

Moto-gidarien istripu-tasa Euskadiko errepideetan (2019-2024)

Accidentalidad de motoristas en las carreteras de Euskadi (2019-2024)



Txosten monografikoa
Informe monográfico

1

EUSKO JAURLARITZA

SEGURTASUN SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

Moto-gidarien istripu-tasa Euskadiko errepideetan (2019-2024)

Accidentalidad de motoristas en las carreteras de Euskadi (2019-2024)



Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Argitaraldia:

Edición:

1.a, 2025eko urria

1ª, octubre de 2025

Ale-kopurua:

Tirada:

160 ale

160 ejemplares

**Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa
Segurtasun saila**Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Departamento de Seguridad**Internet:****www.euskadi.eus****Argitaratzailea:**

Edita:

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu NagusiaServicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
Donostia-San Sebastián, 1. 01010 Vitoria-Gasteiz**Egileak:**

Autoras:

Isabel Torre, Izaskun Marcos

Azaleko argazkia:

Foto de la portada:

'Potentzia kontrolatua', Ruben Rojasena, Stop Violencia Vial elkarteak antolatutako 'Ikusi eta Ikasi' argazki-lehiaketaren 4. saria.
'Potencia controlada', de Ruben Rojas, 4º premio del concurso de fotografía 'Ikusi eta Ikasi', organizado por la asociación Stop Violencia Vial.

Diseinua eta maketazioa:

Diseño y maquetación:

Diseño e imagen OMA 3 SL.
Polígono Industrial Boroa nº 19 Elkartegi, oficina 12,
48340. Amorebieta-Etxano.**Inprimatzea:**

Impresión:

Eusko Jaurlaritzaren Inprenta eta Erreprografia Zerbitzua
Servicio de Imprenta y Reprografía del Gobierno Vasco**Lege-gordailua:**

Depósito Legal:

LG G 613-2025

Aurkibidea

Índice

Aurkezpena	
Presentación	6
1. 2019-2024 aldirian moto-gidarien heriotza eragin duten istripuen tasa. Ertzaintzak eta Udaltzaingoen erregistratutako datuak.	
Accidentalidad mortal en motoristas en el período 2019-2024. Datos registrados por la Ertzaintza y las Policías Locales.....	9
1.1. Sarrera	
Introducción.....	10
1.2. Hildako moto-gidariak	
Personas motoristas fallecidas	11
1.2.1. Lurralde Historiko bakoitzean hildako moto-gidarien portzentajearen bilakaera.	
Evolución de las personas motoristas fallecidas por Territorio Histórico	12
1.2.2. Hildako moto-gidariak eta biztanle kopurua	
Personas motoristas fallecidas y población.....	13
1.2.3. Hildako moto-gidarien profila	
Perfil de las personas motoristas fallecidas.....	14
1.3. Moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuak	
Accidentes con personas motoristas fallecidas.....	22
1.3.1. Moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripu-motak	
Tipos de accidentes con personas motoristas fallecidas.....	22
1.3.2. Eragile posibleak moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuetan	
Posibles influencias de los accidentes con personas motoristas fallecidas.....	23
2. 2019-2024 aldirian, motozikletak eta ziklomotores inplikatur egon diren istripuak. Ertzaintzak erregistratutako datuak	
Accidentes con motocicletas y ciclomotores implicados en el período 2019-2024. Datos registrados por la Ertzaintza	25
2.1. Moto-gidariak tartean egon diren istripuak, errepide motaren eta Lurralde Historikoaren arabera	
Accidentes con motoristas implicados según el tipo de carretera y el Territorio Histórico.....	26
2.2. Hildako moto-gidariak tartean egon diren istripu motak	
Tipos de accidentes con personas motoristas implicadas.....	27
2.3. Moto-gidariak tartean egon diren istripuetan agertzen diren faktoreak	
Factores concurrentes en los accidentes con personas motoristas implicadas	29
3. Parke mobila 2019-2024 aldirian	
Parque móvil en el período 2019-2024.....	33
3.1. Parke mobilaren bilakaera Euskadin	
Evolución del parque móvil en Euskadi.....	34
3.2. Euskadiko motozikleten parkearen bilakaera Lurralde Historikoaren arabera	
Evolución del parque de motocicletas en Euskadi por Territorio Histórico.....	35
3.3. Biztanle kopurua eta motozikleten parkea Lurralde Historikoaren arabera	
Población y parque de motocicletas por Territorio Histórico.....	35
3.4. Hildako moto-gidariak eta motozikleten parkea Lurralde Historikoaren arabera.	
Personas motoristas fallecidas y parque de motocicletas por Territorio Histórico.....	36
4. Laburpena eta ondorioak	
Resumen y conclusiones.....	39

Aurkezpena

Presentación

Jarraian aurkezten den dokumentuak ziklomotorren eta motozikleten istripu-tasaren bilakaera aztertzen du 2019tik 2024ra bitartean. Azterketa zorrotz eta eguneratu honek, ebidentzian oinarritutako erabakiak hartzera bideratutako tresna bat izateko beharrari erantzuten dio. Lan hau, Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun segururako eta Jasangarrirako 2021-2025 Plan Estrategikoak eta Bide Segurtasunaren Aldeko Euskal Itunak jasotzen duten Zero Biktimaren Ikuspegiaren estrategiarekin Eusko Jaurlaritzak duen konpromiso instituzionalaren baitan kokatzen da.

Azterlan honek azken sei urteetan motozikletak eta ziklomotorrak tartean izan dituzten trafiko-ezbeharren bilakaeraren panoramika zehatza eskaintzen du, arreta berezia jarriz istripu horietan agertzen diren faktoreei, haien lurralde- eta denbora-aldagaiari, inplikaturako pertsonen profilari eta ezbehar mota bakoitzaren inguruabarrei.

Aztertutako aldian, aurrerapen garrantzitsuak izan dira bide-segurtasunaren arloan, baina, era berean, prebentzio-estrategiak etengabe berrikustea eskatzen duten errealtate berriak ere azaleratu dira. COVID-19aren pandemiak, mugikortasun-ereduaren aldaketak eragin zituenak, edo banakako mugikortasuna handitzea edota motozikleta-parkearen hazkunde esanguratsua bezalako faktoreek, eragin zuzena izan dute kolektibo horren ezbehar-tasan.

Monografiko honek motozaleen istripu-tasaren bereizitako datuak jasotzen ditu, Lurralde Historikoaren, istripu-motaren, errepide motaren, ordu-tarteen, adinaren eta inplikaturako pertsonen sexuaren arabera, beste funtsezko adierazle batzuen artean. Horrez gain, ohikoenak diren faktoreen analisisa ere jasotzen du,

El documento que se presenta a continuación analiza la evolución de la siniestralidad de ciclomotores y motocicletas en los años comprendidos entre 2019 y 2024. Es un trabajo que responde a la necesidad de contar con una herramienta de análisis rigurosa, actualizada y orientada a la toma de decisiones basadas en la evidencia. Su elaboración se enmarca en el compromiso institucional del Gobierno Vasco con la estrategia de Visión Cero víctimas recogida en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 así como con el Pacto Vasco por la Seguridad Vial.

Este estudio ofrece una panorámica detallada de la evolución de los siniestros de tráfico en los que se han visto implicadas motocicletas y ciclomotores en los últimos seis años, con especial atención a los factores que concurren en dichos accidentes, su distribución territorial y temporal, el perfil de las personas afectadas, y las circunstancias que rodean cada tipo de siniestro.

Durante el periodo analizado, se han registrado avances importantes en materia de seguridad vial, pero también han aflorado nuevas realidades que exigen una revisión constante de las estrategias de prevención. La pandemia de la COVID-19, que introdujo cambios en los patrones de movilidad, o factores como el aumento de la movilidad individual y el crecimiento significativo del parque de motocicletas, han tenido un impacto directo en la siniestralidad de este colectivo.

Este monográfico recoge datos desagregados de la accidentalidad de motoristas por Territorio Histórico, tipo de accidente, tipología de vía, franja horaria, edad y sexo de las personas implicadas, entre otros indicadores clave. Además, incluye un



hala nola, distraitura edo arretarik gabe gidatzea, lehtasunak ez errespetatzea, errepidearen egoera eta abiadura desegokia, ohikoenen artean.

Aztertutako aldian, Euskadik beheranzko joerari eutsi dio errepidean hildakoen kopuruari dagokionez. Hala ere, datuek erakusten dute motorzaleen kolektiboak ezbehar larrien ehuneko handi bat izaten jarraitzen duela, askotan ondorio hilgarriekin edo kalte iraunkorrek. Errealitate horrek prebentziora, kontzientziaziora, prestakuntzara eta kontrolera bideratutako politika publikoak indartzea eta areagotzea eskatzen du, betiere erakundeen ekintza eta herritarren inplikazio aktiboa uztartuko dituen ikuspegi integral eta transbertsal batetik.

Uste sendoa dugu ezbehar-tasaren aurkako borroka epe luzeko ikuspegia eskatzen duela, datuetan, estrategia partekatuetan eta borondate politiko irmoan oinarritua. Dokumentu honen bidez, urrats bat gehiago ematen dugu trafikoko biktimarik izango ez duen Euskadiren horizonte partekatu horretarantz. Anbizio handiko helburua da, baina ukazina, erakunde eta gizarte gisa interpelatzen gaituena.

análisis de los factores concurrentes más habituales, como la conducción distraída o desatenta, el no respetar prioridades, el estado de la vía y la velocidad inadecuada, entre los más observados.

Durante el periodo analizado, Euskadi ha mantenido una línea descendente en el número de víctimas mortales en carretera. No obstante, los datos reflejan que el colectivo motorista sigue representando un porcentaje significativo de la siniestralidad grave, en muchos casos con consecuencias letales o con secuelas permanentes. Esta realidad requiere reforzar e intensificar las políticas públicas orientadas a la prevención, la concienciación, la formación y el control, siempre desde un enfoque integral y transversal que combine la acción institucional con la implicación activa de la ciudadanía.

Tenemos la firme convicción de que la lucha contra la siniestralidad requiere una visión de largo plazo, basada en datos, estrategias compartidas y una firme voluntad política. Con este documento damos un paso más hacia ese horizonte compartido de una Euskadi sin víctimas en el tráfico. Un objetivo ambicioso, pero irrenunciable, que nos interpela como institución y como sociedad.

Estibaliz Olabbarri

Trafikoko Zuzendaria · Directora de Tráfico
Eusko Jaurlaritza · Gobierno Vasco

2019-2024 aldian moto-gidarien heriotza eragin duten istripuen tasa. Ertzaintzak eta Udaltzaingoeak erregistratutako datuak.

Accidentalidad mortal en motoristas en el período 2019-2024.
Datos registrados por la Ertzaintza y las Policías Locales.

Moto-gidarien istripu-tasa Euskadiko errepideetan (2019-2024)
Accidentalidad de motoristas en las carreteras de Euskadi (2019-2024)



1.1. Sarrera

Bide publikoetako erabiltzaile kalteberenetako batzuk motozikleta-gidariak edo ziklomotore-gidariak izaten dira. Trafiko istripuen ondorioz, beste erabiltzaile batzuek baino ondorio larriagoak jasaten dituzten horiek jotzen dira kalteberatzat. Baina horrela sailkatu ahal izateko taldeari buruzko datu espezifikoak izan behar ditugu bidearen erabiltzaile motaren arabera eta istripuan inplikaturako ibilgailuaren arabera. Ez dira kalteberatasun indibiduala eragin dezaketen beste faktore batzuk kontuan hartzen, esaterako, gurgildun aulkien erabilera edo beste baldintza pertsonal batzuk, informazio hori ez baitago gure datuetan jasota.

Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritzaren arabera, pertsona bat kalteberatzat jotzen da talde hauetako batekoa bada: alde batetik, oinezkoak eta, bestetik, erabiltzaileen kalteberatasuna handitzen duten ibilgailuen gidariak eta bidaiariak. Ibilgailu horiek bizikletak, motozikletak, ziklomotoreak eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (MPI) dira.

2019-2024 aldian, trafiko-istripuetan hildako biktimak 256 izan dira. Erdiak baino gehiago (%54) talde kalteberatakoak izan dira. Ziklomotoreen eta MPLen erabiltzaileen artean hildako biktimarik ez da egon. 1. irudian ikus daiteke hildako guztien artean talde kaltebera bakoitzeko hildakoen portzentajea zein izan den eta zer bilakaera izan duen.

1.1. Introducción

Las personas que conducen una motocicleta o un ciclomotor son parte de los usuarios vulnerables de las vías públicas. Se considera vulnerables aquellos que, en caso de sufrir un accidente de tráfico, enfrentan consecuencias más graves que otros usuarios. Esta consideración se basa en los grupos para los que existen datos específicos, definidos según el tipo de usuario de la vía y el vehículo implicado en el accidente. No se incluyen otros posibles factores de vulnerabilidad individual, como el uso de sillas de ruedas u otras condiciones personales, ya que esta información no está reflejada en los datos disponibles.

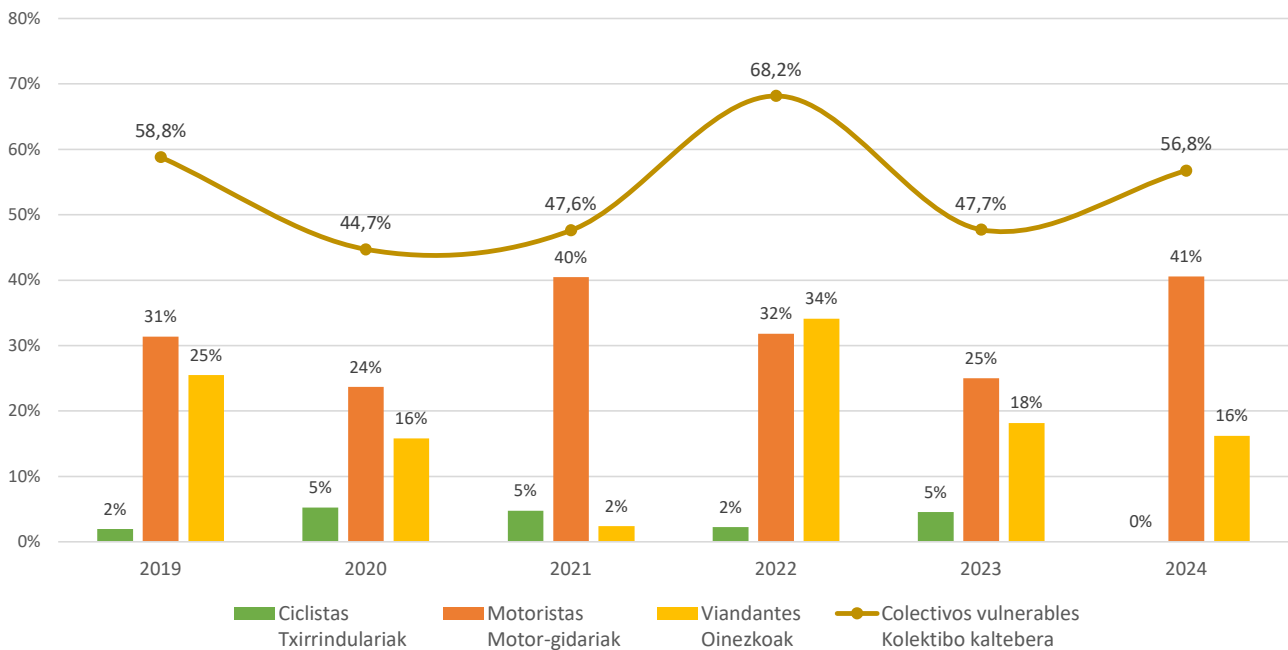
Según la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, se considera vulnerable a una persona cuando pertenece a alguno de estos grupos: las viandantes, por un lado, y, por otro, las conductoras y ocupantes de vehículos que, por sus características, aumentan la vulnerabilidad de sus usuarios. Entre estos vehículos se incluyen bicicletas, motocicletas, ciclomotores y vehículos de movilidad personal (VMP).

Durante el periodo 2019-2024, se han registrado 256 víctimas mortales en accidentes de tráfico. Más de la mitad (54 %) pertenecían a los colectivos considerados vulnerables. No se han reportado víctimas mortales entre los usuarios de ciclomotores y VMP. La Figura 1 muestra la evolución del porcentaje de fallecidos de cada colectivo vulnerable sobre el total, así como la proporción de personas fallecidas de estos colectivos en relación con el total de víctimas mortales.

FIGURA 1. IRUDIA

Euskadiko trafiko-istripuetan hildakoen portzentajearen bilakaera, talde kaltebera bakoitzean (2019-2024).

Evolución porcentual de personas fallecidas en accidentes de tráfico en Euskadi según el colectivo vulnerable (2019-2024).



