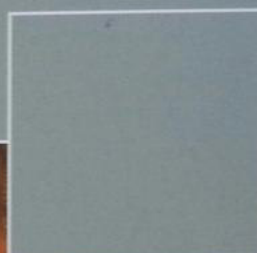




# TRAFIKOKO TXOSTEN MONOGRAFIKOAK

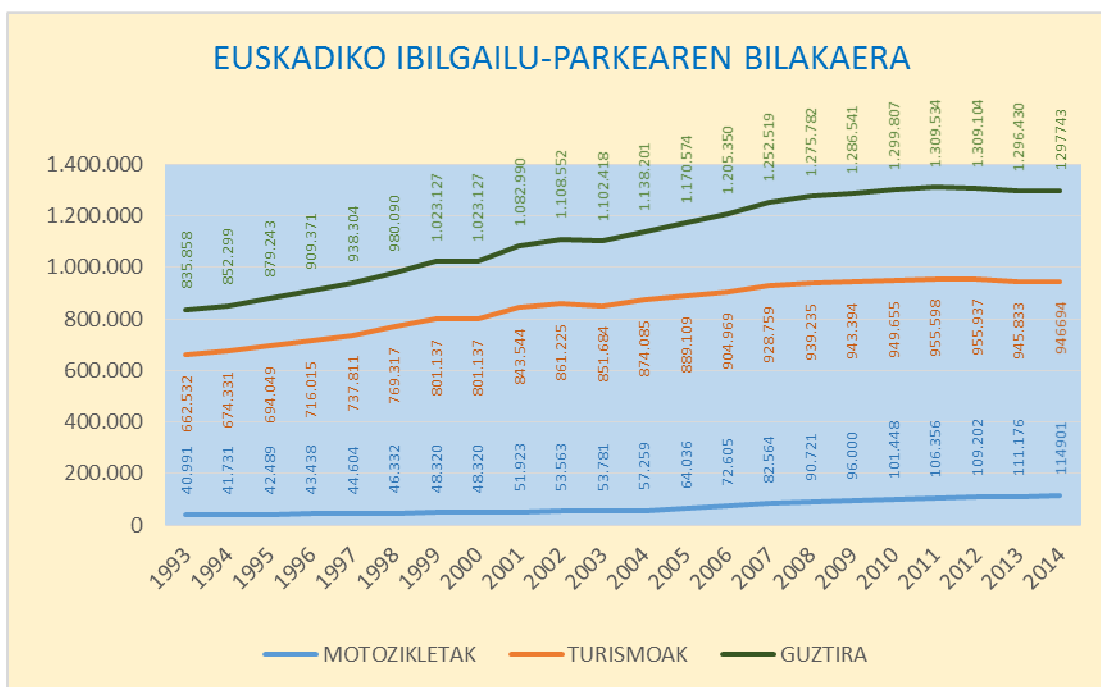


## 7. ZK. MOTOZIKLETA ISTRIPUAK EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEETAN

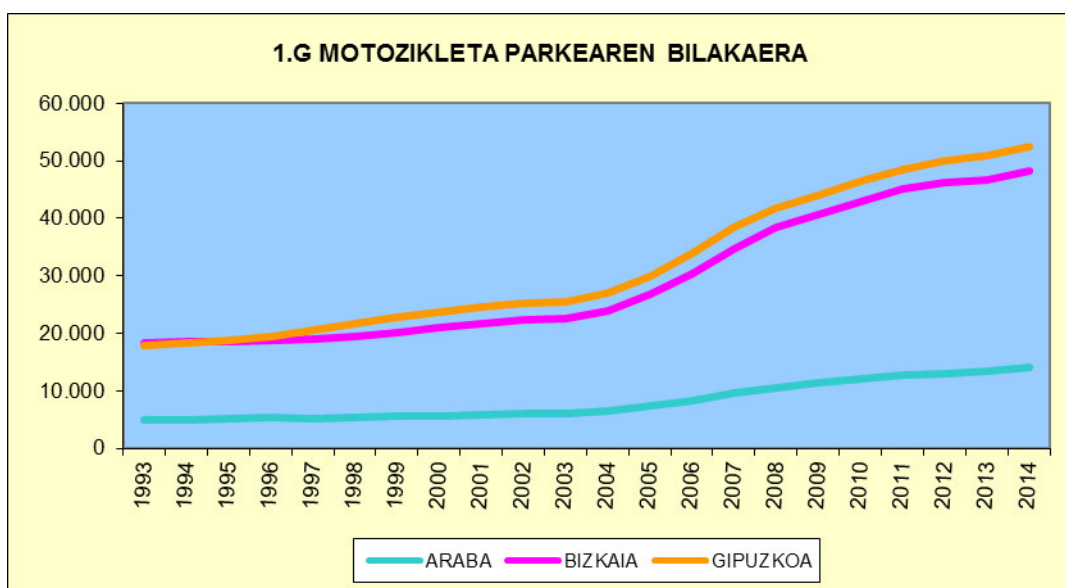
# MOTOZIKLETEN ISTRIPU-TASA EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEETAN

## 1. EUSKADIKO IBILGAILU-PARKEA

Euskal Autonomia Erkidegoan, 2014ko abenduaren 31n, 114.901 motozikletako parkea dago erregistratuta, eta hori automobil-parke osoaren % 8,9 da.



Motozikleta-kopuruaren bilakaerak agerian jartzen du, 1. grafikoa ikusten denez, azkeneko hogeitun urteotan hiru lurralde historikoetan hazkunde iraunkorra egon dela.



