



TRAFIKOKO TXOSTEN MONOGRAFIKOAK



6. ZK. BIDE SEGURTASUNA ETA GENEROA

BIDE SEGURTASUNA ETA GENEROA

SARRERA

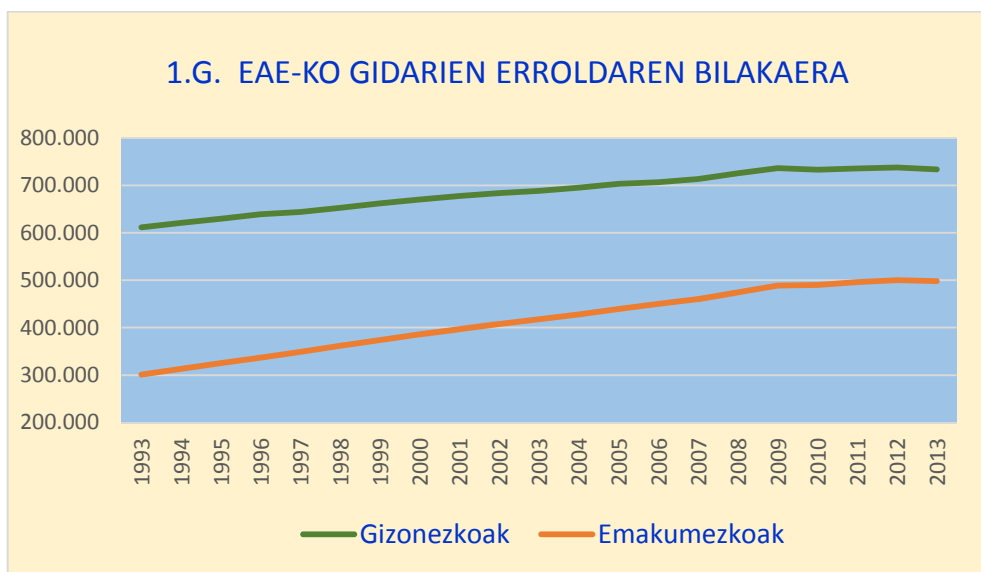
Monografiko honen helburua da bide-segurtasunaren eremuan emakumezkoen eta gizonezkoen artean dauden aldeak nabarmentzea.

Horretarako, alde batetik, euskal errepideetan 1993 eta 2013 urteen artean erregistratutako istripuei buruzko datuak aztertu ditugu; hain zuzen, sexuaren arabera banaketa ikusteko eta, batez ere, joera zein izan den jakiteko eta; beste alde batetik, 2013. urteko datuak kontuan hartu ditugu egungo egoera zein den jakiteko.

GIDARIEN ERROLDA

Euskadin 2013ko abenduaren 31n 1.232.093 gidari zeuden erroldatuta. Horietako 733.808 (% 59,5) gizonezkoak dira eta 498.285 (% 40,5) emakumezkoak.

1993tik 2013ra Euskadiko gidarien errola % 35 hazi da, emakumezkoena % 65 eta gizonezkoena % 20, 1. grafikoan ikus daitekeenez.

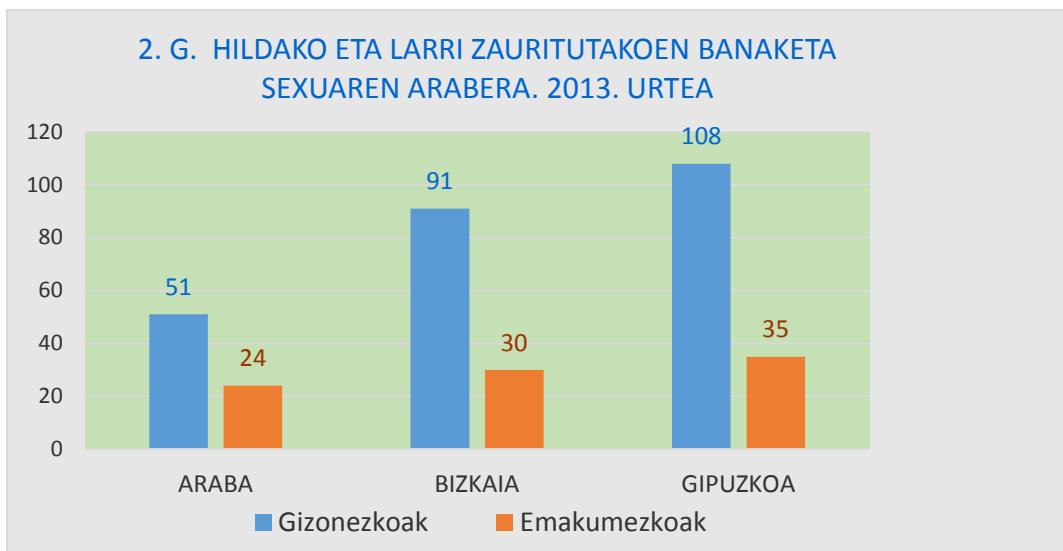


Bi bilakaera-lerroek paraleloak direla dirudien arren, 1993an gizonezkoen ehunekoak % 67 zen eta emakumezkoena % 33 eta 2000. urtean, ordea, gizonezkoen ehunekoak % 63ra jaitsi eta emakumezkoena % 37ra igo zen. 2013. urtean gizonezkoena % 60ra jaitsi eta emakumezkoena gidarien errolaren % 40ra iritsi zen.

EZBEHAR TASA

Generoari dagokionez, Euskadiko errepideetan istripua izandako 15.278 pertsonen artean % 71 gizonezkoak dira eta % 28 emakumezkoak.

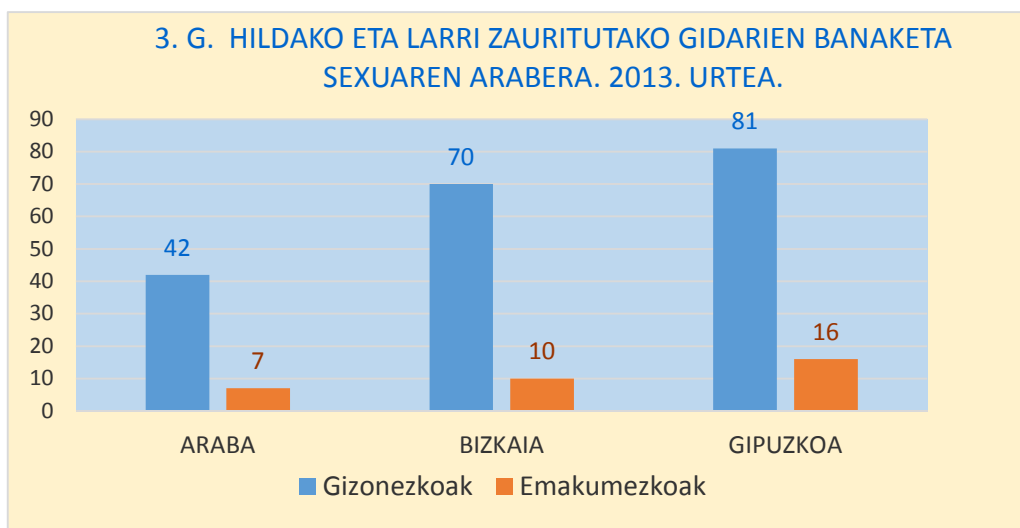
Ehuneko horiek, 2. grafikoan ikusten denez, antzekoak dira lesio larriagoak izan zituzten pertsonen kasuan eta hiru lurralde historikoetan ere errepikatzen da.



