



TRAFIKOKO TXOSTEN MONOGRAFIKOAK



2. ZK. OINEZKOEN ISTRIPUAK EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEETAN

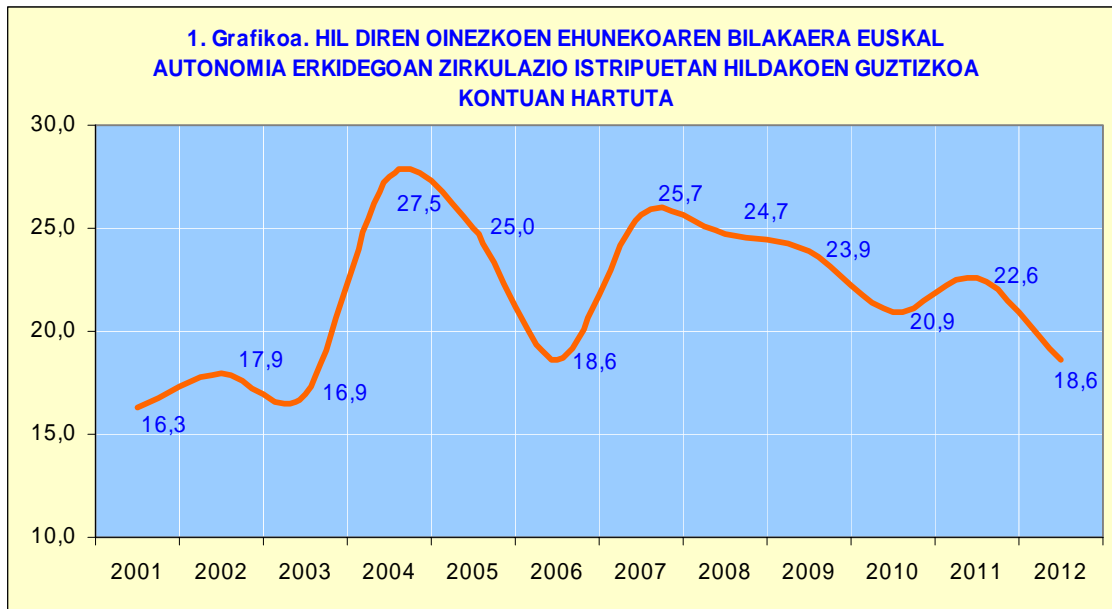
EAE-N HARRAPATUTAKO OINEZKOAK

Euskal Autonomia Erkidegoko zirkulazio-istripuetan izandako ehun hildakotik hemeretzi harrapatutako oinezkoak dira; hain zuzen, kale eta errepideetatik ibiltzen edo igarotzen direnean.

Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak egindako estatistikek berresten dute 2012. urtean zehar 11 oinezko hil eta 90 larri zauritu zirela. Gainera, pertsona horietako zazpi hiri-eremuan izandako harrapatzearen ondorioz hil ziren eta 4, ordea, errepidean izandako harrapatzearen ondorioz. Halaber, larri zauritutako 90 oinezkoetatik 57 hirian harrapatu zituzten.

Harrapatze horiei dagozkien datuak 2012ko zirkulazio-istripuen estatistika orokorraren barruan sartu behar dira; horren arabera, 5.280 biktimadun istripu gertatu ziren, horietatik 59 hildako eta 474 zauritu larri izan ziren.

Herrialde bateko harrapatzeen egoera hobekien ebaluatzea ahalbidetzen duen adierazlea da urteko hildako oinezkoen proportzioa. Euskal Autonomia Erkidegoan 2012an proportzio hori 1,8koa izan da, ia Espainiako proportzio bera eta Europar Batasuneko batez bestekoa baino zertxobait txikiagoa, azken datuen arabera 2,1ekoa baita.



Hildako oinezkoen proportzio hori handiago edo txikiagoa izatea, lehendabizi, hiri-eremuan gertatu diren hildakoen proportzioari lotuta egongo da. Izan ere, jakina den moduan, hiriko zirkulazio-istripu baten ondorioz hildako lau pertsonatik hiru oinezkoak dira.

Hala ere, ez da ahaztu behar adierazle horren gainean motorizazio-tasak duen pisua; hau da, herrialde bakoitzean 1.000 biztanleko dagoen ibilgailu-kopurua, ibilgailuko dauden errepide-kilometroak eta, batez ere, ibilgailu guztiek urtean egindako kilometro-kopurua.

