



“IN ITINERE” eta “IN MISSION” ISTRIPUAK

EUSKADI 2021

**EAE-ko ENPRESETAKO LANGILEEN IRITZIETAN OINARRITUTAKO
TXOSTENA**

Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak finantzatutako ikerketa

Bide-Segurtasuneko eta Mugikortasuneko Behatokiaren ikuskapenarekin

QUALIKER ikerketa kontsolidatuko kideek burutu dute ikerkuntza ekimen hau.

<https://www.ehu.es/ehusfera/qualiker/>

Rosa Mindegua: UPV/EHUko ikerlaria eta Psikologian doktorea. Rosa.mindegua@ehu.eus

Goretti Soroa: UPV/EHUko Psikologia Fakultateko irakaslea, ikerlaria eta doktorea.
Goretti.soroa@ehu.eus

Aitor Aritzeta: UPV/EHUko Psikologia Fakultateko irakaslea, ikerlaria eta doktorea.
Aitor.aritzeta@ehu.eus

EDUKIA

SARRERA.....	4
TXOSTENAREN DESKRIBAPENA	4
I. ZATIA: METODOLOGIA ETA PROZEDURA	
1. PROZEDURA.....	6
2. NEURTUTAKO ALDAGAIK ETA ERABILITAKO ESKALAK.....	7
2.1. PROPOSATUTAKO EREDUA	7
2.2. ALDAGAI SOZIODEMOGRAFIKOAK	7
2.3. MAKRO-MAILAKO ALDAGAIK.....	8
2.4. ALDAGAIK MIKRO MAILAN	9
3. LAGINAREN DESKRIBAPENA.....	9
3.1. LAGINAREN DESKRIBAPENA MAKRO-MAILAN	10
3.2. LAGINAREN DESKRIBAPENA MIKRO-MAILAN	11
II. ZATIA: EMAITZAK	
1. MAKRO ALDAGAIEN ANALISIA	14
1.1. FAKTORE BABESLEAK.....	14
1.1.1. Lan-Arriskuak Saihesteko Politikak.....	14
1.1.2. Segurtasun-kultura.....	15
1.2. ARRISKU-FAKTOREAK	16
1.2.1. Lanerako bidean/lanaldian zehar gidatzean sortzen diren estresatzaileak.....	16
1.2.2. Familiaren eta lanaren arteko interferentzia.....	18
1.2.3. Lanaren ondoren berreskuratu beharra.....	19
1.2.4. In mission gidatzearen arrisku-faktoreak.....	19
1.3. MAKRO ALDAGAIETAKO PUNTUAZIOEN LABURPENA ENPRESAKA	21
2. MIKRO ALDAGAIEN ANALISIA.....	22
2.1. EMOZIOAK.....	22
2.2. NORTASUNA.....	22
2.3. JOAN-ETORRI MOTAK.....	23
2.3.1. Joan-etorria autoz.....	23
2.3.2. Bestelako joan-etorriak.....	25
2.4. ASTEKO EGUNAREN ERAGINA.....	25
2.5. MIKRO ALDAGAIEN ANALISIA ENPRESAKA	26
3. ENPRESEN ARTEKO KONPARAZIOA.....	28
3.1. MAKRO FAKTOREAK.....	28
3.1.1. Faktore babesleak	28

3.1.2. Arrisku faktoreak	30
3.2. MIKRO FAKTOREAK	33
3.3. KASUEN ANALISI KONPARATIBOAREN LABURPENA.	35
III. ZATIA: ONDORIOAK	
1. FAKTORE BABESLEAK.....	39
2. ARRISKU-FAKTOREAK	39
3. EMOZIOAK ETA GIDATZEKO MODUAK.....	39
4. DESBERDINTASUNAK ENPRESAKA ETA SEGURTASUN-POLITIKEN ERAGINA	40
I ERANSKINA: “IN ITINERE” GALDETEGIA, LANALDIAN ZEHAR BIDAIATZEN EZ DUTEN LANGILEENTZAT	
II ERANSKINA: “IN MISSION” GALDETEGIA, LANALDIAN ZEHAR BIDAIATZEN EZ DUTEN LANGILEENTZAT	

SARRERA

Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak (Segurtasun Saila) Euskal Herriko Unibertsitateari (UPV/EHU) esleitutako administrazio-kontratutik sortu da ikerketa hau. Kontratu horren helburua, giza faktoreak Euskadiko laneko bide-segurtasunean duen eraginari buruzko ikerketa egitea zen, eta bere espedientearen zenbakia T-0051/21 da. Eusko Jaurlaritzako Bide Segurtasunaren eta Mugikortasunaren Behatokiaren eta UPV/EHUko Psikologia Fakultatearen arteko lankidetzarekin, ikerketa bat egin da 2021 urtean zehar, eta bi txosten sortu dira:

- EUSKAL GIZARTEAREN IRITZIAN OINARRITUTAKO TXOSTENA eta euskal gizarteari egindako landa-inkesta batean oinarritua.

- EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ENPRESETAKO LANGILEEN IRITZIAN OINARRITUTAKO TXOSTENA eta Euskadiko enpresei egindako inkesta kuantitatibo eta kualitatiboetan oinarritua.

Jarraian, EAEko ENPRESETAKO LANGILEEN IRITZIAN OINARRITUTAKO TXOSTENAREN emaitzak eta ondorio nagusiak aurkeztuko ditugu:

TXOSTENAREN DESKRIBAPENA

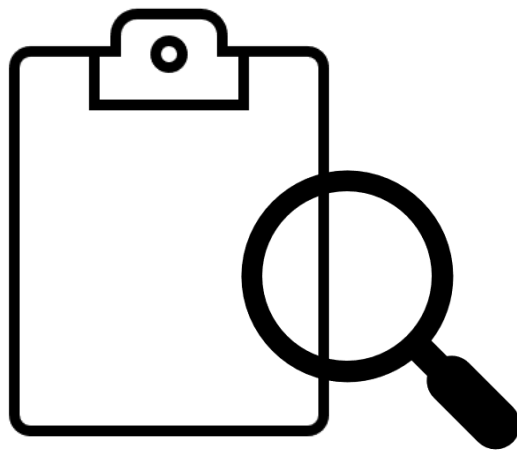
Txosten honek EAEko enpresetako langileen iritziaren analisia jasotzen du. Txosten horretan, batetik, azterlanean erabilitako metodologiari eta prozedurei buruzko lehen zatia jasotzen da, eta, bestetik, azterlanean azaldutako emaitza garrantzitsuenak deskribatzen dituen bigarren zatia. Azkenik, bi eranskinak aurkeztu dira, I. ERANSKINA eta II. ERANSKINA, ikerketan erabilitako galdetegiak batera.

Aldagai guztiak langileen iritzi-galdetegien bidez jaso zirela azpimarratu behar da. Beraz, haien pertzepzioa islatzen da emaitza horietan. Horretaz gain, aldagaiak galdera-sorten bidez jasotzearen ondorioz aldagai horiek gizarte-desiragarritasunaren eta erantzuten duen pertsonak eman nahi duen irudiaren eraginpean egon daitezkeela aipatzea garrantzitsua da.

Azkenik, txosten osoan, in itinere ibilbidea, in itinere lagina eta antzeko terminoekin bildutako bi galdetegiak aipatzen dira, azterlaneko “in itinere” galdetegia bete zuten langileak (lanaldian zehar joan-etorriak egiten ez dituzten langileak) aipatzeko. Bestalde, in mission ibilbidea, in mission langileak, joan-etorriak egiten dituzten langileak edo in mission lagina terminoekin, “in mission” galdetegia bete zuten pertsonak aipatzen dira (lanaldian zehar joan-etorriak egiten dituzten langileentzat). Galdetegi horretan, in itinere inkestako aldagaiak jasotzen dira, eta, gainera, lanaldian egindako ibilbideei buruzko beste aldagai batzuk ere baditu.

1.ZATIA

METODOLOGIA ETA PROZEDURA



1. PROZEDURA

Ad hoc galdetegi bat sortzeko asmoz eta ikerketa honetan parte hartzen dutenen pertzepzioak neurtzeko asmoz, literatura zientifikoan dauden ikerketak, lanak eta proiektuak berrikusi ziren. Eredu teoriko bat eraiki ondoren, gure ikerketa-taldeak aldagai soziodemografikoz eta nazioarteko azterketetan baliozkotutako eskala fidagarriez osatutako tresna bat garatu zuen.

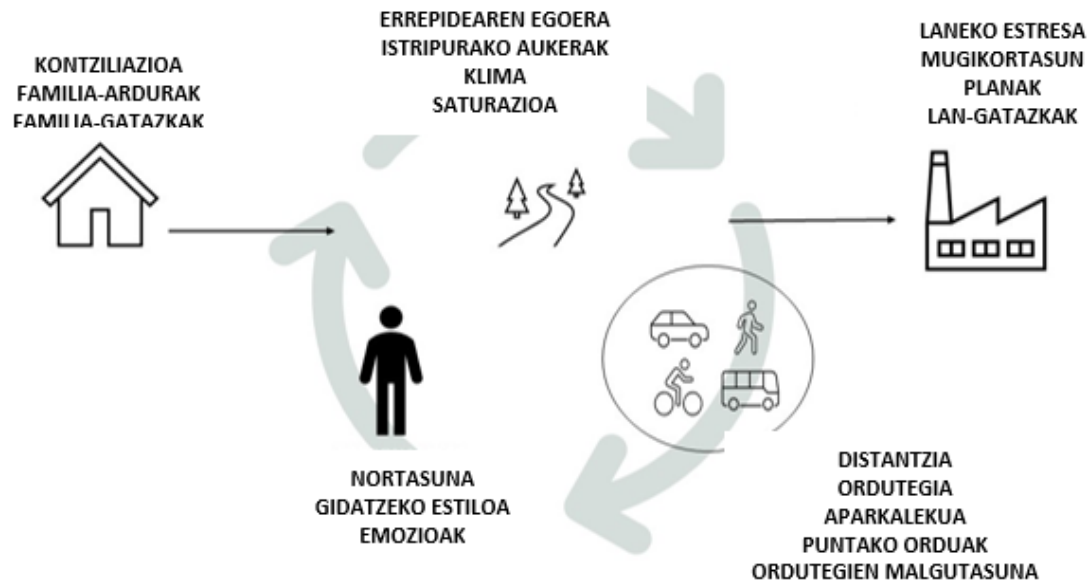
Bi galdetegi nagusiak sortu ondoren, galdetegi bat in itinere ibilbideetako arrisku eta faktore babesleak aztertzeko eta beste galdetegia in mission ibilbideetarako, enprekin harremanetan hasi ginen. Alde batetik, EAEko garapen-agentzia eta enpresa-talde guztiak harremanetan jartzen gara, bai posta elektronikoz baita telefonoz ere, proiektua zabaltzen laguntzeko. Era berean, proiektua kudeatzeko eta zabaltzeko webgune bat sortu zen, eta enpresek izena emateko online galdetegi bat sortu zen (www.ehutinere.com).

Enprekin harremanetan jarri eta on line inprimakiaren bidez izena eman ondoren, enpresek langileei galdetegia bidali zieten beren borondatez eta modu anonimoan bete zezaten. Enpresa bakoitzak berezko identifikazio-kode bat sortu zuen, langileak enpresaren parte gisa identifikatzeko.

Lagina jaso ondoren, bai in itinere eta bai in mission lagina, datu-basea araztu zen, eta banakako mailako aldagaiak zein talde-mailako aldagaiak sortu ziren, SPSS V28 programa estatistikoaren bidez. Aldagai guztiak 1-6 bitarteko puntuaziora egokitu ziren, haien arteko alderaketa errazteko. Aldagai batzuk azterlanetik kendu ziren akatsak edukitzeagatik edo behar adinako fidagarritasunik ez edukitzeagatik. Azkenik, aldagaien analisi deskribatzailea eta konparatiboa egin zen.

2. NEURTUTAKO ALDAGAIK ETA ERABILITAKO ESKALAK

2.1. PROPOSATUTAKO EREDUA



1. Irudia. Proposatutako eredu

Analisi horren helburua, inkesta kuantitatibo eta kualitatiboetan oinarrituta, EAEko enpresetako langileen iritzian oinarritutako txostena egitea izan zen. Zehatzago, in itinere eta in mission istripuekin zerikusia zuten faktoreak aztertu nahi ziren, lanarekin eta lan egiten den enpresarekin lotura handiena zuten aldagaietan arreta berezia jarritz.

Hori dela eta, planteatutako eredu teorikoaren barruan, txosten honek enpresaren segurtasun-politikari, segurtasun-kulturari, bateragarritasunari, estresari eta lanarekin lotutako nekeari buruz gogoeta sakona egiten du (txosten honetan makro mailako aldagai gisa sailkatutako aldagaiak).

Bestalde, fenomenoaren izaera sistemikoa eta maila anitzeko fenomeno kontuan hartuta, langile bakoitzaren arriskua bereiz zezaketen banakako aldagaiak ere jaso ziren, mikro mailaren arabera sailkatuta.

2.2. ALDAGAI SOZIODEMOGRAFIKOAK

Aldagai demografikoei dagokienez, gizabanakoarekin (adina, sexua), etxebizitzarekin (herria, probintzia, aparkatzeko erraztasuna), lanarekin (enpresa, tamaina, lanpostua, irisgarritasuna, lanposturaino dagoen distantzia, ordutegia, egindako bide motak, malgutasuna eta telelana, etab.), familiarekin (pertsonaren

ardurapean dauden adingabeak, pertsonaren ardurapean dauden adinekoak) eta bere gidatzeko historialarekin (istripuak, arau-hausteak, gidabaimenaren antzintasuna) lotutako aldagai guztiak jaso ziren.

2.3. MAKRO-MAILAKO ALDAGAIK

Makro-mailan dauden aldagaiak, lan egiten den enpresari dagozkion taldeko aldagaiak dira. Aldagai horiek taldekotzat hartzen dira, enpresetako langileek beren enpresei dagozkien aldagaiak antzeko moduan ebaluatuko dituztelako. Aldagai horiek, beraz, enpresa bakoitzean modu agregatuan aztertzen dira, enpresa bakoitzeko langileek emandako puntuazioen batez bestekoa izanik. 1. Taulan maila horretako aldagaiak eta jatorrizko eskalak ageri dira.

1. Taula. Makro edo enpresa mailan aztertutako faktoreak.

FAKTOREAK	ALDAGAIK ETA NEURKETA ESKALAK	DIMENTSIOAK	ITEM-a
BABES FAKTOREAK	ARRISKUEN PREBENTZIO-RAKO POLITIKAK	PREBENTZIO POLITIKA	1
	<i>“Escala de medición del sistema de gestión de seguridad laboral”</i> (Laneko segurtasuna kudeatzeko sistemaren neurketa-eskala)	LAN ARRISKUEI BURUZKO PRESTAKUNTZA	2
		PREBENTZIOARI BURUZKO KOMUNIKAZIOA	1
		PREBENTZIO-PLANGINTZA	1
		BARNE KONTROLA	2
		SEGURTASUN KULTURA	ZUZENDARITZAKO JARRERAK
<i>“Escala Safety values”</i> (Segurtasun balioen eskala)	ZUZENDARITZAKO JOKAERAK	1	
	LANGILEEN KONPROMISOA	3	
ARRISKU FAKTOREAK	ESTRESOREAK GIDATZERA KOAN	BARNEKO ALDAGAIK	6
	<i>“Escala Commuting Stress”</i> (Joan-etorrien estresa neurtzeko eskala)	KANPOKO ALDAGAIK	5
		IBILBIDEEKIKO ARRISKUEN HAUTEMATEA	BIDE-SEGURTASUNA
	FAMILIA ETA LANAREN ARTEKO INTERFERENTZIA	FAMILIA ARLOAN LANAK ERAGINDAKO INTERFERENTZIA	4
		<i>“Work and family conflict questionnaire”</i> (Lanaren eta familiaren arteko gatazken galdetegia)	LAN ARLOAN FAMILIAK ERAGIINDAKO INTERFERENTZIA
	ERREKUPERATZEKO BEHARRA	ERREKUPERATZEKO BEHARRA	2
	FACTORES IN MISSION	IN MISSION BIDEZKO JOAN-ETORRIEN KUDEAKETA	7
<i>“Factores de riesgo in mission”</i> (In mission bidezko arrisku faktoreak)		IN MISSION BIDEZKO ARRISKU-FAKTOREAK	7

2.4. ALDAGAIK MIKRO MAILAN

Mikro mailan emandako aldagaiak gizabanakoarekin zerikusia duten aldagaiak dira. Hau da, aldagaiak, kasu honetan, eta literaturaren ekarpenei jarraituz, bai nortasunari, bai gidatzeko moduei eta bai adimen emozionalari dagokienez, in itinere/in mission istripu bat edukitzeko arriskuan banakako desberdintasunak ezar ditzaketenak dira. 2. Taulak aldagai horietarako erabili diren aldagai neurtuak eta eskalak erakusten ditu.

2. Taula. Mikro mailan edo banakako mailan aztertutako aldagaiak.

FAKTOREAK	ALDAGAIK ETA NEURKETA ESKALA	DIMENTSIOAK	ITEM-ak	
EMOZIOAK	EMOZIOAK	ARRETA EMOZIONALA	3	
	<i>Emovial</i>	ARGITASUN EMOZIONALA	3	
		ERREGULAZIO EMOZIONALA	3	
NORTASUNA	NEUROTIZISMOA	NEUROTIZISMOA	4	
	ANTSIETATEA <i>“Escala de medida de ansiedad fisiológica”</i> (Antsieta fisiolojikoaren neurketa tresna)	ANTSIETATEA	3	
GIDATZEKO ESTILOAK	JOAN-ETORRIAK AUTOAN <i>“Multidimensional Driving Style Questionnaire”</i> (Gidatzeko estiloen dimensio-anitzeko galderasorta)	AUSARTEGIA	7	
		OLDARKORRA	4	
		ANTSIETATE HANDIKOA	4	
		DISTRAITUA	9	
		ARRETATSUA	7	
		ESTRESA GUTXITZEN DAKIENA	4	
		JOAN-ETORRIAK BIZIKLETAN <i>“Cycling Behaviour Questionnaire”</i> (Bizikletan joatearen moduarekiko galdetegia)	ARAU-HAUSTEAK	8
			AKATSAK	13
			JOKAERA POSITIBOA	6
JOAN-ETORRIAK OINEZ EDO GARRAIOBIDE PUBLIKOAN <i>“Walking Behaviour Questionnaire”</i> (Oinez joatearen moduarekiko galdetegia)	ARAU-HAUSTEAK	15		
	AKATSAK	10		
	JOKAERA POSITIBOA	4		

3. LAGINAREN DESKRIBAPENA

Azterlan honetan, lanaldian zehar joan-etorriak egiten ez duten 414 langilek (hau da, in itinere joan-etorria soilik dutenak) eta lanaldian zehar joan-etorria egiten duten 74 langilek (hau da, in itinere eta in mission joan-etorriak egiten dutenak) parte hartu zuten. Guztira 22 enpresatakoak. Datu-basearen arazketa egin ondoren eta galdutako kasuak edo baliozkoak ez diren erantzunak baztertu ondoren, guztira 19 enpresetako 399 langile in itinere eta 70 langile in mission aztertu ziren (ikus 3. Taula).

Gainera, parte hartu zuten enpresetako 3ek ezin izan ziren makro mailan aztertu, erantzunik ez zegoelako (6 erantzun baino gutxiago zituzten enpresak baztertu ziren).

Lagina jasotzeko guztira bi inkesta sortu ziren, euskaraz zein gaztelaniaz (ikus I. ERANSKINA eta II. ERANSKINA). 1. inkesta in itinere langileentzako (lanaldian zehar joan-etorriak egin ez duten langileak) eta 2. inkesta in mission langileentzat (lanaldian zehar joan-etorriak egin dituzten langileak).

3.1. LAGINAREN DESKRIBAPENA MAKRO-MAILAN

3. taulak, parte hartzen duten enpresen lagina deskribatzen du, enpresa bakoitzari esleitutako identifikazio-zenbakiarekin. Taula honetan enpresa bakoitzaren identifikazioa errazteko esleitutako zenbakia dokumentu osoan mantentzen dela aipatzea garrantzitsua da.

3.Taula. Enpresa parte-hartzaileen lagina.

ENPRESA	LANGILE KOPURUA	IN MISSION	IN ITINERE	SEKTOREA	LAN-ZENTROEN KOKAPENA	PROBINTZIA
1	10	1	6	Industria-sektorea	ABADIÑO	BIZKAIA
2	47	3	18	Zerbitzu-sektorea	ARETXABALETA, DONOSTIA, ZAMUDIO	GIPUZKOA
3	37	2	2	Zerbitzu-sektorea	DONOSTIA	GIPUZKOA
4	30	2	2	Zerbitzu-sektorea	DONOSTIA eta ZAMUDIO	GIPUZKOA
5	850	1	123	Industria-sektorea	ZAMUDIO eta ORTUUELLA	BIZKAIA
6	361	3	29	Zerbitzu-sektorea	+3 ZENTRU	GIPUZKOA
7	147	2	52	Industria-sektorea	HERNANI	GIPUZKOA
8	632	12	37	Zerbitzu-sektorea	+3 ZENTRU	BIZKAIA
9	400	13	14	Zerbitzu-sektorea	ASTIGARRAGA	GIPUZKOA
10	161	12	13	Zerbitzu-sektorea	LEIOA	BIZKAIA
11	7	0	3	Zerbitzu-sektorea	DONOSTIA eta ZAMUDIO	GIPUZKOA
12	92	2	18	Industria-sektorea	ZIZURKIL	GIPUZKOA
13	166	7	24	Zerbitzu-sektorea	BILBAO	BIZKAIA
14	11	0	7	Zerbitzu-sektorea	DONOSTIA, ORDIZIA eta ZAMUDIO	GIPUZKOA
15	170	3	13	Industria-sektorea	ZUMAIA	GIPUZKOA

ENPRESA	LANGILE KOPURUA	IN MISSION	IN ITINERE	SEKTOREA	LAN-ZENTROEN KOKAPENA	PROBINTZIA
16	64	6	11	Industria-sektorea	MIÑANO	ARABA
17	88	1	15	Industria-sektorea	ARRIGORRIAGA	BIZKAIA
18	100		4	Industria-sektorea	DONOSTIA	GIPUZKOA
19	30	0	8	Industria-sektorea	ELGOIBAR	GIPUZKOA

Enpresen laginean, 3. Taulan ikus daitekeen bezala, Gipuzkoako 12 enpresari, Bizkaiko 6 enpresari eta egoitza Araban duen enpresa bati buruzko datuak lortu ziren. Horietako 9 enpresa industria-sektorean egiten dute lan eta 10 enpresa zerbitzuen sektorean. Azkenik, enpresa horietako 9ek 100 langile baino gehiago dituzte. Enpresa bakoitzean galdetegi bakoitzari erantzun zioten langileen kopurua taulako 2. eta 3. zutabeetan ageri da.