Araban zirkulazio-istripuetan hildako edo larri zauritutako pertsonen % 68 gizonezkoak dira eta % 32 emakumezkoak; Bizkaian, aldiz, % 75 gizonezkoak eta % 25 emakumezkoak eta Gipuzkoan % 76 gizonezkoak eta % 24 emakumezkoak.

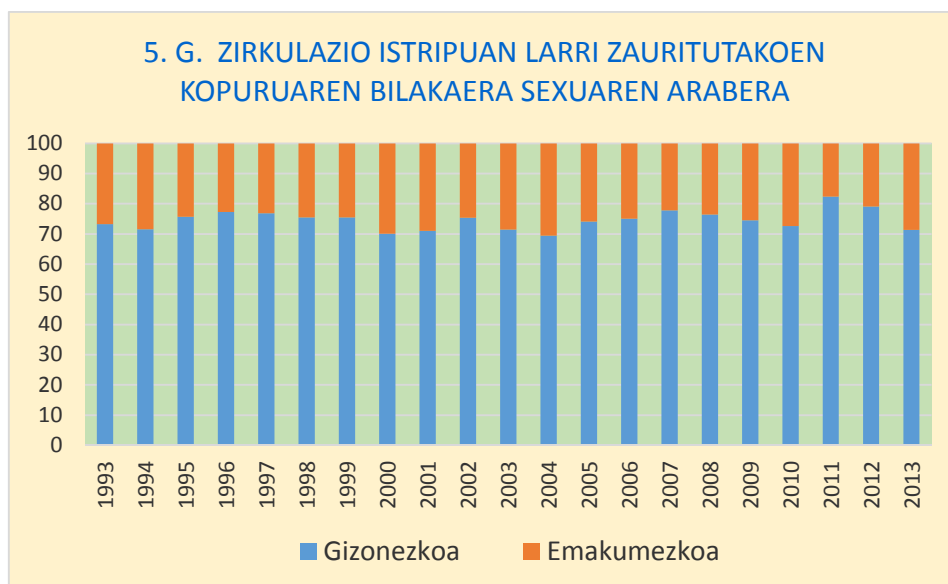
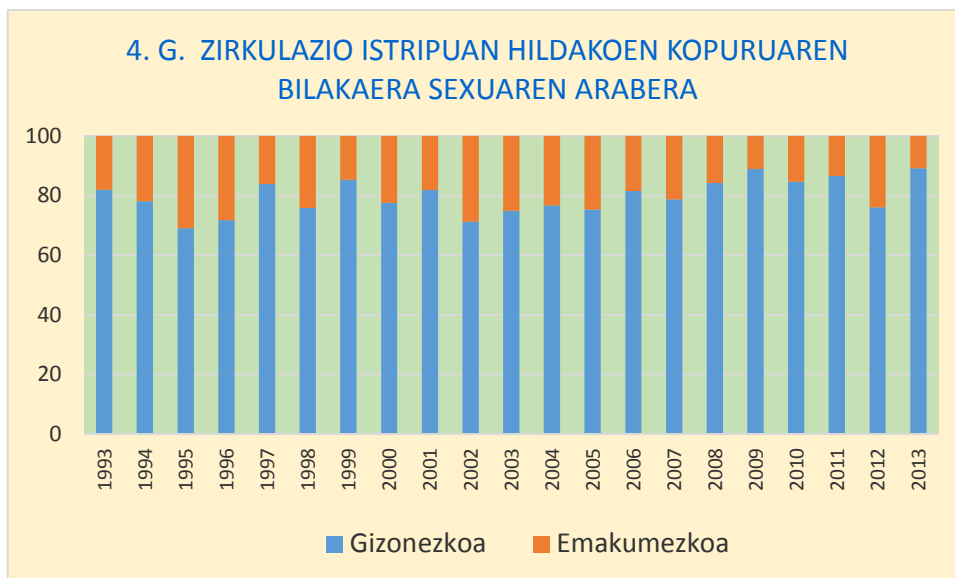
Aldeak handiagoak dira bakarrik ikusten baditugu gidatzen duten pertsonen ehunekoak eta ez tartean dauden pertsonenak, zeren % 76 gizonezkoak baitira eta % 24 emakumezkoak.

Gainera, handiagoak dira, 3. grafikoan ikusten denez, soilik hil edo larri zauritu diren gidariengan arreta jartzen badugu.



Emakumeen eta gizonen artean istripu-tasaren inguruan dauden aldeak aspaldiko kontua da.

4. grafikoan ikus daitekeenez, 1993tik Euskadin zirkulazio-istripuan hildako pertsonen tasaren bilakaera erakusten baitu; eta 5. grafikoan, 1993tik Euskadin zirkulazio-istripuan larri zauritutako pertsonen kopuruaren bilakaera azaltzen baita, beti gehiago izan dira hil edo larri zauritu diren gizonezkoak emakumezkoak baino.

