehiegizko kezka...) eta portaerazko sintomen (loaren inguruko arazoak, jateko ohituren aldaketa, tabako-kontsumoaren gehikuntza...) inguruan eztabaidatu ahal izango da.

Taldean eztabaidatzea, egunkariko artikuluak biltzea eta filmak ikustea estresaren kontzeptua errealitatearen eskakizunekiko moldakaiztasun gisa igortzeko estrategia didaktiko onak izan daitezke.

Rol-jokoei, ariketei eta hausnarketei esker une horretara arte norberarentzat ere ezezagunak ziren aldeak azaleratuko dira.

Autoezagutzaren prozesuan funtsezkoak izango dira pertsonak estresatuta dauden edo estresatuta egoteko gutxi falta zaien identifikatzera zuzendutako ariketak eta jarduerak.

2. Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.

Maila honetan, bi arloren gainean lan egitea proposatzen da. Lehenengoan estresaren eraginpean gidatzetik eratortzen diren ondorioen azterketari egiten zaio erreferentzia. Bigarrenak, berriz, zerikusia du estresa eragiten duten elementu ezberdinek partaide bakoitzaren gainean duten inpaktuaren inguruko autoezagutza lantzearekin, eta baita horiek kudeatzeko estrategien eraginkortasunarekin ere (arnasketa, bistaratzeak eta erlaxazioa, adibidez).

Maila honetan oso garrantzitsua da partaide bakoitzak bere muga propioak ezagutzea, eta bere portaeren zergatia aztertzea, lehia-mekanismoek, antsietate-mekanismoek edo gehiegizko tentsio-mekanismoek ahalik eta eragin gutxien izan dezaten. Barruko mundura hurbiltzen lagunduko duten ariketen bidez taldean tentsio-egoeraz hitz egitea funtsezko estrategia izango da, estresa eragiten duten elementu ezberdinei eman beharreko erantzuna aldatu ahal izateko.

9.4. HELDUAK

KONPETENTZIA	KONPETENTZIA-MAILAK				
	1.M	2.M	3.M	4.M	5.M
Arreta			○	○	○
Ingurunearen azterketa			○	○	○
Ingurunearen azterketa			○	○	○
Taldeko presioarekiko erresistentzia			○	○	○
Egokitzapena eta malgutasuna			○	○	○
Neure buruaren eta nire emozioen kudeaketa		○	○	○	○
Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea	○	○	○	○	○

Arreta

DEFINIZIOA:
Egoera arriskutsuei aurrea hartzeko behar bezalako kontzentrazio-maila egokia erakustea, ernetasun-maila egoeraren arabera egokituta.

LABURPEN-GALDERA:
Mantentzen al dut nahikoa arreta-maila eta areagotzen al dut arrisku-aukera handiagoak hautematen ditudanean?

En este tramo de edad el primer y segundo nivel competencial deberían estar ya resueltos. Se podrá por tanto trabajar el tercero, cuarto y quinto.

1.	Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.
2.	Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.
3.	**Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.**
4.	**Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.**
5.	**Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie.**

3. Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.

Ezinbestekoa izango da pertsonek oinezko, gidari eta bidaiari gisa dituzten esperientzietan sakontzea.

Arretaren funtzio selektiboaren kontzeptua, praktikak eta adibideak:

- Kanpoko estimuluenganako arreta, kanpoan edo alde batera utziz mugikortasunean beharrezkoa den segurtasuna mantentzea eragozten duten arreta-galtzaile horiek (adibidez: errepidean kontzentratuta gidatzen du, begiradarekin ikusmina sortzen dion ibilgailuari jarraitu gabe).

Arreta iraunkorraren kontzeptua, praktikak eta ariketak:

- Arreta-maila luzea, trafiko-egoeratan dagoen bitartean zaintza iraunkorra mantenduz (adibidez: publizitatea bezalako kanpoko arreta-galtzaileak saihesten ditu, eta baita emozio-egoera asaldatuak bezalako barruko arreta-galtzaileak ere).

Arreta-mailaren kontzeptua, praktikak eta ariketak:

- Trafiko-egoeraren ezaugarrien araberako arretaren aktibazio-maila, aktibazio txikiegia –logalea- edo aktibazio handiegia –asaldura edo estutasuna- saihestuz.

Arreta banatuaren kontzeptua, praktikak eta ariketak:

- Arreta buruko gaitasunak gainkargatu ditzaketen eta mugikortasun prebentiborako arriskutsua izan daitekeen aktibazio-maila bat eragin dezaketen faktoreen edo estimuluen artean banatzea (adibidez: euria egiten badu edo seinale gehiegi badaude, segurtasuna mantentzeko ezinbestekoa den horretan kontzentratzea).

Ezinbestekoa da lanketa kontzeptualarekin batera ondoko hauen inguruko hausnarketa sustatzea:

- Egokikortasuna: estimulu desberdinak hautematera irekita egotea.
- Erantzukizuna: bide-portaeran etengabeko zaintza behar duela jabetzea
- Guztia kontrolatzea ezinezkoa dela onartzea

4. Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.

Baliagarria izango da estatistikak eta trafiko-istripuen garrantziari eta kopuruari buruzko informazioak ezagutzea.

Istripuen prebentzioan egokiak diren eta zuzen-zuzenean arretaren kalitatearen eta mailaren eragina duten jardunbide batzuei buruzko ariketak eta kasuen azterketak:

- Alboko gisa bidaiatzen duenak gidatzen ari denari arreta galaraztea saihesten du, eta gidariak arreta iraunkorra mantentzea bilatzen du.
- Arriskuez eta kontrako egoerez ahalegin handirik gabe ohartzea ahalbidetzen dion arreta-ohitura.
- Egoera emozional asaldatuetan edo esperientziarik gabeko egoeretan are eta ernetasun-maila handiagoa behar dela konturatzea.
- Arreta-maila egokia arriskuan jar dezaketen egoera fisiko edo psikologikoak aurreikustea, logalea edo nekea adibidez.
- Arreta banatua, arreta-galtzaileak eta gidatzeko ohiturak.

Arretan mantentzen laguntzen duten jardunbide egokiak ezagutzea eta eztabaidatzea.

Segurtasunerako prest egotea eta norberarekiko koherentzia baloratzen lagunduko duten ariketak.

5. Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie.

Trafiko-istripuen garrantziari eta kopuruari buruzko zenbait informazio eta estatistika garrantzitsu ezagutzea, baldin eta horiek igortzeak beste pertsonengan eragina izan badezake.

Prebentzio kolektiboaren kontzeptua. Eraginaren funtzionamendua. Eragin-prozesua bizitzea ahalbidetzen duten ariketak. Besteak “konbentzitzeko” praktikak.

Enpatia-kontzeptua. Bestearen lekuan jartzea eta besteen arrazoiak ulertzea sustatzen duten ariketak.

Asertibitate eta proaktibitate kontzeptuak. Dilemak, taldeko dinamikak, rol-jokoak eta oro har asertibitatea eta proaktibitatea garatzeko aukera ematen duten jarduerak.

Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia

DEFINIZIOA:
Mugikortasunari lotutako egoeretan jasan daitekeen edo besteri egin dakiekeen kaltea edo kaltearen probabilitatea kontuan izatea

LABURPEN-GALDERA:
Baloratzen al ditut bideko nire egintzen ondorioak arrisku-terminoetan?

Adin-tarte honetan, bide-testuinguruan egon daitezkeen aldaketek (trafiko-gehikuntza eta istripuak izateko arrisku gehiago izatea) eta arriskura ohituta egoteak bereziki beharrezko egiten dute konpetentzia honen lanketa.

Lehenengo eta bigarren mailak barneratuta daudela suposatzen da. Hezitzailearen zeregina izango da hori hala dela egiaztatzea.

1.	Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa
2.	Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere.
3.	**Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.**
4.	**Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.**
5.	**Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsonekin konpartitzen du**

3. **Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.**

Galzoriaren, arriskuaren eta zaurgarritasunaren arteko ezberdintasunak agerian jartzen dituzten jokoak, kasuak eta ariketak.

Segurtasun pasiboari nahiz horien erabilerari buruzko informazio egokiak (kaskoa, uhala, haurrak eusteko gailuak, airbaga...).

Horien erabilera okerrak izan ditzakeen ondorioak nahiz ibilgailua behar bezala ez mantentzeak izan ditzakeen ondorioak bizitzea ahalbidetzen duten ariketak.

Istripu baten ondorioz pairatu daitezkeen kalteen inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten bideoak eta esperientziak.

Distantziak, denborak eta abiadurak kalkulatzea praktikatzera zuzendutako pertzepzio-ariketak. Pertzepzioaren distortsioa bizitzea. Segurtasun-marjinaren kontzeptua eta aplikazioa. Gaiaren inguruko taldeko eztabaidak.

Autobabesteko beharra eta gidatze prebentibo bat gauzatu beharra agerian uzten dituzten dilema moralak, kasuak eta eztabaidak.

Taldeko eztabaidak eta dilema moralak, arduratsu izateak esan nahi duenari buruz. Erantzukizun pertsonalari, legalari eta sozialari buruzko informazioak.

Arauek prebentzioaren inguruko informazio-igorle gisa duten zentzuari buruzko eztabaidak.

4. Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.

Eztabaidak eta azterketak, prebentzio-estrategiak eztabaidatzeko aukera ematen duten informazioen ekarpena eginez.

Arriskuaren eta erantzukizuna versus norbanakoaren onuraren inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten kasuak eta dilemak.

Istripuen zergatien inguruko informazioak eta bideko arriskuen azterketa.

Norberaren mugak bizitzea ahalbidetzen duten ariketak.

Ibilbideak planifikatzea

5. Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsonekin konpartitzen du

Udalean, erkidegoan, estatuan nahiz Europan istripuen prebentzioarekin lotuta garatzen diren politikak ezagutzea.

Trafiko-istripuen garrantziari eta kopuruari buruzko zenbait informazio eta estatistika garrantzitsu ezagutzea, baldin eta horiek igortzeak beste pertsonengan eragina izan badezake.

Frustrazioaren aurreko erresistentzia garatzeko ariketak, bai bideari dagokionez eta baita norberak bere ikuspegia defendatzea eta ikuspegi horren arabera jardutea ahalbidetzen duten teknika asertiboen eta komunikatiboen entrenamenduari dagokionez ere.

Herritarrek trafiko-istripuen prebentzioaren eremuan duten parte hartzeko estrategien inguruko eztabaida.

Erantzukizun pertsonalaren eta sozialaren inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten kasuak, dilemak eta taldeko eztabaidak.

Ingurunearen azterketa

DEFINIZIOA:
Inguruneari buruzko beharrezko informazioa modu interaktiboan aztertzea eta egoeretako bat balioestea aukerarik seguruena hartuta

LABURPEN-GALDERA:
Nire erantzunak egokiak al dira inguratzen nauen ingurunerako?

1.	Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.
2.	Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.
3.	**Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.**
4.	**Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.**
5.	**Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du.**

3. Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.