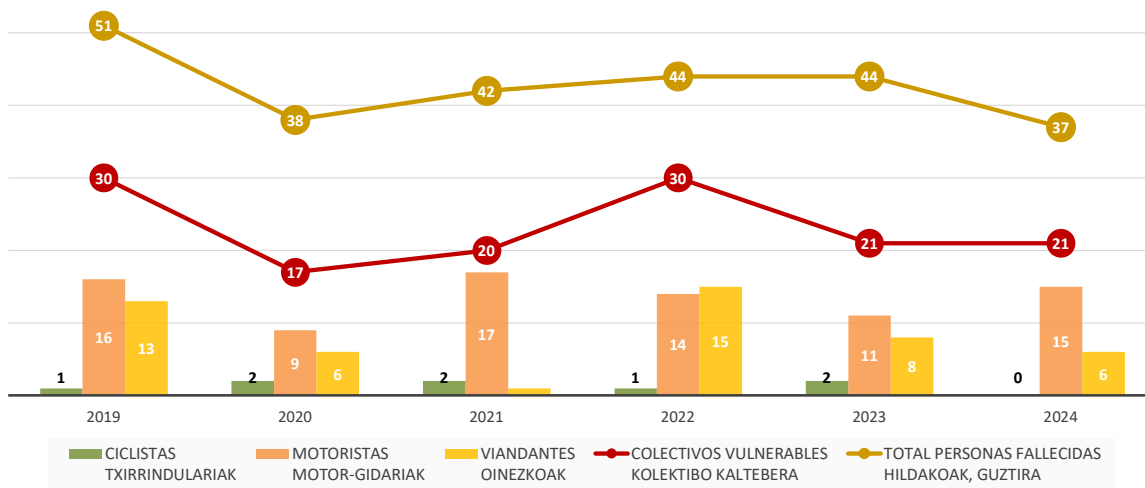
2. irudian datuak termino absolutuetan agertzen dira. 2021ean hil ziren moto-gidari gehien errepideetan, guztira biktimak 17 izan baitziren. 2024an, aldiz, kopuru hori apur bat murriztu da, hildakoak 15 izan baitira.

La Figura 2 presenta los datos en términos absolutos. En 2021, se registró el mayor número de motoristas fallecidos en las carreteras, con un total de 17 víctimas. En contraste, en 2024, la cifra disminuyó ligeramente, con 15 fallecimientos.

FIGURA 2. IRUDIA

Euskadiko trafiko-istripuetan hildakoen kopuruaren bilakaera, talde kaltebera bakoitzean (2019-2024).

Evolución del número de personas fallecidas en accidente de tráfico en Euskadi según el colectivo vulnerable (2019-2024).



1.2. Hildako moto-gidariak

Moto-gidariei dagokienez, aztertutako aldian (2019-2024) trafiko istripuetan hildako biktima guztien %32 izan dira moto-gidariak. Gainera, hildako guztien artean hildako moto-gidarien urte urteko banaketa aztertuta, ikusten da azken 10 urteetan joera goranzkoa izan dela (3. irudia).

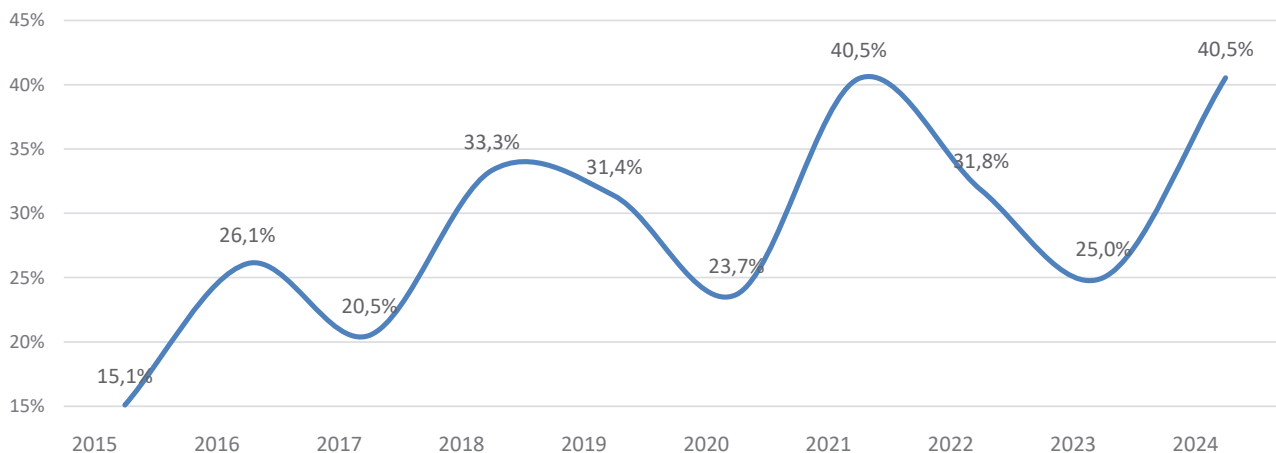
1.2. Personas motoristas fallecidas

En el caso concreto de las personas motoristas, éstas representan el 32 % del total de víctimas mortales en accidentes de tráfico durante el período analizado (2019-2024). Además, al examinar la distribución anual de fallecimientos de personas motoristas en relación con el total de víctimas mortales, se observa una tendencia ascendente en los 10 últimos años (Figura 3).

FIGURA 3. IRUDIA

Trafiko-istripuetan hildako biktima guztien artean hildako moto-gidarien portzentajearen bilakaera (2015-2024).

Evolución porcentual de personas motoristas fallecidas en relación con el total de víctimas mortales de accidentes de tráfico (2015-2024).



1.2.1. Lurralde Historiko bakoitzean hildako moto-gidarien portzentajearen bilakaera.

Lurralde Historikoen artean, Gipuzkoak izan du istripu-tasan handiena, han hil baitira azken 6 urteetan hildako moto-gidarien erdiak baino gehiago (%56). Portzentaje hori 2023an %91koa izatera heldu zen eta 2024an %60 izatera (4. irudia).

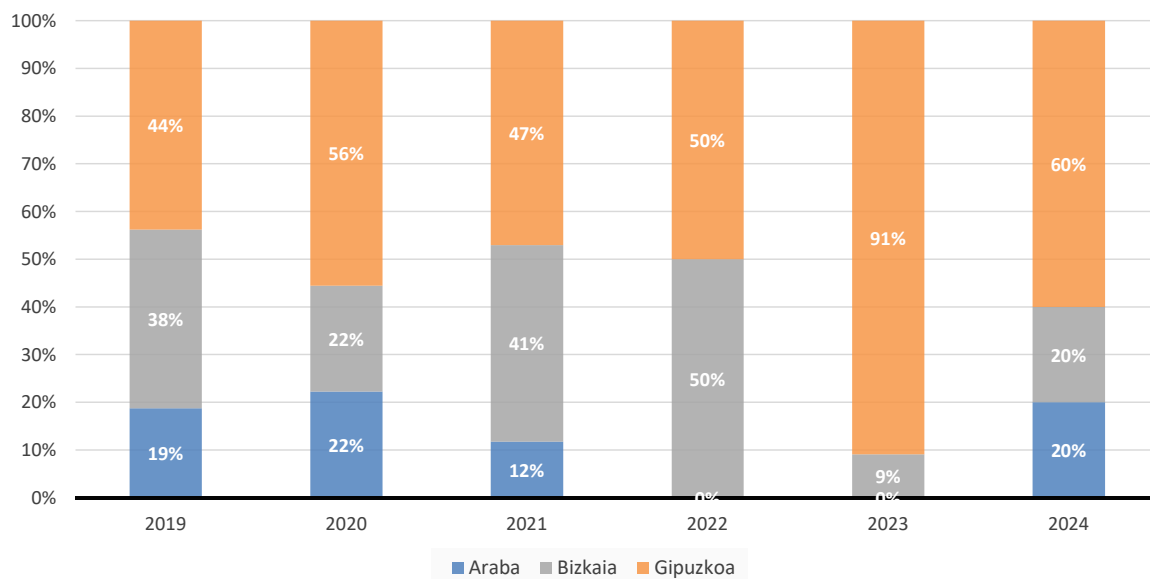
1.2.1. Evolución de las personas motoristas fallecidas por Territorio Histórico

En cuanto a la distribución por Territorio Histórico, Gipuzkoa ha sido el territorio con mayor siniestralidad, registrando más de la mitad (56 %) de las muertes de motoristas en los últimos 6 años. Este porcentaje asciende al 91 % en 2023 y al 60 % en 2024 (Figura 4).

FIGURA 4. IRUDIA

Hildako moto-gidarien portzentajearen bilakaera Lurralde Historiko bakoitzean (2019-2024).

Evolución porcentual de personas motoristas fallecidas según el Territorio Histórico (2019-2024).



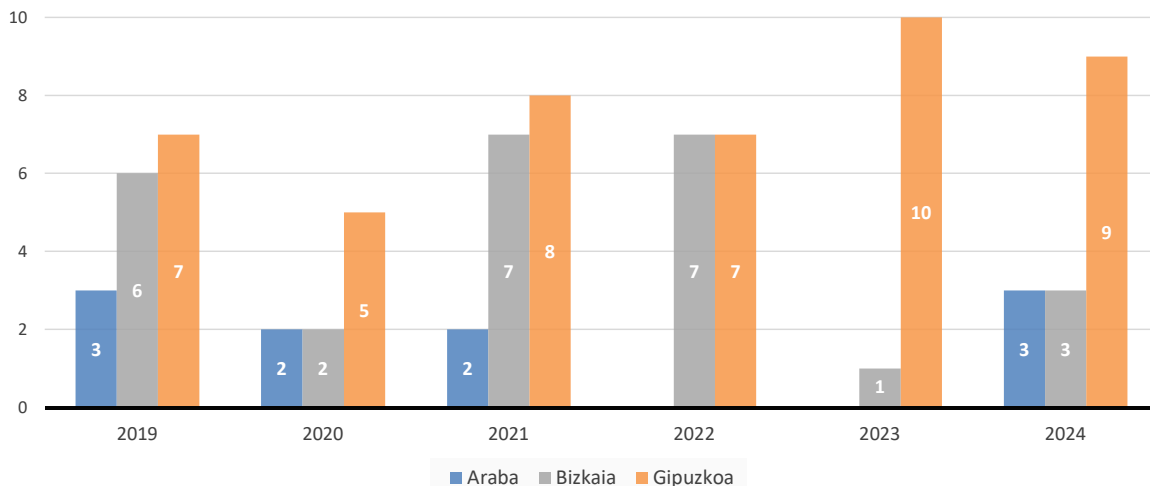
5. irudian datuak termino absolutuetan agertzen dira.

La Figura 5 presenta los datos en términos absolutos.

FIGURA 5. IRUDIA

Hildako moto-gidarien kopuruaren bilakaera Lurralde Historiko bakoitzean (2019-2024).

Evolución del número de personas motoristas fallecidas según el Territorio Histórico (2019-2024).



1.2.2. Hildako moto-gidariak eta biztanle kopurua

1. taulan agertzen dira EAEn, aztertutako aldiaren, izandako moto-gidarien heriotza-tasa milioi bat biztanleko. 2024an tasa hori 6,8koa izan da. Balio horiek testuinguruan jartzeko, azaldu behar da 2021ean EAEko tasa 7,8koa izan zela eta Estatukoa 7,5koa, DGT¹ren datuen arabera. 2021 urtea hartu da erreferentziatzat, hori baita Estatuko datuekiko alderaketa zuzenaren datuak dauzkeen urtea.

Azpimarratu behar da EAEn aztertutako aldiaren ez dela ziklomoto-re-gidarien artean hildako biktimarik erregistratu eta horrek esan nahi du, ibilgailu mota hori barne hartzen bada, erkidegoko tasak estatuko tasaren azpitik jarraitzen duela (2021ean 8,3).

1.2.2. Personas motoristas fallecidas y población

La Tabla 1 recoge las tasas de mortalidad de motoristas por millón de habitantes en la CAE durante el período analizado. En 2024, esta tasa se situó en 6,8. Para contextualizar estos valores, en 2021 la tasa en la CAE fue de 7,8, frente al 7,5 registrado en el Estado, según datos de la DGT¹. Se ha tomado 2021 como referencia ya que es el último año para el que se dispone de una comparativa directa con el ámbito estatal.

Es importante señalar que en la CAE no se han registrado víctimas mortales en ciclomotor en el periodo analizado, lo que implica que, al incluir este tipo de vehículo, la tasa autonómica se mantiene por debajo de la estatal (8,3 en 2021).

TABLA 1. TAULA

Hildako moto-gidarien tasa milioi bat biztanleko EAEn (2019-2024).
Tasa de motoristas fallecidos por millón de habitantes en la CAE (2019-2024).

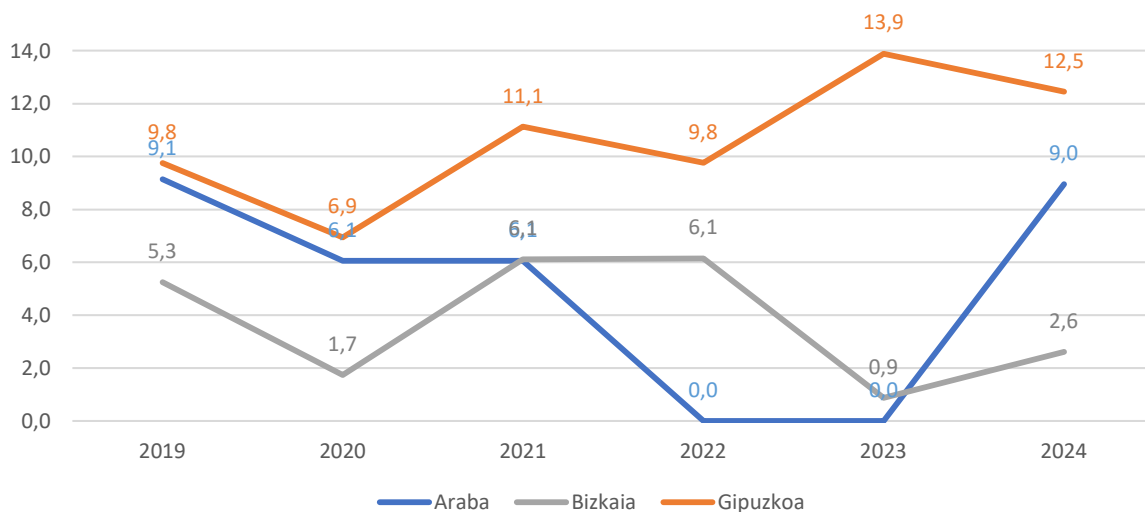
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CAE / EAE	7,3	4,1	7,8	6,4	5,0	6,8

Lurraldeka aztertuta (6. irudia), ikusten da urte batetik bestera aldakortasun handia dagoela, nagusiki hildakoen kopurua oso txikia delako. Izan ere, lurralde batean hildakoak eragiten dituzten istripuak gutxi badira, biktimen kopuruan aldaketa txiki batek tasetan gorabehera nabarmenak eragin ditzake lurralde horretan.

El análisis por Territorio Histórico (Figura 6) muestra una elevada variabilidad interanual, derivada principalmente del reducido número de personas fallecidas. En territorios con cifras bajas de siniestros mortales, incluso pequeñas variaciones en el número de víctimas pueden generar oscilaciones significativas en las tasas.

FIGURA 6. IRUDIA

Hildako moto-gidarien tasa milioi bat biztanleko Lurralde Historiko bakoitzean (2019-2024).
Tasa de motoristas fallecidos por millón de habitantes según el Territorio Histórico (2019-2024).



(1) Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2023). Siniestralidad vial en motoristas 2021.

[https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Informes_monograficos/2021_Siniestralidad_motorista_vf.pdf]

Eragin hori argi eta garbi ikusten da Araban; izan ere, hor 2022 eta 2023 urteetan ez zen hildako moto-gidaririk erregistratu, hau da, tasa 0koa izan zen eta 2024an, hiru biktima bakarrik egonda, tasa 9ra igo zen. Gipuzkoan 2024an hildakoak 9 izan dira eta hor ere tasa-aldaketak ikusten dira, nahiz eta denboran zehar tasa horren bilakaera beste bi lurraldeetan baino egonkorragoa den.

1.2.3. Hildako moto-gidarien profila

Hildako moto-gidariaren profil ohikoena hau izaten da: 35 eta 54 urte bitarteko gizona, asteburuetan hiriarteko bideetan zirkulatzen duena, nagusiki ondo pasatzeko edo aisialdi-helburuekin.

Jarraian zehaztuta datoz hildako moto-gidariei buruzko datu zehatzak, aldagai hauen arabera banakatuta: aldagai indibidualak, geografikoak, denborazkoak eta ibilgailuarekin lotutakoak.

1.2.3.1. Hildako moto-gidariak, faktore soziodemografikoen arabera

Aztertutako aldian (2019-2024), gizonak izan dira hildako moto-gidarien %94. 7. irudiak erakusten du, zenbaki absolutuetan, sexuaren arabera banaketa. Nabarmendu behar da emakume guztiak hiriarteko istripuetan hil zirela.

Este efecto es especialmente evidente en Álava, donde no se registraron motoristas fallecidos en 2022 ni en 2023, lo que resulta en tasas de 0. Sin embargo, en 2024, con solo tres víctimas, la tasa se eleva a 9. En Gipuzkoa, con 9 fallecidos en 2024, también se observan variaciones en la tasa, aunque su evolución a lo largo del tiempo es más estable en comparación con los otros dos territorios.

1.2.3. Perfil de las personas motoristas fallecidas

El perfil más común del motorista fallecido es el de un hombre de entre 35 y 54 años, que circula por vías interurbanas durante los fines de semana, generalmente con fines recreativos o de ocio.

A continuación, se detallan datos específicos sobre las personas motoristas fallecidas, desglosándolos por variables individuales, geográficas, temporales y relacionadas con el vehículo.

