

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

**ERAKUNDEETAN ETA ENPRESETAN
LANEKO BIDE-SEGURTASUNA ETA
MUGIKORTASUN SEGURUA KUDEATZEKO
ERREFERENTZIA-ESPARRUA**

Egileak:

Tecnaliak FESVIAlekin eta
EUSKALITekin koordinatutako
proiektua, Eusko Jaurlaritzaren
Segurtasun Sailaren Trafiko
Zuzendaritzarentzat.

Edukia

| | |
|--|----|
| MARCO DE REFERENCIA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL Y MOVILIDAD SEGURA EN ORGANIZACIONES Y EMPRESAS | 1 |
| | 2 |
| 1. Introducción | 4 |
| b. Justificación del problema | 5 |
| c. El Modelo de Gestión Avanzada (MGA) | 7 |
| 2. Cómo utilizar el marco de seguridad vial..... | 9 |
| 3. Marco de seguridad vial..... | 12 |
| <u>1.</u> Estrategia | 12 |
| <u>2.</u> Clientes | 14 |
| <u>3.</u> Personas | 16 |
| <u>4.</u> Sociedad | 21 |
| <u>5.</u> Innovación | 22 |
| <u>6.</u> Resultados | 23 |
| 4. Glosario | 25 |

1.Sarrera

a. Erreferentzia-esparrua

Trafiko-istripuak gizartean, osasunean, ekonomian eta lan-arloan eragin handia duten arazoa dira, bai hildakoen kopuruagatik, bai bizitza osorako lesioak edo traumatismoak jasaten dituzten pertsonen kopuruagatik. 2001-2010eko hamarkadan, murriztu egin ziren errepideko istripu hilgarriak, eta trafiko-istripuetan hildako pertsonen kopurua % 50 murrizteko helburu aparta bete zen, Bide Segurtasuneko Europako Estrategian ezarritakoari jarraikiz. 2020ra arteko hamarkada honetan, helburua ez da txikiagoa: trafiko-istripuetan hildako pertsonen kopurua 2010. urtetik % 50 gehiago murriztea.

Osasunaren Mundu Erakundea (OME) nahiz Europako Batzordea gobernuei eskatzen ari zaizkie ahaleginak eta irizpideak bateratzeko, zenbait bidetatik herritarrei mugikortasuna eta bide-segurtasuna hobetzen laguntzeko. Zirkulazioak kalte egin diezaieke pertsoneri eta gizataldeei, eta pertsona eta gizataldeak elkarrekin, erakundeetan, ikastetxeetan eta enpresetan izaten dira, besteak beste; haietara joan behar da, beraz, mugikortasun segurua emateko.

Azken urteotan, laneko testuinguruak protagonismoa hartu du ezbehar-tasaren prebentziorako esku-hartzean eta jardueran. Izan ere, istripuen kopuru nagusiek adierazten dute gure errepideetan asko laneko joan-etorrietan hiltzen edo lesionatzen direla. Hortaz, enpresa eta erakunde asko horretaz jabetu dira eta bide-segurtasuneko neurriak eta ekintzak sartu dituzte beren prebentzio-plan eta -programetan.

Garraioaren Segurtasuneko Europako Kontseiluak (European Transport Safety Council - ETSC) «Trafiko-istripuen eta -lesioen prebentzioa eta langileen segurtasunaren hobekuntza» (PRAISE proiektua) izeneko ekimena abiarazi zuen laneko testuinguruko bide-arriskuei buruz. Proiektuaren helburua laneko bide-segurtasunaren arloko jardunbide egokiak aitortzea da, enpresei eta mota guztietako erakundeei laguntzeko bide-segurtasunean eskakizun zorrotzagoak egiten eta langileen artean lesiorik ez izateko

neurriak hartzen. Gainera, proiektu horrek urtero saritzen ditu beren langileek istripurik ez izateko neurriak hartzen dituzten enpresak.

Estatuaren 2011-2020ko aldirako Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoak laneko testuinguruko prebentzio-lanaren garrantzia jasotzen du, bai *in misio* istripuei dagokienez (gure lanaldiaren barruan gertatzen direnak, ibilgailua lan-tresna delako), bai *in itinere* istripuei dagokienez (etxetik lanerako eta lanetik etxerako joan-etorrietan gertatzen direnak).

Euskal Autonomia Erkidegoaren kasu zehatzean, bide-istripuen kopuru txikitik abiatuta, ezbehar-tasa murrizten jarraitzeak ahalegin handia eskatuko du. Horretarako, beharrezkoa izango da ezbehar-tasa handiena atzematen ari den gizataldeetan edo arloetan jartzea arreta, baita gutxien murriztu den arloetan ere (gure kasuan, laneko testuinguruan). EAEn, 2016an bertan, 6 lagun hil ziren, 40 larri zauritu eta 700 baino gehiago arin zauritu lantokirako joan-etorrietan eta lanaldiaren barruan.

Trafiko Zuzendaritzaren 2015-2020ko aldirako BIDE SEGURTASUN ETA MUGIKORTASUN SEGURUKO PLAN ESTRATEGIKOAREN helburu estrategikoetako bat «*in itinere* eta *in misio* (lanaldiaren barruan) istripuetan hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua % 40 murriztea» da.

Gainera, aipatutako planeko 4. JARDUERA-ILDOA «**bideko lan-arriskuen prebentzioa sustatzea**» da. Plan horretako E5.1.9 ekimenak hauxe ezartzen du, aurrez aipatutako helburu estrategikoa lortze aldera: «**Enpresek bide-segurtasunaren alorrean inplikazio aktiboa izan dezaten lortzea**».