Kasuak aztertuz (asmatutakoak edo norberaren esperientzietan oinarritutakoak), bideari lotutako egoera jakin batean inplikatuta dauden elementu guztiak bildu nahi dira, erantzun-aukera ezberdinak planteatzeko eta horietan seguruena baloratzeko. Prozesu honetan interesgarria da erabakiak hartzerakoan blokeatzaile gisa jarduten diren elementuak kontuan hartzea: zalantza, informazio-gabezia, beldurrak, segurtasun-gabezia, baldartasuna...

Kasuen azterketak, eta bakoitzaren esperientzian oinarritzeak, pertsonak autoezagutzaren ikuspegi bat izatea ahalbidetu dezake. Ikuspegi hori bere indarguneen eta ahulguneen egiaztapen-zerrenden

(check list) bidez egituratzen da. Horrek guztiak, taldeko eztabaidekin batera, bideari dagokionez segurua den pertsonari buruzko erreferentziazko eredu bat eskainiko eta garatuko dio.

Ariketa analogikoei, simulazioei eta rol-jokoei esker, egoeraren ikuspegia har daiteke, "beste pertsonaren" ikuspegia bereiztera eta ulertzera iritsiz, eta bere portaerei prebentiboki aurrea hartuz (alerta aktiboa).

Garrantzitsua da pertsonengan trafikoaren inguruan dituzten ezagutzak eta informazioak eguneratzeko interesa garatzen saiatzea eta egoerekin zerikusia duen araudia hobeto ulertzen saiatzea. Horrela, errealitatearekin inplikatuta dauden, errealitateaz jabetzen diren eta zuhurrak diren bide-erabiltzaile izatera iristen lagunduko dieten oinarriak finkatuko dira.

4. Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.

Konpetentzia honen elementuen barruan, trafikoa sistema gisa ulertzeak lehentasuna du. Ikuspegi sistemiko horrek, erabakiak hartzerakoan esku hartzen duten aldagai guztien azterketatik abiatuta garatzen den horrek, geroz eta automatizatuagoa izan behar du, 5. mailan ia automatikoa izatera iritsi arte. Era berean, ikuspegi hori mugikortasun-estilo prebentiboa denaren edo estilo horrek izan behar duenaren inguruko hausnarketaren bidez garatu daiteke. Adierazi behar da, halaber, estilo prebentibo horrek ibilgailu bat gidatzen dutenen gaineko eragina izateaz gain, bide-egintza guzti-guztietan duela eragina, gidaria izan, bidaiaria izan edo oinezkoa izan.

Ikuspegi sistemiko horren garapenak erabakiak hartzeko prozesua hobetzea ere suposatzen du. Hobekuntza horretarako tresnak dira erabakien zuhaitza, ondorioen azterketa nahiz erabakiak hartzera eramaten gaituzten barruko prozesu emozionalen azterketa.

Erabakien zergatiaren eta moduaren azterketa horren bidez autokontzientzia areagotzen da (eztabaida edo dilema moralak bezalako beste metodologiekin batera) eta ekintza segurtasun- eta erantzukizun-baloreetarantz orientatzen du.

5. Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du.

Mugikortasun-estilo prebentiboa mantentzeak prebentzio kolektiboaren kontzeptura hurbiltzea inplikatzen du; izan ere, ahaleginak batuz bakarrik murriztu daitezke istripuak. Ikuspegi sozial batetik,

mugikortasun prebentiboaren garapenerako eragile izan behar dugula esan nahi du horrek, gainerako pertsonengan eragina izatea bilatuz, horiek ere prebentzio-portaerak izan ditzaten.

Horregatik, ezinbestekoa da aurreko kontzeptuak (taldeko eztabaiden bidez, mapa kontzeptualen bidez eta bestelako tekniken bidez landu daitezkeen kontzeptuak) oso argi izatea, eta gogatze-komunikaziorako teknikak praktikatzeari esker eskuratu daitekeen argudiatze-gaitasuna izatea.

Era berean, beste bi elementu ere behar dira. Lehenengoa, prebentzioa eta autonomia bezalako baloreetarako orientazioa, eta, bigarrena, bakoitzak esaten eta egiten duenaren arteko koherentzia. Azken hori posible izateko, garrantzitsua da presiopeko egoeretan erabakiak azkar hartzeko estrategiak ere garatzea, konpetentzia honen 4. mailan aipatu denaren ildotik, hots, erabakiak hartzeko prozesua ahalik eta automatikoena izatea lortzearen ildotik.

Taldeko presioarekiko erresistentzia

DEFINIZIOA:
Norbere irizpidearen arabera jardutea eta besteen eragina balioestea, norbere eta gainontzekoen segurtasuna hobetsita.

LABURPEN-GALDERA:
Benetan nik erabakitzen al dut?

Konpetentzia hau oso lotuta dago *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentziarekin eta *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* konpetentziarekin.

Taldeko presioarekiko erresistentzia garatu ahal izateko ikuspegi egokia izango da, beraz, lehendabizi beste bi konpetentzia horietan esku hartzea edo hiru konpetentziak batera lantzea.

Helduengan garapen-maila oso ezberdinak ematen dira, emozioekin lotutako gaietan batez ere; horregatik, esku-hartzeari ekin aurretik taldearen mailaren inguruko diagnosia egitea iradokitzen da.

1.	Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.
2.	Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela.
3.	**Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.**
4.	**Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.**
5.	**Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.**

3. **Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.**

Egoera batean inplikatutako ikuspegi ezberdinak aztertzeko nahiz bestearen ikuspegia ulertzeko eta norberarena defendatzeko aukera ematen duten teknikak (autokasuak, dilema moralak, *rol playing*...).

Pasibotasuna, oldarkortasuna, obedientzia eta errebolta bezalako kontzeptuak identifikatzeko eta bereizteko galdetegiak, egoeren azterketak eta taldeko eztabaidak.

Asertibitatea eta proaktibitatea zer diren ulertzeko eta horiek garatzeko aukera ematen diguten galdetegiak, kasuak eta simulazioak.

Negoziazioari buruzko ariketak eta mapa kontzeptuala.

Eztabaidak eta *rol playing* argudiatzea eta adierazpena lantzeko, eta norberaren ikuspegiaren defentsan izan beharreko iraunkortasuna lantzeko.

4. Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.

Ariketa analogikoak, etengabe balore-judizioak igortzen direla hautemateko, eta bestearen ikuspegia ulertzeko eta errespetatzeko, horrekin ados egon beharrik gabe. Ariketen grabazioak, ikuspegiak eta negoziazio-estrategiak identifikatzeko, aitortzeko eta barneratzeko.

Jarduketak planifikatzea, gatazka-egoera hipotetikoen aurrean, eta horiek simulatzea, aurrea hartzen ikasteko.

Dilemak eta taldeko eztabaidak, batzuetan norberaren ongizatea baino besteena nahiago dela konturatzeko (mendekotasun emozionala). Mendekotasun emozionala gainditzeko rol-jokoak, simulazioak eta ariketak.

Enpatiaren kontzeptua besteen motibazioen azterketa gisa lantzeko aukera ematen duten metaplanak, simulazioak, ariketa analogikoak eta taldeko eztabaidak.

Frustrazioaren aurreko erresistentzia garatzera eta norberaren ikuspegi seguruari eustera zuzendutako ariketak.

5. Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.

Simulazioak, rol-jokoak eta, oro har, norberaren asertibitatea modulatzeko eta oldarkortasuna edo pasibotasuna beste pertsonei ez igortzeko praktikak.

Taldeko eztabaidak, entzute aktiboa praktikatzeko, besteak epaitu gabe, besteak ulertuz eta errespetatuz, eta argudiatzen ikasteko nahiz komunikazioaren eraginkortasuna neurtzeko.

Enpatiaren kontzeptua besteen motibazioen azterketa gisa lantzeko aukera ematen duten metaplanak eta taldeko eztabaidak.

Frustrazioaren aurreko erresistentzia garatzera eta norberaren ikuspegi seguruari eustera zuzendutako ariketak.

Segurtasunarekin guztiok irabazten dugula ulertarazten duten negoziazio-estrategiak diseinatzea eta praktikatzea.

Egokitzapena eta malgutasuna

DEFINIZIOA:
Bideko egoera ezberdinei erantzun desberdinak ematea, norbere edo testuinguruaren beharren arabera, horrek dakarren aldaketa onartuta.

LABURPEN-GALDERA:
Erraz egokitzen al naiz aldaketetara, barruko aldaketetara nahiz bide-testuinguruaren aldaketetara?

1.	Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu.
2.	Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.
3.	**Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz.**
4.	**Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.**
5.	**Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.**

3. Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz.

Konpetentzien garapen-maila honetan, ohitura eta aztura kontzeptuak bereizten jakin behar da, aldaketa orok berekin dakarren zailtasunaz jabetuz. Estimulura ohitzea eta aldaketen aurrean arreta izatea inplikatzen duten jarduerek, jokoek eta ariketa analogikoek, nahiz estimulura ohituta egotearen ondorioz ematen diren pertzepzio-akatsen inguruko lanketak bere sinesmenak eta pertzepzioak zalantzan jartzera eraman behar du, arreta murriztu gabe prozesuak automatizatu beharrera, eta bide-portaeran prebentiboak diren estrategiak planteatzera, bai oinezko gisa, bai gidari gisa eta baita bidaiari gisa. Prozesu hori guztia errazteko, interesgarria izan daiteke kasuak eta autokasuak miatzea, eta autopertzepzioa lantzeko jarduerak egitea.

4. Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.

Ohitura/aldaketa binomioaren gaineko lanketa da konpetentzia-maila honen oinarria. Horretarako, ezinbestekoa da automiaketatik abiatzea. Horretarako, trafikoan ematen diren aldaketetara irekita egongo den jarrera nahiz bidearen gainerako erabiltzaileen inguruko ikuspegi irekia planteatzen laguntzen duten introspekzio-teknikak erabiliko dira.

Trafikoan ematen diren aldaketei dagokienez, interesgarria da bide-arriskuak globalki baloratzeko aukera ematen duten ariketak praktikatzea.

Bidearen gainerako erabiltzaileen ikuspegiari dagokionez, ikuspegi horretara hurbiltzea ahalbidetzeko, sormenezko teknikak aplikatuko dira eta enpatia-ariketak gauzatuko dira. Horretarako, garrantzitsua da bere zurruntasunez eta joerez jabetzea, bai portaerari dagokionez eta baita pentsamenduari dagokionez ere. Horrekin lotuta, garrantzitsua da, halaber, parte-hartzaile bakoitzak ulertzea arauaren printzipio nagusia dela bere segurtasuna nahiz gainerakoena zaintzea.

5. Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.

Konpetentzia-maila honek mugikortasun prebentiboa du oinarritzat, bai banakakoari dagokionez eta baita kolektiboari dagokionez ere. Horretarako, estrategia interesgarriak izango dira taldeko eztabaidak, datu-bilketak eta kasuen azterketak.

Bai dimentsio komunikatibo batean eta baita bide-dimentsio batean ere, funtsezkoa izango da presiopeko egoeretan lasai egotea, gainerako pertsonak konbentzitzeko gai izatea eta norberaren portaera seguruari eustea, tolerantzia eta errespetua balore gisa mantenduz. Ondorengo elementu metodologiko hauek helburu horretara iristen lagunduko digute: dilema moralak, kasuen azterketak, autobehaketa, taldeko eztabaidak eta prebentzioa eta mugikortasun kolektiboa bezalako kontzeptuen eta ereduen inguruko lana.