3.2. LAGINAREN DESKRIBAPENA MIKRO-MAILAN.

Mikro-mailan edo banakako mailan, in itinere galdetegian 399 langileen lagina, eta in mission galdetegian 70 langileen lagina egon zen (in itinere galderasorta erantzun zuten langileen ezberdinak)

. In itinere laginari dagokionez, langileen batez besteko adina 42,64 urtekoa izan zen (DS 10,70); in mission laginean, berriz, 48,32 urtekoa (DS 8,85).

Lagin ezberdinetako sexu banaketa



Gainera, %45,3 eta %40,3 emakumezko langileak izan ziren in itinere eta in mission laginetan, hurrenez hurren, eta %50ek baino gehiagok adingaberen bat zuten beren ardurapean. Azkenik, in itinere laginean, pertsonen %11ak adineko pertsonak zituen bere ardurapean. Ehuneko hori handitu egin da in mission laginean %28,6 pertsonetara izanik.

4. Taula Laginaren datu soziodemografikoak.

	IN ITINERE	IN MISSION
Erantzun kopurua	399	70
Bataz-besteko adina	42,64 (DS 10,27)	48,32 (DS 8,85)
Sexua	%45,3 Emakume, %54,7 Gizon	%40,3 Emakume, %59,7 Gizon
Adin-txikikoak bere kargu	%50,9 Bai, %49,1 Ez	%53,2 Bai, %46,8 Ez
Nagusiak bere kargu	%11 Bai, %89 Ez	%28,6 Bai, %71,4 Ez

Datu hauen deskribapena biltzen du 5. Taulak: gidabaimenaren antzintasuna, egunero lanera joateko egindako kilometraje kopurua, lagin bakoitzak azken 5 urteetan jasandako arau-hausteak eta istripuak. Bi laginetan gidabaimenaren antzintasuna 25 urtetik gorakoa da (26,21 eta 28,10 urte, hurrenez hurren). In mission laginean arau-hauste (%20,8 eta %19,3, hurrenez hurren) eta istripuen ehuneko kopurua haundiagoa da (%17,5 eta %18,2, hurrenez hurren).

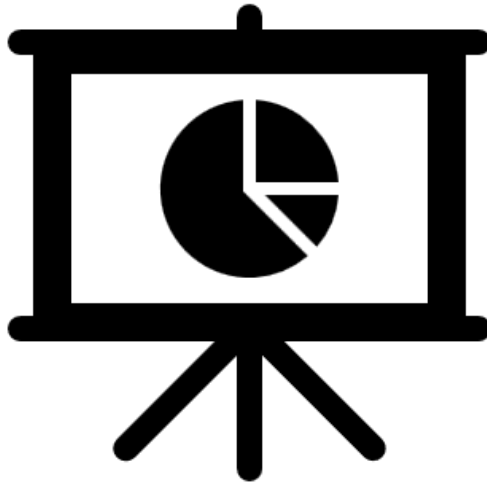
5. Taula Gidatzailei buruzko datuak.

	IN ITINERE	IN MISSION
Baimenaren antzintasuna	26,21 urte (DS 9,54)	28,10 urte (DS 9,60)
Egindako kilometroak	21,81 (DS 18,73)	22,50 (DS 19,54)
Arau-hausteak	1 arau-haustea %19,3 2 edo gehiago %13	1 arau-haustea %20,8 2 edo gehiago %9,1
Istripuak	1 istripu %17,5 2 edo gehiago %3,5	1 istripu %18,2 2 edo gehiago %6,5
Garraiobide-publikoen erabilgarritasuna	Bai %22,9 Bai, baina gaizki konektatua %47,3 Ez %29,9	Bai %23,4 Bai, baina gaizki konektatua %40,3 No %26,4

Lanera joateko garraio publikoari dagokionez, pertsonen %20 baino gehiagok beren lanpostuetara joateko garraio publikoa edo kolektiboa erabiltzeko aukera dutela erantzun zuten, eta %40 baino gehiagok garraio publikoa zuela esan zuten, baina konexio txarrak edo gaizki konektatuta zeudela.

2. ZATIA

EMAITZAK



1. MAKRO ALDAGAIEN ANALISIA

Atal honetan azterlaneko “makro” mailako aldagaiak aztertzen dira, hau da, enpresetako ezaugarriak islatzen dituzten aldagaiak. Aldagai horiek enpresa-mailari dagozkio, hau da, enpresako politikak eta enpresako kultura. Maila honetan aztertutako aldagaiak bi multzotan banatzen dira: faktore babesleak eta arrisku-faktoreak.

1.1. FAKTORE BABESLEAK

Faktore babesleak, egindako a teorikoaren arabera, in itinere/in mission istripuak izateko probabilitatea murrizteko alderdi gisa jarduten dutenak dira, adibidez, arriskuak saihesteko politikak eta segurtasun-kultura.

1.1.1. Lan-Arriskuak Saihesteko Politikak

Esparru horretan egindako azterlanen berrikuspenaren arabera, erakunde batek lan-arriskuen prebentziorako politika eraginkorra du, hura kudeatzeko sistema egoki bat hartu duenean, hau da, ez bakarrik hura idatzi edo aitortzen duenean, baita enpresak honako kasuak dituenean ere: (a) erakundearen printzipioak eta balioak islatzen dituen segurtasun-politika definitu duenean; (b) langileek segurtasun-jardueretan parte har dezaten pizgarriak ezarrita edukitzea; (c) langileei prestakuntza ematea, beren lana ahalik eta modu seguruenean egin dezaten; (d) langileek jasan ditzaketen arriskuei buruzko informazio argia ematen du, bai eta arrisku horiei aurre egiteko modu egokia ere; (e) Istripuak saihesteko egin beharreko ekintzak planifikatzen ditu (prebentzio-plangintza) (f) eta erakunde hartutako ekintzen gaineko kontrola edo atzeraelikadura du. Beraz, laneko arriskuen prebentziorako politiken neurria 5 alderdietan banatzen da: prebentzio-politika, laneko arriskuei buruzko prestakuntza, prebentzioaren arloko komunikazioa, prebentzio-plangintza eta barne-kontrola.

6. Taulan deskribatutako emaitzei erreparatuz gero, enpresa gehienek langileen aldetik puntuazio baxua lortu dutela nabarmentzekoa da. Lantokira (in itinere) joateko bakarrik mugitzen diren langileen eta lanaldian zehar (in mission) mugitzen diren langileen arteko desberdintasunei dagokienez, lanaldian zehar (in mission) mugitzen diren pertsonen joan-etorri horiek ez dituztenek baino segurtasun kulturaren pertzepzioa handiagoa dutela ikusten da.

Lanaldiaren barruan (in itinere) joan-etorriak egin ez duten langileen laginean,%60 baino gehiagok puntuazio txikia ematen du (6tik 3tik behera), bai prebentzioaren arloko komunikazioari dagokionez, baita prebentzio komunikazioari dagokionez ere. Lanaldian zehar joan-etorria egiten duten langileen laginean, erantzun-eredua errepikatu egiten da; hala ere, prebentziozko planifikazioa puntuazio baxuekin (6tik 3tik behera) ebaluatzen duten pertsonak %49,40 eta prebentziozko komunikazioan %44,20 dira.

6. Taula. Arriskuak saihesteko politikak.

	IN ITINERE			IN MISSION			ENPRESAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
PREBENTZIO POLITIKA ARRISKUEN INGURUKO FORMAKUNTZA	36,10	43,60	20,30	28,60	36,40	35,10	11	6	2
PREBENTZIOEN KOMUNIKAZIOA	45,40	27,10	27,50	41,60	31,20	27,30	13	2	4
PREBENTZIOEN PLANIFIKAZIOA	62,90	21,60	15,50	44,20	27,30	28,60	16	2	1
BARNE KONTROLA	63,90	24,60	11,60	49,40	19,50	31,20	18	0	1
	53,40	30,30	16,30	41,60	33,80	24,70	14	2	3

Gainera, enpresa-mailan, aztertutako enpresen kopuru erdia baino gehiago mailarik baxuenean kokatzen da alderdi guztietan. Laneko arriskuei buruzko prestakuntzan langileek ebaluazioko maila altuan jarri dituzte enpresa gehienak.

1.1.2. Segurtasun-kultura.

Prebentzio-politikaz gain, antolakuntzako kultura ere faktore garrantzitsutzat hartzen da. Prebentzioko kultura hori, alde batetik, zuzendaritzakoek segurtasunarekiko konpromiso sendoa adierazten dutenean sortzen da, langileen lan-baldintzarekiko etengabeko interesa erakusten dutenean eta, era berean, segurtasun-jardueretan pertsonalki parte hartzen dutenean. Bestalde, langileak segurtasunez lan egin behar dutela funtsezkoa da, laneko araudia eta prozedurak bete behar dituztela, bileretan aktiboki parte hartu behar dutela eta beren lantokietako segurtasuna hobetzeko iradokizunak egin behar dituztela ohartzea oso garrantzitsua da. Beraz, langileek gerentziaren segurtasun-jarrerari eta -portaerari buruz duten pertzepzioa aztertzen da, baita gainerako langileek segurtasunarekin duten konpromisoaren pertzepzioa ere.

7. Taula Segurtasun-kultura enpresetan.

	IN ITINERE			IN MISSION			ENPRESAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
ZUZENDARITZAKO JARRERA ETA JOKABIDEAK	55,90	35,10	9,00	45,50	39,00	15,60	15	2	2
LANGILEEN KONPROMEZUA	68,20	24,30	7,70	57,10	27,30	15,60	17	1	1

7. Taulan ikusten denez, in itinere laginean inkestatutako langile kopuruaren erdia baino gehiagok (%55,90) beren enpresetako kudeatzaileek segurtasun-jarrerarik ez dutela uste dute. In mission laginean, ehuneko hori %45,50era murrizten da. Gainera, bi enpresak bakarrik lortu dute, batez beste, puntuazio altua alderdi honetan.

Bestalde, in itinere galdetegia bete duten pertsonen %68,20ak beren lankideen konpromiso-maila txikia dela uste du, eta in mission laginaren %57,10ek eta enpresa bakar batek batez besteko puntuazio altua jasotzen du alderdi horretan.

1.2. ARRISKU-FAKTOREAK

Arrisku-faktoreak, lanerako edo etxerako joan-etorrietan (in itinere) edo lanaldian zehar (in mission) trafiko-istripua edukitzeko arriskua areagotu dezaketen faktoreak dira.

Ikerketa honetan, enpresatik eta lan-baldintzetatik datozen hiru arrisku-faktore nagusi biltzen ditugu. Gidatze-estresatzaileak, gidatzean estresa edo antsietate handiagoa eragin dezaketen faktoreak erakusten dituzte, eta, beraz, pertsonaren gogoaldarteari eta gidatzeko moduari eragiten diete. Lan/Familiarteko interferentziak, langileek beren lanaren ondorioz familia- edo gizarte-bizitza oztopatzen dela eta alderantziz hautematen duten neurria jasotzen du (faktore horrek estresarekin eta gidatzean denborarik ez izatearen sententzioarekin lotzen du). Azkenik, hirugarren faktorea lanaren ondoren indarberritzeko beharrari deitzen zaio, eta langileen lanaldiaren ondorengo neke-maila neurtzen du, langileek lanalditik erabat berreskuratzeko behar duten denbora neurtuz.

1.2.1. Lanerako bidean/lanaldian zehar gidatzean sortzen diren estresatzaileak.

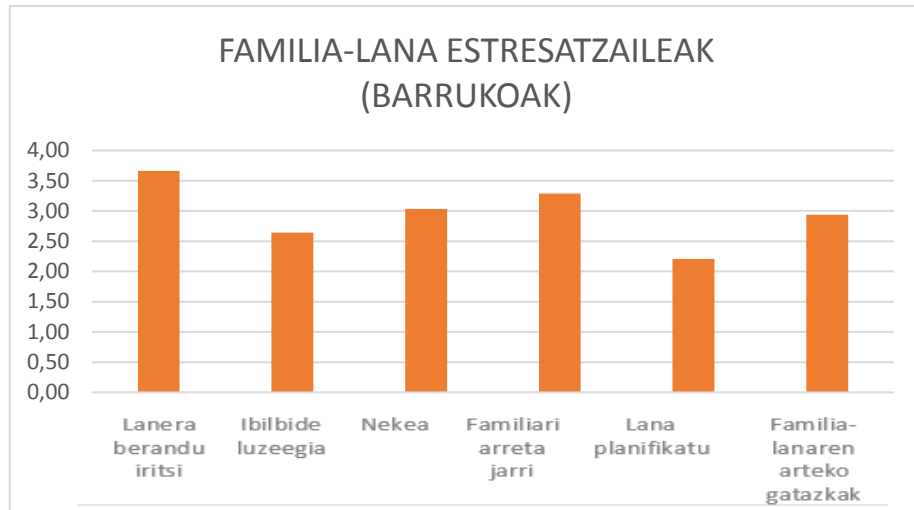
8 Taula Estresatzaileak gidatzean.

	IN ITINERE			IN MISSION			ENPRESAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
BARNE ESTRESOREAK	50,90	27,32	21,80	68,80	20,80	10,40	13	3	3
KANPO ESTRESOREAK	43,60	29,32	27,10	55,84	28,57	10,40	10	5	4

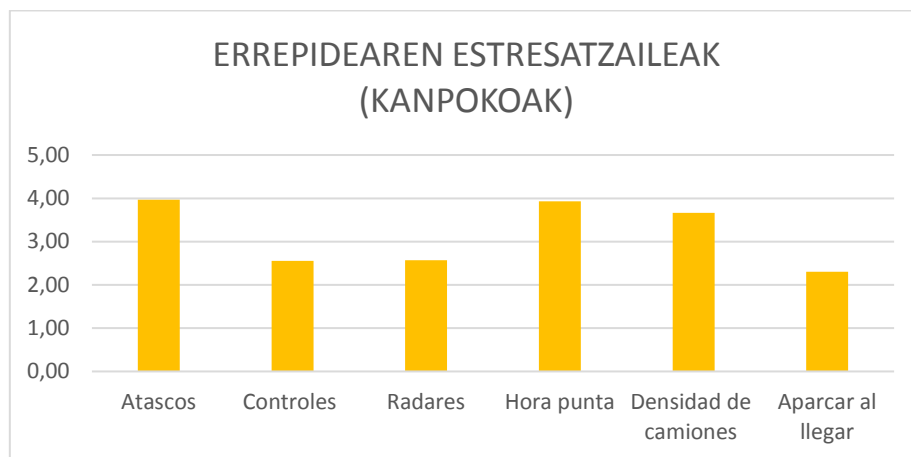
Gidatzeko estresatzaileak bi taldetan banatzen dira. Barruko estresatzaileak: langilearekin eta bere inguru hurbilenarekin erlazionatzen direnak dira. Zentzu horretan, eragiten dien estres-maila ebaluatzen dute langileek; (1) lanera berandu iristea, (2) ibilbide luzeegi bat egitea, (3) gidatzean nekatuta egotea, (4) familian sortzen diren beharrei erantzun behar izatea, (5) ibilbidean zehar lana planifikatu behar izatea edo (6) in itinere edo in mission gidatzean familia- eta lan-gatazkek eragiten dieten estresa.

8. Taulan ikus daitekeenez, in itinere langileen %21,80ak barne-estresatzaileak eragindako estres handia dute, eta ehuneko hori %10,40ra murrizten da in mission dauden langileen artean. Enpresei dagokienez, 3 dira barneko estresatzaileen artean maila altua dutenak, beren langileen arabera. 1. grafikoan lanera berandu iristea langileentzat estresatzaile garrantzitsuenak dela ikusten da, eta, jarraian, familia-erantzukizunak.

1. Grafikoa Barne-estresatzaileak gidatzean



Bestalde, kanpoko estresatzaileak, bidearekin eta ingurumen-baldintzekin zerikusia dutenak dira, adibidez, bideko auto-ilarak, segurtasun-kontrolak, ibilbidean radarrak egotea, ordu goritan bidea egitea, kamioi-dentsitatea eta helmugan aparkatzeko aukera. 8. Taulan ikus daitekeenez, in itinere langileen %27,10ek faktore horiek eragiten duten estresa handia hautematen dute, eta ehuneko hori in mission laginean %10,40ra murrizten da. 2. grafikoak erakusten duenez, auto-ilarak dira puntuaziorik altuena lortzen duten estresatzaileak, baita bidea ordu goritan egin beharra ere.



2. Grafikoa. Kanpoko estresatzaileak enpresan.

Kanpoko estresatzaileei dagokienez, 9. taulak enpresetako langileek etxetik lanera egiten duten ibilbideko pertzepzioa erakusten du. In itinere laginean, pertsonen kopuru erdia baino gehiagok egiten duten ibilbidea oso asetuta dagoela uste dute (%51,90), baina in mission lagineko pertsonen kopuru erdia baino gehiagok batez besteko puntuazioa eman diote faktore horri (%53,90).

9. Taula Egindako ibilbidearen arrisku-pertzepzioa.

EGINDAKO IBILBIDEA...	IN ITINERE			IN MISSION			ENPRESAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
TRAFIKOZ GAINEZKA DAGO	14,80	33,30	51,90	27,60	53,90	18,40	1	15	3
OSO ZIURRA DA	17,80	54,40	27,80	19,70	50,00	30,30	1	17	1
EGURALDI TXARRAREKIN ISTRIPUAK	20,30	30,60	49,10	30,70	46,70	22,70	4	14	1
ISTRIPU TASA ALTUA	36,60	49,10	21,30	55,30	38,20	6,60	10	8	1

In itinere lagineko langileen %27,80ek egiten duten ibilbidea oso segurutzat jotzen dute, eta in mission lagineko pertsonen %30,30ek, berriz, oso segurutzat. In itinere langileen %49k eguraldi txarrarekin egiten duten ibilbidean istripu asko gertatzen direla dio, eta %21,30ek ibilbide horretan orokorrean istripu asko gertatzen direla uste du. Bien bitartean, in mission laginean, %22,70ek eguraldi txarra dagoenean bere ibilbidean istripu asko gertatzen direla uste du, eta %6,60k, berriz, ibilbide horretan beti istripu asko egoten direla uste du.

Enpresa mailan, puntuazio guztiak batez besteko puntuazio batean zentratzen dira, laginean aldagarritasun indibidual handia dagoelako; beraz, emaitza horiek baztertu egiten dira enpresa mailan.

1.2.2. Familiaren eta lanaren arteko interferentzia.

Familiaren eta lanaren arteko interferentzia bi alderdietan banatzen da. Alde batetik, familiako lanak eragindako interferentzia deskribatzen da. Alderdi honetan, langileak bere lanak familiako erantzukizunak oztokatzen dituela zer neurritan hautematen duen aztertzen da, hau da, bere lanak familiarentzako denbora kentzen diola edo lanetik itzultzean nekatuegia iristen dela familiakoak artatzeko.

10. Taulan, in itinere joan-etorriak egiten dituzten langileen %24,80ak eta in mission joan-etorriak egiten dituzten langileen %24,80ak beren lanak familian interferentzia handia duela hautematen dutela ikus daiteke.

Bestalde, laneko familia-interferentziak, langileek beren familia laneko erantzukizunekin noraino nahasten dela sentitzen duten neurtzen du: familia-erantzukizunak lanari denbora kentzeko bezain handiak izatea, edo lanaldian zehar familiaz edo familia-kezkei buruz hitz egin behar izatea. Ildo horretan, in itinere lagineko ezin langilek ez du interferentzia hori modu altuan ebaluatzen, eta in mission langileen laginaren %2,60 dira.

10 Taula Lanaren eta familiaren arteko interferentzia.

	IN ITINERE			IN MISSION			ENPRESAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
LANAREN INTERFERENTZIA FAMILIA ARLOAN	51,10	24,10	24,80	51,10	24,10	24,80	11	4	4
FAMILIAREN INTERFERENTZIA LAN ARLOAN	95,70	4,30	0,00	88,30	9,10	2,60	19	0	0

1.2.3. Lanaren ondoren berreskuratu beharra.

Faktore honek langileek beren lanaldiaren ondoren berreskuratzeko duten beharra neurtzen du. Behar handiak nekea eta laneko presioa eragiten ditu, eta berreskuratzeko behar txikiak nekea, estresa eta laneko presioa eragiten ditu. Eskala horrek zenbait faktore neurtzen ditu, adibidez: *“Oro har, lan egin ondoren, bigarren egun libre batean baino ezin naiz erlaxatu”* edo *“oro har, orduete baino gehiago behar dut lanaren ondoren indarberrituta sentitzeko”*.