Edonola ere, laneko testuinguruan bide-segurtasuna (eta mugikortasun segurua) sustatzea administrazioen, enpresen eta langileen erantzunkidetasuna da, guztien artean laneko eta hiriko mugikortasun askoz eraginkorragoa, seguruagoa eta osasungarriagoa lortzeko.

b. Arazoaren justifikazioa

Trafiko-istripu batean faktore askok dute eragina. Egun, badakigu istripuen kausalitatea konplexua dela, pertsonak izaten baitute paper nagusia hori gertatzen denean. Gizakiak

makinez arduratu behar dira (ibilgailua gidatu, bolantea edo eskulekua maneiatu, norabidea aldatu, balaztatu, martxa aldatu, lozagia kendu, azeleratu, ispiluetatik begiratu...) eta ingurua kontuan hartu behar dute (argiaren baldintzak, errepidearen gainazala, meteorologia, seinaleak, errepidearen profila...), baita gainerako erabiltzaileak ere (oinezkoak, bi gurpileko ibilgailuak...). Horregatik guztiagatik, kausa asko egoten dira, eta ez bakarra; faktoreak independenteak izan daitezke, eta elkarri eragin diezaioke, baita maila desberdinetan ere. (...). Beste modu batean esanda, sistema ezin da aurreikusi (TRACE 2008).

Trafiko-istripuak, ikuspuntu sistemikotik, osagai hauek ditu: ontologikoa (pertsonea, ibilgailua eta ingurunea), transformazionala (gertaeren segida bat), funtzionala (gizakiaren hutsegite funtzional bat) eta teleologikoa (alderdi sozialak, gidariaren eginkizunak...). Baina, edonola ere, gauza konplexua da, baita horren kausak aztertzea ere (TRACE 2008).

Ez da komeni modu okerrean sinplifikatzea eta istripu hilgarri guztien erantzukizuna beti abiadurari egozte. Ehunka istripu hilgarri modu sakonean berregin dituen Europako ikerketarik berrienaren arabera (SafetyNet Accident Causation database, 2008), ia beti egon dira hainbat kausa aztertutako istripuetan, eta faktoreak ibilgailu moten edo erabiltzaile moten arabera izaten dira. Halaber, kausa nagusiak zehazten ditu (ez dute zertan bakarrik izan), baita zein ehunekotan gertatu ziren ere. Hauexek dira berregindako istripu hilgarrien faktore edo kausa nagusiak: kasuen % 32tan, ARRETA-GALTZEA edo ARRETARIK EZA; kasuen % 23tan, GEHIEGIZKO ABIADURA (motozikletenak dira kasu ugariak); kasuen % 10etan, SUBSTANTZIEN ERAGINA, eta, kasuen % 8tan, NEKEA.

Bide-segurtasuna eta mugikortasun segurua sustatzea funtsezkoa da laneko istripuen prebentziorako eta lan-inguruneetan osasuna sustatzeko. Hainbat neurri eta bide daude arazari laneko testuinguruan heltzeko. Behar hori ikusita, Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren laguntzarekin, eta Euskalit eta Bide Segurutasunerako Fundazioarekin (Fesvial) lankidetzan, erakundeetan eta enpresetan laneko bide-segurtasuna eta mugikortasun segurua kudeatzeko erreferentzia-esparrua sortu da.

c. Kudeaketa aurreratuaren eredua (KAE)

Erakundeetan eta enpresetan laneko bide-segurtasuna eta mugikortasun segurua kudeatzeko erreferentzia-esparrua kudeaketa aurreratuaren ereduaren egiturari jarraituz diseinatu da, hori baita antolakuntza kudeatzearen alorreko erreferentzia nagusia. Eredu hori kudeaketan adituak diren erakunde eta instituzio garrantzitsuetako kideen partaidetzaren eta adostasunaren bidez egin zen, EUSKALITek koordinatuta.



Eredu horren helburua da mota guztietako enpresak eta erakundeak orientatzea lehiakortasunean hobekuntzak bilatzeko prozesuan. Sei elementu nagusitan dago banatuta (estrategia, bezeroak, pertsonak, gizartea, berrikuntza eta emaitzak), eta horiek beharrezko ikuspuntu guztiak ematen dituzte erakundeen lehiakortasuna egituratzeko kudeaketa-sistema garatzeko, baita honako hau lortzeko ere:

- Epe luzeko ikuspegi bat sortzea eta argi eta garbi definitutako estrategia baten bidez gauzatzea.
- Erakundea bezeroenganantz orientatzea, desberdintzeko balio-ekarpena eginda.
- Pertsonengan proiektu partekatu bateko kide izateko sentimendua sortzea.
- Berrikuntza erakundearen esparru guztietan aplikatzea.

- Gizartearen konpromisoa indartzea, lehiakortasun-gaitasun nabarmenen hornitzaile garrantzitsua baita.
- Interes-talde guztientzako gustuko emaitzak lortzea modu jarraituan eta orekatuan.

2. Nola erabili bide-segurtasuneko esparrua

Agiri honen helburua hau da: erakundeetan eta enpresetan laneko bide-segurtasuna eta mugikortasun segurua kudeatzeko erreferentzia-esparrua izatea. Esparru horrek ez du aginduzkoa ez derrigorrezkoa izan nahi; aitzitik, enpresei bide-segurtasunarekiko konpromisoa hobetzen laguntzeko ideiak eta adibideak bildu nahi ditu.

Esparruak bi ikuspegi ditu. Lehenengoa antolamendu- eta enpresa-kudeaketaren oinarritzko sei elementuen egituran hedatzen da, kudeaketa aurreratuaren ereduaren arabera, eta oinarri gisa balio du gomendio orokorrak edo espezifikoak taldekatzeko, horien zehaztasun-mailaren arabera. Gainera, oro har lehentasunezko zat jotzen diren gomendioak nabarmendu dira (letra lodiz). Bigarren ikuspegia jardunbide egokiaren adibideen katalogo batean oinarritzen da. Adibide horiek kasu praktikoen xehetasunak eta azalpenak ematen dituzte, aurreko ikuspegiaren arabera lehenetsitako gomendioak gauzatu ahal izateko.