Neure burua eta nire emozioak kudeatzea

DEFINIZIOA:
Norbere barne-egoera aztertzea, horrek dakartzan arriskuak balioestea, eta arrisku horiek minimizatze aldera jardutea.

LABURPEN-GALDERA:
Jabetzen al naiz nola nagoen eta zer sentitzen dudan une honetan

1.	Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.
2.	**Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.**
3.	**Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.**
4.	**Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.**
5.	**Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.**

2. Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.

Konpetentzia-maila honen garapenean funtsezkoa da gorputzak emozioekin duen lotura, eta garrantzia hartzen dute lotura hori garatzen lagunduko duten gorputz-ariketak bezalako jarduerek (jokoak, bistaratzeak, erlaxazioak...).

Pertsonak oinarrizko emozioak bereizteko eta emozio horien erreakzio fisikoak ezagutzeko gai izan beharko du, kasuen azterketen bidez, autokasuen bidez eta autopertzepzio-ariketen bidez.

Garrantzitsua da, halaber, antzeko egoeretan erreakzio ezberdinak eztabaidatzea eta konpartitzea, pertsona oro ezberdina dela ulertarazteko. *“Zer pentsatu zenuen horrela sentitzeko?”* edo *“nola sentitu zara?”* bezalako galderak erabili daitezke xede horretara iristeko.

Konpetentzia-maila honetan garrantzitsua da sentimenduak eta emozioak ulertzea, ondoren horiek onartzeko eta horien errekonozimendutik jarduteko. Jarduerekin eta ariketekin batera mugikortasunak eragiten dituen emozioen eta portaeren errekonozimendua landu behar da. Errekonozimendu hori bultzatzeko, dilema moralak nahiz emozioak ez kontrolatzearen ondorioak bide-portaeretan egon daitezkeen arriskuekin erlazionatzen dituzten beste jarduerak proposatzen dira.

3. Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.

Konpetentzia-maila honetan nabarmen garatzen dira pertsonaren egoera emozionalen azterketarako trebetasunak. Trebetasun horiek mugikortasun-egoerekin lotu behar dira.

Introspekzio-lanaren bidez, pentsamendu automatikoak, bideari lotutako egoera jakin batean inplikatutako emozioak eta autokudeaketa emozionalerako estrategiak identifikatu daitezke. Estrategia horien bidez, bakoitzak bere egoera emozionala trafikoan erregulatzeko gai izan behar du; horretarako, dilema moralak, kasuak, rol-jokoak edo simulazioak bezalako jarduerak proposatzen dira.

Era berean, eta emozioak gehiago argitu ahal izateko, arnasketa, erlaxazioa eta bistaratzea bezalako jarduerak iradokitzen dira.

Autokudeaketa emozionalerako, asertibitaterako eta proaktibitaterako estrategiak eskuratzea sustatzeko, autopertzepzioari buruzko galdetegiak, rol-jokoak eta gatazka-egoeren simulazioak erabiltzea proposatzen da.

Era berean, soluzio berrien esplorazioa sormenezko tekniken bidez, ideia-jasaren bidez eta taldeko eztabaiden bidez landu daiteke.

4. Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.

Adin-tarte honetan interesgarria izango da autoezagutzan sakontzea, autoerregulazioari heltzeko eta mugikortasun segururako jarraibideak garatzeko, egoera emozionala kontuan izan gabe. Kasuen azterketak, dilema moralak eta autopertzepzioari buruzko ariketak proposatzen dira, eta baita norberak duen portaeraren irudia eskuratzeko aukera ematen duten feedback ariketak ere.

Ohitura kontzeptuari eta portaera seguruen automatizazio kontzeptuari heldu behar zaie. Era berean, prozesu horiek bistaratzea ahalbidetzen duten ariketak garatu behar dira.

Erantzukizunari, autobabesari eta gainerakoen babesari lotutako baloreen garapena taldeko eztabaiden bidez eta taldeko beste tekniken bidez erdietsi daiteke. Horrek suposatzen du, halaber, prebentzio-estrategia gisa ulertzen diren portaera asertiboak eta proaktiboak praktikatzea.

Enpatia lantzeko eta beste pertsonen emozioak hautematen ikasteko, ahozko nahiz ez-ahozko komunikazio-ariketak proposatzen dira.

5. Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.

Maila honetan, besteei bideari lotutako egoera kritikoetan beren emozioak eta erreakzioak maneiatzen irakasteko gai dira pertsonak. Horregatik, beren barruko kudeaketan eta kudeaketa emozionalean sakondu behar da. Beren buruarenganako konfiantza eta segurtasuna, autonomia pertsonala eta eragina bezalako alderdiak ere landu behar dira.

Bide-segurtasun kolektiboa sustatu ahal izateko, komunikazio- eta asertibitate-estrategietan sakondu behar da, eta baita kudeaketa emozionalean aldaketak emateko ekimenetan ere.

Interesgarria izan daiteke norberak zein besteek bideari lotutako egoera jakinetan dituzten erreakzio emozionalei buruzko eztabaida-egoerak sortzea. Horrela, aukera ezberdinak baloratu daitezke, eta aukerarik seguruena adierazi daiteke, norberaren erreakzioei aurrea hartuz.

Gatazkak simulatuz eta aztertuz norberaren ikuspegia defendatzeko estrategiak landu daitezke, norberaren zein besteen segurtasuna bermatuz.

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

DEFINIZIOA:	LABURPEN-GALDERA:
Presiopeko egoera iraunkorrak edo estimulu adierazgarri kopuru handiegia kontrolatzeko eta gainditzeko baliabideak izatea.	*Konturatzen al naiz egoerak gainditu egingo nauela? Presio-egoera arriskua areagotu gabe mantentzeko gai al naiz?*

1.	Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.
2.	Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.
3.	Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.
4.	Erantzukizuneko eta prebentzioko jarrerak hartzen ditu norberaren edo besteen estresaren aurrean, eta lasaitasun- nahiz erlaxazio-egoeretarantz autokudeatzen da.
5.	Estresa maneiatzeko mekanismoak planteatzen eta zabaltzen ditu eta autokontrolerako estrategiak konpartitzen ditu.

1. Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.

Aktibazio-mailarekin eta gehiegizko aktibazioarekin zerikusia duten ariketetatik abiatuta, estres negatiboa (distresa) estres positibotik (eustresa) bereizi behar da. Era berean, gorputz-lanketaren bidez, bistaratzeen bidez eta kasuen azterketaren bidez, antsietatea, tentsioa, beldurra eta estutasuna bezalako kontzeptuak landu daitezke.

Prestakuntza-ekintzan parte hartzen dutenek bizi izan dituzten esperientziak gogora ekarriz, estresari lotutako sintoma fisikoen (izerdia, buruko mina edo giharretako mina, takikardiak...), sintoma psikikoen (sumingarritasuna, urduritasuna, beldurra, gehiegizko kezka...) eta portaerazko sintomen (loaren inguruko arazoak, jateko ohituren aldaketa, tabako-kontsumoaren gehikuntza...) inguruan eztabaidatu ahal izango da.

Taldean eztabaidatzea, egunkariko artikuluak biltzea eta filmak ikustea estresaren kontzeptua errealitatearen eskakizunekiko moldakaiztasun gisa igortzeko estrategia didaktiko onak izan daitezke. Rol-jokoei, ariketei eta hausnarketei esker une horretara arte norberarentzat ere ezezagunak ziren aldeak azaleratuko dira. Autoezagutzaren prozesuan funtsezkoak izango dira pertsonak estresatuta dauden edo estresatuta egoteko gutxi falta zaien identifikatzera zuzendutako ariketak eta jarduerak.

2. Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.

Maila honetan, bi arloren gainean lan egitea proposatzen da, Lehenengoan estresaren eraginpean gidatzetik eratortzen diren ondorioen azterketari egiten zaio erreferentzia. Bigarrenak, berriz, zerikusia du estresa eragiten duten elementu ezberdinek partaide bakoitzaren gainean duten inpaktuaren inguruko autoezagutza lantzearekin, eta baita horiek kudeatzeko estrategien eraginkortasunarekin ere (arnasketa, bistaratzeak eta erlaxazioa, adibidez).

Maila honetan oso garrantzitsua da partaide bakoitzak bere muga propioak ezagutzea, eta bere portaeren zergatia aztertzea, lehia-mekanismoek, antsietate-mekanismoek edo gehiegizko tentsio-mekanismoek ahalik eta eragin gutxien izan dezaten. Barruko mundura hurbiltzen lagunduko duten ariketen bidez taldean tentsio-egoeraz hitz egitea funtsezko estrategia izango da, estresa eragiten duten elementu ezberdinei eman beharreko erantzuna aldatu ahal izateko.

3. Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.

Konpetentzia-maila honetan estresa kudeatzeko mekanismoak eta aurreko mailan aipatutako beste hainbat teknika eskuratzen dira. Horrela, arnasketako, erlaxazioko eta bistaratzeko teknikak egoki erabiltzen jakitea bilatzen da. Gainera, egoeraren arabera, teknika horietatik egokiena zein izan daitekeen antzemateko gai izan behar da.

Era berean, estresa saihesteko estrategia ezberdinen (lasaitasuna, umorea, aurreratzea...) inguruko eztabaidak proposatzen dira. Horiek ariketen, simulazioen eta rol-jokoen bidez praktikatuko dira.

Horren guztiaren bidez une eta leku zehatz batean zentratzen ikasten da, energiak egiten ari den horretan kontzentratzen ikasten da, eta egoerari lotutako estresa kudeatzen ikasten da.

4. Erantzukizuneko eta prebentzioko jarrerak hartzen ditu norberaren edo besteen estresaren aurrean, eta lasaitasun- nahiz erlaxazio-egoeretarantz autokudeatzen da

Konpetentzia-maila honetan estresaren sintomak aurretiaz antzematearekin lotutako hainbat alderdi lantzea proposatzen da. Horrela, esperimentaziotik eta gorputzaren bidezko lanetik abiatutako ikaskuntzari esker, estresaren sintoma fisiologikoak identifikatzen eta horiek kontrolatzeko teknikak erabiltzen ikasiko da.

Era berean, maila honetan, pentsamendu positiboko mekanismo erdiautomatikoak eskuratu behar dira, eta sistematikoki distortsionatuta dauden pentsamenduak identifikatzen eta zuzentzen ikasi behar da.

Taldeko eztabaidei, artikuluen azterketei eta dilema moralei esker, beste askoren artean, bizi-estilo osasuntsu bat izatearen komenentzia onartuko dute eta hori lortzeko beharrezkoak diren ezagutzak eskuratuko dituzte.

Entzute aktiboa, komunikazioa, komunikazio asertiboa eta proaktibitatea bezalako teknikak praktikatuz, beren estres-maila egoki kudeatzen ikasteaz gain, gainerakoengan eragin zuzena izatea ahalbidetuko duten mekanismoak eskuratu eta praktikatu ahal izango dituzte.