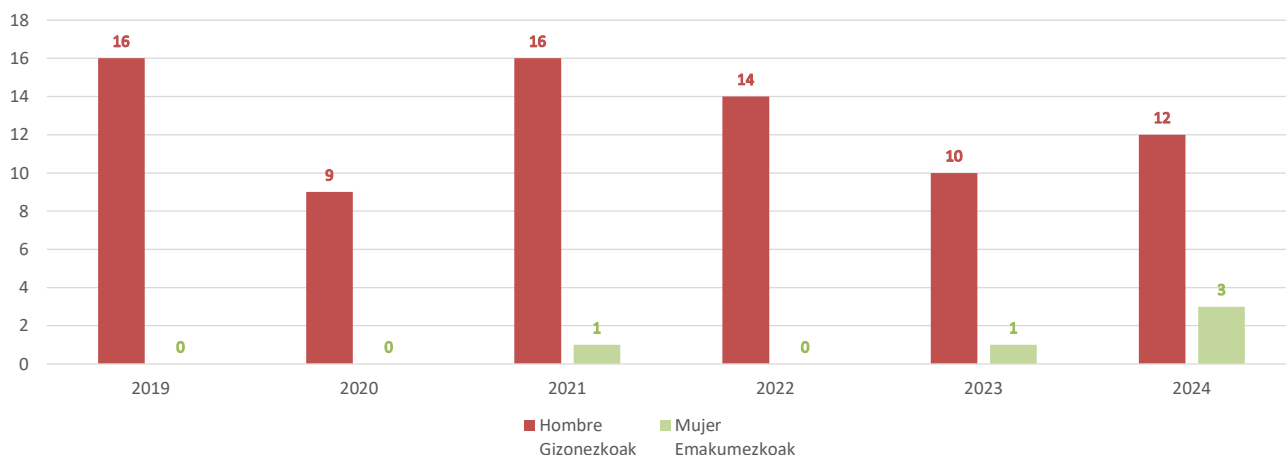
1.2.3.1. Personas motoristas fallecidas por factores sociodemográficos

Durante el periodo de estudio (2019-2024), los hombres han supuesto el 94 % del total de personas motoristas fallecidas. La Figura 7 muestra, en términos absolutos, su distribución por razón de sexo. Cabe destacar que todas las mujeres murieron en accidentes interurbanos.

FIGURA 7. IRUDIA

Hildako moto-gidarien kopuruaren bilakaera sexuaren arabera (2019-2024).

Evolución del número de personas motoristas fallecidas por sexo (2019-2024).



Aztertutako aldian, hildakoen %98 (80 pertsona) motozikleta bat gidatzen ari ziren eta hildako moto-bidaiariak bi izan ziren.

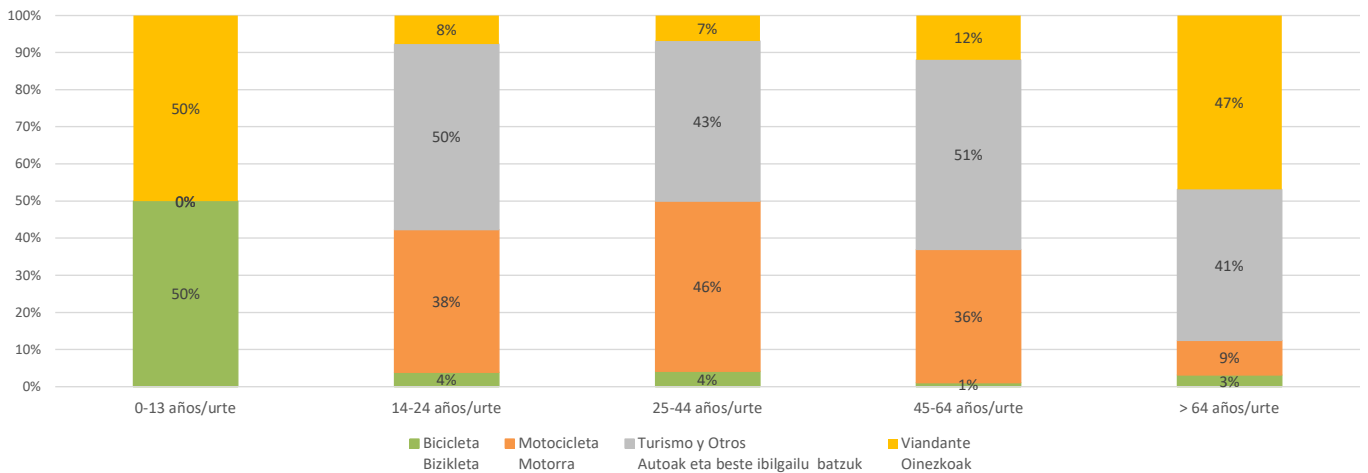
El 98% de las personas fallecidas conducían una motocicleta (80 personas), mientras que han sido dos las personas fallecidas como ocupantes de una moto durante el período analizado.

Adinari dagokionez, interesgarria izaten da hildako moto-gidarien kopurua bideko gainerako erabiltzaileenarekin alderatzea. 8. irudian ikusten da moto-gidarien kolektiboa gainordezkatuta dagoela 25 eta 44 urte bitarteko tartean; adin tarte horren barruan trafiko-istripuan hildakoen %46 moto-gidariak baitziren.

En cuanto al factor edad, resulta interesante comparar las cifras de motoristas fallecidos con el resto de usuarios de la vía. En la Figura 8 se observa que el colectivo de motoristas está sobrerrepresentado en la franja de 25 a 44 años, ya que el 46 % de las personas fallecidas en accidente de tráfico dentro de este rango de edad eran motoristas.

FIGURA 8. IRUDIA

Hildako pertsonen portzentajea adin-tartearen eta ibilgailu motaren arabera. 2019-2024 aldia.
 Distribución porcentual de personas fallecidas según grupo de edad y tipo de vehículo. Período 2019-2024.

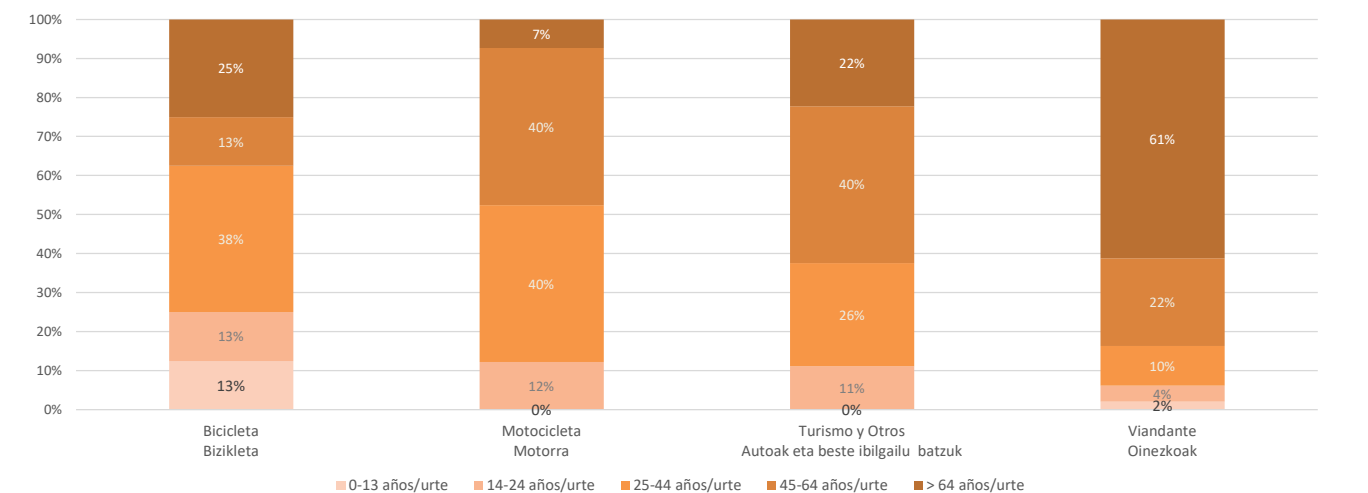


Ibilgailu mota bakoitzaren araberako adin-tarteei begiratuta (9. irudia), 2019 eta 2024 bitartean hildako moto-gidarien %80k 25 eta 64 urte bitartean zituzten. Adin-tarte horretako hildakoen artean %32 oinezkoak dira, %51 txirrindulariak eta %66 gainerako erabiltzaileak (turismoak eta beste ibilgailu batzuk).

En cuanto a la distribución de edades por cada tipo de vehículo (Figura 9), hasta el 80% de los motoristas fallecidos entre 2019 y 2024 tenían entre 25 y 64 años. Este rango de edad representa entre los fallecidos, el 32% de los viandantes, el 51% de los ciclistas, el 32% de los viandantes, el 51% de los ciclistas y el 66% del resto de los usuarios (turismos y otros vehículos).

FIGURA 9. IRUDIA

Hildako pertsonen portzentajea adin-tartearen eta ibilgailu motaren arabera. 2019-2024 aldia.
 Distribución porcentual de personas fallecidas según tipo de vehículo y grupo de edad. Período 2019-2024.



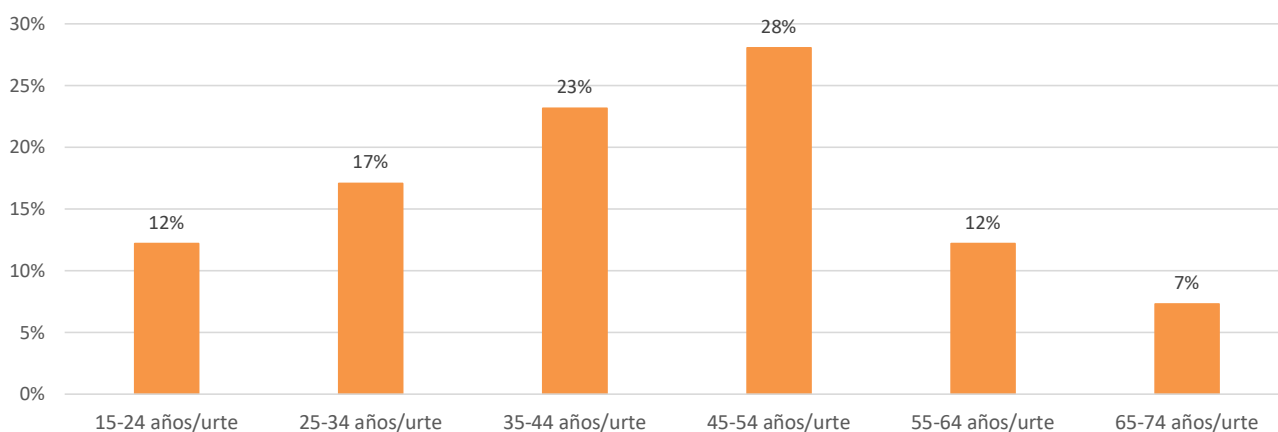
10. irudiak erakusten digu hildako moto-gidarien banaketa adin-tarte espezifikoko batzuen arabera. Hildako moto-gidarien erdiak baino gehiago 35 eta 54 urte bitarteko adin-tartekoak ziren. Hain zuzen, biktimen %28k 45 eta 54 urte bitartean zituzten eta portzentaje hori handiagoa da (%33) hiriarteko bideetan gertatutako istripuei begiratzen badiegu. Hiri barruko bideetan, hildakoen %67 45 urtetik beherakoak ziren eta gainerako %33ek 45 urte edo gehiago zituzten. Azken portzentaje hori nabarmen handiagoa da (%52) hiriarteko bideetan gertatutako istripuei begiratzen badiegu. Aztertutako aldian, 17 urtetik beherako artean ez da hildako biktimarik egon, ezta 74 urtekoen edo gehiagoko artean ere.

La Figura 10 muestra la distribución de las personas motoristas fallecidas según rangos de edad más específicos. Más de la mitad de los motoristas fallecidos pertenecían al grupo de edad entre 35 y 54 años. En particular, el 28 % de las víctimas tenían entre 45 y 54 años, porcentaje que asciende al 33 % en accidentes ocurridos en vías interurbanas. En cuanto a las vías urbanas, el 67 % de los fallecidos eran menores de 45 años, mientras que el 33 % restante tenían 45 años o más, porcentaje que aumenta significativamente hasta el 52 % en los accidentes ocurridos en vías interurbanas. En el período estudiado, no ha habido víctimas mortales menores de 17 años, ni de 74 años o más.

FIGURA 10. IRUDIA

Hildako moto-gidarien portzentajea adin-tartearen arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de las personas motoristas fallecidas según grupo de edad. Período 2019-2024.



Moto-gidari gazteen taldeari dagokionez, azpimarratu behar da 25 urtetik beherako hildakoen %70 Gipuzkoako istripue-tan hil zirela. Hori da Lurralde Historiko bakarra non 2019. urtetik aurrera 25 urtetik beherako emakume moto-gidariren bat hil den.

1.2.3.2. Hildako moto-gidariak, denbora-aldagaien arabera.

Hildako moto-gidarien proportzio handiena igandeetan gertatu da, kasuen %22 egun horretan gertatu baitira. Horren atzean larunbatak eta ostiralak daude, egun horietan hildako moto-gidarien %21 eta %15 hil baitira, hurrenez hurren. Motor-gidari gutxien hil diren egunak asteazkenak eta ostegunak izan dira, %7 hil baitira egun batean zein bestean.

Datu horiek bat datoz Mapfre fundazioak "Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial de usuarios de motocicletas y ciclomotores"² idatzian adierazitakoarekin; izan ere, horrek azaltzen du hildako moto-gidarien %39 hiriarteko bideetan eta asteburuetan hil zirela; eta erakusten du motozikletaz mugitzearen eta aisialdiaren edota gidatzearen plazeraren arteko lotura. Euskadin ere ikusi da joera hori; izan ere, hildako

En lo que respecta al grupo de motoristas jóvenes, cabe destacar que el 70 % de las personas fallecidas menores de 25 años perdieron la vida en accidentes ocurridos en Gipuzkoa. Dicho Territorio Histórico es el único en el que ha fallecido alguna mujer motorista menor de 25 años desde el año 2019.

1.2.3.2. Personas motoristas fallecidas por variables temporales

El domingo ha sido el día de la semana con la mayor proporción de motoristas fallecidos, representando el 22 % de los casos. Le han seguido el sábado y el viernes, con un 21 % y un 15 %, respectivamente. Por el contrario, los días con menor número de víctimas mortales en este colectivo han sido el miércoles y el jueves, ambos con un 7 %.

Estos datos coinciden con lo señalado en la Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial de usuarios de motocicletas y ciclomotores de la Fundación Mapfre, que indica que "el 39 % de los motoristas fallecidos lo fueron en vías interurbanas y durante los fines de semana", vinculando la movilidad en motocicleta al ocio y el placer de la conducción². En Euskadi, esta tendencia también se ha observado, con un 40 % de los motoristas fallecidos en

(2) Fundación MAPFRE. (2021). Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial de usuarios de motocicletas y ciclomotores. Madrid: Fundación MAPFRE. [<https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/consulta/registro.do?id=175573>]

moto-gidarien %40 hiriarteko istripuetan eta asteburuetan (ostiraleko 15:00etatik igandeko 0:00etara) hil ziren. Hain zuzen, hiriarteko bideetan gertatutako istripuak bakarrik aztertuta, hildako biktimen %52 asteburuetan gertatu ziren.

Gainera, hiriarteko bideetan gertatutako istripuetan bidaiaren arrazoi nagusia aisialdia zen erregistratutako kasuen %41ean. Portzentaje hori are handiagoa izan liteke, kasuen %25ean ez dagoelako jakiterik zein izan zen bidaiaren arrazoa.

11. irudiak erakusten du hildako moto-gidarien banaketa aste-egun bakoitzean eta Lurralde Historiko bakoitzean, zenbaki absolutuetan.

Arabian, heriotza eragin duten istripuak asteburuetan baino ez dira gertatu. Bizkaian, moto-gidari gehienek (%31) larunbatean izan dute heriotza eragin duen istripua. Gipuzkoan, moto-gidarien artean hildako biktima gehien igandean gertatu dira (%24) eta igandeen atzean astelehenak daude (%17).

accidentes ocurridos en vías interurbanas durante el fin de semana (desde el viernes a las 15:00 hasta el domingo a las 0:00). De manera más específica, si se analizan solo los siniestros en vías interurbanas, el 52 % de las víctimas mortales se han registrado durante el fin de semana.

Además, en los casos ocurridos en vías interurbanas, el principal motivo del desplazamiento ha sido el ocio y el entretenimiento, con un 41 % de los casos registrados. Este porcentaje podría ser aún mayor, considerando que en un 25 % de los casos el motivo del desplazamiento no pudo ser determinado.

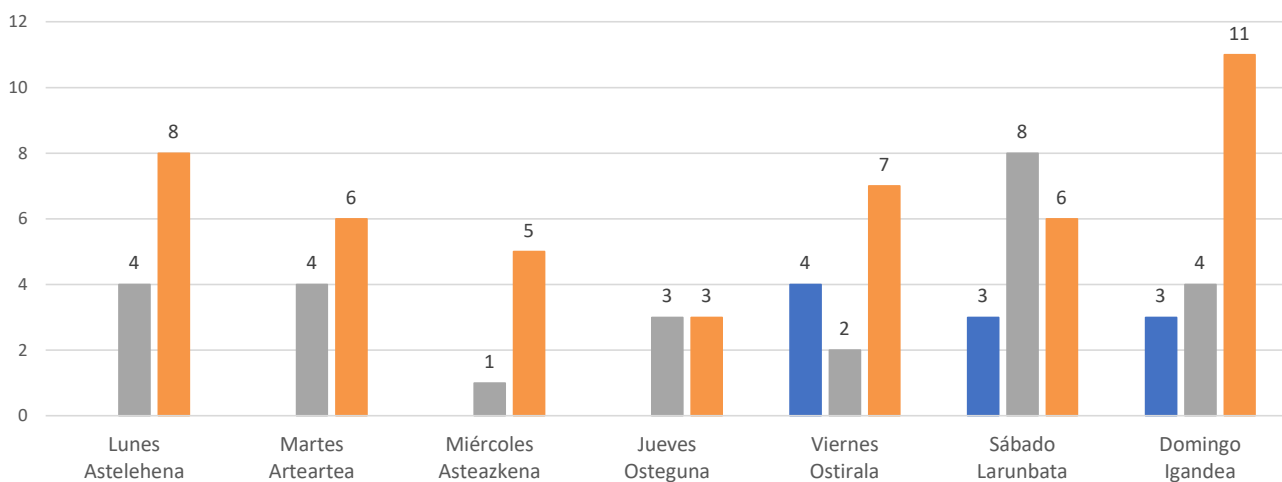
La Figura 11 muestra la distribución de los motoristas fallecidos por día de la semana y Territorio Histórico, expresada en números absolutos.

