

EMA2D: GENERO-ESTEREOTIPOAK ETA BIDE-SEGURTASUNA

1. TXOSTENA: Ikerlan kualitatiboa. Bide-segurtasun eta bide-arriskuekiko irudikapen sozialen analisia, identifikazioa eta kategorizazioa, genero ikuspegi batetik

05/10/2019

NORI ZUZENDUA:

Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokia

Trafiko Zuzendaritza

Segurtasun Saila

Eusko Jaurlaritza

NORK FINANTZATUA:

Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokia

Trafiko Zuzendaritza

Segurtasun Saila

Eusko Jaurlaritza

HONAKO HAUEN LANKIDETZAREKIN:

Eskerrak eman nahi dizkiegu ekimen hau zabaltzeko prozesuan erakunde hauek emandako laguntzagatik: Emakunde (Gizonduz), Donostiako Emakumeen Etxea, Bilboko Udala, Donostiako Udala, Beasaingo Udala eta Deustuko Unibertsitatea.

IKERLARI EGILEAK:

Goretti Soroa; UPV/EHUko irakasle eta Psikologian doktore; Qualiker ikerketa taldeko kidea

Aitor Aritzeta; UPV/EHUko irakasle eta Psikologian doktore; Qualiker ikerketa taldeko kidea

Xabier Belastegi; UPV/EHUko Psikologia Fakultateko doktoregaia

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

AURKIBIDEA

TXOSTENAREN EGITURA	3
1. SARRERA	4
2. METODOLOGIA	5
2.1. Helburuak	5
2.2. Hipotesiak	6
2.3. Lagin parte-hartzailea	7
2.4. Prozedura	9
2.5. Datuen analisisa	11
3. EMAITZAK	11
<i>I. BLOKEA. GIDATZEA</i>	12
3.1. "Zer da ondo gidatzea?"	13
3.2. "Zer da gaizki gidatzea?"	19
<i>II. MULTZOA. GIDATZEKO PROFILAK</i>	26
3.3. "Gizon gidariak"	27
- <i>Gidatzeko estiloak</i>	
- <i>Gidatzea eta emozioak</i>	
- <i>Bide-arriskuarekin erlazionatutako faktoreak</i>	
3.4. "Emakume gidariak"	35
- <i>Gidatzeko estiloak</i>	
- <i>Gidatzea eta emozioak</i>	
- <i>Bide-arriskuarekin erlazionatutako faktoreak</i>	
4. ONDORIOAK	44
4.1. Sexuari eta genero identitateari lotutako ondorioak	44
4.2. Adin-kohorteen arteko ezberdintasunei lotutako ondorioak	46
4.3. Hipotesien kontrastea	47
4.4. "Bide-androgenia" ereduaren proposamena	48
ERANSKINAK	51
1. Eranskina: Online bertsioko BSRI galdera-sortarako esteka	
2. Eranskina: Erakunde laguntzaileek hedatzeko e-mailing eredua	
3. Eranskina: Eztabaida-taldeentzako gidoia	

TXOSTENAREN EGITURA

Jarraian aurkezten den txostena I. Faseari dagokio ("Ikerlan kualitatiboa"), eta honako 4 ataletan egituratuta dago:

- 1) **Sarrera:** Proiektu orokorraren helburua deskribatzen da eta lehen txosten honen egitura aurkezten da (1. Txostena).
- 2) **Metodologia:** Helburu orokorrak eta espezifikak zehazten dira. Halaber, gidatzeari, bide-arriskuari eta bide-segurtasunari lotutako aldagai soziodemografikoei eta faktore bio-psikosozialei buruzko hipotesi nagusiak aurkezten dira. Ondoren, lagin parte-hartzailea deskribatzen da, bai online bertsiko BSRI galdera-sorta betetzean, bai eztabaida-taldeak egitean. Azkenik, jarraitutako prozedura eta egindako analisi kualitatiboak deskribatzen dira.
- 3) **Emaitzak:** Emaitzek bi bloke handi hauekin lotutako edukiak jasotzen dituzte:
 - I. **Blokea: GIDATZEA.** Bloke honetan, parte-hartzaileek galdera hauei buruz dituzten pertzepzioak aztertu dira: "Zer da ondo gidatzea?" eta "Zer da gaizki gidatzea?". Emaitzak sexuaren, genero-identitatearen eta adin-taldeen arabera aztertu dira.
 - II. **Blokea: GIDATZEKO PROFILAK.** Multzo honetan hiru alderdi aztertu dira: "Gidatzeko estiloak", "Gidatzea eta emozioak" eta "Bide-arriskiarekin erlazionatutako faktoreak". Emaitzak bi kategoria hauen arabera antolatu dira: "gizon gidariekiko irudikapenak" eta "emakume gidariekiko irudikapenak".
- 4) **Ondorioak:** Parte-hartzaile guztiek emandako erantzunetatik ateratako ondorio nagusiak azaltzen dira eta ikusitako gidatzeko estilo desberdinak aurkezten dira. Ikerlan hau amaitzeko, "Bide-androginia" eredu proposatu da. Eredu hori EMA2Dren esku-hartze programaren diseinuan sartuko da, ekimenaren 2. Fasean.

1. SARRERA

"EMA2D: genero-estereotipoak eta bide-segurtasuna" proiektua Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzaren Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokiaren (Segurtasun Saila) eta Euskal Herriko Unibertsitateko (UPV/EHU) Psikologia Fakultatearen arteko lankidetzaren barruan kokatzen da. Ekimen honen helburua ikerketa-ekintza bat burutzea da. Bertan, batetik, euskal gizartean gidatzeari buruzko genero-irudikapen sozialak aztertuko dira, eta, bestetik, irudikapen horiek aldatzeak bide-segurtasuna areagotzen duen jokabide-aldaketarik eragiten duen aztertuko da.

Oro har, elkarri lotutako bi fase handitan banatzen da EMA2D ekimena:

LEHEN FASEA. IKERLAN KUALITATIBOA. Gidatzeari, arriskuari eta bide-segurtasunari buruzko irudikapen sozialak genero-ikuspegitik aztertzea, identifikatzea eta kategorizatzea (2019ko maiatza – iraila)

Abiapuntutzat hartzen da genero-estereotipoek bide-segurtasuna murrizten edo areagotzen duten eraginari buruzko berrikuspen bibliografikoa. Ondoren, literaturan oinarritutako elkarriketa erdi-egituratu bat diseinatuko da gidatzeari, bide-arriskuari eta bide-segurtasunari buruzko genero-irudikapen sozialak identifikatzeko. Horrela, irudikapen sozialen zerrenda kodetu ondoren, kategoria garrantzitsuenak identifikatuko dira, sexuaren (emakumeak eta gizonak), genero-identitateen (femeninoa, maskulinoa, androginoa) eta adin-kohorteen (18-25, 26-35, 36-49, 50 urte baino gehiago) arabera.

BIGARREN FASEA. EMA2D PROGRAMA. EMA2D programaren diseinua, inplementazioa eta ebaluazioa (2019 ko urria – abendua)

Lehenengo fasean ikusitako irudikapenetatik abiatuta, ekimen bat diseinatu, inplementatu eta ebaluatuko da, non gizarte-irudikapen arriskutsuek seguruagoruntz jotzeko bilakaera sustatu nahiko den. Ebaluazio-sistema integrala izango da eta hiru ebaluazio-mota izango ditu: helburuen ebaluazioa (proposatutako helburuen lorpen-maila), prozesuaren ebaluazioa (parte-hartzaileen gogobetetzea jarduera profesional eta materialekiko) eta inpaktuaren ebaluazioa (hasieran proposatu ez ziren helburuen eskuratze-maila).

2. METODOLOGIA

2.1. HELBURUAK

Jarraian, I. Faseari (ikerlan kualitatiboa) lotutako helburu orokorrak eta espezifikoak zehazten dira.

HELBURU OROKORRA

Euskal gizarteak hiru eremu hauetan erakusten dituen genero-irudikapen sozialak identifikatzea: 1) Gidatze-estiloak (segurua eta ez-segurua), gidatzeari lotutako emozioake (plazera, oldarkortasuna, beldurra, lasaitasuna eta tristura) eta errepideko istripuetan inplikaturako arrisku-faktoreak (droga-kontsumoa, gailu mugikorren erabilera, zirkulazioko eta abiadurako arauak haustea).

HELBURU ZEHATZAK

- ✓ Genero-esterotipoei eta bide-segurtasunari buruzko literatura berrikustea.
- ✓ Talde-elkarrizketa bat diseinatzea, 2019ko euskal gizarteak bere diskurtsoen bidez gidatzeari eta bide-segurtasunari buruz erakusten dituen genero-irudikapen sozialak identifikatzeko.
- ✓ Parte-hartzaileei erdi egituraturako elkarrizketak egitea, azpitaldetan banatuta: sexua (emakumeak eta gizonak), genero-identitatea (emakumeak, gizonak eta andrazkoak) eta adina (18-24 urte; 25-35 urte; 36-49 urte; 50 urtetik aurrera).
- ✓ Genero-ikuspegitik, 2019ko euskal gizarteak bere diskurtsoen bidez gidatzeari, bide-arriskuari eta bide-segurtasunari buruz erakusten dituen irudikapen sozialak identifikatzea, kategorizatzea eta aztertzea.

2.2. HIPOTESIAK

Garatutako esparru teorikoan oinarrituta eta EMA2D ekimenaren lehen fase kualitatiboaren helburuetan oinarrituta, jarraian, azterlan honetan kontrastatu nahi diren hipotesi batzuk zerrendatuko ditugu.

1. hipotesia. Gizon estereotipikoki maskulinoek, emakume estereotipikoki femeninoekin alderatuta, irudikapen sexista eta matxista gehiago erakutsiko dituzte.

2. hipotesia. Emakume estereotipikoki femeninoek, gizon estereotipikoki maskulinoekin alderatuta, irudikapen sozial sexista gehiago erakutsiko dituzte.

3. hipotesia. Gizonek **estereotipikoki femeninoak** diren irudikapen sozialak jokabide arriskutsuztat hartuko dituzte gidatzean, eta gaitasunik ezaren isla diren jokabide gisa (H3.1). Emakume femenina eta androginoek, berriz, jokabide segurutzat joko dituzte eta gidatzean zuhurtasun gisa (H3.2).

4. hipotesia. Estereotipikoki maskulinoak diren irudikapen sozialak, batez ere gizon maskulinoek, gidatzean segurtasun- eta gaitasun-jokabidetzat hartuko dituzte (H4.1), eta emakume femenina eta androginoek, berriz, arrisku-portaeratzat eta dominaziozein sentiberatasun-ezaren islatzat (H4.2).

5. hipotesia. Adinez zenbat eta zaharragoak izan, orduan eta irudikapen sexista eta matxista gehiago agertuko dira, batez ere gizonezko maskulinoen artean.

5. hipotesia. Genero-identitateak 5 hipotesien faktore moderatzaile gisa funtzionatuko du, zentzu honetan:

- *Estereotipikoki maskulinoak eta eskusiboak diren identitateak dituzten pertsonen irudikapen sexistak, matxistak eta patriarkalak erakutsiko dituzte.*
- *Estereotipikoki femeninoak eta eskusiboak diren identitateak dituzten pertsonen irudikapen sexistak erakutsiko dituzte, baina ez nahitaez hembristak eta matrikalak.*
- *Identitate androginoak dituzten pertsonen berdintasunezko irudikapenak erakutsiko dituzte, sexuaren eta genero-estereotipoaren arteko lotura deuseztatuz.*

2.3. LAGIN PARTE-HARTZAILEA

ONLINE GALDERASORTARI ERANTZUN DION LAGINA

EMA2D ekimenaren lehen fase honetan 18 eta 73 urte bitarteko 1348 pertsonak parte hartu dute ($M_{adina} = 38.7$ urte). Zehazki, galdera sozio-demografiko batzuei online erantzun diete guztiek, baita BSRI (*Bem Sex Role Inventory*) izeneko galdetegi bati ere. Formularioa amaitzean, taldeko elkarriketa batean parte hartzeko gonbita egiten zitzaizen, eta horretarako, harremanetan jartzeko modu bat adierazi behar zuten.

Online bidezko BSRI galderasortari emandako erantzunen arabera, hiru genero-identitate mota identifikatu dira:

- **Estereotipikoki maskulinoa:** Maskulinitasunean puntuazio altua eta femeninitasunean baxua. Maskulinitasunaren itemaren adibidea: "Dominatzailea izan".
- **Estereotipikoki femeninoa:** Femeninitasunean puntuazio altua eta maskulinitasunean baxua. Femeninitasunaren itemaren adibidea: "Maitagarria izan".
- **Androginoa:** Maskulinitasunean eta femeninitasunean puntuazio altua.

Aztertutako aldagai soziodemografiko giltzarrien banaketa honako hau da: sexua (% 76.1 emakumeak eta % 23.9 gizonak); bizileku-erkidegoa (% 51.8 Bizkaia, % 37.5 Gipuzkoa eta % 10.7 Araba); gidabaimena (% 82.6 bai eta % 17.4 ez). Genero-identitateari dagokionez, esan behar da emakume guztien artean ($n = 1026$) % 63a estereotipikoki femeninoa den genero batekin identifikatzen dela, eta gainerako % 37a identitate androgeno batekin (kontra-estereotipatua). Antzeko zerbait gertatzen da erantzundako gizonekin ($n = 322$); izan ere, badirudi gehienak (% 71) ezaugarri maskulino handiekin identifikatzen direla, eta heren bat (% 29), berriz, gizon androgino gisa.

Taula honetan (1. Taula), online galdetegiari erantzun dioten pertsonen banaketa aurkezten da, sexuaren, adin-kohorteen eta genero-identitatearen arabera.

1. Taula. Online galderasortari emandako erantzunen banaketa sexuaren, genero identitatearen eta adinaren arabera

		EMAKUMEAK (n= 1026)		GIZONAK (n= 322)	
		Estereotipikoki femeninoak (n= 649) (63,2%)	Androginoak (n= 377)(%36.7)	Estereotipikoki maskulinoak (n= 222)(%68.9)	Androginoak (n= 100)(%31.1)
Adin kohorteak	18-25 urte (n= 399)	158 emakume (%55)	129 emakume (%45)	65 gizon (%58)	47 gizon (%42)
	26-35 urte (n= 296)	160 emakume (%67)	78 emakume (%33)	42 gizon (%72)	16 gizon (%28)
	36-49 urte (n= 341)	225 emakume (%69)	102 emakume (%31)	77 gizon (%75)	26 gizon (%25)
	+ 50 urte (n= 223)	106 emakume (%61)	68 emakume (%39%)	38 gizon (%79)	11 gizon (%21)

FOCUS GROUPEAN PARTE HARTU DUEN LAGINA

Online galdetegiari erantzun dioten pertsona guztietatik (n = 1348), %10.45ek (n = 141) onartu zuen eztabaida-taldeetan parte hartzea, eta 78k berretsi zuten parte hartuko zutela, eta gero eztabaida-taldeetara joan ziren. Horrela, 16 focus group egin ahal izan genituen, bai emakumeekin, baita nortasun estereotipoak eta kontra-estereotipoak Ditutzen gizonekin, 18 eta 73 urte bitartekoak. Era berean, 4 kohorte ezarri genituen adinaren arabera: 18-25 urte (8 talde); 26-35 urte (4 talde); 36-49 urte (4 talde) eta 50 urtetik gorakoak (4 talde).

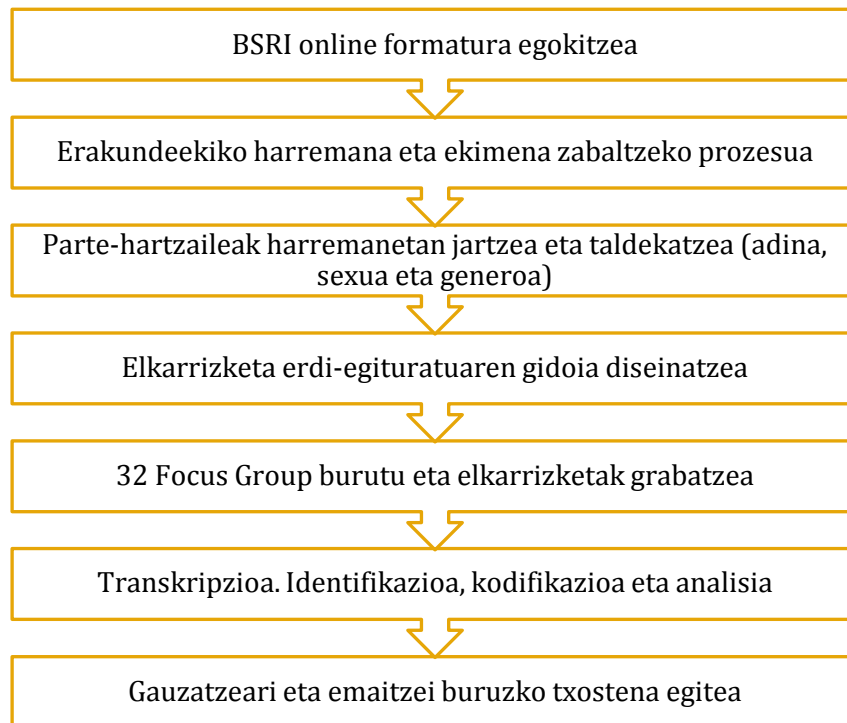
Hurrengo taulan (ikus 2. Taula), focus group delakoetan parte hartu duten pertsonen banaketa aurkezten da sexuaren, genero-identitatearen eta adinaren arabera..

2. taula. 78 parte-hartzaileen banaketa 20 focus group saioetan

		EMAKUMEAK (n= 92)		GIZONAK (n= 90)	
		Estereotipikoki femeninoak (n= 48)	Androginoak (n= 44)	Estereotipikoki maskulinoak (n= 48)	Androginoak (n= 42)
Adin kohorteak	18-25 urte (n= 48)	6 emakume 2 talde	6 emakume 2 talde	6 gizon 2 talde	6 gizon 2 talde
	26-35 urte (n= 48)	6 emakume 2 talde	6 emakume 2 talde	6 gizon 2 talde	6 gizon 2 talde
	36-49 urte (n= 48)	6 emakume 2 talde	6 emakume 2 talde	6 gizon 2 talde	6 gizon 2 talde
	+ 50 urte (n= 38)	6 emakume 2 talde	6 emakume 2 talde	6 gizon 2 talde	3 gizon 2 talde

2.4. PROZEDURA

Arestian aipatutako helburuak lortzeko, prozedura hau jarraitu zen:



- Galdera sozio-demografiko batzuekin batera, BSRI (*Bem Sex Role Inventory*) galdetegia txertatu zen **online inprimakian**. Galdera-sortaren helburua erantzun bakoitzaren genero-identitatea identifikatzea zen. Gainera, ikerlanean parte hartu zezaketenekin harremanetan jartzeko, hainbat erakunde publikoren laguntza izan genuen: Emakunde eta Gizonduz, Deustuko Unibertsitatea eta Euskal Herriko Unibertsitatea (EHU), eta Bizkaiko, Gipuzkoako eta Arabako hainbat udaletako berdintasun-sailak. Azkenik, QR kodeak zituzten kartelak banatu genituen Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuetakoko (Donostia, Bilbo eta Gasteiz) taula ofizialetan. Era berean, Goierri, Tolosaldea eta Arrasaten.
- Eztabaida-taldeetan parte hartzeko interesa agertu zutenen erantzunetan oinarrituta, beraiekin **harremanetan jarri** ginen. Horrela, guztira 78 pertsona **biltzea** lortu genuen, 16 azpitaldetan banatuta; nortasun estereotipoak eta kontra-estereotipoak dituzten emakumeak zein gizonak, 18 eta 73 urte bitartekoak. Aurretik ezagutzen ez ziren 3-6 lagunek osatzen zituzten azpi-taldeak.
- “Eztabaida taldeak” (*Focus group*, Ibañez, 1989) egiteko, metodologia kualitatiboa jarraituz, elkarrizketa erdi-egituratuaren gidoia diseinatu zen. Teknika hori hautatzearen arrazoia gidatzeari, arriskuari eta bide-segurtasunari lotutako faktore bio-psikosozialen inguruko diskurtsoak (esplizituak eta latenteak), irudikapen sozialak, pertzepzioak eta itxaropenak aztertu ahal izatea izan zen. Honenbestez, gai horrekin lotutako aldagai esanguratsuak sartu ziren (drogen kontsumoa, gailu mugikorren erabilera, arau-haustekak, etab.). Talde bakoitzean adierazitako edukiak audioan grabatu genituen, parte-hartzaile bakoitzaren baimen informatua eskatu ostean.
- Talde-elkarrizketetatik eratorritako informazioa transkribatu ondoren, MAXQDA v18.2 softwarean erregistratu eta kodetu zen. Ondoren, kategoriak sortu ziren eta irudikapen eta jarrera nabarmenenak aztertu ziren, aztertutako azpi-taldeen arabera. Kategorizazio horretarako, epaileen arteko akordioaren prozedura jarraitu zen, hau da, pertsona bakoitzak kategorizazio bakoitza berrikustea, akordio batera iritsi arte. Horrela, ezarritako kategorien subjektibotasuna ahalik eta gehien murrizten saiatu gara. Kategorizazioaren ondoren, egindako multzoen dimentsioak definitu ziren eta, ondoren, datuen analisi kualitatiboa eta kuantitatiboa burutu zen.

2.5. DATUEN ANALISIA

Ikerlanaren lehen fase honetan, gidatzeari eta bide-segurtasunari buruzko irudikapen sozialen edukia aztertu da, generoaren arabera. Diskurtsoak sistematikoki deskribatzeko ikerketa-teknika erabili da, zeinaren funtzio nagusia heuristikoa eta esploratzailea den, aurretik aipatutako hipotesiak kontrastatzeko. MAXQDA v18.2 softwarea erabili da eztabaida-taldeetan egindako elkarrizketetatik datozen edukien analisia eta kodifikazioa egiteko. Honenbestez, Huberman eta Milesi¹ (1994) jarraituz, elkarren artean lotutako hiru azpi-prozesu gauzatu dira:



- ✓ Datuen murrizketa kondentsaziora eta hautaketara bideratuta dago.
- ✓ Datuak aurkeztea, begirada gogoetatsua errazteko, aurkezpen kondentsatuen bidez, hala nola txosten honetan erabilitako taulak eta diagramak.
- ✓ Literaturarekiko kontrasteak ondorioak lantzeko balio izan du.

3. EMAITZAK

Ikerketa honen emaitzak elkarrizketaren gidoian planteatutako funtsezko galderen arabera antolatu dira:

- I. GIDATZEA: "Zer da ondo gidatzea gizon batentzat eta emakume batentzat?" eta "Zer da gaizki gidatzea gizon batentzat eta emakume batentzat?"
- II. GIDATZEKO ESTILOAK: "Gizon gidariak" eta "emakume gidariak" (horietan GIDATZEA ETA EMOZIOAK aztertu dira eta GIDATZEAN DAUDEN ARRISKUAK).

¹ Miles, M., Huberman, M. eta Saldaña, J. (1994). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. London: Sage Editoriala.

I. BLOKEKO EMAITZAK.

**ZER DA GIZON ETA EMAKUME
BATENTZAT ONDO ETA GAIZKI
GIDATZEA?**

3.1. ZER DA “ONDO GIDATZEA”?

3.1.1. Gizonen eta emakumeen arteko desberdintasunak genero-identitateei dagokienez

Eztabaida-taldeetako parte-hartzaile guztiek " zer da zuretzat ondo gidatzea " galderari emandako erantzunen artean, honako taula honetan agertzen direnak dira aipatuena. Funtsean, gidaria heldua izatea (% 37,5) edo heldutasun mentala edukitzea (% 43,7), gizona izatea (% 43,7) edo sexuarekiko axolagabea izatea (% 75,6), eta gidatzeko estilo segurua (% 62,4), zuhurra (% 53,1), kooperatiboa (% 45,3) eta/edo planifikatzailea (% 45,2) aipatzen dituzte. Puntuazioak zehatzago aztertuta, identifika daitezke gizon maskulinoek aipatzen dutela gehien sexua (gizona izatea) ondo gidatzeari lotutako aldagai gisa (% 89,6), eta gainerako taldeak % 18tik behera daude.

3. Taula. “Zer da ondo gidatzea” galderarekiko kategoriak aipatu dituzten parte-hartzaileen ehunekoa, sexuaren eta genero-identitatearen arabera sailkatuta

	Guztira (N=182)	Emakumeak		Gizonak	
		Femeninoak (n=48)	Androginoak (n=44)	Maskulinoak (n=48)	Androginoak (n=42)
ADINA, HELDUTASUNA	(%40,6)	% 45,5	% 40,3	% 45,1	% 38,8
Heldutasun mentala izatea	(%43,7)	% 23,2	% 61,4	% 11,2	% 68,1
Pertsona heldua izatea	(%37,5)	% 67,8	% 19,2	% 78,9*	% 9,6
SEXUA	(%41,8)	% 31,3	% 30,6	% 34,7	% 31,8
Sexuarekiko axolagabe	(%75,6)	% 66,5	% 88,4	% 14,5	% 72,8
Gizon izatea	(%43,7)	% 14,8	% 3,6	% 89,6	% 17,6
Emakume izatea	(%6,25)	% 12,8	% 0	% 0	% 5,2
ESTILO SEGURUA	(%62,4)	% 50	% 68,7	% 62,5	% 69,5
Autokontrolarekin	(%87,5)	% 59,3	% 64,3	% 91,3	% 77,5
Inguruabarretara egokitzea	(%62,5)	% 52,4	% 71,2	% 74,2	% 66,2
Autokonfiantzaz	(%56,2)	% 44,2	% 71,2	% 66,4	% 73,2
Lasaitasunez (ezustekorik gabe)	(%43,7)	% 21,2	% 68,2	% 17,3	% 61,4
ESTILO ZUHURRA	(%53,1)	% 68,2	% 78	% 28,1	% 50,5
Arreta osoarekin	(%68,7)	% 72,4	% 88,6	% 38,2	% 67,6
Arriskuen jakitun	(%68,7)	% 78,5	% 93,4	% 44,5	% 72,5
Bere ekintzen arduradun	(%43,7)	% 77,3	% 81,5	% 11,2	% 33,3
Zirkulazioaren araudia errespetatu (isunak saihestuz)	(%31,2)	% 44,5	% 48,5	% 18,4	% 28,6
ESTILOA KOOPERATIBOA	(%45,3)	% 62,5	% 58,4	% 28,4	% 37,5
Enpatiaz	(%62,5)	% 61,3	% 62,4	% 36,5	% 60,4
Ez du zirkulazioa oztopatzen	(%50)	% 71,3	% 66,4	% 33,4	% 41,3
Gainerakoak kontuan hartuta	(%37,5)	% 61,2	% 58,7	% 31,3	% 30,2
Gainerakoak errespetatu	(%31,2)	% 48,8	% 46,3	% 12,5	% 18,3
ESTILO PLANIFIKATUA	(%45,2)	% 19	% 28,8	% 74,6	% 58,4
Helmugara iristea proposatzen da	(%68,7)	% 11,3	% 56,5	% 88,4	% 74,5
Ibilgailuaren mantentze-lanak (IAT)	(%50)	% 34,5	% 28,5	% 83,4	% 61,4
Adina, heldutasuna	(%43,7)	% 21,4	% 19,2	% 77,4	% 54,5
Gidatu helburu batekin (lana, aisia, bidaia ...)	(%18,7)	% 8,8	% 11,3	% 61,3	% 43,4

* Lauki koloreztatuek adierazten dute alde nabarmenak daudela aztertutako adin-kohorteen artean; alde horiek aurrerago banakatuko dira.

Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen taldean "ondo gidatzearen" irudikapen soziala

Genero-identitate femeninoa duten emakumeek emandako erantzunen arabera, ondo gidatzen duen pertsona bat heldua izan ohi da (% 67,8), sexua alde batera utzita (% 60,5), eta batez ere gidatzeko estilo "zuhurra" (% 68,2), "Kooperatiboa" (% 62,5) edota "segurua" (% 50) erakusten duena. Hauek dira kategoria horiei lotuta aipatutako ideietako batzuk:

Sexuarekiko axolagabe: *"Nire ustez, kontua ez da emakumea edo gizona izatea, ongizate psikologikoa, nortasun-alderdiak eta pertsonaren testuingurua baizik" (36-49 urte).*

Estilo zuhurra: *"Erantzukizun-sentimendua ere... pertsona gehiagorekin bazoaz, autoan ni gidatzen banao jende gehiagorekin noa... kezkatu autoan bakarrik ez noala ... nire bizitza arriskuan bakarrik ez dagoelako" (+ 50 urte).*

Kooperatiba-estiloa: *"Ez daitezela arriskutsuak izan ez zuretzat ez inorentzat, eta zirkulazioa oztopatu gabe"; "kontzientzia izan dezazula bide-segurtasunari eta izan ditzakezun arriskuei dagokienez" (26-35 urte).*

Estilo segurua: *"Zirkulaziora eta zirkunstantzietara egokitu dadila. Kontua ez delako azkarrago edo mantsoago joatea, errepidean ibiltzea da topatzen duzunarekin" (18-25 urte).*

Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen taldean "ondo gidatzearen" irudikapen soziala

Gizonek "gidatze egokiari" buruz erakusten duten irudikapen soziala ez dator bat emakumeen taldeetan islatzen denarekin, ez adinaren faktorean, bai sexuaren faktorean. Izan ere, pertsonen ehuneko handi batek aipatzen du gizona, gizona izateagatik, prestatua eta gaitua dagoela emakumea baino gidari hobea izateko (% 89,6). Era berean, gehien aipatzen diren ideiak gidaritza-estilo "planifikatzailean" (% 74,6) eta "seguruan" (% 62,5) sartzen direnak dira.

Gizona izatea: *"Oro har, gizonek emakumeek baino modu egokiagoan gidatzen dutela uste dut, segurtasunari dagokionez, konfiantza handiagoa ematen didate, gehiago kontrolatzen dutelakoan" (+50 urte).*

Planifikatzeko estiloa: *nire ustez, gidari ona da zirkulazio-arauen arabera gidatzen duena, modu soilean, bere autoaren mantentzea eta IAT igarotzeko epeak kontrolatuz "(18-25 urte).*

Estilo segurua: *"Abiadura handian ibilgailu bat eramateak zer suposatzen duen argi edukitzea garrantzitsua dela uste dut. Gidatzean eta ezustekoetan arreta jarrita egotea..."(36-45 urte).*

Identitate kontra-estereotipatua duten emakumeen eta gizonen artean "ondo gidatzearen" irudikapen soziala

Genero kontra-estereotipatuko identitateak, hau da, andrazkoak, dituzten gizonen eta emakumeen artean alde handirik ez dagoenez, batera aztertu dira. Azpitalde horietan, "Ondo gidatzea" emakumeen eta gizonen arteko sexu-binomioaren axolagabekeriarekin lotzen da (batez beste, % 81,3), eta ezaugarri pertsonalak nabarmentzen dira, hala nola heldutasun mentala (% 63,7).

Sexuarekiko axolagabe: *"Sinesmen faltsu handia dago, ez dut uste ezberdina denik inongo sexurentzat. Emakume batek, gizon batek bezala, erlaxatuta gida dezake "(emakume androginoa; +50 urte). "Uste dut, oro har, ondo gidatzen duena autoa gehien erabiltzen duen pertsona dela, eta ez dagoela generoaren edo sexuaren mende" (gizon androginoa; 18-25 urte).*

Estilo segurua: *"Ondo gidatzea lasai gidatzea da, modu arinean, balaztarik gabe, bihurtune oso itxirik gabe eta azeleraziorik gabe" (gizon androginoa; +50 urte).*

Estilo zuhurra: *"Zentzumenak errepidean jarrita edukitzea, ustekabeen aurrean erreakzionatzeko kontzentrazioarekin (auto baten artean egotea, irrist egitea, etab.), hau da, gidatze kontzientea" (gizon androginoa; 36-49 urte).*

Kooperatiba estiloa: *"Ez dakit, gidatzen doala pentsatuz joan dadila. Besteen bizitza ez ezik, berea ere jokoan dagoela. HEMEN BIZITZA JOKOAN DUDALA pentsatu behar da. Gizon zein emakume "(emakume androginoa; +50 urte).*

Estilo planifikatzailea: *"Ondo gidatzea ez da soilik gidari ona izatea, baizik eta ondo zaintzea eta ezagutzea ibilgailua, olioak, iragazkiak, pneumatikoak, uhalak eta abar aldatzeko datak, zu izan zaitezten ibilgailuaren zaratak ezagutzen dituena, harekin komunikatzen, entzuten eta hitz egiten jakitea, zaintzea" (emakume androginoa; 26-35 urte).*

3.1.2. Adin-kohorteen arteko aldeak

Sexu biologikoaren eta genero-identitatearen arabera sailkatutako irudikapenak aztertu ondoren, emaitza esanguratsuenak erakusten dira, adin-kohorteen arabera berezita. Aipatu behar da portzentaje guztiak taula bakar batean erakutsiz gero oso zaila izango litzatekeela informazioa ulertzea (eskatutako gelaxka kopuruagatik), kohorteen artean sexuaren eta aztertutako genero-identitatearen araberrako alde esanguratsuak ikusi diren emaitzak bakarrik erakutsiko ditugu. Desberdintasun horiek alde aurretik koloreztatu dira 3. Taulan.

4. Taula. “Zer da ondo gidatzea” galderarekiko kategoriak aipatu dituzten estereotipikoki maskulinoak diren gizonen ehunekoak, adin-tarteen arabera sailkatuta

	Guztira (N=48)	Gizon Maskulinoak			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
ADINA, HELDUTASUNA					
Pertsona heldua izatea	(%78,9)	% 73,8	% 56,2	% 42,8	% 87,6
SEXUA					
Gizon izatea	(%89,6)	% 77,8	% 44,6	% 59,8	% 100
ESTILO SEGURUA					
Autokonfiantzaz	(%66,4)	% 78,9	% 68,9	% 41,8	% 55
ESTILO ZUHURRA					
Arriskuen jakitun	(%44,5)	% 14,5	% 39,6	% 57,8	% 23,5
Bere ekintzen arduradun	(%11,2)	% 10,5	% 22,5	% 34,5	--
ESTILO KOOPERATIBOA					
Enpatiaz	(%36,5)	--	% 21,5	% 32,5	% 42,5
ESTILO PLANIFIKATZAILEA					
Helmugara iristea proposatzen da	(%88,4)	% 65,6	% 55,5	% 89,5	% 89,5

Aurreko 4. Taulan ikus daitekeenez, alde handiak daude adinaren, sexuaren eta gidaritza-estiloen kategorietan estereotipoen arabera maskulinoak diren gizonen artean. Pertsona heldua izateak eta gizona izateak % 70etik gorako ehunekoak erakusten ditu 18-25 urteko kohortean eta 50 urtetik gorako kohortean.

5. **Taula.** “Zer da ondo gidatzea” galderarekiko kategoriak aipatu dituzten estereotipikoki femeninoak diren emakumeen ehunekoa, adin-tarteen arabera sailkatuta

	Guztira (N=48)	Emakume Femeninoak			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
SEXUA					
Sexuarekiko axolagabe	(%66,5)	%88,9	%78,8	%65,8	%45,8
ESTILO SEGURUA					
Autokonfiantzaz	(%44,2)	%80,5	%80,5	%55,8	%25,8
ESTILO ZUHURRA					
Arriskuen jakitun	(%78,5)	%88,9	%80,5	%80,5	%45,6
Bere ekintzen arduradun	(%77,3)	%78,9	%80,5	%90,5	%38,8

Aurreko 5. Taulan ikus daiteke beheranzko joera dagoela sexu-kategorien eta gidatzeko estiloen ehunekoetan, adinak gora egin ahala. Joera hori bereziki ikusten da autokonfiantzari lotutako gidatze seguruaren estiloan, 18-25 urteko kohortean% 80,5 baita, eta 50 urtetik gorakoan% 38,8.

3.2. ZER DA "GAIZKI GIDATZEA"?

3.2.1. Gizonen eta emakumeen arteko aldeak, genero-identitatearen arabera

"Gaizki gidatzeari" buruzko bigarren galdera horren aurrean, parte-hartzaileen ia erdiek (% 56,2) adierazi dute gazte-faktorea jardunbide txarraren adierazle dela, errepidean esperientziarik eta ohiturarik ez dutelako.

Era berean, estereotipikoki femeninoak diren emakumeen taldean, gizonak emakumeak baino gidari okerragoak direlako iritzia nagusitzen da (% 62,8). gizonen taldeetan, berriz, joera bera dago, baina alderantziz: "Emakumeak gidariak baino txarragoak dira" (% 84,5) (% 37,8).

Aipatutako gainerako ideiak erasokor eta erasokor gidatzeko estiloekin (% 92,1), segurtasunik ezarekin (% 82,8), ausarkeriarekin (% 74,9) eta zabarkeriarekin (% 46,8) lotuta daude.

6. Taula. "Gaizki gidatzearekiko" kategoriak aipatu dituzten parte-hartzaileen ehunekoak, sexuaren eta genero-identitatearen arabera bereizita

	Guztira (N=182)	Emakumeak (n = 16 talde)		Gizonak (n = 16 talde)	
		Femeninoak (n=48)	Androginoak (n=44)	Maskulinoak (n=48)	Androginoak (n=42)
ADINA (MUTURRAK)	(% 43,7)	% 33,9	% 35	% 68,8	% 44,2
Gazteria = esperientziarik eza	(% 56,2)	% 45,5	% 41,2	% 88,9	% 75,6
Zahartzaroa = Erreflexu-falta	(% 31,2)	% 22,4	% 28,8	% 48,8	% 12,8
SEXUA	(% 64,5)	% 47,8	% 49,8	% 57,1	% 56,63
Sexuarekiko axolagabe	(% 75)	% 69,8	% 95,8	% 49,7	% 68,8
Gizon izatea	(% 75)	% 62,8	% 38,9	% 37,9	% 37,6
Emakume izatea	(% 43,7)	% 10,8	% 14,8	% 84,5	% 33,5
OFENTSEBO-AGRESIBO ESTILOA	(% 92,1)	% 93,9	% 95,9	% 72,9	% 96,1
Oldarkorra eta bortitza (bozinakadak)	(% 96,5)	% 93,4	% 96,6	% 82,6	% 100
Lehiakorrak (aurreratzeak)	(% 93,7)	% 94,5	% 88,5	% 79,6	% 100
Oldarkorra eta zakarra	(% 93,7)	% 98,5	% 100	% 68,5	% 95,6
Ezinegona eta berekoia (ez amore eman)	(% 81,2)	% 89,5	% 98,6	% 61,2	% 88,9
ESTILO EZ-SEGURUA	(% 82,8)	% 91,4	% 76,2	% 91,7	% 77,4
Konfiantza falta	(% 100)	% 100	% 100	% 100	% 100
Urduritasuna	(% 87,5)	% 96,6	% 87,9	% 76,6	% 82,6
Zalantzak (biribilguneak, elkarguneak)	(% 75)	% 84,5	% 48,6	% 95,8	% 54,5
Istripuen eta ezustekoen beldur	(% 68,7)	% 84,5	% 68,5	% 94,5	% 72,6
ESTILO AUSARTEGIA	(% 74,9)	% 78,5	% 80,8	% 57,7	% 82,2
Alkoholaren eta drogen kontsumoa	(% 92,8)	% 100	% 100	% 84,5	% 100
Abiadura mugak gainditu	(% 93,7)	% 100	% 100	% 84,5	% 100
Zirkulazioari buruzko araudia ez errespetatzea	(% 68,7)	% 72,6	% 82,5	% 42,6	% 74,6
Zuhurtziagabekeria (arriskurik ez hautematea)	(% 37,5)	% 41,6	% 40,7	% 19,5	% 54,5
ESTILO ARDURAGABEA	(% 46,8)	% 36	% 36,7	% 59,4	% 45
Distrakzioak mugikorrekina	(% 93,7)	% 100	% 100	% 79,4	% 100
Motelegi gidatzea	(% 37,5)	% 12,8	% 14,8	% 62,4	% 32,7
Irabazirik gabe gidatzea, arrazoirik gabe	(% 31,2)	% 18,5	% 12,6	% 42,6	% 22,9
Ibilgailuaren mantentze-lanez arduratzea	(% 25)	% 12,8	% 19,6	% 53,5	% 24,6

* Lauki koloreztatuek adierazten dute alde nabarmenak daudela aztertutako adin-kohorteen artean; alde horiek aurrerago banakatuko dira.

Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen taldean "gaizki gidatzearen" irudikapen soziala

Genero-identitatea duten emakumeen artean, gaizki gidatzen duen pertsona bat nabarmendu daiteke esperientziarik ez duelako (% 45,5) edo gizona delako (% 62,8). Sexuarekiko axolagabekeriaren ideiarekin lotutako adin-kohorteetan aldeak ikusten dira (% 69,8), aurrerago aztertuko direnak.

Azpitalde honetako kideen artean, honako hauek nabarmentzen dira: "Iraingarria" (% 93,9), "Ez-segurua" (% 91,4) eta "ausarkeria" (% 78,5). Hauek dira azpimarratutako ideiak:

Gizonak: *"Nik gehiago ezagutzen ditut istripuak izan dituzten osaba-izebak, izebak baino. Beraz, nik uste dut osabek gehiago arriskatzten dutela. Ez dakit zergatik, haien artean indartzen dira. Mutil bat gehiegi zaintzen bada, gainerakoak berarekin sartzen dira "(26-35 urte).*

Estilo erasokorra-oldarkorra: *"Normalean genero-estereotipoengatik, eta zure portaerak ia inposatzen dizunaren arabera, gizonak oldarkorragoak izaten dira errepidean... horregatik izaten da Fast and Furiousetik gidatzen duen arra" (18-25 urte).*

Estilo ez-ziurra: *"Azkenean, beste ikuspegi batetik jartzea da, segurtasun-profilaren kontrakoa litzateke urduriagoa den jendea gehiago liluratzea" (36-49 urte).*

Estilo ausartegia: *"Uste dut ohartzten zarela besteen erritmora ez doan auto bat errepidean zoazenean bazterretik pixka bat ateratzen zaizula ... azkenean ez dituzu zurrustadak errespetatzen, baina ez dituzu berdin egiten stop bat edo keinukariak ... gauza txikiak dira, baina, azkenean, atzean, gidatzeko modua aldatzen ari zara. Ez zara zu bakarrik, atzekoari, atzekoari ... eragiten diozu ... hor ondorio bat dena eragin dezakezu ... nire ustez, parametro normaletan ez zaudenean" (18-25 urte).*

Estilo ez-ziurra: *"Azkenean, beste ikuspegi batetik jartzea da, segurtasun-profilaren kontrakoa litzateke urduriagoa den jendea gehiago liluratzea" (36-49 urte).*

Estilo ausartegia: *"Uste dut ohartzten zarela besteen erritmora ez doan auto bat errepidean zoazenean bazterretik pixka bat ateratzen zaizula... azkenean ez dituzu zurrustadak errespetatzen, baina ez dituzu berdin egiten stop bat edo keinukariak... gauza txikiak dira, baina, azkenean, atzean, gidatzeko modua aldatzen ari zara. Ez zara zu bakarrik, atzekoari, atzekoari... eragiten diozu... hor ondorio bat dena eragin dezakezu ... nire ustez, parametro normaletan ez zaudenean" (18-25 urte).*

Estilo arduragabea: "Gogorik gabe, ilusiorik gabe edo tristuraz gidatzea arriskutsua da, despistatzeko aukera gehiago duzulako... ez dut pertsonekin lotzen, baizik eta emozioek gidatzen duzunean nola eragin diezazuketen esateko modu bat da... nik uste dut pertsona bat triste dagoenean arreta bera ez dela... eta uste dut konturatu behar duzula horrela bazaude bolantea hartzen duzunean lehenago despistatu zaitezkeela, eta ez duzula lehenago despistatu behar. Kontua da ibilbide luzeak egitea..." (+50 urte).

Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen taldean "gaizki gidatzearen" irudikapen soziala

Gizonezko gizonek ere esperientziarik eza eta gaztetasuna (% 88,9) nabarmentzen dituzte "gidatze txarrari" lotutako faktore gisa. Talde horrek bereziki azpimarratzen du emakumea izatea gidatze txarra azaltzeko aldagai garrantzitsua dela (% 84,5).

Gizonezko gehienek "segurtasunik gabeko" estiloa nabarmentzen dute gidatze txar baten isla gisa (% 91,7). Jarraian, estilo "erasokorra" (% 72,9), "Arduragabea" (% 59,4) eta "ausartegia" (% 57,7).

Emakume izatea: "Oro har, gizonak baino segurtasunik gabeagoak direla uste dudalako" (26-35 urte).

Bi sexuak: "Nire esperientzian modu negatiboan erlazionatzen da bi sexuekin, jende gutxik gidatzen du ondo" (+50 urte).

Estilo ez-ziurra: "Errepidean egin daitekeen gauzarik okerrenea zalantzaz gidatzea da" (26-35 años).

Estilo erasokorra-oldarkorra: "Niretzat gaizki gidatzea lehiatzen joatea da, eta kosta ahala kosta lehenengoa izan nahi izatea" (18-25 urte).

Estilo ausartegia: "Nire ustez, autoen fluxuan eragin negatiboa duen oro gaizki gidatzea litzateke", "Baita abiadura bide-segurtasunaren gainetik baloratzea ere. Ibilgailu baten arriskuez ez jabetzea, arma hilgarri baten parekoa baita" (36-49 urte).

Nortasun kontra-estereotipatua duten parte-hartzaileen taldean "gaizki gidatzearen" irudikapen soziala

Arestian aipatu dugun moduan, genero kontra-estereotipatuko identitateak, hau da, andrazkoak, dituzten gizonen eta emakumeen artean alde handirik ez dagoenez, batera aztertu dira. Genero-identitate hori duten pertsonak sexu-axolagabekeriarekin lotzen dute "gaizki gidatzea" (emakume androginek% 95,8 eta gizonek% 68,8), eta gidatze-estiloak nabarmentzen dituzte, hala nola "erasotzaile-erasokorra" (% 96), "Ausartegia" (% 81) eta "ez-segurua" (% 76,5), "Arduragabea" eta "arduragabea" (batez beste %40,6koa).

Sexuarekiko axolagabe: *"Uste dut istripuak autoaren erabilerarekin lotuta daudela, eta ez generoarekin. Oro har, ez dugu gidatzeko estilo desberdinik gizon edo emakume izateagatik, baizik eta autoari ematen diogun erabilerarekin alderatuta desberdin gidatzen dugulako" (gizon androginoa; 18-25 urte).*

Estilo erasokorra-oldarkorra: *"Eragin handia izan diezazula besteen gidatzeak, adibidez:" Demontre, horrek zergatik frenatzen du... ". Oso sentibera izatea eta gehiago haserretzea beste batzuen gidatze txarragatik edo auto-ilarengatik, estresagatik, etab." (gizon androginoa; 36-49 urte).*

Estilo ausartegia: *"Isunak, arau-hausteak, istripuak, talkak, atzerapenak, azelerazioak, istiluekin, gauza arraroak," Ama nirea..." diozun horietakoak (emakume androginoa; 36-49 urte).*

Arduragabekeriako estiloa: *"Ibilgailua gaizki tratatzea... lehor eramatea, depositua hutsik duela..." (emakume androginoa; 26-35 urte). "Seguruegi bezala gidatzea, automatikoki, gidatzean kontzentratu gabe" (gizon androginoa; 26-35 urte). "Distraituta eta despistatuta gidatzea beste kezka batzuekin... bolantea hartu eta zer egingo duzun, nora joango zaren, nola egingo duzun, aparkalekurik egongo den?..." (emakume androginoa; +50 urte).*

3.2.2. Adin kohorteen artean desberdintasunak

Sexu biologikoaren eta genero-identitatearen arabera sailkatutako irudikapenak aztertu ondoren, emaitza esanguratsuenak erakusten dira, adin-taldeen arabera bereizita. Emaitza horiek 6. Taulan koloreztatu dira aldeztu aurretik.

7. Taula. "Gaizki gidatzearekiko" kategoriak aipatu dituzten gizon maskulinoen ehunekoak, adin-tarteen arabera bereizita

	Guztira (N=48)	Gizon Maskulinoak			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
ADINA (MUTURRAK)					
Zahartzaroa = Erreflexu-falta	(% 48,8)	% 76,5	% 70,4	% 50,6	% 28,6
SEXUA					
Emakume izatea	(% 84,5)	% 81,5	% 61,4	% 44,6	% 92,6
OFENSIVO-AGRESIVO ESTILOA					
Oldarkorra eta bortitza (bozinakadak)	(% 82,6)	% 42,4	% 88,5	% 93,5	% 53,8
ESTILO EZ-SEGURUA					
Zalantzak (biribilguneak, elkarguneak)	(% 95,8)	% 100	% 82,3	% 48,7	% 95,8
ESTILO AUSARTEGIA					
Alkoholaren eta drogen kontsumoa	(% 84,5)	% 62,4	% 82,5	% 100	% 100
Abiadura mugak gainditu	(% 84,5)	% 52,5	% 64,5	% 95,4	% 100
Zirkulazioari buruzko araudia ez errespetatzea	(% 42,6)	% 32,7	% 52,5	% 76,5	% 66,5
ESTILO ARDURAGABEA					
Distrakzioak mugikorrekina	(% 79,4)	% 38,5	% 53,2	% 84,5	% 79,5

Aurreko 7. Taulan ikusten denez, kohorte esanguratsuen arteko aldeak identifikatzen dira. Adibidez, emakume izateari eta gaizki gidatzeari buruzko ikuspegi sexista eta matxista dago muturreko kohorteen artean, hau da, 18-25 kohortean (% 81,5) eta +50 kohortean (% 92,6). Bestalde, 36-49 urteko kohortean dago sexismorik txikiena (% 44,6). Kontrako joera dago estilo ez-segurua, ausartegiak edo arduragabeak bezalako alderdiak aztertzean; izan ere, muturreko kohorte horietan aurkitzen ditugu baliorik txikienak.

Adibidez, "Zirkulazio-araudia ez betetzea" kategorian 18-25 urteko kohorteak (% 32,7) eta 26-35 urteko kohorteak (% 52,5) dira baliorik txikienak dituztenak, eta 36-49 urteko kohortea da balio handienak erakusten dituena (% 76,5).

8. Taula. "Gaizki gidatzearekiko" kategoriak aipatu dituzten emakume femeninoen ehunekoak, adin-tarteen arabera bereizita

	Guztira (N=48)	Emakume femeninoak			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
SEXUA					
Sexuarekiko axolagabe	(%69,8)	%66,6	%78,6	%88,9	%43,5
Gizon izatea	(%62,8)	%34,8	%42,7	%66,8	%84,6
ESTILO EZ-SEGURUA					
Zalantzak (biribilguneak, elkarguneak)	(%84,5)	%63,6	%96,3	%92,8	%72,6
ESTILO AUSARTEGIA					
Zirkulazioari buruzko araudia ez errespetatzea	(%72,6)	%77,5	%72,8	%62,6	%100

Esterotipikoki femeninoak diren emakumeen kasuan, 8. Taulan ikus daiteke adinak faktore garrantzitsua jokatzen duela gizon izatearen eta gaizki gidatzearen ikuspegi sexistari dagokionez. 18-25 urteko kohortean, soilik % 34,8k uste du gizon izatea gaizki gidatzearekin lotzen dela, baina +50 urteko kohortean ehuneko hori % 84,6ra igotzen da, eta kasu horretan, adinean gora egin ahala, sexismo-maila handiagoa gertatzen dela baieztatzen du.