5. Estresa maneiatzeko mekanismoak planteatzen eta zabaltzen ditu eta autokontrolerako estrategiak konpartitzen ditu.

Konpetentzia-maila honetan, estresa kudeatzeko eta kontrolatzeko mekanismo ezberdinak automatizatzea ahalbidetzen duten estrategiak eskuratu beharko dira. Halaber eskuratu beharko dira gainerakoengan eragina izatea ahalbidetzen duten trebetasunak, pertsonen arteko komunikazioarekin lotutakoak. Horretarako, estresa eta bere erreakzioak ebaluatzera zuzendutako ariketak egitea proposatzen da: horren osagarri gisa, baliagarria izan daiteke bidean arriskua sortzen duen faktore gisa ulertutako estresarekin lotutako esperientzia, programa eta datu ezberdinak ezagutzea.

Garrantzitsua izango da, halaber, bidean egon daitezkeen larrialdi-egoeratan estresa tratatzearekin zerikusia duten edukiak eskuratzea. Eduki horiek prestakuntza-ekintzen xede izango den taldearen arabera eta talde horren beharren arabera zehaztuko dira.

Pertsonen arteko komunikazio-prozesuei dagokienez, maila honetan oso garrantzitsuak dira enpatiarekin eta entzute aktiboarekin lotutako alderdiak. Zentzu honetan, prestakuntza-ekintzan parte hartzen duen pertsona oro besteak lasaitzeko gai izango da, bere oreka propioa galdu gabe.

9.5. ADINEKOAK

KONPETENTZIA	KONPETENTZIA-MAILAK				
	1.M	2.M	3.M	4.M	5.M
Arreta	○	○	○	○	○
Ingurunearen azterketa			○	○	○
Ingurunearen azterketa			○	○	○
Taldeko presioarekiko erresistentzia			○	○	○
Egokitzapena eta malgutasuna	○	○	○	○	○
Neure buruaren eta nire emozioen kudeaketa	○	○	○	○	○
Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea	○	○	○		

Arreta

DEFINIZIOA:
Egoera arriskutsuei aurrea hartzeko behar bezalako kontzentrazio-maila egokia erakustea, ernetasun-maila egoeraren arabera egokituta.

LABURPEN-GALDERA:
Mantentzen al dut nahikoa arreta-maila eta areagotzen al dut arrisku-aukera handiagoak hautematen ditudanean?

Adin-tarte honetan, pertsonen bilakaera psikofisikoa dela-eta, bost konpetentzia-mailak landu ahal izatea aholkatzen da.

1.	Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.
2.	Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.
3.	Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.
4.	Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.
5.	Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie.

1. Sentikorra da oinarrizko zentzumenen bidez jasotako informazioekiko.

Adineko pertsonek, duten bilakaera psikofisikoa dela-eta, beren mugak konpentsatzen ikasi behar dute, batez ere ikusmenari eta entzumenari dagokienez. Horretarako, aldaketa horiek bizitzeko, egokitzeko eta onartzeko aukera ematen duten esperientziak izan beharko dituzte.

Pertzepzio-ariketak eta entzumenari, ikusmenari nahiz sistema bestibularrari dagozkion aldaeren inguruko ariketak.

Aldaketa horiek eragin dituzten barruko edo kanpoko faktoreak aztertzen dira, eta baita horiek bide-an izan dezaketen eragina ere.

Dinamika ezberdinen bidez, adinekoak konturatu behar dira bide-errealitatea aldakorra dela, eta ezinbestekoa dela faktore patologikoak edo zahartzearekin lotutako faktoreak konpentsatzea.

2. Badaki zein garrantzitsua den arreta mugikortasun seguruan.

Erakustaldien bidez, ohitura- eta aldaketa-jokoen bidez, taldeko dinamiken bidez eta bestelako tresna didaktikoen bidez, adin honetako pertsonek ikasi behar dute beren pertzepzioa arreta-mailaren araberakoa dela askotan, eta arreta-maila hori ohiturek eta azturek baldintzatzen dutela.

Ariketen eta dinamiken bidez, adinekoek egoera horren diagnosia egiten eta egoera hori onartzen ikasi behar dute, beren segurtasuna bermatzea ahalbidetzen duten egokitzapen-estrategiak erabakiz.

Dinamika ezberdinen bidez, adinekoak konturatu behar dira bide-errealitatea aldakorra dela, eta ezinbestekoa dela faktore patologikoak edo zahartzearekin lotutako faktoreak konpentsatzea.

3. Arretaren kalitatea aitortzen du, mugikortasun segurua mantentzeko.

Oinezko gisa dituzten esperientziatan sakondu beharko da. Estimuluak bereiztera eta arreta-maila egokia mantentzeko gai izatera xedatutako ariketak.

Arreta sustatzen edo oztopatzen duten barruko egoera propioez konturatzera zuzendutako ariketak (gogaitasuna, logalea, oldarkortasuna...).

4. Arreta bere segurtasunaren zerbitzurako tresna gisa erabili ohi du.

Baliagarria izango da estatistikak eta trafiko-istripuen garrantziari eta kopuruari buruzko informazioak ezagutzea.

Istripuen prebentzioan egokiak diren eta zuzen-zuzenean arretaren kalitatearen eta mailaren eragina duten jardunbide batzuei buruzko ariketak eta kasuen azterketak:

- Arriskuez eta kontrako egoerez ahalegin handirik gabe ohartzea ahalbidetzen dion arreta-ohitura.
- Egoera emozional asaldatuetan edo esperientziarik gabeko egoeretan are eta ernetasun-maila handiagoa behar dela konturatzea.

Arretan mantentzen laguntzen duten jardunbide egokiak ezagutzea eta eztabaidatzea.

Segurtasunerako prest egotea eta norberarekiko koherentzia baloratzen lagunduko duten ariketak.

5. Gertuko ingurunean dituen pertsonei arreta-maila egokia mantentzeko beharrezkoak diren informazioak jakinarazten dizkie

Trafiko-istripuen garrantziari eta kopuruari buruzko zenbait informazio eta estatistika garrantzitsu ezagutzea, baldin eta horiek igortzeak beste pertsonengan eragina izan badezake.

Prebentzio kolektiboaren kontzeptua. Eraginaren funtzionamendua. Eragin-prozesua bizitzea ahalbidetzen duten ariketak. Besteak "konbentzitzeko" praktikak.

Enpatia-kontzeptua. Bestearen lekuan jartzea eta besteen arrazoiak ulertzea sustatzen duten ariketak.

Asertibitate eta proaktibitate kontzeptuak. Dilemak, taldeko dinamikak, rol-jokoak eta oro har asertibitatea eta proaktibitatea garatzeko aukera ematen duten jarduerak.

Zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia

DEFINIZIOA:
Mugikortasunari lotutako egoeretan jasan daitekeen edo besteri egin dakiekeen kaltea edo kaltearen probabilitatea kontuan izatea

LABURPEN-GALDERA:
Baloratzen al ditut bideko nire egintzen ondorioak arrisku-terminoetan?

Adineko pertsonek aldaketetara egokitzeko zailtasun handiagoak dituzte eta, beraz, zailagoa egiten zaie trafikoaren fenomenoak planteatzen dituen erronka berriei aurre egitea. Hori *egokitzapena eta malgutasuna* izeneko konpetentzian jada landu bada ere, *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* izeneko konpetentziari dagokio adineko pertsonek arriskuarekiko tolerantzia murriztea eta ez areagotzea.

Konpetentzia honetan adin-tarte honetarako proposatzen den lanketa helduentzat proposatzen denaren berdina da, eta hirugarren, laugarren eta bosgarren mailak hartzen ditu. Puntualki, adineko pertsonaren baten bigarren mailara arte atzera egin dezake.

1.	Intuizioz hautematen du berehalako arrisku propioa
2.	Arrisku-egoerak baloratzen ditu, ez norberak jasan dezakeen kaltearen arabera bakarrik, baita beste pertsonengan eragin dezakeen kaltearen arabera ere.
3.	**Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.**
4.	**Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.**
5.	**Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsonekin konpartitzen du**

3. **Senezko autobabesetik babes planifikatura pasatzen da trafiko-egoera ohikoenetan.**

Galzoriaren, arriskuaren eta zaurgarritasunaren arteko ezberdintasunak agerian jartzen dituzten jokoak, kasuak eta ariketak.

Segurtasun pasiboari nahiz horien erabilerari buruzko informazio egokiak (kaskoa, uhala, haurrak eusteko gailuak, airbaga...).

Horien erabilera okerrak izan ditzakeen ondorioak nahiz ibilgailua behar bezala ez mantentzeak izan ditzakeen ondorioak bizitzea ahalbidetzen duten ariketak.

Istripu baten ondorioz pairatu daitezkeen kalteen inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten bideoak eta esperientziak.

Distantziak, denborak eta abiadurak kalkulatzea praktikatzera zuzendutako pertzepzio-ariketak. Pertzepzioaren distortsioa bizitzea. Segurtasun-marjinaren kontzeptua eta aplikazioa. Gaiaren inguruko taldeko eztabaidak.

Autobabesteko beharra eta gidatze prebentibo bat gauzatu beharra agerian uzten dituzten dilema moralak, kasuak eta eztabaidak.

Taldeko eztabaidak eta dilema moralak, arduratsu izateak esan nahi duenari buruz. Erantzukizun pertsonalari, legalari eta sozialari buruzko informazioak.

Arauek prebentzioaren inguruko informazio-igorle gisa duten zentzuari buruzko eztabaidak.

4. Sistematikoki planifikatzen du bere ekintza, arriskuaren prebentziorako eta minimizaziorako irizpideei jarraiki.

Eztabaidak eta azterketak, prebentzio-estrategiak eztabaidatzeko aukera ematen duten informazioen ekarpena eginez.

Arriskuaren eta erantzukizuna versus norbanakoaren onuraren inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten kasuak eta dilemak.

Istripuen zergatien inguruko informazioak eta bideko arriskuen azterketa.

Norberaren mugak bizitzea ahalbidetzen duten ariketak.

Ibilbideak planifikatzea

5. Barneratuta du arriskua aztertzeko prebentzio-eskema, eta beste pertsone-kin konpartitzen du.

Udalean, erkidegoan, estatuan nahiz Europan istripuen prebentzioarekin lotuta garatzen diren poli-tikak ezagutzea.

Trafiko-istripuen garrantziari eta kopuruari buruzko zenbait informazio eta estatistika garrantzitsu ezagutzea, baldin eta horiek igortzeak beste pertsonengan eragina izan badezake.

Frustrazioaren aurreko erresistentzia garatzeko ariketak, bai bideari dagokionez eta baita norberak bere ikuspegia defendatzea eta ikuspegi horren arabera jardutea ahalbidetzen duten teknika aserti-boen eta komunikatiboen entrenamenduari dagokionez ere.

Herritarrek trafiko-istripuen prebentzioaren eremuan duten parte hartzeko estrategien inguruko ezta-baida.

Erantzukizun pertsonalaren eta sozialaren inguruan eztabaidatzeko aukera ematen duten kasuak, dilemak eta taldeko eztabaidak.

Ingurunearen azterketa

DEFINIZIOA:
Inguruneari buruzko beharrezko informazioa modu interaktiboan aztertzea eta egoeretako bat balioestea aukerarik seguruena hartuta

LABURPEN-GALDERA:
Nire erantzunak egokiak al dira inguratzen nauen ingurunerako?