Hauze izan liteke agiri hau laguntza-tresna gisa erabiltzeko modua, bide-segurtasunarekin erlazionatutako gogoeta egiteko eta hobekuntza-arloak identifikatzeko prozesuan:

1. Gogoeta egingo duen taldea edo pertsonak zehaztea: Orena diziplina anitzekoa izatea da, erakundeko maila eta unitate nagusietako ordezkariekin; bereziki, hauek azpimarratuta: goi-mailako zuzendaritza (haren konpromisoa beharrezkoa baita), bide-segurtasunaren zuzeneko eragina jasaten duten jardueretan ari diren pertsonak eta prebentzio-arduradunak.

2. Banakako hausnarketa: Parte-hartzaile bakoitzak, dokumentu hau gida moduan erabilita, indarguneak eta hobetzeko arloak identifikatuko ditu. Horretarako, kualitatiboki aztertuko ditu gomendioak, bai orokorrak bai espezifikoak, baita horiek erakundean aplika daitezkeen eta horien hedapen-maila eta zehaztasuna zeintzuk izan behar diren ere. Analisi hau formalizatzeko, indargune gisa idatziko ditu (ahal dela txosteneko txantiloia erabilita) irmoago ezarri diren gomendioak (eta gomendioak bermatzen dituzten jardunbide egokiak identifikatuko ditu), eta hobetzeko arlo gisa idatziko ditu aurkako egoeran dauden gomendioak (ez dira ezarri eta berebiziko garrantzia dute).

3. Adostasuna eta kanpoko kontrastea: Diziiplina anitzeko taldea bildu egingo da eta, hausnarketa indibidualak partekatu ostean, indarguneak eta hobetzeko arloak adostuko ditu, garrantzitsuenak hautatuta. Indarguneak eta elementu bakoitzean hobetzeko arloak jasoko dituen amaierako txosten bat idatziko da. Ondoren, hobetzeko arloen sailkapen bat egingo da, irizpide hauen arabera: arriskuak eta biktimak murrizteko potentzialtasuna, baliabideen optimizazioa, bideragarritasuna, eta abar. Prozesu oso horretan gomendatzekoa da erakundeaz bestelako pertsonak izatea eta horiek laguntzea, eta, ahal dela, horiek enpresa-antolamenduan eta/edo bide-segurtasunean ezagutza aurreratua izatea.

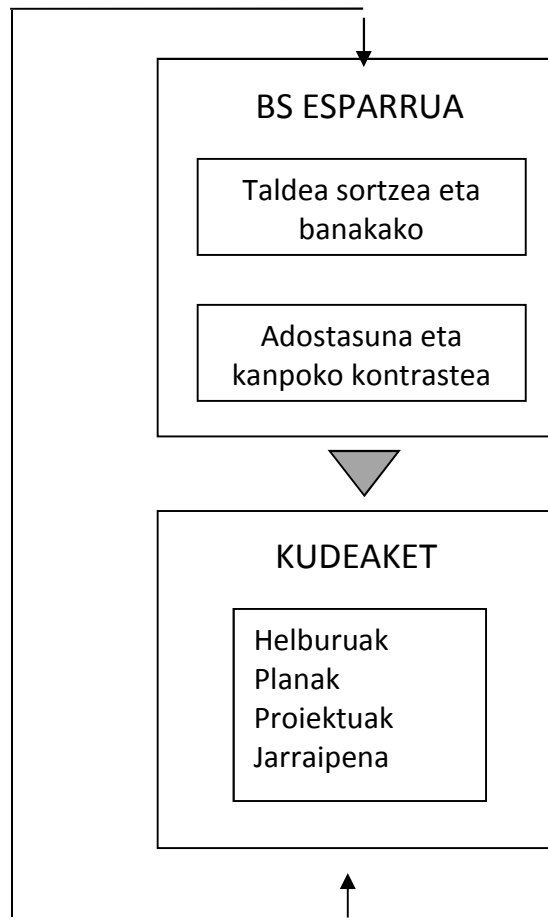
Esparruaren erabilera bide-segurtasunaren kudeaketa hobetzeko erabil daitezkeen baliabideetako bat baino ez da. Aldez aurretik, erakundeek pertsonak sentsibilizatu eta gaitu beharko lituzkete bide-segurtasunaren oinarriko printzipioetan, eta esparru hau gogoeta egiteko eta lehenesteko tresna gisa erabili ahal izango dutela ziurtatu beharko dute. Baita behar den oinarria izango dutela ere, gerora hobekuntza-ekintza eta -proiektu egokiak planifikatzeko.

Ilido horretan, hobetzeko arloen inguruko gogoeta egin eta horien sailkapena egin ondoren, input gisa erabil daitezke ohiko kudeaketa-prozesuetan (prebentzio- edo segurtasun-plana, kudeaketa-plana, hobekuntza-taldeak, proiektuak, eta abar). Bide-segurtasuneko alderdi hauek har ditzakete barnean:

- Helburuak, kuantitatiboak, kualitatiboak, eta horiek lortzeko epeak.
- Helburuak lortzeko planak edo proiektuak, behar diren ekintzak eta baliabideak kudeatzeko, pertsona egokien partaidetzarekin.

Horren guztiaren aldizkako jarraipena egin beharko da.

Azkenik, komeni da hobekuntza globaleko ziklo bat formalizatu eta ixtea, esparruan oinarrituta (eta kanpoko kontrastearekin) gogoeta berriz zein maiztasunekin egingo den ezarrita, eta, horrela, berriz ere indarguneak eta hobekuntza-arloak aztertuko dira, eta horiek, era berean, gida gisa balioko dute helburu, ekintza eta plan berriak ezartzeko.