11 Taula Lanaren ondoren berreskuratzeko beharra.

	IN ITINERE			IN MISSION			ENPRESAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
LAN-JARDUNALDIAREN OSTEAN ERREKUPERATZEKO BEHARRA	58,80	26,60	14,80	61,00	32,50	6,50	14	5	0

11. Taulan agertzen diren emaitzen arabera, in itinere langileen %14,80ak berreskuratzeko premia handia du, eta in mission laginean, berriz, ehuneko hori %6,50era jaisten da. Enpresa-mailan, 5 enpresa dira langileek berreskuratzeko duten batez besteko premian daudenak.

1.2.4. In mission gidatzearen arrisku-faktoreak.

In mission laginean bakarrik aztertutako aldagaiak 12. eta 13. tauletan ageri dira. Txosten honetako metodologia-atalean aipatu den bezala, aldagai horiek maila indibidualean baino ez ziren aztertu, enpresa-mailan aldaketarik ez zegoelako.

12. Taulan jardunaldian zehar denborarekin eta egindako ibilbidearekin lotutako arrisku-faktoreak ageri dira. Ikus daitekeenez, in mission diren langileen %68,40ak esleitutako lana modu seguruan betetzeko nahiko denbora ez duela esan du. Gainera, %78,10ek lanaldian zehar zer bide jarraitu behar den ez dauka argi, eta %63,80k aldaketak izaten dituzte ibilbidean, lanaldia hasi ondoren. Taula honetan aztertutako faktore babesleei dagokienez, %53,60k beti bide beretik gidatzen duela ikusten da, eta %76,30ek enpresako ibilgailua du.

12 Taula. In mission aldagaiak.

	BAI	EZ
ZEREGINERAKO NAHIKOA DENBORA DAUKA	23,70	68,40
BETI IBILBIDE BERDINETIK GIDATZEN DU	52,60	47,40
ARGI DAUKA JARRAITU BEHARREKO IBILBIDEA	21,90	78,10
IBILBIDEAN ALDAKETAK IZAN OHI DITU	63,80	34,20
ENPRESAKO IBILGAILUA DAUKA	76,30	23,70

13. Taulan, laneko presioari, arau-hausteei eta lan-plangintzari dagokienez jasotako aldagaiak deskribatzen dira. Aldagai horiek 1-6 bitarteko eskalan jaso ziren, 1 ez oso ohikoa izanik, eta 6 oso ohikoa izanik. Ikus daitekeenez, arrisku-faktore guztietan, langileen puntuazioak maila baxuan mantentzen dira (1 edo 2ko puntuazioa). Ildo horretan, faktore azpimarragarrienak honako hauek dira: «Egun batean lau ordu baino gehiago gidatzea». Langileen %17,1ek oso maiz gidatzen duela adierazi du. Gainera, langileen %15,8k lanaldian zehar plangintza oso maiz aldatzen duela dio (5 eta 6ko puntuazioak). Azkenik, langileen %15,8k bere ibilbidean zehar mugikorrarekin laneko kudeaketak egiten dituela adierazi du.

13 Taula In mission arrisku-faktoreak.

	BANAKAKOIA		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
EGUN BAKAR BATEAN 4 ORDUZ BAINO GEHIAGOZ GIDATZEA	72,40	10,15	17,10
DESKANTSURIK GABE 2 ORDUZ BAINO GEHIAGOZ GIDATZEA	80,30	6,60	13,20
LANAREN OSTEAN 2 ORDUZ GIDATZEA	84,20	7,90	7,90
ABIADURA MUGAK GAINDITZEA	65,80	19,70	14,50
DROGAK EDO ALKOHOLA KONTSUMITU OSTEAN GIDATZEA	97,40	1,30	1,30
LANEKO KUDEAKETAK MUGIKORRAREN BITARTEZ BURUTZEA	77,60	6,60	15,80
LAN JARDUNALDIAN ZEHAR PLANIFIKAZIOA ALDATZEA	65,80	14,50	19,70

1.3. MAKRO ALDAGAIETAKO PUNTUAZIOEN LABURPENA ENPRESAKA

14. Taulan, analisi honetako makro mailan aztertutako aldagai guztietan enpresa bakoitzak jasotako batez besteko puntuazioa ageri da. Gorriz adierazitako puntuazioek langileek enpresei eman dieten puntuazio okerreana erakusten dute (gorriz faktore babesleek puntuazio txikiagoa lortu dute batez bestekotik behera, eta gorriz ageri diren arrisku-faktoreek puntuazio altuagoa - batez bestekotik gora). Beraz, laukitxo gorriak edo laranja dituzten enpresek kolore hori edo berdeko enpresek baino arrisku handiagoa dute.

14 Taula Aldagaietako zerrendaren laburpena, enpresen arabera.

ENPRESAREN ZENBAKIA	1	2	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	19
POLITIKA	3,00	2,33	2,80	2,76	2,85	2,76	2,86	3,77	2,17	1,96	3,40	2,62	2,55	3,07	3,00
FORMAKUNTZA	2,75	2,06	2,84	2,41	3,35	2,65	2,46	4,04	3,89	1,79	2,00	2,46	2,36	3,93	2,60
KOMUNIKAZIOA	2,33	1,78	2,20	2,28	2,23	2,05	1,64	3,46	3,50	1,21	1,60	2,69	3,09	3,07	2,00
PLANIFIKAZIOA	2,58	1,75	2,25	2,38	2,35	2,28	2,25	3,42	2,94	1,19	1,70	2,15	2,23	2,83	1,90
KONTROLA	3,17	2,25	2,44	2,86	2,76	3,04	2,64	3,62	2,89	1,46	2,40	2,65	3,23	3,13	2,40
ZUZENDARITZAKO SEGURTASUNA	3,08	2,08	2,34	2,62	2,79	2,39	2,50	3,23	2,61	1,67	2,00	2,50	2,77	3,67	3,10
LANGILEAREN SEGURTASUNA	2,94	2,46	2,46	2,64	2,46	2,61	2,48	3,31	2,28	2,01	2,20	2,38	2,73	3,09	2,60
BARNE FAKTOREAK	2,14	3,09	2,93	3,14	2,82	3,14	2,88	2,97	2,71	3,72	3,47	2,90	2,80	2,60	2,27
KANPO FAKTOREAK	1,93	3,36	3,20	3,10	2,96	3,26	2,73	2,60	2,97	3,65	3,60	2,35	2,53	2,41	2,80
LANA-FAMILIA INTERF.	2,71	3,96	3,23	3,87	3,41	3,07	3,66	3,33	4,10	4,01	4,65	3,04	3,18	3,05	3,15
FAMILIA-LANA INTERF.	1,67	1,81	1,80	1,52	1,75	1,74	1,80	1,73	1,69	1,59	2,05	1,42	1,91	1,82	1,75
LANAREN OSTEKO ERREKUPERAZIOA	2,70	3,06	2,83	2,84	2,74	2,63	2,79	3,02	3,03	2,86	3,36	2,58	2,60	2,76	2,50

Emaitzak aztertuz gero, enpresa gehienek eredu bera betetzen dutela ikusten da; izan ere, faktore babesle berdeak dituzten enpresek ere arrisku-faktore berak dituzte kolore berean, eta, era berean, faktore babesleak gorriz dituzten enpresek ere arrisku-faktore okerragoak lortzen dituzte. Bai 13. enpresak, bai 14. enpresak, batez besteko puntuaziorik txarrenak lortu dituzte faktore guztietan, 10 eta 17 enpresetatik berezita, horiek lortu baitituzte puntuaziorik onenak. 10. enpresa, politiketan batez besteko puntuaziorik onenak lortu arren, estresatzaileetan okerrago dagoela azpimarratzekoa da eta, aldi berean, langileen indarberritzeko-beharra ere.

2. MIKRO ALDAGAIEN ANALISIA

Mikro aldagaiek gizabanakoekin zerikusia duten aldagaiak aztertzen dituzte, adibidez, adimen emozionala, nortasuna eta gidatzeko modua.

2.1. EMOZIOAK

Gidariaren adimen emozionala, gidariak gidatzean arreta jartzeko, emozioak argi izateko eta emozioak erregulatzeko duen gaitasunari dagokio. Literaturak faktore horrek gidatzean izandako jokabidearekin zerikusia duela frogatzen du, bai eta trafiko-arau-hauste eta -istripu gutxiagorekin ere.

15. Taulan aurkeztutako emaitza deskribatzaileek erakusten dutenez, inkestatutako %60 baino gehiagok puntuazio altua dute gidatzean emozio-adimenaren hiru alderdietan (6tik 4 baino gehiago). Horrez gain, egunean zehar joan-etorriak egiten dituzten gidariak arreta emozional handiagoa (%72,70 eta %61,90, hurrenez hurren) eta erregulazio emozional handiagoa (%68,80 eta %66,40, hurrenez hurren) izaten dute lanaldiaren barruan joan-etorriak egiten ez duten gidariak baino.

15 Taula Adimen emozionala gidatzen den bitartean.

	IN ITINERE			IN MISSION			EMAKUMEAK			GIZONAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
ARRETA	10,50	27,60	61,90	10,40	28,60	72,70	9,20	24,70	66,10	12,38	29,52	58,10
ARGITASUNA	6,50	19,80	72,60	9,10	20,80	70,10	9,80	19,00	71,30	5,70	20,47	73,80
ERREGULAZIOA	12,80	20,80	66,40	7,80	23,40	68,80	13,20	17,80	69	13,30	23,30	63,33

Era berean, sexuaren araberako desberdintasunei dagokienez, emakumeek arreta emozional handiagoa (%66,10) eta erregulazio emozional handiagoa (%69) dute gizonek baino (%71,30 eta %73,80, hurrenez hurren).

2.2. NORTASUNA

Ikerketak erakusten duenez, nortasunak gidatzeko moduei zuzenean eragiten die, eta istripu bat izateko arriskuak areagotu edo murriztu egiten ditu. Analisi honetan jasotako nortasun-ezaugarriak neurotizismoari (hau da, pertsonaren umore-aldaketek, etengabeko kezka eta aldarte-aldaketek definitutako gidatze-estiloari) eta galdetutako pertsonen antsietateari (antsietatea, izerdi edo dardara gisa adieraztea) dagozkie.

16. Taulan ikus daitekeenez, in itinere langileek puntuazio txikiagoa dute bi faktoreetan in mission langileek baino. Gainera, gizonezkoek emakumezkoek baino puntuazio txikiagoa lortzen dute.

16. Taula. Neurotizismoa eta antsietatea.

	IN ITINERE			IN MISSION			EMAKUMEAK			GIZONAK		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA
NEUROTIZISMOA	47,40	30,60	22,10	42,60	37,70	20,80	43,10	35,10	21,80	52,38	26,19	21,43
ANTSIETATEA	75,20	16,50	8,30	63,60	27,30	9,10	70,10	18,40	18,40	80,50	13,80	5,70

2.3. JOAN-ETORRI MOTAK.

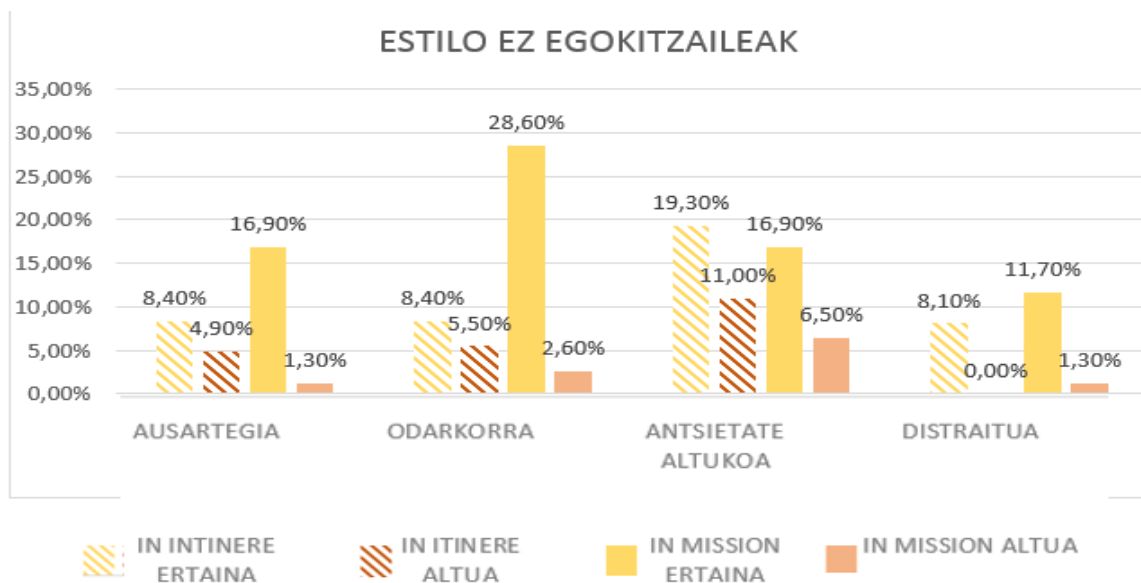
Puntu honetan, langileek gidatzean izan dituzten jokabideak deskribatzen dira, bai lanaldiko joan-etorriak eginez, bai lanaldian joan-etorririk egin gabe. Datuak joan-etorri motaren arabera banatuta daude. In mission lagineko parte-hartzaile guztiek autoz egindako joan-etorrien berri baino ez zutela eman nabarmentzekoa da.

2.3.1. Joan-etorria autoz.

Autoz egiten diren joan-etorriei dagokienez, 3. Grafikoan batez besteko puntuazioen (6tik 3) eta puntuazio altuenen (6tik 4 baino gehiago) ehunekoak aurkezten dira, ez-egokitzailetzat jotzen diren gidatze-estilo guztietan.

Ausarkeriaz gidatzeko moduak jokabide hauek ditu: aurreko ibilgailuekiko segurtasun-distantzia ez errespetatzea, motorraren potentziaz gozatzea, gidatzean mugan gidatzearen sententzioaz gozatzea, abiaduraz gozatzea, etab. Alde horretatik, in mission gidarien batez besteko %16,90ek puntuazioa lortzen dute gidatzeko modu horretan, eta in itinere gidarien %8,40k. Aitzitik, in itinere gidarien %4,90ek puntuazio altua dute, in mission gidarien %1,30ek baino.

3. Grafikoa Gidatze-estilo ez-egokitzaileak.

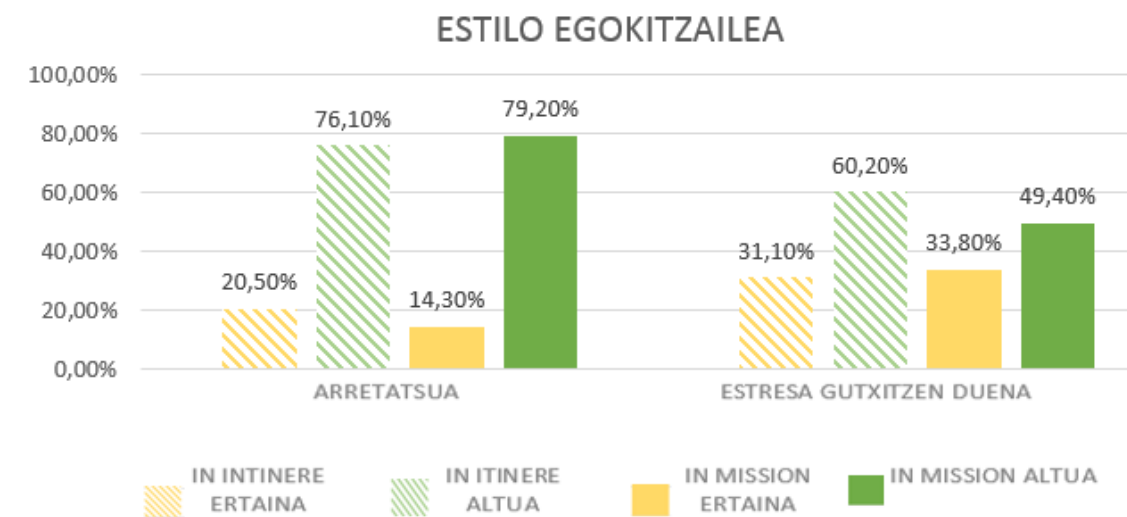


Gidatze oldarkorraren ezaugarri nagusiak hauek dira: bozina ukitzea, beste bide-erabiltzaile batzuk iraintzea, beste erabiltzaile batzuekin haserretzea eta beste erabiltzaile batzuekin eztabaidatzea. In mission gidarien %28,60ek batez besteko puntuazioa lortu dute estilo horretan, eta in itinere gidarien %8,40k. Bestalde, in itinere gidarien %5,50ek jokabide horri puntuazio handia ematen diote, eta in mission gidarien ehunekoak %6,50era jaisten da.

Antsietatedun gidatze-estiloaren ezaugarria, gidatzeak eragindako frustrazio-eta estres-sentsazioa da. In itinere gidarien %19,30ek horrelako gidaritza modua dute, eta in mission gidarien ehunekoak txikiagoa da (%16,90).

Azkenik, modu oharkabetuan gidatzeko moduak ezaugarri hauek ditu: nahi gabe semaforoei kasurik ez egitea, helmuga batera iristeko bueltak ematea, gidatzean arreta galtzea, etab. In itinere gidarien %11,70ek gidatzeko modu horretan batezbesteko puntuazioa erakusten dute, eta in mission gidarien %8,10ek.

4. Grafikoa Gidatzeko modu egokitzaileak.



4. grafikoan, egokitzailetzat jotzen diren gidatzeko moduak erakusten dira. In mission gidarien %79,20ak puntuazio altua lortu du gidatze-estilo arduratsuan. Honela definitzen da puntuazio hori: semaforoetan modu baketsuan itxarotea eta bide ematea, lehenetsua izan arte itxarotea edo arretaz gidatzea. In itinere gidarien laginean, %67,10 gidatze-estilo horretan puntu asko ematen dituen da.

Azkenik, estresa murrizteko gidatze-estiloa honelako jokabideen bidez definitzen da: gidatzean musika lasaigarria jartzea, gidatzean erlaxatzen saiatzea edo gidatzean paisaiaz gozatzea. In itinere gidarien %60,20ek eta in mission gidarien %49,40ek horrelako jokabide motak dituzte.

2.3.2. Bestelako joan-etorriak.

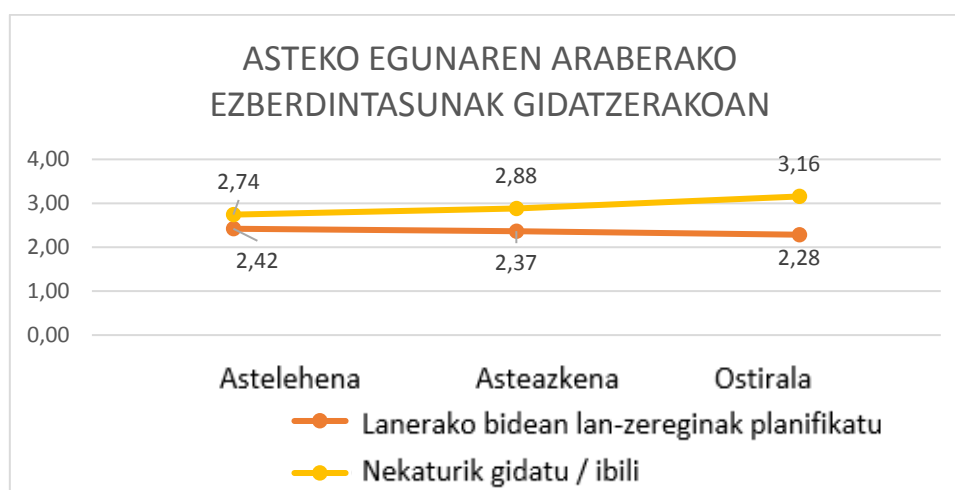
17. Taulak arau-haustek eta akatsak erakusten ditu, baita lantokira bizikletaz, oinez eta garraio publikoan doazen langileen jokabide positiboak ere. Alde horretatik, bizikleta-erabiltzaileen %75ek eta oinez mugitzen diren langileen %68,80ek jokabide positiboa dute beren joan-etorrietan. Zenbait jokabide, adibidez, izkina edo elkargune bat gurutzatu aurretik gelditzea, bi aldeetara begiratzea edo abiadura egokian mugitzea.

17. Taula. Bizikleta erabiltzaileen gidatzeko moduak.

ARAU-HAUSTEAK ETA AKATSAK	BIZIKLETAZ			OINEZ		
	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
ARAU-HAUSTEAK	83,30	11,10	5,60	58,30	35,40	6,30
AKATSAK	75,00	25,00	0,00	91,70	4,20	4,20
JOKABIDE POSITIBOA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA	BAXUA	ERTAINA	ALTUA
JOKABIDE POSITIBOA	0,00	25,00	75,00	8,30	22,90	68,80

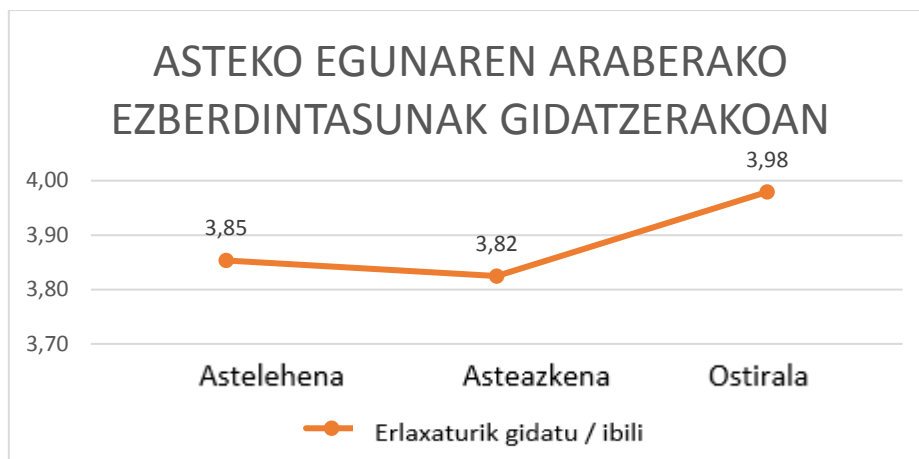
2.4. ASTEKO EGUNAREN ERAGINA

Asteko egunen analisiari dagokionez, bai gidatzean nekea izateari dagokionez, baita lanera joateko bidean lana planifikatzeari dagokionez ere alde handiak hauteman dira. 5. grafikoak astelehen, asteazken eta ostiralen arteko desberdintasunak adierazten ditu, lanera joaten diren langileek jakinarazitakoak. Ikus daitekeenez, langileek duten nekea aste azken egunetan igo egiten da lehen egunekin alderatuta (6ko puntuazio batetik 2,74 astelehenetan eta 3,16 puntu ostiralera, batez beste). Bestalde, ibilbideko lanaren plangintzari dagokionez, astean zehar beheranzko joera duela ikusten da, eta astelehenetan ostiraletan baino handiagoa dela (2,42 puntu astelehenetik ostiralera, batez beste, 2,28 puntu ostiraletan).