Bada, adierazle horiek guztiak aztertuta, ikusten dugu Euskal Autonomia Erkidegoak 1000 biztanleko 600,5eko motorizazio-tasa duela eta esan dezakegu tasa hori Europan erdi-mailakoa dela. Hala ere, errepide-sarearen luzera, 1000 biztanleko zein ibilgailuen kopuruaren arabera, inguruko herrialdeek dutena baino askoz txikiagoa da. Horri guztiari gehitzen baldin badiogu euskal errepideetako mugikortasun-tasa Europako batez bestekoa baino handixeagoa dela, agerian geratuko da euskal errepideen ezaugarriak nagusienetako bat: trafikoaren dentsitate handia edo, beste era batean esanda, errepide, ibilgailu eta pertsonen arteko elkarreragin handia.

HARRAPATZEEN BILAKAERA

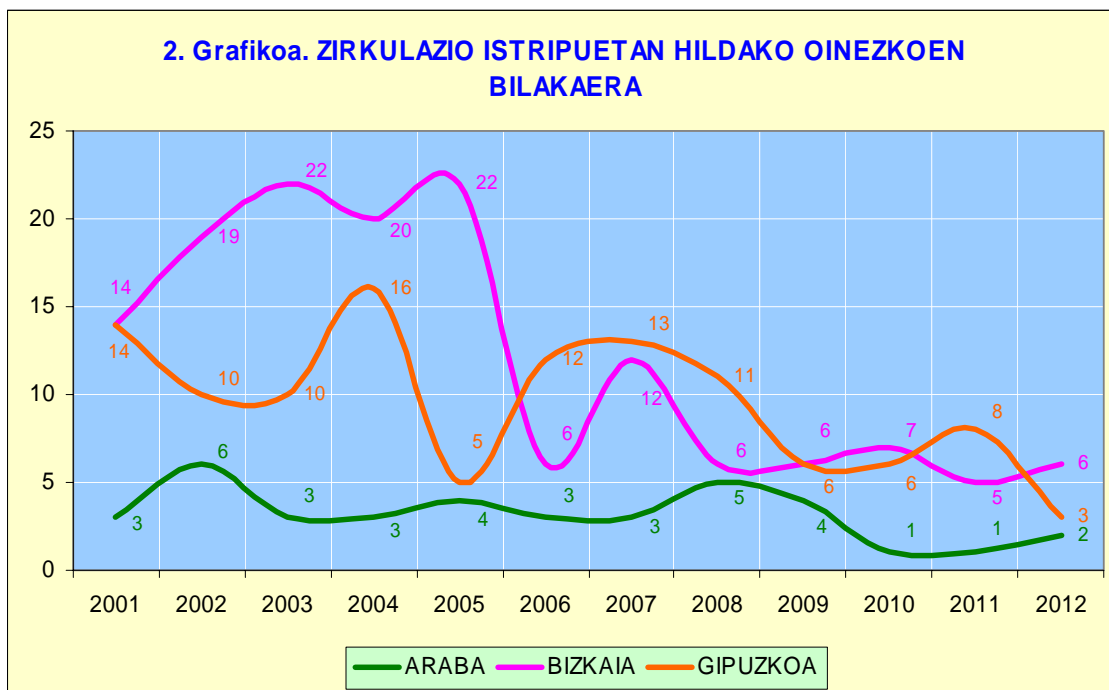
1. koadroan ikus daitekeenez, Euskal Autonomia Erkidegoan gertatutako harrapatze baten ondorioz hil eta larri zauritu diren oinezkoen kopuruak erakusten du gehiago jaisten jarraitzeko erresistentzia-zantzu batzuk daudela.

1. Koadroa. EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO HARRAPATZEEN BILAKAERA, LURRALDE HISTORIKOKA, KALTEGARRITASUNAREN ARABERA (Ertzaintza, Udaltzaingoak)