Hazkunde hori bereziki nabarmena izan da azken hamar urteotan. Izan ere, 1993tik 2004ra bitartean Euskal Autonomia Erkidegoko motozikleta-parkea % 39,7 handitu zen eta 2005etik 2014ra bitartean, ordea, % 79,4. Era berean, 1993tik ibilgailu-parke osoa % 55 hazi da, baina motozikletena ia hirukoiztu egin da.

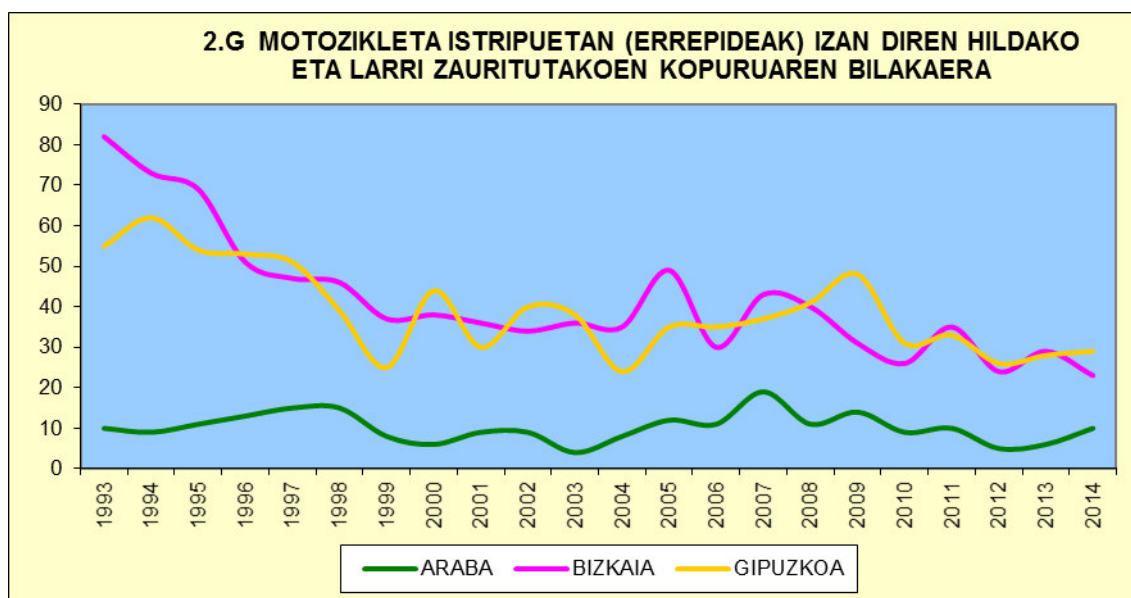
1.000 biztanleko dagoen bizikleta-kopurua kontuan hartuta, Gipuzkoa dugu tasarik altuena duena, zehazki 74; hain zuzen, Arabako 44ko eta Bizkaiko 42ko kopuruak baino askoz handiagoa.