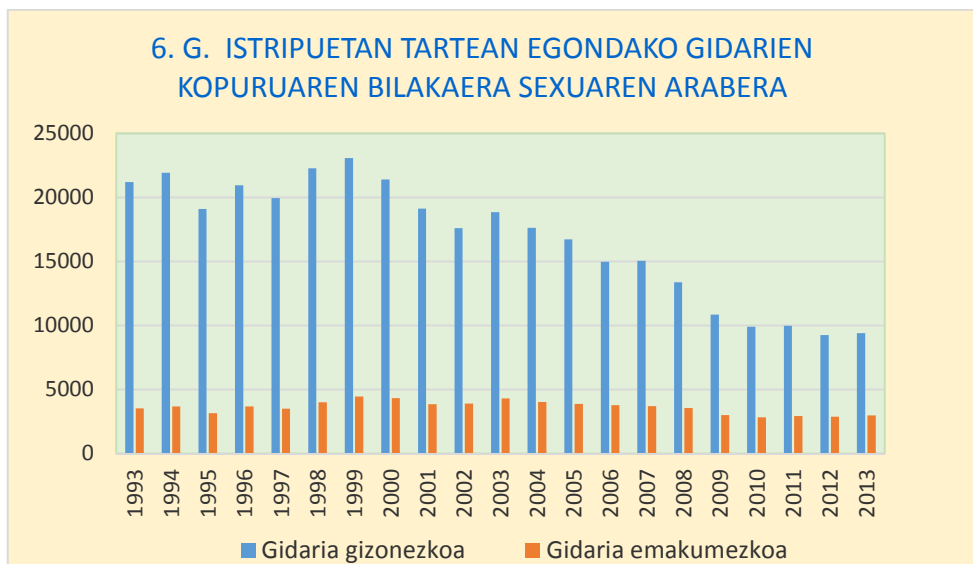


1993an hildakoen % 82 eta larri zauritutakoen % 73 gizonezkoak ziren eta % 18 eta % 27, hurrenez hurren, emakumezkoak; baina 2003an, ordea, hildakoen % 75 eta larri zauritutakoen % 71 gizonezkoak ziren eta hildakoen % 25 eta larri zauritutakoen % 29 emakumezkoak.

laz errepideko istripuetan hildako pertsonen % 89 gizonezkoak ziren eta % 11 emakumezkoak. Larri zauritutakoen artean % 71 gizonezkoak ziren eta % 29 emakumezkoak.

Gauza bera gertatzen da istripuetan tartean diren gidarien kopuruarekin, 6. grafikoan ikusten denez.

1993an istripuetan tartean izandako gidarien % 86 gizonezkoak ziren eta % 14 emakumezkoak. Hamar urte geroago, 2003an, gizonezkoen ehunekoa % 81era jaitsi eta emakumezkoena, aldiz, % 19ra igo zen. laz gizonezkoen ehunekoa % 76 izan zen eta emakumezkoena % 24.

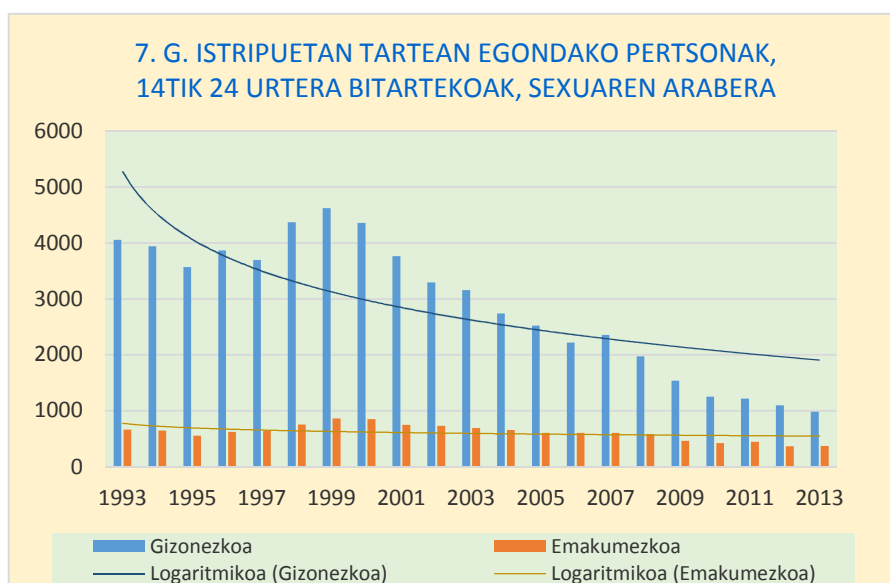


Hala ere, aipatu beharra dago alde horiek laburtuz joan direla urteetan zehar. Gauzak horrela, 1993an istripuetan tartean izandako gidari emakumezkoen ehunekoa % 14 zen, 2003an % 19 eta 2013an % 24.

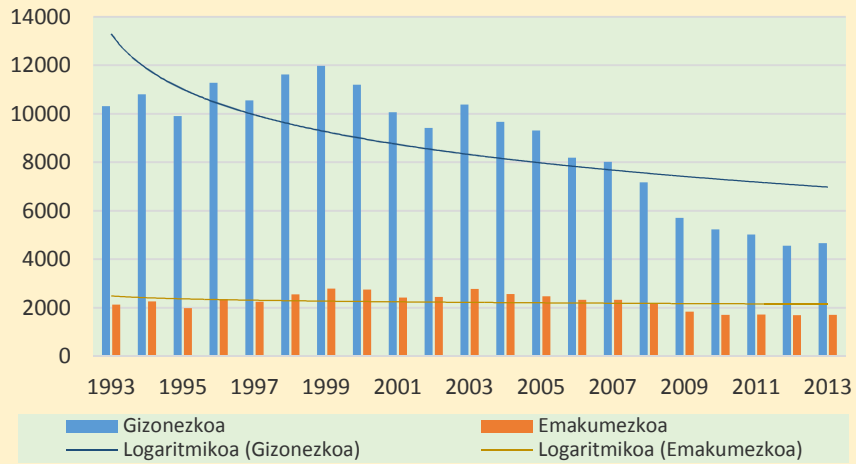
Alde horiek interpretatzerakoan beste parametro batzuk izan behar dira kontuan, hala nola ohikotasunez gidatzen duten pertsonen kopurua, generoaren arabera, eta pertsona horiek egiten dituzten kilometroak. Dena den, datu horiek ez ditugu gaur egun.

SEXUAREN ETA ADINAREN ARABERAKO ALDEAK

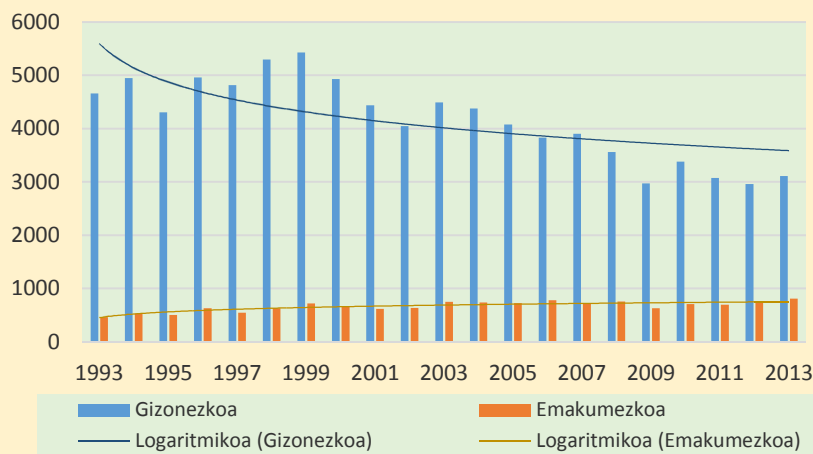
Gidatzen duten pertsonen adin-taldeen bilakaera aztertuz gero 7., 8., 9. eta 10. grafikoetan ikusten denez, istripua izandako gizonezko gidarien kopurua jaisten joan da kontuan hartutako lau taldeetan; baina emakumezko gidariena, ordea, mantendu edo handitu egin da.