1.	Hurbileko inguruneak ematen dizkion informazioak biltzen ditu eta egoera horri lotutako portaera segurua hautatzen du.
2.	Bide-ingurunea aztertzen du, elementu ezberdinak aintzat hartuz, eta aukera ezberdinen artean erabakitzeko gai da, bere buruaren segurtasuna baloratuz.
3.	**Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.**
4.	**Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.**
5.	**Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du.**

3. Trafikoan parte hartzen duten elementuak ikuspegi orokor batetatik aztertzen ditu, bere buruaren segurtasuna eta gainerakoen segurtasuna zainduz.

Kasuak aztertuz (asmatutakoak edo norberaren esperientzietan oinarritutakoak), bideari lotutako egoera jakin batean inplikatuta dauden elementu guztiak bildu nahi dira, erantzun-aukera ezberdinak planteatzeko eta horietan seguruena baloratzeko. Prozesu honetan interesgarria da erabakiak hartzerakoan blokeatzaile gisa jarduten diren elementuak kontuan hartzea: zalantza, informazio-gabezia, beldurrak, segurtasun-gabezia, baldartasuna...

Kasuen azterketak, eta bakoitzaren esperientzian oinarritzeak, pertsonak autoezagutzaren ikuspegi bat izatea ahalbidetu dezake. Ikuspegi hori bere indarguneen eta ahulguneen egiaztapen-zerrenden

(check list) bidez egituratzen da. Horrek guztiak, taldeko eztabaidekin batera, bideari dagokionez segurua den pertsonari buruzko erreferentziazko eredu bat eskainiko eta garatuko dio.

Ariketa analogikoei, simulazioei eta rol-jokoei esker, egoeraren ikuspegia har daiteke, "beste pertsonaren" ikuspegia bereiztera eta ulertzera iritsiz, eta bere portaerei prebentiboki aurrea hartuz (alerta aktiboa).

Garrantzitsua da pertsonengan trafikoaren inguruan dituzten ezagutzak eta informazioak eguneratzeko interesa garatzen saiatzea eta egoerekin zerikusia duen araudia hobeto ulertzen saiatzea. Horrela, errealitatearekin inplikatuta dauden, errealitateaz jabetzen diren eta zuhurrak diren bide-erabiltzaile izatera iristen lagunduko dieten oinarriak finkatuko dira.

4. Trafikoak eskaintzen dituen estimulu desberdinak baloratzen ditu ikuspegi sistematiko batetatik, aldagaien arteko elkarrekintza aurreikusten du eta besteen gaineko ardura hartzeko gai da.

Konpetentzia honen elementuen barruan, trafikoa sistema gisa ulertzeak lehentasuna du. Ikuspegi sistemiko horrek, erabakiak hartzerakoan esku hartzen duten aldagai guztien azterketatik abiatuta garatzen den horrek, geroz eta automatizatuagoa izan behar du, 5. mailan ia automatikoa izatera iritsi arte. Era berean, ikuspegi hori mugikortasun-estilo prebentiboa denaren edo estilo horrek izan behar duenaren inguruko hausnarketaren bidez garatu daiteke. Adierazi behar da, halaber, estilo prebentibo horrek ibilgailu bat gidatzen dutenen gaineko eragina izateaz gain, bide-egintza guzti-guztietan duela eragina, gidaria izan, bidaiaria izan edo oinezkoa izan.

Ikuspegi sistemiko horren garapenak erabakiak hartzeko prozesua hobetzea ere suposatzen du. Hobekuntza horretarako tresnak dira erabakien zuhaitza, ondorioen azterketa nahiz erabakiak hartzera eramaten gaituzten barruko prozesu emozionalen azterketa.

Erabakien zergatiaren eta moduaren azterketa horren bidez autokontzientzia areagotzen da (eztabaida edo dilema moralak bezalako beste metodologiekin batera) eta ekintza segurtasun- eta erantzukizun-baloreetarantz orientatzen du.

5. Mugikortasun-estilo prebentiboa du eta estilo hori gainerakoengan sustatu nahi du.

Mugikortasun-estilo prebentiboa mantentzeak prebentzio kolektiboaren kontzeptura hurbiltzea inplikatzen du; izan ere, ahaleginak batuz bakarrik murriztu daitezke istripuak. Ikuspegi sozial batetik, mugikortasun prebentiboaren garapenerako eragile izan behar dugula esan nahi du horrek, gainerako pertsonengan eragina izatea bilatuz, horiek ere prebentzio-portaerak izan ditzaten.

Horregatik, ezinbestekoa da aurreko kontzeptuak (taldeko eztabaiden bidez, mapa kontzeptualen bidez eta bestelako tekniken bidez landu daitezkeen kontzeptuak) oso argi izatea, eta gogatze-komunikaziorako teknikak praktikatzeari esker eskuratu daitekeen argudiatze-gaitasuna izatea.

Era berean, beste bi elementu ere behar dira. Lehenengoa, prebentzioa eta autonomia bezalako baloreetarako orientazioa, eta, bigarrena, bakoitzak esaten eta egiten duenaren arteko koherentzia. Azken hori posible izateko, garrantzitsua da presiopeko egoeretan erabakiak azkar hartzeko estrategiak ere garatzea, konpetentzia honen 4. mailan aipatu denaren ildotik, hots, erabakiak hartzeko prozesua ahalik eta automatikoena izatea lortzearen ildotik.

Taldeko presioarekiko erresistentzia

DEFINIZIOA:
Norbere irizpidearen arabera jardutea eta besteen eragina balioestea, norbere eta gainontzekoen segurtasuna hobetsita.

LABURPEN-GALDERA:
Benetan nik erabakitzen al dut?

Konpetentzia hau oso lotuta dago *neure burua eta nire emozioak kudeatzea* konpetentziarekin eta *zaurgarritasunaren eta arriskuaren kontzientzia* konpetentziarekin.

Taldeko presioarekiko erresistentzia garatu ahal izateko ikuspegi egokia izango da, beraz, lehendabizi beste bi konpetentzia horietan esku hartzea edo hiru konpetentziak batera lantzea.

Adin-tarte honetan, garapen-maila oso ezberdinak ematen dira, emozioekin lotutako gaietan batez ere; horregatik, esku-hartzeari ekin aurretik taldearen mailaren inguruko diagnosia egitea iradokitzen da.

1.	Konturatzen da noiz dagoen taldeko presio edo presio afektibo baten pean, eta arriskuzko bide-portaera batekin erlazionatzeko gai da.
2.	Badaki eta onartzen du taldearen eragina bizipen komuna dela gizaki ororentzat, eta hori negoziatu egin daitekeela.
3.	**Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.**
4.	**Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.**
5.	**Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.**

3. **Taldean onartua izan beharra eta baztertua izateari beldurra kudeatzen ditu, beste pertsonarenganako erasoa inplikatu gabe eta bere ikuspegia alde batera utzi gabe.**

Egoera batean inplikatutako ikuspegi ezberdinak aztertzeko nahiz bestearen ikuspegia ulertzeko eta norberarena defendatzeko aukera ematen duten teknikak (autokasuak, dilema moralak, *rol playing...*).

Egoera batean inplikatutako ikuspegi ezberdinak aztertzeko nahiz bestearen ikuspegia ulertzeko eta norberarena defendatzeko aukera ematen duten teknikak (autokasuak, dilema moralak, rol playing...).

Pasibotasuna, oldarkortasuna, obedientzia eta errebolta bezalako kontzeptuak identifikatzeko eta bereizteko galdetegiak, egoeren azterketak eta taldeko eztabaidak.

Asertibitatea eta proaktibitatea zer diren ulertzeko eta horiek garatzeko aukera ematen diguten galdetegiak, kasuak eta simulazioak.

Negoziazioari buruzko ariketak eta mapa kontzeptuala.

Eztabaidak eta *rol playing* argudiatzea eta adierazpena lantzeko, eta norberaren ikuspegiaren defentsan izan beharreko iraunkortasuna lantzeko.

4. Lehentasuna ematen dio sistematikoki bere segurtasunari, horrekin kontraesanean dauden taldeko presio-egoeren aurrean.

Ariketa analogikoak, etengabe balore-judizioak igortzen direla hautemateko, eta bestearen ikuspegia ulertzeko eta errespetatzeko, horrekin ados egon beharrik gabe. Ariketen grabazioak, ikuspegiak eta negoziazio-estrategiak identifikatzeko, aitortzeko eta barneratzeko.

Jarduketak planifikatzea, gatazka-egoera hipotetikoen aurrean, eta horiek simulatzea, aurrea hartzen ikasteko.

Dilemak eta taldeko eztabaidak, batzuetan norberaren ongizatea baino besteena nahiago dela konturatzeko (mendekotasun emozionala). Mendekotasun emozionala gainditzeko rol-jokoak, simulazioak eta ariketak.

Enpatiaren kontzeptua besteen motibazioen azterketa gisa lantzeko aukera ematen duten metaplanak, simulazioak, ariketa analogikoak eta taldeko eztabaidak.

Frustrazioaren aurreko erresistentzia garatzera eta norberaren ikuspegi seguruari eustera zuzendutako ariketak.

5. Sistematikoki defendatzen du segurtasunaren aldeko ikuspegia, eta hortaz konbentzitu nahi ditu gainerakoak.

Simulazioak, rol-jokoak eta, oro har, norberaren asertibitatea modulatzeko eta oldarkortasuna edo pasibotasuna beste pertsonei ez igortzeko praktikak.

Taldeko eztabaidak, entzute aktiboa praktikatzeko, besteak epaitu gabe, besteak ulertuz eta errespetatuz, eta argudiatzen ikasteko nahiz komunikazioaren eraginkortasuna neurtzeko.

Enpatiaren kontzeptua besteen motibazioen azterketa gisa lantzeko aukera ematen duten metaplanak eta taldeko eztabaidak.

Frustrazioaren aurreko erresistentzia garatzera eta norberaren ikuspegi seguruari eustera zuzendutako ariketak.

Segurtasunarekin guztiok irabazten dugula ulertarazten duten negoziazio-estrategiak diseinatzea eta praktikatzea.

Egokitzapena eta malgutasuna

DEFINIZIOA:
Bideko egoera ezberdinei erantzun desberdinak ematea, norbere edo testuinguruaren beharren arabera, horrek dakarren aldaketa onartuta.

LABURPEN-GALDERA:
Erraz egokitzen al naiz aldaketetara, barruko aldaketetara nahiz bide-testuinguruaren aldaketetara?

1.	**Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu.**
2.	**Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.**
3.	**Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz.**
4.	**Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.**
5.	**Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.**

1. Bide-ingurunea dinamikoa eta aldakorra dela konturatzen da, eta oinarrizko ohitura seguruak hartzen ditu.

Konpetentzia-maila honetako alderdi askok adin honetan txertatuta egon beharko luketen arren, banakakoak hain dira ezberdinak adin-tarte honetan horiek barneratzen lagunduko duen nolabaiteko errepaso bat proposatzen dela.

Gogorarazi behar da maila honetan behar bezala bereizi behar dituztela alde seguruak alde ez seguruetatik. Era berean, oinarrizko bide-portaerak aplikatzen jakin behar dute, hala nola ibiak zaintzea, kalea zeharkatzen ari direla jolasean ez ibiltzea... Horretarako, aldaketaren esanahia ulertarazten duten jarduerak proposatzen dira.