5. Grafikoa Gidatzean dauden aldeak asteko egunen arabera: plangintza eta nekea.

Egokitze-jarrerei dagokienez, gidatzeari edo oinez ibiltzeari dagokionez aldaketak ikusi dira. Asteko hiru egunetan desberdintasunak ikusten dira; asteazkena da erlaxazio-sentsazio gutxien duen asteko eguna (3,82 puntu, batez beste). Ostirala da langileek erlaxazio-sentsazio handiena ematen duten eguna, batez beste 3,98ko puntuazioarekin.



6. Grafikoa Gidatzean dauden aldeak asteko egunen arabera: Erlaxatuta gidatzea.

2.5. MIKRO ALDAGAIEN ANALISIA ENPRESAKA

18. Taulan, azterlanean jasotako aldagai guztien batez besteko puntuazioa ageri da. 2. Taulan bezala, berdez dauden puntuazioek aldagai horrentzat onuragarrienak diren batez besteko puntuazioak adierazten dira, eta laranja-koloreko eta gorriko puntuazioek, berriz, aldagai horientzat kaltegarrienak diren puntuazioak.

18. Taula Aztertutako aldagaien analisia enpresaka.

ENPRESAREN ZENBAKIA	1	2	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	19
POLITIKA	3,00	2,33	2,80	2,76	2,85	2,76	2,86	3,77	2,17	1,96	3,40	2,62	2,55	3,07	3,00
FORMAKUNTZA	2,75	2,06	2,84	2,41	3,35	2,65	2,46	4,04	3,89	1,79	2,00	2,46	2,36	3,93	2,60
KOMUNIKAZIOA	2,33	1,78	2,20	2,28	2,23	2,05	1,64	3,46	3,50	1,21	1,60	2,69	3,09	3,07	2,00
PLANIFIKAZIOA	2,58	1,75	2,25	2,38	2,35	2,28	2,25	3,42	2,94	1,19	1,70	2,15	2,23	2,83	1,90
KONTROLA	3,17	2,25	2,44	2,86	2,76	3,04	2,64	3,62	2,89	1,46	2,40	2,65	3,23	3,13	2,40
ZUZENDARITZAKO SEGURTASUNA	3,08	2,08	2,34	2,62	2,79	2,39	2,50	3,23	2,61	1,67	2,00	2,50	2,77	3,67	3,10
LANGILEEN SEGURTASUNA	2,94	2,46	2,46	2,64	2,46	2,61	2,48	3,31	2,28	2,01	2,20	2,38	2,73	3,09	2,60
BARNE FAKTOREAK	2,14	3,09	2,93	3,14	2,82	3,14	2,88	2,97	2,71	3,72	3,47	2,90	2,80	2,60	2,27
KANPO FAKTOREAK	1,93	3,36	3,20	3,10	2,96	3,26	2,73	2,60	2,97	3,65	3,60	2,35	2,53	2,41	2,80
LANA-FAMILIA INTERF.	2,71	3,96	3,23	3,87	3,41	3,07	3,66	3,33	4,10	4,01	4,65	3,04	3,18	3,05	3,15
FAMILIA-LANA INTERF.	1,67	1,81	1,80	1,52	1,75	1,74	1,80	1,73	1,69	1,59	2,05	1,42	1,91	1,82	1,75
LANAREN OSTEKO ERREKUPERAZIOA	2,70	3,06	2,83	2,84	2,74	2,63	2,79	3,02	3,03	2,86	3,36	2,58	2,60	2,76	2,50

ENPRESAREN ZENBAKIA	1	2	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	19
ARRETA	4,33	4,39	3,99	3,67	3,97	4,56	4,02	4,59	4,15	4,19	4,20	3,74	4,18	4,40	3,20
ARGITASUNA	5,22	4,43	4,23	4,45	4,44	4,59	4,45	4,36	4,26	4,40	4,07	3,74	4,67	4,29	3,87
ERREGULAZIOA	4,72	4,26	4,07	3,80	4,08	4,50	4,67	4,59	4,35	4,39	3,73	4,10	4,30	4,02	4,27
NEUROTIZISMOA	2,75	3,29	3,07	3,13	3,10	2,76	2,52	3,13	3,22	2,90	2,85	2,90	2,91	2,83	2,70
ANTSIETATEA	2,25	2,25	2,06	2,31	2,05	2,11	1,86	2,46	2,31	2,08	3,20	1,96	1,95	1,83	1,80

AUSARTEGIA	1,74	1,85	1,82	1,39	2,00	1,39	1,42	1,71	1,65	1,54	2,43	1,40	1,96	1,24	1,34
OLDARKORRA	2,04	2,57	2,18	1,95	2,23	1,75	1,83	1,67	1,85	2,27	2,70	1,98	2,32	1,68	1,65
ANTSIETATE ALTUKOA	1,83	2,54	2,16	2,46	1,80	2,05	1,83	2,42	2,25	2,36	2,85	1,83	1,95	1,93	1,55
DISTRAITUA	1,46	1,81	1,68	1,64	1,61	1,63	1,48	1,83	1,60	1,55	2,45	1,28	1,64	1,64	1,38
ARRETATSUA	5,33	4,51	4,52	4,48	4,35	4,53	4,90	5,29	4,56	4,85	4,60	4,79	4,52	4,46	4,66
ESTRESA GUTXITZEN DUENA	4,79	4,07	4,13	4,01	4,03	3,85	3,44	3,67	3,65	3,89	4,40	4,25	4,20	3,84	3,70

Zenbait enpresak muturreko puntuazioak dituzte faktore batzuetan. 13. enpresa, adibidez, faktore babesletan puntuazio txikia duelako nabarmentzen da, baina, aldi berean, estres-maila txikia du. 10. enpresak, ordea, puntuazio altuak ditu faktore babesletan, baina, aldi berean, estres-maila handia.

14. enpresa, faktore babesletan puntuazio txikia duelako eta gidatze-estilo ez-egokietan maila altua duelako nabarmendu egiten da; 1. enpresak, berriz, puntuazio altua du faktore babesletan, baita adimen emozionalean ere (estres-maila handia bada ere), eta gidatze-estilo egokitzaillean puntuazio altua duelako nabarmentzen da.

Hurrengo puntuan, aztertutako aldagaietan sektore berekoak diren eta antzeko langile-kopurua duten desberdintasunengatik hautatutako bi enpresen arteko konparazioa garatzen da.

3. ENPRESEN ARTEKO KONPARAZIOA

Atal honetan bi enpresen datuak deskribatzen dira. Enpresa horiek laginaren aurkako muturretan zeudelako eta sektore eta tamainan antzekoak zirelako hautatu ziren. Horri dagokionez, atalak, analisiko aldagai bakoitza osatzen duten galdera bakoitzaren batez besteko puntuazioak dituzten datu deskribatzaileak biltzen ditu. Kasu horretan, alderaketa in itinere laginarekin bakarrik egin zen, maila horretako in mission laginean behar adinako aldagarritasunik ez zegoelako Hautatutako enpresak 10. eta 13. identifikatzaileak zituzten enpresak izan ziren. Bi enpresek Bizkaian dute egoitza eta zerbitzuen sektorean lan egiten dute. Gainera, bi enpresek 160 langile baino gehiago dituzte.

19. Taula Aztertutako enpresak.

ENPREAREN IDa	LANGILEAK	SEKTOREA	ZENTRU NAGUSIA	PROBINTZIA
10	161	Zerbitzuen-sektorea	LEIOA	BIZKAIA
13	166	Zerbitzuen-sektorea	BILBAO	BIZKAIA

3.1. MAKRO FAKTOREAK

3.1.1. Faktore babesleak

Faktore babesleei dagokionez, 20. Taulan enpresa bakoitzeko langileek faktore bakoitzeko galdera bakoitzari emandako erantzunen batez besteko puntuazioak aurkezten dira. Taulan nabarmentzen diren puntuazioak alderik nabarmenenak edo deigarrienak direnak dira.

Alde horretatik, prestakuntzari buruzko galderei dagokionez, alde handiak topatzen ditugu bi enpresen artean:

“Enpresan sartzean, langileari istripu-prebentzioari buruzko prestakuntza nahikoa ematen zaio”, 10. enpresako langileen batez besteko puntuazioa 4,15koa da, eta azterketa honetako aldagai gehienetan puntuazio onak lortu dituzte. Hala ere, 13. enpresak 1,63ko batez besteko puntuazioa lortu du aldagai horretan.

“Prestakuntza-ekintzak etengabeak eta aldizkakoak dira, eta prestakuntza-plan batean integratuta daude”, alde handia duen eta aurreko itemarekin estu lotuta dagoen beste item bat da. 10. enpresan 13. enpresak (1,63) baino batez besteko puntuazio handiagoa (2,92) lortu du.

20. Taula Faktore babesleen analisia itemen arabera.

ENPRESAREN IDENTIFIKATZAILEA →		10		13	
FAKTOREA	GALDERA	Bb	Dt	Bb	Dt
POLITIKAK	“In itinere” (etxetik lanerako joan-etorriak) moduko trafiko istripuak prebenitzeko politikak etengabeko hobekuntzarako konpromisoa du.	3,77	0,83	1,96	0,91
	Enpresan sartzean, langileari istripuen prebentzioari buruzko nahikoa trebakuntza ematen zaio.	4,15	0,90	1,96	1,16
	Formakuntza ekimenak etengabekoak eta aldizkakoak dira, eta aurrez ezarritako formakuntza-plan batean integratuta daude.	3,92	1,19	1,63	0,82
	Idatzitako zirkularrak (gutunak) prestatzen dira eta bilerak antolatzen dira langileei jakinarazteko etxetik lanerako joan-etorrien arriskuen prebentzioaz.	3,46	1,45	1,21	0,41
	“In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planak burutzen dira, non arriskuen ebaluazioak emandako informazioan oinarritutako ekintzak biltzen dituzten.	3,46	1,20	1,21	0,41
	Jokabide arauak edo lan-prozedurak burutzen dira, mugikortasun arriskuen ebaluaziotik abiatuta.	3,38	1,39	1,17	0,38
	Aldian behin, “In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planen exekuzioa kontrolatzen da.	3,46	1,45	1,13	0,34
	Lanerako bidean gertatzen diren istripu eta gertaerak informatu, ikertu, aztertu eta erregistratu egiten dira.	3,77	1,24	1,79	0,98
SEGURTASUN KULTURA	Gerenteek uste dute langileen parte-hartzea eta konpromisoa ezinbestekoak direla etxetik lanerako joan-etorriko istripuak murrizterakoan.	3,62	1,45	2,17	1,05
	Gerenteek langile zein zuzendariekin bilerak burutzea sustatzen dute, bide-segurtasuneko gaiak eztabaidatzeko.	2,85	1,52	1,17	0,48
	Langileek etxetik lanerako joan-etorrietako trafiko-istripuen prebentzioari buruzko prozedurak sortzen parte hartzen dute.	2,77	1,42	1,42	0,88
	Langileek modu aktiboan parte hartzen dute bide-segurtasuneko planak diseinatu, gauzatu eta kontrolatzen.	3,15	1,52	1,33	0,70
	Langileek bide-segurtasuneko arauak betetzen dituzte.	4,00	0,82	3,29	1,04

Bestalde, segurtasun-kulturari dagokionez, langileen parte-hartzeari buruzko itemekin dago alderik handiena. *“Kudeatzaileen iritziz, langileen parte-hartzea eta konpromisoa funtsezkoak dira in itinere istripuak murrizteko”* itemaren arabera, 10. enpresak 3,62ko batez besteko puntuazioa lortu du (DS 1,45), eta 13. enpresak, berriz, 2,17ko puntuazioa (DS 1,05).

Langileek parte hartzearekin duten konpromisoari dagokionez, *“Langileek bide-segurtasuneko planak sortzen, gauzatzen eta haien jarraipena egiten aktiboki parte hartzen dute”* itemean, 10. enpresak 3,15eko batez besteko puntuazioa lortu du (DS 1,52); 13. enpresak, berriz, 1,33ko batez besteko puntuazioa (DS 0,70).

3.1.2. Arrisku faktoreak

Arrisku-faktoreen analisia sakonean, 21. taulak banaka aztertutako estresatzaile guztiak aurkezten ditu, eta, bi enpresen arteko alderik handienak hurbileko ingurunearekin eta laneko familiaren interferentziarekin lotutako estresatzaileekin gertatzen direla ikusten da. Alde horretatik, *“Familiako beharrei erantzun behar izatea”*; 10. enpresak 3,23ko batez besteko puntuazioa lortu du (DS 1,88), eta 13. enpresak, berriz, 4,46 (DS 1,56) eta *“Familia-/lan-gatazkak”*, bertan, 10. enpresak 2,46ko batez besteko puntuazioa (1,85) lortu du, eta 13. enpresak, 3,88 (1,73), esparru horretan kokatzen dira.

21. Taula Gidatzeko estresatzaileetako itemen analisia.

FAKTOREA	ENPRESAREN IDENTIFIKATZAILEA → GALDERA	10		13	
		Bb	Dt	Bb	Dt
GIDATZERA KOAN ESTRESOREAK	Berandu iritsi lanera	3,38	2,36	4,37	1,47
	Ibilbide luzeegia	3,00	1,63	3,21	2,00
	Iristerakoan aparkatu	2,00	1,96	3,13	1,80
	Familiako premiak atenditu beharra	3,23	1,88	4,46	1,56
	Ibilbidean zehar laneko zereginak planifikatu beharra	2,54	1,33	2,83	1,61
	Familia / Lan gatazkak	2,46	1,85	3,88	1,73
	Auto-ilara / Istripu posibleak bidean zehar	3,38	1,66	4,42	1,53
	Trafiko kontrolak bidean zehar	2,38	1,39	3,13	1,65
	Abiadura kontrolak (radarrak) bidean zehar	2,15	1,57	2,96	1,65
	Nekea	3,23	1,83	3,54	1,74
	Ibilbidea zeharkatu beharra ordu puntetan	3,08	1,80	4,63	1,61
	Kamioi / ibilgailu handi gehiegi	2,54	1,81	3,62	1,77

Bestalde, ibilbidearen kudeaketarekin zerikusia duten faktoreek ere desberdintasunak dituzte, eta, alde horietan, *“Iristean aparkatzea”* eta *“ordu goritan bidea egin behar izatea”* dira alderik handienak. 10. enpresak 2,00eko (DS 1,96) batez besteko puntuazioa lortu du iristean aparkatzean, eta 3,08koa ordu goritan bidean ibiltzean. Aitzitik, 13. enpresak 3,13 (DS 1,80) eta 4,63 (DS 1,61) puntu lortu ditu, hurrenez hurren.

Hurrengo taulan (22. Taula), lanaldiaren ondoren indarberritzeko beharraren eta familia-lanaren arteko interferentziaren aldagaiak agertzen dira. Aurreko tauletan bezala, bi enpresen artean alderik handiena lortzen duten itemak nabarmendu dira. Alde horretatik, eta aztertutako gainerako aldagaien aurka, 10 enpresak lortu ditu emaitzarik txarrenak aldagai horietan.

22. Taulan ikus daitekeenez, *“Oro har, egun osoan zehar lan egin ondoren, oraindik fresko sentitzen naiz (jardunean) afaldu ondoren”* itemean, 13. enpresak 4,96ko batez besteko puntuazioa lortu du (DS 0,95); 10. enpresak, berriz, 3,62ko batez besteko puntuazioa (DS 0,56) lortu du; horrek esan nahi du 10 enpresako pertsonak orokorrean nekatuago sentitzen direla 13 enpresako pertsonak baino.

“Oro har, lan egin ondoren, bigarren egun libre batean baino ezin naiz erlaxatu” itemean, aurreko emaitzen ildoari jarraituz, 10. enpresak 3,62ko batez bestekoa lortu du (DS 1,76); 13. enpresak, berriz, 2,42koa (DS 1,41). Horrek esan nahi du 10. enpresako langileak, oro har 13. enpresako langileak baino nekatuagoak sentitzen direla.

Azkenik, *“Oro har, lana amaitu ondoren ordubete baino gehiago hartzen dut indarberrituta nagoela sentitzeko”* itemean, eta, azaldutako itemen ildotik, 13. enpresak 10. enpresak baino batez besteko puntuazio baxuagoa du (2,67, DS 1,43 eta 3,62 DS 2,02, hurrenez hurren).

22. Taula. Berreskuratzeko beharra eta familiaren eta lanaren arteko interferentzia.

FAKTOREA	ENPRESAREN IDENTIFIKATZAILEA → GALDERA	10		13	
		Bb	Dt	Bb	Dt
ERREKUPERATZEKO BEHARRA	Kosta egiten zait lanaldiaren amaieran erlaxatzea.	3,46	1,85	2,67	1,55
	Bereziki nekatuta sentitzen naiz lanaldiaren amaieran.	4,00	1,58	3,88	1,33
	Oro har, egun osoan zehar lan egin ostean, oraindik fresko/a (aktibo/a) sentitzen naiz afaldu ondoren.	3,62	1,56	4,96	0,95
	Oro har, lan egin ondoren, bigarren egun libre batean soilik erlaxatu naiteke.	3,62	1,76	2,42	1,41
	Nire lanaldiaren ondorengo ordu libreetan kontzentratzeko arazoak izan ohi ditut.	2,54	1,45	2,08	1,18
	Lanetik etxera iritsi berria naizenean, besteekiko interesa agertzea kosta egiten zait.	1,77	0,83	2,29	1,16
	Oro har, ordubete baino gehiago behar izaten dut lanaren ondoren erabat errekuaratuta sentitzeko.	3,62	2,02	2,67	1,43
	Etxera iristean, denbora batez bakarrik egoteko beharra izaten dut.	2,15	1,52	2,29	1,30
	Lan egun baten ostean, beste jarduera batzuk hasteko nekatuegi egon ohi naiz.	3,00	1,83	3,04	1,57
	Lanaldiaren azken zatian, nekea dela eta, ezin izaten dut lana modu egokian burutu.	2,38	1,50	2,33	1,27

FAMILIA-LANA INTERFERENTZIA	GALDERA	Bb	Dt	Bb	Dt
	Lanaldiaren ostean, etxera nekatuegi iristen naiz etxean egin nahiko nituzkeen gauzak egiteko.	4,38	2,14	3,67	2,04
	Gehiegizko lana dela eta, ezin diot nire familiari nahi adina denbora eskaini.	3,23	1,59	3,79	1,98
	Nire lanak familiarekin eta lagunekin pasa nahiko nukeen denbora kentzen dit.	2,92	1,26	4,50	2,00
	Nire lanak askotan familiako erantzukizunak oztopatzen ditu.	2,77	1,74	4,08	1,77
	Nire familiari loturiko betebeharrak hain handiak dira, ez zaidala astirik geratzen lanerako.	2,08	1,32	1,58	0,72
	Nire gainbegirale eta lankideei ez zaie gustatzen nik nire bizitza pertsonalaz hitz egitea.	2,08	1,32	1,50	0,66
	Nire familiako bizitzak lanean eman nahiko nukeen denbora kentzen dit.	1,46	1,13	1,29	0,55
	Nire familiako bizitzak askotan nire laneko erantzukizunak oztopatzen ditu.	1,31	0,48	2,00	1,18

Familiaren eta lanaren arteko interferentzia aldagaien itemei dagokienez, hiru item dira deigarriak. Alde batetik, *“Lanaren ondoren, nire etxera nekatuegi iristen naiz egin nahiko nituzkeen gauzak egiteko”* itemaren emaitzak deigarriak dira, lanak familian duen interferentziari buruzko gainerako itemen aurka doazelako. Zentzu horretan, 10. enpresak 4,38ko batez besteko puntuazioa lortu du (DS 2,14), eta 13. enpresak 3,67ko batez besteko puntuazioa (DS 3,67). Hala ere, item hori nekearekin oso lotuta dagoela azpimarratu behar da, eta, beraz, berreskuratzeko beharraren aldagaiaren emaitzen lerroari jarraitzen diola.

Bestalde, lanak familiaren barruan duen interferentziari dagokionez, bi itemek 1etik gorako aldeak lortzen dituzte. Lehenik eta behin, *“Nire lanak familiarekin eta lagunekin igaro nahiko nukeen denbora kentzen dit”* itemean, 10. enpresak 2,92ko puntuazioa lortzen du (DS 1,26) eta 13. enpresak 4,50eko puntuazioa (DS 2,00). Bigarrenik, *“Nire lanak askotan oztopatzen ditu nire familiako erantzukizunak”* itemak eredu berari jarraitzen dio, 13. enpresak 4,08ko puntuazioa lortu baitu (DS 1,77) eta 10. enpresak 2,77ko puntuazioa (DS 1,74). Beraz, bi kasuetan 13. enpresak familian, batez beste, 10 enpresak baino interferentzia handiagoa duela ondoriozta daiteke.