Nolanahi ere, tasa hori testuinguruan kokatzeko, komenigarria da gogoratzea Bartzelonak, esate baterako, 99 motozikleta dituela 1.000 biztanleko eta Balear Uharteek, aldiz, 102. Horregatik, esan dezakegu, Gipuzkoa bazter utzita, EAEko motorizazio-maila baxua dela.

## 2. ISTRIPU-TASA. JOERA

Motozikleten istripu-tasari dagokionez, 2. grafikoan ikusten denez, errepideetako istripuetan hildako pertsonen eta larri zauritutakoen kopuruak beharazko joera izan du. Bizkaian, bereziki, 1993. urtean 82 hildako edo zauritu larri izan ziren eta 2014. urtean, aldiz, 23.

Azken hogeit hamar urteotan, euskal errepideetako moto-istripuetan izandako hildakoen eta larri zauritutakoen kopurua erdia baino gehiago jaitsi da. Dena den, ezin da alde batera utzi hildakoen edo larri zauritutakoen kopurua zirkulazio-istripu guztietan askoz gehiago gutxitu dela. Azken bost urteotan alde hori handitzen ari da.



## 3. MOTOZIKLETA-ISTRIPUAK. 2014. URTEA

Euskadin 2014. urtean 6 motozikleta-gidari hil ziren, horietako 4 errepidean eta 2 hirigunean; eta bestetik, 95 motozikleta-gidari edo motozikletako bidaiari larri zauritu ziren, horietako 58 errepidean.

1. taulak jasotzen duen bezala, 2014ko istripu-tasari buruzko datuek erakusten dute euskal errepideetan, berehala edo 24 ordu igaro baino lehen, hildako 24 pertsonetatik 4 pertsona motozikleta-gidariak zirela eta larri zauritutako 257 pertsonetatik 58 ere motozikleta-gidariak (57) edo motozikletako bidaiariak (1) zirela.

1.T ERREPIDEETAN (HIRIARTEKO) KALTEGARRITASUNAREN BANAKETA IBILGAILU MOTEN ARABERA					
	HILDAKOAK	LARRI ZAURITUTAKOAK	ARIN ZAURITUTAKOAK	OSORIK IRTENDA KOAK	GUZTIRA
<b>ARABA</b>					
Motozikletak	0	10	24	12	46
Ibilgailu guztiak	3	47	360	1.718	2.128
Motozikleten ehunekoak	0,0	21,3	6,7	0,7	2,2
<b>BIZKAIA</b>					
Motozikletak	1	22	99	60	182
Ibilgailu guztiak	11	67	1.381	4.933	6.392
Motozikleten ehunekoak	9,1	32,8	7,2	1,2	2,8
<b>GIPUZKOA</b>					
Motozikletak	3	26	98	97	224
Ibilgailu guztiak	10	143	1.188	5.088	6.429
Motozikleten ehunekoak	30,0	18,2	8,2	1,9	3,5
<b>EAE</b>					
Motozikletak	4	58	221	169	452
Ibilgailu guztiak	24	257	2.929	11.739	14.949
Motozikleten ehunekoak	16,7	22,6	7,5	1,4	3,0

Aurreko taulan ikus daitekeenez, zirkulazio-istripuan hildako motor-gidarien (16,7) edo larri zauritutakoen (22,6) ehunekoak istripuetan tartean izandako motor-gidarien guztizko ehunekoak (3,0) baino askoz handiagoak dira. Horrek agerian uzten du istripu horien larritasuna; izan ere, moto-istripuen % 73an zaurituen bat egoten da eta autoen kasuan kopuru hori bakarrik % 39koa da.