3. Bide-segurtasuneko esparrua

1. Estrategia

Bide-segurtasunaren, ezbehar-tasaren murrizketaren eta mugikortasunaren hobekuntza eta eraginkortasunaren kultura abiarazteko eta zabaltzeko, horrek presentzia handia izan behar du enpresa-estrategian. Horrekin lotutako behar den informazio guztia bildu eta aztertu beharko da, eta bide-segurtasunaren kontzeptua estrategia garatzeko eta kudeatzeko prozesuan sartu beharko da. Horretarako, enpresarekin lotutako gizatalde guztiak kontuan hartu beharko dira, bai barnekoak (langileak) bai kanpokoak (bezeroak, hornitzaileak, gizartea...), mugikortasunean eta joan-etorrietan parte hartzen baitute. Laneko bide-segurtasunari buruzko helburuak, plana eta proiektuak zehaztu eta zabaldu behar dira.

Aplika daitezkeen gomendioak:

- Bide-segurtasunari buruzko informazio garrantzitsu guztia kudeatzea (besteak beste, interes-taldeekin, ingurunearen testuinguruarekin, araudi aplikagarriarekin eta barne-emaitzekin lotutakoa) eta informazio hori kudeatzeko eta transmititzeko mekanismoak ezartzea, estrategia zehazteko erabil dadin.

Bide-segurtasunari buruzko informazio garrantzitsua duten informazio-iturriak identifikatzea eta aztertzea: teknologia, jardunbide egokiagoak, joerak, barneko datuak (besteak beste, istripuen, egindako joan-etorrien edo ibilgailuen datuak), eta abar.

Bide-segurtasuneko interes-taldeak identifikatzea (pertsonek, akziodunak, bezeroak, hornitzaileak, gizartea, eta abar) eta haien beharrei eta inplikazioari buruzko informazioa biltzea.

Bide-segurtasunarekin lotutako produktuak edo zerbitzuak eskainiz gero, bezeroek ildo horretan izan ditzaketen beharrak eta konpromisoak (egunok zein etorkizunekoak) identifikatzea.

Lege-informazio garrantzitsua zein bide-segurtasunaren eta mugikortasunaren arloko politika eta neurri nagusiak ezagutzea; hain zuzen, honako administrazio hauetakoak: Europakoak, nazio-mailakoak, autonomia-erkidegoetakoak, lurraldeetakoak eta tokikoak.

- Bide-segurtasuna estrategian, balioetan eta printzipio etikoetan txertatzea, baita enpresaren helburuetan ere.

Bide-segurtasuna aintzat hartzea negozio-eredua zehaztean.

Ekintzak, proiektuak, baliabideak eta abar planifikatzea eta zabaltzea bide-segurtasunaren arloan, beharrezkoa den maila guztietan.

- Bide-segurtasunari buruzko helburuak, planak eta proiektuak zehaztea eta berrikustea, egintzetan, datuetan eta lortutako emaitzetan oinarrituta.

Identifikatzea strategiaren zer helburu dauden bide-segurtasunarekin lotuta, bai zuzenean bai zeharka.

- Bide-segurtasuneko estrategia interes-taldeei jakinaraztea: pertsoneri (langileak), bezeroei, aliatuei, eta abar.

Komunikazio erraza, argia eta zuzena ezartzea, lortu nahi diren bide-segurtasunari buruzko helburuak islatuko dituena.

2. Bezeroak

Garrantzitsua da gure bezeroek eta hornitzaileek ezagutzea bide-segurtasunarekin hartutako konpromisoa, mugikortasuna hobetzeko konpromisoak eta horiek aplikatzearen onurak: trafiko-istripuetan hildako eta lesionatutako pertsonen kopurua murriztea, istripuak enpresari eragindako kostuak murriztea, garraioan energia eraginkortasunez erabiltzeko politika, eta abar. Bide-segurtasunarekin lotura duten bezeroentzako produktuak eta/edo zerbitzuak garatu, fabrikatu eta/edo merkaturatzen badituzte (garraioa, ibilgailuak, osagaiak, eta abar), ikuspegi hori balio-kate osoan txertatu behar da. Bezeroek jasotzen dituzten produktuek eta zerbitzuek konpromisoak betetzen lagundu behar diete eta hori lortzeko beharrak ase behar dituzte. Beharrezkoa da hornitzaileak bat etorraraztea, helburu horiek lortzen lagundu ahal izateko.

Aplika daitezkeen gomendioak:

- Mekanismo sistematikoak izatea, bide-segurtasunaren alorrean bezero motek (egungoak zein izan daitezkeenak) dituzten behar eta itxaropen esplizitu nahiz inplizituak ezagutzeko.
- Bezeroak tartean sartzeari gure laneko bide-segurtasuneko politiketan eta planetan, etorkizuneko aurreikuspenak kontuan hartuta.

Gure bezeroekin izandako harremanetan, bide-segurtasunarekin lotuta hartutako konpromisoak sustatzea eta zabaltzea: ezbehar-tasa murriztea, mugikortasuna hobetzea, garraio osasungarri eta eraginkorra izatea, istripu gutxiago egotearen eta beharrezkoa ez den garraioa gutxitzearen ondorioz kostuak murriztea.

Haien artean bide-segurtasunaren aldeko neurriak hartzea sustatzea.

Gure bezeroek enpresaren bide-segurtasunarekiko konpromisoarekin duten gogobetetze-maila edo iritzia ebaluatzea.

Bezeroek eskaerak eta kexak aztertzea eta bide-segurtasunarekin duten gogobetetze-maila ebaluatzea.

- Produktuak eta zerbitzuak garatzeko, fabrikatzeko edo merkaturatzeko prozesuetan, bide-segurtasunarekin lotutako betebeharrak eta zehaztapenak definitzeko eta horiek betetzen direla ziurtatzeko mekanismoak txertatzea.