Era berean, simulazioen eta jarduera proiektiboen bidez, mugikortasun-egoera ezberdinetan duten beldurra "entzun" dezakete. Garrantzitsua da beldur hori antzematen jakitea, eta konturatzea noiz ez diren gai bideari lotutako egoera jakin batetarako, eta noiz eskatu behar duten laguntza.

Konpetentziaren maila honetan egiten den lanketa arreta eta ingurunearen azterketa konpetentzietan egiten den lanketaren oso antzekoa da. Izan ere, horien helburua da adi egotea ingurunean gerta daitezkeen aldaketen aurrean, portaerak automatizatzea eta egoera berrietara egokitzea ahalbidetuko dien ernetasun-maila garatuz.

2. Mugikortasun-egoera desberdinetara egokitzen saiatzen da, bere segurtasuna zaintzeko.

Konpetentzia-garapeneko maila honetan interesgarria da norberaren portaerak eta ohiturak onartzea eta bide-ekintzan egiten dituen hutsegiteez jabetzea.

Prozesu honetan garrantzitsua da erantzun seguruak automatizatzearen eta etengabeko trafiko-aldaketen aurrean erne egotearen arteko oreka eraginkorra mantendu beharra ulertzea. Oreka horretan, oso garrantzitsua da arauaren kontzeptua, adostutako elementu erregulatzaile gisa.

Era berean, behaketa zuzenaren bidez, erregistro-taulen bidez edo bestelako estrategien bidez besteen portaerak aztertuz, egin diren hutsegiteetatik ikasi daiteke, eta norberaren portaerarentzat baliagarriak izan daitezkeen ondorioak atera daitezke.

Dilema moralak, simulazioak, rol-jokoak eta kasuen azterketak oso tresna interesgarriak izan daitezke portaera seguruei eta istripuen ondorioei buruz eztabaidatzeko.

Ohitura eta ustekabea harremanetan jarriko dituzten ariketak ere aplikatu daitezke, erreakzio-gaitasuna esperimentatzea eta eztabaidatzea ahalbidetuz.

3. Automatikoki aplikatzen du bere estrategia propioa, mugikortasun-egoera ezberdinetara egokitzeko, arriskuei aurrea hartuz

Konpetentzien garapen-maila honetan, ohitura eta aztura kontzeptuak bereizten jakin behar da, aldaketa orok berekin dakarren zailtasunaz jabetuz. Estimulura ohitzea eta aldaketen aurrean arreta izatea inplikatzen duten jarduerek, jokoek eta ariketa analogikoek, nahiz estimulura ohituta egotearen ondorioz ematen diren pertzepzio-akatsen inguruko lanketak bere sinesmenak eta pertzepzioak zalantzan jartzera eraman behar du, arreta murriztu gabe prozesuak automatizatu beharrera, eta bide-portaeran prebentiboak diren estrategiak planteatzera, bai oinezko gisa, bai gidari gisa eta baita bidaiari gisa. Prozesu hori guztia errazteko, interesgarria izan daiteke kasuak eta autokasuak miatzea, eta autopertzepzioa lantzeko jarduerak egitea.

4. Malgua da bere portaeretan, bere buruaren nahiz besteen segurtasuna zainduz.

Ohitura/aldaketa binomioaren gaineko lanketa da konpetentzia-maila honen oinarria. Horretarako, ezinbestekoa da automiaketatik abiatzea. Horretarako, trafikoan ematen diren aldaketetara irekita egongo den jarrera nahiz bidearen gainerako erabiltzaileen inguruko ikuspegi irekia planteatzen laguntzen duten introspekzio-teknikak erabiliko dira.

Trafikoan ematen diren aldaketei dagokienez, interesgarria da bide-arriskuak globalki baloratzeko aukera ematen duten ariketak praktikatzea.

Bidearen gainerako erabiltzaileen ikuspegiari dagokionez, ikuspegi horretara hurbiltzea ahalbidetzeko, sormenezko teknikak aplikatuko dira eta enpatia-ariketak gauzatuko dira. Horretarako, garrantzitsua da bere zurruntasunez eta joerez jabetzea, bai portaerari dagokionez eta baita pentsamenduari dagokionez ere. Horrekin lotuta, garrantzitsua da, halaber, parte-hartzaile bakoitzak ulertzea arauaren printzipio nagusia dela bere segurtasuna nahiz gainerakoena zaintzea.

5. Estilo malgua du bide-portaeretan eta egokitze-alternatiba seguruak sustatzen ditu.

Konpetentzia-maila honek mugikortasun prebentiboa du oinarritzat, bai banakakoari dagokionez eta baita kolektiboari dagokionez ere. Horretarako, estrategia interesgarriak izango dira taldeko eztabaidak, datu-bilketak eta kasuen azterketak.

Bai dimentsio komunikatibo batean eta baita bide-dimentsio batean ere, funtsezkoa izango da presiopeko egoeretan lasai egotea, gainerako pertsonak konbentzitzeko gai izatea eta norberaren portaera seguruari eustea, tolerantzia eta errespetua balore gisa mantenduz. Ondorengo elementu metodologiko hauek helburu horretara iristen lagunduko digute: dilema moralak, kasuen azterketak, autobehaketa, taldeko eztabaidak eta prebentzioa eta mugikortasun kolektiboa bezalako kontzeptuen eta ereduen inguruko lana.

Neure burua eta nire emozioak kudeatzea

DEFINIZIOA:
Norbere barne-egoera aztertzea, horrek dakartzan arriskuak balioestea, eta arrisku horiek minimizatze aldera jardutea.

LABURPEN-GALDERA:
Jabetzen al naiz nola nagoen eta zer sentitzen dudan une honetan

1.	**Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.**
2.	**Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.**
3.	**Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.**
4.	**Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.**
5.	**Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.**

1. Oinarrizko barne-egoerak hautematen ditu, eta badaki bide-portaeraren gainean ondorioak izan ditzaketela.

Pertsona orok ez du bilakaera berdina izaten; horregatik, ezin da onartutzat eman adin-tarte honetan konpetentzia-maila hau barneratuta dagoenik. Horregatik, konpetentzia-maila horretatik abiatzea proposatzen da. Emozioen kudeaketak, autokontzientzia-mailak, zerikusi handia du aldagai pertsonalekin eta kulturalekin.

Emozioen sarrerako atea plano fisikoa da. Norberaren gorputzaz jabetzeko aukera ematen duen lanketa baten bidez, egoera emozional ezberdinak ezagutu ahal izatera eta bere gorputzetik datozen sentsazioak emozioetatik bereizi ahal izatera hurbilduko dira.

Introspekzio-jardueren eta bistaratzeen bidez, geroz eta aberatsagoa izango den barne-mundura iristeko aukera izango da. Jarduera horien bidez, oinarrizko egoera emozionalak bere gorputzetik datozen sentsazioetatik (barrutik datozen sentsazioak) bereizi behar ditu, eta, bere zaurgarritasunaren bidez, arriskuaren kontzeptura hurbildu behar du.

Emozio horiez jabetzera zuzendutako jarduerak garatuko dira: nola hautematen diren, zein diren erantzun emozional bat dela jakiteko aukera ematen diguten adierazleak, eta zertaz ohartarazten digun erantzun horrek.

Oinarrizko emozioak landu behar dira (beldurra, haserrea, atsekabea eta poza), batez ere mugikortasunari lotuta. Hala ere, hurrengo mailara arte ez dira horiek zehaztasun handiagoz bereizteko eta antzemateko gai izango.

2. Ondo ulertzen ditu bere barruko egoerak eta egoera emozionalak, eta baita horiek ekar dezaketen arriskua ere.

Konpetentzia-maila honen garapenean funtsezkoa da gorputzak emozioekin duen lotura, eta garrantzia hartzen dute lotura hori garatzen lagunduko duten gorputz-ariketak bezalako jarduerek (jokoak, bistaratzeak, erlaxazioak...).

Pertsonak oinarrizko emozioak bereizteko eta emozio horien erreakzio fisikoak ezagutzeko gai izan beharko du, kasuen azterketen bidez, autokasuen bidez eta autopertzepzio-ariketen bidez.

Garrantzitsua da, halaber, antzeko egoeretan erreakzio ezberdinak eztabaidatzea eta konpartitzea, pertsona oro ezberdina dela ulertarazteko. *“Zer pentsatu zenuen horrela sentitzeko?”* edo *“nola sentitu zara?”* bezalako galderak erabili daitezke xede horretara iristeko.

Konpetentzia-maila honetan garrantzitsua da sentimenduak eta emozioak ulertzea, ondoren horiek onartzeko eta horien aitortzatik jarduteko. Jarduerekin eta ariketekin batera mugikortasunak eragiten dituen emozioen eta portaeren errekonozimendua landu behar da. Errekonozimendu hori bultzatzeko, dilema moralak nahiz emozioak ez kontrolatzearen ondorioak bide-portaeretan egon daitezkeen arriskuekin erlazionatzen dituzten beste jarduerak proposatzen dira.

3. Bere egoera emozionalak erregulatzen ditu, eragin negatiboak minimizatuz eta eragin positiboak trafiko-egoeretarako aprobetxatuz.

Konpetentzia-maila honetan nabarmen garatzen dira pertsonaren egoera emozionalen azterketarako trebetasunak. Trebetasun horiek mugikortasun-egoerekin lotu behar dira.

Introspekzio-lanaren bidez, pentsamendu automatikoak, bideari lotutako egoera jakin batean inplikatutako emozioak eta autokudeaketa emozionalerako estrategiak identifikatu daitezke. Estrategia horien bidez, bakoitzak bere egoera emozionala trafikoan erregulatzeko gai izan behar du; horretarako, dilema moralak, kasuak, rol-jokoak edo simulazioak bezalako jarduerak proposatzen dira.

Era berean, eta emozioak gehiago argitu ahal izateko, arnasketa, erlaxazioa eta bistaratzea bezalako jarduerak iradokitzen dira.

Autokudeaketa emozionalerako, asertibitaterako eta proaktibitaterako estrategiak eskuratzea sustatzeko, autopertzepzioari buruzko galdetegiak, rol-jokoak eta gatazka-egoeren simulazioak erabiltzea proposatzen da.

Era berean, soluzio berrien esplorazioa sormenezko tekniken bidez, ideia-jasaren bidez eta taldeko eztabaiden bidez landu daiteke.

4. Ongi jarduten da bidearen gainerako erabiltzaileekin, baita egoera emozional zailetan ere.

Adin-tarte honetan interesgarria izango da autoezagutzan sakontzea, autoerregulazioari heltzeko eta mugikortasun segururako jarraibideak garatzeko, egoera emozionala kontuan izan gabe. Kasuen azterketak, dilema moralak eta autopertzepzioari buruzko ariketak proposatzen dira, eta baita norberak duen portaeraren irudia eskuratzeko aukera ematen duten feedback ariketak ere.

Ohitura kontzeptuari eta portaera seguruen automatizazio kontzeptuari heldu behar zaie. Era berean, prozesu horiek bistaratzea ahalbidetzen duten ariketak garatu behar dira.