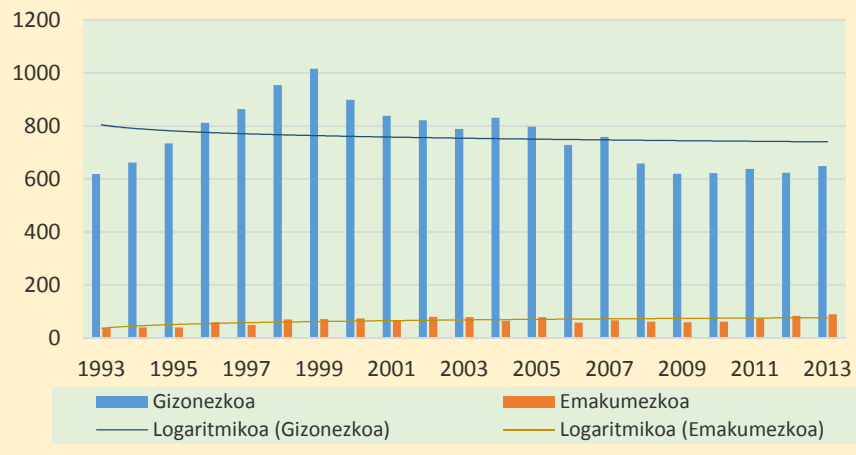
8. G. ISTRIPUETAN TARTEAN EGONDAKO GIDARIAK, 25ETIK 44 URTERA BITARTEKOAK, SEXUAREN ARABERA



9. G. ISTRIPUETAN TARTEAN EGONDAKO GIDARIAK, 45ETIK 64 URTERA BITARTEKOAK, SEXUAREN ARABERA



10. G. ISTRIPUETAN TARTEAN EGONDAKO GIDARIAK, 65 URTEKOAK ETA HORTIK GORAKOAK, SEXUAREN ARABERA



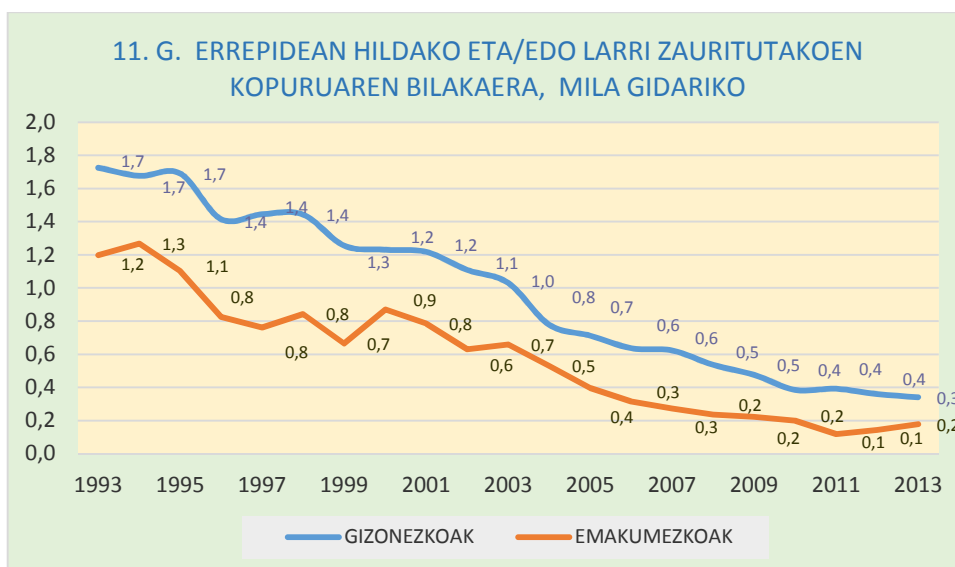
Zirkulazio-istripuetan tartean izandako 25 urtetik beherako pertsonen kopurua % 71 jaitsi da 1993 eta 2013 urteen artean. Gizonezkoena % 75 jaitsi da, baina emakumezkoena % 44 baino ez.

Berdin gertatzen da 25etik 44 urtera bitarteko pertsonen taldean, istripuan tartean izandako gizonezko gidarien kopurua % 55 jaitsi baita, eta emakumezkoena % 20.

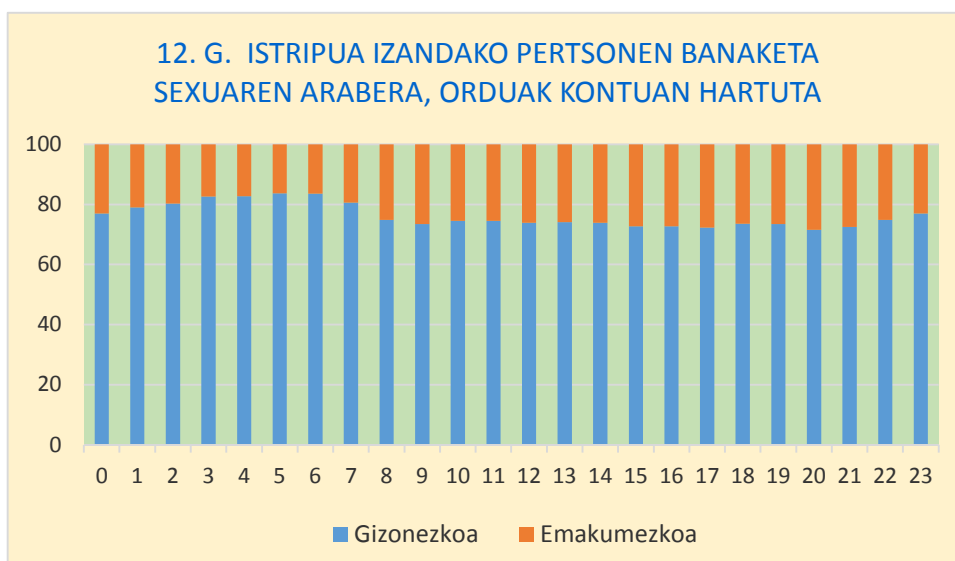
Desberdina da 45etik 64 urtera bitarteko pertsonen taldean gertatzen dena, istripuan tartean izandako gizonezko gidarien kopurua % 33 jaitsi, baina emakumezkoa % 76 igo baita.