En Álava, los accidentes mortales han ocurrido exclusivamente durante los fines de semana. En Bizkaia, la mayor parte de los motoristas (31 %) han sufrido el accidente mortal en sábado. Por su parte, en Gipuzkoa, el día con mayor número de víctimas mortales entre los motoristas ha sido el domingo (24 %), seguido del lunes (17 %).

FIGURA 11. IRUDIA

Hildako moto-gidarien kopuruaren bilakaera, aste-egun bakoitzean eta Lurralde Historiko bakoitzean. 2019-2024 aldia.

Distribución del número de personas motoristas fallecidas según día de la semana y Territorio Histórico. Período 2019-2024.



Hilez hileko banaketari begiratzen badiogu, otsaila izan zen moto-gidari gehien hil ziren hilabetea, EAEn % 15, eta otsailaren atzean abuztua, % 12 hil baitziren. Aitzitik, motor-gidari gutxien abenduan hil ziren, %1 izan baitziren.

Eguneko orduei begiratuta, hildako moto-gidarien %70 11:00ak eta 21:00ak bitartean hil ziren, eta, bereziki, heriotza-tasa handiena 16:00etatik eta 17:00etara bitarteko ordu-tartean eta 20:00etatik 21:00etara bitarteko ordu-tartean gertatu zen; ordu-tarte horietan erregistratu baitzen EAEko kasuen %20.

En cuanto a la distribución mensual, febrero ha sido el mes con la mayor proporción de motoristas fallecidos, representando el 15 % de los casos de la CAE, seguido de agosto, con un 12 %. Por el contrario, el mes con menor número de víctimas mortales en este colectivo ha sido diciembre, con un 1 % de los casos.

Atendiendo a las horas del día, el 70 % de las personas motoristas fallecidas se concentra entre las 11:00 y las 21:00 horas, siendo las franjas horarias de 16:00 a 17:00 y de 20:00 a 21:00 aquellas en las que se ha registrado la mayor mortalidad, acumulando en conjunto un 20 % de los casos de la CAE.

1.2.3.3. Hildako moto-gidariak ibilgailuekin lotutako aldagaien arabera

12. irudiak erakusten du motozikletan hildakoen banaketa ibilgailuaren zilindradaren arabera. 501cc eta 750 cc bitarteko zilindradak zituzten motozikletetan hildakoak guztien %38 izan ziren eta hori da tarte arruntena hildako moto-gidarien artean. Badirudi zilindrada handiko motorretan heriotza eragiten duten istripuak izateko aukera handiagoa dela, ziur asko hiriar-teko bideetatik ibiltzen direlako eta oso abiadura handietan. Hiriar-teko bideetan hildako moto-gidarien %72, hain zuen, 500 cc-tik gorako motozikleta batean zirkulatzen ari zen, hau da, hiri barruko bideetan baino 16 portzentaje-puntu gehiago. Era berean, abiadura desegokian zirkulatzen zebiltzan hildako moto-gidari guztien artean %79 zilindrada handiko motozikle-ta batean zirkulatzen ari ziren.

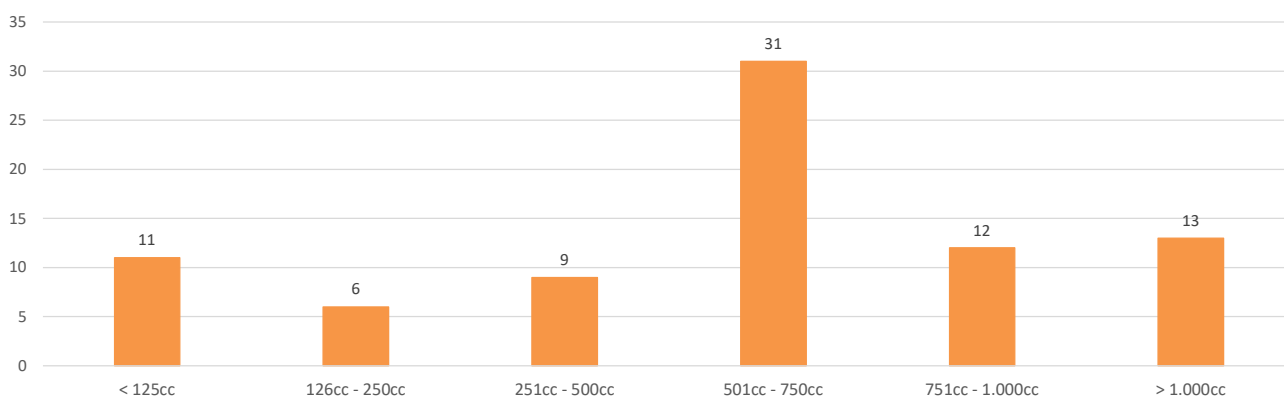
1.2.3.3. Personas motoristas fallecidas por variables relacionadas con los vehículos

La Figura 12 muestra la distribución del número de personas fallecidas en motocicletas según la cilindrada del vehículo. Las personas fallecidas en motocicletas con cilindradas entre 501 cc y 750 cc representan el 38 % del total, siendo el segmento más común entre los motoristas fallecidos. Las motos de gran cilindrada parecen estar más expuestas a accidentes fatales, probablemente debido a su uso en vías interurbanas y a velocidades más altas. En concreto, entre los motoristas fallecidos en vías interurbanas, el 72 % circulaba en una motocicleta de más de 500 cc, 16 puntos porcentuales más que en vías urbanas. Asimismo, de todos los motoristas fallecidos que circulaban a una velocidad inadecuada, el 79 % lo hacía en una motocicleta de gran cilindrada.

FIGURA 12. IRUDIA

Motozikletan hildakoen banaketa ibilgailuaren zilindradaren arabera. 2019-2024 aldian.

Distribución del número de personas fallecidas en motocicletas según cilindrada del vehículo. Período 2019-2024.



Ibilgailuen antzinatasunari begiratzeko badiogu, 2. taulak erakusten du zilindrada handiko motozikletetan hildakoen banaketa, aztertzen ari den aldian, ibilgailuaren zilindradaren eta antzinatasunaren arabera. Hildakoen %74 15 urte-tik beherako motozikletetan hil ziren; motozikleta zaharra-goek (20 urtetik gorakoak) errepresentazio txikiagoa izan dute (%12).

En cuanto a la antigüedad de los vehículos, la Tabla 2 muestra la distribución del número de personas fallecidas en motocicletas según la cilindrada y la antigüedad del vehículo en el período bajo estudio. El 74 % de las personas fallecidas lo hicieron en motocicletas con una antigüedad menor de 15 años, mientras que las motocicletas más antiguas (más de 20 años) han tenido menor representación (12 %).

TABLA 2. TAULA

Motozikletan hildakoen portzentajeen banaketa ibilgailuaren zilindradaren eta antzinatasunaren arabera. 2019-2024 aldian.

Distribución porcentual de personas fallecidas en motocicletas según cilindrada y antigüedad del vehículo. Período 2019-2024.

CILINDRADA ZILINDRADA	Antigüedad / Antzinatasuna					TOTAL GENERAL GUZTIRA
	< 4 años / urte	5 - 9 años / urte	10 - 14 años / urte	15 - 19 años / urte	> 20 años / urte	
< 125cc.	6,1%	3,7%	0,0%	3,7%	0,0%	13,4%
126cc. - 250cc.	3,7%	1,2%	1,2%	0,0%	1,2%	7,3%
251cc. - 500cc.	2,4%	3,7%	2,4%	1,2%	1,2%	11,0%
501cc. - 750cc.	6,1%	6,1%	13,4%	3,7%	8,5%	37,8%
751cc. - 1.000cc.	3,7%	3,7%	3,7%	3,7%	0,0%	14,6%
> 1.000cc.	4,9%	2,4%	6,1%	1,2%	1,2%	15,9%
TOTAL GENERAL GUZTIRA	26,8%	20,7%	26,8%	13,4%	12,2%	100,0%

3. taulak erakusten du Euskadiko errepideetan hildako moto-gidarien motozikleten batez besteko antzinatasuna, 2019-2024 aldian, zilindradaren arabera banatuta. Motozikleta guztiak kontuan hartuta, batez besteko antzinatasuna 10 urtekoa zen. 501 eta 750 cc bitarteko motozikleten batez besteko antzinatasuna handiagoa zen (13 urte); 125 cc-ra arteko motozikletak, ordea, batez beste, berriagoak ziren (7 urte) eta hiri barruko bideetan istripua izandako motoen batez besteko antzinatasuna 6 urtekoa zen. Hiri arteko bideetan istripua izandakoei begiratuta, 125 cc-ra arteko motozikletek batez beste 8 urte zituzten eta 126 cc-tik gorakoek 11 urte.

En la Tabla 3 se muestran las antigüedades promedio de las motocicletas de las personas motoristas fallecidas en las carreteras vascas en el período 2019-2024, desagregadas por cilindrada. Teniendo en cuenta el total de motocicletas, la antigüedad promedio ha sido de 10 años. Las motocicletas de 501 cc a 750 cc tenían una antigüedad promedio más alta (13 años), mientras que las de hasta 125 cc eran las más nuevas en promedio (7), llegando a 6 años de antigüedad promedio en el caso de las motos accidentadas en vías urbanas. En cuanto a las vías interurbanas, la antigüedad promedio era de 8 años para las motocicletas de hasta 125 cc, y de 11 para aquellas a partir de 126 cc.

TABLA 3. TAULA

Hildako moto-gidarien motozikleten batez besteko antzinatasuna zilindradaren arabera, hiri barruko bideetan eta hiriartekoetan. 2019-2024 aldian.

Antigüedad promedio de las motocicletas de las personas motoristas fallecidas según cilindrada, en vías urbanas e interurbanas. Período 2019-2024.

CILINDRADA ZILINDRADA	Antigüedad promedio / Batez besteko antzinatasuna		
	Total/ Guztira	Vías interurbanas	Vías urbanas
< 125cc.	7,1	7,8	6,2
126cc. - 250cc.	8,7	11,8	2,5
251cc. - 500cc.	10,4	8,9	23,0
501cc. - 750cc.	12,8	13,8	8,5
751cc. - 1.000cc.	10,1	11,5	7,3
> 1.000cc.	8,5	8,5	-
TOTAL GENERAL GUZTIRA	10,4	11,2	7,7

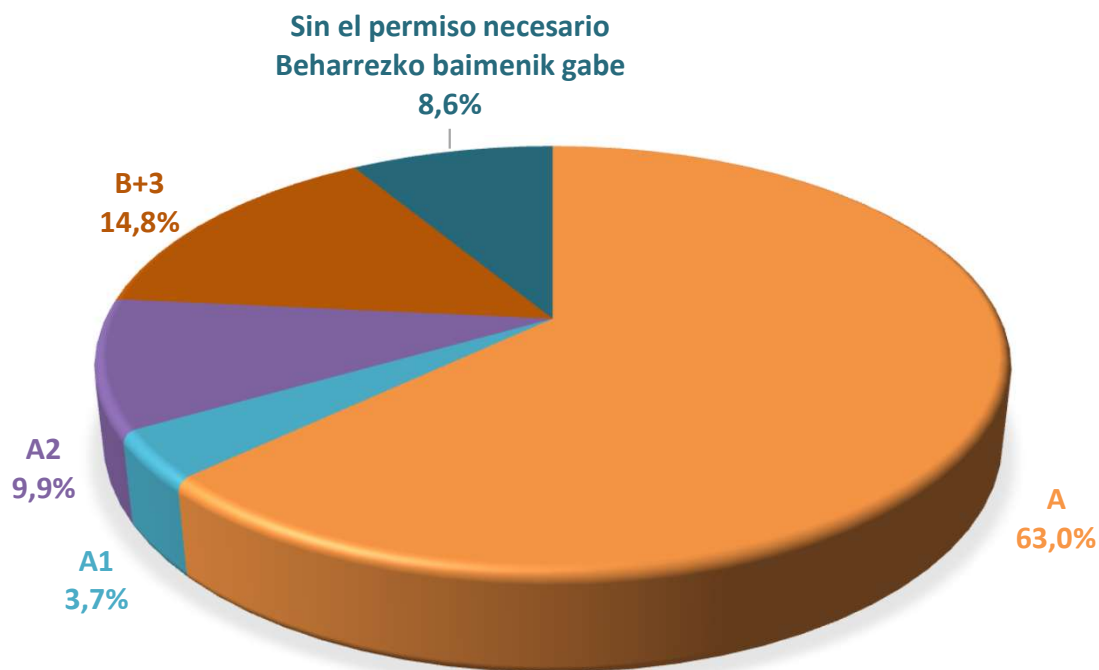
Aztertutako aldian, hildako moto-gidarien gidabaimenei begiratua, %63k A motako gidabaimena zeukaten (13. irudia). Azterketa egitean kontuan hartu da moto-gidariak hiltzean gidatzen ari zen motozikleta gidatzeko behar zuen baimen berezia, nahiz eta beste baimen batzuk izan. Nabarmendu behar da hildako moto-gidarien %9k ez zeukatela behar zuten gidabaimena (ez zeukaten inplikaturako ibilgailua gidatzeko beharrezkoa zen gidalizentzia edo gidabaimena iraungita zeukaten). Proporzio hori %22koa izatera heltzen da, hiri barruko bideetan hildako pertsonak baino kontuan hartzen ez baditugu.

En lo que respecta a los permisos de conducción de las personas fallecidas que conducían una moto en el período analizado, hasta un 63 % poseía el permiso tipo A (Figura 13). El análisis se ha realizado considerando el permiso específico que habilitaba a la persona conductora para manejar la motocicleta en la que sufrió el accidente mortal, incluso si disponía de otros permisos. Cabe destacar que un 9 % de los motoristas fallecidos no tenía el permiso necesario (no contaba con la licencia requerida para la conducción del vehículo implicado o tenía el permiso caducado). Esta proporción alcanza hasta un 22 % en el caso de las personas fallecidas en vías urbanas.

FIGURA 13. IRUDIA

2019-2024 aldian hildako moto-gidariak istripuko motoa gidatzeko behar zituzten gidabaimenen banaketa portzentuala.

Distribución porcentual de los permisos de conducción que les permitía conducir la moto accidentada a los motoristas conductores fallecidos en el período 2019-2024.



4. taulak hildako moto-gidarien gidabaimenen antzinakotasunaren banaketa erakusten du. Moto-gidarien %66k istripuko motozikleta gidatzeko beharrezko baimena 10 urte baino lehenagotik zeukaten. Talde horren barruan, %70ek A gidabaimena zeukaten eta %20k B+3 modalitatea.

La Tabla 4 muestra la distribución de la antigüedad de los permisos de conducción de las personas motoristas fallecidas. El 66 % de ellas poseía el permiso que le habilitaba para conducir la motocicleta siniestrada desde hacía más de 10 años. Dentro de este grupo, el 70 % tenía el permiso A y el 20 %, la modalidad B+3.

TABLA 4. TAULA

Hildako moto-gidarien banaketa portzentuala, istripuko motoa gidatzeko baimentzen zuen baimen motaren eta horren antzinatasunaren arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de motoristas fallecidos conductores según la antigüedad y el tipo permiso que les permitía conducir la moto accidentada. Período 2019-2024.

ANTIGÜEDAD DEL PERMISO BAIMENAREN ANTZINATASUNA	A	A1	A2	B+3	TOTAL GENERAL GUZTIRA
< 1 año / urte	21,6%	33,3%	12,5%	8,3%	18,9%
1 - 2 años / urte	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	1,4%
2 - 3 años / urte	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3 - 4 años / urte	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	4,1%
4 - 5 años / urte	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	2,7%
5 - 6 años / urte	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	1,4%
6 - 7 años / urte	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
7 - 8 años / urte	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%
8 - 9 años / urte	2,0%	0,0%	0,0%	8,3%	2,7%
9 - 10 años / urte	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
> 10 años / urte	66,7%	33,3%	50,0%	83,3%	66,2%
TOTAL GENERAL GUZTIRA	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Datu horiek ikusita, eman dezake moto-gidari horiek esperientzia handia zeukatela motozikletak gidatzen, baina gidabaimena aspalditik edukitzeak ez du esan nahi ibilgailu hori jarraian erabiltzen denik. Nabarmendu behar da portzentaje esanguratsu baten (%19) baimenen antzinatasuna urte batekoa edo gutxiagokoa zela eta horietatik %80k A baimena zeukatela.

Gainera, heriotza eragin zuen istripuaren unean motozikleten %6k IAT iraungita zeukaten. Talde horretatik, %60k zeukaten 1.000 cc-tik gorako zilindrada.

Aintzat hartu beharreko beste kontu bat da hildako moto-gidarien %74 kaskoa beste babesik ez zutela erabiltzen eta istripuaren unean denek zeramatela kaskoa (ezagutzen diren kasuan %100).

Aunque estos datos podrían sugerir que la mayoría de los motoristas tenían una amplia experiencia en la conducción de motocicletas, la antigüedad del permiso no implica necesariamente un uso continuado del vehículo. Cabe destacar, además, que un porcentaje significativo (19 %) contaba con tan solo un año o menos de antigüedad en su permiso, de los cuales casi el 80 % tenía el permiso A.