II. BLOKEA.

**GIDARITZA-PROFILAK ("GIZON
GIDARIAK" ETA "EMAKUME
GIDARIAK")**

3.3. "GIZON GIDARIAK"

3.3.1. Gizonen eta emakumeen arteko aldeak genero-identitateei dagokienez

Parte-hartzaileei "gizon gidari baten" profilari buruz galdetzen zaienean, erdiek baino gehiagok (% 68,7) adinaren arabera bereizten dute gidatzeko estiloa. Horrela, zaharrenak "estilo seguruago eta planifikatzaileago" bati lotuta geratuko lirateke. Gazteenak eta esperientzia gutxiago dutenak, berriz, "Estilo ausartago, iraingarriago eta oldarkorrago" batekin lotuko lituzkete. Hala ere, aurrerago, adin-aldeak ikusiko ditugu kategoria horretan.

Gizonak ordezkatzeko dituzten gidatzeko estiloak dagokienez, gehiengo zabala (% 82,8) bat dator "estilo erasokorra-oldarkorra" aipatzean. % 78,5ek, berriz, gidari "segurua eta autokontrola duena" dela adierazten dute. "Estilo ausartagoak" ere protagonismoa hartzen du aztertutako parte-hartzaileen % 62,5en kasuan. Azkenik, laginaren heren batean "estilo planifikatzailea" agertzen da (% 37,5).

Emozioei dagokienez, ia azpitalde guztiak bat datoz gizon gidarien ezaugarri diren emozioak "gidatzeko plazera" (% 83,7) eta "gainerakoenganako haserrea" (% 83,7) direla. Heren batek soilik aipatzen du "gizonen esperientzia eta gidatzeko ohitura" (% 31,2).

9. Taula. "GIZON GIDARIEN" kategoriak aipatu dituzten parte-hartzaileen ehunekoa, sexuaren eta genero-identitatearen arabera bereizita

	Guztira (N=182)	Emakumeak		Gizonak	
		Femeninoa (n=48)	Androginoa (n=44)	Maskulinoa (n=48)	Androginoa (n=42)
ADINA	(% 68,7)	% 77,8	% 54	% 79,6	% 53,3
Nagusiak = Estilo segurua eta planifikatzailea	(% 68,7)	% 73,5	% 63,5	% 77,6	% 54,8
Gazteak = Estilo ausartegia eta iraingarria	(% 68,7)	% 82,1	% 44,6	% 81,7	% 51,8
GIDATZEKO ESTILOAK	(% 65,3)	% 65,6	% 61,6	% 66,1	% 64,4
Estilo erasokorra	(% 82,8)	*% 95,6	% 90,4	% 72,8	% 91,7
Estilo segurua	(% 78,5)	% 72,5	% 42,7	% 94,5	% 65,5
Estilo ausartegia	(% 62,5)	% 72,5	% 82,6	% 34,6	% 71,8
Planifikazio-estiloa	(% 37,5)	% 21,8	% 30,8	% 62,7	% 28,7
EMOZIOAK GIDATZEAN	(% 66,2)	% 66,2	% 63,6	% 66,9	% 65,6
Gozamena eta gozamena	(% 83,7)	% 90,4	% 81,6	% 78,6	% 88,6
Haserrea eta haserrea gainerakoekin	(% 83,7)	% 95,6	% 88,6	% 69,4	% 89,5
Lasaitasuna eta kontrol sentazioa	(% 31,2)	% 12,8	% 20,6	% 52,8	% 18,8
BIDE-ARRISKUEN FAKTOREAK	(% 60)	% 64,4	% 61,2	% 58,6	% 57,7
Gehiegizko abiadura	(% 87,6)	% 90,2	% 94,6	% 74,8	% 88,6
Alkoholaren eta droga gogorren kontsumoa; kontsumitu ondoren gidatzea	(% 67,5)	% 71,7	% 70,3	% 58,6	% 72,8
GPSaren erabilera	(% 25)	% 31,5	% 18,7	% 42,6	% 11,9

* Lauki koloreztatuek adierazten dute alde nabarmenak daudela aztertutako adin-kohorteen artean; alde horiek aurrerago banakatuko dira.

"Gizon gidarien" irudikapen soziala estereotipikoki femeninoak diren emakumeen taldean

Genero identitate femeninoa duten emakumeen artean, txanpon baten bi aldeak dituena bezala ikusten da "gizon gidaria". Alde batetik, estilo "erasokorra" (% 95,6) eta "ausartegia" (% 72,5) duen gizona dago, abiadura, auto ona izateak ematen dion gizarte-estatusa eta alkoholaren eta beste droga batzuen kontsumoa ezaugarri dituena. Baita

erabakiak oztopatzen dizkioten gainerako gidariekin haserretu eta haserrea adierazteagatik ere (% 95,6).

Bestalde, estereotipikoki femeninoak diren emakumeen azpitalde horietan ageri den gizon gidari tipikoaren erretratua gizon "seguru" batena izango litzateke (% 72,5), errepidean gidatzean eta beteranotasunean dituen trebetasunengatik fidatu ahal izan dena.

Hauek dira azpimarratutako ideiak:

GIZON GIDARI AGRESIBOA eta AUSARKERIA:

Lehiakorra: "Azkenean, gizonak estilo lehiakorrago batekin jarduten du, eta emakumeak, berriz, estilo kolaboratiboago batekin, ez dakit zenbateraino, baina bai giza bilakaerarekin eta garapenarekin lotzen dut ... baina horrekin lotzen dut, aurre egiteko estilo desberdinekin, ezta?" (18-25 urte).

Gazteria: "Gazte jendeak adineko pertsona batek baino arrisku-jokabide gehiago ditu, bere esperientziarik ezagatik argi dago", "Gazteek beren esperientziarik ezaren ondorioz akats gehiago egiten dituzte eta adineko gizonak baino gorabehera gehiago dituzte" (26-35 urte).

Arriskuaren pertzepzio txikiagoa: "Ez dakit, estereotipo bat daukat hor, gizonak emakumeek baino arrisku-jokabide gehiago dituztela ... ez dakit ... arriskua gutxiago ikusten dutela bezala" (+50 urte).

Alkohola eta drogak kontsumitzea: "Albisteetan ikusten duguna da istripu- eta heriotza-tasa handiagoa dela gidatzen duena gizona, gaztea, gaueko lana eta drogak direnean" (36-49 urte).

Oldarkortasuna: "Gizonak gidatzeko estilo oldarkorragoa dute, oldarkortasun handiagoa eta, beraz, egoeraren kontrol txikiagoa" (36-49 urte). "Emakumea arrazionalagoa da gidatzen, eta gizonak gehiago uzten du bere burua ahuntzetatik eramaten eta bere gorputzak burua baino lehenago erantzuten ...", "Emozio asko transmititzen dituzte bolantean, gehiago kanporako, gu barrurako" (18-25 urte). "Emakumeak baino gizon gehiago ikusi ditut leihotik besoa ateratzen, biribilguneetara botatzen, oihuka edo bozinazoak ematen" (36-49 urte).

Plazer euforikoa (abiadura): "Gizonak plazer euforikoagoa sentitzen du autoan abiadura handiagoan, asko gustatzen zaio" (18-25 urte). "Uste dut gizonak gidatzeko estilo oldarkorra dutela, eta tokietara garaiz iristea baino ez dute bilatzen" (+50 urte). "Azkarrago iristen dira eta azeleragailua gehiago zapaltzen dute ..." (36-49 urte).

"Gizarteak estilo basatiago eta kirol estilo hori ere irakasten die, ez dakit" (18-25 urte).

GIZON GIDARI SEGURUA:

Esperientzia gidatzean: *"Ohitura izan daiteke ... Ba al dago autoa egunero hartzen duenik lanera joateko orduan bolantearen aurrean jartzen direnean, ekintza automatikoagoa da; aldiz, oso noizbehinka bakarrik hartzen baduzu, azkenean desberdina da, ez baita egunero egiten duzun ekintza bat" (+50 urte).*

Gidari lanbidea: *"Bere lanbidea gidatzearekin lotuta badago, errepidean seguruago sentitzeak ere eragina izango du ziurrenik" (36-49 urte).*

Oreka emozionala: *"Nire inguruan, ikusten dudanez, gizonak badakite beren emozioak kontrolatzen gidatzean, baita autoaren barruan ongizatea erakusten ere" (+50 urte).*

"Gizon gidarien" irudikapen soziala estereotipikoki maskulinoak diren gizonen taldean

"Gizon gidariaren aurpeirik negatiboena erasotzaile-oldarkor eta ausartegia" (% 72,8), nahiz eta talde horrek estilo segurua duela ere aipatzen duen (% 94,5). Hori bai, talde honetan, gidatzeko estilo hori jarrera trebe eta erabakigarri gisa positiboki baloratzen dugu.

"Gizon gidari seguru" baten aurpeirik positiboena, aldiz, finkatuagoa da azpitalde honetan. Hala, gizonetzko gizonen azpitalde guztietan, "Lasaitasuna eta sosegua" (% 52,8) aipatzen dira gidari horien oreka emozionalaren adierazgarri gisa, gidatzean esperientzia handia baitute.

GIZON GIDARI AGRESIBOA eta AUSARKERIA:

Alkoholaren eta drogen kontsumoa: *"Gizonek istripu larri gehiago izaten dituzte, drogen eta alkoholaren kontsumoarekin lotuta" (26-35 urte). "Gizonek vodka, rona, koka eta speeda bezalako droga gogorrakoak kontsumitzen dituzte; emakumeek, berriz, gynebra, marihuana eta MDMA bezalako droga bigunagoak" (18-25 urte).*

Alkoholaren eraginpean gidatzea: *"Gizonek kontrolatzen dugun sentsazioa dugu, baita edanda ere, eta orduan gidatzen dugu; emakumeek gehiago aurreratzen dute" (18-25 urte).*

Segurtasunik eza: *"Segurtasunik ezari dagokionez, ibilgailua ohikotasunez hartzen ez duen gidariak, edo hasiera-hasieratik arrazoi pertsonalengatik eta sortzetiko arrazoiengatik gidatzeari beldurra izan dionak, edo gidatzean esperientzia negatiboak izan dituenak, segurtasun eza izateko joera izango du ibilgailua gidatzen duenean"* (36-49 urte).

Oldarkortasuna: *"Estilo azkarra, bulkaden, arriskuaren, mugak gainditzearen eta arriskuen konorterik ezaren maitalea"* (36-49 urte).

Boterea: *"Gizon gidaria botereari, potentziari, gidatzeko tradizioari lotzen zaio"* (36-49 urte).

Arauk ez betetzea: *"Gizonak pasotagoak gara, errebeldeagoak, desobedienteagoak, eta arauak gutxiago errespetatzen ditugu oro har, abiadurakoak batez ere. Emakumeek zirkulaziokoak gehiago saltatzen dituzten bitartean, aparkatzeko zurrustada-isun txikiak eta DBH"* (18-25 urte).

GIZON GIDARI SEGURUA:

Aurretiko esperientzia: *"Errepidean gertatzen diren egoera kaltegarrietatik airoso irtetean, gidari batek esperientzia handiagoa hartuko du, eta horrek eragina izan dezake gidatzean seguruago sentitzeko"* (+50 urte).

Erabilera-maiztasun handiagoa: *"Tira, pertsonaren araberakoa da beti, baina mutilek, azkenean, gehiago gidatzen dugu, eta ohituta gaudenez, askeago joaten gara."* (18-25 urte).

Arauk ezagutzea: *"Gehiago gara arauak ezagutzeaz emakumeak baino, gero arauak betetzeaz baino ... Baina gehiago kontrolatzen ditugu"* (18-25 urte).

Bizitza ez hain estresagarria: *"Esan behar da, halaber, gizonek bizimodu lasaiagoa dutela, gutxiago estresatzen direla eguneroko arazoan aurrean, eta, orduan, oreka emozional hori gidatzean, nabaritu egiten da"* (+50 urte).

Gizarte-errefortzua: *"Mutilek gauza berriak probatzen ditugulako, gehiago gidatzen dugulako, auto hobeak ditugulako, motorra ulertzen dugulako ..."* (18-25 urte).

"Gizon gidarien" irudikapen soziala nortasun kontra-estereotipatua duten parte-hartzaileen taldean

Emakume eta gizon andrazkoen bi azpitalde horiek, sexua edozein dela ere, gaur egun daukagun sistema patriarkala aipatzen dute, gizonaren eta gidatzearen gizartean dagoen ikuspegia azaltzen duen dimentsio gisa.

Jarraian, azpitalde androgino honetako partaideek aipatutako ideia batzuk aurkezten dira, non gizonak eta emakumeak batera aztertu diren, bi sexuen artean desberdintasun esanguratsurik aurkitu ez delako (salbuespen txikiren bat izan ezik):

GIZON GIDARI AGRESIBOA ETA AUSARKERIA:

Esperientziarik eza: *"Inoiz arazorik, istripurik, inoiz izan ez duen pertsona bat, ausartagoa izan daiteke. Esperientziatik ikasten dugu. Batez ere txarrak "(gizon androginoa; +50 urte).*

Agresibitatea balio maskulino sozializatu gisa: *"Jokabide ausartegiak ondo ikusiak daude, gizon batek izan behar duen ukitu errebeldea da, arriskatzeko puntu bat izatea balioaren sinboloa delako" (emakume androginoa; 18-25 urte). "Gizona menderatzaile, ausart eta ausart izateko hezten da, segurtasun faltsu bat sortuz segurtasun ezaren isla" (gizon androginoa; 36-49 urte). "Uste dut askotan ez dituztela emakumeak eta gainerako gidariak errespetatzen, beren helmugara garaiz iristea besterik ez dutelako bilatzen" (gizon androginoa; +50 urte). "Begirada finkoak, espazioaren okupazioa, errepidea jabetza pribatu gisa ..." (emakume androginoa; 36-45 urte).*

GIZON GIDARI SEGURUA:

Erabileraren maiztasuna: *"Ohitura kontua izan daiteke ... Bada jendea egunero lanera joateko autoa hartzen duena bolantearen aurrean jartzen direnean, ekintza automatikoagoa da; aldiz, oso noizbehinka bakarrik hartzen duzu, azkenean desberdina da, ez baita egunero egiten duzun ekintza bat. Beharbada, sozialki gizakia gehiago gidatzen duela iruditzen zaigu, iruditzen zaigulako bera dela lan gehien egiten duena "(gizon androginoa; 26-35 urte).*

Aurretiazko traumak: *"Bizi izan dituen egoera pertsonalak ere kontuan hartu behar dira (bizi izandako, ikusitako edo gertuko istripu bat), etab." (Emakume andrazkoa; 18-25 urte).*

Beldurrik ez: *"Ez diezaiola beldurrik izan errepide batean aurki ditzakezun ezustekoak gidatzeak eta kudeatzeak" (emakume androginoa; 26-35 urte).*

GIZON GIDARI PLANIFIKATZAILEA:

Mekanikari buruzko ezagutzak: "Nire ustez, mekanika eta hori guztia ere bai; izan ere, azkenean, mekanikaz dakien batek ez dakien norbaitekin alderatzen du, autoa hartzen du eta mekanikaz dakiena hobeto joango da, autora ohituago egongo da eta azkenean, hobeto, eta horregatik seguruagoa izango da, nire ustez" (gizon androginoa; 18-25 urte).

Ibilgailua zaintzea: "Auto distiratsu eta distiratsuak zaintzen dituzte" (gizon androginoa; 18-25 urte).

Aurrea hartzeko gaitasuna: "Istripu bat izango balu sortuko lituzkeen" giza hondamendiei aurrea hartzeko gai izatea ", " Beste ibilgailu eta gidarien erreakzioak aurreikusteko ere gai izatea "(emakume andrazkoa; 25-36 urte).

3.3.2. Adin kohorteen arteko aldeak

Sexu biologikoaren eta genero-identitatearen arabera sailkatutako irudikapenak aztertu ondoren, emaitza esanguratsuenak erakusten dira, adin-taldean arabera bereizita.

10. Taula. "Gizon gidariekiko" kategoriak aipatu dituzten gizon maskulinoen ehunekoak, adin-tartean arabera bereizita

	Guztira (N=48)	Gizon maskulinoak (n = 8 talde)			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
GIDATZEKO ESTILOAK					
Estilo erasokorra	(%72,8)	% 54,6	% 77,4	% 84,6	% 56,7
Estilo segurua	(%94,5)	% 100	% 85,7	% 74,5	% 100
Estilo ausartegia	(%34,6)	% 20,6	% 37,6	% 42,6	% 23
Planifikazio-estiloa	(%62,7)	% 32,8	% 44,7	% 88,6	% 90,6
EMOZIOAK GIDATZEAN					
Haserrea eta haserrea gainerakoekin	(%69,4)	% 84,6	% 47,7	% 58,6	% 62,7
Lasaitasuna eta kontrol sententzioa	(%52,8)	% 39,6	% 54,7	% 84,6	% 51,6
BIDE-ARRISKUEN FAKTOREAK					
Alkoholaren eta droga gogorren kontsumoa; kontsumitu ondoren gidatzea	(%58,6)	% 83,7	% 63,6	% 37,6	% 39,6

Aurreko 10. Taulan ikusten den bezala, deigarria da 18-25 urteko kohorteko subjektuen% 100ek azpimarratzen dutela gizona izatea eta gidatzea estilo seguru bati lotuta dagoela; aldiz, pertzepzio hori% 74,5eraino murrizten da 36-49 urteko kohortean. Kohorte horretan bertan aipatzen da droga-kontsumoa% 37,6an gizon izatearekin eta gidatzearekin lotuta dagoela, eta balio hori% 83,7raino igotzen da 18-25 urteko kohortean. Oro har, zauriezintasun-sentsazio argia ikusten da 18 eta 25 urte bitarteko adin-tartean, horrek istripu-tasan izan dezakeen eraginarekin.

11. taula.“Gizon gidariekiko” kategoriak aipatu dituzten emakume femeninoen ehunekoak, adin-tarteen arabera bereizita

	Guztira (N=48)	Emakume femeninoak			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
GIDATZEKO ESTILOAK					
Estilo erasokorra	(%95,6)	% 86,4	% 88,6	% 100	% 100
Estilo segurua	(%72,5)	% 82,7	% 78,6	% 61,9	% 63,4
Estilo ausartegia	(%72,5)	% 62,6	% 62,6	% 81,8	% 100
EMOZIOAK GIDATZEAN					
Zirkulazioari buruzko araudia ez errespetatzea	(%95,6)	% 82,5	% 88,4	% 100	% 100
BIDE-ARRISKUEN FAKTOREAK					
Gehiegizko abiadura	(%90,2)	% 78,6	% 90,8	% 100	% 100
Alkoholaren eta droga gogorren kontsumoa; kontsumitu ondoren gidatzea	(%71,7)	% 93,5	% 78,6	% 56,6	% 76,6

Esterotipikoki femeninoak diren emakumeen kasuan, 11. Taulan ikus daiteke adinak faktore garrantzitsua duela gizonetikiko ausarkeriaz gidatzeko estilo bat hautemateko. Hala, adin txikiagoan, gizonetikiko ausarkeriaz gidatzearen pertzepzioa dute, eta% 60 ingurukoa da 18 eta 35 urte bitarteko kohortean. Hala ere, 36-49 eta 50etik gorako kohortean pertzepzio hori% 80tik gorakoa da. Era berean, drogen kontsumoa agerikoa da gizonetikiko artean, estereotipikoki femeninoak diren emakumeen eta 18 eta 25 urte bitarteko emakumeen artean (% 93,5), balioa % 56,6raino jaitsiz 36 eta 49 urte bitarteko kohortean.

3.4. "EMAKUME GIDARIAK"

3.4.1. Gizonen eta emakumeen arteko aldeak eta genero-identitateak

Lehenik eta behin, "Emakume gidari baten" profila nabarmentzen dela dirudi, segurtasunik eza, beldur aurreratuak, antsietatea eta urduritasuna direla eta. Emaidza gisa, elkarrizketatutako pertsonen% 61,7k aipatutako "estilo ez-segurua" da. Estilo horren aurrean, badirudi gizonak esperientziarik ezarekin eta gaitasunik ezarekin lotzen direla, eta emakumeak, berriz, zuhurtziarekin eta zuhurtziarekin.

Nabarmentzen den bigarren estiloa "zuhurra" da (% 68,7), estereotipikoki maskulinoak diren gizonak eman dioten konnotazio negatiboarekin, emakume gidariak "zuhurregiak eta geldoegiak" izatearekin lotuz. Emakume femeninoek, berriz, arretaz gidatzearekin eta arriskuei aurrea hartzearekin lotzen dute.

"Estilo-kooperatiboa" emakume parte-hartzaile ia guztiek aipatu dute (% 88,5), eta genero-identitate maskulinoa duten gizonak apenas (% 32,6). Azkenik, estilo "arduragabea" aipatu da parte-hartzaileen% 50en kasuan, eta genero-identitate maskulinoa duten gizonak izan dira beren distrakzioak whatsapp bidez azpimarratu dituztenak (% 92,6).

Emozioei dagokienez, lehen aipatu dugun beldurraren presentzia garrantzitsuaz gain (% 79,8), nabarmendu behar da gidatzeko plazera askatasun- eta autonomia-zeinu gisa ikusten dela emakumeengan (% 69,6). Gizonezko gizonak, berriz, uste dute emakumeek gehiago gidatzen dutela obligazioz plazeraz baino. Horregatik, % 54,6k tristura eta gogorik eza aipatu ditu.

12. Taula. "Emakume gidarietako" kategoriak aipatu dituzten parte-hartzaileen ehunekoa, sexuaren eta genero-identitatearen arabera bereizita

	Guztira (N=182)	Emakumeak		Gizonak	
		Femeninoa (n=48)	Androginoa (n=44)	Maskulinoa (n=48)	Androginoa (n=42)
GIDATZEKO ESTILOAK					
Estilo ez-segurua (esperientziarik eza)	(% 61,7)	% 82,7	% 42,6	% 88,7	% 44,7
Estilo zuhurra	(% 68,7)	% 77,6	% 58	% 81,6	% 62,8
Kooperatiba-estiloa (zaintzak)	(% 62,5)	% 88,5	% 62,7	% 32,6	% 69,6
Arduragabekeriako estiloa (distrakzioak)	(% 50)	% 54,7	% 32,7	% 68,6	% 28,7
EMOZIOAK GIDATZEAN					
Beldurra eta urduritasuna	(% 79,8)	% 84,5	% 56,6	% 94,6	% 53,2
Plazera (askatasuna, autonomia)	(% 43,7)	% 56,5	% 69,6	% 18,5	% 49,6
Tristura eta gogorik eza gidatzeagatik	(% 18,7)	% 22,5	% 9,6	% 54,6	% 11,8
BIDE-ARRISKUEN FAKTOREAK					
Mugikorraren erabilera (whatsapp)	(% 75)	% 58,6	% 49,6	% 92,6	% 65,7
Motelegiak	(% 68,7)	% 77,6	% 44,2	% 94,6	% 41,6
Alkoholaren kontsumoa igotzen ari da	(% 50)	% 47,5	% 63,6	% 58,6	% 42,5

* Lauki koloreztatuek adierazten dute alde nabarmenak daudela aztertutako adin-kohorteen artean; alde horiek aurrerago banakatuko dira.

"Emakume gidarien" gizarte-ordezkaritza estereotipikoki femeninoak diren emakumeen taldean

Genero-identitatea duten emakumeen artean, "Emakume gidariak" bi plano bereizitan irudikatzen dira. Batetik, emakume "kooperatibo eta zuhur" baten ikuspegia legoke. Gainerako gidariak eta ibilgailuak kontuan hartuta zirkulatzen ari dena, eta bere egintzen ardura hartzen duena eta harekin joan daitezkeenak zaintzen dituena. Errepidean enpatia izateko gaitasuna ere nabarmentzekoa da.

Bestalde, emakume gidari "ez-segurua" hura egongo litzateke. Azpialde honetan aipatzen da genero femeninoaren balio sozializatuek emakumea gidatzeari dagokionez ere bigarren maila batean geratzea eragiten dutela. Ez zara hain seguru sentitzen biribilguneetan, eta

utzi pasatzen erabakiak azkar eta hotz hartu behar dituzunean. Gainera, onartzen dute whatsapp-a komunikazio-bide automatiko gisa erabiltzen dutela semaforoetan gelditzen direnean, baita distantzia luzeetan zirkulatzen ari direnean ere (% 58,6).

Hauek dira ideiarik esanguratsuenak:

EMAKUME GIDARI KOOPERATIBOA ETA ZUHURRA:

Autokontrola: *"Gidatzea neurtuagoa da, eta hor bai dagoela kontrol handiagoa, ez beti, baina kontrola badago" (18-25 urte).*

Arriskuaren kontzientzia: *"Emakumeok gehiago jabetzen gara zein arriskutsua den gidatzea. Kontuz ibili. Ironikoki ziurra da pentsatzen dela neskek arazo gehiago ditugula, gehiago garela gauzak gertatzen zaizkigunak baino. Beldurrez goaz errepidetik "(18-25 urte).*

Erantzunkidetasuna: *"Normalean arduraren gehiagorekin jartzen da, autoa hartzen dut ez dakit zer egiteko" (18-25 urte). "Bere kargura garraiatzen dituen pertsonen arduraduna" (36-49 urte).*

Gidatze kontzientea, arrazionala: *"Modu arrazionalagoan gidatzen du gizonak, eta modu emozionalagoan, emozionaltasunagatik inbaditzen uzteko, eta berdin uneren batean, agresibitatea edo horrela? Orduan... jende guztia, oro har, gidatzen duenean, amorratuta egoten da pixka bat txikiak diren gauzengatik, ezta? Baina, beharbada, emakumea gidatzen arrazionalagoa dela esango nuke "(+50 urte). "Emakumeak hain daude zentratuta egin behar duten horretan... gero agian autoa utzi eta hor botatzen duzu ... baina nik uste dut bolantea eramateko orduan hain zentratuta zaudela egin behar duzun horretan, non ez diozun uzten emozioak mugitzen ..." (25-39 urte).*

Funtzionaltasuna: *"Nik erabilerarekin eta kotxeak emakumeentzat esan nahi duenarekin lotzen dut, eta hori funtzionalagoa da..." (18-25 urte).*

EMAKUME GIDARI EZ-SEGURUA ETA ARDURAGABEA:

Beldurak: *"Emakumeak, berriz, beldurriagoak dira, gai kulturalengatik" (36-45 urte). "Nire arrebak kontu handia izan behar dudala pentsatzen du, dena da arriskutsua, mundua da arriskutsua, dena dago istripuz betea ... Buruak gauza negatiboetan pentsatzen jarraitzen duela dirudi" (18-25 urte).*

Urduritasuna: *"Urduritasunaren gaia dela eta, helduenak seguruago sentiarazten ditu gidatzen" (+50 urte). "Izan ere, nire ustez, arauak oso ondo jakin arren,*

momentuan blokeatu egiten zara eta zurrustadak gaizki ateratzen hasten dira, eta ez gaude ohituta gehiago kostatzen zaion jendea errepidean topatzera" (18-25 urte).