3.2. MIKRO FAKTOREAK

Mikro mailako desberdintasunei dagokienez, oro har, 10. enpresa antsietate- eta kezka-maila handiagoak dituelako nabarmentzen da. Ez da alde handirik aurkitu enpresa-mailan, galdera bakoitza banan-banan aztertuz aldea 1 baino handiagoa duen item bat aurkitu da: *“Gehiegi kezkatzen den pertsona bat naiz”*, bertan 10. enpresaren batez besteko puntuazioa 4,69koa da (DS 1,49), eta 13. enpresak, berriz, 3,63ko batez besteko puntuazioa du (DS 1,21).

23. Taula Neurotizismoa eta antsietatea.

FAKTOREA	ENPRESAREN IDENTIFIKATZAILEA →	10		13	
	GALDERA	Bb	Dt	Bb	Dt
ARDURA	Maiz izaten ditut nire umorean gorabeherak.	2,92	1,61	2,08	0,83
	Askotan nazkatuta sentitzen naiz (“kokoteraino”).	2,62	1,61	2,79	1,32
	Gehiegi arduratzen den pertsona bat naiz.	4,69	1,49	3,63	1,21
	Askotan urduritasuna eta estresa sentitzen ditut.	2,31	1,25	3,08	1,41
ANTSIETATEA	Askotan eskuak edo hankak dardarka edukitzen ditut.	1,77	1,17	1,50	0,88
	Askotan nire gorputza tentsioan egoten da.	3,15	1,82	2,67	1,37
ADIMEN EMOZIONALA	Gidatzen dudanean sentitzen ditudan emozioei erreparatzen diet.	4,62	1,71	4,13	1,19
	Gidatu aurretik garrantzitsua nire emozioez eta umoreaz ohartzea.	4,54	1,66	4,58	1,10
	Gidatu aurretik eta bitartean, nire emozioari eta gogo-aldarteari arreta jartzen diot.	4,62	1,39	3,88	1,26
	Gidatzen dudanean ia beti dakit nola sentitzen naizen.	4,46	1,51	4,21	1,14
	Gidatzen ari naizen bitartean, badakit beste gidariekiko zein sentimendu ditudan.	4,31	1,44	4,58	1,10
	Gidatzen ari naizen bitartean, trafiko egoera ezberdinetan nola sentitzen naizen konturatzen naiz.	4,31	1,80	4,42	0,88
	Pentsamendu positiboak izaten saiatzen naiz, nahiz eta haserrea eragiten didan trafiko egoeraren bat egon.	4,46	1,71	4,29	1,12
	Umore onez gidatzen saiatzen naiz.	4,62	1,66	4,58	1,14
	Gidatzerakoan haserre banago, nire gogo-aldarteak aldatzen saiatzen naiz.	4,69	1,55	4,29	1,08

24. Taulan enpresa bakoitzean gidatze-estiloan zer alde dagoen ikus daiteke. Item nabarmenak 1etik gorako aldea dutenak dira.

Itemak banan-banan aztertuz gero, 13. enpresak emaitza hobekak lortzen dituela ikusten dugu *“musika entzun eta gidatzen ari naizela lasaitu egiten naiz”* (4,50 puntu batez beste, DS 1,02) *“gidatzea zapuztu egiten nau”* (1,57 puntu batez beste, DS 1,34), *“batzuetan ez naiz konturatzen oinezko bat igarotzen ari dela”* (2,00 puntu batez beste, CONDS 1,24), *“gidatzen dudanean bitartean arriskuak hartzea gustatzen zait”* (1,21 puntu batez beste, DS 0,43).

Bestalde, 10. enpresak puntuazio hobek hartu dituzten item hauetan: “Askotan bozina jotzen dut edo argiak egiten ditut haserre-seinalean” (1,00 puntu batez beste DS 0,00), “Semaforoa berde jartzen denean, aurrean ditudan ibilgailuak martxan jartzeko itzaroten egoten naiz” (6,00, DS 0,00), “Esandakoari jarraiki, hobe da prebenitzea sendatzea baino” (5,33 puntu, batez beste, DS 0,58), eta «ordu txikitzen ezinezkoa sentitzen dut» (2,00 puntu, batez beste, DS 1,00).

24. Taula Gidatze estiloak.

FAKTOREA	ENPRESAREN IDENTIFIKATZAILEA →	10		13	
	GALDERA	Bb	Dt	Bb	Dt
GIDATZEKO ESTILOAK	DS1 Gidatzen dudana bitartean musika entzun eta erlaxatzen naiz.	3,33	2,52	4,50	1,02
	DS2 Beste ibilgailuei pega-pega eginda gidatzen dut.	1,00	0,00	1,57	0,85
	DS3 Haserrea erakusteko, askotan klaxona jotzen dut edo argiak pizten ditut.	1,00	0,00	2,00	0,96
	DS4 Motorraren potentziaz gozatzen dut.	2,67	2,08	2,07	1,38
	DS5 Abiadura-mugan gidatzearen sentsazioaz gozatzen dut.	1,00	0,00	1,50	0,94
	DS6 Gidatzen dudana bitartean erlaxatzen saiatzen naiz.	5,00	1,73	4,14	1,51
	DS7 Martxaz azkar aldatzeaz gozatzen dut.	1,33	0,58	1,93	1,21
	DS8 Gidatzeak frustratzen nau.	2,67	2,89	1,57	1,34
	DS9 Helmuga batera iristeko, behar direnak baina buelta gehiago ematen ditut.	1,00	0,00	1,29	0,83
	DS10 Beste gidariak iraintzen ditut.	1,00	0,00	1,86	1,29
	DS11 Semaforoa berdean jartzen denean, une batez itzaroten dut aurrean ditudan ibilgailuak abiatu arte.	6,00	0,00	5,00	1,04
	DS12 Batzuetan ez naiz konturatzen oinezko bat errepidea gurutzatzen ari dela.	3,67	2,08	2,00	1,24
	DS13 Nire ibilgailuak abiadura handiagoa eskatzen dudala sentitzen dut.	2,00	0,00	1,14	0,36
	DS14 Semaforo bat gorrian saltatzen dut trafikoak horrela eramanda.	1,00	0,00	1,50	0,94
	DS15 Trafikoa noiz pasatuko zain egoten naiz, pasoa utzi behar dudana bidegurutze batean.	5,67	0,58	4,86	1,23
	DS16 Gidatzen dudana bitartean paisaiaz gozatzen dut.	3,00	2,65	3,29	1,33
	DS17 Distratua joateagatik txoke bat ekiditeko, zakarki frenatzen dut.	2,67	2,08	2,00	0,88
	DS18 Honako esanera jarraituz gidatzen dut: “Hobe prebenitzea, sendatzea baino”.	5,33	0,58	4,21	1,31
	DS19 Gidatzerakoan estresatua sentitzen naiz.	3,67	2,08	2,07	1,44
	DS20 Argi luzeak piztuta ditudala ahazten dut.	1,00	0,00	1,36	0,63
	DS21 Beste gidariekin edo oinezkoekin eztabaidatzen dut.	1,33	0,58	1,29	0,61
	DS22 Gidatzen dudana bitartean arriskuak hartzea gustuko dut.	2,67	2,89	1,21	0,43
	DS23 Gidatu nahi nuen lekura ordez, beste leku ezberdin batera gidatzen dut.	1,00	0,00	1,29	0,83
	DS24 Gidatzen dudana bitartean urduri sentitzen naiz.	1,33	0,58	1,79	1,37
	DS25 Puntako orduetan pazientzia galtzen dut.	2,00	1,00	4,00	1,66
	DS26 Ibilbidea gaizki planifikatzen dut eta saihestu nezakeen trafikoa topatzen dut.	2,00	1,00	1,50	0,65
	DS27 Pazientziaz itzaroten dut lehentasunik ez dudanean ere.	4,67	1,53	5,00	1,30
	DS28 Aurrez planifikatzen ditut bidai luzeak.	4,33	1,15	4,79	1,31

GALDERA		Bb	Dt	Bb	Dt
DS29	la txokatzen naiz aparkaleku bateko distantziak ondo ez kalkulatzegatik.	2,33	0,58	1,50	0,76
DS30	Gidatzen dudan bitartean pentsatuz eta hausnartuz noa.	3,33	2,52	3,64	1,08
DS31	Prest nago beste gidarien ustekabeko maniobren aurrean erreakzionatzeko.	5,33	1,15	4,93	0,73
DS32	Kontu handiz gidatu ohi dut.	5,67	0,58	5,14	1,03
DS33	Errail azkarretik geldo gidatzen dutenekin haserretzen naiz.	3,33	1,15	3,93	1,90
DS34	Gidatze arriskutsuaz gozatzen dut.	1,33	0,58	1,36	0,63

Item horiek alde handiagoarekin alderatuz gero, 13. enpresako langileek gidatze oldarkorragoa eta antsietate haundiagoa dutela esan daiteke, baina estresa murrizteko estrategiekin; 10. enpresakoek, berriz, gidatze-estilo zuhurragoa, oharkabeagoa eta antsietate haundiagoa dute.

3.3. KASUEN ANALISI KONPARATIBOAREN LABURPENA.

25. taulak bi enpresen arteko alderaketaren laburpena erakusten du. Alde batetik, 10. enpresa prebentzio-politiken eta segurtasun-kulturaren kudeaketa egokiagatik nabarmentzen dela ikusi den bitartean, estres handia duela ikusi da, eta horrek, aldi berean, nekea (makro mailan) eta antsietatea (mikro mailan) eragin ditzake. Hala ere, 10. enpresako langileek adimen emozional maila handia erakusten dute.

Faktore horien arrazoia, enpresa hori gidatze zuhurra eta ez oso oldarkorra duelako nabarmentzen ari dela izan liteke, eta horrek prebentzio politikekin, prebentzioko prestakuntzarekin eta adimen emozionalarekin zerikusia izan lezake. Gidatzeko modu oharkabetuari eta antsietatearekin gidatzeari dagokienez, estresarekin eta lanaldiaren ondorengo nekearekin lotuta egon daitezke.

25. Taula. Bi enpresen arteko alderaketaren laburpena

10. ENPRESA			
INDARGUNEAK	PREBENTZIO POLITIKAK ETA KULTURA - Prebentzio politikak. - Segurtasun kultura.	ADIMEN EMOZIONALA - Arreta emozionalerako gaitasuna. - Erregulazio emozionalerako gaitasuna.	ARRETATSUA AGRESIBITATE BAXUKOA
AHULGUNEAK	ESTRES MAILA ETA NEKEA - Barne eta kanpo estres maila altua. - Errekuperatzeko beharra nekea).	ANTSIETATEA - Antsietate maila altuak.	DISTRAITUA ANTSIETATE ALTUKOA
13. ENPRESA			
INDARGUNEAK	ESTRES MAILA ETA NEKEA - Barne eta kanpo estres maila baxua. - Errekuperatzeko behar baxua (nekea).	ADIMEN EMOZIONALA - Argitasun emozionala.	ARRETATSU XAMARRA
AHULGUNEAK	PREBENTZIO POLITIKAK ETA KULTURA - Prebentzio politikak. - Segurtasun kultura.	..	OLDARKOR - ANTSIOSOA

Aitzitik, 13. enpresa estres- eta neke-maila txikiak dituelako nabarmentzen da, baina prebentzio-politikengatik eta segurtasun-kultura ahulagoa duelako. 10. enpresan bezala, 13. enpresan langileek adimen emozional handia dute (10. enpresan baino txikiagoa, hala ere). Ez da ahultasun handirik aurkitu enpresako mikro mailan. Gidatzeko moduei dagokionez, 13. enpresako langileak gidatze oldarkorragoa dute eta antsietate haundiagoarekin gidatzen dute, baina gidatze zuhurren batez besteko puntuazio altua lortzen dute.

Aldagai horien erlazioari dagokionez, enpresako langileek emandako estres-maila txikia bada ere, adimen emozionalean batez besteko puntuazio altua dutela ikus daiteke.

Aldagai horien arteko erlazioari dagokionez, enpresako langileen estres-maila baxua izan arren eta langileek adimen emozionalean puntuazio altua izan arren, 13. enpresak 10. enpresak baino puntuazio txikiagoa du gidatzeko modu egokitzailaetan. Gainera, gidatzerakoan oldarkortasun eta antsietate handia duelako nabarmentzen da. Modu horiek altuak izan litezke, prebentzio-politika egokirik ez dagoelako eta langileek haietan parte hartzen ez dutelako, eta horrek joan-etorriaren kudeaketa okerra ekar lezake.

Azkenik, 26. Taulak enpresa bakoitzeko langileen istripuak eta zigorrak jasotzen ditu. Jakinarazitako istripuen kopurua berdina den bitartean (4 enpresa bakoitzean), istripu horien arrazoen eta istripuak izan dituzten pertsonen kopuruaren artean aldeak daudela ikus daiteke. 10 enpresan, 2 pertsonak azken 5 urteetan istripu bat izan dutela esan dute eta pertsona batek 2 izan dituela esaten du. 13 enpresan, aldiz, 4 pertsonak azken 5 urteetan zirkulazio-istripu bat izan dutela adierazi dute.

10. enpresako istripuen arrazoiei dagokionez, hirugarren pertsonak, nekea, eta loa eta distrazioak dira arrazoi nagusiak. 13. enpresan, ordea, istripu guztiak arreta galtzearen edo axolagabekeriaren ondorioz gertatu ziren.

Arau-hausteei dagokionez, 10. enpresako langile batek ere ez du azken bi urteetan arau-hausteik izan duenik esan; 13. enpresan, berriz, 8 arau-hauste dira eta 6 pertsona daude zehatuta. Hauek izan ziren arau-hausteak: aparkalekua (2 arau-hauste), seinaleei kasurik ez egitea (arau-hauste bat) eta abiadura (4 arau-hauste).

26 Taula Bi enpresetako istripuen eta arau-hausteen arteko alderaketa.

10. ENPRESA		PERTSONAK	ZENBAKIA
	ISTRIPUAK		3
ARRAZOIA	Hirugarren pertsona Nekea / Logurea Distrakzioa / Deskuidua ED / EE		1 1 1 1
ARAU-HAUSTEAK		0	0
13. ENPRESA		PERTSONAK	ZENBAKIA
	ISTRIPUAK		4
	ARRAZOIA	Distrakzioa / Deskuidua	4
	ARAU-HAUSTEAK		6
	ARRAZOIA	Aparkalekua Seinaleak ez ikustea Abiadura ED / EE	2 1 4 1

Faktore horiek enpresa horietan gehien gertatzen diren gidatze-estiloekin eta aztertutako aldagaiekin lotu daitezke. Izan ere, alde batetik, 10. enpresa, bertan modu oharkabetuak eta antsietate handikoak dira nagusi, zuhurtziaz gain, arrazoi horiengatik istripuak izan dituzten pertsonak nabarmentzen ditu, baina ez dago arau-hausteik. 10. enpresaren modua, berriz, ez da hain zuhurra eta oldarkorragoa, eta, bestalde, arduragabekeriengatik istripuez gain, arau-hauste gehiago ere badirela ohartzen gara, eta arrazoi nagusiak abiadurari eta seinaleei kasurik ez egitea da.

Harremanen analisi hori datuen alderaketan soilik oinarritu dela azpimarratu behar da, eta, beraz, emaitzak datu horietan oinarritutako hipotesiak direla.

3.ZATIA

ONDORIOAK



Ondoren, txostenaren emaitzak ikusita, ikerketa honen ondorio garrantzitsuenak azpimarratuko ditugu.

1. FAKTORE BABESLEAK

- Nabarmentzekoa da, langileen iritziz, laneko arriskuen prebentziorako politika egokiak oso enpresa gutxik dituztela, eta istripuen prebentziorako faktorea dela puntuazio txarrenak dituena.
- Segurtasun-kultura gainditu gabeko irakasgaia izaten jarraitzen du, eta bertako langileek harekiko konpromiso txikia dutela aitortzen dute (%68,2), eta 19 enpresatatik 17 batez besteko puntuazioen azpitik daudela ikusi da.

2. ARRISKU-FAKTOREAK

- Barneko estresatzaileak (berandu iristea, nekea) eta kanpokoak (bidearen egoera, ingurumen-baldintzak) zertxobait positiboagoak dira, eta 13 eta 10 enpresa daude, hurrenez hurren, puntuazio baxuetan.
- Egindako ibilbideari dagokionez, aipatzekoa da trafikoko-asetasuna (%51,9) dela ehuneko handiena metatzen duen aldagaia.
- Lan-asetasunaren balioek eta lanaldiaren ondoren indarberritzeko beharrak %14,8ko puntuazioa erakusten dute, eta ez dago enpresa bakar batek ere puntuazio altua duenik eta hori oso emaitza positiboa da.
- Lan ibiltariak dituzten pertsonen artean, %15,8k gidatzen duen bitartean mugikorrarekin kudeaketak egiten dituela aitortu du, eta %14,5ek abiadura-mugak gainditzen dituela aitortu du.

3. EMOZIOAK ETA GIDATZEKO MODUAK

- Parte hartzen duen laginaren emozio-adimenaren mailak handiak dira, eta horrek gidatzean kontzientzia emozional handiagoa izaten laguntzen du.
- Era berean, arduraz gidatutako nortasun batek %52,7ko puntuazio ertain eta altuak lortzen baditu ere, gidatzean duen antsietatea baxua da (%72,5 antsietate txikia).
- Lanbide ibiltariak dituzten pertsonen artean, gidatze-estilo oldarkorra %28,6koa da, eta kolektibo hori gidatzeko estilo desegokienak dituena da (ausarkeriakoa, %16,9).
- Zuhurtziaz gidatzeak (%76,1) eta estresa murrizteak (%60,2, musika entzutea, paisaiaz gozatzea...) lanbide ibiltaririk ez duten langileen lagineko emaitzarik onenak erakusten dituzte.
- Lanera bizikletaz joaten diren pertsonak arau-hauste maila oso baxuak dituzte (%83,3), eta emaitza horiek %58,3raino jaisten dira oinez doazenean (batez ere

oinezkoentzako semaforo gorriak gurutzatzen direnean eta bidea oinezkoentzako pasabiderik gabeko lekuetatik gurutzatzen denean).

4. DESBERDINTASUNAK ENPRESAKA ETA SEGURTASUN-POLITIKEN ERAGINA

Bi hautatu dira, bat puntuazio positiboekin (batez bestekoaren gaineratik) eta bestea puntuazio negatiboekin (batez bestekoaren azpitik). Bi enpresak sektore berekoak dira eta antzeko tamaina dute.

- Bi enpresek, adibidez, desberdintasun nabarmenak dituzte laneko arriskuei aurrea hartzeko politiketan (adibidez, langileen prestakuntzarekin edo segurtasunean duten parte-hartzearekin zerikusia duten alderdietan).
- Era berean, lan-zamari eta lanaldiaren ondoren indarberritzeko beharrari eta lan-estresari dagokienez alde nabarmenak ikusten dira.
- Analisi konparatiboen ondoren, prebentzio-politika eta prebentzio-kultura, antsietatea eta estresa kudeatzeko gaitasunekin batera, gidatze-estilo zuhurrekin eta ez oso agresiboekin lotzen direla aipatu behar da.
- Politika horiek eskasak direnean edo prebentzio-kultura txikia denean, gidatze-estilo oldarkorrago bat eta antsietate handiagoa agertzen da.
- Estres- eta neke-mailek, antzemandako antsietate-mailetan dute eragina, eta, aldi berean, hori gidatze-estilo oharkabetuekin lotzen da.
- Eraitza horiek kopuru handiagoarekin lotzen dira pixka bat, baina, oso modu trinkoan, arau-hauste-kopuruarekin (0 arau-hauste 10. enpresarentzat eta 8 arau-hauste 13. enpresako langileentzat).

I. ERANSKINA

“IN ITINERE” GALDETEGIA, LANALDIAN ZEHAR BIDAIATZEN EZ DUTEN LANGILEENTZAT

Parte-hartzaile estimatua:

Milesker “lanera joan-etorrian istripuak gehien eragiten dituzten faktoreei” buruzko ikerlan honetan parte hartzeagatik. Ikerlan hau Euskal Herriko Unibertsitateak (UPV/EHU) burutzen du eta Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak finantzatzen du. Lan honetatik eratorritako emaitzak EAEko egungo trafiko planak eta parte hartuko duten enpresen mugikortasun planak hobetzeko erabiliko dira.

Zure pribatutasuna mantentzeko, isilpeko identifikazio kode bat sortuko da eta horrekin zure erantzuna aurkitu ahalko dugu, baita ezabatu ere, edonoiz parte-hartzeari utzi nahiko bazenio. Zure kodea NAN edo AIZren azken hiru zifrek eta zure telefono zenbakiaren azken hiru zifrek osatuko dute. Esaterako, zure NAN agiria 12345**678**-N bada eta zure telefono zenbakia 623456**789**, galdetegian zure identifikazio kodea honakoa izango da: **678-789**. Ikerketako daturen bat aldatu edo ezabatu nahiko bazenu, kode hau jakinarazi beharko diguzu, behar bezala identifikatu ahal izateko.

Mesedez, jarraian idatzi ezazu zure identifikazio-kodea (NANaren azken 3 zifrak + telefono zenbakiaren azken 3 zifrak).

Kodea:

Jarraian, erantzun itzazu honako galdera orokorrak. Gogora ezazu datu hauek konfidentzialtasun osoz tratatuak izango direla.