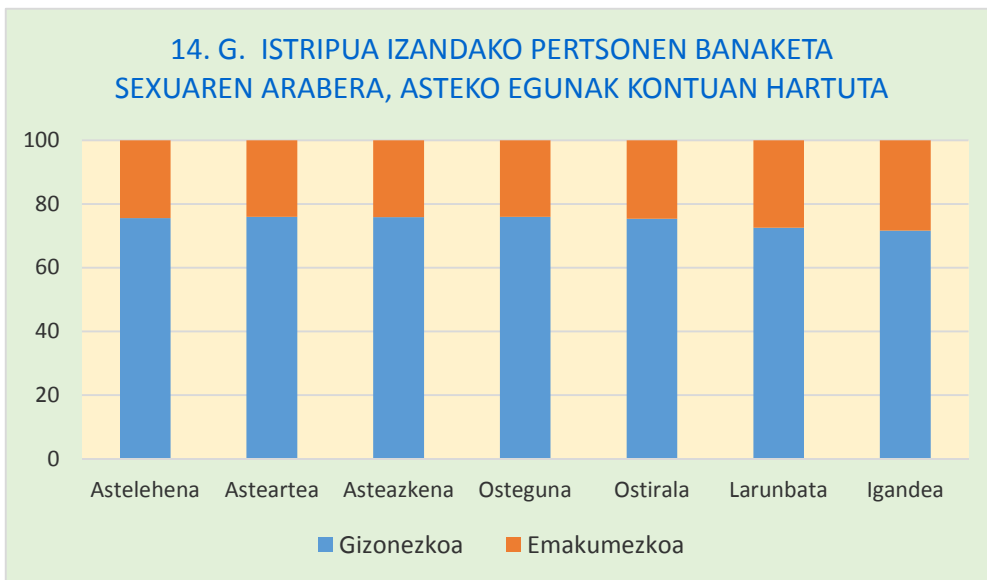
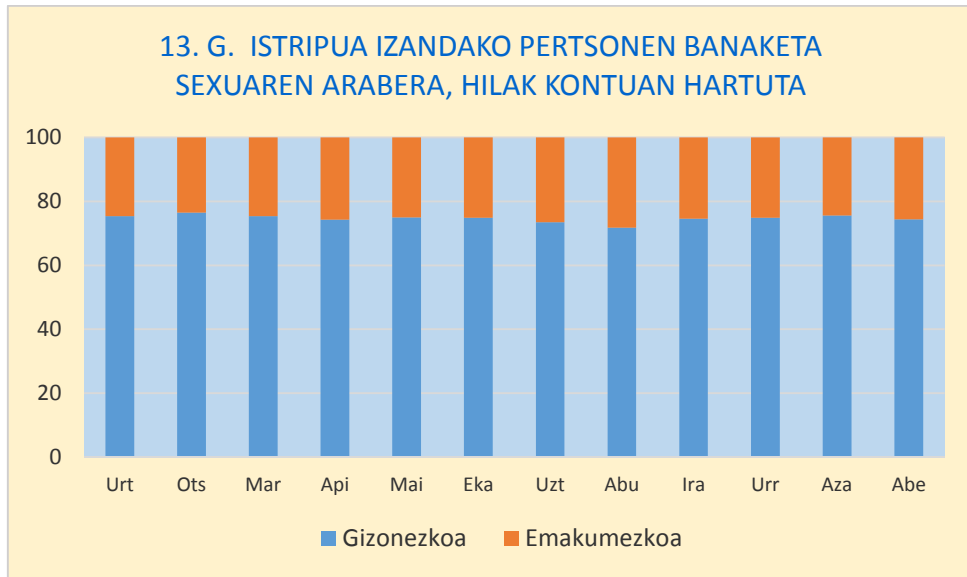
Bestetik, 65 urteko eta hortik gorako pertsonen taldean istripuan tartean izandako gizonezko gidarien kopurua % 5 igo da, baina emakumezkoena % 140.

Laburbilduz, gutxiago dira istripu batean tartean dauden emakumezkoak gizonezkoak baino, baina beren pisu erlatiboa handituz doa. Azken urteotan emakumezko gidariak gero eta gehiago dira eta gero eta kilometro gehiago gidatzen dute. Hori 11. grafikoak jasotzen duen tasan erakusten da.



12., 13. eta 14. grafikoek erakusten dutenez, aldeak ere ikusten dira istripuak gertatu diren orduaren, hilaren eta asteko egunaren arabera.



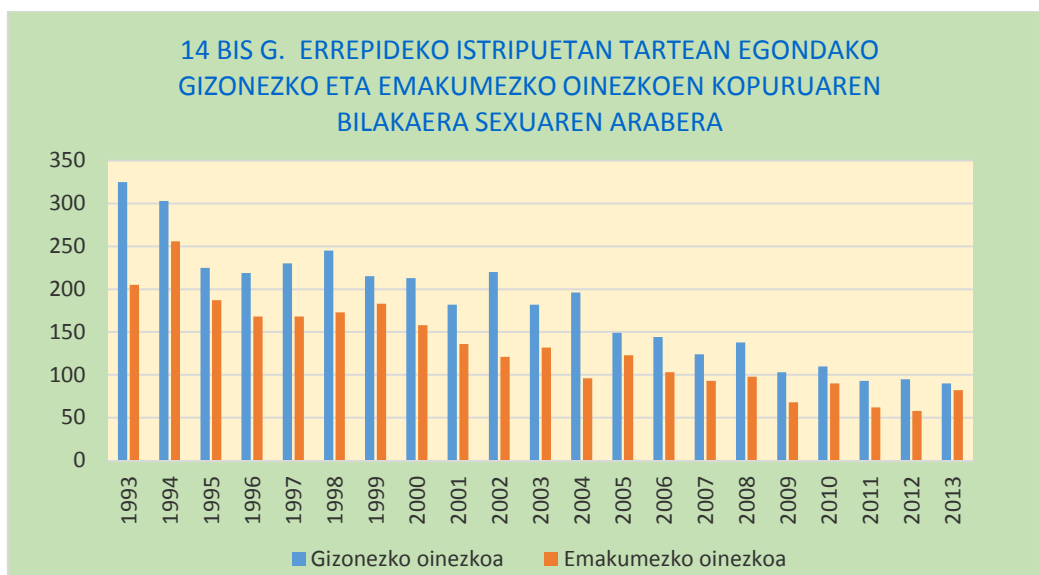


Aurreko hiru grafikoetan ikusten denez –grafiko horiek istripua izandako pertsonen sexuaren araberako banaketa jasotzen dute eguneko ordua, urteko hila eta asteko eguna kontuan hartuz –, emakumezkoek istripu-tasan duten pisu erlatiboa handitu egiten da eguerdiko orduetan, udaberrian eta udan eta larunbat eta igandeetan.