Autokonfiantza-maila baxua: *"Sinets dezala, benetan gidari ona dela pentsa dezala, gizon bat baino gehiago, eta ez dadila kikildu azkarrago aurreratzen dutenek edo potentzia handiagoko markak daramatzatenek" (36-45 urte). "Ahalduntze falta" (26-35 urte).*

Gidatzea gustatzen zaizun presio soziala: *"Niri ere gertatzen zait ez dudala bakarrik hartu nahi ... azkenean mendekotasuna sortu dit autoak, eta nik lagunak ditut karneta atera dutenak eta buffak ez ditut hartu ... eta nik uste dut joera hori ... presio sozial handia dagoelako zuk ateratzeko eta gero hartzen jarraitu behar duzulako gustatu eta estimatzeko ... eta kosta egiten zaigulako ..." (18-25 urte).*

Mezu sozial barneratua: *"Uste dut gizarteak ere gaizki irizten diela emakumeei, sistema patriarkal batean gaudenez, mezu soziala unean uneko arriskuan dagoen emakumea delako", "Hala sentitzeak eta gutxiesten duen gizartearen mezua barneratzeak" (36-49 urte).*

Erabilera maiztasun txikiagoa: *"Gutxiago hartzeak segurtasun falta handiagoa sortzen dizu, eta gero hiri handietan gertatzen dena da garraio publikoa hartzen duzula, orduan ibilbide luzeetarako bakarrik hartzen duzu autoa" (18-25 urte).*

Zalantzakoa gidari seguruekin partekatutako espazio batean: *"Gidari hasiberri baten urduritasunaren aurrean, errepidearen aurrean, agian zurekin pazientzia bera ez izateko presioa daukazula dakizun biribilgune baten aurrean, agian gehiago zalantzan jartzen duzu erabaki bat hartzeko orduan eta arreta zatituta daukazu ... azkenean, urduritasunak atzeraelikatze handiagoa dakar, hau da, zirkulua da: urduri nago, hustu egiten naiz. Urduriago, eta azkenean hor arriskua dagoela uste dut" (18-25).*

"Emakume gidarien" irudikapen soziala estereotipoen aldetik maskulinoak diren gizonen taldean

Genero-identitate maskulinoa duten gizonen osatutako azpitaldeetan, emakumezko gidariaren profil bat baino ez da ageri, eta haren gidatzeko estiloa "ez da segurua (% 88,7), zuhurregia (% 81,6) eta arduragabea (% 68,6)" da.

Bere argudioen artean, besteak beste, emakumeek gidatzean duten gaitasun eza eta gainerako gidarientzat dakarten ziurgabetasuna eta arriskua daude. Whatsapp erabiliz

distrakziorako joera erraza dagoela azpimarratu dute (% 92,6). Eta baieztatzen dute beren gidatze motelak eta biribilguneetan erabaki gabe egoteak zirkulazioa ez dela hain arina. Azkenik, uste dute emakumeek ez dutela gidatzea gustuko; izan ere,% 18,5ek baino ez dute atsegin gidatzean, batik bat lanera edo etxeko lanekin eta familia-zaintzarekin lotutako zereginetara joateko erabiltzen duten jokabidea delako.

Jarraian, kategoria bakoitzeko ideia esanguratsuenak aurkezten dira, parte hartu duten gizonen hitzetan.

EMAKUME GIDARI ZUHURREGIA (GELDOA):

Motel gidatzea: *"Geldotasuna, pazientzia, pausatua", "Nik lagunengan ikusi dut, lasai joatea da, estresik gabe, legea betez gehienetan" (18-25 urte). "Bolanteari itsatsita doaz" (26-35 urte). "Adibidez, mende bat kostatzen zaie biribilguneetan sartzea edo izugarrikeria dira aparkatu behar dutenean" (36-49 urte).*

Familia gidatzea: *"Familia estiloa, erosketak egitera, seme-alabekin..." (26-35 urte). "Emakumeak zalantzarik gabe. Eta esango nuke gizarteak sartu dielako familiakoa dena gehiago babestu behar dutela eta errespetuzkoagoak izan behar dutela. Eta, era berean, hain zoratuta dagoen arma bat ez erabiltzen ere irakatsi zaie, non eta ez den leku batetik bestera mugitzeko edo etxerako edo lanerako beharrezkoa den zereginen bat egiteko. Horrela, pixkanaka garraio publikora gehiago ohitzen dira ..." (36-49 urte).*

Zentzudunegiak: *"Uste dut emakumeek modu zentzudunagoan gidatzen dutela askotan, baina zentzugabekeria handiegia da trafikoaren fluxua etetea" (36-45 urte).*

EMAKUME GIDARI EZ-ZIURRA (zalantzatia):

Konfiantza falta: *"Konfiantza falta zaie, ez dute sinesten" (26-35 urte).*

Izaera hauskorra: *"Batzuk erdi dardarka doaz errepidetik, trafikoa oztopatzen" (18-25 urte).*

Esperientziarik eza: *"Esperientziarik eza faktore erabakigarria da emakumea segurtasunik gabe definitzeko" (18-25 urte).*

EMAKUME GIDARI ARDURAGABEA (DISTRAITUTA):

Ziurgabetasuna sortzen dute: *"Misteriotsuagoak dira, aurreikusi ezinezkoak, arraragoak, ez dakizu nondik joango diren tiroak errepidean... Ez dakizu oso ondo zer erabakiko duten biribilgune batean edo pasatzen lagata batean edo semaforo baten atzean ezkerredera edo eskuinera joango diren..." (+50 urte).*

Whatsapp erabilera: *"Gero eta gehiago, lehen semaforoan aurrean bakarrik, orain noiznahi" (+50 urte).*

Pentsamendu intrusiboak: *"Gainera, beti bezala, mila gauza izaten dituzte buruan, gidatzen ariko direlako sentrazioa baitut, baina bileran edo erosi edo egin behar dutenarekin pentsatuta..." (36-49 urte).*

NOLAKOA IZAN BEHARKO LUKE EMAKUME GIDARI BATEK?

Erabilera-maiztasun handiagoa: *"Autoa maiz hartzen ohituta dagoen emakume batek praktikoagoa eta, beraz, seguruagoa izango du" (18-25 urte).*

Autonomia handiagoa: *"Emakume autonomoa, izaeraz ebatzia, gidatzean ere seguruagoa izango da" (18-25 urte).*

Erabakiak gehiago hartzea: *"Presiopean erabakiak hartzeko gaitasuna" (26-35 urte).*

"Emakume gidarien" irudikapen soziala identitate kontra-estereotipatua duten parte-hartzaileen artean

Identitate androginoa duten emakumeek eta gizonak emandako erantzunak antzekoak direnez, genero-identitate kontra-estereotipatua edo androgenoa duten pertsonak batera aztertu dira. Hala, "Emakume gidariaren" profila emakume femeninoek adierazitakoaren oso antzekoa da, baina maiztasun txikiagoarekin. Era berean, perspektiba kritikoagoa erakutsi dute profil horren zergatien aurrean. Emakume eta gidari izateko modu berrien adibideak emanez: *"Gero eta profesional gehiago daude autobus-gidari, kamioilari, taxi gidari..." (36-49 urte).*

Azpitalde honetan aipatutako genero-ideiak zerrendatzen dira, emakume bat errepidean seguruago, zalantzakorrago eta distraituago sentiarazten dutenak:

Zuhurra izan behar duzu: *"Zuhurrak izan behar diren mezua jaso ohi dugu, modu ziurrean bizi, adi ibili, arriskuan gaude, beldurra sentitu behar dugu eta defentsiboki jokatu" (emakume androginoa; 18-25 urte).*

Zaindu egin behar duzu: *"Emakume zaintzaileak errepidean ere: beraienak, edo besteenak" (gizon androginoa; 36-49 urte).*

Besteen espazioa errespetatu behar duzu: *"Emakumeek gizonen baino segurtasun tarte handiagoa uzten dute, auto artean, norbait kaltetu edo ukitzeko beldurrez, baita ibilgailuren bat ere" (gizon androginoa; 36-49 urte).*

Ordenari eutsi behar diozu: *"Kontuz ibiltzeko hezten gaituzte, ahulak garenez, ahalegin berezia egin behar dugula geure burua babesteko, eta guk izan behar dugula ordena mantenduko dutenak, mutilak mutilak direlako" (emakume androginoa; 18-25 urte).*

Arriskuen beldur izan behar duzu: *"Istripuen edo zerbait gertatzearen beldur, arreta deitzeko beldur" (gizon androginoa; 26-35 urte). "Neskak jazarrita goaz. Auto amorratuen itsaso batean auto lasaia da gehien jasotzen duena, gizarteak berezko beldurra egozten digu" (emakume androginoa; 36-49 urte).*

Konfiantza izan behar duzu: *"Ibilgailua gehiago partekatzen dute, eta bestela, ez zaie axola pilotu izatea" (emakume androginoa; 26-35 urte). "Konfiantza handiagoa izan dezala txofer baten trebezian, bere trebetasunean baino, eta" kopilotu "(gizon androginoa; +50 urte) gisa utz dezala.*

Puntualak izan behar duzu: *"Adibidez, hitzordu edo plan batera gaizki ez iristea, errepidean bizitza jokatzea edo radarrengatik isunak jasotzea edo TAO motako aparkalekuak egitea lehenesten dute" (emakume androginoa; +50 urte).*

3.4.2. Adin-kohorteen arteko aldeak

Azkenik, emaitza esanguratsuenak ageri dira, 12. Taulan azpimarratutako adin-taldean arabera bereizita.

13. Taula. “Emakume gidariekiko” kategoriak aipatu dituzten gizon maskulinoen ehunekoak, adin-tarteen arabera bereizita

	Guztira (N=48)	Gizon maskulinoak			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
GIDATZEKO ESTILOAK					
Estilo ez-segurua (esperientziarik eza)	(%88,7)	%82,8	% 79,5	% 67,6	% 100
Arduragabekeriak estiloa (distrakzioak)	(%68,6)	%82,3	% 63,6	% 48,6	% 80,7
EMOZIOAK GIDATZEAN					
Beldurra eta urduritasuna	(%94,6)	%100	% 86,5	% 78,7	% 100
BIDE-ARRISKUEN FAKTOREAK					
Alkoholaren kontsumoa igotzen arida	(%58,6)	%75,5	% 66,8	% 40,6	% 56,6

Aurreko 13. Taulan ikus daitekeenez, 36-49 urteko kohorteak ditu ehunekorik txikienak estilo ez-seguruen eta arduragabeen kategoriekin alderatuta (% 67,6 eta % 48,6, hurrenez hurren), eta 18-25 eta + 50 kohorte muturrekoenak dira balio handienak erakusten dituztenak (% 80tik gora). Joera hori mantendu egiten da, bereziki, gidatzean beldurraren eta urduritasunaren kategorian, muturreko kohorteak % 100era iristen baitira.

14. Taula. “Emakume gidarietiko” kategoriak aipatu dituzten emakume femeninoen ehunekoak, adin-tarteen arabera bereizita

	Total (N=48)	Emakume femeninoak			
		18-25 urte (n=12)	26-35 urte (n=12)	36-49 urte (n=12)	+ 50 urte (n=12)
GIDATZEKO ESTILOAK					
Estilo ez-segurua (esperientziarik eza)	(% 82,7)	% 68,7	% 80,7	% 92,8	% 100
Kooperatiba-estiloa (zaintzak)	(% 88,5)	% 78,7	% 90,7	% 100	% 100
EMOZIOAK GIDATZEAN					
Beldurra eta urduritasuna	(% 84,5)	% 62,7	% 77,6	% 100	% 100
Plazera (askatasuna, autonomia)	(% 56,5)	% 80,6	% 75,6	% 32,7	% 42,8
BIDE-ARRISKUEN FAKTOREAK					
Mugikorraren erabilera (whatsapp)	(% 58,6)	% 82,6	% 77,9	% 40,6	% 36,8
Alkoholaren kontsumoa igotzen ari da	(% 47,5)	% 72,6	% 42,6	% 32,8	% 32,8

Esterotipikoki femeninoak diren emakumeen kasuan, 14. Taulan alde esanguratsuak ikus daitezke 18-25 urteko kohortean, gainerako kohortekin alderatuta. Adibidez, beldurraren eta urduritasunaren pertzepzioa kasuen% 62,7an aipatzen da; gainerako kohortetan, berriz, % 75etik gorakoa da, eta azken bietan% 100era iristen da. Kontrako joera ikusten da mugikorraren erabilera-kategoriak aztertzean eta alkoholaren kontsumoa handitzean; kasu horietan, kohorte gazteenean ikusten dira ehuneko handienak (% 82,6 eta % 72,6, hurrenez hurren), eta 50 urtetik gorako kohortean, berriz, balio horiek % 36,8 eta % 32,8 dira, hurrenez hurren.

4. ONDORIOAK

Atal honetan, lau zatitan banatutako ondorioak aurkezten dira. Alde batetik, bide-segurtasuna ardatz nagusitzat hartuta, gizonen eta emakumeen arteko desberdintasunei eta horien genero-identitateari lotutako ondorioak aztertuko dira. Bestalde, gizon eta emakume estereotipoen adin-kohorteen arteko desberdintasunei lotutako funtsezko emaitzak ikusiko ditugu. Hirugarrenik, emaitzen argitan, azterketa honetan planteatutako hipotesiak berrikusi eta kontrastatuko ditugu. Azkenik, txosten hau amaitzeko, "Androgenia Vial" izeneko eredu berri bat proposatu dugu, ikerketa honen emaitzetan ikusi ditugun gidatze seguruko estiloak biltzen dituena.

4.1. SEXUARI ETA GENERO-IDENTITATEARI LOTUTAKO ONDORIOAK

4.1.1. ONDO GIDATZEA ETA GAIZKI GIDATZEA

- **ONGI GIDATZEA** ez dago **SEXUAREN** baitan **femeninoak** diren emakumeen %66,5entzat eta **EMAKUME** eta **GIZON** androginoen %70entzat baino gehiagorentzat; hala ere, **GIZONEN** %14,5ek soilik uste du gizon-emakume izateak gidatzeari eragiten diola... Hori bai, haiek dira (% 89,6) ongi gidatzen dutenak (% 0).
- **ONDO GIDATZEA ARRETA OSOA** erakustea da **EMAKUME** femeninoentzat (% 72,4) eta androginoentzat (% 88,6), eta **GIZONEZKO** andrazkoentzat (% 67,6); ez, ordea, **GIZONEZKO** maskulinoentzat (% 38,2), horientzat beste gauza batzuk egin baititzakezu gidatzen ari zaren bitartean.
- **GAIZKI GIDATZEA** **EMAKUME** izatea da **GIZONEZKOEN** kasuan (% 82,6), baina ez **GIZON** androginoen kasuan (% 33,5), **EMAKUMEZKOEN** kasuan (% 10,8) eta **ANDROGINOEN** kasuan (% 14,8).
- **GAIZKI GIDATZEA** pazientzia gutxikoa eta berekoia izatea da **EMAKUMEZKO** femeninoentzat (% 89,5) eta androginoentzat (% 98,6), baita **GIZONEZKO** maskulinoentzat ere (% 88,9), baina neurri txikiagoan (% 61,2).

- **GAIZKI GIDATZEA** errotonda eta elkarguneetan zalantzak agertzea da, bereziki **EMAKUMEENTZAT** (% 84,5) eta **GIZONENTZAT** (% 95,8). Androginoek tolerantzia handiagoa erakusten dute zalantzekiko,% 50 inguruko balioak erakutsiz.
- **GAIZKI GIDATZEA** ez dirudi oso lotuta dagoenik zirkulazio-araudiaren errespetuarekin **GIZONEZKO** maskulinoentzat (% 42,6), baina bai **EMAKUMEZKO** femeninoentzat (% 72,6), androginoentzat (% 82,5) eta **GIZONEZKO** androginoentzat (% 74,6).
- **GAIZKI GIDATZEA** mugikorrarekin distrakzioak izatea da **EMAKUME** femenino eta androgenoen %100entzat eta **GIZON** androginoentzat, baina ez **GIZONEZKO** maskulinoentzat (% 79,4).

4.1.2. NOLA IKUSTEN DA GIZON GIDARI BAT

- **GIZONEK** estilo iraingarria eta erasokorra dute gidatzean, batez ere **EMAKUMEEN** femenino (% 95,6) eta androgenoen kasuan (% 90,4), baina baita **GIZON** androgenoen kasuan ere (% 91,7), baina ez horrenbeste **GIZONEZKO** maskulinoen kasuan (% 72,8).
- **GIZONEK** ausartegi jokutzen dute gidatzean, batez ere **EMAKUMEZKO** femenino (% 72,5) eta androginoentzat (% 82,6), baina baita **GIZON** androginoek ere (% 71,8), baina ez **GIZONEZKO** maskulinoek (% 34,6). Bistan denez, pertzepzio horrek gizonezkoen arrisku-pertzepzio txikiagoari eragiten dio, eta, beraz, istripu-tasaren probabilitatea handitzeari.

4.1.3. NOLA IKUSTEN DA EMAKUME GIDARI BAT

- **EMAKUMEEK** gidatze-estilo ez-segurua dute, bai emakumezko femeninoentzat (% 82,7), bai gizonezko maskulinoentzat (% 88,7). Hala ere, **GIZONEZKO** maskulinoek esperientziarik eta gaitasunik ezarekin lotzen dute estilo hori, eta **EMAKUMEZKOEK**, berriz, zuhurtziarekin eta zuhurtziarekin.
- **EMAKUMEAK** **GIZON** maskulinoek ikusten dituzte (% 68,9) arduragabekeriak gidatzeko estiloekin (distrakzioak), baina **EMAKUMEAK** (% 32,7) eta **GIZON** (% 28,7) androginoak ez datoz bat iritzi horrekin.

4.2. ADIN-KOHORTEEN ARABERAKO ALDEEI LOTUTAKO ONDORIOAK

4.2.1. ONDO ETA GAIZKI GIDATZEA DA

- **GIZONEZKO** maskulinoentzat ondo gidatzea adineko pertsona izatea eta **GIZON** izatea da, batez ere 18 eta 25 urte bitartean badituzu (% 73,8 eta % 77,8, hurrenez hurren) eta 50 urte baino gehiago badituzu (% 87,6 eta % 100, hurrenez hurren). Alderdi hori etsigarria da gazteenen eta zaharren artean sexismo-maila handiagoa islatzen duela kontuan hartzen badugu.
- **EMAKUMEENTZAT** ondo gidatzeak ez du zerikusirik sexuarekin, batez ere gazteenentzat (%88,9). 50 urtetik gorako **EMAKUMEENTZAT**, berriz, ehunekoa %45,8koa da. Ildo horretan, emakumeen artean sexismo-maila txikiagoa da adin bereko gizonen artean baino.
- 50 urtetik gorako **GIZONEZKOENTZAT** gaizki gidatzea ez da zahartzaroarekin edo erreflexu faltarekin lotzen (% 28,6), baina gazteenentzat %70etik gorakoa da.
- 18 eta 25 urte bitarteko **GIZONENTZAT** **GAIZKI GIDATZEA** **EMAKUME** izatearekin lotzen da (% 81,5), 50 urtetik gorakoentzat bezala (% 92,6), eta berriz ere adierazten da sexismo- eta matxismo-maila handienak adin-muturretan daudela. Goragoko adinetarako emaitzak uler ditzakegun arren, emaitza horiek, adin gazteenetan, adierazten dute beharrezkoa dela gazteekin berdintasunaren alde eta emakumeekiko gidatze-jokabideen pertzepzioan lan egiten jarraitzea.
- **GAIZKI GIDATZEA** alkoholaren eta drogen kontsumoarekin lotzen da **GIZONEN** artean, batez ere 36 urte baino gehiago badituzu (% 100), adina 18 eta 25 urte bitartekoa bada, ez dute lotura hori hain argi ikusten (% 62,4), eta horrek istripuak izateko arriskua areagotzen du.
- **EMAKUMEENTZAT** **GAIZKI GIDATZEA** 50 urtetik gorako emakumeetan gizon izatearekin lotzen da (% 84,6), eta berriz ere 18-26 urteko kohortea da sexismo-maila txikiena duena, % 34,8ko balioarekin.

4.2.2. NOLA IKUSTEN DIRA GIZON ETA EMAKUME GIDARIAK

- **GIZONEZKO** batek uste du **GIZONEK** gidatzeko estilo iraingarria eta erasokorra dutela, batez ere 26 eta 49 urte bitarteko adinetan (% 70etik gora); hala ere, gazteenek (% 54,6) eta zaharrenek (% 56,7) ez dute hain argi ikusten lotura hori.
- **EMAKUMEZKO** femeninoen ustez, **GIZON** gidariek ausarkeriaz gidatzeko estiloa dute, bereziki 36-49 adin-tarteetan (% 81,8) eta 50 urtetik gorakoetan (% 100).
- **EMAKUME** gidari bat ez da segurua 18-25 urte bitarteko **GIZONEZKO** maskulinoentzat (% 82,5) eta 50 urtetik gorakoentzat (% 100). Ehuneko hori nabarmen murrizten da 36 eta 49 urte bitarteko **GIZONENTZAT** (% 67,6).
- **EMAKUME** femeninoek uste dute **EMAKUME** gidari batek estilo ez-segurua duela (% 90etik gorakoa) eta urduritasuna eta beldurra (% 100) dituela, batez ere adin-tarte handiagoetan. Balio horiek% 60raino murrizten dira 18 eta 25 urte bitarteko kohortean, eta adierazten dute emakume gazteenentzat emakumeak ez direla hain ez-segurua, eta ez direla hain beldur.

4.3. EMAITZAK PLANTEATUTAKO HIPOTESIEKIN ALDERATZEA

Azterlan horrek euskal gizarteak erakusten dituen genero-irudikapen sozialak identifikatzen lagundu du, gidatze-estiloari dagokienez (seguruak eta ez-segurua), gidatzeari lotutako emozioei dagokienez (plazera, oldarkortasuna, beldurra, lasaitasuna eta tristura) eta errepideko istripuetan inplikaturako arrisku-faktoreei dagokienez (drogen kontsumoa, gailu mugikorren erabilera, zirkulazioko eta abiadurako arauak urratzea, arriskuaren pertzepzio txikia izatea).

Hipotesiak alderatzeari dagokionez, esan behar da gehienak bete direla:

1. hipotesia baieztatua: Genero-identitate maskulinoa duten gizonek, nortasun femeninoa duten emakumeen aldean, irudikapen sexista eta matxista gehiago erakutsi dituzte.

2. hipotesia baieztatua: Emakumeen genero-identitatea duten emakumeek, andrazkoen aldean, gizarte-irudikapen sexista gehiago erakutsi dituzte.

3. hipotesia baieztatua: Gizon maskulinoek estereotipikoki femeninoak diren irudikapen sozialak jokabide arriskutsutzat hartu dituzte gidatzean, eta gaitasunik ezaren isla diren jokabidetzat; emakume femeninoek eta andrazkoek, berriz, jokabide segurutzat hartu dituzte gidatzean eta zuhurtziaren isla gisa. Adibidez, gidatze motela:

O Horiek jokabide enpatiko, seguru eta zuhur gisa baloratzen dituzte.

O Gizon maskulinoek arrisku- eta gaitasunik ezeko jokabidetzat hartzen dituzte.

4. hipotesia baieztatua: Estereotipikoki maskulinoak diren irudikapen sozialak gizon maskulinoek segurtasun- eta gaitasun-jokabidetzat hartu dituzte gidatzean, eta emakumezko eta andrazkoek, berriz, arrisku-portaeratzat eta menderatze- eta sentiberatasun-ezaren islatzat. Esate baterako, gizonezko gizonek gidatzean duten agresibitatea segurtasun- eta gaitasun-jokabidetzat hartzen dute, eta emakumeek, berriz, arrisku-portaeratzat eta menderatzearen eta sentiberatasunik ezaren islatzat.

5. hipotesia baieztatua: Adinari dagokionez, sexismo eta matxismo handiagoa aurkitzea espero zen adinak gora egin ahala; hala ere, ikusi da (gizonezkoen kasuan bereziki) sexismoaren eta matxismoaren mailak areagotu egin direla bi muturretan: gazteenek eta zaharrenek ideia estereotipatuagoak eta sexistagoak dituzte.

6. hipotesia baieztatua: Nortasun androginoak dituzten pertsonen berdintasunezko irudikapenak erakutsi dituzte, eta, batzuetan, murriztu eta desagerrarazi egin dute sexuaren eta generoaren arteko lotura.

4.4. "BIDE-ANDROGINIA" EREDUAREN PROPOSAMENA

Azterlan honetan agertu diren irudikapen sozial guztiak aztertu eta foku-taldean emaitzak aztertu ondoren, 8 gidatze-estilo identifikatzeko gai izan gara. Horrela, ondorengo taulan (ikus 15. Taula) estilo horiek laburbildu dira eta genero-estereotipoaren arabera eta bide-segurtasunean edo -segurtasunik eza egiten duten ekarpenaren arabera sailkatu dira.

