

GENERO IKUSPEGIA ETA

BIDE SEGURTASUNA





EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

Departamento
de Seguridad

GENERO IKUSPEGIAREN ETA BIDE SEGURTASUNAREN GAINEKO AZTERLANA

MURGIBE.Berdintasunerako Aholkularitza



TALDE IKERTZAILEA: BEGOÑA MURGUALDAY MARTINEZ, ITXASNE MARTINEZ OJINAGA,
SILVIA DIAZ ANGUITA ETA VERONICA PAZ MENA

01. Sarrera	..	..	..	..	..	..	..	..	4
02. Metodologia	..	..	..	..	..	..	..	..	7
03. Hasierako hipotesia	..	..	..	..	..	..	..	..	11
04. Azterketa bibliografikoa	..	..	..	..	..	..	..	..	13
05. Istripuei buruzko datuak sexuaren arabera, Euskadin eta Europan	..	..	..	..	..	..	..	..	39
06. Portaera ereduak	..	..	..	..	..	..	..	..	70
07. Hausnarketak eta proposamenak	..	..	..	..	..	..	..	..	74
08. Bibliografia	..	..	..	..	..	..	..	..	80

01. SARRERA

Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan Estrategikoa 2015-2020 (BSMSIPE) EAEn diseinatu eta burututako aurreko Plan Estrategikoen ondorioa da. Azken helburua errepideko istriputasu murriztea eta mugikortasun seguruaren kontzientzia hartzea da.

Aurreko Planak arrakastatsuak izan dira istripuak eta biktima kopurua murrizteari buruzko helburu nagusiei dagokienez. Arlo bietako adierazleen arabera, Euskadi milioi bat biztanleko istripu gutxien dituzten herrialdeen artean dago eta Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritzak zuzentzen dituen esku hartzeak ildo beretik jarraitzekotan dira.

Bestalde, BSMSI 2015-2020 plan estrategikoaren sorrera eta exekuzioa ezin da ulertu kanpo eragileen parte-hartzerik gabe. Horregatik, Plana hobeto garatu eta burutzeko iritziak, esperientziak eta ezagutzak eman ditzaketen eragile sozial, publiko eta pribatu guztiak erakartzea da asmoa.

2015etik Planaren ekintza nagusietako bat E2.1.4 ildo estrategikoa da: “Pertsona babesgabeenak dituzten istripuei buruzko ezagutza hobetzea, ad hoc ikerketa eta azterketen bidez”.

Zentzu horretan, Trafiko Zuzendaritzaren ikerketa arloak monografiko estatistiko bat (1) egin du kontuan izanik istripuen arloan gizon eta emakumeen artean dauden desberdintasunak. Era berean, azaroan “*Bide Segurtasuna eta Generoa*”² izeneko jardunaldia antolatu zen Emakunde-Emakumearen Institutuak sustatutako Berdintasunerako XI. Foroaren esparruan.

Aipatutako monografikoaren arabera, istripu-tasaren eta generoaren artean lotura estu bat dago. Hala, 2013an EAEn izan ziren trafiko istripuetan hildako pertsonen %84 eta larri zauritutakoen %71 gizonezkoak izan ziren, %16 eta %29, hurrenez hurren, ordea, emakumeak.

Ebidentzia argia dago, beraz, arrisku jarrerak gidariaren sexuarekin duten loturari buruz. Emakumeek istripu tasa txikiagoa dute, eta ezberdintasun hori nabarmena da

1. http://www.trafikoa.net/wps/wcm/connect/6640c280462cc789a021b0262623d452/BIDE_SEGURTASUNA_ETA_GENEROA.pdf?MOD=AJPERES

2. https://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico/!ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hPN2OP0DA3AwMLYwNHA88QC0dDswAnQ39fE_2CbEdFAJZeb_A!/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/migration/trafico/jornadas_y_cursos/jornada+seguridad+vial+y+genero_es

emakumeek jasotzen duten zigor kopuru txikiagoari dagokionez ere. Hain zuzen ere, txostenaren arabera Euskadiko emakume gidarien %76,4k inoiz ez du salaketarik jaso zirkulazio arauak hausteagatik; gizonen artean, ordea, portzentaje hori %42,3ra jaisten da. Horren ondorioa da Euskadiko gizon gidarien %16,8k eta emakume gidarien %8,3k (erdiak baino pixka bat gutxiagok) galdu dituztela gidabaimenaren puntuak.

Bestalde, istripua izan duten gizon gidarien kopuruak behera egin du adin-tarte guztietan, eta istripua izan duten emakume gidarien kopuruak, ordea, bere horretan jarraitu du edo gora egin du.