Por otra parte, el 6 % de las motocicletas accidentadas tenía la ITV caducada en el momento del siniestro mortal. De este grupo, hasta el 60 % tenía una cilindrada mayor a 1.000 cc.

Otra cuestión importante a tener en cuenta es que el 74 % de los motoristas fallecidos no utilizaban ningún equipo de protección adicional más allá del casco, cuyo uso fue generalizado en el momento del accidente (100 % de los casos conocidos).

1.3. Moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuak

Aztertutako aldian (2019-2024) moto-gidariak hiltzea eragin zuten 81 istripu erregistratu dira, hau da, EAEn hildakoak eragin zituzten istripu erregistratu guztien %33. Gipuzkoa izan da ezbehar gehieneko lurraldea, moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripu guztien %56 lurralde horretan erregistratu baitira; Bizkaian %32 eta Araban %12.

Moto-gidariak hiltzea eragin duten istripuen %78 hiriarteko bideetan erregistratu dira. Hiri barruko bideetan erregistratutako istripuen %61 Gipuzkoan gertatu dira.

Moto-gidariak hiltzea eragin duten istripuen %48an ez da beste ibilgailurik inplikatuta egon.

Jarraian, moto-gidariak hiltzea eragin duten istripu motak agertzen dira, baita horietan eragin zezaketen faktoreak ere.

1.3.1. Moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripu-motak

Istripu-mota ohikoena segurtasun-hesiarekiko talka (%20) izan da, horren atzean, aurre alboko talka (%17) eta, horren atzean, aurrez aurreko talka (%12) (14. irudia).

1.3. Accidentes con personas motoristas fallecidas

Durante el periodo de estudio (2019-2024) se han registrado 81 accidentes mortales con personas motoristas fallecidas, lo que supone un 33 % del total de los accidentes mortales registrados en la CAE. Gipuzkoa ha sido el Territorio con mayor siniestralidad; en este Territorio se ha registrado el 56 % del total de los accidentes con motoristas fallecidos, frente al 32 % y 12 % de Bizkaia y Álava, respectivamente.

El 78 % de los accidentes con motoristas fallecidos se ha registrado en vías interurbanas. De los accidentes registrados en vías urbanas, el 61 % se ha producido en Gipuzkoa.

En el 48 % de los accidentes mortales de motoristas no ha habido otros vehículos implicados.

A continuación, se detallan los tipos de accidentes con motoristas fallecidos, así como los factores que pudieron influir en su desenlace.

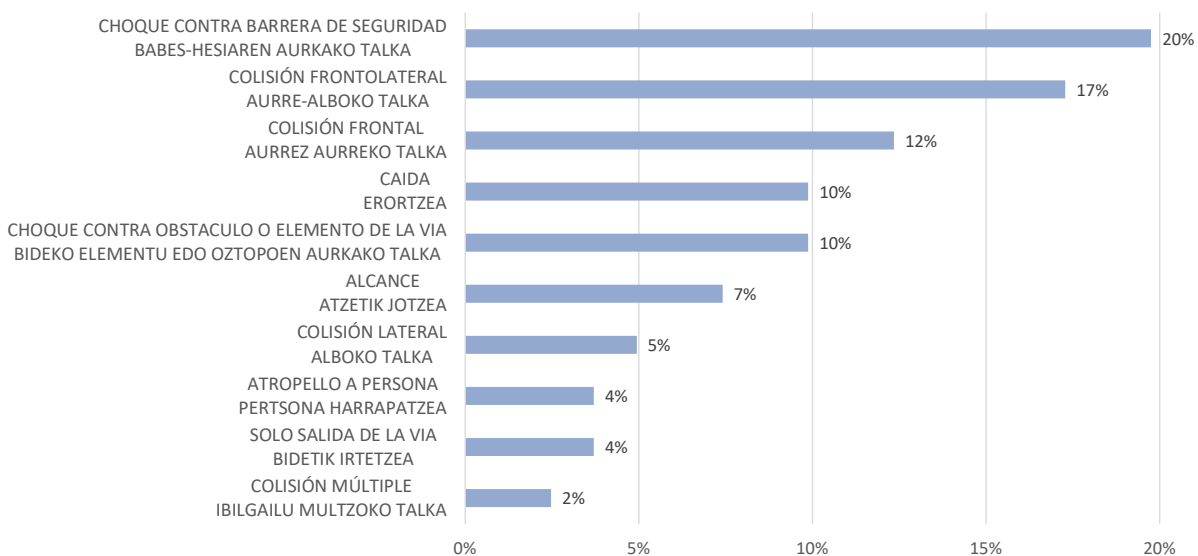
1.3.1. Tipos de accidentes con personas motoristas fallecidas

El tipo de accidente más frecuente ha sido el choque contra barrera de seguridad (20 %), seguido de la colisión frontolateral (17 %), y la colisión frontal (12 %) (Figura 14).

FIGURA 14. IRUDIA

EAEn moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuen banaketa portzentuala, istripu-motaren arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de accidentes con motoristas fallecidos en la CAE según el tipo de accidente. Período 2019-2024.



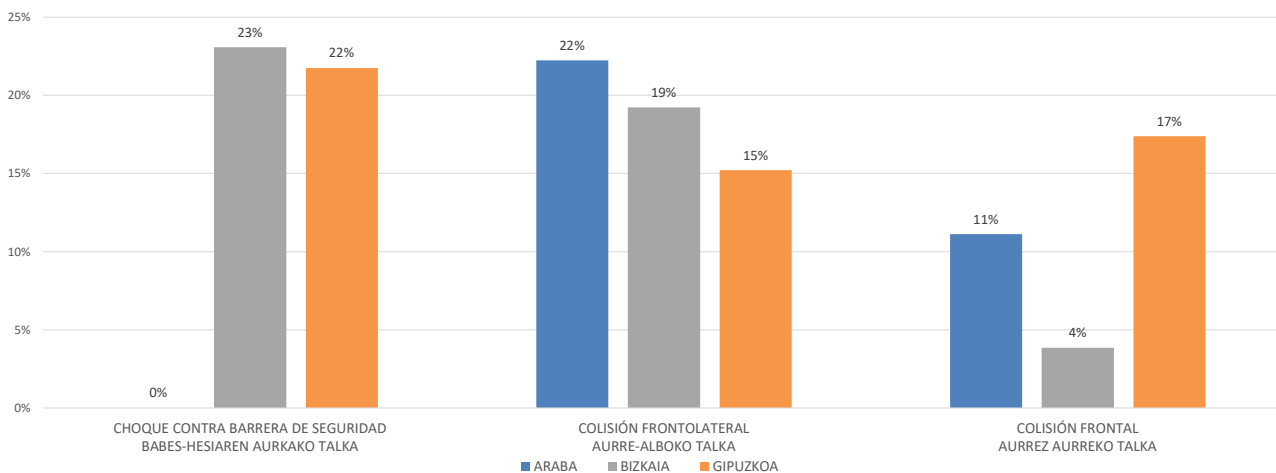
Maiztasunak Lurralde Historikoaren arabera aztertuta (15. irudia), segurtasun-hesiarekiko talka gertatu da Bizkaiko istripuen %23an eta Gipuzkoako istripuen %22an; Araban, ordea, hildakoak eragin dituzten istripuen artean ez da mota horretako istripurik erregistratu eta hor ohikoena aurre albo talka izan da (%22).

Analizando las frecuencias por Territorio Histórico (Figura 15), el choque contra barrera de seguridad ha supuesto el 23 % y el 22 % de los accidentes en Bizkaia y Gipuzkoa, respectivamente; en Álava, por su parte, no se ha registrado ningún accidente mortal del citado tipo, habiendo sido el más frecuente la colisión frontolateral (22 %).

FIGURA 15. IRUDIA

Moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuen banaketa portzentuala, lurralde historiko bakoitzean ohikoenak diren istripu-moten arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de accidentes con motoristas fallecidos de los tipos de accidente más frecuentes según Territorio Histórico. Período 2019-2024.



Moto-gidariak hiltzea eragin duten istripu guztien %54 izan dira bidetik irteteagatik, eta portzentaje hori %60 izatera heldu da hiriarteko bideetan gertatutako istripuetan.

Por otra parte, el 54 % del total de accidentes de motoristas fallecidos han resultado con salidas de vía, porcentaje que asciende al 60% en los accidentes en vías interurbanas.

1.3.2. Eragile posibleak moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuetan

Moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuak gertatzeko lagundu ahal izan zuten faktoreak aztertuta, abiadura desegokia agertzen da funtsezko elementu gisa, hori kasuen %43an agertu baita. Horren atzean daude distraita edo arretarik gabe gidatzea (%21) eta lehenasuna ez errespetatzea (%11) (16. irudia). Azpimarratu behar da istripu horietan ez direla honelako faktoreak erregistratu : bidearen egoera, seinalizazio, galtzadan oztopoak egotea, ibilgailuaren egoera txarra edo bide-tarteak obretan.

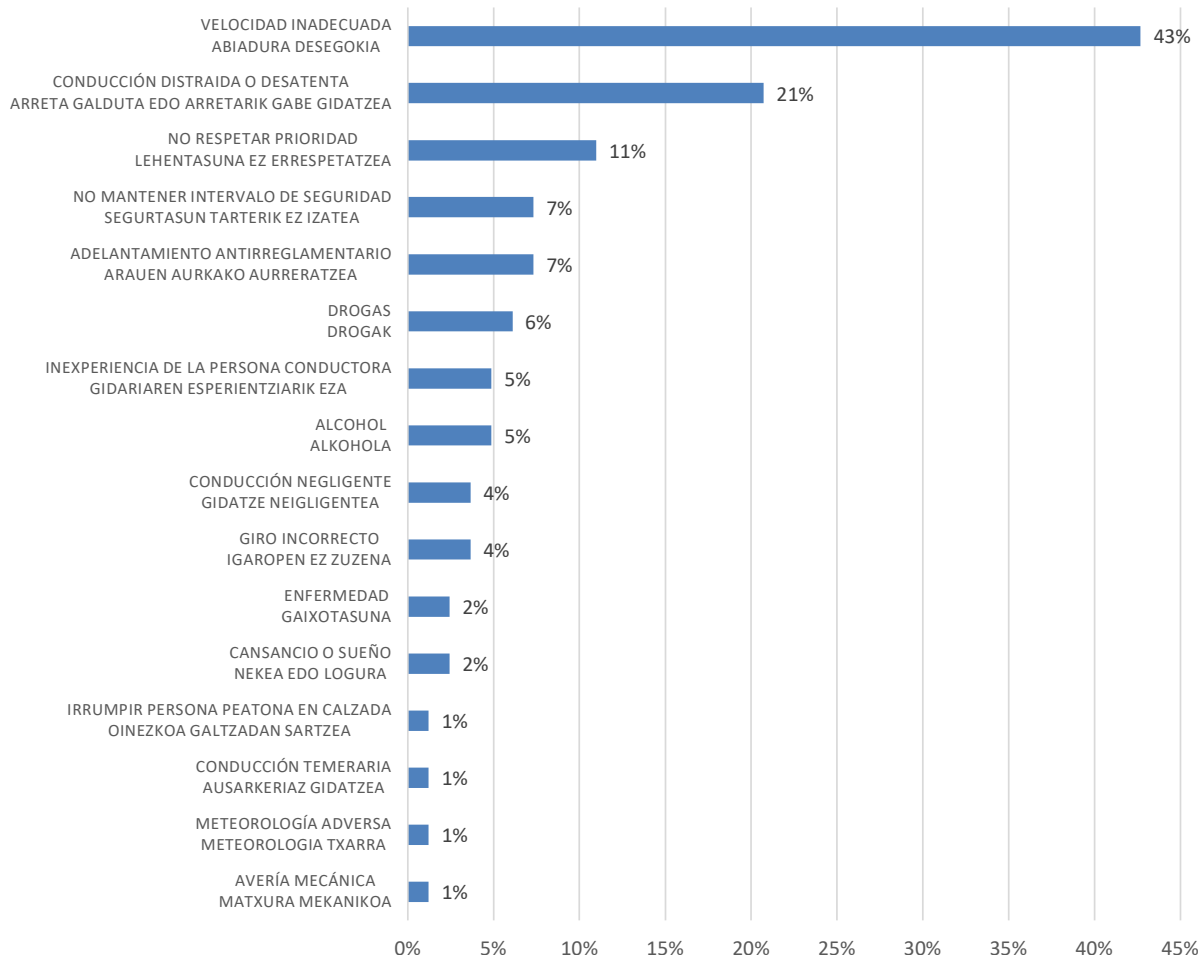
1.3.2. Posibles influencias de los accidentes con personas motoristas fallecidas

En el análisis de los factores que han podido contribuir a los accidentes mortales de motoristas, la velocidad inadecuada se presenta como un elemento determinante, habiéndose presentado en el 43 % de los casos. Le siguen la conducción distraída o desatenta (21 %) y no respetar la prioridad (11 %) (Figura 16). Cabe destacar que en estos accidentes no se han registrado factores como el estado o condición de la vía, la señalización, la presencia de obstáculos en la calzada, el mal estado del vehículo o la existencia de tramos en obras.

FIGURA 16. IRUDIA

EAn moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuetan antzemandako faktore eragile posibleen banaketa portzentuala. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de las posibles influencias observadas en accidentes con motoristas fallecidos en la CAE. Período 2019-2024.



Lurralde Historiko bakoitza bere aldetik aztertuta, gehienetan agertzen den eragile posibleak abiadura desegokia izaten jarraitzen du; Bizkaiari begiratuta, eragile hori moto-gidariak hiltzea eragin zuten istripuen %50ean agertzen da. Araban eta Gipuzkoan, eragile hori hildakoak eragin zituzten istripuen %33an eta %40an agertzen da, hurrenez hurren.

Bigarren eragile posible ohikoena hiru lurraldeetan draituta edo arretarik gabe gidatzea izan da, Bizkaian hildakoak eragin zituzten istripuen %31n agertu baita, Araban %22an eta Gipuzkoan %15ean.

Bizkaian eta Gipuzkoan hirugarren eragile posible ohikoena lehenetasuna ez errespetatzea izan da, hori agertu baita istripuen %12an eta %11n, hurrenez hurren. Araban, ordea, hirugarren eragile posible ohikoena arduragabekiaz gidatzea izan da, istripuen %22an agertu baita.

La velocidad inadecuada sigue siendo la posible influencia más observada al analizar cada uno de los Territorios Históricos por separado; en el caso de Bizkaia, su frecuencia asciende al 50 % de los accidentes mortales con motoristas implicados. En Álava y Gipuzkoa, se observa en el 33 % y 40 % de los accidentes mortales, respectivamente.

La segunda posible influencia más frecuente en los tres Territorios ha sido la conducción distraída o desatenta, presente en el 31 % de los accidentes mortales en Bizkaia, el 22 % en Álava y el 15 % en Gipuzkoa.

En Bizkaia y Gipuzkoa, la tercera influencia más observada ha sido el no respetar prioridad, con una presencia del 12 % y el 11 % de los accidentes, respectivamente. En Álava, en cambio, la tercera influencia más frecuente ha sido la conducción negligente, registrada en el 22 % de los siniestros.

2

**2019-2024 aldian,
motozikletak eta ziklomotoreak
inplikaturik egon diren istripuak.
Ertzaintzaren erregistratutako datuak.**

Accidentes con motocicletas y ciclomotores
implicados en el período 2019-2024.
Datos registrados por la Ertzaintza.

Moto-gidarien istripu-tasa Euskadiko errepideetan (2019-2024)
Accidentalidad de motoristas en las carreteras de Euskadi (2019-2024)

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

2.1. Moto-gidariak tartean egon diren istripuak, errepide motaren eta Lurralde Historikoaren arabera

Aztertutako aldiko sei urteetan zehar, moto-gidariak tartean egon diren trafiko istripuen %78an biktimak egon dira. Gertatutako istripu guztiak kontuan hartuta, hau da, moto-gidariak tartean egon zein ez, biktimak eragin zituzten istripuen portzentajea %32ra jaisten da.

Gipuzkoak izan du moto-gidarien istripu-tasa handiena (%48) eta Arabak txikiena (%9). Istripuen banaketa Lurralde Historikoaren arabera begiratuta, esan behar da, alde batetik biktimak eragin zituzten istripuak eta bestetik eragin ez zituztenak aztertuta, horien artean alde handirik ez dagoela.

Bide-motari dagokionez, ikusten da istripu gehienak (biktimak eragin zein ez) autobiak edo autobideak ez ziren hiriarteko bideetan gertatu zirela (17. irudia). Zehazki, errepide arruntetan erregistratu dira moto-gidariak tartean egondako istripu gehienak (%63).

2.1. Accidentes con motoristas implicados según el tipo de carretera y el Territorio Histórico

Durante los seis años del período analizado, el 78 % de los accidentes de tráfico con motoristas implicados han sido accidentes con víctimas. Si tenemos en cuenta la totalidad de los accidentes ocurridos, con y sin motoristas implicados, el porcentaje de accidentes con víctimas disminuye al 32 %.