Beste alde batetik, gizonezkoek istripu-tasan duten pisu erlatiboa handitu egiten da gauean, udazkenean eta neguan eta lanegunetan.

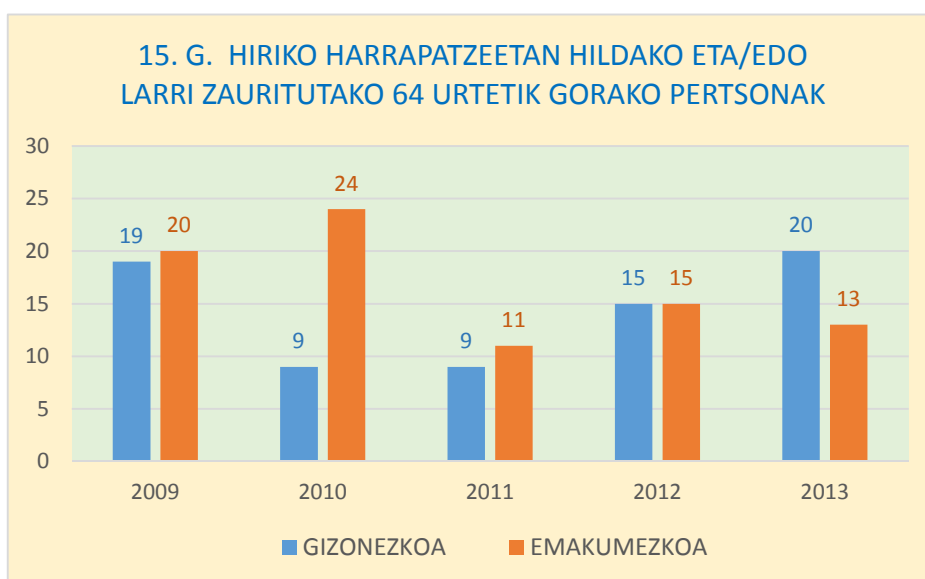
Trafikoaren arloko istripu-tasarekin lotutako talde batzuetan generoagatiko aldeak ez dira hain zabalak, 14 bis grafikoan ikus daitekeenez.

Zehazki, 2013. urtean Euskadin errepidean harrapatutako pertsonen % 52 gizonezkoak izan ziren eta % 48 emakumezkoak.



Harrapatzeen kopurua, zirkulazio-istripu guztietan gertatu den bezala, asko jaitsi da azken urteotan. 1993an errepidean harrapatutako pertsonen artean 325 gizonezkoak ziren eta 205 emakumezkoak. 2003an, ordea, harrapatzeren batean tartean egondako oinezkoen artean 182 gizonezkoak ziren eta 132 emakumezkoak eta 2013an kopuru horiek jaitsi ziren (90 gizonezko eta 82 emakumezko).

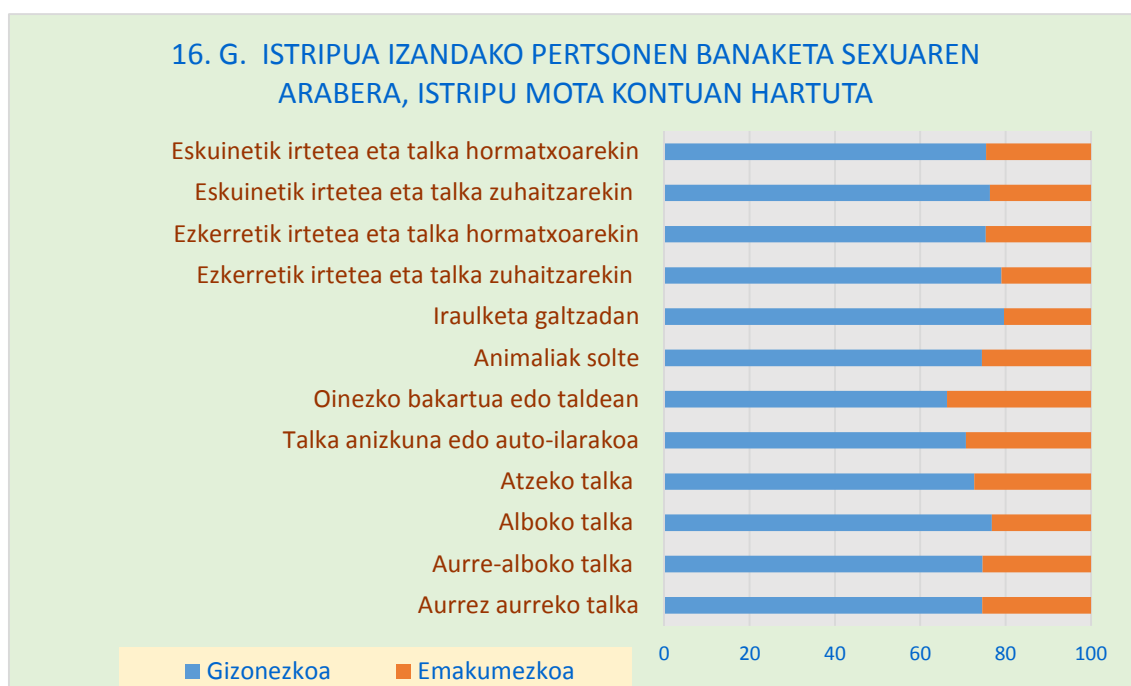
Horrez gain, hirian izandako harrapatzeetara mugatzen bagara, aldeak gutxiagotu egiten dira, batik bat hiriguneetako harrapatzeetan hil edo larri zaurituta gertatu diren 64 urtetik gorako pertsonen kasuan, 15. grafikoan ikus daitekeenez.



16. grafikoan ere ikus daitekeenez, badirudi emakumezkoen artean eraginik handiena duen istripu-mota harrapatzea dela.

2013. urtean errepideko zirkulazio-istripuetan tartean egondako emakumeen ehunekoa % 28 zen, baina harrapatutako emakumeen ehunekoa % 48. Eta hiri-eremuan istripuetan tartean egondako emakumeen ehunekoa % 35 zen, baina harrapatutako emakumeena % 52.

Bestetik, 2013an errepideko zirkulazio-istripuetan tartean egondako gizonezkoen ehunekoa % 72 zen, baina harrapatutako gizonezkoen ehunekoa % 52. Eta hiri-eremuan istripuetan tartean egondako gizonezkoen ehunekoa % 65 zen, baina harrapatutako gizonezkoena % 48.



Euskadiko kaleetan eta errepideetan 2013. urtean zehar gertatu ziren zirkulazio-istripuetan hildako edo larri zauritutako pertsonen tipologia, hurrengo bi eskemetan ikusten den bezala, aipatu ditugun generoarteko aldeak errepikatzen dira.