Erantzukizunari, autobabesari eta gainerakoen babesari lotutako baloreen garapena taldeko eztabaiden bidez eta taldeko beste tekniken bidez erdietsi daiteke. Horrek suposatzen du, halaber, prebentzio-estrategia gisa ulertzen diren portaera asertiboak eta proaktiboak praktikatzea.

Enpatia lantzeko eta beste pertsonen emozioak hautematen ikasteko, ahozko nahiz ez-ahozko komunikazio-ariketak proposatzen dira.

5. Bere barruaren eta emozioen kudeaketa hobetzen jarraitzen du eta bide-segurtasun kolektiboari dagokionez gauza bera egitera bultzatzen ditu ingurukoak.

Maila honetan, besteei bideari lotutako egoera kritikoetan beren emozioak eta erreakzioak maneiatzen irakasteko gai dira pertsonak. Horregatik, beren barruko kudeaketan eta kudeaketa emozionalean sakondu behar da. Beren buruarenganako konfiantza eta segurtasuna, autonomia pertsonala eta eragina bezalako alderdiak ere landu behar dira.

Bide-segurtasun kolektiboa sustatu ahal izateko, komunikazio- eta asertibitate-estrategietan sakondu behar da, eta baita kudeaketa emozionalean aldaketak emateko ekimenetan ere.

Interesgarria izan daiteke norberak zein besteek bideari lotutako egoera jakinetan dituzten erreakzio emozionalei buruzko eztabaida-egoerak sortzea. Horrela, aukera ezberdinak baloratu daitezke, eta aukerarik seguruena adierazi daiteke, norberaren erreakzioei aurrea hartuz.

Gatazkak simulatuz eta aztertuz norberaren ikuspegia defendatzeko estrategiak landu daitezke, norberaren zein besteen segurtasuna bermatuz.

Bideari lotutako egoeretan estresa kudeatzea

DEFINIZIOA:
Presiopeko egoera iraunkorrak edo estimulu adierazgarri kopuru handiegia kontrolatzeko eta gainditzeko baliabideak izatea.

LABURPEN-GALDERA:
Konturatzen al naiz egoerak gainditu egingo nauela? Presio-egoera arriskua areagotu gabe mantentzeko gai al naiz?

1.	**Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.**
2.	**Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.**
3.	**Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.**
4.	Erantzukizuneko eta prebentzioko jarrerak hartzen ditu norberaren edo besteen estresaren aurrean, eta lasaitasun- nahiz erlaxazio-egoeretarantz autokudeatzen da.
5.	Estresa maneiatzeko mekanismoak planteatzen eta zabaltzen ditu eta autokontrolerako estrategiak konpartitzen ditu.

Estresak zerikusi handia du bakoitzaren heltze-mailarekin, eta heltze-maila oso lotuta dago metatutako esperientziari. Horregatik, adineko pertsonek garatuta izan ohi dute beren emozioen inguruko kontzientzia-maila jakin bat. Adin-tarte honetako pertsonen artean ematen diren ezberdintasunak ikusirik, 1. mailaren lanketa partziala proposatzen da, maila hau benetan barneratuta geratzen dela bermatzeko.

Adineko pertsonen taldeak oso ohikoa da gidatu behar izateak jada estres-maila bat suposatzea. Hori horrela bada, estres-maila horren kontziente izan behar dute.

Bilakaera-arrazoiak tarteko, zaila izango da adinak aurrera egin ahala estresaren kudeaketa-maila altuenak mantentzea. Horregatik, hirugarren mailara arte esku hartzea proposatzen da, puntualki 4. eta 5. mailatan ere esku hartzeko aukera alde batera utzi gabe.

1. Badaki noiz gainditzen dituen bere mugak eta noiz doan barne-aktibazioko maila egokietatik haraindian.

Aktibazio-mailarekin eta gehiegizko aktibazioarekin zerikusia duten ariketetatik abiatuta, estres negatiboa (distresa) estres positibotik (eustresa) bereizi behar da. Era berean, gorputz-lanketaren bidez, bistaratzeen bidez eta kasuen azterketaren bidez, antsietatea, tentsioa, beldurra eta estutasuna bezalako kontzeptuak landu daitezke.

Prestakuntza-ekintzan parte hartzen dutenek bizi izan dituzten esperientziak gogora ekarriz, estresari lotutako sintoma fisikoen (izerdia, buruko mina edo giharretako mina, takikardiak...), sintoma psikikoen (sumingarritasuna, urduritasuna, beldurra, gehiegizko kezka...) eta portaerazko sintomen (loaren inguruko arazoak, jateko ohituren aldaketa, tabako-kontsumoaren gehikuntza...) inguruan eztabaidatu ahal izango da.

Taldean eztabaidatzea, egunkariko artikuluak biltzea eta filmak ikustea estresaren kontzeptua errealitatearen eskakizunekiko moldakaiztasun gisa igortzeko estrategia didaktiko onak izan daitezke.

Rol-jokoei, ariketei eta hausnarketei esker une horretara arte norberarentzat ere ezezagunak ziren aldeak azaleratuko dira.

Autoezagutzaren prozesuan funtsezkoak izango dira pertsonak estresatuta dauden edo estresatuta egoteko gutxi falta zaien identifikatzera zuzendutako ariketak eta jarduerak.

2. Badaki eta onartzen du estresa pertsonaren eta bide-ingurunearen arteko harremanaren ondorio dela.

Maila honetan, bi arloren gainean lan egitea proposatzen da, Lehenengoan estresaren eraginpean gidatzetik eratortzen diren ondorioen azterketari egiten zaio erreferentzia. Bigarrenak, berriz, zerikusia du estresa eragiten duten elementu ezberdinek partaide bakoitzaren gainean duten inpaktuaren inguruko autoezagutza lantzearekin, eta baita horiek kudeatzeko estrategien eraginkortasunarekin ere (arnasketa, bistaratzeak eta erlaxazioa, adibidez).

Maila honetan oso garrantzitsua da partaide bakoitzak bere muga propioak ezagutzea, eta bere portaeren zergatia aztertzea, lehia-mekanismoek, antsietate-mekanismoek edo gehiegizko tentsio-mekanismoek ahalik eta eragin gutxien izan dezaten. Barruko mundura hurbiltzen lagunduko duten ariketen bidez taldean tentsio-egoeraz hitz egitea funtsezko estrategia izango da, estresa eragiten duten elementu ezberdinei eman beharreko erantzuna aldatu ahal izateko.

3. Estres-egoeren aurrean, estres-sortzaileen pisua arintzen laguntzen dioten estrategiak garatzen ditu.

Konpetentzia-maila honetan estresa kudeatzeko mekanismoak eta aurreko mailan aipatutako beste hainbat teknika eskuratzen dira. Horrela, arnasketako, erlaxazioko eta bistaratzeko teknikak egoki erabiltzen jakitea bilatzen da. Gainera, egoeraren arabera, teknika horietatik egokiena zein izan daitekeen antzemateko gai izan behar da.

Era berean, estresa saihesteko estrategia ezberdinen (lasaitasuna, umorea, aurreratzea...) inguruko eztabaidak proposatzen dira. Horiek ariketen, simulazioen eta rol-jokoen bidez praktikatuko dira.

Horren guztiaren bidez une eta leku zehatz batean zentratzen ikasten da, energiak egiten ari den horretan kontzentratzen ikasten da, eta egoerari lotutako estresa kudeatzen ikasten da.

10.- ORIENTACIONES PARA LA EVALUACIÓN

Ebaluazio hitzaren definizio ezberdinen artean, Popham-ek emandakoa aipatu daiteke. Definizio horrek honela dio:

> *"(...) Intentzioz gauzatutako giza jarduera arori atxikitako jarduera da, sistematikoa da eta xedetzat du zerbaiten balioa zehaztea."* [1]

Prestakuntzaren arloan "zerbaiti balioa eman" ahal izateko, ezinbestekoa da prestakuntza eragin duen hori neurtzea; horrela, prestakuntza-ekintzaren aurreko eta ondorengo egoerak alderatu behar dira.

Prestakuntza-prozesu ororen abiapuntua aurretiazko ebaluazioa da. Aurretiazko ebaluazioa prestakuntza-ekintza gauzatu aurretik egiten da. Ebaluazio horren helburuak dira prestakuntzari esker konpondu daitezkeen arazoak xedatzea eta kolektibo jakin baten berariazko ikaskuntza-beharrak finkatzea. Aurretiazko ebaluazioari esker kolektiboaren beharretara egokituko den prestakuntza-prozesu bat eraiki eta diseinatu daiteke.

Aurretiazko ebaluaziorako modalitateetako bat beharren azterketak dira. Azterketa horien bidez lurralde batean dauden edo kolektibo batengan eragina duten arazoak antzeman daitezke (hildako kopurua, hildakoen adinak, istripuen ezaugarriak...). Hortik abiatuta, ekintza-planak diseinatzen dira. Ekintza-plan horiek prestakuntza-ekintzak nahiz prestakuntzazkoak ez diren beste hainbat ekintza (informatzaileak, zehatzaileak, herri-lanak...) hartzen dituzte barruan.

Prestakuntza eman aurretik, interesgarria izan daiteke halaber ekintza didaktikoa doitzeko balioko duten datuak biltzea. Horrela, adibidez, semaforoak zein mailatan errespetatzen diren edo kaskoa zein portzentajetan erabiltzen den behatu daiteke, edo nerabeek bidearekin lotutako gai jakin baten inguruan duten ikuspegiari buruzko galdetegi bat banatu daiteke.

Konpetentzien kasuan, prestakuntza-ekintzan parte hartu behar dutenak zein mailatan aurkitzen diren egiaztatu beharko da. Horretarako, konpetentzia-maila bat osatzen duten konpetentzia-elementu ezberdinak barneratuta dituzten ikusi beharko da. Ebaluazio-ekintza hau zazpi konpetentzientzat gauzatu ondoren, aztergai den biztanleriaren profila eskuratu ahal izango da. Hezitzaileak profil hori erabiliko du, lortu beharreko konpetentzia-egoera idealarekin alderatzeko.