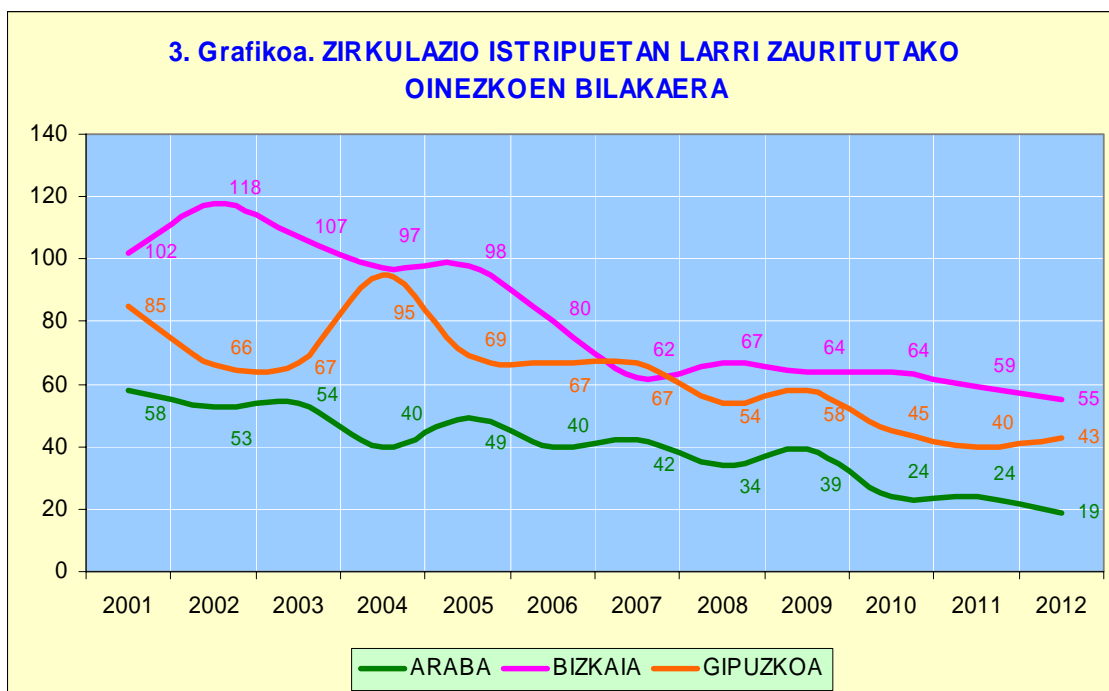
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ARABA												
Hildakoa*	3	6	3	3	4	3	3	5	4	1	1	2
Larri zauritua	58	53	54	40	49	40	42	34	39	24	24	19
BIZKAIA												
Hildakoa*	14	19	22	20	22	6	12	6	6	7	5	6
Larri zauritua	102	118	107	97	98	80	62	67	64	64	59	55
GIPUZKOA												
Hildakoa*	14	10	10	16	5	12	13	11	6	6	8	3
Larri zauritua	85	66	67	95	69	67	67	54	58	45	40	43
EAE												
Hildakoa*	31	35	35	39	31	21	28	22	16	14	14	11
Larri zauritua	245	237	228	232	216	187	171	155	161	133	123	117

*24 ordura hildakoak

Gorabehera txikiak alde batera utzita, talde txikietako estatistika-serie batean ohikoa den aldakortasuna bakarrik adierazten baitute, 2. grafikoan ikus daitekeenez, bilakaera horretan nabarmenena da hiru lurralde historikoetan hildakoen kopuruak duen beheranzko joera, Bizkaian gehiago jaitsi bada da ere.



Gauza bera gertatzen da larri zauritutako oinezkoekin, 3. grafikoan ikus daitekeenez.



Gainera, kontuan hartu behar da jaitziera hori guztia gertatu dela automobil-parkea % 21 hazten eta euskal errepideetan mugikortasun-tasa nabarmen handitzen ari ziren bitartean.

HARRAPATUTAKO OINEZKOAREN PROFILA

Harrapatutako oinezkoaren profila zein den jakite aldera, lehenabizi, azken hamarkadan Euskal Autonomia Erkidegoko errepide eta kaleetan harrapatutako pertsonen ezaugarri demografikoak aztertuko ditugu. Hala ere, ezin dugu alde batera utzi ezinbestekoa dela desberdintzen jakitea zein den oinezkoaren eta gidarien eginbeharra gaur egungo trafikoaren sistema konplexuaren barruan oinezkoen irtenbideren bat benetan bilatu nahi badiegu.

Oinezkoaren ikuspegitik lehenengo datu garrantzitsua da hamar hildakotik sei gizonezkoak direla eta lau emakumezkoak. Bestetik, hamar gizonetik bakarrik lau 64 urtetik gorakoak dira eta emakumeen kasuan, ordea, hamarretik 8. Segur aski, hori lotuago dago bazterbidean ibilgailua konpontzen edo bidea mantentzeko edo hobetzeko zereginen bat egiten ari diren bitartean harrapatzen dituzten pertsonekin –gehienbat gizonezkoak–, oinezko gisa dagokien rolaen barruan gizonezkoek eta emakumezkoek bidean dituzten jarrera desberdinenekin baino.