		Bizikletak		Gidariak		Autoak eta beste		Bidaiariak		Autoak eta beste		Bizikletak		Harrapatzeak		Autoak eta beste		
EAE TIPOLOGIA LARRI ZAURITUAK 2013 (Ertz+Udaltz) 430	17,1	87,0	< 25	3														
		Gizonezk.																
	46	40	>=25	37														
		13,0	< 25	2														
		Emakum.																
		6	>=25	4	82,5	<14	1	0,5										
					Gizonezk.	14-24	25	11,3										
					222	25-44	103	46,4										
						45-64	69	31,1										
						>64	24	10,8										
	62,6	90,1	< 25	14														
		Gizonezk.																
		37,5	>=25	77														
		91																
	269	9,9	< 25	3	17,5	<14	1	2,1										
		Emakum.			47	14-24	4	8,5										
		10	>=25	7		25-44	27	57,4										
						45-64	12	25,5										
					>64	3	6,4											
	74,6	< 25	9															
	Gizonezk.																	
	45,4	>=25	82															
	91																	
	25,4	< 25	0															
	Emakum.																	
	122	>=25	31															
	31																	
	0,0	< 25	0															
	Gizonezk.																	
	0,0	< 25	0															
	0	>=25	0	41,1	<14	1	3,3											
				30	14-24	9	30,0											
					25-44	15	50,0											
					45-64	2	6,7											
					>64	3	10,0											
	33,3	< 25	2															
	Gizonezk.																	
	17,0	>=25	2															
	4																	
	16,4	< 25	1	58,9	<14	3	7,0											
	Gizonezk.			43	14-24	7	16,3											
	17,0	>=25	7		25-44	16	37,2											
	4				45-64	5	11,6											
	66,7	< 25	8		>64	12	27,9											
	Emakum.																	
	73	>=25	7															
	8																	
	42,6	< 25	8															
	Gizonezk.																	
	83,6	>=25	18															
	26																	
	57,4	< 25	9															
	Emakum.																	
	61	>=25	26															
	35																	
	50,0	< 25	0															
	Gizonezk.																	
	4,5	>=25	2															
	2																	
	50,0	< 25	0															
	Emakum.																	
	4	>=25	2	56,8	<14	2	4,0											
				50	14-24	4	8,0											
					25-44	12	24,0											
					45-64	10	20,0											
					>64	22	44,0											
	66,7	< 25	1															
	Gizonezk.																	
	20,5	>=25	3															
	4																	
	6,8	< 25	0	43,2	<14	4	10,5											
	Gizonezk.			38	14-24	4	10,5											
	88	>=25	2		25-44	3	7,9											
	6				45-64	12	31,6											
	Emakum.				>64	15	39,5											
	2	< 25	5															
	88,6	>=25	39															
	44																	
	43,6	< 25	8															
	Emakum.																	
	78	>=25	26															
	34																	

PREBENTZIOZKO ALKOHOL-KONTROLAK

Ertzaintzak 2013an egindako prebentziozko alkohol-kontrolatan positiboa eman zuten pertsonen sexuaren eta adinaren arabera banaketan ikusten da adin-talde guztietan ehuneko txikiagoa dela emakumezkoetan gizonaizkoetan baino.

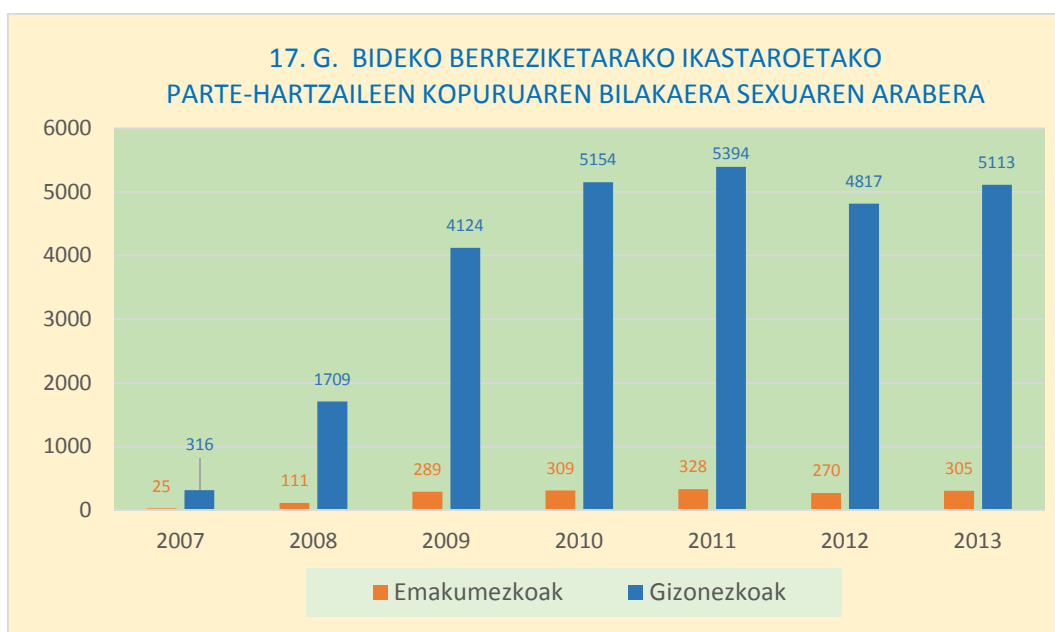
PREBENTZIOZKO ALKOHOLEMIA PROBA POSITIBOEN EHUNEKOA SEXU ETA ADINAREN ARABERA. EAE. 2013

6. koadroa	GIZONEZKOAK	EMAKUMEZKOAK
14-24	3,6	2,2
25-34	3,8	2,0
35-44	3,7	1,9
45-54	3,7	1,9
55-64	3,1	0,8
65 ETA GEHIAGO	1,8	0,8

Kontuan hartu behar da Ertzaintzak egindako prebentziozko kontrolak ausazkoak direla, gidatzen duen pertsonaren sexuari erreparatu Gabe.