Beste era batera esanda, motor-gidari batek errepidean zirkulazio-istripua duenean, hiltzeko edo larri zaurituta gertatzeko probabilitatea sei aldiz handiagoa da motorrez ibiltzen denean beste ibilgailu-mota batean ibiltzen denean baino.

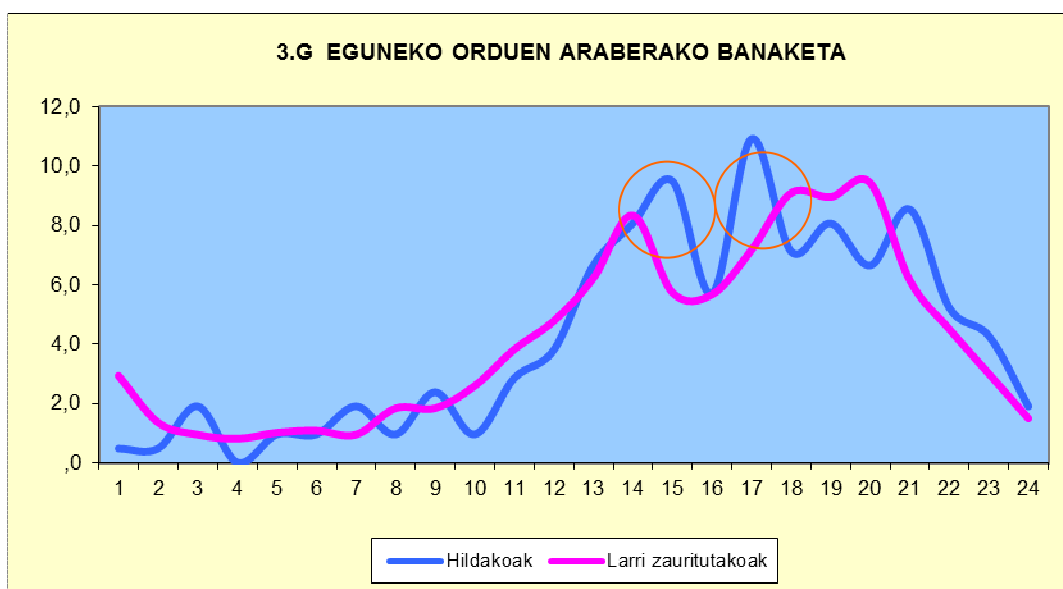
Dena den, egoera hobetzen ari zela ematen bazuen ere, 2014an joera hori geratu egin da; izan ere, moto-istripuak 2010ean biktimadun istripu guztien % 13 ziren, 2012an % 12 eta 2013an % 11, baina iaz biktimadun istripu guztien %12 izan ziren.

Aurretik jasotako datuak kontuan hartuta, badirudi komenigarria dela istripu-mota horren inguruabarrak ezagutzea, azken 20 urteotan Euskadiko errepideetan hilda edo larri zaurituta gertatu diren motor-gidariak 1.800 baino gehiago izan dira eta.