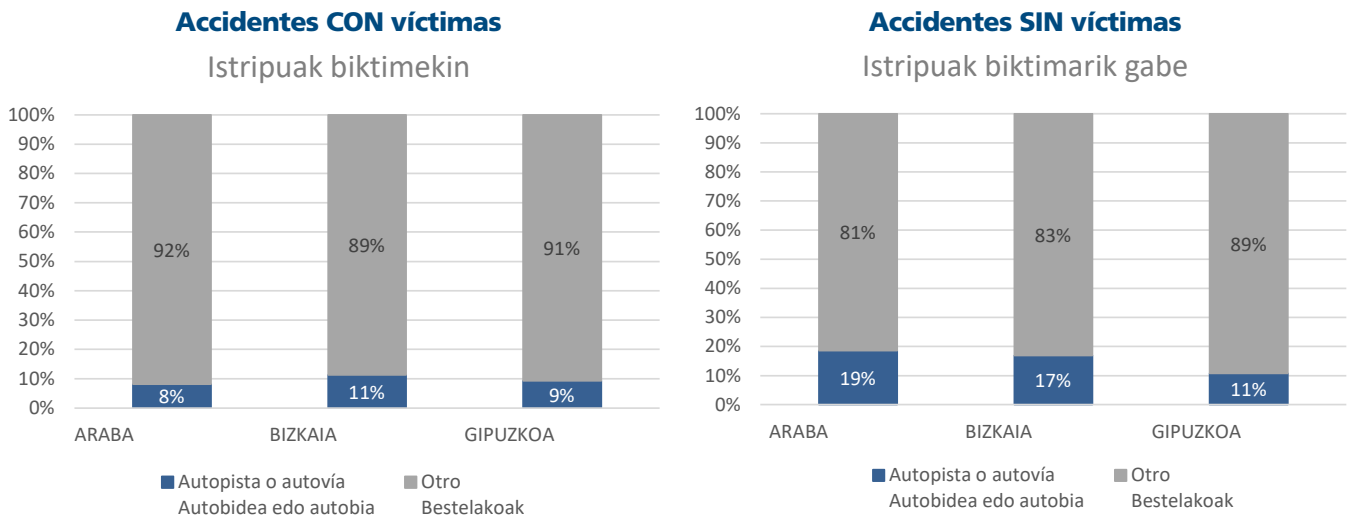
Gipuzkoa ha sido el territorio con mayor accidentalidad de motoristas (48 %), y Álava el Territorio en el que menos accidentes se han registrado (9 %). La distribución de los accidentes por Territorio Histórico no presenta variaciones significativas al analizar, por separado, aquellos con y sin víctimas.

En cuanto al tipo de vía, la mayor parte de los accidentes, tanto con víctimas como sin víctimas, se han producido en carreteras interurbanas que no eran autopistas ni autovías (Figura 17). Concretamente, las carreteras convencionales han sido el tipo de vía en el que se ha registrado el mayor número de accidentes con motoristas implicados (63 %).

FIGURA 17. IRUDIA

Moto-gidariak tartean dauden istripuen banaketa portzentuala (biktimekin zein gabe), errepide motaren eta Lurralde Historikoaren arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de los accidentes con motoristas implicados, con víctimas y sin víctimas, según tipo de carretera y Territorio Histórico. Período 2019-2024.



2.2. Hildako moto-gidariak tartean egon diren istripu motak

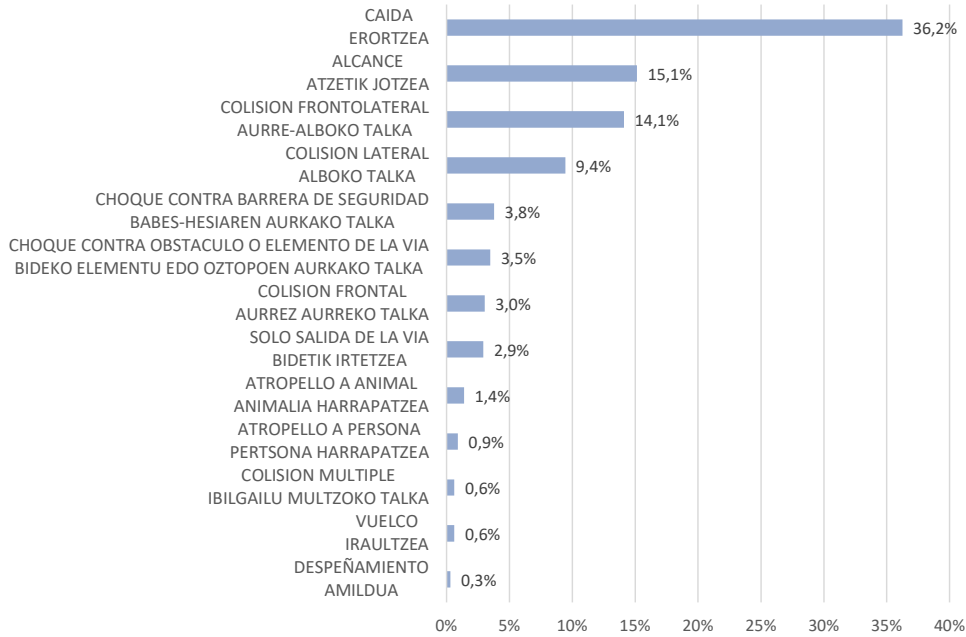
Moto-gidariak tartean egon diren istripu mota ohikoena izan dira erorketa (%36), atzeko talka (%15), aurre alboko talka (%14) eta alboko talka (%9) (18. irudia).

FIGURA 18. IRUDIA

2.2. Tipos de accidentes con personas motoristas implicadas

Los tipos de accidentes con motoristas implicados más frecuentes han sido la caída (36 %), el alcance (15 %), la colisión frontolateral (14 %) y la colisión lateral (9 %) (Figura 18).

Moto-gidariak tartean egon diren istripuen banaketa portzentuala, istripu-motaren arabera. 2019-2024 aldia. Distribución porcentual de accidentes con motoristas implicados según el tipo de accidente. Periodo 2019-2024.

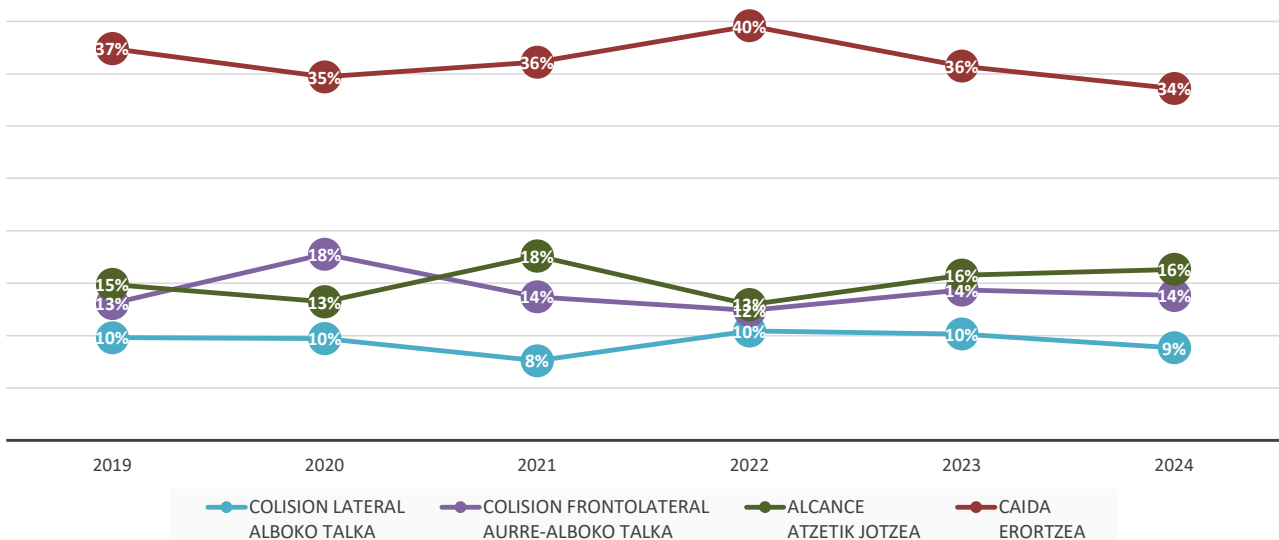


Horrelako istripuen banaketa ez da asko aldatu azterketa-aldiko urteen artean (19. irudia); Erorketei dagokienez, 2024an %34 izan ziren, 2022 urtean baino 6 puntu gutxiago.

La distribución de estos tipos de accidente no ha variado significativamente de las caídas, en 2024 su porcentaje disminuyó al 34 %, 6 puntos menos que para el año 2022.

FIGURA 19. IRUDIA

Moto-gidariak tartean egon diren istripu mota ohikoenen banaketa portzentualaren bilakaera. 2019-2024 aldia. Evolución de la distribución porcentual de los tipos de accidente más frecuentes con motoristas implicados. Periodo 2019-2024.



Istripu mota Lurralde Historikoen arabera aztertuta, Bizkaiak eta Gipuzkoak antzeko banaketak dituzte aztertutako aldian. Araban, istripu mota ohikoena erorketa izan zen, %27 izan baitziren horrelakoak, Gipuzkoan (%38) baino 11 puntu gutxiago (20. irudia).

Aipatu behar da Araban bi istripu motak beste bi Lurralde Historikoetan baino maiztasun handiagoa izan dutela, hauek: bidetik irtetea (%10) eta animalia harrapatzea (%6); Bizkaian bi istripu mota horiek moto-gidariak tartean egon diren istripu mota guztien %3 eta %1 izan dira, hurrenez hurren, eta Gipuzkoan %2 eta %1.

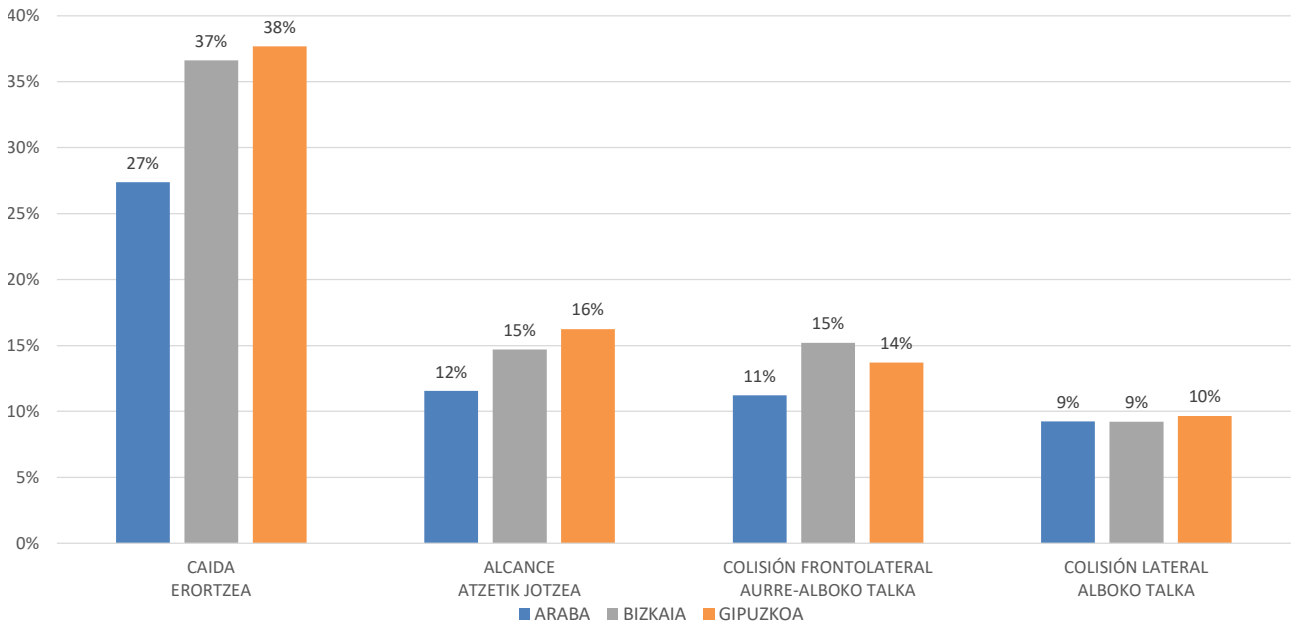
Analizando los tipos de accidentes por Territorio Histórico, Bizkaia y Gipuzkoa muestran distribuciones similares para el total del período de estudio. En el caso de Álava, el tipo de accidente más frecuente, la caída, representa el 27 % de los casos, 11 puntos menos que en Gipuzkoa (38 %) (Figura 20).

Cabe destacar que, en Álava, los tipos de accidente solo salida de vía (10 %) y atropello a animal (6 %) han tenido una frecuencia superior a la observada en el resto de Territorios Históricos; en Bizkaia estos dos tipos de accidentes han sido el 3 % y el 1 % del total de accidentes con motoristas implicados, respectivamente, y en Gipuzkoa, el 2 % y el 1 %.

FIGURA 20. IRUDIA

Moto-gidariak tartean egon diren istripu mota ohikoenen banaketa portzentualaren bilakaera, Lurralde Historikoen arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de los tipos de accidente más frecuentes con motoristas implicados según el Territorio Histórico. Período 2019-2024.



Moto-gidariak tartean egon eta biktimak eragin dituzten istripuen artean, istripu mota ohikoenak izan dira erorketa (%38), aurre alboko talka (%15) eta atzeko talka (%13). Biktimarik gabeko istripuei dagokienez, istripu mota horien maiztasuna antzera banatzen da; erorketa izan da ohikoena (%30) eta horren atzean atzeko talka (%22) eta alboko talka (%13).

Entre los accidentes con víctimas con motoristas implicados, los tipos de accidentes más frecuentes han sido la caída (38 %), la colisión frontolateral (15 %) y el alcance (13 %). En el caso de los accidentes sin víctimas, la frecuencia de los tipos de accidentes presenta una distribución similar; la caída ha sido también el tipo de accidente más frecuente (30 %), seguido en este caso del alcance (22 %) y la colisión lateral (13 %).

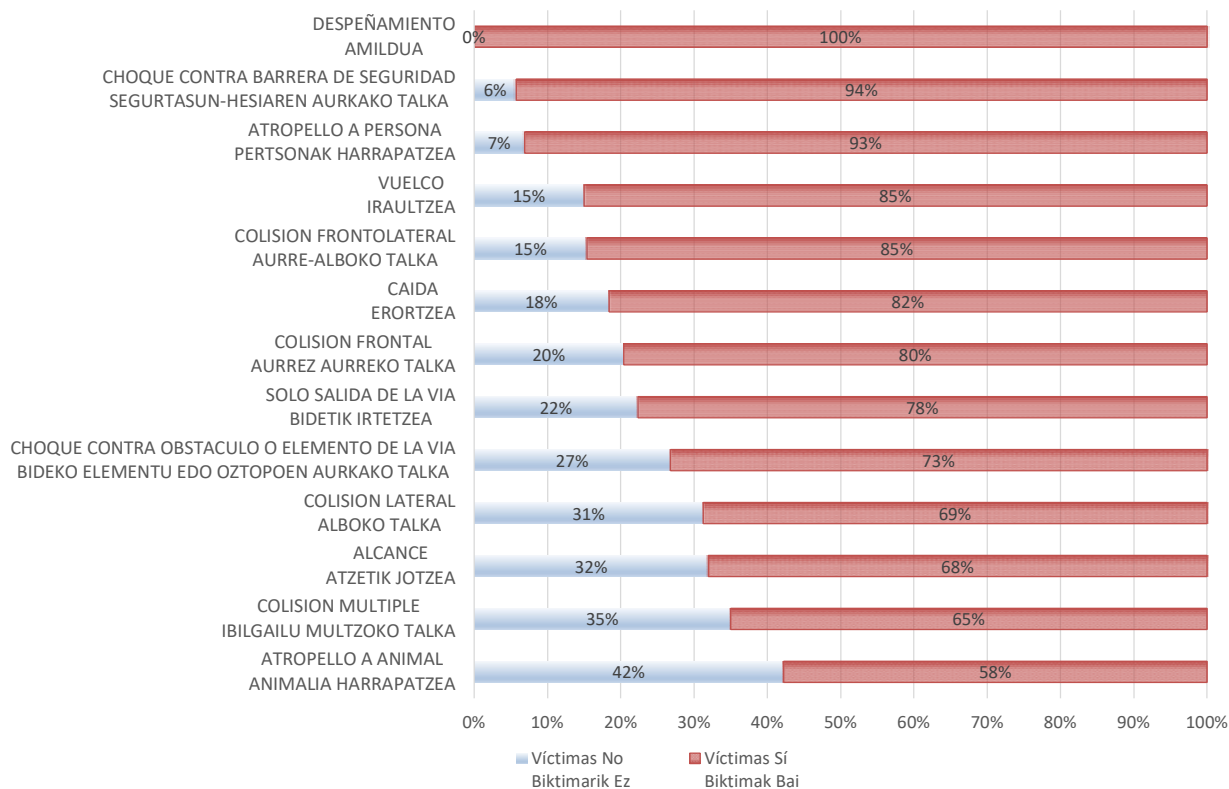
Istripu mota bakoitza aztertuta, ikusten da moto-gidariak tartean egon diren eta gehiagotan biktimak eragin dituzten istripu motak izan direla amiltzea (%100), segurtasun-hesiarekiko talka (%94) eta norbaiten harrapaketa (%93) (21. irudia). Animalia harrapatzea, ibilgailu anitzeko talka eta atzeko talka, ordea, izan dira moto-gidariak tartean egon eta gutxiagotan biktimak eragin dituzten istripu motak, kasuen %58, %65 eta %68 izan baitira, hurrenez hurren.

Analizando cada tipo de accidente, se observa que los tipos de accidente con motoristas implicados que con mayor frecuencia han generado víctimas han sido el despeñamiento (100 %), el choque contra barrera de seguridad (94 %) y el atropello a persona (93 %) (Figura 21). Por el contrario, el atropello a animal, la colisión múltiple y el alcance han sido los tipos de accidente con motoristas implicados que han provocado víctimas con menor frecuencia, en un 58 %, 65 % y 68 % de los casos.