Bezeroari zuzendutako marketin-planetan bide-segurtasunaren kontzeptua kontuan hartzea eta haiei jakinaraztea.

Bide-segurtasunetik (edo hori ez egotetik) sortutako aldagaiak txertatzea eta aztertzea ahalbidetuko duen kudeaketa ekonomikoa abiaraztea, eraginkortasuna eta efizientzia hobetu ahal izateko.

Jarduera eta ekoizpena planifikatzeko, mugikortasunaren eta bide-segurtasunaren kontzeptuak eta efizientzian izan dezaketen eragina kontuan hartzea.

Biltegietan eta materialen inbentarioetan bide-segurtasuneko estrategiak eta neurriak aplikatzea.

- Hornitzaileei eta aliatuei bide-segurtasunarekin lotutako produktuen eta zerbitzuen betebeharrak eta zehaztapenak helaraztea eta horiek betetzen direla bermatzea.

Hornitzaileak tartean sartzea, adoretzea, sustatzea eta horiei laguntza ematea, kudeaketan bide-segurtasuneko kontzeptuak eta metodologiak txertatzeko.

Hornitzaileei gonbita egitea gure bide-segurtasuneko ekintzekin, kanpainekin eta neurriekin bat egiteko.

3. Pertsonak

Erakunde aurreratu batek pertsonak aintzat hartzen, garatzen eta zaintzen ditu. Halaber, haien laneko segurtasuna hobetzeko eta handitzeko eta lan-istripuak (*in itinere* eta *in misio* joan-etorriekin lotutakoa barne) ekiditeko mekanismoak eta neurriak ezartzen ditu. Horregatik, bide-segurtasuneko plan guztiak pertsonen zuzenduta daude, eta arlo eta jarduera guztiak estali behar dituzte, trafiko-istripuarik ez izateko beharrezkoak diren baliabide eta bitarteko guztiak emanda.

Aplika daitezkeen gomendioak:

- Bide-segurtasuneko aldagaiak/elementuak ezartzea giza baliabideen politikarekin eta pertsonen kudeaketarekin lotutako barne-prozesuetan.

Bide-segurtasuna txertatzea enpresaren langileak kontratatzekeo prozesuetan, eta bide-segurtasuneko irizpide horiek ongietorriko gidaliburuan sartzea.

Laneko arriskuen prebentzioaren barruan, mugikortasunarekin eta *in itinere* nahiz *in misio* garraioarekin lotutako arrisku guztiak kontuan hartzea.

Bide-segurtasunaren aldeko jarrerak eta jokabideak aintzat hartuko dituzten ordainsari-sistemak garatzea.

Beharrezkoa ez den mugikortasuna murrizten laguntzea, honako hauek sustatuta: telelana, Internet bidezko bilerak, auto partekatua, garraio publikoaren erabilera, IKTen erabilera, ordutegien malgutasuna, eta abar.

Bide-segurtasuneko planak, baliabideak eta prestakuntza-programak ezartzea, helburu honekin: pertsonak gaitzea egiten dituzten laneko joan-etorrietan atzemandako beharren arabera, lan-gaitasunak ahalik eta bide-arrisku txikienekin egin ditzaten.

Bide-segurtasunaren arloko beharrezko informazio guztia ematea, segurtasuna hobetze aldera.

Aldizka bide-segurtasunaren arloko prestakuntza-planak eta arriskuak ebaluatzekeo planak ebaluatzea.

Pertsonen parte-hartzea sustatzea, bide-segurtasuneko planak eta neurriak sortzeari dagokionez, baita kanpainak eta neurriak egiteari dagokionez ere. Horiek proiektuan sartzea eta haien iradokizunak eta parte-hartzea aintzat hartzea.

Aniztasuna aintzat hartzea, trafiko-istripuen biktimarik edo biktimen seniderik egonez gero.

- Pertsoneri transmititzea bide-segurtasunarekin lotutako helburu globalak, baita berariazkoak edo banakakoak ere; hori ongietorriko gidaliburuaren, enpresaren balioen eta kulturaren bidez egin daiteke. Helburu horien jarraipena ere egin behar da.
- Pertsona bakoitzaren arrisku-maila identifikatzea bide-segurtasunaren alorrean.
- Mugikortasunaren arloko beharrak eta aukerak aztertzea, aldagai garrantzitsuak kontuan hartuta: ibilbideak planifikatzea, gidarien malgutasuna optimizatzea, istripu ugari bide-zatiak ekiditea, garraio kolektiboa sustatzea, beharrezko atsedena bermatzea, biderik egokienak hautatzea, ordutegiak optimizatzea, klimatologiara egokitzea, eta abar.

Ibilbideak eta denbora-helburuak ezartzean, kontuan hartzea tarte bakoitzean gomendatutako abiadurak.

Zenbait bide motaren segurtasun-mailak kontuan hartzea gidarien jarduerarako *in misio* joan-etorrien ibilbideak erabakitzeko garaian. Aukeratutako bideei dagokienez, ezbehartasa handieneko orduak eta asteko egunak kontuan hartzea.

Gidarien denbora-helburuak programatzean, lan-karga, izan daitezkeen ezustekoak eta gaitzgarriak kontuan hartzea. Halaber, gomendatzen da jarduera-protokolo bat ezartzea matxurak, auto-ilarak, istripuak eta antzekoak daudenerako, jarduerarako gidatu behar duten pertsonen segurtasuna handitu ahal izateko.

Gidarien ordutegiak eta txandak programatzean, lo-orduak errespetatzea, gidatzean loguraren arriskuarekiko esposizioa ekiditeko. Jarduera antolatzean, atsedean hartzeko gutxienezko geldialdiak ezartzea; gomendatzen da ibilgailutik irtetea, ibiltzea eta 200 km edo bi ordu egindakoan atsedean hartzea. Otorduen eta gidatzeko unearen artean atsedeanaldi egokiak ezartzea, baita gidatu behar duten pertsonen presak eta estresa ekiditea ere.