#### 4. MOTOZIKLETA-ISTRIPUEN HILA, EGUNA ETA ORDUA

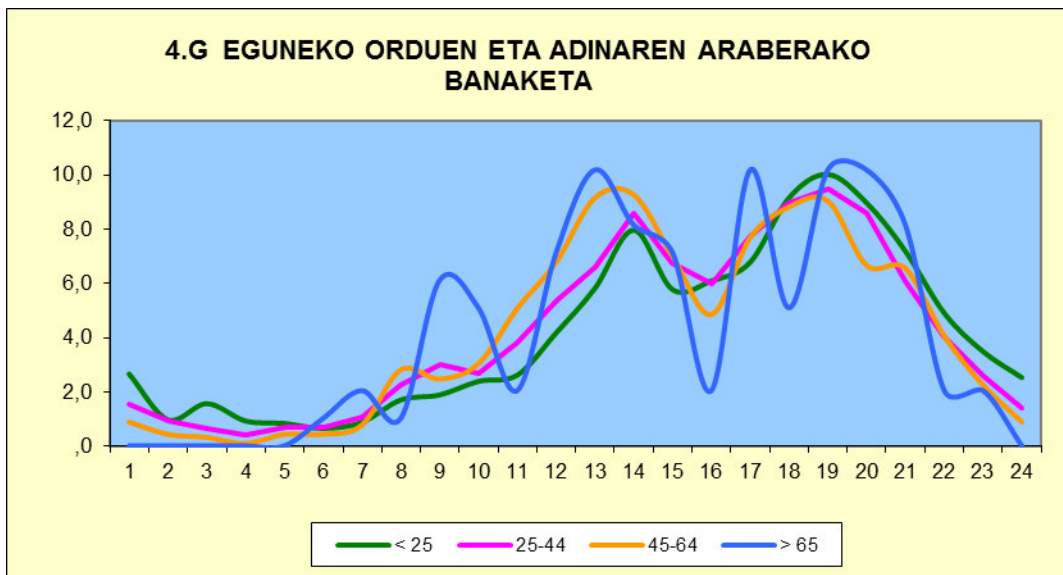
Motozikleta-istripuak asteko egunaren arabera banatzeak agerian uzten du larunbatak eta igandeak egunik txarrenak direla. Izan ere, euskal errepideetan azken 20 urteotan izan diren moto-istripu guztien % 22 larunbatean gertatu dira, % 17 igandean eta % 12, ordea, gainerako egunetan.

Gehiago zehaztuz, hildako motor-gidarien % 51k eta larri zauritutakoen % 40k istripua larunbatean edo igandean izan zuten. Larunbatari eta igandeari ostiral arratsaldea gehituz gero, ondorio hau aterako dugu: hildako hamar motor-gidaritik seik eta hamar zauritu larritik bostek istripua asteburuan izan zuten.



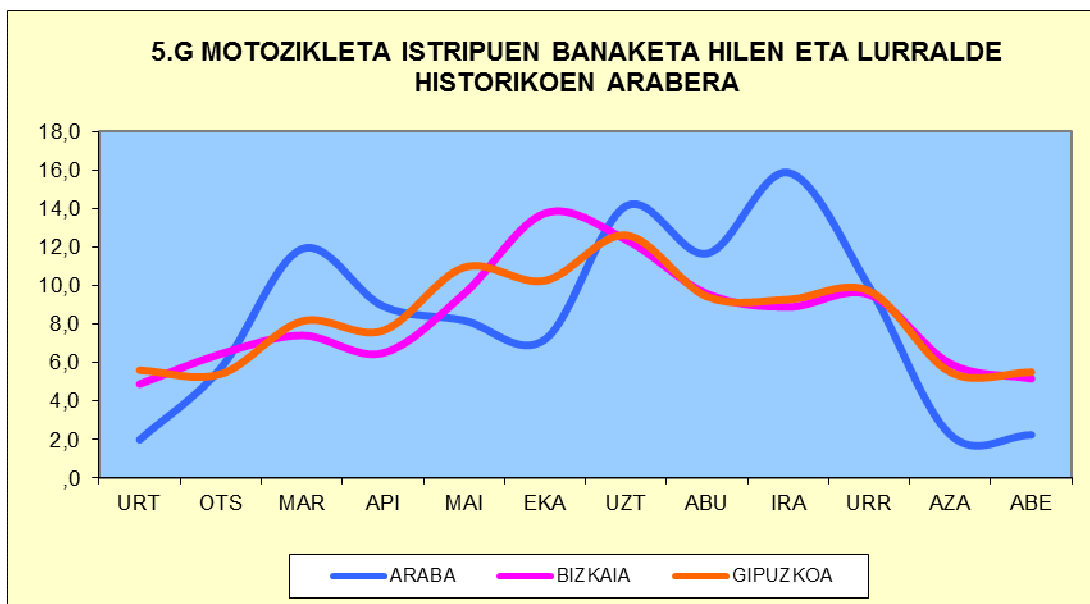
Istripuak gertatzen diren orduari dagokionez, bi ordu-tarte nabarmentzen dira bereziki, bata 13:00etatik 15:00etara bitartekoa da eta bestea 17:00etatik 20:00etara bitartekoa, 3. grafikoan ikus daitekeenez.