Bizilekua:					
Sexua:	Gizona: <input type="checkbox"/>	Emakumea: <input type="checkbox"/>	Ez bitarra: <input type="checkbox"/>	Adina:	URTE
Zure kargu dauden adin-txikikoen kopurua				Zure kargu dauden nagusien kopurua	
Enpresa				Enpresaren tamaina (langileak)	
Lanpostua:					

Zein ibilgailu mota gidatzen duzu lanera joaterakoan?	<input type="checkbox"/> Ziklo-motorra
	<input type="checkbox"/> Motorra
	<input type="checkbox"/> Autoa
	<input type="checkbox"/> Ibilgailu industrial
	<input type="checkbox"/> Kamioia
	<input type="checkbox"/> Bestelakoak (Mesedez, ipini zein)
Gida-baimenaren antzintasuna:	URTE

Azken 5 urteotan eduki al duzu trafiko-istripurik? (Ipini kopurua).		
Istripu bakoitzaren arrazoi nagusia zein izan zen? (Erantzun bat baino gehiago aukeratu dezakezu) .	<input type="checkbox"/> Distrakzioa, deskuidua	
	<input type="checkbox"/> Abiadura	
	<input type="checkbox"/> Seinaleak ez errespetatzea	
	<input type="checkbox"/> Nekea/Logura	
	<input type="checkbox"/> Errepidearen baldintzak	
	<input type="checkbox"/> Laneko estresa	
	<input type="checkbox"/> Ibilgailuaren akatsak	
<input type="checkbox"/> ED / EE		
Azken 2 urteotan, zenbat aldiz jaso duzu isunen bat zirkulazio-arauak ez errespetatzeagatik?		
Mota (Isun kopurua ipini)	<input type="checkbox"/> Abiadura	
	<input type="checkbox"/> Aparkatzekoa	
	<input type="checkbox"/> Aurreratze desegokia	
	<input type="checkbox"/> Trafiko seinaleak ez errespetatzea	
	<input type="checkbox"/> Bestelakoak (Mesedez, ipini zein)	

Jarraian, zure lantokiari eta bertara egin beharreko joan-etorriei dagozkien galderari erantzun mesedez.

Lantokiari dagokion lurraldea:	
---------------------------------------	--

Lantokira ibilgailu propioan iristeko erraztasun maila (irisgarritasuna):	<input type="checkbox"/>	Oso erraz
	<input type="checkbox"/>	Erraza
	<input type="checkbox"/>	Zaila
	<input type="checkbox"/>	Oso zaila

Etiket lantokira gidatzen dituzun kilometroak	km	Lantokira joateko garraiobide publiko edo kolektiborik ba al duzu?	BAI	EZ
--	-----------	---	------------	-----------

Lanera sartzeko ordua	:	Lanetik irteteko ordua	:
Lanera joateko behar duzun gutxi gora-beherako denbora			Min

Lanerako bidean zeharkatzen dituzun errepide motak	<input type="checkbox"/> Hiri-bideak <input type="checkbox"/> Hiri arteko errepideak <input type="checkbox"/> Errepide nazionalak <input type="checkbox"/> Autobideak / Autopistak		
Lanerako bidean geldialdi gehiago egiten al duzu? (adib. Haurrak eskolan utzi)	BAI	EZ	Zenbat?

Lanean zenbat denbora eskaintzen diozu deskantsuari?	Min
Lanean ordutegi malgua al duzu?	BAI EZ
Telelana burutzeko aukerarik ba al duzu?	BAI EZ
Lantokian aparkatzeko erraztasuna al duzu?	BAI EZ
Bizitokian aparkatzeko erraztasuna al duzu?	BAI EZ

Jarraian, zure lanpostuari, lan egiten duzun enpresari eta gidatze-estiloari dagozkion galderak aurkituko dituzu. Mesedez, irakurri itzazu galderak poliki eta modu zintzoan erantzun itzazu. Galdera-sortatik eratorritako datuak konfidentziasunez landuko dira eta ikerketa honetarako soilik.

Mesedez, ipini ezazu 1etik 6ra etxetik lanerako joan-etorriko alderdi hauekiko duzun adostasun maila; 1etik (Erabat desados), 6ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
PC1. Lanerako ibilbidea oso saturatua egoten da (trafiko handia).	1	2	3	4	5	6
PC2. Lanerako ibilbidea oso segurua da.	1	2	3	4	5	6
PC3. Eguraldi txarrarekin istripu asko gertatzen dira.	1	2	3	4	5	6
PC4. Lanerako ibilbidean istripu asko gertatzen dira.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, adierazi ezazu etxetik lanerako joan-etorrian honako faktoreek zein mailatan eragiten dizuten estresa 1etik (Ezer) 6ra (Erabat).

	Ezer	Oso gutxi	Gutxi	Zerbait	ASko	Erabat
ES1 Lanera berandu iritsi.	1	2	3	4	5	6
ES2 Ibilbide luzeegia.	1	2	3	4	5	6
ES3 Lanera iristerakoan aparkatu behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES4 Familiako beharren zaintza.	1	2	3	4	5	6
ES5 Ibilbidean zehar lana planifikatu behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES6 Familiako / Laneko gatazkak.	1	2	3	4	5	6
ES7 Errepidean auto-ilarak / auto-istripuak.	1	2	3	4	5	6
ES8 Ibilbidean trafiko-kontrolak.	1	2	3	4	5	6
ES9 Ibilbidean abiadura-kontrolak (radarrak).	1	2	3	4	5	6
ES10 Nekea.	1	2	3	4	5	6
ES11 ibilbidea puntako orduetan egin behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES12 Kamioi edo ibilgailu handien dentsitatea.	1	2	3	4	5	6

Oraingoan, lan egiten duzun enpresaren kulturari eta laneko arriskuen prebentzioari buruzko plan eta politiken inguruko baieztapenak aurkituko dituzu. Mesedez, adierazi ezazu esaldi bakoitzarekiko zure adostasun maila, 1etik (Erabat desados) 5era (Erabat ados).

	Desadostasun maila		3	Adostasun maila	
	1	2		4	5
P3 “In itinere” (etxetik lanerako joan-etorriak) moduko trafiko istripuak prebenitzeko politikak etengabeko hobekuntzarako konpromisoa du.	1	2	3	4	5
P8 Enpresan sartzean, langileari istripuen prebentzioari buruzko nahikoa trebakuntza ematen zaio.	1	2	3	4	5
P9 Formakuntza ekimenak etengabekoak eta aldizkakoak dira, eta aurrez ezarritako formakuntza-plan batean integratuta daude.	1	2	3	4	5
P15 Idatzitako zirkularrak (gutunak) prestatzen dira eta bilerak antolatzen dira langileei jakinarazteko etxetik lanerako joan-etorrien arriskuen prebentzioaz.	1	2	3	4	5
P16 “In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planak burutzen dira, non arriskuen ebaluazioak emandako informazioan oinarritutako ekintzak biltzen dituzten.	1	2	3	4	5
P17 Jokabide arauak edo lan-prozedurak burutzen dira, mugikortasun arriskuen ebaluaziotik abiatuta.	1	2	3	4	5
P18 “In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planak langile guztiei zabaltzen zaizkie.	1	2	3	4	5
P23 Aldian behin, “In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planen exekuzioa kontrolatzen da.	1	2	3	4	5
P27 Lanerako bidean gertatzen diren istripu eta gertaerak informatu, ikertu, aztertu eta erregistratu egiten dira.	1	2	3	4	5

Mesedez, adierazi ezazu baieztapen hauekin duzun adostasun edo desadostasun maila. Guztiek erreferentzia egiten diote lan egiten duzun enpresako gerente, zuzendari eta lankideei. Gogora ezazu eratorritako datuak konfidentzialki tratatuak izango direla.

		Desadostasun maila			Adostasun maila	
		1	2	3	4	5
SF1	Gerenteek uste dute langileen parte-hartzea eta konpromisoa ezinbestekoak direla etxetik lanerako joan-etorriko istripuak murrizterakoan.	1	2	3	4	5
SF9	Gerenteek langile zein zuzendariekin bilerak burutzea sustatzen dute, bide-segurtasuneko gaiak eztabaidatzeko.	1	2	3	4	5
SF10	Langileek etxetik lanerako joan-etorrietako trafiko-istripuen prebentzioari buruzko prozedurak sortzen parte hartzen dute.	1	2	3	4	5
SF11	Langileek modu aktiboan parte hartzen dute bide-segurtasuneko planak diseinatu, gauzatu eta kontrolatzen.	1	2	3	4	5
SF12	Langileek bide-segurtasuneko arauak betetzen dituzte.	1	2	3	4	5

Jarraian, zure eguneroko bizitzari buruzko galderak aurkezten dira, baita zure estresa mailaren, familia-kontziliazioaren eta gidatzeko estiloaren ingurukoak ere. Mesedez, baieztapen bakoitzarekiko zure adostasun maila ipini ezazu 1etik (Erabat Desados) 6ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila			
	1	2	3	4	5	6	
EMO1	Gidatzen dudanean sentitzen ditudan emozioei erreparatzen diet.	1	2	3	4	5	6
EMO2	Gidatu aurretik garrantzitsua nire emozioez eta umoreaz ohartzea.	1	2	3	4	5	6
EMO3	Gidatu aurretik eta bitartean, nire emozioari eta gogoaldateari arreta jartzen diot.	1	2	3	4	5	6

EMO4 Gidatzen dudanean ia beti dakit nola sentitzen naizen.	1	2	3	4	5	6
EMO5 Gidatzen ari naizen bitartean, badakit beste gidariekiko zein sentimendu ditudan.	1	2	3	4	5	6
EMO6 Gidatzen ari naizen bitartean, trafiko egoera ezberdinetan nola sentitzen naizen konturatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
EMO7 Pentsamendu positiboak izaten saiatzen naiz, nahiz eta haserrea eragiten didan trafiko egoeraren bat egon.	1	2	3	4	5	6
EMO8 Umore onez gidatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
EMO9 Gidatzerakoan haserre banago, nire gogo-aldarteak aldatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, jarraian agertzen diren baieztapen hauekiko zure adostasun edo desadostasun maila ipini ezazu, zure eguneroko bizitzan pentsatuz.

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
NE1 Maiz izaten ditut nire umorean gorabeherak.	1	2	3	4	5	6
NE2 Askotan nazkatuta sentitzen naiz (“kokoteraino”).	1	2	3	4	5	6
NE3 Gehiegi arduratzen den pertsona bat naiz.	1	2	3	4	5	6
NE2 Askotan urduritasuna eta estresa sentitzen ditut.	1	2	3	4	5	6
AN1 Askotan eskuak edo hankak dardarka edukitzen ditut.	1	2	3	4	5	6
AN3 Askotan nire gorputza tentsioan egoten da.	1	2	3	4	5	6
RE1 Kosta egiten zait lanaldiaren amaieran erlaxatzea.	1	2	3	4	5	6
RE2 Bereziki nekatuta sentitzen naiz lanaldiaren amaieran.	1	2	3	4	5	6
RE4 Oro har, egun osoan zehar lan egin ostean, oraindik fresko/a (aktibo/a) sentitzen naiz afaldu ondoren.	1	2	3	4	5	6
RE5 Oro har, lan egin ondoren, bigarren egun libre batean soilik erlaxatu naiteke.	1	2	3	4	5	6
RE6 Nire lanaldiaren ondorengo ordu libreetan kontzentratzeko arazoak izan ohi ditut.	1	2	3	4	5	6

RE7 Lanetik etxera iritsi berria naizenean, besteekiko interesa agertzea kostatzen du.	1	2	3	4	5	6
RE8 Oro har, ordu bate baino gehiago behar izaten dut lanaren ondoren erabat erreperatuta sentitzea.	1	2	3	4	5	6
RE9 Etxera iristean, denbora batez bakarrik egoteko beharra izaten dut.	1	2	3	4	5	6
RE10 Lan egun baten ostean, beste jarduerak batzuk hasteko nekatuegi egon ohi naiz.	1	2	3	4	5	6
RE11 Lanaldiaren azken zatian, nekea dela eta, ezin izaten dut lana modu egokian burutu.	1	2	3	4	5	6

Jarraian, zure adostasun edo desadostasun maila ipini honako eskala jarraituz 1etik (Erabat desadostasun) 7ra (Erabat adostasun).

	Desadostasun maila			Adostasun maila			
WF1 Lanaldiaren ostean, etxera nekatuegi iristen naiz etxean egin nahiko nituzkeen gauzak egiteko.	1	2	3	4	5	6	7
WF2 Gehiegizko lana dela eta, ezin diot nire familiari nahi adina denbora eskaini.	1	2	3	4	5	6	7
WF3 Nire lanak familiarekin eta lagunekin pasa nahiko nukeen denbora kentzen dit.	1	2	3	4	5	6	7
WF4 Nire lanak askotan familiako erantzukizunak oztokatzen ditu.	1	2	3	4	5	6	7
WF5 Nire familiari loturiko betebeharrak hain handiak dira, ez zaidala astirik geratzen lanerako.	1	2	3	4	5	6	7
WF6 Nire gainbegirale eta lankideei ez zaie gustatzen nik nire bizitza pertsonalaz hitz egitea.	1	2	3	4	5	6	7
WF7 Nire familiako bizitzak lanean eman nahiko nukeen denbora kentzen dit.	1	2	3	4	5	6	7
WF8 Nire familiako bizitzak askotan nire laneko erantzukizunak oztokatzen ditu.	1	2	3	4	5	6	7

Mesedez, pentsatu ezazu nola gidatu ohi duzun eta erantzun ahalik eta modurik zintzoenean.

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
DS1 Gidatzen dudun bitartean musika entzun eta erlaxatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS2 Beste ibilgailuei pega-pega eginda gidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS3 Haserrea erakusteko, askotan klaxona jotzen dut edo argiak pizten ditut.	1	2	3	4	5	6
DS4 Motorraren potentziaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS5 Abiadura-mugan gidatzearen sentsazioaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS6 Gidatzen dudun bitartean erlaxatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS7 Martxaz azkar aldatzeaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS8 Gidatzeak frustratzen nau.	1	2	3	4	5	6
DS9 Helmuga batera iristeko, behar direnak baina buelta gehiago ematen ditut.	1	2	3	4	5	6
DS10 Beste gidariak iraintzen ditut.	1	2	3	4	5	6
DS11 Semaforoa berdean jartzen denean, une batez itxaroten dut aurrean ditudan ibilgailuak abiatu arte.	1	2	3	4	5	6
DS12 Batzuetan ez naiz konturatzen oinezko bat errepidea gurutzatzen ari dela.	1	2	3	4	5	6
DS13 Nire ibilgailuak abiadura handiagoa eskatzen dudala sentitzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS14 Semaforo bat gorrian saltatzen dut trafikoak horrela eramanda.	1	2	3	4	5	6

DS15 Trafikoa noiz pasatuko zain egoten naiz, pasoa utzi behar dudana bidegurutze batean.	1	2	3	4	5	6
DS16 Gidatzen dudana bitartean paisaiaz gozaten dut.	1	2	3	4	5	6
DS17 Distratua joateagatik txoke bat ekiditeko, zakarki frenatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS18 Honako esatera jarraituz gidatzen dut: "Hobe prebenitzea, sendatzea baino".	1	2	3	4	5	6
DS19 Gidatzerakoan estresatua sentitzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS20 Argi luzeak piztuta ditudala ahazten dut.	1	2	3	4	5	6
DS21 Beste gidariekin edo oinezkoekin eztabaidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS22 Gidatzen dudana bitartean arriskuak hartzea gustuko dut.	1	2	3	4	5	6
DS23 Gidatu nahi nuen lekura ordez, beste leku ezberdin batera gidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS24 Gidatzen dudana bitartean urduri sentitzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS25 Puntako orduetan pazientzia galtzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS26 Ibilbidea gaizki planifikatzen dut eta saihestu nezakeen trafikoa topatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS27 Pazientziaz itxaroten dut lehentasunik ez dudanean ere.	1	2	3	4	5	6
DS28 Aurrez planifikatzen ditut bidai luzeak.	1	2	3	4	5	6
DS29 Ia txokatzen naiz aparkaleku bateko distantziak ondo ez kalkulatzegatik.	1	2	3	4	5	6
DS30 Gidatzen dudana bitartean pentsatuz eta hausnartuz noa.	1	2	3	4	5	6
DS31 Prest nago beste gidarien ustekabeko maniobren aurrean erreakzionatzeko.	1	2	3	4	5	6
DS32 Kontu handiz gidatu ohi dut.	1	2	3	4	5	6
DS33 Errail azkarretik geldo gidatzen dutenekin haserretzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS34 Gidatze arriskutsuaz gozaten dut.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, amaitzeko ipini honako baieztapenekiko zure adostasun edo desadostasun maila.

	Desadostasun maila			Adostasun maila	
	1	2	3	4	5
IRI-TP-1 Besteekin ados ez nagoenean, gauzak besteen ikuspuntutik ikusten saiatzen naiz erabaki bat hartu aurretik.	1	2	3	4	5
IRI-TP-2 Batzuetan lagunak hobeto ulertzen saiatzen naiz gauzak euren ikuspegitik imajinatuz.	1	2	3	4	5
IRI-TP-3 Norbaitekin atsekabetuta nagoenean, normalean euren azalea jartzen saiatzen naiz une batez.	1	2	3	4	5
IRI-TP-4 Norbait kritikatu aurretik, bere lekuan egonez nola sentituko nintzen imajinatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-1 Nire emozioez jabetzen naiz horiek bizi ditudanean.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-2 Kontziente naiz besteei bidaltzen dizkiedan ez-ahozko mezuez.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-3 Begiratze hutsarekin, badakit beste pertsona batzuk sentiberak direla.	1	2	3	4	5
SSRI-R-1 Emozio positibo bat sentitzen dudanean, badakit nola egin gehiago irauteko.	1	2	3	4	5
SSRI-R-2 Badakit zergatik aldatzen diren nire emozioak.	1	2	3	4	5
SSRI-R-3 Erraz antzeman ditzaket nire emozioak sentitu ahala.	1	2	3	4	5

Amaitu duzu galdera-sorta erantzuteari.

Milesker parte-hartzeagatik!

II. ERANSKINA

“IN MISSION” GALDETEGIA, LANALDIAN ZEHAR BIDAIATZEN DUTEN LANGILEENTZAT

Parte-hartzaile estimatua:

Milesker “lanera joan-etorrian istripuak gehien eragiten dituzten faktoreei” buruzko ikerlan honetan parte hartzeagatik. Ikerlan hau Euskal Herriko Unibertsitateak (UPV/EHU) burutzen du eta Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak finantzatzen du. Lan honetatik eratorritako emaitzak EAEko egungo trafiko planak eta parte hartuko duten enpresen mugikortasun planak hobetzeko erabiliko dira.

Zure pribatutasuna mantentzeko, isilpeko identifikazio kode bat sortuko da eta horrekin zure erantzuna aurkitu ahalko dugu, baita ezabatu ere, edonoiz parte-hartzeari utzi nahiko bazenio. Zure kodea NAN edo AIZren azken hiru zifrek eta zure telefono zenbakiaren azken hiru zifrek osatuko dute. Esaterako, zure NAN agiria 12345**678**-N bada eta zure telefono zenbakia 623456**789**, galdetegian zure identifikazio kodea honakoa izango da: **678-789**. Ikerketako daturen bat aldatu edo ezabatu nahiko bazenu, kode hau jakinarazi beharko diguzu, behar bezala identifikatu ahal izateko.

Mesedez, jarraian idatzi ezazu zure identifikazio-kodea (NANaren azken 3 zifrak + telefono zenbakiaren azken 3 zifrak).

Kodea:

Mesedez, jarraian ipini ezazu ikerlan honetan parte-hartzeko zure enpresak erraztu dizun zenbakia.

Enpresaren kodea:

Jarraian, erantzun itzazu honako galdera orokorrak. Gogora ezazu datu hauek konfidentzialtasun osoz tratatuak izango direla.

Bizilekua:					
Sexua:	Gizona: <input type="checkbox"/>	Emakumea: <input type="checkbox"/>	Ez bitarra: <input type="checkbox"/>	Adina:	URTE
Zure kargu dauden adin-txikikoen kopurua				Zure kargu dauden nagusien kopurua	
Enpresa				Enpresaren tamaina (langileak)	
Lanpostua:					
Profesionalki gidaria al zara? (adib. garraiolariak, autobus gidariak, taxi gidariak, etab.)		<input type="checkbox"/> EZ (GALDERASORTA HONETAKO 1. ATALA SOILIK BETE). <input type="checkbox"/> BAI (GALDERASORTA HONETAKO 2. ATALA BETE).			

Zein ibilgailu mota gidatzen duzu lanera joaterakoan?	<input type="checkbox"/> Ziklo-motorra
	<input type="checkbox"/> Motorra
	<input type="checkbox"/> Autoa
	<input type="checkbox"/> Ibilgailu industrialia
	<input type="checkbox"/> Kamioia
	<input type="checkbox"/> Bestelakoak (Mesedez, ipini zein)
Gida-baimenaren antzintasuna:	URTE

Azken 5 urteotan eduki al duzu trafiko-istripurik? (Ipini kopurua).		
Istripu bakoitzaren arrazoi nagusia zein izan zen? (Erantzun bat baino gehiago aukeratu dezakezu) .	<input type="checkbox"/> Distrakzioa, deskuidua	
	<input type="checkbox"/> Abiadura	
<input type="checkbox"/> Seinaleak ez errespetatzea		
<input type="checkbox"/> Nekea/Logura		
<input type="checkbox"/> Errepidearen baldintzak		
<input type="checkbox"/> Laneko estresa		
<input type="checkbox"/> Ibilgailuaren akatsak		
<input type="checkbox"/> ED / EE		
Azken 2 urteotan, zenbat aldiz jaso duzu isunen bat zirkulazio-arauak ez errespetatzeagatik?		

Mota (Isun kopurua ipini)	<input type="checkbox"/>	Abiadura
	<input type="checkbox"/>	Aparkatzekoa
	<input type="checkbox"/>	Aurreratze desegokia
	<input type="checkbox"/>	Trafiko seinaleak ez errespetatzea
	<input type="checkbox"/>	Bestelakoak (Mesedez, ipini zein)

Jarraian, zure lantokiari eta bertara egin beharreko joan-etorriei dagozkien galderari erantzun mesedez.