15. Taula. Eztabaida taldeetan aipatutako gidatze-estilo estereotipikoki femeninoak eta maskulinoak

	GIDATZEKO ESTILO FEMENINOAK		GIDATZEKO ESTILO MASKULINOAK	
HARREMAN ESTILOAK (bide harremanak)	“KOOPERATIBOA”	“INSEGURO-dubitatiboa”	“SEGURUA-kontrolatua”	“OFENTSIBO-agresiboa”
	<ul style="list-style-type: none"> - Enpatiakoa - Ez du zirkulazioa oztopatzen - Gainerakoak kontuan hartzen ditu. - Errespetatu gainerakoak 	<ul style="list-style-type: none"> - Konfiantza falta - Urduritasuna - Zalantzak (biribilguneak, elkarguneak) - Istripuen eta ezustekoen beldur 	<ul style="list-style-type: none"> - Autokontrolarekin - Inguruabarretara egokitzea - Autokonfiantzaz - Lasai (ezustekorik gabe) 	<ul style="list-style-type: none"> - Oldarkorra (bozina joaz) - Leihakorra (aurreratzeak) Inpultsiboa eta zakarra - Pazientziarik gabekoa eta berekoia
ESTILO INSTRUMENTALAK (helburu indibidualak)	“ZUHURRA-ernea”	“ARDURAGABE-oharkabea”	“PLANIFIKATZAILEA-aurreratzailea”	“AUSARKERIAZKOA”
	<ul style="list-style-type: none"> - Arreta osoz - Arriskuez jabetzea - Bere egintzen arduraduna - Zirkulazioari buruzko araudia errespetatuz (isunak saihestuz) 	<ul style="list-style-type: none"> - Dibulgazioak mugikorrekina - Motelegi gidatzea - Ganorarik gabe gidatzea, motibaziorik gabe - Ez zaindu ibilgailuaren mantentze-lanak 	<ul style="list-style-type: none"> - Helmugara iristea proposatzen da - Ibilgailuaren mantentze-lanak (IAT) - Planifikatu ibilbidea (GPS), ezagutu errepideak - Gidatu helburu batekin (lana, aisialdia, bidaiak ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Alkoholaren eta drogen kontsumoa - Abiadura-mugak gainditzea - Zirkulazioari buruzko araudia ez errespetatzea - Zuhurtzia gabekeria (arriskurik ez hautematea)
	(Bide segurtasuna)	(Bide-arriskua)	(Bide segurtasuna)	(Bide arriskua)

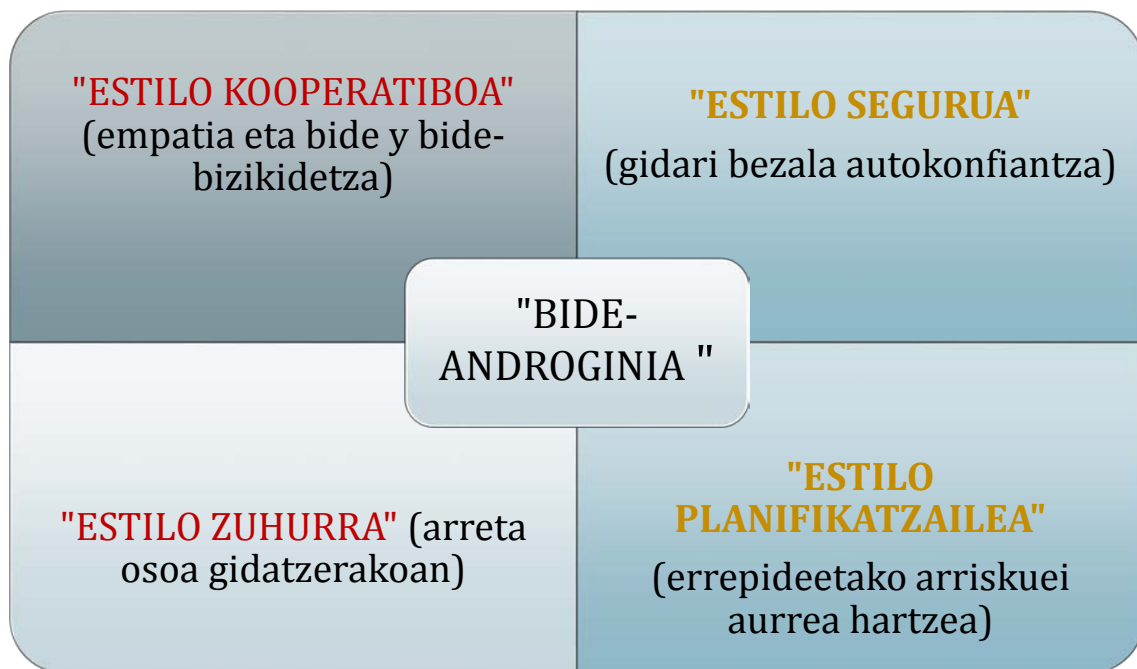
Horrela, 8 gidaritzza-estilo horietan oinarrituta, honako hauek bereizi ditugu: estilo femeninoak (lankidetzakoa, ez-segurua, zuhurra eta arduragabekeriazkoa, distraitua) eta estilo maskulinoak (segurua, iraingarria, oldarkorra, planifikatzailea eta ausartegia). Bide-segurtasunarekin lotutako estiloak hautatu ondoren, "Bide-androginia" izeneko eredu garatu dugu, Euskal Autonomia Erkidegoko bide-segurtasuna areagotzen duten portaeren garapena sustatzeko.

Aipatzekoa da, sexu biologikoa edozein dela ere (emakumea-gizona), gidatzen duen edonork garatu ditzakeela, neurri handiagoan edo txikiagoan, segurutzat jotzen diren bide-portaeraren ezaugarriak, identitate androgenoa duten pertsonetan ikusi den moduan.

Horrela, "Bide-androginiaren" eredu bat proposatzen dugu, gidari bakoitzak istripu-tasa murrizteko jokabide-patroi seguruenak har ditzan. Errepidean aurki dezakegun ustekabeko egoera berri bakoitzera hobeto egokitzea sustatu nahi da. Labur-labur esanda, pertsona "androgenoek" probabilitate handiagoa izango dute egoera bakoitzaren eskakizunetara ondoen egokitzen den gidatzeko estiloa aukeratzeko.

Eredu hori EMA2D ekimenaren 2. Fasean erabiliko da. Hau da, esku hartzeko programa bat diseinatu, inplementatu eta ebaluatuko da, eta programa horren helburuen artean egongo da seguru gidatzeko 4 estilo horiek sustatzea.

1. Irudia. "Bide-androginia" ereduko gidatze estiloak



ERANSKINAK

1. Eranskina: Online bertsioko BSRI galdera-sortarako esteka
2. Eranskina: Erakunde laguntzaileek hedatzeko e-mailing eredua
3. Eranskina: Eztabaida-taldeentzako gidoia

1. Eranskina:

Online bertsioko BSRI galdera-sortarako esteka

<https://forms.gle/mkdRHfomSn2vu96G6>

2. Eranskina:

*Erakunde laguntzaileek hedatzeko e-mailing
eredua*

Gaia:

**Estudio “Estereotipos de género y seguridad vial” /
“Genero estereotipoak eta bide-segurtasuna” ikerketa**

Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer, a través del Programa Gizonduz, en colaboración con la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea y con apoyo de la Universidad de Deusto, nos invita a participar de forma voluntaria y anónima en un [estudio sobre “Estereotipos de género y seguridad vial”](#).

El objetivo de esta investigación es el de examinar las opiniones de la sociedad vasca respecto a los estilos de conducción de mujeres y hombres a través de la identificación y transformación de comportamientos estereotípicos de género, con el fin de incrementar la seguridad vial y contribuir a la construcción de una sociedad más igualitaria y segura.

Muchas gracias y un saludo.

Emakundek –Emakumearen Euskal Institutuak–, Gizonduz programaren bidez, Euskal Herriko Unibertsitatearekin batera eta Deustuko Unibertsitatearen babesarekin, [“Genero estereotipoak eta bide-segurtasuna”](#) izeneko ikerketan borondatez eta era anonimoan parte hartzeko gonbidapena egiten digute.

Ikerketaren helburua da emakumezkoen eta gizonezkoen gidatzeko estiloei buruz euskal gizarteak zer iritzi dituen aztertzea genero estereotipikoen jokabideak identifikatuz eta eraldatuz, hartara bideko segurtasuna areagotzeko eta gizarte berdinagoa eta seguruagoa eratzen laguntzeko.

Eskerrik asko eta agur bero bat.

3. Eranskina:

Eztabaida-taldeentzako gidoia

EMA2D

FOCUS GROUPERAKO ALDAGAIK ETA GALDERAK

"Egun on, nire izena... .. da, eta Euskal Herriko Unibertsitateko (UPV/EHU) Psikologia Fakultateko ikerketa-talde batekoa naiz. Talde horrek, Eusko Jaurlaritzako Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokiarekin batera,"Gidatzeko segurtasunari" buruzko ikerketa bat jarri du abian.

Talde-dinamika honen bidez, proposatutako gaiarekin lotutako zuen iritziak, iruzkinak, zalantzak eta iradokizunak jaso nahi genituzke.

Zuek adierazitakoari leial izateko eta xehetasunik ez galtzeko, bilera hau grabatzeari ekingo diogu.

Dinamika hori azkar gauzatzeko jarraibide orokorrak honako hauek dira:

- Ez dago hitz egiteko ordena berezirik, zuen artean nahi duzuen bezala hitz egitea da kontua.
- Zuen ekarpen guztiak jaso ahal izateko, oso garrantzitsua da banan-banan hitz egitea, zapaltzea saihestuz.
- Gainera, elkarrizketa atsegino hau egiteko, kartoia mehe batzuk banatuko dizkizuet galdera batzuei erantzuteko. Nik esango dizuet kasu bakoitzean zein erabili behar duzuen eta nola.

GALDERA-SORTA:

Galdera motorrak (boligrafo beltzak banatzen ditugu gizonentzat eta urdina emakumeentzat):

Hau ibilgailuak gidatzeari (motoa, autoa...) eta bide-segurtasunari buruzko eztabaida da. Horri buruzko iritzi zintzoak bilatzen ditugu, "**Gidatu eta gizona**" esaten badut, zer da burura datorkizun lehen gauza??

1. KARTULINA: "Gizonak eta gidatzea". Adierazi izenburu hau irakurtzean buruan dituzuen ideiak. 3 minutu dituzue.

Orain, zuen iritziak entzungo ditugu idatzi duzuenari buruz, errepidean seguruak eta ez-seguruak diren gizonen arteko desberdintasunei buruzko eztabaida sortuz. Adibidez: "Zer faktore psikosozialek eragiten dute gizon bat beste gizon bat baino seguruagoa izatea? Eta ziurtasunik gabe?"

(Galdera berberak planteatzea gizartearen iritzi)

2. KARTULINA: "Emakumeak eta gidatzea". Adierazi izenburu hau irakurtzean buruan dituzuen ideiak. 3 minutu dituzue.

Orain, zuen iritziak entzungo ditugu idatzi duzuenari buruz, eta errepidean emakume seguruak eta ez-seguruak diren gizonen arteko desberdintasunei buruzko eztabaida sortuko dugu. Adibidez: "Zer faktore psikosozialek eragiten dute emakume bat beste emakume bat baino seguruagoa izatea? Eta ziurtasunik gabe?"

(Galdera berberak planteatzea gizartearen iritzi)

Bi eztabaidak amaituta, gako-galdera hauek egingo dira, gizonen eta emakumeen gidatze-estiloak alderatuz:

1. Ordezkaritza orokorra

1.1. Ba al duzue ideiarik ondo edo gaizki gidatzea zer den?

Nola lotzen da gizon edo emakume izatearekin?

1.2. Zure ustez, ondo eta gaizki gidatzea zer den aurrez ezarrita dago gizartean?

Zein da eta nola lotzen da gizon edo emakume izatearekin?

2. Gidatzeko estiloak.

Zuen iritzi, eta oro har...

2.1. Gidatzeko estilo desberdinak dituzte gizonak eta emakumeak? Hala bada, zergatik uste duzu gizonak eta emakumeak gidatzeko estilo desberdinak dituztela?

2.2. Zein gidatze-estilo ordezkatuko lituzke gizonak?

2.3. Zer gidaritza-estilo ordezkatuko luke emakumeak?

2.4. Gizon edo emakume izatea lotuta al dago trafiko-istripua izateko arrisku handiagoarekin? Zergatik?

(Galdera berberak planteatzea gizartearen iritzi)

3. Gidatzea eta emozioak

- 3.1. Gizonak eta emakumeek antzeko edo bestelako emozioak izaten dituzte gidatzeko orduan?
- 3.2. Nork sentitzen du plazer gehien? Zergatik? Jarri adibideren bat.
- 3.3. Nork adierazten du agresibitate eta inpuetsibotasun handiagoa? Zergatik? Jarri adibideren bat.
- 3.4. Nortzuk sentitzen dute beldur eta urduritasun gehien? Zergatik? Jarri adibideren bat.
- 3.5. Nortzuk sentitzen dira patxada eta lasaitasun handiagoz? Zergatik? Jarri adibideren bat.
- 3.6. Nork sentitzen du tristura eta gogorik handiena? Zergatik? Jarri adibideren bat.

(Galdera berberak planteatzea gizartearen iritziz)

4. Arauak, drogak eta segurtasuna

- 4.1. Alkoholaren eta beste droga batzuen kontsumoari eta gidatzeari dagokienez, uste duzue aldeak daudela emakumeen eta gizonen artean? Zeintzuk dira?
- 4.2. Mugikorraren erabilerari eta gidatzeari dagokienez, emakumeen eta gizonen artean aldeak daudela uste duzue? Zeintzuk dira?
- 4.3. Abiadura-mugak errespetatzeari dagokionez, emakumeen eta gizonen artean desberdintasunak daudela uste duzue? Zeintzuk dira?
- 4.4. Zirkulazio-arauak errespetatzeari dagokionez, uste duzue desberdintasunak daudela emakumeen eta gizonen artean? Zeintzuk dira?
- 4.5. Arriskuaren pertzepzioari dagokionez, uste duzue desberdintasunak daudela emakumeen eta gizonen artean? Zeintzuk dira?

(Galdera berberak planteatzea gizartearen iritziz)

5. Esku-hartzerako proposamenak

- 5.1. Seguru gidatzen laguntzeko, eta elkarrizketa honetan hainbat gai landu ondoren (gidaritza-estiloak, emozioak, araudiak, estereotipoak ...), zuen ustez, zer neurri hartu beharko liriteke bide-segurtasuna sustatzeko?
 - 5.1.1 Gizonentzako neurri espezifikoko proposatuko zenituzke? Zeintzuk?
 - 5.1.2 Emakumeentzako neurri espezifikoko proposatuko zenituzke? Zeintzuk?
 - 5.1.3. Baterako lana (talde mistoak) edo banakakoa (gizon-taldeak, emakume-taldeak) baliagarriagoa iruditzen al zaizue?

EMA2D: BIDE SEGURTASUNA ETA GENERO ESTEREOTIPOAK

2. TXOSTENA: Esku-hartze programa.

Genero-ikuspegia duen programa bat diseinatu, ezarri eta ebaluatzea, bide-segurtasuna sustatzen duten jarrerak eta portaerak aldatzeko.

2019/12/02

ZUZENDUA

Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokia

Trafiko Zuzendaritza

Segurtasun Saila

Eusko Jaurlaritza

FINANTZATUA:

Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokia

Trafiko Zuzendaritza

Segurtasun Saila

Eusko Jaurlaritza

HONAKO HAUEN LANKIDETZAREKIN:

Eskerrak eman nahi dizkizuegu ekimen hau zabaltzeko prozesuan erakunde hauek emandako laguntzagatik: Emakunde (Gizonduz), Donostiako Emakumearen Etxea, Bilboko Udala, Donostiako Udala, Beasaingo Udala eta Deustuko Unibertsitatea.

EGILEA:

Goretti Soroa; EHUKo irakaslea, Psikologian doktorea eta Qualiker ikerketa taldeko kidea

Aitor Aritzeta; EHUKo irakaslea, Psikologian doktorea eta Qualiker ikerketa taldeko kidea

Xabier Belastegi; EHUKo Psikologia Fakultateko doktoregaia

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

AURKIBIDEA

TXOSTENAREN EGITURA	4
1. SARRERA	5
2. METODOLOGIA	6
2.1. Helburuak	6
2.2. Hipotesiak	6
2.3. Lagin parte-hartzailea	7
2.4. Prozedura	7
2.5. Esku-hartze programaren deskribapena eta ezarpen prozesua	8
2.6. Helburuak ebaluatzeko tresna	9
2.7. Datu analisia	10
3. EMAITZAK	10
3.1. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen kategoriak	12
3.2. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen kategoriak	14
3.3. Gidatzean auto behaketa koardernoan emaitzak	17
3.4. Sexismoaren eskalari buruzko emaitza konparatiboak	21
3.5. Mindful Driving eta gidatzean agresibitatea eskalari buruzko konparazio-emaitzak	22
4. ONDORIOAK	24
4.1. Gidatzean sexismoari lotutako ondorioak	24
4.2. Ondorioak: Mindful Driving eta Agresibitatea gidatzean	25
4.3. Hipotesien kontrastea	25
4.4. Hobekuntza proposamenak	26
5. ERREFERENTZIAK	27
<i>I. ERANSKINA: GIZON ETA EMAKUMEENTZAKO ELKARRIZKETA EGITURATUA</i>	<i>28</i>
<i>II ERANSKINA: ESKU-HARTZE PROGRAMAREN AUTO-BEHAKETAKO KOADERNOA</i>	<i>29</i>
<i>III. ERANSKINA: SEXISMOA GIDATZEAN ESKALA</i>	<i>30</i>
<i>IV ERANSKINA: MINDFUL DRIVING ESKALA</i>	<i>31</i>
<i>V. ERANSKINA: AGRESIBITATEA GIDATZEAN ESKALA</i>	<i>32</i>

TXOSTENAREN EGITURA

Jarraian aurkezten den txostena EMA2D ekimenaren II. FASEArekin bat dator: “Genero ikuspegia duen programa baten diseinua, inplementazioa eta ebaluazioa, bide segurtasuna sustatzen duten jokabideak eta jarrerak aldatzeko”. Guztira, 4 atal desberdinetan egituratuta dago:

1) Sarrera: Proiektuaren helburu orokorra deskribatzen da eta bigarren txostenaren egitura azaltzen da (2. Txostena).

2) Metodologia: Helburu orokorrak eta zehatzak adierazten dira. Halaber, hipotesiak azaltzen dira. Ondoren, erabilitako lagina deskribatzen da eta amaitzeko, jarraitu den prozedura eta egin diren datu analisiak deskribatzen dira.

3) Emaitzak: Emaitzek bi atal handi hauetako edukiak barne hartzen ditu:

1. Blokea: EMAITZA DESKRIPTIBOAK: Bloke honetan, parte-hartzaileek 14 galdera itxiri buruz dituzten pertzepzioak aztertu dira. Galdera horietan, besteak beste, zer da ondo gidatzea? Zer da gaizki gidatzea? Nola gidatzen dute gizonak? Edo Nola gidatzen dute emakumeak? Parte-hartzaileek emandako erantzunetatik, sexismo-eskala egiteko baieztapenak eta esku hartzeko programaren auto-behaketako koadernoko edukiak atera dira.

2. Blokea: EMAITZA KONPARATIBOAK: Bloke honetan, azterlan honetan parte hartu duten gizonak eta emakumeak esku-hartze programaren aurretik eta ondoren emandako erantzunak alderatu dira, besteak beste, Sexismoa gidatzean, Mindful Driving eta Agresibitatea gidatzean.

4) Ondorioak: Behatutako emaitzetatik ateratako ondorio nagusiak azaltzen dira eta, ondoren, hobetzeko proposamen batzuk egiten dira.

1. INTRODUCCIÓN

"EMA2D: genero-estereotipoak eta bide-segurtasuna" proiektua Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzaren Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokiaren (Segurtasun Saila) eta Euskal Herriko Unibertsitateko (UPV/EHU) Psikologia Fakultatearen arteko lankidetzaren barruan kokatzen da. Ekimen horrek ikerketa-ekintza bat egin du, eta, bertan, alde batetik, euskal gizartean gidatzeari buruzko genero-irudikapen sozialak aztertu dira, eta, bestetik, irudikapen sozial horiek aldatzeak bide-segurtasuna areagotzen duen jokabide-aldaketa eragiten duen aztertu da.

Oro har, elkarri lotutako bi fase handitan banatzen da EMA2D ekimena:

LEHEN FASEA. AZTERKETA KUALITATIBOA. Gidatzeari, arriskuari eta bide-segurtasunari buruzko irudikapen sozialak genero-ikuspegitik aztertzea, identifikatzea eta kategorizatzea (2019ko maiatza - iraila)

Genero-estereotipoak eta hauek bide-segurtasuna murrizten edo areagotzen duten faktoreetan duten eraginari buruzko literatura berrikusi da. Gero, literaturan oinarrituta, erdi egituraturako elkarrizketa bat egin da, ondoren, taldekako elkarrizketak egiteko. Elkarrizketa horiek genero-irudikapen sozialak identifikatu dituzte gidatzeari, bide-arriskuari eta bide-segurtasunari dagokienez. Horrela, irudikapen sozialen zerrenda kodetu ondoren, sexuaren (emakumeak eta gizonak), genero-identitateen (femeninoa, maskulinoa, androginoa) eta adin-kohorteen (18-25, 26-35, 36-49 eta 50 urtetik gora) arabera bereizitako azpitalde bakoitzari dagozkion kategoria garrantzitsuenak identifikatu dira.

BIGARREN FASEA. EMA2D PROGRAMA. EMA2D programaren diseinua, inplementazioa eta ebaluazioa (2019ko urria - abendua)

Lehenengo fasean behatutako irudikapen sozialetatik abiatuta, txosten honetan EMA2D proiektuan parte hartu duen laginaren azpilagin batekin gauzatutako esku-hartze programaren emaitzak aurkezten dira. Horretarako, bide-arriskuarekin lotutako gizarte-irudikapenen, jarreraren eta jokabide sexisten aldaketa sustatzeko ekimen bat diseinatu, ezarri eta ebaluatu da. Hau da, gizon eta emakumeekiko sexu-genero sistemari lotutako irudikapen sozial estereotipuetatik berdintasunezko eta kontra-estereotipatuagoetara bidea egitea.

2. METODOLOGIA

2.1. HELBURUAK

Jarraian, fase honi dagokion helburua zehazten da: "II. Fasea: Esku-hartze programa".

HELBURUA

Fase honen helburu orokorra esku-hartze programa bat diseinatzea, inplementatzea eta ebaluatzea da, sexu-genero sistemari lotutako gizarte-irudikapen estereotipatuak, gizonen eta emakumeen dagokienez, berdintasunezko eta kontra-estereotipatuagoak diren beste batzuentatik aldatzeko.

2.2. HIPOTESIAK

EMA2D ekimenaren lehen fasean garatutako esparru teorikoan oinarrituta (ikus 1. Txostena) eta bigarren fase honen helburuan oinarrituta, jarraian, esku hartzeko programa honen bidez egiaztatu nahi diren hipotesiak zerrendatuko dira.

1. Hipotesia. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonek, esku hartze programa hasi aurretik irudikapen sexistak eta matxistak erakusten badituzte, programa amaitu ondoren irudikapen sexista eta matxista gutxiago erakutsiko dituzte.

2. Hipotesia. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeek, esku hartze programa hasi aurretik irudikapen sexistak agertzen badituzte, programa amaitu ondoren irudikapen sexista gutxiago erakutsiko dituzte.

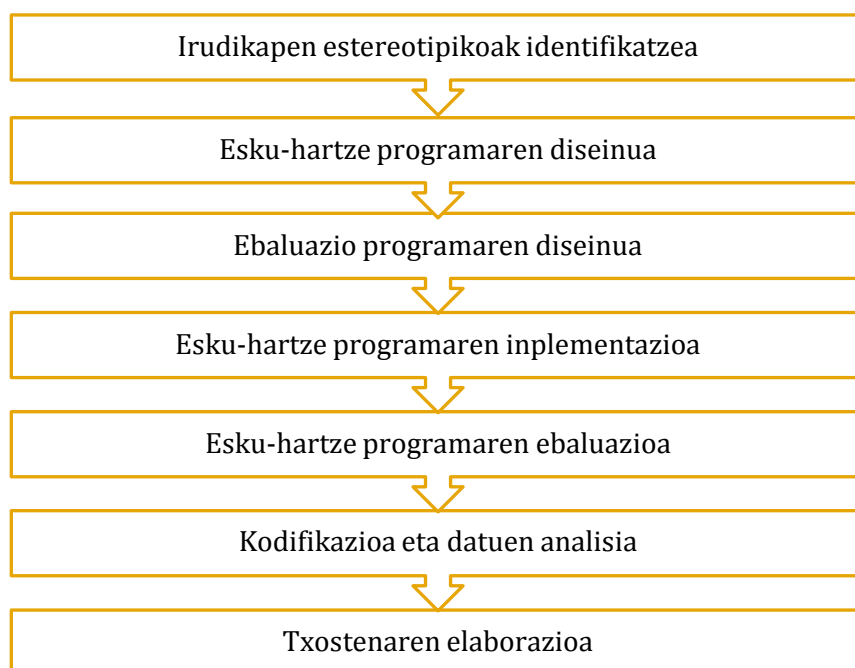
2.3. LAGINA

EMA2D ekimenaren lehen fasean, 18 eta 73 urte bitarteko 1348 lagunek parte hartu zuten ($M_{adina} = 38.7$ urte). Hauetatik, 282 lagunek parte hartu zuten eztabaida taldeetan. 282 pertsona horietatik, haien genero-identitatearen, sexuaren eta adinaren arabera, 182 hautatu ziren eztabaida-taldeak egiteko (hau da, lagin osoaren %13.5). Horrela, 32 talde fokal egin ziren guztira, bai identitate estereotipikoak eta kontra-estereotipoak zituzten gizon eta emakumeekin. Era berean, 4 kohorte ezarri ziren adinaren arabera: 18-25 urte (8 talde); 26-35 urte (8 talde); 36-49 urte (8 talde) eta 50 urtetik gorakoak (8 talde).