Zirkulazioaren dentsitatea kontuan hartu behar da *in misio* ibilbideak egiteko garaian. Faktore klimatologikoak kontuan hartu behar dira denbora-helburuak edo joan-etorrien baldintzak zehazteko garaian.

Abiadura-mugak gainditzen dituzten gidariak zehatzeko sistema bat edukitzea, egindako arau-haustearen erantzule egiteko.

Joan-etorriak planifikatzeko garaian, kontuan hartzea urteko zenbait hilabetetan joan-etorriak ugaritu egiten direla.

Sartzeko eta irteteko orduen malgutasuna sustatzea *in itinere* istripuak murrizten laguntzeko. Lantokira sartzean eta irtetean kontuz ibiltzeko aholkua ematea, baita trafik-istripua izateko arrisku handiena dagoen orduetan ere.

Enpresako gidarien ohiko ibilbideak egiteko garaian, kontuan hartzea zenbait lekutan, hala nola eskola-eremuetan, oinezkoak bil daitezkeela.

Langileen joan-etorriak kontuan hartzea enpresako afariak edo bazkariak antolatzean.

Langileei ordezkartzeko dietak eta gastuak ordaintzeko irizpideren bat ezartzea, ahal den neurrian garraio publikoaren erabilera sustatzeko.

Langileek hartutako sendagaien preskripzioak egiaztatzea, duten lanpostuagatik ibilgailuak *in itinere* nahiz *in misio* joan-etorrietan gidatu behar dituzten langileetakoak badira.

Jarduera-protokolo bat izatea joan-etorrietan arriskua eragin dezaketen langileen artean adikzioak identifikatzeko eta horien aurrean jarduteko.

- Ibilgailu-flota eta joan-etorrietarako eta mugikortasunerako ekipamendua mantentzeko eta hobetzeko ekintzak planifikatzea eta gauzatzea.

Ibilgailuak erostean, prezioa ez ezik, segurtasuna (EURONCAP izarrak) eta efizientzia ere kontuan hartzea.

Matxurak zein kolpeak dituzten edo segurtasun-neurriei dagokienez (airbaga, ABS sistema, ESP programa...) zaharkituta geratu diren ibilgailuak berritzea.

Ibilgailuen argiak hilean behin berrikustea: argi guztiek egoki funtzionatzen dutela, argiak doituta daudela, beirak garbi daudela...

Ibilgailuaren karga kontuan izanda erregulatzea aurreko argien altuera.

Enpresaren ibilgailuen pneumatikoen presioa kontrolatzea.

Pneumatikoen marrazkiaren sakontasuna egiaztatzea.

Ordezko gurpilen presioa egiaztatzea.

Enpresaren ibilgailuen esekidura-sistema egiaztatzea.

Enpresaren ibilgailuen freno-likidoaren maila egiaztatzea, baita horren zirkulatzeko loturen egoera ere.

Freno-diskoen eta -pastillen egoera aldian behin berrikustea.

Segurtasun-uhala ondo erabiltzeko barne-gomendioak izatea (ez gidatzea berokiek edo oso arropa lodiarekin, matxardak ez erabiltzea, edo gerrikoaren azpian ezer ez jartzea, hala nola burko bat).

Talka bat izan duten ibilgailuetako uhalak ordezkatzeta.

Langileei transmititzea gehiegi makurtutako eserleku baten arriskuak. Gidariei azaltzea zein den airbagarekiko mantendu beharreko distantzia egokia.

Kaskoaren erabileraren prebentziozko kontrola egitea.

Ibilgailuen doikuntza eta ainguraketa berrikustea.

Istripu bat izan duten ibilgailuen txasisak aztertzea.

Ibilgailuko elementu bakoitza dagokion langileari egokitzeko prozedurak ezartzea.

Langileen ibilgailuen baldintzak une bakoitzean eremuko baldintza meteorologikoetara egokitzen direla egiaztatzea.

Ibilgailuen egoera mekanikoa berrikustea baldintza klimatologiko txarren aldietan.

- Pertsonak gaitzea, bide-segurtasunarekin lotutako arriskuak gutxitzeko behar diren gaitasunak dituztela ziurtatzeko; hauexek dira arriskueta batzuk: segurtasun pasiboa, abiadura, substantziak, logura, arreta-galtzeak eta estresa. Pertsonak gaitzeko, bakoitzaren profilaren arabera berariazko prestakuntza-programak egin daitezke, baita kontzientziatzeko eta informatzeko kanpainak ere.

Ibilgailuak gidatzeak dituen arriskuei buruzko langileei zuzendutako sentsibilizazio- eta prestakuntza-jarduerak egitea, haien beharretara egokitutakoak.

Langileak prestatzea eguraldi jakinak daudenean gidatzeko.

Lantokietan sartzeko eta lantokietatik ateratzeko orduetan hartu beharreko neurriei buruzko prestakuntza eskaintzea, une horietan izaten baitira auto-ilara handienak eta ibilgailu gehien. Izan ere, estatistikoki ordu horietan gertatzen da istripu gehien.

Joan-etorriak ugaritzearen ondorioz errepideetan istripu-tasa handiena duten hilabeteetan laneko joan-etorrietan hartu beharreko neurriei buruzko prestakuntza eskaintzea.

Alkoholaren, drogen edo botiken eraginpean gidatzearen ondorioekin lotutako sentsibilizazio-ekintzak antolatzea.

- Bide-segurtasunari eta horrekin lotutako gaitasunei buruzko gidalerroak eta gomendioak betetzen laguntzeko ekipamenduak eta kontrol-sistemak instalatzea eta mantentzea: uhalaren erabilera, airbaga, kaskoa, buru-euskarria, takografoak, abiadura-mugagailuak, eta abar.