Lantokiari dagokion lurraldea:	
---------------------------------------	--

Lantokira ibilgailu propioan iristeko erraztasun maila (irisgarritasuna):	<input type="checkbox"/> Oso erraz <input type="checkbox"/> Erraza <input type="checkbox"/> Zaila <input type="checkbox"/> Oso zaila
--	---

Etiket lantokira gidatzen dituzun kilometroak	km	Lantokira joateko garraiobide publiko edo kolektiborik ba al duzu?	BAI EZ
--	-----------	---	---------------

Lanera sartzeko ordua	:	Lanetik irteteko ordua	:
Lanera joateko behar duzun gutxi gora-beherako denbora			Min

Lanerako bidean zeharkatzen dituzun errepide motak	<input type="checkbox"/> Hiri-bideak <input type="checkbox"/> Hiri arteko errepideak <input type="checkbox"/> Errepide nazionalak <input type="checkbox"/> Autobideak / Autopistak		
Lanerako bidean geldialdi gehiago egiten al duzu? (adib. Haurrak eskolan utzi)	BAI	EZ	Zenbat?

Lanean zenbat denbora eskaintzen diozu deskantsuari?	Min	
Lanean ordutegi malgua al duzu?	BAI	EZ
Telelana burutzeko aukerarik ba al duzu?	BAI	EZ
Lantokian aparkatzeko erraztasuna al duzu?	BAI EZ	
Bizitokian aparkatzeko erraztasuna al duzu?	BAI EZ	

2. ATALA

SOILIK BETE EZAZU ZURE LAN JARDUNALDIAN IBILGAILURIK EZ BADUZU ERABILTZEN.

Zoaz 1. ATALERA **Profesionalki** **GIDARIA** bazara, alegia, garraiolaria, autobus edo taxi gidaria, etab.

Jarraian, zure lanpostuari, lan egiten duzun enpresari eta gidatze-estiloari dagozkion galderak aurkituko dituzu. Mesedez, irakurri itzazu galderak poliki eta modu zintzoan erantzun itzazu. Galdera-sortatik eratorritako datuak konfidentziasunez landuko dira eta ikerketa honetarako soilik.

Mesedez, ipini ezazu 1etik 6ra etxetik lanerako joan-etorriko alderdi hauekiko duzun adostasun maila; 1etik (Erabat desados), 6ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
PC1. Lanerako ibilbidea oso saturatua egoten da (trafiko handia).	1	2	3	4	5	6
PC2. Lanerako ibilbidea oso segurua da.	1	2	3	4	5	6
PC3. Eguraldi txarrarekin istripu asko gertatzen dira.	1	2	3	4	5	6
PC4. Lanerako ibilbidean istripu asko gertatzen dira.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, adierazi ezazu zure etxetik lanerako joan-etorrian honako faktoreek zein mailatan eragiten dizuten estresa 1etik (Ezer) 6ra (Erabat).

	Ezer	Oso gutxi	Gutxi	Zerbait	ASko	Erabat
ES1 Lanera berandu iritsi.	1	2	3	4	5	6
ES2 Ibilbide luzeegia.	1	2	3	4	5	6
ES3 Lanera iristerakoan aparkatu behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES4 Familiako beharren zaintza.	1	2	3	4	5	6
ES5 Ibilbidean zehar lana planifikatu behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES6 Familiako / Laneko gatazkak.	1	2	3	4	5	6
ES7 Errepidean auto-ilarak / auto-istripuak.	1	2	3	4	5	6
ES8 Ibilbidean trafiko-kontrolak.	1	2	3	4	5	6
ES9 Ibilbidean abiadura-kontrolak (radarrak).	1	2	3	4	5	6
ES10 Nekea.	1	2	3	4	5	6
ES11 ibilbidea puntako orduetan egin behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES12 Kamioi edo ibilgailu handien dentsitatea.	1	2	3	4	5	6

Oraingoan, lan egiten duzun enpresaren kulturari eta laneko arriskuen prebentzioari buruzko plan eta politiken inguruko baieztapenak aurkituko dituzu. Mesedez, adierazi ezazu esaldi bakoitzarekiko zure adostasun maila, 1etik (Erabat desados) 5era (Erabat ados).

	Desadostasun maila		3	Adostasun maila	
	1	2		4	5
P3 “In itinere” (etxetik lanerako joan-etorriak) moduko trafiko istripuak prebenitzeko politikak etengabeko hobekuntzarako konpromisoa du.	1	2	3	4	5
P8 Enpresan sartzean, langileari istripuen prebentzioari buruzko nahikoa trebakuntza ematen zaio.	1	2	3	4	5
P9 Formakuntza ekimenak etengabekoak eta aldizkakoak dira, eta formakuntza-plan batean integratuta daude.	1	2	3	4	5
P15 Idatzitako zirkularrak (gutunak) prestatzen dira eta bilerak antolatzen dira langileei jakinarazteko etxetik lanerako joan-etorrien arriskuen prebentzioaz.	1	2	3	4	5
P16 “In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planak burutzen dira, non arriskuen ebaluazioak emandako informazioan oinarritutako ekintzak biltzen dituzten.	1	2	3	4	5
P17 Jokabide arauak edo lan-prozedurak burutzen dira, mugikortasun arriskuen ebaluaziotik abiatuta.	1	2	3	4	5
P18 “In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planak langile guztiei zabaltzen zaizkie.	1	2	3	4	5
P23 Aldian behin, “In itinere” moduko trafiko istripuak prebenitzeko planen exekuzioa kontrolatzen da.	1	2	3	4	5
P27 Lanerako bidean gertatzen diren istripu eta gertaerak informatu, ikertu, aztertu eta erregistratu egiten dira.	1	2	3	4	5

Mesedez, adierazi ezazu baieztapen hauekin duzun adostasun edo desadostasun maila. Guztiek erreferentzia egiten diote lan egiten duzun enpresako gerente, zuzendari eta lankideei. Gogora ezazu eratorritako datuak konfidentzialki tratatuak izango direla.

		Desadostasun maila			Adostasun maila	
		1	2	3	4	5
SF1	Gerenteek uste dute langileen parte-hartzea eta konpromisoa ezinbestekoak direla etxetik lanerako joan-etorriko istripuak murrizterakoan.	1	2	3	4	5
SF9	Gerenteek langile zein zuzendariekin bilerak burutzea sustatzen dute, bide-segurtasuneko gaiak eztabaidatzeko.	1	2	3	4	5
SF10	Langileek etxetik lanerako joan-etorrietako trafiko-istripuen prebentzioari buruzko prozedurak sortzen parte hartzen dute.	1	2	3	4	5
SF11	Langileek modu aktiboan parte hartzen dute bide-segurtasuneko planak diseinatu, gauzatu eta kontrolatzen.	1	2	3	4	5
SF12	Langileek bide-segurtasuneko arauak betetzen dituzte.	1	2	3	4	5

Jarraian, zure eguneroko bizitzari buruzko galderak aurkezten dira, baita zure estresa mailaren, familia-kontziliazioaren eta gidatzeko estiloaren ingurukoak ere. Mesedez, baieztapen bakoitzarekiko zure adostasun maila ipini ezazu 1etik (Erabat Desados) 6ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila			
	1	2	3	4	5	6	
EMO1	Gidatzen dudanean sentitzen ditudan emozioei erreparatzen diet.	1	2	3	4	5	6
EMO2	Gidatu aurretik garrantzitsua nire emozioez eta umoreaz ohartzea.	1	2	3	4	5	6
EMO3	Gidatu aurretik eta bitartean, nire emozioari eta gogoaldateari arreta jartzen diot.	1	2	3	4	5	6

EMO4 Gidatzen dudanean ia beti dakit nola sentitzen naizen.	1	2	3	4	5	6
EMO5 Gidatzen ari naizen bitartean, badakit beste gidariekiko zein sentimendu ditudan.	1	2	3	4	5	6
EMO6 Gidatzen ari naizen bitartean, trafiko egoera ezberdinetan nola sentitzen naizen konturatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
EMO7 Pentsamendu positiboak izaten saiatzen naiz, nahiz eta haserrea eragiten didan trafiko egoeraren bat egon.	1	2	3	4	5	6
EMO8 Umore onez gidatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
EMO9 Gidatzerakoan haserre banago, nire gogo-aldarteak aldatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, jarraian agertzen diren baieztapen hauekiko zure adostasun edo desadostasun maila ipini ezazu, zure eguneroko bizitzan pentsatuz.

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
NE1 Maiz izaten ditut nire umorean gorabeherak.	1	2	3	4	5	6
NE2 Askotan nazkatuta sentitzen naiz ("kokoteraino").	1	2	3	4	5	6
NE3 Gehiegi arduratzen den pertsona bat naiz.	1	2	3	4	5	6
NE2 Askotan urduritasuna eta estresa sentitzen ditut.	1	2	3	4	5	6
AN1 Askotan eskuak edo hankak dardarka edukitzen ditut.	1	2	3	4	5	6
AN3 Askotan nire gorputza tentsioan egoten da.	1	2	3	4	5	6
RE1 Kosta egiten zait lanaldiaren amaieran erlaxatzea.	1	2	3	4	5	6
RE2 Bereziki nekatuta sentitzen naiz lanaldiaren amaieran.	1	2	3	4	5	6
RE4 Oro har, egun osoan zehar lan egin ostean, oraindik fresko/a (aktibo/a) sentitzen naiz afaldu ondoren.	1	2	3	4	5	6
RE5 Oro har, lan egin ondoren, bigarren egun libre batean soilik erlaxatu naiteke.	1	2	3	4	5	6
RE6 Nire lanaldiaren ondorengo ordu libreetan kontzentratzeko arazoak izan ohi ditut.	1	2	3	4	5	6

RE7 Lanetik etxera iritsi berria naizenean, besteekiko interesa agertzea kosta egiten zait.	1	2	3	4	5	6
RE8 Oro har, ordubete baino gehiago behar izaten dut lanaren ondoren erabat errekueratuta sentitzeko.	1	2	3	4	5	6
RE9 Etxera iristean, denbora batez bakarrik egoteko beharra izaten dut.	1	2	3	4	5	6
RE10 Lan egun baten ostean, beste jarduera batzuk hasteko nekatuegi egon ohi naiz.	1	2	3	4	5	6
RE11 Lanaldiaren azken zatian, nekea dela eta, ezin izaten dut lana modu egokian burutu.	1	2	3	4	5	6

Jarraian, zure adostasun edo desadostasun maila ipini honako eskala jarraituz 1etik (Erabat desados) 7ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila			
WF1 Lanaldiaren ostean, etxera nekatuegi iristen naiz etxean egin nahiko nituzkeen gauzak egiteko.	1	2	3	4	5	6	7
WF2 Gehiegizko lana dela eta, ezin diot nire familiari nahi adina denbora eskaini.	1	2	3	4	5	6	7
WF3 Nire lanak familiarekin eta lagunekin pasa nahiko nukeen denbora kentzen dit.	1	2	3	4	5	6	7
WF4 Nire lanak askotan familiako erantzukizunak oztopatzen ditu.	1	2	3	4	5	6	7
WF5 Nire familiari loturiko betebeharrak hain handiak dira, ez zaidala astirik geratzen lanerako.	1	2	3	4	5	6	7
WF6 Nire gainbegirale eta lankideei ez zaie gustatzen nik nire bizitza pertsonalaz hitz egitea.	1	2	3	4	5	6	7
WF7 Nire familiako bizitzak lanean eman nahiko nukeen denbora kentzen dit.	1	2	3	4	5	6	7
WF8 Nire familiako bizitzak askotan nire laneko erantzukizunak oztopatzen ditu.	1	2	3	4	5	6	7

Atal honetan lanera joateko joan-etorrien inguruko galderak aurkituko dituzu. Mesedez, bilatu ezazu zure taldea erakutsitako hiru aukeren artean eta erantzun talde horretako galderari soilik. Adibidez, lanera joateko kotxea gidatzen baduzu, lehenengo taldeko galderak erantzun beharko dituzu "motordun ibilgailuak gidatzen dituzten pertsonak". Zure mugikortasun motari lotutako galderari soilik erantzun beharko zenieke.

1. TALDEA: MOTORIZATUTAKO IBILGAILUAK GIDATZEN DITUZTEN PERTSONAK

(adib. AUTOA, MOTORRA, ETAB.)

Mesedez, erantzun **soilik motorreko ibilgailu bat gidatzen baduzu**, bestela, joan hurrengo galderara. Pentsatu nola gidatzen duzun normalean eta erantzun zintzotasun osoz.

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
DS1 Gidatzen dudan bitartean musika entzun eta erlaxatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS2 Beste ibilgailuei pega-pega eginda gidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS3 Haserrea erakusteko, askotan klaxona jotzen dut edo argiak pizten ditut.	1	2	3	4	5	6
DS4 Motorraren potentziaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS5 Abiadura-mugan gidatzearen sentrazioaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS6 Gidatzen dudan bitartean erlaxatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS7 Martxaz azkar aldatzeaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS8 Gidatzeak frustratzen nau.	1	2	3	4	5	6
DS9 Helmuga batera iristeko, behar direnak baina buelta gehiago ematen ditut.	1	2	3	4	5	6
DS10 Beste gidariak iraintzen ditut.	1	2	3	4	5	6
DS11 Semaforoa berdean jartzen denean, une batez itxaroten dut aurrean ditudan ibilgailuak abiatu arte.	1	2	3	4	5	6
DS12 Batzuetan ez naiz konturatzen oinezko bat errepidea gurutzatzen ari dela.	1	2	3	4	5	6

DS13 Nire ibilgailuak abiadura handiagoa eskatzen dudala sentitzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS14 Semaforo bat gorrian saltatzen dut trafikoak horrela eramanda.	1	2	3	4	5	6
DS15 Trafikoa noiz pasatuko zain egoten naiz, pasoa utzi behar dudana bidegurutze batean.	1	2	3	4	5	6
DS16 Gidatzen dudana bitartean paisaiaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS17 Distratua joateagatik txoke bat ekiditeko, zakarki frenatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS18 Honako esaera jarraituz gidatzen dut: "Hobe prebenitzea, sendatzea baino".	1	2	3	4	5	6
DS19 Gidatzerakoan estresatua sentitzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS20 Argi luzeak piztuta ditudala ahazten dut.	1	2	3	4	5	6
DS21 Beste gidariek edo oinezkoekin eztabaidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS22 Gidatzen dudana bitartean arriskuak hartzea gustuko dut.	1	2	3	4	5	6
DS23 Gidatu nahi nuen lekura ordez, beste leku ezberdin batera gidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS24 Gidatzen dudana bitartean urduri sentitzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS25 Puntako orduetan pazientzia galtzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS26 Ibilbidea gaizki planifikatzen dut eta saihestu nezakeen trafikoa topatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS27 Pazientziaz itxaroten dut lehentasunik ez dudanean ere.	1	2	3	4	5	6
DS28 Aurrez planifikatzen ditut bidai luzeak.	1	2	3	4	5	6
DS29 Ia txokatzen naiz aparkaleku bateko distantziak ondo ez kalkulatzegatik.	1	2	3	4	5	6
DS30 Gidatzen dudana bitartean pentsatuz eta hausnartuz noa.	1	2	3	4	5	6
DS31 Prest nago beste gidarien ustekabeko maniobren aurrean erreakzionatzeko.	1	2	3	4	5	6
DS32 Kontu handiz gidatu ohi dut.	1	2	3	4	5	6
DS33 Errail azkarretik geldo gidatzen dutenekin haserretzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS34 Gidatze arriskutsuaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6

2. TALDEA: "TXIRRINDULARIAK ETA PATIN ELEKTRIKOEN ERABILTZAILEAK"


Mesedez, soilik erantzun bizikleta edo patinete elektrikoarekin lanera joaten bazara, bestela, joan hurrengo galderara. Pentsatu bizikleta edo patinetea nola gidatu ohi duzun eta erantzun zintzotasun osoz jokaera horiek zenbateko maiztasunez izaten dituzun, erantzun eskala 1etik (Inoiz) 6ra (Askotan) izanik.

	Inoiz  Askotan					
	1	2	3	4	5	6
CBQ 1 Bizikletan edo patinetean ibiltzea alkoholaren edo drogen eraginpean.	1	2	3	4	5	6
CBQ 2 Trafikoaren aurkako norabidean joatea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 3 Ibilgailuen edo pertsonen artetik Zigzag egitea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 4 Bizikletaz edo patinetez ibiltzerakoan janaria edo tabako paketea bezalako objektuak maneiatzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 5 Batzuetan behar baino azkarrago zoazela sentitzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 6 Semaforoa gorrian zeharkatzea, autorik edo oinezkorik ez datorrela dirudienean.	1	2	3	4	5	6
CBQ 7 Bizikletan beste bidaiaria eramatea, bizikleta egokitu gabe dagoenean.	1	2	3	4	5	6
CBQ 8 Beste gidari batekin abiaduragatiko lehia edo "lasterketa" izatea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 9 Auto-talka bat saihesteko, nahi gabe kalea begiratu gabe zeharkatu edo beste auto bat frenaraztea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 10 Beste oinezko edo txirrindulari batekin talka egitea, bizikletaz distrahituta joan bitartean.	1	2	3	4	5	6
CBQ 11 Bat-batean frenatu eta istripu bat eragitetik gertu egotea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 12 Gurutzatzerakoan oinezkoen presentzia ez nabaritzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 13 "Gelditu" edo "Pasatzen utzi" seinaleen aurrean ez frenatu eta beste ibilgailu edo oinezko batekin talka egitetik gertu egotea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 14 Oso frenatze gogorra egitea gainazal labainkorrean.	1	2	3	4	5	6
CBQ 15 Ez konturatzea oinezko batek gurutzatzeko asmoa zuenik.	1	2	3	4	5	6
CBQ 16 Ez konturatzea aparkatuta zegoen ibilgailu batek irteteko asmoa duenik eta bat-batean frenatu beharra berarekin talka ez egiteko.	1	2	3	4	5	6

CBQ 17 Ez konturatzea bidaiari bat ibilgailu edo autobus batetik irteten ari denik eta kolpatzetik gertu egotea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 18 Jada biratzeko seinalizazioa erabili duen ibilgailu bat aurreratzen saiatzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 19 Bira bat gaizki emana usteagatik, errepidean zer bait kolpatu edo oreka galtzear egotea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 20 Nahi gabe, aparkatutako ibilgailu batekin talka egitea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 21 Bideko zulo batekin estropozu egitea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 22 Semaforo bat beste batekin nahastu eta azken horren arabera maniobratzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 23 Frenatzen saiatu, baina eskuaren kokapen txarra dela eta, balaztak behar bezala ez erabilzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 24 Gelditu eta alde bietatik begiratzea izkina edo bidegurutze bat zeharkatu aurretik.	1	2	3	4	5	6
CBQ 25 Abiadura seguru batean mugitzea, bat-bateko ezbeharrak edo frenatu beharrak ekiditeko.	1	2	3	4	5	6
CBQ 26 Beste txirrindulari edo ibilgailuekiko segurtasun-distantzia mantentzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 27 Bizikletari dagokion erreia erabiltzea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 28 Eguraldi txarrarekin gidatzea saihestea.	1	2	3	4	5	6
CBQ 29 Oso nekatuta edo gaixo sentitzen banaiz, gidatzea saihestea.	1	2	3	4	5	6

3. TALDEA: "OINEZKOAK ETA GARRAIOBIDE PUBLIKOA"

Mesedez, soilik erantzun ezazu lanera oinez edo garraio bide publikoz bazoaz.

	Inoiz  Askotan					
	1	2	3	4	5	6
WBQ 1 Kale erditik gurutzatu, zebrabiderik gabe.	1	2	3	4	5	6
WBQ 2 Oinezkoen zebrabidea zeharkatu, sefaroa gorrian dagoenean.	1	2	3	4	5	6
WBQ 3 Errepidetik oinez ibili, espaloia estuegia delako edo oinezko asko dabilelako.	1	2	3	4	5	6
WBQ 4 Kalea autoen artetik gurutzatu, nahiz eta oinezkoen zebrabidea nahiko gertu egon.	1	2	3	4	5	6
WBQ 5 Semaforoa gorri jartzean dagoenean gurutzatu, baita autoak itxaronarazi behar badira ere.	1	2	3	4	5	6
WBQ 6 Norbait aurreratzen saiatu, astiroegi ibiltzen ari delako.	1	2	3	4	5	6
WBQ 7 Bizikleten erreietik ibili, nahiz eta denbora gutxiz izan.	1	2	3	4	5	6
WBQ 8 Horma edo hesia saltatu bidea laburtzeko.	1	2	3	4	5	6
WBQ 9 Azken momentuan korrika aritu garraio bide publikoa ez galtzeko.	1	2	3	4	5	6
WBQ 10 Alkoholaren edo drogen eraginpean ibili.	1	2	3	4	5	6
WBQ 11 Oinez ibili bitartean aurikularrekin musika entzun.	1	2	3	4	5	6
WBQ 12 Oinez ibili bitartean mugikorrean bideo bat begiratu edo sare-sozialak berrikusi.	1	2	3	4	5	6
WBQ 13 Oinez ibili bitartean mezu bat bidali edo txat batean berriketan aritu.	1	2	3	4	5	6
WBQ 14 Oinez ibili bitartean telefonoz hitz egin, "esku-libreekin" nahiz gabe.	1	2	3	4	5	6
WBQ 15 Hain azkar ibiltzen naiz ezen jendea saihestu behar dudala.	1	2	3	4	5	6
WBQ 16 Pertsonen artetik zig-zag egin helmugara azkarrago iristeko.	1	2	3	4	5	6
WBQ 17 Hain distrainuta ibili oinez, ezen auto batek gelditu behar izan duela edo bozina jo.	1	2	3	4	5	6
WBQ 18 Beste oinezko batekin talka egin distrainurik ibiltzeagatik.	1	2	3	4	5	6

WBQ 19 Objektu batekin talka egin distraiturik ibiltzeagatik.	1	2	3	4	5	6
WBQ 20 Une batez, nora nindoan ahaztu.	1	2	3	4	5	6
WBQ 21 Ikusi ez duzun oztopo edo zulo batekin estropezu egin.	1	2	3	4	5	6
WBQ 22 Bat-batean gelditu edo norabidez aldatu, ia norbaitek zurekin estropezu egitea eraginez.	1	2	3	4	5	6
WBQ 23 Kale bi aldeetara begiratu gabe zeharkatu berri duzula konturatu.	1	2	3	4	5	6
WBQ 24 Oinezkoentzat berde ez zegoen semaforo bat gurutzatu berri duzula ohartzea.	1	2	3	4	5	6
WBQ 25 Ia norbaitekin talka egin izkina biratzerakoan, begiratzen ez egoteagatik.	1	2	3	4	5	6
WBQ 26 Trafikoan zentratu ordez, iragarki bati begira egon.	1	2	3	4	5	6
WBQ 27 Bidea zeharkatu aurretik bi aldeetara begiratu, lehentasuna baduzu ere.	1	2	3	4	5	6
WBQ 28 Semaforoa berde jarri arte itxaron zeharkatu aurretik, baita ibilgailurik hurbiltzen ez denean ere.	1	2	3	4	5	6
WBQ 29 Eskuinaldetik ibiltzen saiatu, kontrako norabidetik etor daitezkeen beste oinezko batekin topo egitea ekiditeko.	1	2	3	4	5	6
WBQ 30 Kalea zeharkatzeko oinezkoen zebrabidera arte oinez ibili, nahiz eta denbora gehiago behar izan.	1	2	3	4	5	6

PARTE-HARTZAILE GUZTIENTZAT

Mesedez, amaitzeko ipini honako baieztapenekiko zure adostasun edo desadostasun maila.