Egunean zehar izandako istripuen banaketa aztertuz gero, istripua izan duten motor-gidarien adina kontuan hartuta, 4. grafikoan jasotzen denez, motor-gidariak gauez ia ez dira ibiltzen. Bestetik, 65 urtekoak eta hortik gorakoak baztertuz gero, istripua izandako motor-gidarien % 1 ia ez baitira, gainerako adin-taldeen istripuak lehen adierazitako bi ordu-tarte horietan gertatzen dira.



Hala ere, ez dugu ahaztu behar motozikleta-istripua izateko arriskurik handiena duen adin-taldea 25 eta 34 urte bitartekoa dela.

Izan ere, EAEko errepideetan motozikleta-istripua izan dutenen % 58 25 eta 34 urte bitartekoak dira, % 28 35 eta 44 urte bitartekoak eta % 12 18 eta 24 urte bitartekoak.



Hilabeteen araberako banaketari dagokionez, 5. grafikoko datuek erakusten dute eguraldi ona egiten duen hiletan istripu-kopurua nabarmen hazten dela; baina, lurralde historikoa zein den kontuan izanik, aldeak daude.

Bizkaiian moto-istripu gehien gertatzen diren hilak ekaina eta uztaila dira, Gipuzkoan uztaila eta maiatza eta Araban iraila eta uztaila. Hiru lurralde historikoetan istripu gutxien duten hilak urtarrila eta abendua dira.



## 5. ISTRIPU-MOTA

Istripu-motari dagokionez, 2. taulan ikus daitekeenez, ugarienak aurre-alboko talkak dira, errepidean gertatutako lau motozikleta-istripuek bat mota horretakoa baita. Elkar-jotze guztiak biltzen baditugu, ikusiko dugu moto-istripu guztietatik erdiak abian doazen beste ibilgailu batzuen kontrako talkak direla. Halaber, nabarmendu beharrekoa da istripuen % 24 galtzadatik irteteagatik gertatzen direla, % 9 ezkerretatik eta % 16 eskuinaldetik eta; bestetik, % 3,7 galtzadan iraultzeagatik.

<b>2.T MOTO ISTRIPUEN BANAKETA ISTRIPU MOTEN ETA LURRALDE HISTORIKOEN ARABERA</b>				
	ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	EAE
Aurre-alboko	13,4	20,9	19,6	19,7
Beste istripu-motaren bat	14,1	15,1	16,4	15,6
Atzetik jotzea	10,4	12,8	14,2	13,2
Alboko	8,4	11,8	10,7	11,0
Eskuinetik irtetea talkarekin	14,4	9,9	8,2	9,5
Ezkerretik irtetea talkarekin	6,5	6,4	5,2	5,9
Eskuinetik irtetea talkarik gabe	9,4	5,2	5,1	5,5
Aurrekoa	5,7	5,0	4,4	4,8
Galtzadan iraultzea	2,5	2,9	4,8	3,7
Ezkerretik irtetea talkarik gabe	5,2	2,7	3,1	3,1
Pertsonak harrapatzea	,0	2,8	3,4	2,8
Beste objekturen bat jotzea	2,5	1,0	2,8	1,9
Babes-hesia jotzea	2,2	1,5	1,0	1,4
Animaliak harrapatzea	3,0	0,7	0,4	0,8
Talka anizkuna edo auto-ilarakoa	1,7	,7	,2	,6
Aparkatutako ibilgailua jotzea	,5	,5	,4	,5
Guztira	100,0	99,9	100,0	100,0