Parte hartzera gonbidatutako identita estereotipikoa zuten pertsona gutzien artean, 16 emakume eta 12 gizonek parte hartu zuten. Azkenik, eta adin-talde bereko gizonen eta emakumeen arteko alderaketak egin ahal izateko, 18 eta 25 urte bitarteko 10 emakume eta 10 gizon hautatu ziren.

2.4. PROZEDURA

Arestian aipatutako helburua lortzeko, honako prozedura hau jarraitu zen:



Ebaluaziotik datorren informazioa SPSS V24 datuak aztertzeko softwarean kodetu zen.

Esku hartzeko programan parte hartu zutenen errepresentazio sozialak kategorizatzeke eta zerrendatzeko, hasieran elkarrizketatuak izan ziren, eta ondoren, idatziz erantzun zuten focus groupetako antzeko edukiei, baina kasu honetan, banaka.

Ondoren, parte-hartzaileek, programa hasi aurretik eta amaitu ondoren, galdetegi batzuk osatu zituzten, ikusteko ea programak eraginik izan zuen bide-segurtasunarekin lotutako irudikapen sexisten aldaketan.

2.5. ESKU HARTZEKO PROGRAMAREN ETA INPLEMENTAZIO-PROZESUAREN DESKRIBAPENA

Esku-hartze programa elkarrekin lotutako hiru fasetan gauzatu zen.

I. FASEA. Programaren prestakuntza eta azalpena: hautatutako pertsoneri programa nola ezarriko zen azaldu zitzaien. Azaldu zitzaien 21 egunez behatu behar zituztela irudikapen estereotipiko, sexista eta matxista jakin batzuei buruz zituzten jokabideak eta pentsamenduak (halakotzat izendatu gabe). Behaketa-koaderno bat eman zitzaien, galdera itxiekien. Koaderno horretan adierazi behar zuten ea pentsamendu jakin bat izan zuten edo ez, bideko gertaera baten ondorioz, eta galdera irekiak egin zitzaizkien, sentitu zituzten beste pentsamendu edota emozio batzuk adierazteko.

Era berean, parte-hartzaileei prestakuntza eman zitzaien beren pentsamendua baieztatzeko eta/edo baztertzeko jokabideei buruz. Hala, a) Portaera espezifikoak egiten dituzten pertsonen sexuari eta adinari buruz dituzten pentsamenduei arreta jarritz jardutea eskatu zitzaien (ikus II. Eranskina, behaketa-koadernoan), b) Unean uneko ebidentziak biltzen saiatuz pentsamendu hori berresteko edo baztertzeko (adibidez, ibilgailuari aurrea hartuz, jokabide hori emakume batek edo gizon batek egiten duen eta bere adina zein den ikusteko) eta c) Ibilbidea amaitu eta berehala, koadernoan idaztea.

II. FASEA. Konpromiso-akordioa: lehenengo fasean parte-hartzaile bakoitzarekin adostu zen programak iraungo zuen 3 asteetan portaeren eta pentsamenduen jarraipena egiteko konpromisoa. 21 egunez, parte-hartzaileek beren ibilgailua erabiltzeko konpromisoa hartu zuten, egunean gutxienez 30 minutuz, bai ohiko joan-etorrietan (etxea-lana-etxea), bai aisialdiko joan-etorrietan. Bereziki azpimarratu zen ibilgailua hiriguneetan eta hiriarteko guneetan erabili behar zela, horietan baitago jendetza eta interakziorik handiena bideko beste erabiltzaile batzuekin. Behin konpromiso hori hartuta, hurrengo fasera pasatu zen.

III. FASEA. Programa inplementatzea: 20 behaketa-koaderno banatu ziren eta telefono mugikorrek bildu ziren (parte-hartzaileen alde aurreko baimenarekin). Parte-hartzaile guztiak programa inplementatzen hasi ziren 2019ko azaroaren 4an, eta 2019ko azaroaren 24an amaitu zuten. Bi egunean behin, programaren jarraibideak gogorarazteko eta programa gauzatzeko motibatzeke mezu bat bidaltzen zen. Era berean, parte-hartzaileei

gurekin harremanetan jartzeko gonbitea egin zitzaien, zalantzarik edo iradokizunik izanez gero.

2.6. HELBURUAK EBALUATZEKO TRESNAK

Sexismoa gidatzean eskala (ad hoc): aurrez aipatu bezala, programa ezarri aurretik, banakako elkarrizketak egin ziren, parte-hartzaileen diskurtsoetan jarrera sexistak eta matxistak dauden identifikatzeko. Elkarrizketa horietatik zenbait baieztapen atera ziren, eta Likert eskala batean ebaluatu ziren, 1etik (erabat desados) 6ra (erabat ados). Adibidez, *errotanda batean sartzeko zalantza sortzen duen auto bati erreparatzen diodanean, emakumea dela pentsatzen dut.*

Mindful Driving eskala: Mindful Attention Awareness Scale (Brown & Ryan, 2003) izeneko testaren egokitzapena egin da. Testa atentzio-hutsuneen autopertzepzioan oinarritzen da, eta 15 item ditu, eta horiei gidatze-portaerari buruzko erreferentzia bat gehitu zaie. Azkenik, eskala 8 itemek osatu zuten. 6 puntuko Likert eskalan ere aztertzen da. Hona hemen itemaren adibide bat: *Gidatzen dudanean, 'Pilotu automatikoan' funtziona dezaket, egiten ari naizenaz asko ohartu gabe.*

Agresibotasuna gidatzean eskala: Driving Anger Scale-ren (Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994) 14 itemen bertsio murriztua erabili zen, Herrero-Fernándezek egokitua (2011). Eskala horrek etiketatutako hiru faktore aztertzen ditu, hala nola, "Beste batzuek eragotzitako aurrerapenagatik haserre", "Ausarkeriaz gidatzea" eta "Etsaitasun zuzena". Faktore horiek batu egin daitezke "Agresibitatea gidatzean" puntuazio globala lortzeko. Eskala honetako itemak ere 6 puntuko Likert formatuarekin aztertu ziren, eta adibide item bat izango litzateke: *Haserre handia sentitzen dut norbait oso poliki aparkatzen ari denean, buxadura bat osatuz.*

2.7. DATU ANALISIA

Azterketaren bigarren fase honetan, bi datu-analisi mota egin dira.

Alde batetik, azterlanean parte hartu dutenek programa ezarri aurretik eta ondoren behatutako edukien azterketa deskriptiboa. Autobehaketako koadernoan egindako galdera irekien erantzunen edukia ere aztertu da.

Bestalde, programa ezarri ondoren aldaketarik gertatu den ikusteko, parte-hartzaileek administratutako probetan emandako erantzunen batez bestekoak alderatzeko analisi kuantitatiboak egin dira.

3. EMAITZAK

Programaren ebaluazioaren emaitzak bi bloketan antolatu dira.

I. Blokeak izaera deskriptiboa du, hau da, emakume estereotipikoki femeninoek eta gizon estereotipikoki maskulinoek elkarrizketaren galderei emandako erantzun-kategorien emaitzak erakusten ditu. Emaidza horiei esker, gidatzean dagoen sexismo-eskalaren konparazio-analisiak behatu ahal izango ditugu.

II. Blokeak izaera konparatiboa du, hau da, azterlanean aztertutako aldagaiei parte-hartzaileek ematen dizkieten puntuazioak eta ehunekoak alderatzen ditu, eta horietan eragin nahi da esku hartzeko programarekin.

I. BLOKEKO EMAITZAK

EMAITZA DESKRIBATZAILEAK:

**BANAKAKO ELKARRIZKETARI EMANDAKO ERANTZUNEN
KATEGORIZAZIOA**

3.1. ESTEREOTIPIKOKI MASKULINOAK DIREN GIZONEN KATEGORIAK

Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen elkarrizketa egituraturako galderei emandako erantzunak aztertu ondoren (ikus I. Eranskina), emaitzak sinplifikatzeko eta EMA2Dren 1. Txostenarekiko koherentziari eusteko, lau atal orokor sortu dira. Batetik, ondo eta gaizki gidatzea zer den aztertzen da, eta, bestetik, gizonen eta emakumeen gidatzen duten moduari buruzko erantzunak aztertzen dira. Erantzunen kategoriak behatzeaz eta multzokatzeaz gain, gidatzean sexismoaren eskala eratzeko balioko duten portaerak ere atera dira. Eskala horri, ondoren, gizon eta emakume horiek bere erantzunak diote, programa ezarri aurretik eta ondoren.

3.1.1. Zer da ondo gidatzea?

Jarraian, 1. taula aurkezten da. Bertan, estereotipikoki maskulinoak diren gizonen aipatutako kategoria guztiak ikus daitezke, ondo gidatzeak zer esan nahi duen hausnartzen dutenean.

1. taula. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen erantzun-kategoriak, "Ondo gidatzeari" dagokionez.

Kategoria	Erantzunen ehunekoa
Konfiantzaz eta segurtasunez gidatzea	%42,5
Inguruabarretara egokitzeko gaitasuna izatea	%38,9
Pertsona heldua eta esperientziaduna izatea	%28,5
Errepidean dauden arriskuez jabetuta	%21,5

3.1.2. Zer da gaizki gidatzea?

Jarraian, 2. taulan, estereotipikoki maskulinoak diren gizonen "gaizki gidatzeak" zer esan nahi duen hausnartzen dutenean aipatutako kategoriak agertzen dira.

2. taula. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen erantzun-kategoriak, "Gaizki gidatzeari" buruz.

Kategoriak	Erantzunen ehunekoa
Zalantza gehiegi biribilguneetan, gehikuntzetan eta abar...	%41,4
Konfiantza falta "bereziki emakumeengan"	%28,4
Urduritasun handia	%23,5
Motelegi gidatzea	%18,6

3.1.3. Nola gidatzen dute gizonek?

Jarraian, 3. taulan, estereotipikoki maskulinoak diren gizonen kategoriak agertzen dira, gizonek gidatzen duten moduari buruz hausnartzen dutenean.

3. taula. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen erantzun-kategoriak, gizonek gidatzen duten moduari dagokionez

Kategoria	Erantzunen ehunekoa
Azkar gidatzea	%34,6
Trebetasunetan konfiantzaz gidatzea	%30,4
Oldarkor gidatzea	%23,6
Alkoholaren eta drogen eraginpean gidatzea	%21,7

3.1.4. Nola gidatzen dute emakumeek?

Jarraian, 4. taulan, estereotipikoki maskulinoak diren gizonek aipatutako kategoriak agertzen dira, emakumeek gidatzen duten moduari buruz hausnartzen dutenean.

4. taula. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen erantzun-kategoriak, emakumeek gidatzen duten moduari dagokionez

Kategoria	Erantzunen ehunekoa
Segurtasunik eza "esperientzia faltagatik"	%44,6
Zuhurregiak eta geldoegiak	%38,5
"Elkarguneak edo aparkalekuak" ziurgabetasun-jokabideak	%32,6
Behatzaileagoak dira	%29,6

3.1.5. Gizon estereotipoetan behatutako kategorietatik eratorritako portaerak

Gizon estereotipoek emandako erantzun-kategoriak ikusita, jokabide horiei lotutako iritziak neurtuko dituzten itemak sortzen dira, eta item horiek aukera emango digute ikusteko ea emaitzetan alderik dagoen programaren ondoren. Horrela, 5. taulan, programan parte hartzen dutenek gizonen iritzietatik eratorritako galderak ikus daitezke.

5. taula. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen eskainitako erantzun-kategorietatik eratorritako itemak

Itemak	1 (Erabat desados) y 6 (Erabat ados)					
	1	2	3	4	5	6
1. Auto bat biribilgune batean azkar sartzen ikusten dudanean, gizona dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
2. Biribilgune batean sartzeko zalantza sortzen duen auto bati erreparatzen diodanean, emakumea dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
3. Auto bat zuhurregi pasatzen ikusten dudanean, emakumea dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
4. Hirian sigi-sagan aurreratzen ari den auto bat ikusten dudanean, gizona dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
5. Motelegi gidatzen duen ibilgailu bat ikusten dudanean, emakumea dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
6. Azkar gidatzen duen auto bat behatzen dudanean, gizona dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
7. Aparkatzea kostatzen zaion ibilgailu bat behatzen dudanean, emakumea dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
8. Oro har, gizonen emakumeek baino hobeto gidatzen dutela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
9. Oro har, emakumeek gizonen baino hobeto gidatzen dutela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6

3.2. ESTEREOTIPIKOKI FEMENINOAK DIREN EMAKUMEEN KATEGORIAK

Estereotipikoki femeninoak diren emakumeek elkarrizketa egituratuko galderei emandako erantzunak aztertu ondoren, emaitzak sinplifikatzeko eta EMA2Dren 1. Txostenarekiko koherentziari eusteko, lau atal orokor horiek sortu dira.

3.2.1. Zer da ondo gidatzea?

Jarraian, 6. taula aurkezten da. Bertan, estereotipoen aldetik femeninoak diren emakumeek ondo gidatzeak zer esan nahi duen adierazten duten kategoria garrantzitsuenak ikus daitezke.

6. taula. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen erantzun-kategoriak, "Ondo gidatzeari" dagokionez

Kategoriak	Emaitzen ehunekoa
Arriskuez jabetzea	%37,5
Autokonfiantza izatea	%33,6
Berdin dio gizona edo emakumea zaren	%28,8
Zirkunstantzietara egokitzeko eta erreakzionatzeko gaitasuna izatea	%22,4

3.2.2. Zer da gaizki gidatzea?

Jarraian aurkezten den 7. taulan, estereotipoen arabera femeninoak diren emakumeek gaizki gidatzea zer den adierazten duten erantzun-kategoriak agertzen dira.

7. taula. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen erantzun-kategoriak, "Gaizki gidatzeari" buruz

Kategoriak	Erantzunen ehunekoa
Azkar eta modu oldarkorren gidatzea	%68,7
Pazientzia gutxirekin eta berekoikeriaz gidatzea	%42,7
Arauk ez errespetatzea	%41,5
Lasterketak eta aurreratzeak eginez gidatzea	%28,4

3.2.3. Nola gidatzen dute gizonak?

Jarraian, 8. taulan, estereotipikoki femeninoak diren emakumeek gizonak gidatzen duten erantzun duten moduari buruzko galderari lotutako kategoriak agertzen dira.

8. taula. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen erantzun-kategoriak, gizonak gidatzen duten moduari dagokionez

Kategoriak	Erantzunen ehunekoa
Estilo erasokorra eta oldarkorra dute	%59,7
Abiadura handiegia	%46,5
Jokabide arriskutsuak hartuz gidatzen dute	%34,5
Bulkaden kontrol gutxiago	%29,6

3.2.4. Zelan gidatzen dute emakumeek?

Azkenik, 9. taulan emakume estereotipoek emakumeek gidatzen duten moduari buruz emandako erantzunen kategoriak jaso dira.

9. taula. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen erantzun-kategoriak, emakumeek gidatzen duten moduari buruz

Kategoriak	Erantzunen ehunekoa
Zuhurtziari lotutako segurtasunik eza	%42,8
Gidatze enpatikoa, besteak kontuan hartuta	%35,6
Zalantzak eta beldurduna	%19,6

3.2.5. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeengan behatutako kategorietatik eratorritako portaerak

Emakume estereotipikoek emandako erantzun-kategoriak ikusita, jokabide horiei lotutako iritziak neurtuko dituzten itemak sortzen dira, eta item horiek aukera emango digute ikusteko ea emaitzetan alderik ikusten den programaren ondoren. Hala, 10. taulan, programan parte hartzen dutenek erantzungo dituzten eta 5. taulan aipatutakoekin alderatuta errepikatzen ez diren galderak ikus daitezke.

10. taula. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeek eskainitako erantzun-
kategorietatik eratorritako itemak

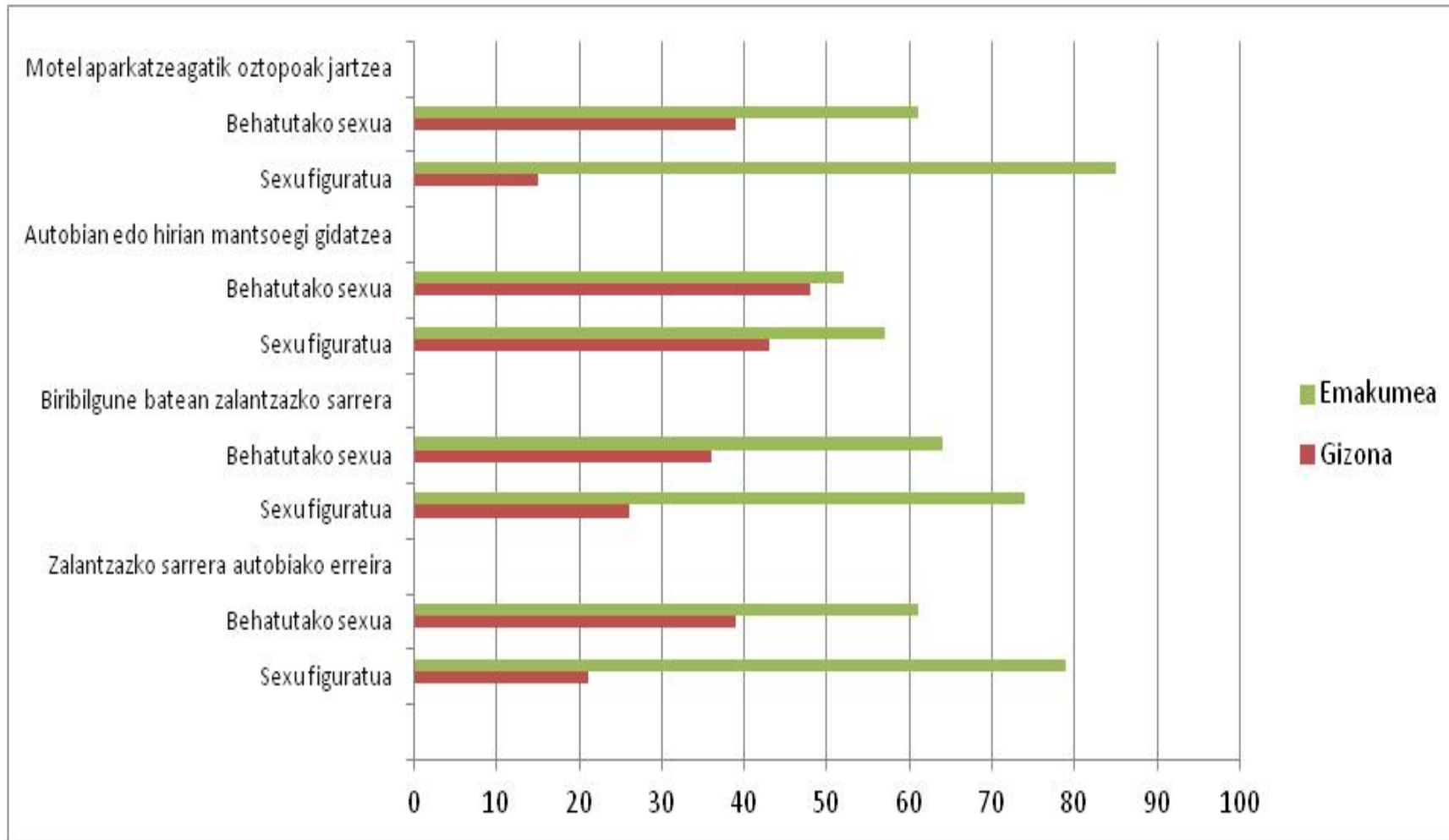
Itemak	1 (Erabat desados) y 6 (Erabat ados)					
1. Lasterketak egiten bi auto ikusten ditudanean, bi gizon direla pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
2. Auto bati stop bat saltatzen edo anbarrean dagoen semaforo baten aurrean azeleratzen begiratzten diodanean, gizona dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
3. Emakume baino gizon gehiago ikusi ditut jokabide oldarkorrak erakusten.	1	2	3	4	5	6
4. Biribilgune batean sartzeko zalantza sortzen duen auto bat ikusten dudanean, jokabide zuhurra dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
5. Hirian astiro-astiro doan auto bat ikusten dudanean, badaezpada egiten duela ulertzen dut.	1	2	3	4	5	6
6. Trafikoa oztopatzen duen auto bat ikusten dudanean, gizon batek aparkatu duela uste dut.	1	2	3	4	5	6
7. Uste dut emakume guztiak zalantzan daudela gidatzean.	1	2	3	4	5	6

Programaren aurretik eta ondoren aztertuko diren kategorien edukiak eta itemak ezarri ondoren, item horien emaitzak erakutsiko ditugu ("Sexismoa gidatzean eskala" deituko diogu), bai eta Mindful driving eta "Agresibotasuna gidatzean eskala".

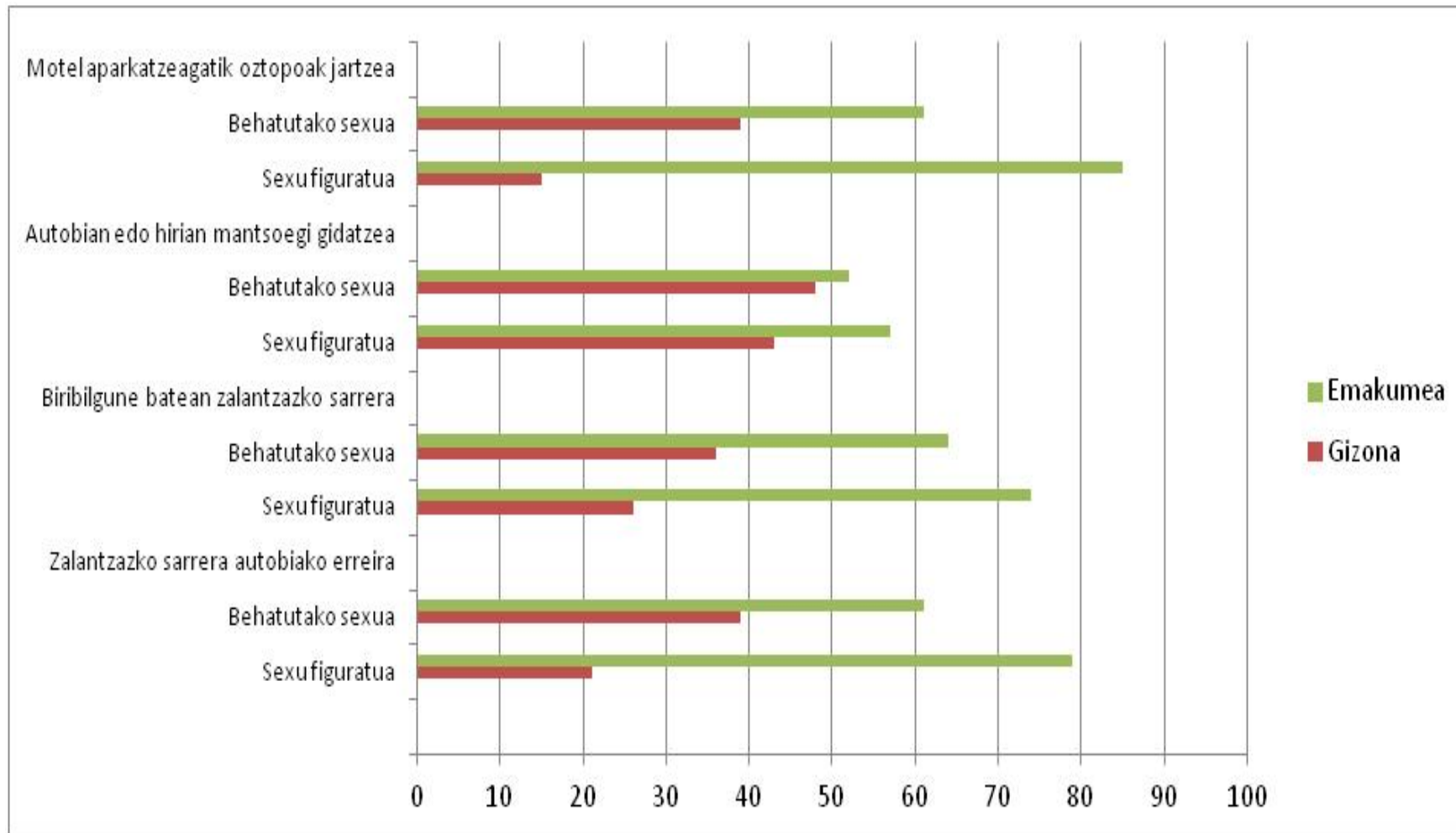
3.3. AUTO-BEHAKETAKO KOADERNOEN EMAITZAK GIDATZEAN

Gidatzean dauden pentsamendu sexistei buruzko autobehaketa-koadernoari emandako erantzunak aztertzeko eta, horrela, programaren inplementazio-mailari buruzko ebidentzia izateko, ondoren, estereotipatutako gizon eta emakumeen arabera banakatutako emaitzak erakusten dira. Horretarako, emaitzak laburbiltzen dituen grafiko bat sortu da, ondoren agertzen dena.