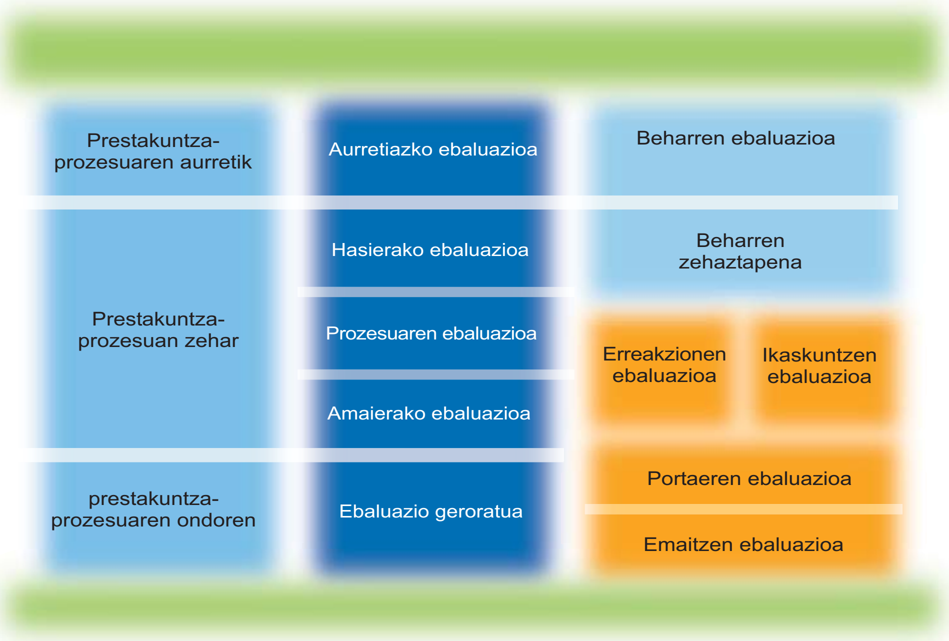
Ebaluazio geroratua, berriz, prestakuntza-ekintzaren ondoren gauzatzen da, tartean nahikoa denbora utziz, ekintzaren ondorioak egiaztatzea ahalbidetuz. Ebaluazio horren helburua da arazoak eta

[1] *Popham, W.J. (1990). Modern Educational Measurement: A practitioner's Perspective. Washington: Allyn & Bacon.*

beharrak zein neurritan konpondu diren zehaztea, eta behar berriak dauden antzematea. Horretarako, errealitatea nola aldatu den ikusi behar da (edo prestakuntza-ekintzan parte hartu duten pertsonak nola aldatu diren). Hori posible izateko, behaketa sistematikoa, iritzi-galdetegiak edo jarrera-eskalak bezalako ebaluazio-teknikak erabili behar dira, besteak beste.

Ebaluazioa prestakuntzaren garapenean zehar ere ematen da. Hasierako ebaluazioa da prestakuntza-ekintzaren hartzaile izango den taldearekiko harremanetan jartzean egiten dena. Xedea prestakuntza-beharrak zehaztea izango da. Prozesuaren ebaluazioak xedetzat du ekintza taldearen bilakaerara egokitzea. Ebaluazio hori prestakuntza-prozesu osoan zehar egiten da. Amaierako ebaluazioa taldearekiko harremanari amaiera eman aurretik gauzatzen da, eta horri esker prestakuntza-ekintzan parte hartu dutenen erreakzioak, ikaskuntzak eta, zenbait kasutan, portaerak ebaluatu daitezke.

Hori bai, ez da gauza bera prestakuntza-ekintzan parte hartu dutenei jarduera atsegin izan zaien ebaluatzea edo beren bide-portaeretan txertatu dituzten aldaketak identifikatzea. D. Kirkpatrick-ek lau maila bereizten ditu prestakuntza-ekintzak ebaluatzeko. Azalekoenetik hasi eta sakonenerantz abiatuz, honako hauek dira lau maila horiek:



Lehenengo maila: erreakzioen ebaluazioa.

Maila honetan prestakuntza-ekintzan parte hartu dutenen erreakzioa ebaluatzen da. Hezitzailea, metodologia, espazioak, ekintzaren iraupena, erabilitako baliabideak eta abar bezalako alderdien

2 *Kirkpatrick, D. (1999). Evaluación de acciones formativas: los cuatro niveles. Barcelona, Epise*

inguruko asebetetze-maila baloratzen da. Partaideen asebetetze-mailari buruzko informazioa ematen du. Prestakuntza-ekintza aurretik espero zutenaren araberakoa izan den ere ebaluatzen du. Ebaluazio-mota hau, oro har, Lickert motako galdetegien edo eskalen bidez egiten da. Normalean, eskala horiek prestakuntza-ekintza amaitzean banatzen dira. Bestela, esku-hartze luzeagoetan, prestakuntza-ekintzaren modulu ezberdinetan banatu daitezke. Batzuetan, maila honetan asmoak edo asmoen aitorpenak ere ebaluatzen dira (parte-hartzaileek prestakuntza-ekintzaren ondoren hartzen dituzten konpromisoak).

Bigarren maila: ikaskuntzen ebaluazioa.

Maila honetan azterketarako baliabide eta bitarteko asko daude. Egungo prestakuntza-testuinguruetan, ikaskuntzak ebaluatzea ez da hezitzaileari bakarrik dagokion zerbait. Prozesuan parte hartu dutenak ere barneratu behar dira ebaluazio horretan. Mugikortasun seguruaren ebaluaziorako, norbere ikaskuntzen inguruko pertzepzioa oso datu baliagarria izan daiteke, eta are gehiago askotan landutako gaiak kuantifikatzeko zailak direnean.

Ikaskuntzen ebaluazioa ez da prestakuntza-ekintzaren amaieran bakarrik egin behar; prestakuntza-ekintza osoan zehar gauzatu behar da. Ikaskuntzak ebaluatzeak eskuratutako ezagutza, trebetasun eta jarrera guztiak ezagutzea inplikatzen du.

Ezagutzen kasuan proba objektiboak, galdetegiak, kasuak eta abar erabili daitezke. Abilezien kasuan, berriz, behaketa eta esperimentazioa. Jarreren kasuan, prozesuan parte hartu duten guztiei (hezitzaileak eta parte-hartzaileak) aldaketaren balorazioa egitea ahalbidetzen dieten tresna kualitatiboak erabiltzea gomendatzen da. Balorazio hau, objektiboagoa izan dadin, prozesuaren hasieran eta amaieran egin behar da.

Hirugarren maila: portaeren ebaluazioa.

Prestakuntza-ekintza batek aldaketak eragin behar ditu prestakuntzaren hartzaile diren pertsonengan. Maila honek horri egiten dio erreferentzia. Ikasgelaren testuinguruan aplikatu daiteke, simulazioak edo dinamikak bezalako tresnak erabiliz. Dinamika horietan, parte-hartzaileek martxan jarri behar dituzte beren portaerak, espontaneoki. Hala ere, ebaluazio-maila hau ahalik eta modu hoberenean aplikatzeko, parte-hartzaileek beren testuinguru propioan daudenean dituzten portaeretan ematen diren aldaketak ebaluatu behar dira.

Mugikortasun segururako prestakuntzaren kasuan, maila honek, berez, konpetentzien ebaluazioari egiten dio erreferentzia. Izan ere, konpetentziak **ezagutzak, trebetasunak eta jarrerak integratzen**

dituzten portaera gisa definitu dira. Konpetentziak ebaluatzeko modurik errazena prestakuntza-ekintzan parte hartu dutenek maila jakin bati dagozkion konpetentzia-elementuak eskuratu dituzten egiaztatzea izango da. Horretarako, portaeraren behaketa zuzena, taldeko elkarrizketa, autoaitortza edo konpetentzia-elementu horren erabilera neurtzeko aukera ematen duen beste edozein ebaluazio-teknika erabili daitezke. Gogorarazi behar da pertsona guztiek ez dutela zertan konpetentzia-maila gorenera iritsi. Izan ere, konpetentzia-maila hori pertsona bakoitzaren beharren (arriskuen) arabera dago zehaztuta.

Laugarren maila: emaitzen ebaluazioa.

Prestakuntzak epe ertainera edo luzera aplikazioko zaion testuinguruan dituen ondorioei egiten die erreferentzia maila honek. Horretarako, aurretiazko adierazleak behar dira baita ere.

Mugikortasunaren kasuan, adierazleak udalerriaren, auzoaren edo zonaldearen edozein arazo jakini buruzkoak izan daitezke. Adibidez, ebaluazio-irizpide gisa erabili daitezke ondoko adierazle hauek: haurrentzako segurtasun pasiboko sistemak erabiltzen ez dituzten pertsonen kopurua, edo “X” zonaldean bizikletaren erabilerarekin lotuta ematen diren gorabeheren kopurua. Behin irizpideak zehaztu ondoren, berriro baloratzen dira prestakuntza-ekintzaren ondorioak ikusteko. Oro har, emaitzen ebaluaziorako erabiltzen diren tresnak beharrak antzemateko eta aurretiazko ebaluaziorako erabilitako tresnen berdinak izatea bilatzen da.

Prestakuntza-ekintzaren emaitzei buruzko informazio fidagarria eskuratzeko, ezinbestekoa izango da adierazi diren lau mailak aztertzea.

Gida honetan jasotzen diren mugikortasun segururako konpetentzien ebaluazioaren kasuan, ondoko hauek hartu behar dira kontuan:

- Prestakuntza-ekintzaren ebaluazioa eta konpetentzien ebaluazioa paraleloak eta osagarriak dira. Horrek esan nahi du asebetetzeari, ikaskuntzei, portaerei eta emaitzei lotutako ebaluaziorako tresnak eta jarraibideak prestatu behar direla.

- Garrantzi berezia du portaeren ebaluazioari eta, hortaz, konpetentzien ebaluazioari lotutako hirugarren mailak. Ezinbestekoa izango da konpetentzia horietan zehaztutako portaeren azterketarako eta behaketarako tresnak garatzea. Konpetentzia bakoitzaren edukiek ebaluaziorako irizpideak eta sistemak zehazten lagundu behar dute baita ere

Ebaluazioa, hortaz, konpetentziaren maila ezberdinetan ezarritako portaera-zehaztasunekin bete den edo ez egiaztatzea da.

Aurretiazko	Beharren ebaluazioa	**Tresnak** Estatistikak, ingurunearen behaketa, galdetegiak, eskari zehatzak, eta abar.
Hasierako ebaluazioa	Beharren zehaztapena	**Tresnak** Galdetegiak, behaketa, taldeko dinamikak, simulazioak, eta abar
Prozesuaren ebaluazioa	Erreazkionen ebaluazioa Ikaskuntzen ebaluazioa	**Tresnak** Taldeko elkarrizketa, galdetegi kualitatiboak eta kuantitatiboak, behaketa, eta abar.
Amaierako ebaluazioa	Portaeren ebaluazioa	**Tresnak** Simulazioak, taldeko dinamikak, galdetegiak, elkarrizketak, behaketa, rol-jokoak, eta abar.
Ebaluazio geroratua	Emaitzen ebaluazioa	**Tresnak** Galdetegi kualitatiboak eta kuantitatiboak, behaketa zuzenak, estatistikak, elkarrizketak gizarte eragileei eta abar

-- Konpetentzien ebaluazioa ebaluazio-motaren, neurtzen duen mailaren eta horretarako iradokitzen diren tresnen arteko harremana jasotzen duen ondorengo eskema honetan laburbiltzen da.

- Konpetentzien ebaluazioak, lehen ere esan den bezala, ez du kalifikaziorako eskala numerikorik erabiltzen. Pertsona bat gai den edo oraindik ez den gai erabakitzen duten hainbat estandar zehazten ditu. Estandar horiek dira **konpetentzia-elementuak.**

- Gogorarazi behar da gida honetan zazpi konpetentzia zehaztu direla, eta konpetentzia bakoitzak bost garapen-maila dituela (**konpetentzia-mailak**). Maila bakoitzak bitik seira konpetentzia-elementu edo estandar ditu; horiek pertsona bat mugikortasun seguruaren arloan gai den ala ez zehazteko aukera ematen dute.

- Hezitzailearen lana izango da kolektibo jakin batean landu beharreko konpetentzia interesgarrienak zein diren eta parte hartzaileak zein garapen-mailatan dauden zehazteko aukera emango duen diagnosia egitea.