FIGURA 21. IRUDIA

Moto-gidariak tartean egon diren istripuen (biktimak izan zein ez) banaketa portzentuala, istripu-motaren arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de los accidentes con motoristas implicados con víctimas y sin víctimas según el tipo de accidente. Período 2019-2024.



2.3. Moto-gidariak tartean egon diren istripuetan agertzen diren faktoreak

Azken sei urteetan distraita edo arretarik gabe gidatzea izan da moto-gidariak tartean egon diren istripu gehienetan agertzen diren faktorea, istripu guztien %28an agertu baita. Horren atzetean dago lehentasuna ez errespetatzea (%14), bidearen egoera (%13) eta abiadura desegokia (%13) (22. irudia).

Istripuetan agertzen diren faktore ohikoenen banaketa ia ez da aldatu aztertutako aldia (23. irudia). Hala ere, 2024. urtean, distraita edo arretarik gabe gidatzea 2023an baino bost portzentaje-puntu handiagoa izan da.

2.3. Factores concurrentes en los accidentes con personas motoristas implicadas

En los últimos seis años, la conducción distraída o desatenta ha sido el factor concurrente más observado en los accidentes con motoristas implicados, presente en el 28 % del total de los casos. Le siguen el no respetar prioridad (14 %), el estado o condición de la vía (13 %) y la velocidad inadecuada (13 %) (Figura 22).

La distribución de los factores concurrentes más frecuentes se mantiene prácticamente estable durante el período bajo estudio (Figura 23). No obstante, en 2024, la conducción distraída o desatenta aumentó en cinco puntos porcentuales respecto a 2023.

FIGURA 22. IRUDIA

Moto-gidariak tartean egon diren istripuen banaketa portzentuala, istripuan agertu diren faktoreen arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de los accidentes con motoristas implicados según factores concurrentes. Período 2019-2024.

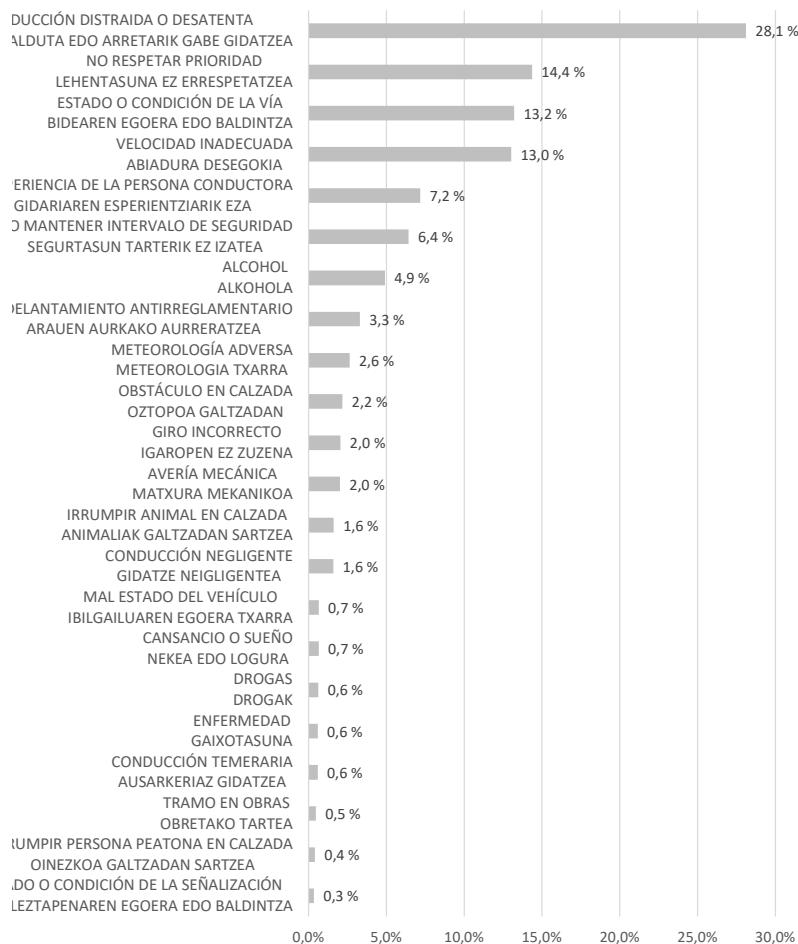
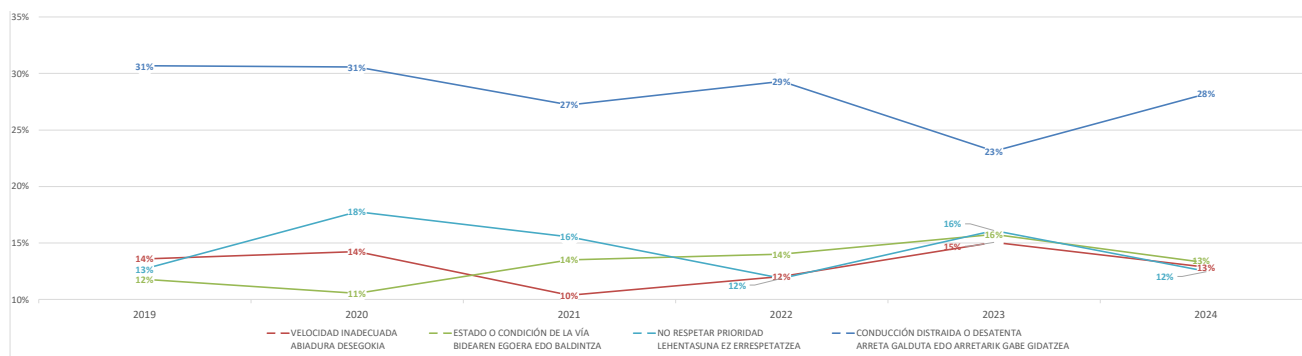


FIGURA 23. IRUDIA

Moto-gidariak tartean egon diren istripuetan agertzen diren faktore ohikoenen banaketa portzentualaren bilakaera, EAE guztian (2019-2024).

Evolución de la distribución porcentual de los factores concurrentes más frecuentes en accidentes con motoristas implicados, total de la CAE (2019-2024).



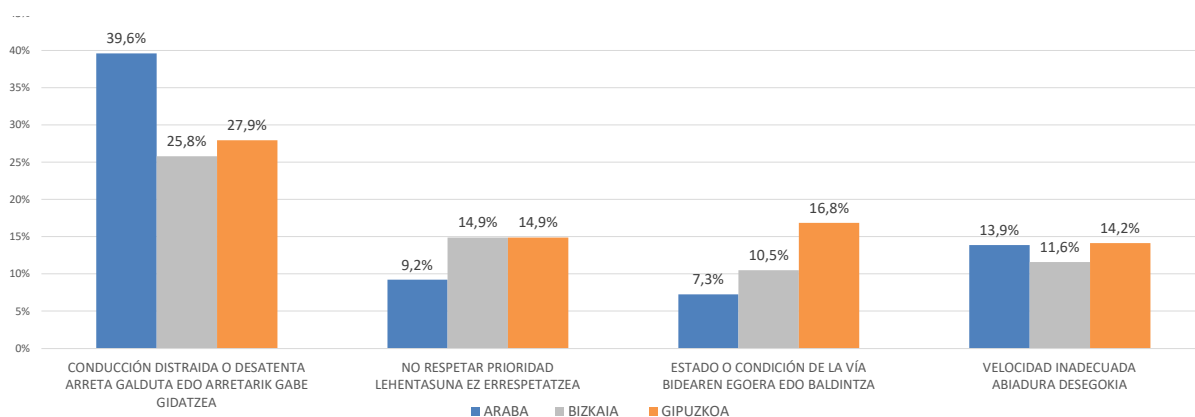
Faktore hori Lurralde Historiko guztietan ohikoena izan da (24. irudia). Araban, moto-gidariak tartean egon diren istripuen %40an agertu da, Bizkaian (%26) eta Gipuzkoan (%28) baino askoz gehiagotan.

Este mismo factor ha sido también el más frecuente en cada uno de los Territorios Históricos (Figura 24). En Álava, ha estado presente en el 40 % de los accidentes con motoristas implicados, una incidencia significativamente superior a la registrada en Bizkaia (26 %) y Gipuzkoa (28 %).

FIGURA 24. IRUDIA

Moto-gidariak tartean egon diren istripuetan agertzen diren faktore ohikoenen banaketa portzentuala, Lurralde Historikoaren arabera. 2019-2024 aldia.

Distribución porcentual de los factores concurrentes más frecuentes en accidentes con motoristas implicados por Territorio Histórico. Período 2019-2024.



Araban, bigarren eta hirugarren faktore ohikoenak abiadura desegokia (%14) eta lehentasuna ez errespetatzea (%9) izan dira. Bizkaian alderantzizko ordenan agertu dira: lehentasuna ez errespetatzea (%15) izan da bigarren faktore ohikoena eta horren atzetik abiadura desegokia (%12). Gipuzkoan, ordea, bidearen egoera dago faktore ohikoenen bigarren lekuan (%17) eta lehentasuna ez errespetatzea hirugarrenean (%15).

Biktimekin zein biktimarik gabeko istripuak bakoitza bere alde-tik aztertuta, ikusten da desberdintasunak daudela agertzen diren faktoreen maiztasunari dagokionez. Moto-gidariak tartean egon eta biktimak eragin dituzten istripuetan ere, distraituta edo arretarik gabe gidatzea izan da faktore ohikoena (%30), horren atzetik lehentasuna ez errespetatzea (%16) eta abiadura desegokia (%16).

Biktimarik gabeko istripuetan, ordea, bidearen egoera izan da faktorerik ohikoena (%23), bigarren lekuan dago distraituta edo arretarik gabe gidatzea eta hirugarrenean lehentasuna ez errespetatzea (%9). Bereziki aipagarria da biktimarik gabeko istripuetan abiadura desegokiaren faktorearen agerpena nabarmen jaisten dela, kasuen %4an baino ez baita agertzen.

En Álava, los siguientes factores más frecuentes han sido la velocidad inadecuada (14 %) y no respetar la prioridad (9 %). En Bizkaia, el orden se invierte: no respetar la prioridad (15 %) ha sido el segundo factor más común, seguido de la velocidad inadecuada (12 %). En Gipuzkoa, en cambio, el estado o condición de la vía ocupa el segundo lugar (17 %), mientras que no respetar la prioridad se mantiene como el tercero más frecuente (15 %).

Al analizar por separado los accidentes con y sin víctimas, se observan diferencias en la frecuencia de los factores concurrentes. En los accidentes con motoristas implicados y con víctimas, la conducción distraída o desatenta ha sido también el factor más común (30 %), seguido de no respetar la prioridad (16 %) y la velocidad inadecuada (16 %).

En los accidentes sin víctimas, en cambio, el estado o condición de la vía ha sido el factor más frecuente (23 %), mientras que la conducción distraída o desatenta ocupa el segundo lugar (21 %) y no respetar la prioridad, el tercero (9 %). Es especialmente relevante que, en los accidentes sin víctimas, la incidencia de la velocidad inadecuada se reduce significativamente, representando solo el 4 % de los casos.

Parke mobila 2019-2024 aldian

Parque móvil en el período 2019-2024

Moto-gidarien istripu-tasa Euskadiko errepideetan (2019-2024)

Accidentalidad de motoristas en las carreteras de Euskadi (2019-2024)

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

3.1. Parke mobilaren bilakaera Euskadin

Parke mobilaren banaketa ibilgailu motaren arabera erakusten duen irudian (25. irudia) motozikletak ibilgailuen %11,6 ziren 2024ko datuen arabera.

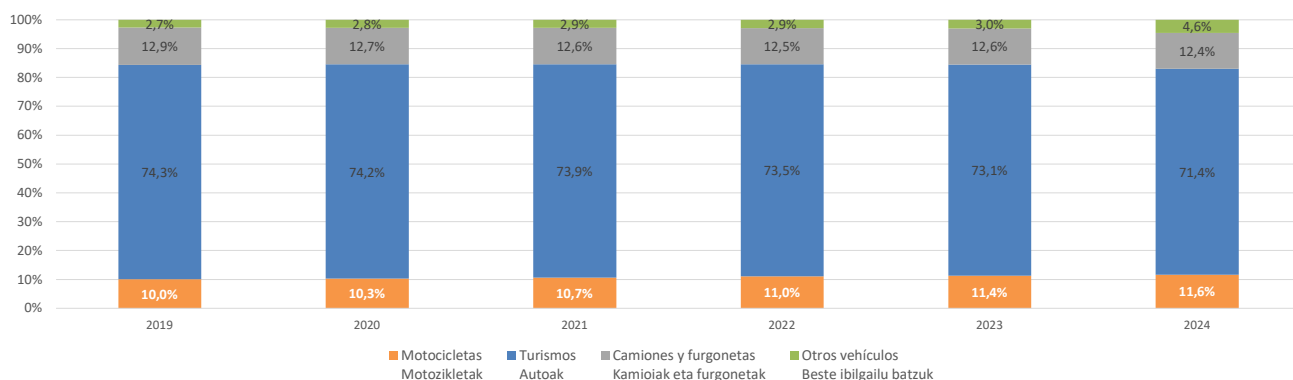
3.1. Evolución del parque móvil en Euskadi

Según los datos de 2024, las motocicletas representaron el 11,6 % de los vehículos en la distribución del parque móvil por tipo de vehículo (Figura 25).

FIGURA 25. IRUDIA

Ibilgailu parkearen bilakaera portzentuala EAEn motaren arabera (2019-2024). Iturria: DGT.

Evolución porcentual del parque de vehículos en la CAE por tipo (2019-2024). Fuente: DGT.



2019ko datuen aldean, 2024. urtean motozikleten parkea nabarmen handitu zen (%20), 136.743 izatetik 163.790 izatera igaro baitziren (ziklomotoreak ez daude datu horien barruan). Motozikleten kopurua handitu zen eta turismoena, ordea, %0,3an txikitu zen (5. taula).

En comparación con 2019, en 2024 el parque de motocicletas experimentó un crecimiento significativo del 20 %, pasando de 136.743 a 163.790 unidades (los datos no incluyen a los ciclomotores). Este aumento contrasta notablemente con el de los turismos, cuyo número incluso descendió un 0,3 % (Tabla 5).

TABLA 5. TAULA

Euskadiko ibilgailu parkearen bilakaera ibilgailu motaren arabera (2019-2024). Iturria: DGT.

Evolución del parque de vehículos en Euskadi por tipo de vehículo (2019-2024). Fuente: DGT.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Motocicletas / Motozikletak	136.743	141.588	147.462	153.470	158.601	163.790
Turismos / Autoak	1.012.670	1.018.758	1.020.550	1.021.860	1.021.194	1.009.955
Camiones y furgonetas Kamioiak eta furgonetak	175.956	174.999	174.171	173.539	175.360	175.487
Otros vehículos Beste ibilgailu batzuk	37.381	38.407	39.673	40.867	42.114	65.760
TOTAL / GUZTIRA	1.362.750	1.373.752	1.381.856	1.389.736	1.397.269	1.414.992

* Ziklomotoorrak ez dira sartzen. No incluye ciclomotores.

3.2. Euskadiko motozikleten parkearen bilakaera Lurralde Historikoaren arabera

Motozikleten parkeak Lurralde Historikoaren arabera daukan banaketak erakusten du 2024an Gipuzkoak motozikleta guztien %44 zeuzkala eta Bizkaia ere bai. Beraz, bi lurralde horietan daude motozikleta guztien %88. Bizkaian motozikleten guztizko kopurua 72.713 izatera heldu zen, Gipuzkoako kopurua (71.558) baino apur bat gehiago, aldea %2tik beherakoa izanik (6. taula).

3.2. Evolución del parque de motocicletas en Euskadi por Territorio Histórico

La distribución del parque de motocicletas por Territorios Históricos muestra que, en 2024, tanto Gipuzkoa como Bizkaia concentraron el 44 % del total, lo que supone que el 88 % de las motocicletas se encontraban en estos dos territorios. En Bizkaia, el número total de motocicletas ascendió a 72.713, superando ligeramente a las 71.558 registradas en Gipuzkoa, con una diferencia inferior al 2 % (Tabla 6).

TABLA 6. TAULA

EAEko motozikleten parkearen bilakaera Lurralde Historikoaren arabera (2019-2024). Iturria: DGT.

Evolución del parque de motocicletas en la CAE según Territorio Histórico (2019-2024). Fuente: DGT.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Araba	16.445	16.999	17.580	18.061	18.739	19.519
Bizkaia	57.622	59.957	63.593	67.528	70.093	72.713
Gipuzkoa	62.676	64.632	66.289	67.881	69.769	71.558
CAE / EAE	136.743	141.588	147.462	153.470	158.601	163.790

* Ziklomotorrak ez dira sartzen. No incluye ciclomotores.

Denboran zeharreko bilakaerari begiratuta, motozikleten parkea 2019tik aurrera %19an handitu zen Araban eta %14an Gipuzkoan. Gehikuntza handiena Bizkaian erregistratu zen, aldi horretan %26an handitu baitzen. 2024 urtean, 2023 urtearen aldean, Arabak izan zuen urtearteko hazkunderik handiena (%4,2), Bizkaian %3,7 izan baitzen eta Gipuzkoan %2,6.