1. Grafikoa . Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen autobehaketa koadernoan 21 egunetako batez besteko emaitza doituak



2. Grafikoa . Estereotipikoki maskulinoak diren gizonen autobehaketa koadernoan 21 egunetako batez besteko emaitza doituak

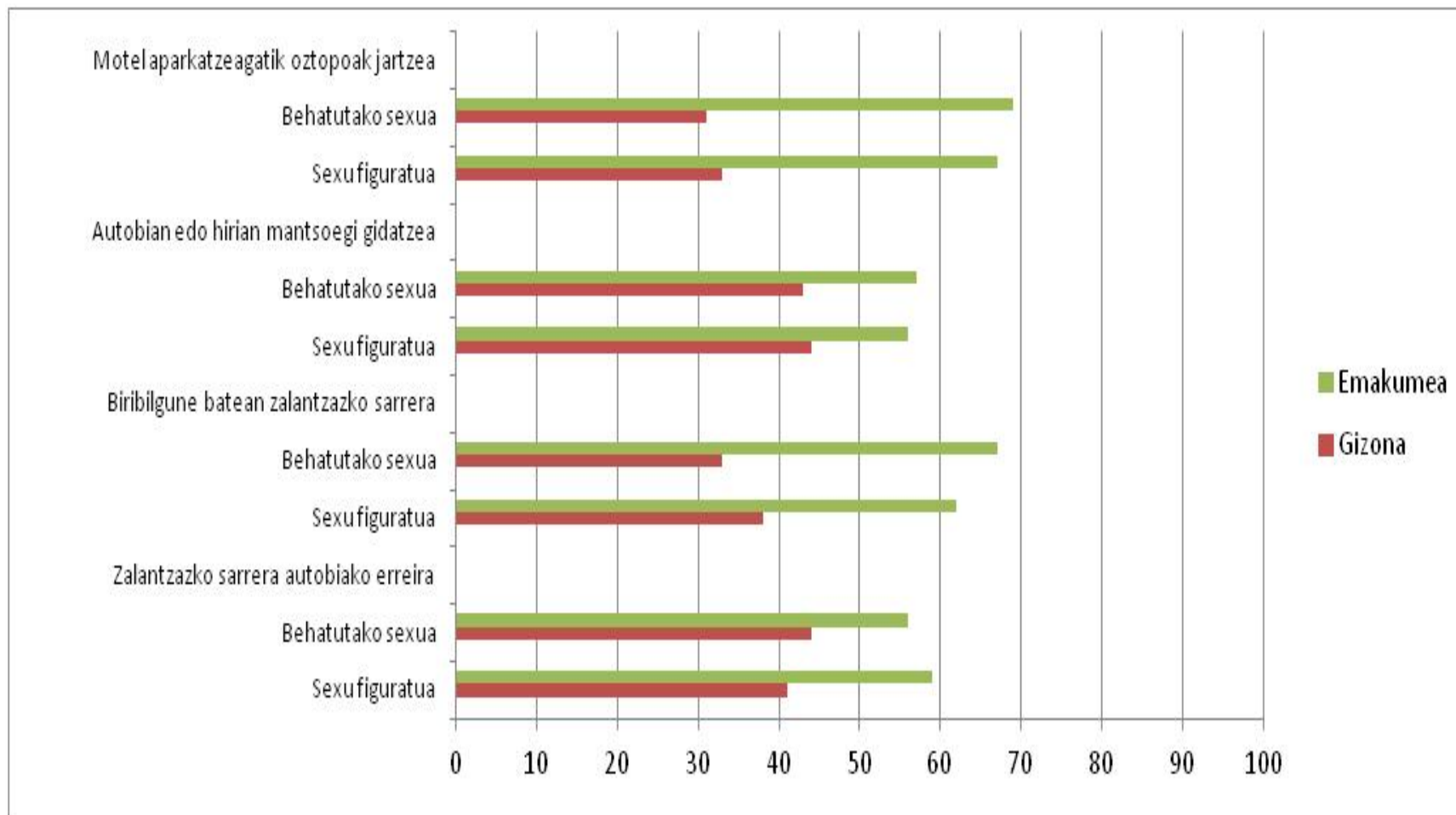


Aipatu behar da parte hartu duten gizonen% 100eko erantzun-tasa lortu dela. Ikusitako portaeretan aldeak egon diren arren, gehien behatu diren jokabideak "gehiegizko abiadura hirian edo autobian" (% 53) eta "beste arau batzuk haustea (lagapena, stop, etab.)" (% 43) izan dira. Bestalde, "Anbarean dagoen semaforo baten aurrean bizkortzea", "Biribilgune batean zalantzazko sarrera" eta "autobideko erreian zalantzazko sarrera"% 30 inguru direla ikusi da. Azkenik, "Autobian edo hirian mantsoegi gidatzea", "Jokabide oldarkorra (bozinak, arnasketak, etab.)" eta "aparkatu geldoagatik oztopatzea"% 10 inguru izan dira.

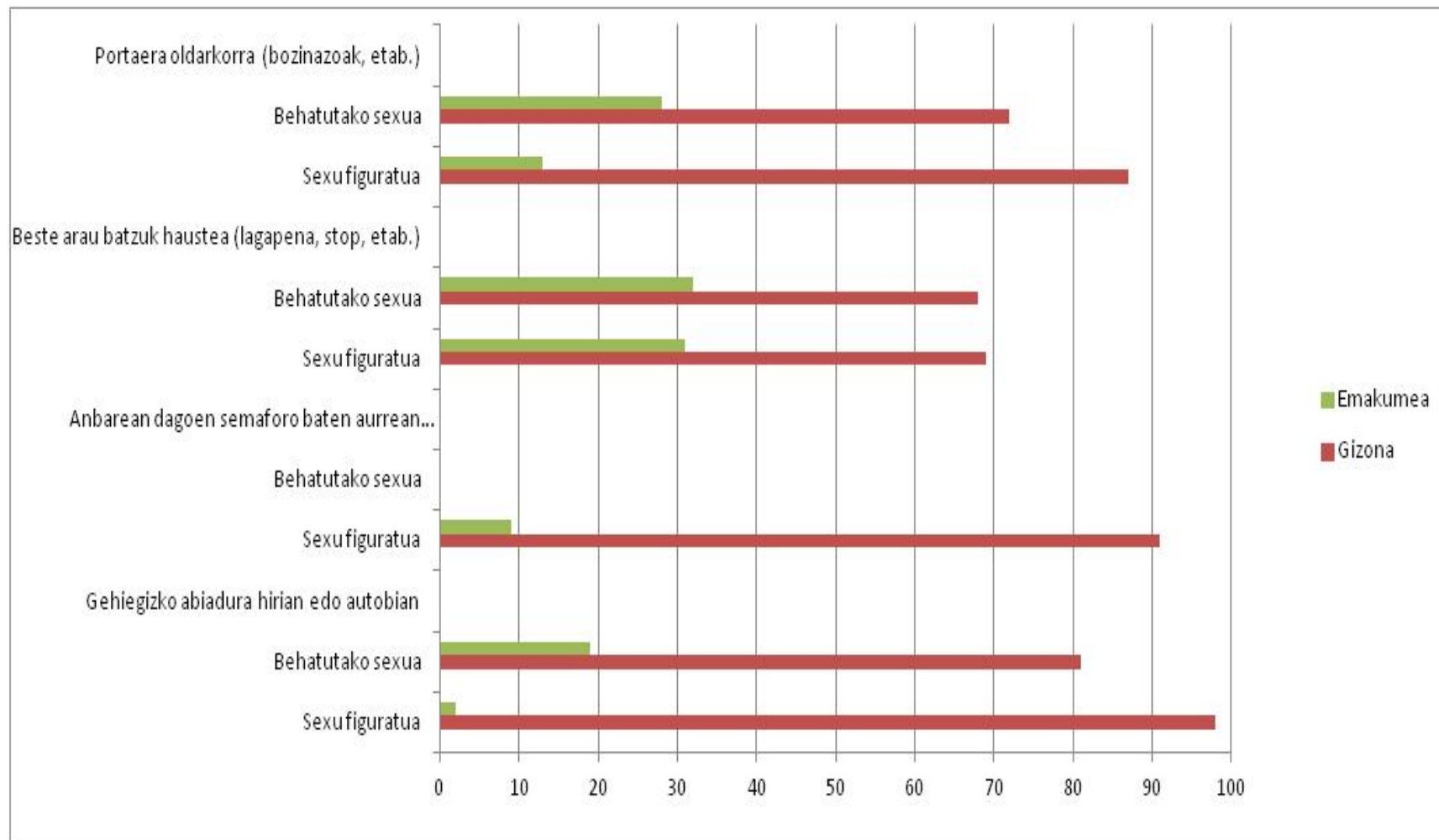
Aipatzekoa da sinesmen eta ebidentzien artean aldaketa eredu bat gertatu dela. Adibidez, deigarria da ikustea, adibidez, behaketa "zalantzazko erreira sartzearen" errealitatearekin alderatzen denean, "Emakumea izango den" ustea %79tik %61eko ebidentzia batera pasatzen dela, hau da,% 18ko murrizketa, eta horrek zalantzan jarri ditu gizon estereotipoen sinesmenetako batzuk.

Ondoren, 3 eta 4. grafikoetan, estereotipikoki femeninoak diren emakumeek emandako erantzunak ikus daitezke. Kasu honetan,% 20ko heriotza esperimentalak gertatu dela aipatu behar dugu, hau da, bi emakumek, astebeteko auto-behaketaren ondoren, programa utzi dute; beraz, behatutako erantzunak estereotipoz femeninoak diren 8 emakumeren behaketetan oinarrituko dira.

3. Grafikoa. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen autobehaketa koadernoen 21 egunetako batez besteko emaitza doituak



4. Grafikoa. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeen autobehaketa koadernoen 21 egunetako batez besteko emaitza doituak



Gizon estereotipoekin gertatzen zen bezala, emakumeen kasuan gehien behatu den jokabidea "gehiegizko abiadura hirian edo autobian" izan da (% 59), eta "motel aparkatzeagatik oztopatzea" (% 9). "Biribilgune batean zalantzazko sarrera" ikusi da aldien% 37tan. Bestalde, "Beste arau batzuk haustea (lagapena, stop, etab.), anbarean dagoen semaforo baten aurrean azeleratzea" eta "autobiako erreian zalantzazko sarrera" ikusi dira kasuen% 20 inguru. Azkenik, "Jokabide oldarkorrak (ahokadak, arnasketak, etab.)" eta "autobian edo hirian mantsoegi gidatzea" kasuen% 10 inguru izan dira.

Hala, gizonekin gertatzen zen bezala, emakumeetan ere aldaketak izan dira sinesmen sexisten eta ikusitako ebidentzien artean, nahiz eta horiek garrantzi txikiagokoak izan. Hala, adibidez, behaketa "autobiako erreira zalantzazko sarrera" ren errealitatearekin alderatzen denean, emakume bat% 62ko ebidentziazatik % 67ko ebidentziara pasatzen da, hau da, % 5eko hazkundera. Aldaketa txikiagoa da, baina estereotipoekin ikusten zenaren kontrakoa.

II. BLOKEKO EMAITZAK.

EMAITZA KONPARATIBOAK

**SEXISMOA GIDATZEAN, MINDFUL DRIVING ETA
AGRESIBITATEA GIDATZEAN ESKALEN EMAITZEN
KONPARAZIOA**

3.4. SEXISMOA GIDATZEAN ESKALAREN KONPARAZIO-EMAITZAK

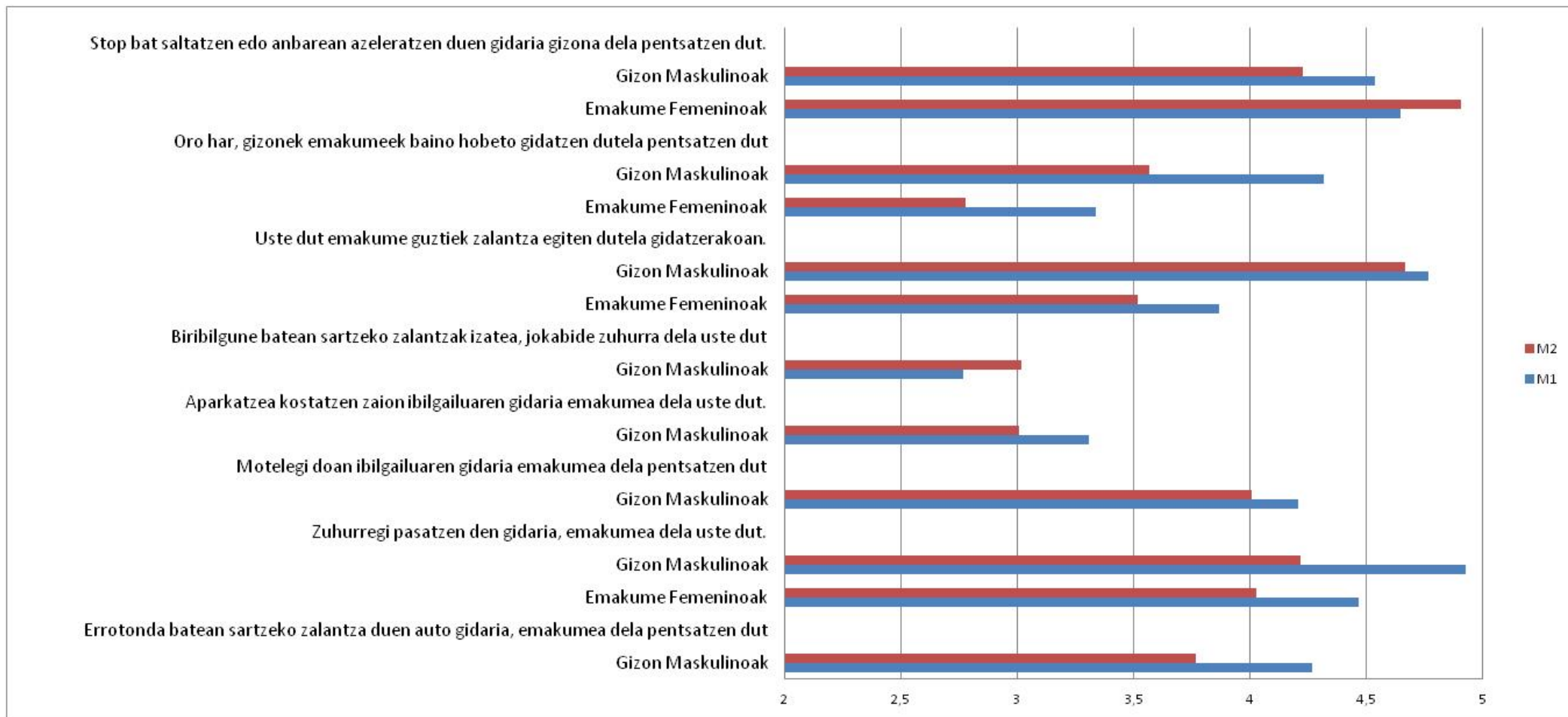
Gidatzean izandako portaeren auto-behaketan oinarritutako esku-hartze programa gauzatu ondoren, lehen eta gero izandako emaitzak erakusten dira, estereotipikoki maskulinoak diren gizonentzat eta estereotipikoki femeninoak diren emakumeentzat. Horretarako, ondoren, 5. grafikoa azaltzen da, non, eskala honetako emaitzak adierazten dira.

11. taula. Esku hartu aurretik eta ondoren emakumeek eta gizonak gidatzean duten sexismo-eskalaren konparazio-analisien emaitzak

Sexismo-eskalaren itemak gidatzean	Emakume Femeninoak					Gizon Maskulinoak				
	M1	M2	Z	p	R	M1	M2	Z	p	r
1. Errotonda batean sartzeko zalantza duen auto bati begiratzen diodanean, emakumea dela pentsatzen dut.	2.13	2.19	0.25	0.81	0.02	4.27	3.77	2.02	0.04	0.64
2. Auto bat zuhurregi pasatzen ikusten dudanean, emakumea dela uste dut.	4.47	4.03	1.87	0.06	0.52	4.93	4.22	2.29	0.03	0.79
3. Motelegi gidatzen duen ibilgailu bat ikusten dudanean, emakumea dela pentsatzen dut	1.87	1.91	0.39	0.69	0.09	4.21	4.01	1.02	0.32	0.38
4. Aparkatzea kostatzen zaion ibilgailu bat ikusten dudanean, emakumea dela uste dut.	2.01	2.22	0.81	0.43	0.28	3.31	3.01	1.18	0.23	0.41
5. Oro har, pentsatzen dut emakumeek gizonak baino hobeto gidatzen dutela	3.61	3.88	0.86	0.49	0.26	1.89	1.98	0.57	0.59	0.23
6. Biribilgune batean sartzeko zalantza sortzen duen auto bat ikusten dudanean, jokabide zuhurra dela uste dut	4.88	4.89	0.18	0.93	0.01	2.77	3.02	1.98	0.04	0.61
7. Hirian astiro doan auto bati begiratzen diodanean, ulertzen dut badaezpada egiten duela.	5.21	5.19	0.23	0.72	0.07	4.87	4.89	0.21	0.77	0.05
8. Uste dut emakume guztiak zalantza egiten dutela gidatzerakoan.	3.87	3.52	1.24	0.21	0.31	4.77	4.67	1.1	0.36	0.31
9. Auto bat biribilgune batean azkar sartzen ikusten dudanean, gizona dela uste dut.	3.32	3.29	0.23	0.71	0.06	4.58	4.62	0.89	0.49	0.27
10. Hirian sigi-sagan aurreratzen ari den auto bat ikusten dudanean, gizona dela uste dut.	4.55	4.67	0.71	0.58	0.29	4.62	4.72	0.54	0.62	0.19
11. Azkar gidatzen duen auto bat ikusten dudanean, gizona dela uste dut.	4.98	4.88	0.67	0.62	0.26	4.72	4.87	0.77	0.57	0.23
12. Oro har, gizonak emakumeek baino hobeto gidatzen dutela pentsatzen dut	3.34	2.78	2.57	0.03	0.74	4.32	3.57	2.89	0.01	0.89
13. Bi auto ikusten ditudanean lasterketak egiten, bi gizon direla pentsatzen dut.	5.65	5.71	0.26	0.81	0.09	4.87	4.92	0.79	0.61	0.21
14. Auto bati stop bat saltatzen edo anbarean dagoen semaforo baten aurrean azeleratzen begiratzen diodanean, gizon bat dela pentsatzen dut.	4.65	4.91	2.01	0.04	0.68	4.54	4.23	1.98	0.04	0.62
15. Emakume baino gizon gehiago ikusi ditut jokabide oldarkorrek erakusten	5.78	5.63	0.32	0.74	0.12	4.84	4.79	0.39	0.77	0.11
16. Trafikoa oztopatzen duen auto bat ikusten dudanean, gizon batek aparkatu duela uste dut.	5.21	5.19	0.21	0.85	0.05	4.21	4.29	0.27	0.79	0.14

Oharra: M1: aurreko batezbestekoa. M2: ondorengo batezbestekoak. z: Wilcoxon kontraste-estatistikoaren balioa. p: probabilitate-balioa. R: efektuaren tamainaren balioa.

5.Grafikoa. Esku hartu aurretik eta ondoren emakumeek eta gizonek gidatzean duten sexismo-eskalaren konparazio-analisen emaitzak



Oharra: M1: aurreko batezbestekoa. M2: ondorengo batezbestekoak

Aurreko 11. taulan ikus daitekeenez, estatistikoki esanguratsuak diren aldeak itzalpean geratu dira, eta aldaketak islatzen dituzte sexismo-pertzepzioetan, batez ere gizonetan. Hala, pertzepzio sexistak murriztu egin dira, adibidez: "Errotonda batean sartzeko zalantza sortzen duen auto bat ikusten dudanean, uste dut emakumea dela", itemaren batez bestekoak 4.27koa 1 denboran eta 3.77koa 2 denboran ($z = 2.02$; $p = 0.04$; $r = 0.64$). Era berean, interesgarria da itemean puntuazioa nola handitzen den ikustea "biribilgune batean sartzeko zalantza duen auto bati erreparatzen diodanean, uste dut jokabide zuhurra dela" 2.77tik 3.02ra ($z = 1.98$; $p = 0.04$; $r = 0.61$). Horrek adierazten du biribilgune batean sartu aurretik egindako behaketa batek ez duela nahitaez gaitasunik eza adierazten, baizik eta seguratsunari lotuta egon daitekeela.

Emakumeei dagokienez, 1. denboraren eta 2. denboraren artean aldaketa gutxiago gertatu direla aipatu behar da. Hala, bi aldaketa garrantzitsu aipa litezke. Bat "oro har, pentsatzen dut gizonek emakumeek baino hobeto gidatzen dutela" itemaren puntuazio-aldaketari buruzkoa da. 3.34ko baliotik 2.78ra igaro da ($z = 2.57$; $p = 0.03$; $r = 0.74$). Horrek adierazten du gizonek emakumeek baino hobeto gidatzen dutela dioen ustea murriztu egin dela. Bestalde, itemaren puntuazioak gora egin duela ikus daiteke "auto bati stop bat saltatzen edo anbarean dagoen semaforo baten aurrean azeleratzen ikusten dudanean, pentsatzen dut gizon bat dela" 4.65etik 4.91ra bitarteko balioa duena ($z = 2.01$; $p = 0.04$; $r = 0.68$). Datu horrek adierazten du azterlan honetako emakumeen artean berretsi egiten dela gizonen zirkulazio-arauak hausten dituzten arrisku-jokabideak egiten dituztelako ustea.

3.5. MINDFUL DRIVING ETA AGRESIBOTASUNA GIDATZEAN ESKALEI BURUZKO KONPARAZIO-EMAITZAK

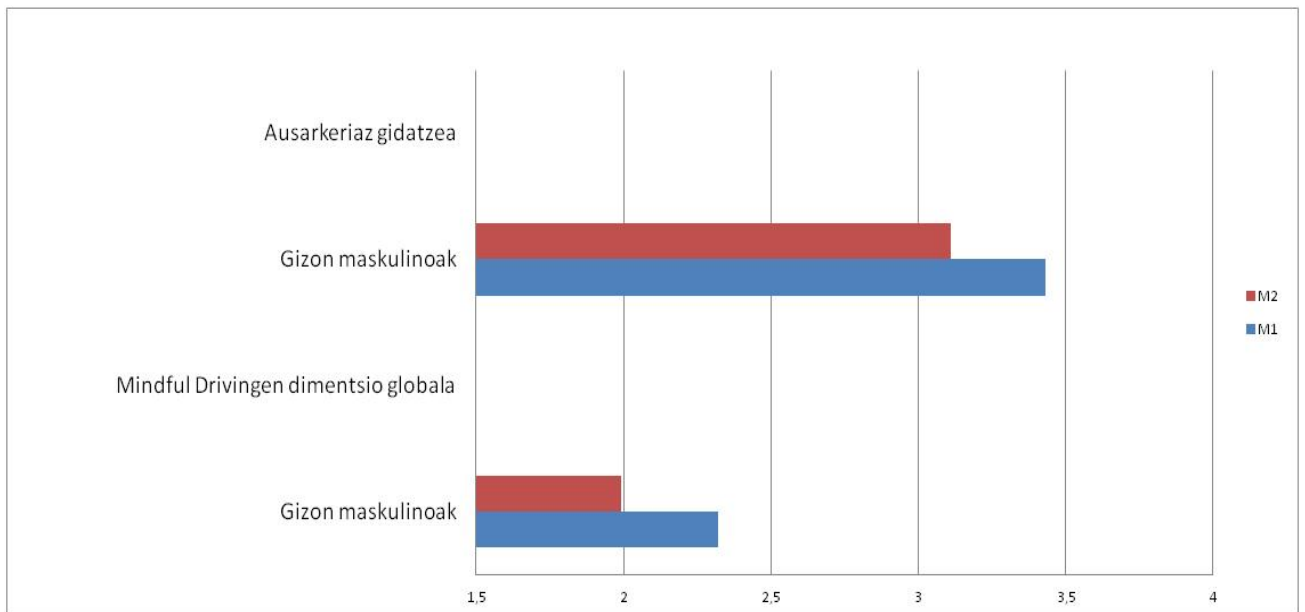
Sexismoa gidatzean deituriko eskalaren emaitzak aztertu ondoren, 12. taulan Mindful Driving eskalaren eta Agresibotasuna gidatzean eskalaren batez bestekoak laburbildu dira. Horretarako, emaitzak islatzen dituen taula bat garatu da eta gainera, emaitza esanguratsuak adierazten dituen grafika bat ere landu da.

12. taula. Programa ezarri aurretik eta ondoren Mindful Drivingen dimentsio orokorrari eta bolantearekiko agresibitatearen dimentsioei buruzko batezbestekoak alderatzea.

Mindful Driving	Emakume Femeninoak					Gizon Maskulinoak				
	M1	M2	Z	p	r	M1	M2	Z	p	r
Mindful Drivingen dimentsio globala	1.83	1.77	0.77	0.54	0.27	2.32	1.99	1.99	0.05	0.51
Agresividad en la conducción	M1	M2	Z	p	R	M1	M2	Z	p	R
Haserrea, beste batzuek eragotzitako aurrerapenagatik	1.88	1.92	0.37	0.68	0.1	3.23	3.19	0.39	0.71	0.09
Ausarkeriaz gidatzea	1.34	1.41	0.43	0.65	0.12	3.43	3.11	1.45	0.07	0.53
Zuzeneko etsaitasuna	1.21	1.19	0.41	0.67	0.11	3.01	2.99	0.28	0.78	0.05

Oharra: M1: aurreko batezbestekoa. M2: ondorengo batezbestekoak. z: Wilcoxon kontraste-estatistikoaren balioa. p: probabilitate-balioa. R: efektuaren tamainaren balioa.

6. Grafikoa Programa ezarri aurretik eta ondoren Mindful Drivingen dimentsio orokorrari eta bolantearekiko agresibitatearen dimentsioei buruzko emaitza esanguratsuen batezbestekoak.



Oharra: M1: aurreko batezbestekoa. M2: ondorengo batezbestekoak

Mindful Driving testaren emaitzei dagokienez, gogorarazi behar da test horrek atentzio-hutsuneak aztertzen dituela, eta, beraz, puntuazio altuek adierazten dute gaitasun atemporal okerragoak dituztela gidatzean, eta puntuazio baxuak, berriz, gaitasun atemporal altuak. Programaren ondoren, emakumeek gidatzeko arreta osoa osorik ematen jarraitzen dute, baina gizonen kasuan, arreta-hutsuneei dagokienez, puntuazioak murriztu egin dira, 2.32tik 1.99ra ($z = 1.99$; $p = 0.05$; $r = 0.51$). P-ren balioa 0.05etik beherakoa ez bada ere, efektuaren tamainak adierazten digu, parte-hartzaile gehiago izanda, balio horrek estatistikoki esanguratsua izaten jarraituko lukeel

Bestalde, gidatzean izaten diren oldarkortasun-jokabideei dagokienez, ikus daiteke gizonen artean aldaketa bakarra gertatzen dela besteen ausarkeriaz gidatzearen aurkako haserrea hautematean. Puntuazioak 3.43tik 3.11ra jaitsi dira ($z = 1.45$; $p = 0.07$; $r = 0.53$). Kasu honetan ere, P-ren balioa 0.05etik beherakoa ez bada ere, efektuaren tamainak adierazten digu, parte-hartzaile gehiago izanda, balio hori estatistikoki esanguratsua izango litzatekeela.