Lurralde historikoen araberrako alderik adierazgarriena da Araban gertatutako talken ehunekoa txikiagoa dela Bizkaian eta Gipuzkoan baino; hala ere, galtzadatik irteteagatik izandako istripuen ehunekoa handiagoa da. Hori hala da Bizkaian eta Gipuzkoan hiriguneetatik igarotzen diren errepide-zati gehiago dutelako eta berorietan aurre-alboko talkak maizago gertatzen dira.

## 6. SEGURTASUNeko OSAGARRIEN ERABILERA

Beti hala izan ez den arren, EAEko errepideetan 2014. urtean istripua izan zuten motor-gidari guztien %98k kaskoa zerabilten.

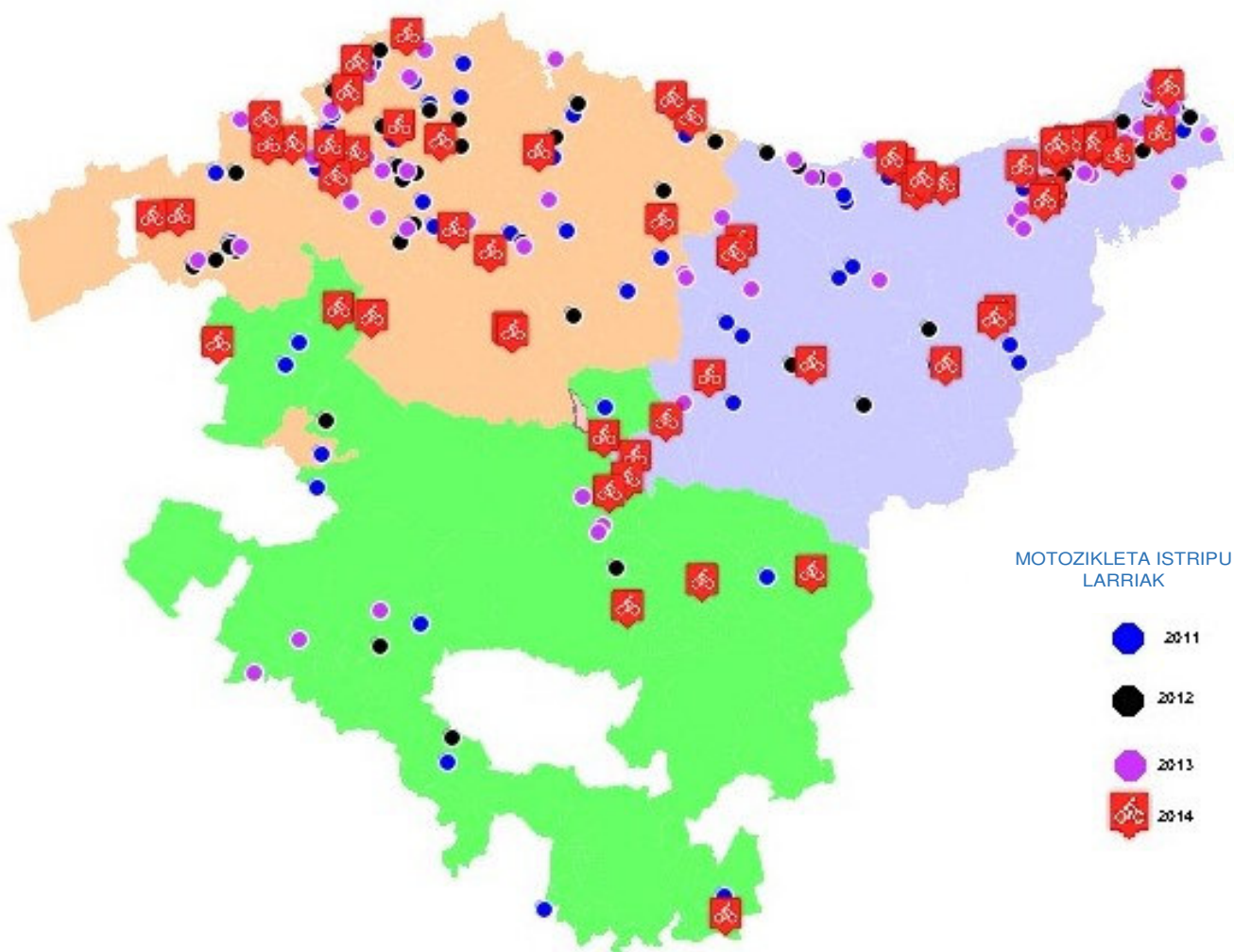
## 7. ISTRIPUA IZAN DUEN MOTOR-GIDARIAREN PROFILA