En cuanto a la evolución temporal, el parque de motocicletas creció, desde 2019, un 19 % en Álava y un 14 % en Gipuzkoa. El incremento más destacado se registró en Bizkaia, con un aumento del 26 % en el mismo período. Por otra parte, en 2024, Álava lideró el crecimiento interanual respecto a 2023, con un incremento del 4,2 %, frente al 3,7 % observado en Bizkaia y el 2,6 % en Gipuzkoa.

3.3. Biztanle kopurua eta motozikleten parkea Lurralde Historikoaren arabera

Motozikleten tasen bilakaerak (1.000 biztanleko) erakusten du aztertutako aldiaren hasieratik hazkundera progresiboa dela hiru Lurralde Historikoetan (26. irudia). 2024an motozikleten dentsitate handiena 1.000 biztanleko Gipuzkoan (99) egon zen eta horren atzean Bizkaia (63,2) eta Araba (58,2).

3.3. Población y parque de motocicletas por Territorio Histórico

La evolución de las tasas de motocicletas por cada 1.000 habitantes muestra un aumento progresivo en los tres Territorios Históricos desde el inicio del período analizado (Figura 26). La mayor densidad de motocicletas para 2024 fue de 99 por cada 1.000 habitantes en Gipuzkoa, seguida de Bizkaia con 63,2 y Álava con 58,2.

Horrez gain, 2021ean (konparatzeko azken datu erabilgarria), Euskadiko Lurralde Historiko bakoitzean erregistratutako tasak Estatu osoak baino txikiagoak izan ziren, han motozikletak 1.000 biztanleko 121 baitziren³.

Por otro lado, en 2021 (último dato disponible para la comparación), las tasas registradas en cada Territorio Histórico de Euskadi fueron inferiores a la del conjunto del Estado, que alcanzó las 121 motocicletas por cada 1.000 habitantes³.

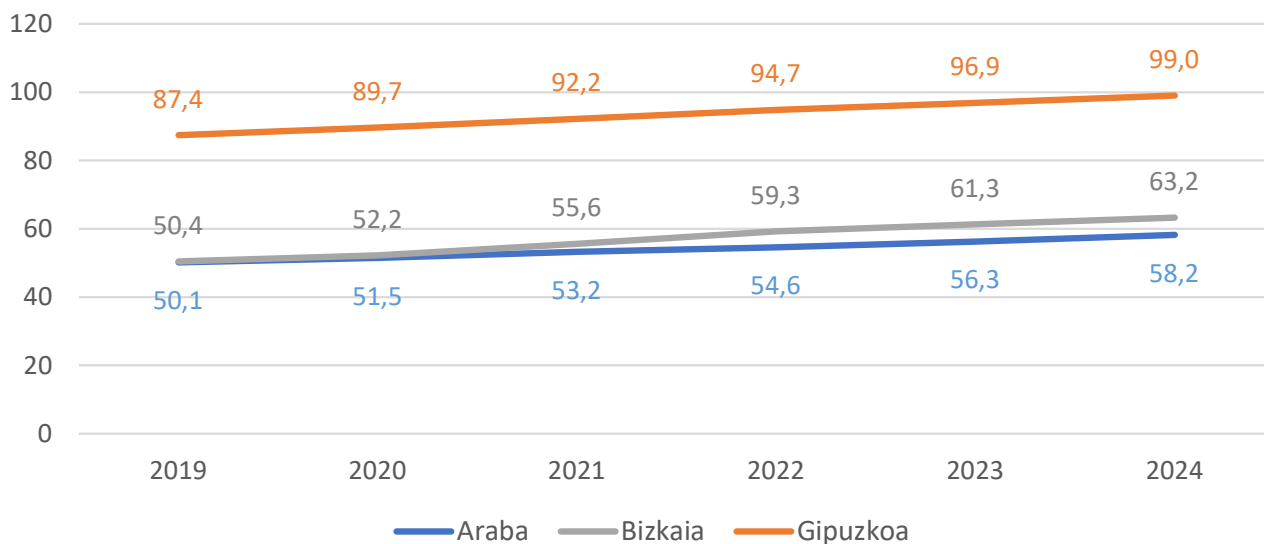
(3) Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2023). Siniestralidad vial en motoristas 2021.

https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Informes_monograficos/2021_Siniestralidad_motorista_vf.pdf

FIGURA 26. IRUDIA

Motozikleten tasaren (1.000 biztanleko) bilakaera Lurralde Historikoaren arabera (2019-2024).

Evolución de la tasa de motocicletas por cada 1.000 habitantes y Territorio Histórico (2019-2024).



3.4. Hildako moto-gidariak eta motozikleten parkea Lurralde Historikoaren arabera.

Hildako moto-gidarien tasaren eta ibilgailu parkearen arteko loturari begiratuta, hau da, 100.000 motozikletako dagoen moto-gidarien heriotza-tasa, ikusten da aldi osoan zehar tasa horrek magnitude-ordena berean jarraitu duela (7. taula). Egonkortasun hori bat dator Estatuan⁴ erregistratutako kopuruekin .

3.4. Personas motoristas fallecidas y parque de motocicletas por Territorio Histórico

Considerando la tasa de motociclistas fallecidos en relación con el parque vehicular, concretamente por cada 100.000 motocicletas, dicha tasa se ha mantenido en el mismo orden de magnitud a lo largo de todo el período (Tabla 7). Esta estabilidad es consistente con las cifras registradas a nivel del Estado⁴.

TABLA 7. TAULA

Motozikletarekin lotutako heriotza-tasaren bilakaera 100.000 motozikletako (2019-2024).

Evolución de la tasa de mortalidad en motocicleta por cada 100.000 motocicletas (2019-2024).

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CAE / EAE	11,7	6,4	11,5	9,1	6,9	9,2

Biztanleriaren eta hildako moto-gidarien arteko tasari buruzko atalean (1.2.2) aipatzen den bezala, ibilgailu parkearen eta Lurralde Historikoaren arteko lotura aztertuta, ikusten da urtearteko aldakortasun handia dagoela (27. irudia).

Al igual que se menciona en el apartado dedicado a las tasas de personas motoristas fallecidas por población (1.2.2), el análisis basado en el parque vehicular y Territorio Histórico refleja una alta variabilidad interanual (Figura 27).

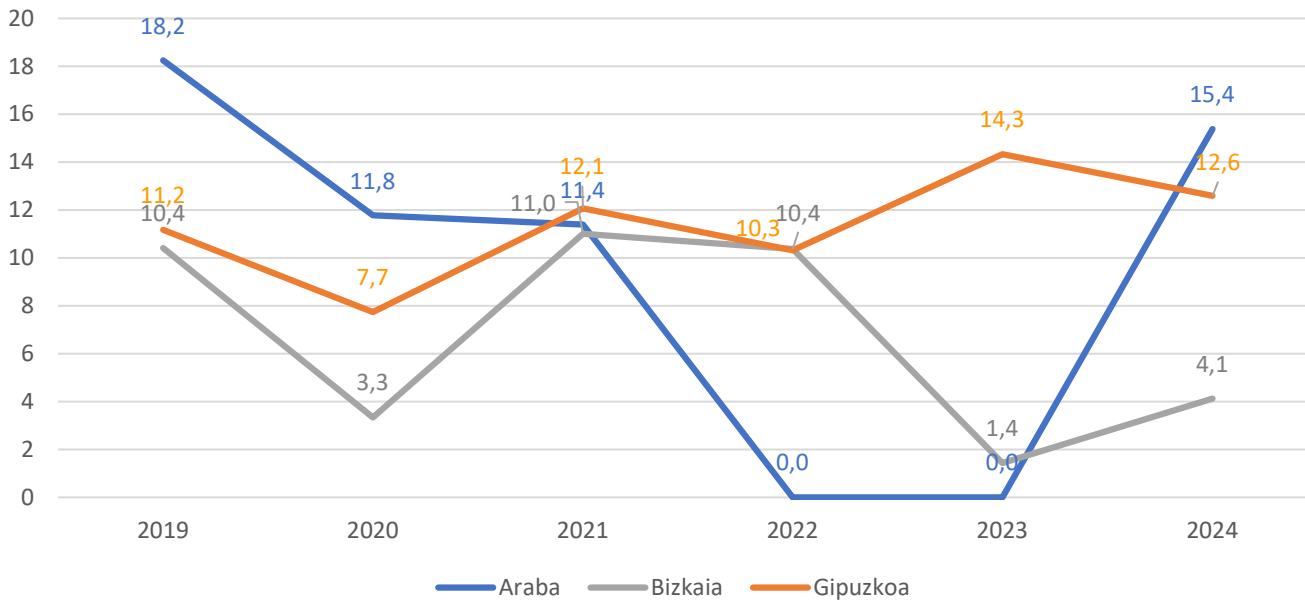
(4) Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2023). Siniestralidad vial en motoristas 2021.

https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Informes_monograficos/2021_Siniestralidad_motorista_vf.pdf

FIGURA 27. IRUDIA

100.000 motozikletako hildako moto-gidarien tasaren bilakaera Lurralde Historikoaren arabera (2019-2024).

Evolución de la tasa de motoristas fallecidos por cada 100.000 motocicletas y Territorio Histórico (2019-2024).



Balio horiek guztiak nabarmen handiagoak dira 100.000 turismoko hildako turismo-gidari edo -bidaiariarenak baino (8. taula). Hortaz, argi geratzen da bi gurpileko ibilgailuak gidatzeak kalteberatasun handia eragiten duela.

Todos estos valores son significativamente superiores que aquellos relativos a las personas fallecidas conductoras u ocupantes de turismo por cada 100.000 turismos (Tabla 8), lo que evidencia la alta vulnerabilidad que representa la conducción de vehículos de dos ruedas.

TABLA 8. TAULA

Turismoetako heriotza-tasaren bilakaera (100.000 turismoko) (2019-2024).

Evolución de la tasa de mortalidad en turismo por cada 100.000 turismos (2019-2024).

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CAE / EAE	1,6	1,7	2,0	0,9	1,6	1,5

4

Laburpena eta ondorioak

Resumen y conclusiones

Moto-gidarien istripu-tasa Euskadiko errepideetan (2019-2024)

Accidentalidad de motoristas en las carreteras de Euskadi (2019-2024)

EUSKO JAURLARITZA

SEGURTASUN SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

- Aztertutako aldiko sei urteetan zehar (2019-2024), moto-gidariak tartean egon diren trafiko istripuen ia %80an biktimak egon dira. Hala ere, istripu guztiak kontuan hartuta, moto-gidariak tartean egon zein ez, biktimak eragin dituzten istripuen kopurua txikiagoa da, %32koa baita.
- Motozikletak parke mobilaren %12 baino ez izan arren, moto-gidarien artean gertatu dira hildako gidarien eta bidaiarien %40. Arazo handia da hori, bereziki kontuan hartzen badugu motozikleten parkea gainera ibilgailuena baino erritmo handiagoan hazten joan dela. Izan ere, 2019tik 2024ra bitartean motozikleten kopurua %20an handitu zen, turismoena, aldiz, %0,3an txikitu.
- Ertzaintzak erregistratutako datuen arabera, moto-gidariak tartean egon diren istripu mota ohikoena erorketa (%36) izan da. Heriotza eragin duten istripuen kasuan, istripu ohikoena segurtasun-hesiarekiko talka izan da. Mota horretako istripu baten hil da hildako 5 moto-gidaritatik bat.
- Moto-gidariak hiltzea eragin duten istripuen erdietan ez zegoen beste ibilgailurik inplikaturik.
- Kasuen %54an, hildako moto-gidaria erregistratu da istripuaren arduradun posible gisa.
- Distratuta edo arretarik gabe gidatzea izan da moto-gidariak inplikaturik egon diren istripuetan gehien agertu den faktorea (%28) eta horren atzean lehentasuna ez errespetatzea dago (%14). Hala ere, heriotza eragin duten istripuetan eragile posible nagusia abiadura desegokia (%43) izan da.
- Hildako moto gidarien %63k A motako gidabaimena zeukaten eta %66k gidabaimena 10 urte baino lehenagotik zeukaten.
- Hildako moto-gidarien %9k ez zeukaten inplikaturik ibilgailua gidatzeko beharrezkoa zen gidalizentzia edo gidabaimena iraungita zeukaten. Proporzio hori %22koa izatera heltzen da, hiri barruko bideetan hildako pertsonak baino kontuan hartzen ez baditugu.
- Hildako moto-gidari guztiak erabiltzen ari ziren kasuak (ezagututako kasuen %100). Dena den, %74 ez ziren kasuak gain beste babes-ekipo gehiagorik erabiltzen ari.
- Durante los seis años del período analizado (2019-2024), casi el 80% de los accidentes de tráfico con motoristas implicados han tenido víctimas como resultado. Sin embargo, considerando todos los accidentes, con y sin motoristas, el porcentaje de accidentes con víctimas se reduce al 32 %.
- A pesar de que las motocicletas representaban solo el 12% del parque móvil, los motoristas han sumado casi el 40% de los fallecidos conductores y ocupantes. Este es un problema relevante, especialmente considerando que el parque de motocicletas ha ido creciendo a un ritmo superior al del resto de vehículos. Así, entre 2019 y 2024, el número de motocicletas aumentó un 20 %, mientras que el de turismo descendió un 0,3 %.
- El tipo de siniestro más frecuente en accidentes con personas motoristas implicadas registrados por la Ertzaintza ha sido la caída (36 %). En el caso de los accidentes mortales, el tipo de accidente más frecuente ha sido el choque contra una barrera de seguridad: 1 de cada 5 motoristas fallecidos han perdido la vida en este tipo de accidente.
- Casi la mitad de los accidentes mortales de motoristas han ocurrido sin la implicación de otros vehículos.
- En el 54 % de los casos, la persona motorista fallecida ha sido registrada como posible responsable del accidente.
- La conducción distraída o desatenta ha sido el factor concurrente más frecuente en los accidentes con motoristas implicados (28 %), seguido de no respetar la prioridad (14 %). Sin embargo, en el caso de los accidentes mortales, la principal posible influencia ha sido la velocidad inadecuada (43 %).
- El 63 % de los conductores de motocicleta fallecidos poseían el permiso tipo A y el 66 % contaba con más de 10 años de antigüedad en su permiso.
- Un 9 % de las personas motoristas fallecidas no contaba con la licencia requerida para la conducción del vehículo implicado o tenía el permiso caducado. Esta proporción alcanza hasta un 22 % en el caso de las personas fallecidas en vías urbanas.
- Es uso del casco entre las personas motoristas fallecidas fue generalizado (100 % de los casos conocidos). Sin embargo, el 74 % no utilizaba ningún equipo de protección adicional más allá del casco.

Eraitza horiek argi uzten dute moto-gidariak kalteberatasun handia daukatela eta horien segurtasun hobetzeko premia urgentea dela. Bide Segurtasunaren Euskal Estrategiak jarraitu behar du Sistema Seguruaren printzipioei men egiten eta ahalgintza kolektibo horretako arriskuak murriztera bideratzen. Zehazki, Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritzak kontzientziazio- eta prestakuntza-jarduera desberdinak sustatu ditu, moto-gidarien autobabesean arreta berezia jarriz:

- Gidatze seguruko ikastaroak trebetasuna hobetzeko (bihurguneetan ibilbideen kudeaketa, larrialdiko balaztatzea eta orekaren kontrola, besteak beste) eta ikasteko nola lortu ikus zaitzaten, nola aurreratu beste ibilgailu batzuen maniobrei eta nola egon prest ezusteko egoeren aurrean erreakzionatzeko.
- Hauei buruzko kontzientziazio-kanpainak:
 - Araudia betetzea.
 - Motozikleta egoera onean mantentzea.
 - Nahitaezko babes-ekipamenduaren erabilera eta airebarraren sustapena istripuetan kalteak murrizteko.

Halaber, datuei begiratuta, argi dago bidearen gainerako erabiltzaileengan ere jarri behar dugula arreta; eta horretarako nahitaezkoa da behin eta berriz errepikatzea trafikoko arauak betetzea garrantzi handikoa dela, bereziki:

- Gidatzean distrakzioak ekiditea.
- Arretaz begiratzea, bereziki bidegurutzetan eta bihurguneetan.
- Behar bezala eta aurretik maniobrak seinalizatzea keinukiak erabiliz.
- Beste ibilgailuekiko abiadura eta distantzia egokiak mantentzea eta motozikletak badaude arreta berezia jartzea.

Estos resultados evidencian la vulnerabilidad de las personas motoristas y la necesidad urgente de mejorar su seguridad. La estrategia vasca de seguridad vial debe continuar guiándose por los principios del Sistema Seguro, enfocando sus esfuerzos en la reducción de los riesgos para este colectivo. En particular, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco ha venido impulsando diversas acciones de concienciación y formación, con especial énfasis en la autoprotección de los motoristas:

- Cursos de conducción segura para mejorar sus destrezas (gestión de trayectorias en curvas, frenado de emergencia y control del equilibrio, entre otras) y saber cómo hacerse visibles, cómo anticiparse a las maniobras de otros vehículos y estar preparados para reaccionar ante situaciones inesperadas.
- Campañas de concienciación sobre:
 - El cumplimiento de la normativa.
 - El mantenimiento adecuado de la motocicleta.
 - El uso del equipamiento de protección obligatorio y la promoción del airbag para reducir daños en caso de siniestro.

Asimismo, los datos interpelan a actuar sobre el resto de personas usuarias de la vía, haciendo necesario insistir en la importancia de cumplir las normas de tráfico, en particular:

- Evitar distracciones al volante.
- Observar con atención, especialmente en cruces y curvas.
- Señalizar correctamente y con antelación las maniobras mediante los intermitentes.
- Mantener una velocidad y distancia adecuadas respecto a los demás vehículos, con especial atención a las motocicletas.

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

www.trafiko.euskadi.eus