4. ONDORIOAK

Atal honetan, lau zatitan banatutako ondorioak aurkezten dira. Alde batetik, Sexismoa gidatzean eskalari lotutako ondorioak komentatzen dira. Bestetik, Mindful Driving eta Agresibotasuna gidatzean eskalei lotutako ondorioak aurkezten dira. Hirugarrenik, emaitzen argitan, azterketa honetan planteatutako hipotesiak berrikusi eta kontrastatuko ditugu. Azkenik, txosten hau amaitu dugu gidatzean ematen den sexismoa murrizteko hobekuntza-proposamenekin.

4.1. GIDATZEAN SEXISMOARI LOTUTAKO ONDORIOAK

Emaitzak ikusita, honako hau ondoriozta dezakegu:

- **Esku-hartze programak arrakasta izan du irudikapen sexistak eta matxistak murrizteko, batez ere estereotipoen aldetik maskulinoak diren gizonengan.**
- **Sinesmen sexista eta matxista errealitatearekin kontrastatzen denean, zalantzan jartzen da eta aldatu egiten da, jokabide zuhurretan, gizonetan eta emakumeetan parekatzeko joera izanez.**
- **Esate baterako, gizonen artean, pentsatu zen kasuen %85ean emakume batek oztopatzen zuela trafikoa motel aparkatzeagatik, eta, errealitatea ikusi ondoren, ehuneko hori% 61era jaitsi zen.**
- **Arrisku-jokabideak, gehiegizko abiadura kasu, gizonen egozten zaizkie gehien (% 92), baina errealitateak arindu egiten ditu pixka bat (% 87).**
- **Emakumeen egotzitako jokabideak, hala nola "biribilgune batean sartzeko zalantza", "Bidea zuhurtasun handiegiarekin uztea" edo "aparkatzeko gaitasunaren zailtasuna", nabarmen jaitsi dira estatistikoki gizonezkoen pertzepzioan.**
- **Estereotipikoki femenoak diren emakumeen artean, jada ez da hain argi pentsatzen emakumeek, oro har, gidatzean zalantza gehiegi dutela, eta berretsi egin da gizonen emakumeek baino hobeto gidatzen ez dutelako ideia, jokabide arriskutsuak izaten jarraitzen dutelako.**

4.2. MINDFULL DRIVING ETA AGRESIBITATEA GIDATZEAN ESKALEN EMAITZEKIN LOTUTAKO ONDORIOAK

- Programa ezarri ondoren, gizonak nabarmen murriztu dituzte arreta-hutsuneak, eta, horrela, gidatzeko gaitasuna hobetu dute.
- Emakumeek beren arreta-hutsune maila txikia izan dute programaren aurretik eta ondoren, eta, beraz, horrek ez du eragin esanguratsurik izan emakumeengan.
- Oro har, ikusten da autozindutako agresibitatea baxuagoa dela emakumeentzat (batez beste, 6 puntutik 1.5) gizonentzat baino (batez beste, 3.3).
- Ez da alde nabarmenik ikusi gidatzean agresibitate-jarrerak hobetzeari dagokionez, besteen ausarkeriaz gidatzeak eragindako oldarkortasunaren kasuan izan ezik; izan ere, programa ezarri ondoren, gizonentzat murriztu egin da, 3.43 puntutik 3.11 puntura.

4.3. EMAITZAK PLANTEATUTAKO HIPOTESIEKIN ALDERATZEA

Con respecto al contraste de hipótesis, cabe mencionar que se han cumplido parcialmente:

Hipotesiak alderatzeari dagokionez, esan behar da partzialki bete direla:

1. Hipotesia. Baieztatuta. Estereotipikoki maskulinoak diren gizonak, esku hartzeko programa hasi aurretik irudikapen sexistak eta matxistak erakutsi dituztenak, programa amaitu ondoren irudikapen sexista gutxiago erakutsi dituzte.

2. Hipotesia. Partzialki baieztatuta. Estereotipikoki femeninoak diren emakumeek, esku hartzeko programa hasi aurretik irudikapen sexistak erakutsi dituztenek, programa amaitu ondoren irudikapen sexistak partzialki murriztu dituzte.

4.4. GIDATZEAN JOKABIDE SEXISTAK MURRIZTEKO HOBEKUNTZA-PROPOSAMENA

EMA2Dren 1. txostenean aurkezten genuen "Bide Androginia" ereduaren oinarrituta, uste dugu jokabide arriskutsu handiagoei lotutako jokabide sexistak eta matxistak murriztea sustatzeko modu bat dela gizartea sentsibilizatzea generoak gidatzean duen eraginari buruz.

Hala, adibidez, ikusi da **herritarrek beren ideia sexistak eta matxistak behatzera eta errealitatearekin kontrastatzera** gonbidatzea sexu-arrazoiengatik diskriminazioaren aurkako antidoto ona dela, bai eta medikuntza ona ere, gizonen eta emakumeen arteko berdintasuna areagotzeko.

Halaber, uste dugu azpimarratu behar dela gizonen zein emakumeen segurtasun-jokabideak izan ditzaketela, sexua edozein dela ere, eta gizartean diskurtso estereotipoa dagoen arren (genero-rol estereotipoak dituzten pertsonengatik bereziki), bereziki emakumeek (baina ez bakarrik) eta bereziki gizonen (ez bakarrik) hedatzen dituzten jokabide seguruei arreta jarri behar zaiela.

4.4.1. Portaera ziurren sozializazioa eta sustapena

Adibidez, honako hauek dira Euskal Autonomia Erkidegoko gidarien artean sozializatu beharko liratekeen jokabide seguruak.

JARRERA ENPATIKO ETA ZUHURRAK

-Gainerakoak aintzat hartzen dituzten eta bide-bizikidetzak sustatzen duten jokabideak, enpatiaz eta zirkulazioa oztopatzen ez dutenak.

- Arreta osoarekin, arriskuez jabetuta eta ekintzen erantzule.

- Zirkulazioari buruzko araudia errespetatuz.

JOKABIDE SEGURUAK ETA JAKINEKOAK

- Autokontrolerik eta autokonfiantzarik.

- Bideko egoera aldakorretara egokitzeko gaitasuna dutenak (klimatek, istripuak ...).

- Ibilgailuaren mantentze eta ezagutzarekin eta bide moten ezagutzarekin.

4.4.2. Arrisku-jokabideen sozializazioa eta murriztea

Bestalde, bide-arriskuarekin lotutako jokabideak gizarteratu behar dira, eta horiek murrizteko estrategiak bilatu; horrela identifikatzen dira jokabide horiek:

IZAERA SEGURO-NEGLIGENTEKO JOKABIDEAK

- Konfiantza falta, urduritasuna, zalantzaszko jokabidea eta gidatzeko beldurra.
- Distrakzioak.
- Ganorarik gabe gidatzea, motibaziorik gabe.
- Ibilgailuaren mantentze-lanik ez egitea

JOKABIDE OLDARKORRAK ETA AUSARTEGIAK

- Oldarkortasuna, lehiakortasuna, inpulsibitatea.
- Ezinegona eta berekoikeria.
- Alkoholaren eta drogen kontsumoa.
- Gehiegizko abiadura.
- Zirkulazio-araudia ez errespetatzea.

Esan behar da, sexu biologikoa edozein dela ere (emakumea-gizona), gidatzen duen edonork garatu ditzakeela, neurri handiagoan edo txikiagoan, segurutzat jotzen diren bide-portaeraren ezaugarriak, eta hori identitate androgenoa duten pertsonengan ikusi da (EMA2Dren 1. Txostenean erakutsi zen bezala).

5. ERREFERENTZIAK

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91.

Herrero-Fernández, D. (2011). Adaptación psicométrica de la versión reducida del Driving Anger Scale en una muestra española. Diferencias por edad y sexo. *Anales de Psicología*, 27(2), 544-549.

1. ERANSKINA

EMA2D. II. FASEA: GIZON ETA EMAKUMEENTZAKO ELKARRIZKETA EGITURATUA

Jarraian, bide-segurtasunari buruzko galdera batzuk aurkituko dituzu. Mesedez, erabili erantzun-orria zure iritziak idazteko eta eman behar duzun guztia.

- 1) Mesedez, idatz ezazu burura datorkizun guztia, "Gidatu eta gizona" esaten badut.
- 2) Mesedez, idatzi burura datorkizun guztia, "Gidatu eta emakumea" esaten badut.
- 3) Zure ustez, zer alderdik eragiten dute edo eragiten dute emakume bat beste bat baino seguruagoa izatea gidatzean?
- 4) Zure ustez, zer alderdik eragiten dute edo eragiten dute emakume bat beste bat baino segurtasun gutxiagokoa izatea gidatzean?
- 5) Zure ustez, zer alderdik eragiten dute edo eragiten dute gizon bat beste bat baino seguruagoa izatea gidatzean?
- 6) Zure ustez, zer alderdik eragiten dute edo eragiten dute gizon bat beste bat baino segurtasun gutxiagokoa izatea gidatzean?
- 7) Zer da zuretzat ondo gidatzea?
- 8) Zer da zuretzat gaizki gidatzea?
- 9) Nola erlazionatzen da ondo gidatzea gizon izatearekin?
- 10) Nola erlazionatzen da ondo gidatzea emakume izatearekin?
- 11) Nola lotzen da gaizki gidatzea gizon izatearekin?
- 12) Nola lotzen da gaizki gidatzea emakume izatearekin?
- 13) Zer gidatze-estilo irudikatzen ditu gizonak zure ustez?
- 14) Zer gidatze-estilo irudikatzen ditu, zure ustez, emakumeak?

2. ERANSKINA

EMA2D. II. FASEA: ESKU-HARTZE PROGRAMAREN AUTO-BEHAKETAKO KOADERNOA

Jarraian, adierazi beharko duzu ea gaur egun jokabide hauetakoren bat ikusi duzun, eta, begiratzeko aukera izan baduzu, adierazi behar duzu ea egin zuen pertsona gizona edo emakumea zen, eta zenbatetsitako gutxi gorabeherako adina.

Data: _____

Behatutako jarrera	Gaur egun, ikusi duzu jokabide hori?		Zintzoki, zer sexu uste zenuen zuela gidatzen zuen pertsonak?		Pertsonari erreparatu badiozu, zer sexu zuen benetan?		Adina
	Bai	Ez	G	E	G	E	
Zalantzazko sarrera autobiko erreira							
Biribilgune batean zalantzazko sarrera							
Autobian edo hirian mantsoegi gidatzea							
Motel aparkatzeagatik oztopoak jartzea							
Exceso de velocidad en la ciudad o en autovía							
Gehiegizko abiadura hirian edo autobian							
Beste arau batzuk haustea (lagapena, stop, etab.)							
Portaera oldarkorra (bozinaoak, etab.)							
Beste jarrera bat _____							
Beste jarrera bat _____							

3. ERANSKINA

EMA2D. II. FASEA: SEXISMOA GIDATZEAN ESKALA

Jarraian, gidatzeko jokabideekin lotutako baieztapen batzuk aurkituko dituzu. Mesedez, adierazi zure iritzia 1etik 6ra markatuz: 1 (Erabat desados), 2 (Nahikoa ados ez), 3 (Desados), 4 (Ados), 5 (Nahikoa ados) eta 6 (Guztiz ados). Ez dago erantzun zuzen edo okerrik. Saiatu modu zintzoan erantzuten baieztapen guztiei. Eskerrik asko zure laguntzagatik.

Itemak						
1. Errotonda batean sartzeko zalantza duen auto bati begiratzen diodanean, emakumea dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
2. Auto bat zuhurregi pasatzen ikusten dudanean, emakumea dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
3. Motelegi gidatzen duen ibilgailu bat ikusten dudanean, emakumea dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
4. Aparkatzea kostatzen zaion ibilgailu bat ikusten dudanean, emakumea dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
5. Oro har, pentsatzen dut emakumeek gizonek baino hobeto gidatzen dutela.	1	2	3	4	5	6
6. Biribilgune batean sartzeko zalantza sortzen duen auto bat ikusten dudanean, jokabide zuhurra dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
7. Hirian astiro doan auto bati begiratzen diodanean, ulertzen dut badaezpada egiten duela.	1	2	3	4	5	6
8. Uste dut emakume guztiek zalantza egiten dutela gidatzerakoan.	1	2	3	4	5	6
9. Auto bat biribilgune batean azkar sartzen ikusten dudanean, gizona dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
10. Hirian sigi-sagan aurreratzen ari den auto bat ikusten dudanean, gizona dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
11. Azkar gidatzen duen auto bat ikusten dudanean, gizona dela uste dut.	1	2	3	4	5	6
12. Oro har, gizonek emakumeek baino hobeto gidatzen dutela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
13. Bi auto ikusten ditudanean lasterketak egiten, bi gizon direla pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
14. Auto bati stop bat saltatzen edo anbarean dagoen semaforo baten aurrean azeleratzen begiratzen diodanean, gizon bat dela pentsatzen dut.	1	2	3	4	5	6
15. Emakume baino gizon gehiago ikusi ditut jokabide oldarkorrak erakusten.	1	2	3	4	5	6
16. Trafikoa oztopatzen duen auto bat ikusten dudanean, gizon batek aparkatu duela uste dut.	1	2	3	4	5	6

4. ERANSKINA

EMA2D. II FASEA: MINDFUL DRIVING ESKALA (egokitua eta laburtua)

Jarraian, gidatzeko jokabideekin lotutako baieztapen batzuk aurkituko dituzu. Mesedez, adierazi zure iritzia 1etik 6ra markatuz: 1 (Erabat desados), 2 (Nahikoa ados ez), 3 (Desados), 4 (Ados), 5 (Nahikoa ados) eta 6 (Guztiz ados). Ez dago erantzun zuzen edo okerrik. Saiatu modu zintzoan erantzuten baieztapen guztiei. Eskerrik asko zure laguntzagatik.

<i>Gidatzen dudanean....</i>						
1. Ez naiz ohartzen nagoen unean ditudan sentimenduez.	1	2	3	4	5	6
2. Zailtasunak ditut orainaldian gertatzen ari denari arreta jartzeko.	1	2	3	4	5	6
3. Bidean gertatzen zaidanari ez diot jaramonik egiten.	1	2	3	4	5	6
4. Ez naiz konturatzen deseroso edo urduri nagoela, sentsazio horiek oso bizi bihurtzen diren arte.	1	2	3	4	5	6
5. 'Pilotu automatikoan' funtziona dezaket, egiten ari naizenaz konturatu gabe.	1	2	3	4	5	6
6. Nire patua hainbeste zehazten dut, ez naizela prozesuan egiten ari naizenaz jabetzen.	1	2	3	4	5	6
7. Ez nago orainari oso adi.	1	2	3	4	5	6
8. Arreta jarri gabe egiten ditut gauzak.	1	2	3	4	5	6

5. ERANSKINA

EMA2D. II. FASEA: AGRESIBITATEA GIDATZEAN ESKALA

Jarraian, gidatzeko jokabideekin lotutako baieztapen batzuk aurkituko dituzu. Mesedez, adierazi zure iritzia 1etik 6ra markatuz: 1 (Erabat desados), 2 (Nahikoa ados ez), 3 (Desados), 4 (Ados), 5 (Nahikoa ados) eta 6 (Gutziz ados). Ez dago erantzun zuzen edo okerrik. Saiatu modu zintzoan erantzuten baieztapen guztiei. Eskerrik asko zure laguntzagatik.

<i>Cuando conduzco siento ira cuando....</i>	1	2	3	4	5	6
1. Mendiko errepide baten gainean doan ibilgailu motel bat ez da alde batera botatzen, atzetik doazen autoei pasatzen ez uzteko moduan.						
2. Baimendutakoa baino abiadura handiagoan joanez, abiadura kontrolatzeko radar bat zegoela konturatzen zara.						
3. Norbait oso poliki aparkatzen ari da, auto-ilara bat osatuz.						
4. Zirkulazio-ilara handi baten erdian zaude.						
5. Txirrindulari bat galtzadaren erditik ibiltzen ari da, trafikoa moteltzen.						
6. Polizia batek galtzadaren alde batean gelditzeko agintzen dizu.						
7. Kamioi luze baten atzean gidatzen ari zara, haren inguruan ikusten uzten ez dizuna.						
8. Norbait sigi-sagan gidatzen ari da.						
9. Zure aurrean dagoen batek atzera egiten du begiratu gabe.						
10. Norbaitek gorrian dagoen semaforo bat edo Stop seinale bat saltatzen du.						
11. Norbait azeleratu egiten da aurreratzen saiatzen zarenean.						
12. Kamioi astun batek galtzadatik hartxintzarra jaurtitzen du zure autoaren gainean.						
13. Norbaitek keinu lizuna egiten dizu gidatzeko duzun moduagatik.						
14. Norbaitek harrapatzen zaitu gidatzeko moduagatik.						

**EMA2D:
GENERO-ESTEREOTIPOAK ETA
BIDE-SEGURTASUNA**

TXOSTEN EXEKUTIBOA

19/12/2019

ZUZENDUA:

Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokia

Trafiko Zuzendaritza

Segurtasun Saila

Eusko Jaurlaritza.

FINANTZATUA:

Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokia

Trafiko Zuzendaritza

Segurtasun Saila

Eusko Jaurlaritza.

HONAKO HAUEN LANKIDETZAREKIN:

Eskerrak eman nahi dizkizuegu ekimen hau zabaltzeko prozesuan erakunde hauek emandako laguntzagatik: Emakunde (Gizonduz), Donostiako Emakumearen Etxea, Bilboko Udala, Donostiako Udala, Beasaingo Udala eta Deustuko Unibertsitatea.

EGILEAK:

Goretti Soroa; EHUko irakaslea, Psikologian doktorea eta Qualiker ikerketa taldeko kidea.

Aitor Aritzeta; EHUko irakaslea, Psikologian doktorea eta Qualiker ikerketa taldeko kidea.

Xabier Belastegi; EHUko Psikologia Fakultateko doktoregaia.

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

TXOSTENAREN EGITURA

Jarraian aurkezten den txosten exekutiboak 2 atal ditu:

- I. ATALA: I. FASEARI dagokio "ikerlan kualitatiboa".
- II. ATALA: "Esku hartzeko programa" II FASEARI dagokiona.

Atal bakoitzean, EMA2D proiektuaren datu eta emaitza garrantzitsuenen laburpena aurkeztuko da. Azkenik, eta emaitzak kontuan hartuta, esku hartzeko proposamenen atal labur bat jasotzen da.

I. ATALA: IKERLAN KUALITATIBOA

Helburua: Euskal gizarteak bide-segurtasunarekiko dituen genero-irudikapen sozialak identifikatzea.

1. faseko parte-hartzaileak: 18 eta 73 urte bitarteko 1348 pertsonak ($M_{Adina} = 38.7$ urte) erantzun diote galdeketari, hain zuzen, hiru lurraldeetako herritarrek: Araba (% 10,7), Gipuzkoa (% 37,5) eta Bizkaia (% 51,8).

2. faseko parte-hartzaileak: Guztira 4 adin-tartetan banatutako (18-25, 26-35, 36-49 eta 50 urtetik gorakoak) 182 lagunek parte hartu dute 32 eztabaida-taldetan.

Metodologia: Inkesta eta talde-elkarrizketa sakonak.

Funtsezko emaitzak eta ondorioak:

- Euskal gizartearen gehiengoarentzat, ONDO GIDATZEA ez dago gizon/emakume binomioaren baitan.
- EMAKUMEEK GIZONEK BAINO OKERRAGO gidatzen dutela uste dute identitate ESTEREOTIPIKOKI MASKULINOA duten GIZONEK.
- EMAKUMEEK GIZONEK BAINO HOBETO gidatzen dutela uste dute identitate ANDROGINOA DUTEN GIZON ETA EMAKUMEEK. Euren ustez, arreta handiagoa erakusten dute, zuhurragoak dira eta arauak gehiago errespetatzen dituzte.
- GIZONEK AUSARTEGI ETA OLDARKOR GIDATZEN dutela uste dute estereotipikoki maskulinoak diren gizonak izan ezik, GAINERAKO GIZARTEAK.
- Aurreikusi gabeko emaitza izan da sexismo- eta matxismo-maila handiagoa ikusi izana kohorte gazteenean (18-25 urte), baita 50 urtetik gorako kohortean ere (aurreikusgarriena).
- Emakumeen artean SEXISMO-MAILA TXIKIAGOA da gizonen artean baino, adin-tarte berean.

- *ADI: Gizona bazara, 18 eta 25 urte bitartean badituzu eta estereotipo maskulinoa nagusitzen bada zuzan, orduan % 37,6ko probabilitatea duzu alkohola eta drogak kontsumitzeagatik istripu bat izateko.*

II. ATALA: ESKU-HARTZE PROGRAMA

Helburua: Esku-hartze programa bat diseinatu, inplementatu eta ebaluatzea. Zertarako? Sexu-genero sistema binarioari lotutako gizarte-irudikapen estereotipatuak ordezkatuak izan daitezzen bide-segurtasuna bermatuko duten jarrera kontra-estereotipatu eta berdintasunezkoetara.

Parte-hartzaileak: 18-25 urte bitarteko 20 pertsona (10 gizon eta 10 emakume), genero-identitate estereotipoekin.

Metodologia: Autobehaketa, portaeraren erregistroa (hiru aste) eta inkesta.

Funtsezko emaitzak eta ondorioak:

- Esku-hartze programak arrakasta izan du IRUDIKAPEN SEXISTAK ETA MATXISTAK MURRIZTEN, batez ere estereotipoen aldetik maskulinoak diren gizonengan.
- Sinesmen sexistak zein matxistan errealitatearekin kontrastatu direnean, zalantzan jarri dira, baita aldatu ere. Jokabide zuzurretan GIZONEN ETA EMAKUMEEN ARTEAN PAREKATZERA joz.
- Emakumeei egotzitako jokabideak, hala nola, "Biribilgune batean zalantzati sartzea", "Bidea zuzurtasun handiegiarekin uztea" edo "Aparkatzeko gaitasunetan zailtasunak erakustea", nabarmen jaitsi dira estatistikoki gizonezko maskulinoen pertzepzioetan.
- EMAKUMEEK GIZONEK baino ARRETA HANDIAGOA eskaintzen diote oraindik bolanteari (*Mindful Driving*).

ESKU-HARTZERAKO PROPOSAMENAK

EMA2D proiektuaren emaitzarik esanguratsuenak kontuan hartuta, administrazioari zuzendutako hainbat proposamen laburbiltzen dira jarraian. Horien helburua da bide-istripuen kopurua murrizteko funtsezko emaitzak hobetzea eta Europar Batasunean ezarritako "Zero Ikuspegia" helburura pixkanaka hurbiltzea.

1. PROPOSAMENAREN IZENBURUA: BIDE-ANDROGINIAREN EREDUAREN GARAPENA ETA SOZIALIZAZIOA.

Deskribapena: Gidarion portaera genero-ikuspegi batetik hobeto ulertzeko proposamen teoriko-praktikoa litzateke. Zeinak helburu bikoitza izango duen: gizarte berdinzaleagoa eta seguruagoa lortzea. Ikerketa- eta analisi-eredu horrek gidatzean ikusten diren jokabide arriskutsuei lotutako jarrera sexista zein matxistak murriztea sustatuko du. Gainera, gidatzean genero-estereotipoek duten eraginari buruz gizarte sentsibilizatzen lagundu nahi du.

Nori zuzendua? Ibilgailu bat gidatzeko gaitasuna duen gizarte osoari.

2. PROPOSAMENAREN IZENBURUA: ANTZEZPENA eta "Flits" EREDUAN OINARRITUTAKO EZTABAIDA (Belgika).

Deskribapena: Bi ardatz dituen antzezlan bat garatzea proposatzen da: batetik, gazteek izaten dituzten istripuak eta, bestetik, asteburu gauetan gertatzen diren istripuak eta genero-ikuspegia (ikuspegi horrek gazteen arrisku-portaeraren zati bat azaltzen duela ulertuta). Obra multimediar oinarritutakoa litzateke, zuzeneko emanaldiekin. Gutxienez bi aktore profesionalek asteburuko gau batean ateratzen diren lagun talde baten istorioa kontatzen dute. Baina parranda bat bezala hasten dena drama bihurtzen da. Animaziozko filmek, bideojokoez eta pop musikak bideo-klip berri baten irudia emango liokete obrari. Antzezlanak gazteak sentsibilizatuko lituzke, eroso sentitzeko irudi eta lengoia batzuk erabiliz. Komunikazioa animatua litzateke. Eszena eta amaiera irekiak proposatuko lirateke, gazteek amai ditzaketena. Emanaldiaren ondoren garatuko liratekeen eztabaidak ere sortuko lirateke, non norberaren esperientziak eta emozioak adieraztea posible litzatekeen. Horrela errealismo maila handitzen da.

Nori zuzendua? Gazte eta helduak (16 urtetik aurrera eta 25 urtera arte).

3. PROPOSAMENAREN IZENBURUA: BIDE-SEGURTASUNAREN ETA GENEROAREN INGURUKO SENTSIBILIZAZIO-KANPAINA.

Deskribapena: Publizitate-kanpaina bat garatzea, ideia sexistak eta matxistak nor bere buruari begiratzeak eta errealitatearekin kontrastatzeak duen garrantzia erakusteko, eta hori jokabide enpatiko eta pro-sozialen gehikuntzarekin eta jokabide oldarkor eta arriskutsuen murrizketarekin lotzeko. Gure ustez, kanpaina horrek gizonengan (oldarkortasuna, araudi-bizkarrezurra ...) eta emakumeengan (ibilgailua berrikustea eta mantentzea) arrisku-portaerak murriztuko lituzke, eta sexu-arrazoiengatiko diskriminazioa ere murriztuko luke, gizonen eta emakumeen arteko berdintasuna areagotuz.

Nori zuzendua? Ibilgailu bat gidatzeko gaitasuna duen gizarte osoari (estereotipikoki maskulinoak diren gizonei bereziki).