Dena den, desberdindu behar dira hiriarteko eta hiriko harrapatzeak. Lehenengoetan gehienak gizonezkoak dira (hamarretik zazpi) eta bigarrenetan gehienak emakumezkoak (hamarretik sei). Gainera, errepideetan harrapatuta hildakoen % 49 64 urtetik gorakoak dira eta kaleetan eta etorbideetan harrapatuta hildakoen artean 64 urte baino gehiago dutenek % 80 gainditzen dute.

Laburbilduz, hiriarteko eremuan harrapatuta hiltzen den oinezkoaren profila 65 urte baino gutxiago dituen pertsona da (batik bat gizonezkoa). Hiri-eremuan harrapatutako oinezkoaren profila, ordea, 65 urte baino gehiago dituen pertsona da (batik bat emakumezkoa).

INOR HARRAPATU DUEN GIDARIAREN PROFILA

Inor harrapatu duen gidariaren ikuspegitik, nabarmendu beharreko lehenengo datua da hamarretik zortzi gizonezkoak direla. Hala ere, horrek ez du ezinbestez esan nahi gizonezko gidariak emakumezko gidariak baino harrapatze gehiagotan nahasita egoteko joera daukatenik, gidari gehienak gizonezkoak direla baizik.

Oinezkoen harrapatzeetan nahasitako gidarien banaketa partikularra zirkulazio-istripuetan nahasitako gidari guztien banaketa orokorrekarekin konparatzean, nabarmendu beharra dago 24 urtetik beherako gizonezko gidariak harrapatzeetan nahasiago daudela istripu orokorren tasan duten pisuagatik dagokiena baino.

Datu hauen arabera, harrapatzeetan nahasitako gidariaren profila da, batez ere, 45 urte baino gutxiago dituen gizona, errepideko harrapatzeetan turismoa edo ibilgailu astuna gidatzen duena eta hiriko harrapatzeetan turismoa edo bi gurpileko ibilgailua.

HARRAPATZEETAN ERAGINA DUTEN KANPOKO INGURUABARRAK

Oinezkoaren eta errepidearen arteko erlazioari buruzko datuek agerian uzten dute hildako oinezko asko arau-hausteren bat egiten ari zirela harrapatu zituztenean. Zehazki, harrapatutako oinezkoen % 25 bakarrik, berehala edo 24 ordu igaro aurretik hil zirenak, galtzada era egokian ari ziren gurutzatzen; % 46, ordea, galtzadan sartu ziren edo arauz kontra ari ziren zeharkatzen eta gainerako % 29az ez dakigu arau-hausterik egiten ari ziren.

Bestalde, hileko harrapatzeen banaketan desberdintasun nabarmenak daude; hain zuzen, udazkeneko eta neguko hiletan biltzen baita hildakoak eragin dituzten harrapatzeen % 60. Urtarotasun hori harrapatze guztien urtarotasunarekin konparatuz gero, ikusten dugu udazken eta neguko hiletan larritasuna biderkatzen dela, segur aski harrapatzea gertatu den tokian azaldutako kanpoko beste arrisku-elementu batzuen ondorioz, esaterako argitasuna, errepidearen egoera eta aurkako faktore atmosferikoak egotea.

Hala ere, hobe dugu sinplifikaziorik ez egitea eta harrapatzeak egotearen ondorio zuzena ez leporatzea argitasun faltari edo bidea bustita edo irristakor egoteari, horiek baitira udazken eta neguko hiletako egoerarik ohikoenak. Izan ere, harrapatzea dugu espazio bera erabiltzen duten gidarien eta oinezkoen gunean biltzen diren hainbat elementuren elkarreraginaren emaitza.

Hildakoak eragin dituzten harrapatzeen asteko banaketari dagokionez, asteburuan kontzentrazio txiki bat ere badago. Hain zuzen, ostiraleko 15:00etatik asteleheneko 13:00ak arte hildakoak eragin dituzten harrapatzeen % 46 gertatzen dira. Ostirala da asteko egunik txarrena harrapatzeen % 18 biltzen baitu. Asteburuko harrapatzeen beste berezitasun bat da horietako asko gaueko 12:00etatik goizeko 5:00etara bitartean gertatzen direla.

Badirudi argi dagoela asteburuak beste arriskuren bat gehitzen diola harrapatzeen guneari, harrapatutako oinezko gehiago dagoelako ez ezik, baita larritasuna handiagoa delako ere. Izan ere, igandean harrapatutako oinezko guztien % 8 hil ziren eta % 29 larri zauritu; baina, esate baterako, asteazkenetako kaltegarritasuna hau da: % 6 hildakoak eta % 28 larri zauritutakoak. Arrisku erantsi horren arrazoiak batzuk izan daitezke, baina ez dugu ahaztu behar asteburuan zehar oinez askoz joan-etorri gehiago egiten direla.