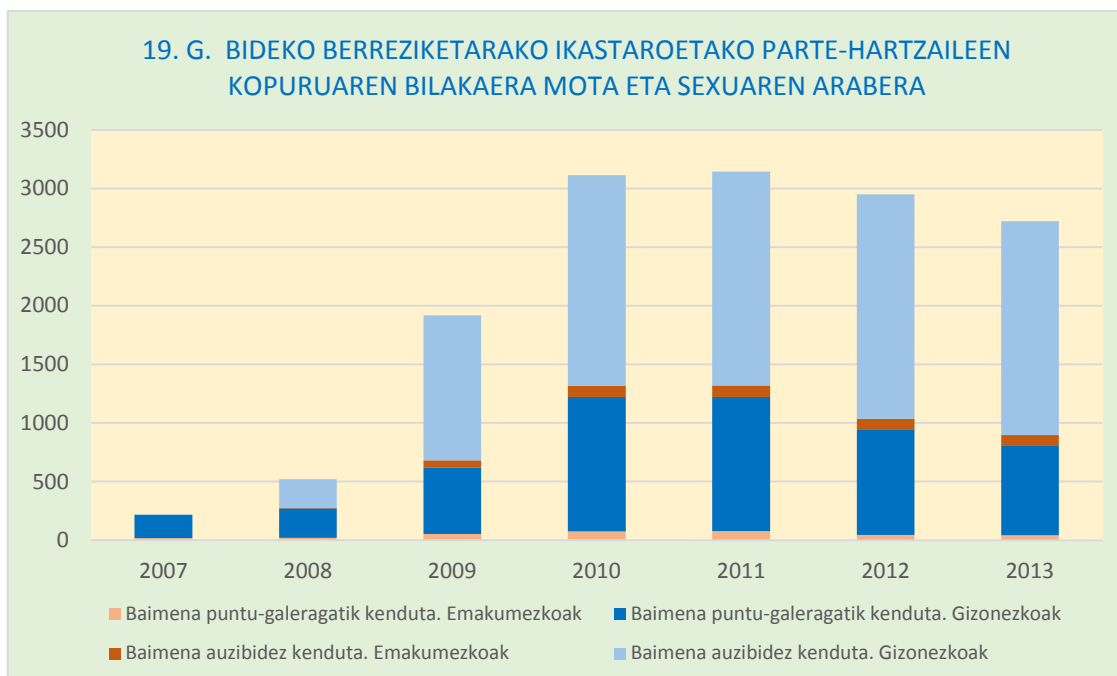
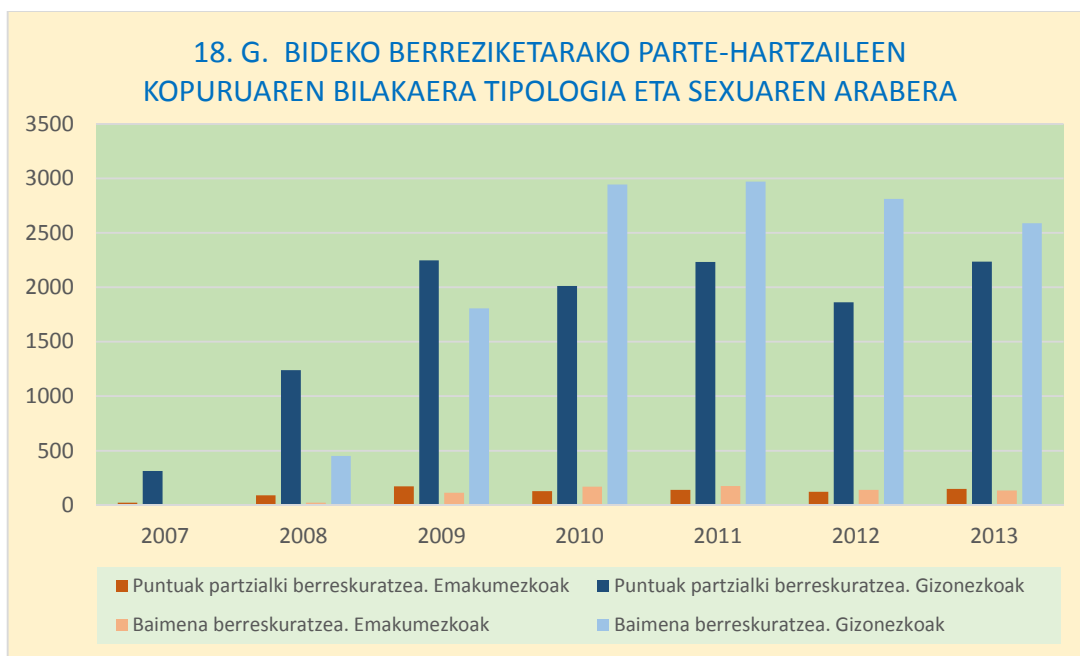
BIDEKO SENTSIBILIZAZIO ETA BERREZIKETARAKO IKASTAROAK

2006ko uztailaren 1ean puntukako gidabaimena abian jartzearekin batera, eta puntukako gidabaimena eta gidalizentzia arautzen dituen uztailaren 19ko 17/2005 Legearen III. Eranskinak jasotzen duenaren arabera, bideko sentsibilizazio eta berreziketarako bi ikastaro-mota egin ahaliko dira; batzuk, hain zuzen, esleitutako puntuen hasierako kredituaren zati bat galdu duten gidarientzat, ikastaroa aprobetxamenduz gainditzeak gehienez sei puntu berreskuratzea ahalbidetuko baitie eta; besteak, esleitutako puntu guztiak galdu ondoren, gidabaimena edo gidalizentzia berriro atera nahi duten gidarientzat.



17. grafikoan ikusten denez, 2007tik 2013ra arte, Euskadin bideko sentsibilizazio eta berreziketarako ikastaroetan parte hartu duten pertsona gehien-gehienak gizonezkoak dira. Zehazki, iaz % 94 gizonezkoak ziren eta % 6 emakumezkoak.

Puntuak partzialki berreskuratzeo ikastaroetan zein gidabaimena berriro ateratzeko ikastaroetan gizonezkoen nagusitasuna erabatekoa da. 18. eta 19. grafikoak



ONDORIOAK

- Emakumezkoek gizonezkoek baino arrisku gutxiago dute zirkulazio-istripua izateko, batez ere emakumezko gidariak gizonezko gidariak baino gutxiago direlako.
- 1993tik 2013ra gizonezko gidarien kopurua % 20 hazi da eta emakumezko gidariena, aldiz, % 65.
- Euskadiko errepideetan 2013an erregistratutako istripuetan hil edo larri zauritu ziren gidarien artean % 76 gizonezkoak dira eta % 24 emakumezkoak.
- Istripu-tasaren inguruan gizonen eta emakumeen artean dauden aldeak aspaldiko kontua izan arren, nabarmendu behar da azken urteotan alde horiek asko laburtu direla.
- Sexuaren araberako alderik txikienak harrapatzeetan dago, batez ere hiriguneetan gertatutako harrapatzeetan.
- Istripu-tasaren eremuan adierazitako generoagatiko aldeak prebentziozko alkohol-kontroletan eta bideko sentsibilizazio eta berreziketarako ikastaroetan ere errepikatzen dira.