Flotako ibilgailuan gidariei gehiegizko abiaduraz ohartarazteko gailuak instalatzea.

Lo-apnea hautemateko probak egitea.

Gidatzen hasi aurretik nabigatzaileak eta beste gailu batzuk programatzeko protokoloak izatea.

Ibilgailuetan esku libreko gailuak instalatzea.

Langileekin harremanetan jartzeko protokolo bat izatea ez eragozteko, edo agintzea gidatzen duten bitartean deirik ez egin edo jasotzeko, esku libreko sistemak izan arren.

- Bide-segurtasunari buruzko gidalerroak eta gomendioak betetzeari dagokionez, pertsonen jarduera eta gaitasuna ebaluatzea, berariazko adierazleen bidez.

- Lidergoa izan behar duten pertsonak erreferentziak dira gaitasunari eta bide-segurtasunari buruzko gidalerroak betetzeari dagokionez, eta haiekin lan egiten duten pertsonak ere hori izatea sustatzen dute.

4. Gizartea

Mugikortasuna eta bide-segurtasuna garrantzitsuak dira gizartearen arlo guztietan. Horregatik, enpresek beren ingurune sozialean duten eragina identifikatu behar dute eta baliabideak, proiektuak nahiz lotutako ekintzak kudeatu behar dituzte, bide-segurtasuna, mugikortasuna eta ingurumenaren zainketa hobetzen laguntzeko helburuarekin.

Aplika daitezkeen gomendioak:

- Gizartearekin lotutako eta gure bide-segurtasunaren jarduerak eragiten dien interes-taldeak identifikatzea (oinezkoak, beste ibilgailu batzuk, enpresaren gertuko auzo-elkarteak, eta abar). Haien beharrak eta itxaropenak ezagutzeko mekanismoak izatea, hala nola iritziak jasotzeko edo mugikortasunari buruzko galde-sortak.
- Helburuak ezartzea eta gizartearen bide-segurtasuneko eragina hobetzera bideratutako proiektuak edo ekintzak planifikatzea eta kudeatzea, kontzientziatzeko eta informatzeko kanpaina generikoen bidez.
- Arriskuak aztertzean, gidalerroak zein planak formalizatzean eta bide-segurtasuneko baliabideak kudeatzean, jasangarritasuna kontuan hartzea eta ingurumenean egiten den kaltea gutxitzea gogoan izatea.
- Gizartean zabaltzea erakundearen egindako jardunbide egokiak, bide-segurtasunaren garrantziaz sentibilizatzeko edo kontzientziatzeko modu gisa.
- Bide-segurtasunarekin lotutako produktuak edo zerbitzuak garatu, fabrikatu edo merkaturatuz gero (garraioa, ibilgailuak, osagaiak, eta abar), ingurumenaren ikuspegia txertatzea, eragina txikiagotzeko edo murrizteko.

5. Berrikuntza

Berrikuntza ahalbidetzen duen kudeaketako barne-testuinguru batean, bide-segurtasunaren arloan, ikuspuntu berriak hartu eta dagoeneko daudenak hobetu daitezke. Halaber, berrikuntzari esker, balio erantsia gehitu daiteke bide-segurtasunarekin eta garraioarekin lotutako produktuak edo zerbitzuak garatu, fabrikatu edo merkaturatzen direnean.

Aplika daitezkeen gomendioak:

- Pertsonen erraztasunak ematea, ideien ekarpenak egin ditzaten eta bide-segurtasunari buruzko planteamenduak hobetu ditzaten: berariazko denbora, harreman-foroak, jardunbide egokiagoak ezagutzea, eta abar.
- Bide-segurtasunaren arloan berritzen laguntzen duten kanpoko mekanismo eta elementuak identifikatzea: adituekiko harremanak, zaintza teknologikoa, araudia, IKTen eta sare sozialen erabilera, eta abar.
- Bide-segurtasunarekin lotutako proiektuen kudeaketa sistematizatzea eta arlo horretan berritzeko ideiak identifikatzea eta kudeatzea.

6. Emaitzak

Erakunde aurreratu batek helburuak ezarri beharko lituzke bide-segurtasunaren arlo garrantzitsu guztietan. Horretarako, epe labur nahiz luzeko ikuspegia izan beharko luke eta informazio objektibo garrantzitsu eta egokia kontuan hartu beharko luke, baita kausa-efektu erlazioa ezarri ere. Gainera, emaitza onak lortu beharko lituzke ezarritako helburuetan. Bide-segurtasuneko berariazko programen kudeaketa eta garapena enpresetan eraginkorrak izateko, funtsezkoa da emaitzen balorazioa egitea eta, horren arabera, estrategia nahiz programak berrikustea.

Aplika daitezkeen adierazleak:

1. Baja eragin duten lan-istripuen kopurua
2. *In itinere* lan-istripuen kopurua
- 3.- Baja eragin duten *in itinere* lan-istripuen kopurua
4. *In itinere* lan-istripu hilgarrien kopurua
5. *In misio* lan-istripuen kopurua
6. Baja eragin duten *in misio* lan-istripuen kopurua
7. *In misio* lan-istripu hilgarrien kopurua
8. Trafiko-istripuek eragindako gastuak:
 - 8.1 Aseguruak
 - 8.2 Kalte-ordainak
 - 8.3 Bajak
 - 8.4 Produktibitatea