Aurkako beste faktore bat gaua da. Zalantzarik gabe, harrapatze gehiago dago egunez –zehazki, lautik hiru–; dena den, hildako oinezko gehienak gauez edo argitasun gutxi dagoela harrapatu dituzte.

Bistan dago harrapatzeen kopurua eta larritasuna gutxitzea ahalbidetuko duten konponbideak kokatze aldera, jardun-esparrua zehaztu, ulertu eta, azken finean, mugatu ahal izateko ez dela nahikoa ekarpen estatistikoa. Hori lortzeko ezinbestekoa da oinezkoak eta gidariak bidean dituzten ohituren eta jarrerren azterketan sakontzea.

ONDORIOAK

- ✓ Euskal Autonomia Erkidegoko errepide eta kaleetan izandako 10 hildakotik bi oinezkoak dira.
- ✓ Euskal Autonomia Erkidegoan oinezko bat hil edo larri zauritzen da hiru egunean behin.
- ✓ Hil diren oinezkoen kopurua 2000tik % 69 jaitsi da, baina epealdi berean hildakoen kopuru osoa % 73 jaitsi da.
- ✓ Hildako hamar oinezkotik sei gizonetzkoak dira eta bitik bat 64 urtetik gorakoa da.
- ✓ Inor harrapatu duten gidarien % 99 gizonetzkoak dira % 6 inguruk positiboa eman dute alkoholemia-proban.
- ✓ Hildakoak eragindako harrapatzeen % 60 udazkenean edo neguan gertatzen dira.
- ✓ Asteburuan hildakoak eragin dituzten harrapatze gehixeago gertatu dira.
- ✓ Hil diren oinezko gehienak gauez edo argitasun gutxi dagoenean harrapatu dituzte.
- ✓ 12:00etatik 13:00etara eta 18:00etatik 19:00etara arriskurik handieneko ordu-tarteak dira.
- ✓ Hildakoak eragin dituzten harrapatzeen erdietan oinezkoa galtzada edo kalea era desegokian erabiltzen edo gurutzatzen ari zen.
- ✓ Harrapatzeek, batez ere errepidean gertatzen direnek, moto-istripu batek baino lau aldiz hilgarritasun-indize handiagoa dute eta turismo-istripu batek baino zazpi aldiz handiagoa.
- ✓ Harrapatzeak galarazte aldera, premiazkoa da gidarien ohitura eta jokabideen gainean jardutea.

HARRAPATZEAK GALARAZTEKO AHOLKU BATZUK

Gidarientzat:

- Ohitu zaitetz gelditzen oinezkoentzako pasabide batean gurutzatu nahi duen pertsona bat ikusten duzun bakoitzean.
- Eskaini arreta berezia oinezkoei ezkerretarako edo eskuinetarako biraketa egiten duzunean.
- Atzera jotzeko maniobretan inor harrapatzeko arriskua handitu egiten da.
- Errespetatu ezarritako abiadura, bereziki hiri-eremuetan. Abiadura hori gaindituz zirkulatzeak harrapatutako oinezkoa hiltzeko arrisku askoz handiagoa dakar.
- Matxura edo istripua izanez gero, erabili une oro txaleko islatzailea.
- Eskaini arreta berezia ahulenak diren oinezkoei: adineko pertsonak eta haurrak.
- Ez ezazu espero oinezkoek beti jokabide egokia izango dutenik. Baliteke batzuetan arauak ez jakitea edo arreta galdurik ibiltzea.

Oinezkoentzat:

- Gurutzatu galtzada beti oinezkoen pasabidetik, hori baita zeure benetako segurtasun-uhala.
- Sartu galtzadan beti poliki eta gidariek ikusi zaituztela egiaztatu ondoren.
- Gurutzatu beti ikuspenik handiena dagoen tokitik.
- Semaforoa duten bidegurutzeetan ez itxaron bakarrik panpina berde egon arte, baita autoak geldi egon arte ere.
- Bidegurutzea plazetan, biribilguneetan edo elkarguneetan egonez gero, kontu handiz ibili.
- Gauez edo eguraldi txarra eginez gero edo argitasun gutxiko errepideen bazterbidetik bazabiltza, eraman itzazu distiratsuak diren eta zinta islatzaileak edo argiak dituzten janzkiak autoek errazago ikus zaitzaten.
- Ez ezazu espero gidariek beti jokabide egokia izango dutenik. Baliteke batzuetan arreta galdurik ibiltzea.