- Istripua izandako hamar motor-gidaritik bederatzi gizonezkoak dira.
- Motozikleta-istripuetan inplikaturakoetatik erdiak baino gehiago, zehazki % 52, 25 eta 44 urte bitarteko gizonezkoak dira.

- Arreta galtzea eta zirkulazio-arauetakoren bat eta abiadura ez errespetatzea dira, hain zuzen, motozikletek izaten dituzten ezbehar gehienetan azaltzen diren hiru faktore nagusiak.
- Istripu horiek modu nabarian asteburuan pilatzen dira.
- Moto-istripuen kopuruaren erdian, %48an, ez dago inplikaturik beste ibilgailurik.
- Zirkulazio-istripua izaten denean, hiltzeko edo larri zaurituta gertatzeko probabilitatea sei aldiz handiagoa da motorrez ibiltzen denean beste ibilgailu-mota batean ibiltzen denean baino.
- Moto-istripu gehienak izaten dituzten hilak hauek dira: maiatza, ekaina eta uztaila.

## 8. EUSKADIKO BIDE-SAREKO ISTRIPU-TASA

Euskal Autonomia Erkidegoko bide-sarean azken hiru urteotan biktimak izandako motozikleta-istripu gehien gertatu diren bost errepideak hauek dira: N-634, GI-636, A-8, BI-637 eta GI-2132, hurrengo mapan ikus daitekeenez.





## 9. ONDORIOAK

Motozikleta-erabiltzaileek kontuan izan behar dute, beren bolumen edo maniobragarritasunagatik ibilgailu horiek beste edozein ibilgailuk baino errazago mugitzeko aukera ematen badute ere, abantaila hori **ahultasun handiago** bilakatzen dela talka edo erorikoa egonez gero.

Garrantzitsua da bi gurpileko motordun ibilgailuen gidariak kontzientziatzea beren ibilgailuak gidatzean dituzten arriskuez eta, bestetik, jabetzea **istripuak ez direla ausaz gertatzen eta saihets daitezkeela**. Esate baterako, istripuak saihets daitezke gogoratuz trafikoko seinaleak errespetatzea, bete beharreko araua ez ezik, baita gizalegaren eta heziketa onaren erakusgarri ere badela. Funtsezkoa da ibilgailu bat gidatzen duten pertsona guztiek, beren egintzen erantzule izateaz gain, gainerako erabiltzaileak errespetatzea.

Gehiegizko abiadura, gidatzeko era lehiakorra eta gidatzeko ausardia eta trebezia bestei erakusteko beharra istripua izateko arrisku errealak areagotzen dituzten **praktika arduragabeak** dira.

Kaskoaren erabilera orokortu bada ere, gainerako ekipamenduari eta motozikletaren mantentze-lanei ere begiratu behar zaie. Mantentze-egoera txarrak erantzun txarra eragin dezake ustekabeko maniobretan eta ekipamendu egokiak, aldiz, lesioen larritasuna gutxitzen laguntzen du.