9. Laneko trafiko-istripuek eragindako baja-egunak:

9.1.- *In misio* istripuak

9.2. *In itinere* istripuak

10. Enpresako pertsonen beren profilaren arabera emandako bide-segurtasunari buruzko prestakuntza-orduak.
11. Kontzientziatzeko eta informatzeko egindako kanpainen kopurua: pertsonentzat, bezeroentzat eta gizartearentzat.
12. Internet bidez elkarlanean aritzeko sistemen, bideokonferentzien eta antzekoen bidez aurreztutako km kopurua.
13. Bilerak modu efizienteagoan kudeatzeari esker ekidin diren alferreko joan-etorrien kopurua.
14. Presak edo auto-ilarak ekidin dituzten ordutegia malgutzeko erabilitako neurrien kopurua.
15. Bide-segurtasunarekin eta mugikortasun seguruarekin lotutako prozesu edo protokoloetan abiarazitako hobekuntzen edo berrikuntzen kopurua.
16. Pertsonen arlo horri dagokionez duten pertzepzioaren eta iritziaren galde-sorten emaitza (sentsibilizazioa, garrantzia, zehaztasuna, parte-hartzea, planetikiko gogobetetzea, berrikuntza, eta abar).
17. Interes-taldeek (bezeroak, hornitzaileak, gizartea...) arlo horretako ekintzekiko eta ikuspegiekiko duten pertzepzioa.

4. Glosarioa

Lan-istripua. Besteren kontura egiten duen lana dela-eta edo lan horren ondorioz langileak jasaten duen edozein gorputz-lesio.

Trafiko-istripua. Bide publikoko talka edo kolpea, heriotza, lesioa edo kalte materiala eragiten duena.

Lan-istripua. Langileak besteren kontura lan egitearen ondorioz gorputzean jasandako lesio oro. Istripuak baja eragin dezake edo ez, lesiorik ez eragin, 30 egun baino gutxiagoko lesioa eragin, 30 egun baino gehiagokoa eragin, edo lesio berreskurazina nahiz heriotza eragin.

Laneko bide-istripua. Langile batek lanaldiaren barruan edo etxetik lanerako edo lanetik etxerako joan-etorrietan izandako istripua, baldin eta ibiltzen ari den ibilgailu bat tartean izan bada. Era berean, bi taldetan bereiz daitezke: gidari profesionalen istripuak (ibilgailua lan egiteko lantoki gisa erabiltzen duen langileak –hala nola garraiolariak, mezulariak edo garraio-zerbitzuetako gidariak– izandakoa edo eragindako istripua. Halaber, talde horretan, ibilgailuak nahasita dauden eta obretan, fabrika handietan, aparkalekuetan eta antzekoetan gertatzen diren istripuak sartzen dira) eta *In misio* istripua (langileak, enpresaren instalazioetatik kanpo, eginkizuna betetzeko joan-etorrietan izandako istripua da, ibilgailua lan egiteko etengabe erabili ez arren).

***In itinere* trafiko-istripua.** Langileak ohiko bizilekutik lantokira joatean edo lantokitik itzultzean izandako istripua da. Gizarte Segurantzaren Lege Orokorraren 115.2 a) artikulua araber, *in itinere* istripuzat jotzen da langileak lantokira bidean edo lanetik itzultzean izandakoa. *In itinere* istripuak lan-istripuzat jotzearen arrazoia hauxe da: istripua izan duen pertsona etxetik lantokira edo lantokitik etxera joan behar izan ez balitz lesiorik ez zuela izango. *In itinere* gertatutako istripuak 3 irizpide edo elementu erabakigarri ditu: lanera joateko ibilbidean edo lanetik itzultzekoan gertatzea, lanaren eta istripuaren artean etenaldirik ez izatea, eta ohiko ibilbidetik joatea.

Laneko trafiko-istripuek enpresari eragindako zuzeneko kostuak. Laneko trafiko-istripu bat gertatu ondoren, enpresak erraz kontabiliza eta kuantifika ditzakeen kostuak dira. Adibidez: Lanean galdutako orduak, ekoizpen-galera, osasun-arreta, eta abar.

Laneko trafiko-istripuek enpresari eragindako zeharkako kostuak. Modu erreal eta zehatzean neurtu ezin diren baina, zalantzarik gabe, istripuarekin lotuta dauden kostuak dira. Adibidez: enpresaren irudia galtzea, langileek motibazioa galtzea, eta abar.

Bide-segurtasuneko jarduera. Erakunde baten kudeaketaren emaitza neurgarriak, bide-segurtasunari egiten dion ekarpenaren arabera.

Istripu zuria. Bide-sistemako elementuren batek edo kanpoko faktoreek eragin duten gertakaria, biktimarik gabekoa.

Bide-segurtasuneko jardueraren adierazlea. Bide-segurtasunari ekarpena egiten dion faktore neurgarria, elementua edo irizpidea. Erakundeak horren gaineko eragina du, eta bide-segurtasuneko inpaktuak zehaztea ahalbidetzen dio.

Bide-segurtasunaren adierazlea. Bide-segurtasunari ekarpena egiten dion faktore neurgarria, elementua edo irizpidea. Erakundeak horren gaineko eragina du, eta bide-segurtasuneko inpaktuak zehaztea ahalbidetzen dio.

Bide-segurtasuna. Bidearen erabiltzaileen artean heriotza edo zauri larriak eragiten dituzten edo eragin ditzaketen trafiko-istripuen eta beste gertakari batzuen faktoreak edo baldintzak.

Bide-sistema. Bide publikoa, ibilgailuak, larrialdi medikoen sistema eta bidearen erabiltzaileak, baita haien elkarrekintzak ere.

Bide-trafikoa. Bide publikoa ibilgailu motordunekin edo ez-motordunekin erabiltzea.

Bidearen erabiltzailea. Bide publikoan dauden pertsona guztiak.

Bide publikoa. Ibilgailuek eta pertsonak bidaiatzeko erabiltzen duten gainazala, eremu mugakidea barne (1. oharra: trenbideak ere sartzen dira trenbide-pasaguneak edo bide publikotik zirkulatzen duten tranbiak badaude).