	Desadostasun maila			Adostasun maila	
	1	2	3	4	5
IRI-TP-1 Besteekin ados ez nagoenean, gauzak besteen ikuspuntutik ikusten saiatzen naiz erabaki bat hartu aurretik.	1	2	3	4	5
IRI-TP-2 Batzuetan lagunak hobeto ulertzen saiatzen naiz gauzak euren ikuspegitik imajinatuz.	1	2	3	4	5
IRI-TP-3 Norbaitekin atsekabetuta nagoenean, normalean euren azalea jartzen saiatzen naiz une batez.	1	2	3	4	5
IRI-TP-4 Norbait kritikatu aurretik, bere lekuan egonez nola sentituko nintzen imajinatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-1 Nire emozioez jabetzen naiz horiek bizi ditudanean.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-2 Kontziente naiz besteei bidaltzen dizkiedan ez-ahozko mezuez.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-3 Begiratze hutsarekin, badakit beste pertsona batzuk sentiberak direla.	1	2	3	4	5
SSRI-R-1 Emozio positibo bat sentitzen dudanean, badakit nola egin gehiago irauteko.	1	2	3	4	5
SSRI-R-2 Badakit zergatik aldatzen diren nire emozioak.	1	2	3	4	5
SSRI-R-3 Erraz antzeman ditzaket nire emozioak sentitu ahala.	1	2	3	4	5

Amaitu duzu galdera-sorta erantzuteari.

Milesker parte-hartzeagatik!

2. ATALA

**PROFESIONALKI GARRAIOLARIAK EDOTA GIDARIEK DIRENEN GALDERASORTA:
MERKATARIAK, AUTOESKOLETAKO GIDARIAK, ETAB.**


**BETE EZAZU SOILIK ZURE LAN JARDUNALDIAN ZEHAR IBILGAILU BAT ERABILTZEN
BADUZU**

Gidari profesionala **EZ** bazara, hau da, garraiolaria, autobus gidaria, taxi gidaria etab. **EZ** bazara, bete atal hau. Bestela, soilik 1. atala bete ezazu.

Jarraian, zure lan bizitzarekin, lan egiten duzun enpresarekin eta gidatzeko estiloarekin lotutako zenbait galdera aurkituko dituzu. Mesedez, irakurri galderak poliki eta erantzun zintzotasunez. Galdetegiaren datuak guztiz konfidentzialak izango dira eta oraingo ikerketarako bakarrik erabiliko dira.

<p>Identifikatu ezazu zein den zure garraiolari/gidari lanbide mota</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Pertsonen garraio kolektiboa <input type="checkbox"/> Pertsonen banakako garraioa <input type="checkbox"/> Paketeak / Posta <input type="checkbox"/> Salgaiak (kamioilariak, etab.) <input type="checkbox"/> Atez ateko merkataria, etab. <input type="checkbox"/> Bestelakorik (adierazi zein):
<p>Identifikatu ezazu zure lanorduetan zein bide mota zeharkatu ohi duzun (bat baino gehiago hautatu dezakezu)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hiri bidea <input type="checkbox"/> Hiri arteko errepidea <input type="checkbox"/> Errepide nazionala <input type="checkbox"/> Autobidea / autopista
<p>Salgaiak edo pertsonak entregatzeko epe mugarik ba al duzu?</p>	<p style="text-align: center;">BAI EZ</p>
<p>Zure ustez, denbora nahikoa al duzu lana segurtasunez eta eraginkortasunez betetzeko?</p>	<p style="text-align: center;">BAI EZ</p>
<p>Beti ibilbide bera egiten al duzu?</p>	<p style="text-align: center;">BAI EZ</p>
<p>Zure lanaldiaren barruan, argi al duzu jarraitu behar duzun ibilbidea zein den?</p>	<p style="text-align: center;">BAI EZ</p>
<p>Behin lanaldia hasita, ibilbidean edo laneko plangintzan aldaketak izaten al dituzu?</p>	<p style="text-align: center;">BAI EZ</p>
<p>GPSa erabiltzen al duzu zure lanaldian?</p>	<p style="text-align: center;">BAI EZ</p>
<p>Ba al duzu enpresako ibilgailurik?</p>	<p style="text-align: center;">BAI EZ</p>

Jarraian, lanean gidatzearekin lotutako hainbat esaldi aurkezten zaizkizu. Azken sei hilabeteetan, zure lanean, zenbat aldiz egin duzu honelakorik?

	Inoiz  Askotan					
	1	2	3	4	5	6
IM1. Egun bakar batean lau orduz baino gehiago gidatu dut.	1	2	3	4	5	6
IM2. Bi orduz baino gehiago gidatu dut atsedetik gabe.	1	2	3	4	5	6
IM3. Lanetik irten eta beste bi orduz gidatu dut.	1	2	3	4	5	6
IM4. Eskaera bat berandu entregatu dut (sailgaien garraioan aritzen bada).	1	2	3	4	5	6
IM5. Errepideko abiadura mugak gainditu ditut.	1	2	3	4	5	6
IM6. Alkohola edo beste drogak hartu ondoren gidatu dut.	1	2	3	4	5	6
IM6. Gidatu bitartean, mugikorarekin lan-kudeaketak burutu ditut.	1	2	3	4	5	6
IM7. Lanaldian zehar, laneko plangintza aldatu dut.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, ipini ezazu 1etik 6ra etxetik lanerako joan-etorriko alderdi hauekiko duzun adostasun maila; 1etik (Erabat desados), 6ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
PC1. Oro har, lan jardunaldian zehar zeharkatzen dudana ibilbidea oso saturatua egoten da (trafiko handia).	1	2	3	4	5	6
PC2. Laneko ibilbidea oso segurua da.	1	2	3	4	5	6
PC3. Oro har, eguraldi txarrarekin istripu asko gertatzen dira.	1	2	3	4	5	6
PC4. Lanerako ibilbidean istripu asko gertatzen dira.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, adierazi ezazu zein mailatan estresatzen zaituzten lanaldian zehar aurki ditzakezun honako faktore hauek 1etik (Ezer) 6ra (Erabat) bitartean.

	Ezer  Erabat					
	1	2	3	4	5	6
ES1 Zeregina betetzera ez iristea.	1	2	3	4	5	6
ES2 Ibilbide luzeegia.	1	2	3	4	5	6
ES3 Lanera iristerakoan aparkatu behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES4 Familiako beharren zaintza.	1	2	3	4	5	6
ES5 Ibilbidean zehar lana planifikatu behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES6 Familiako / Laneko gatazkak.	1	2	3	4	5	6
ES7 Errepidean auto-ilarak / auto-istripuak.	1	2	3	4	5	6
ES8 Ibilbidean trafiko-kontrolak.	1	2	3	4	5	6
ES9 Ibilbidean abiadura-kontrolak (radarrak).	1	2	3	4	5	6
ES10 Nekea.	1	2	3	4	5	6
ES11 ibilbidea puntako orduetan egin behar izatea.	1	2	3	4	5	6
ES12 Kamioi edo ibilgailu handien dentsitatea.	1	2	3	4	5	6

Orain lan egiten duzun enpresaren kulturari eta laneko arriskuen prebentzioari buruzko plan eta politiken inguruko adierazpenak aurkituko dituzu. Mesedez, adierazi zure adostasun edo desadostasun maila honako adierazpen hauekiko 1etik (Erabat desados) 5era (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila	
	1	2	3	4	5
P3 Errepide istripuak prebenitzeko politikak etengabeko hobekuntzaren aldeko apustua egin du.	1	2	3	4	5
P8 Enpresan sartzean, langileari istripuen prebentzioari buruzko nahikoa trebakuntza ematen zaio.	1	2	3	4	5
P9 Prestakuntza-ekintzak etengabeak eta aldizkakoak dira eta prestakuntza-plan batean integratuta daude.	1	2	3	4	5

P15	Idatzitako zirkularrak (gutunak) prestatzen dira eta bilerak antolatzen dira langileei jakinarazteko gidatzeari loturiko arriskuen prebentzioaz.	1	2	3	4	5
P16	Trafiko istripuak prebenitzeko planak burutzen dira, non arriskuen ebaluazioak emandako informazioan oinarritutako ekintzak biltzen dituzten.	1	2	3	4	5
P17	Jokabide arauak edo lan-prozedurak burutzen dira, mugikortasun arriskuen ebaluaziotik abiatuta.	1	2	3	4	5
P18	Trafiko istripuak prebenitzeko planak langile guztiei zabaltzen zaizkie.	1	2	3	4	5
P23	Aldian behin, trafiko istripuak prebenitzeko planen exekuzioa kontrolatzen da.	1	2	3	4	5
P27	Errepidean gertatzen diren istripu eta gertaerak informatu, ikertu, aztertu eta erregistratu egiten dira.	1	2	3	4	5
P28	Enpresa arduratzen da ibilgailuen ikuskatzeaz eta mantentzeaz.	1	2	3	4	5

Mesedez, adierazi ezazu baieztapen hauekin duzun adostasun edo desadostasun maila. Guztiek erreferentzia egiten diote lan egiten duzun enpresako gerente, zuzendari eta lankideei. Gogora ezazu eratorritako datuak konfidentzialki tratatuak izango direla.

		Desadostasun maila			Adostasun maila	
		1	2	3	4	5
SF1	Gerenteek uste dute langileen parte-hartzea eta konpromisoa ezinbestekoak direla trafiko-istripuak murrizterakoan.	1	2	3	4	5
SF9	Gerenteek langile zein zuzendariekin bilerak burutzea sustatzen dute, bide-segurtasuneko gaiak eztabaidatzeko.	1	2	3	4	5
SF10	Langileek etxetik lanerako trafiko-istripuen prebentzioari buruzko prozedurak sortzen parte hartzen dute.	1	2	3	4	5
SF11	Langileek modu aktiboan parte hartzen dute bide-segurtasuneko planak diseinatu, gauzatu eta kontrolatzen.	1	2	3	4	5
SF12	Langileek bide-segurtasuneko arauak betetzen dituzte.	1	2	3	4	5

Jarraian, zure eguneroko bizitzari buruzko galderak aurkezten dira, baita zure estresa mailaren, familia-kontziliazioaren eta gidatzeko estiloaren inguruak ere. Mesedez, baieztapen bakoitzarekiko zure adostasun maila ipini ezazu 1etik (Erabat Desados) 6ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
EMO1 Gidatzen dudanean sentitzen ditudan emozioei erreparatzen diet.	1	2	3	4	5	6
EMO2 Gidatu aurretik garrantzitsua nire emozioez eta umoreaz ohartzea.	1	2	3	4	5	6
EMO3 Gidatu aurretik eta bitartean, nire emozioari eta gogo-aldarteari arreta jartzen diot.	1	2	3	4	5	6
EMO4 Gidatzen dudanean ia beti dakit nola sentitzen naizen.	1	2	3	4	5	6
EMO5 Gidatzen ari naizen bitartean, badakit beste gidariekiko zein sentimendu ditudan.	1	2	3	4	5	6
EMO6 Gidatzen ari naizen bitartean, trafiko egoera ezberdinetan nola sentitzen naizen konturatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
EMO7 Pentsamendu positiboak izaten saiatzen naiz, nahiz eta haserrea eragiten didan trafiko egoeraren bat egon.	1	2	3	4	5	6
EMO8 Umore onez gidatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
EMO9 Gidatzerakoan haserre banago, nire gogo-aldartea aldatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, jarraian agertzen diren baieztapen hauekiko zure adostasun edo desadostasun maila ipini ezazu, zure eguneroko bizitzan pentsatuz.

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
NE1 Maiz izaten ditut nire umorean gorabeherak.	1	2	3	4	5	6
NE2 Askotan nazkatuta sentitzen naiz (“kokoteraino”).	1	2	3	4	5	6
NE3 Gehiegi arduratzen den pertsona bat naiz.	1	2	3	4	5	6
NE2 Askotan urduritasuna eta estresa sentitzen ditut.	1	2	3	4	5	6
AN1 Askotan eskuak edo hankak dardarka edukitzen ditut.	1	2	3	4	5	6
AN3 Askotan nire gorputza tentsioan egoten da.	1	2	3	4	5	6
RE1 Kosta egiten zait lanaldiaren amaieran erlaxatzea.	1	2	3	4	5	6
RE2 Bereziki nekatuta sentitzen naiz lanaldiaren amaieran.	1	2	3	4	5	6
RE4 Oro har, egun osoan zehar lan egin ostean, oraindik fresko/a (aktibo/a) sentitzen naiz afaldu ondoren.	1	2	3	4	5	6
RE5 Oro har, lan egin ondoren, bigarren egun libre batean soilik erlaxatu naiteke.	1	2	3	4	5	6
RE6 Nire lanaldiaren ondorengo ordu libreetan kontzentratzeko arazoak izan ohi ditut.	1	2	3	4	5	6
RE7 Lanetik etxera iritsi berria naizenean, bestetik interesa agertzea kosta egiten zait.	1	2	3	4	5	6
RE8 Oro har, ordubete baino gehiago behar izaten dut lanaren ondoren erabat errekuertuta sentitzeko.	1	2	3	4	5	6
RE9 Etxera iristean, denbora batez bakarrik egoteko beharra izaten dut.	1	2	3	4	5	6
RE10 Lan egun baten ostean, beste jarduera batzuk hasteko nekatuegi egon ohi naiz.	1	2	3	4	5	6
RE11 Lanaldiaren azken zatian, nekea dela eta, ezin izaten dut lana modu egokian burutu.	1	2	3	4	5	6

Jarraian, zure adostasun edo desadostasun maila ipini honako eskala jarraituz 1etik (Erabat desados) 7ra (Erabat ados).

	Desadostasun maila			Adostasun maila			
	1	2	3	4	5	6	7
WF1 Lanaldiaren ostean, etxera nekatuegi iristen naiz etxean egin nahiko nituzkeen gauzak egiteko.	1	2	3	4	5	6	7
WF2 Gehiegizko lana dela eta, ezin diot nire familiari nahi adina denbora eskaini.	1	2	3	4	5	6	7
WF3 Nire lanak familiarekin eta lagunekin pasa nahiko nukeen denbora kentzen dit.	1	2	3	4	5	6	7
WF4 Nire lanak askotan familiako erantzukizunak oztopatzen ditu.	1	2	3	4	5	6	7
WF5 Nire familiari loturiko betebeharrak hain handiak dira, ez zaidala astirik geratzen lanerako.	1	2	3	4	5	6	7
WF6 Nire gainbegirale eta lankideei ez zaie gustatzen nik nire bizitza pertsonalaz hitz egitea.	1	2	3	4	5	6	7
WF7 Nire familiako bizitzak lanean eman nahiko nukeen denbora kentzen dit.	1	2	3	4	5	6	7
WF8 Nire familiako bizitzak askotan nire laneko erantzukizunak oztopatzen ditu.	1	2	3	4	5	6	7

Mesedez, pentsatu nola gidatzen duzun normalean eta erantzun zintzotasun OSOZ.

	Desadostasun maila			Adostasun maila		
	1	2	3	4	5	6
DS1 Gidatzen dudana bitartean musika entzun eta erlaxatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS2 Beste ibilgailuei pega-pega eginda gidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS3 Haserrea erakusteko, askotan klaxona jotzen dut edo argiak pizten ditut.	1	2	3	4	5	6
DS4 Motorraren potentziaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6

DS5 Abiadura-mugan gidatzearen sentsazioaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS6 Gidatzen dudana bitartean erlaxatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS7 Martxaz azkar aldatzeaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS8 Gidatzeak frustratzen nau.	1	2	3	4	5	6
DS9 Helmuga batera iristeko, behar direnak baina buelta gehiago ematen ditut.	1	2	3	4	5	6
DS10 Beste gidariak iraintzen ditut.	1	2	3	4	5	6
DS11 Semaforoa berdean jartzen denean, une batez itxaroten dut aurrean ditudan ibilgailuak abiatu arte.	1	2	3	4	5	6
DS12 Batzuetan ez naiz konturatzen oinezko bat errepidea gurutzatzen ari dela.	1	2	3	4	5	6
DS13 Nire ibilgailuak abiadura handiagoa eskatzen dudala sentitzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS14 Semaforo bat gorrian saltatzen dut trafikoak horrela eramanda.	1	2	3	4	5	6
DS15 Trafikoa noiz pasatuko zain egoten naiz, pasoa utzi behar dudana bidegurutze batean.	1	2	3	4	5	6
DS16 Gidatzen dudana bitartean paisaiaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS17 Distraitua joateagatik txoke bat ekiditeko, zakarki frenatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS18 Honako esaera jarraituz gidatzen dut: "Hobe prebenitzea, sendatzea baino".	1	2	3	4	5	6
DS19 Gidatzerakoan estresatua sentitzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS20 Argi luzeak piztuta ditudala ahazten dut.	1	2	3	4	5	6
DS21 Beste gidariek edo oinezkoekin eztabaidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS22 Gidatzen dudana bitartean arriskuak hartzea gustuko dut.	1	2	3	4	5	6
DS23 Gidatu nahi nuen lekura ordez, beste leku ezberdin batera gidatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS24 Gidatzen dudana bitartean urduri sentitzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS25 Puntako orduetan pazientzia galtzen dut.	1	2	3	4	5	6

DS26 Ibilbidea gaizki planifikatzen dut eta saihestu nezakeen trafikoa topatzen dut.	1	2	3	4	5	6
DS27 Pazientziaz itxaroten dut lehentasunik ez dudanean ere.	1	2	3	4	5	6
DS28 Aurrez planifikatzen ditut bidai luzeak.	1	2	3	4	5	6
DS29 Ia txokatzen naiz aparkaleku bateko distantziak ondo ez kalkulatzegatik.	1	2	3	4	5	6
DS30 Gidatzen dudan bitartean pentsatuz eta hausnartuz noa.	1	2	3	4	5	6
DS31 Prest nago beste gidarien ustekabeko maniobren aurrean erreakzionatzeko.	1	2	3	4	5	6
DS32 Kontu handiz gidatu ohi dut.	1	2	3	4	5	6
DS33 Errail azkarretik geldo gidatzen dutenekin haserretzen naiz.	1	2	3	4	5	6
DS34 Gidatze arriskutsuaz gozatzen dut.	1	2	3	4	5	6

Mesedez, amaitzeko ipini honako baieztapenekiko zure adostasun edo desadostasun maila.

	Desadostasun maila			Adostasun maila	
	1	2	3	4	5
IRI-TP-1 Besteekin ados ez nagoenean, gauzak besteen ikuspuntutik ikusten saiatzen naiz erabaki bat hartu aurretik.	1	2	3	4	5
IRI-TP-2 Batzuetan lagunak hobeto ulertzen saiatzen naiz gauzak euren ikuspegitik imajinatuz.	1	2	3	4	5
IRI-TP-3 Norbaitekin atsekabetuta nagoenean, normalean euren azalea jartzen saiatzen naiz une batez.	1	2	3	4	5
IRI-TP-4 Norbait kritikatu aurretik, bere lekuan egonez nola sentituko nintzen imajinatzen saiatzen naiz.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-1 Nire emozioez jabetzen naiz horiek bizi ditudanean.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-2 Kontziente naiz besteei bidaltzen dizkiedan ez-ahozko mezuez.	1	2	3	4	5
SSRI-EC-3 Begiratze hutsarekin, badakit beste pertsona batzuk sentiberak direla.	1	2	3	4	5
SSRI-R-1 Emozio positibo bat sentitzen dudanean, badakit nola egin gehiago irauteko.	1	2	3	4	5
SSRI-R-2 Badakit zergatik aldatzen diren nire emozioak.	1	2	3	4	5
SSRI-R-3 Erraz antzeman ditzaket nire emozioak sentitu ahala.	1	2	3	4	5

Amaitu duzu galdera-sorta erantzuteari.

Milesker parte-hartzeagatik!