Emakume eta gizonen jarrera eta portaera ezberdinak izaten dituzte bide segurtasunari dagokionez. Hori dela eta, ezinbestekoa da analisisietan sexuaren aldagaia bereiztea eta, gainera, horrek eragiten dituen inpaktu eta ondorioak ezagutzea.

Ondoren aurkezten den txostenaren helburua da EAEn generoarekin lotuta dauden bide segurtasun eta mugikortasun arazoei buruzko ezagutzak ematea.

Horretarako, Euskadi eta Europako bide segurtasunaren inguruko egoeraren azterketa zehatz bat egin da generoa kontuan izanda. Egungo egoeraren joerak, arazoak eta konponbide posibleak aztertu dira.

Azterketa honen helburua bide segurtasuna generoaren ikuspegitik ulertzeko funtsezkoak diren gai batzuei erantzuna ematea da:

- Zer nolako eragina dute generoaren balio tradizionalak bide segurtasuneko portaera positibo eta negatiboetan?
- Jasotzen dira genero adierazleak esku-hartze ekintzetan? Ezagutzen da sexuaren arabera bereizitako errealitatea?
- Egiten da emakumei eta gizoni espezifikoki zuzendutako lanketarik? Ekintza bereizien bitartez?
- Trebatuta daude agente esku-hartzaileak genero gaietan?
- Ekintzen komunikazio eta hedapenean berdintasunez erabiltzen dira hizkuntza eta irudiak?

- Emakume eta gizonen arteko parekotasunez osatzen dira gai honetako estrategia eta politikak erabakitzen dituzten batzorde eta taldeak?

Gainera, ikerketa honek honakoak hartzen ditu bere barnean:

- Euskadi eta Europako istripu-tasaren inguruko azterketa zehatza, generoaren ikuspegitik.
- Horren inguruko literaturaren azterketa.
- Dagoen arazoaren azterketa eta hobekuntzarako proposamenak.
- Jokabide eredu posibleen inguruko azterketa.

Nazioarte mailako bibliografia berrikusi da, gure inguruko eragile sozial, publiko eta pribatuen parte-hartzearekin, aztertutako gaiaren inguruan dituzten iritzi, esperientzia eta ezagutzak jasota.

Azterlana genero ikuspegian oinarrituta burutu da, hau da, emakume eta gizonek bide segurtasunaren inguruan egun dauzkaten beharrianak eta baliabideak kontuan hartuta eta baita sexuarekin batera eragin dezaketen bestelako aldagaiak ere, hala nola, adina, urritasuna, izaera, jarrerak, balioak, emozioak, bizimoduak, kultura, heziketa edo ingurumen faktoreak.

02. METODOLOGIA

Lana bost fasetan burutu da: hasiera, ekintzak/ikerketa, emaitzen azterketa, kontrastea eta azken txostena.



Hasierako fasean, MURGIBERen proiektuko koordinazio taldeak aurrez aurreko bilera egin zuen Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritzako ikerketaren koordinatzailearekin. Bileran hartan, honako alderdiak definitu ziren:

- Faseak eta kronograma
- Komunikazio sistema
- Lan-metodologia
- Lan tresnak
- Txostenaren aurkibidea

Ikerketan metodologia kuantitatiboak eta kualitatiboak txandakatu dira.

Lehenik eta behin, **datu estatistikoek iturriak** aztertu dira. Horretarako 2005etik 2014ra bitarteko *Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Istripuei buruzko Urtekari Estatistikoa*³ eta *Annual Accident Report 2015*⁴ *Traffic Safety Basic Facts 2015. Main figures*⁵ txostenetako datuak landu dira, sexuaren arabera bereizita, Europa mailan.

Informazioa taula eta grafikoetan prozesatu dira.

Generoaren ikuspegitik informazioa emateko xedez kalkulatu dira, batetik, ehuneko bertikalak (%N), emakumeak eta gizonak talde independente gisa aztertu diren aldagai bakoitzarekiko nola

³https://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwMXMy8iAwjQL8h2VAQArf9Rjg!!/

⁴http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/asr2015.pdf

⁵http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2015_main_figures.pdf

banatzen diren ikusteko. Eta bestalde, ehuneko horizontalak (%P) sexuen arteko ezberdintasunak aztertzeko.

Jarraian, azterketan erabili den taula bat erakusten da, adibide modura.

2. Taula. Istripuetan nahasitako pertsonak kaltegarritasunaren arabera Euskadin. 2005eko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
Hildakoak	101	25	%0	%24,75	76	%0	%75,25
Larri zaurituak	574	149	%2	%25,96	425	%2	%74,04
Arinki zaurituak	5.021	1.921	%23	%38,26	3.100	%15	%61,74
Onik ateratakoak	23.954	6.281	%75	%26,22	17.673	%83	%73,78
guztira	29.650	8.376	%100	%28,24	21274	%100	%71,76

Bigarrenik, 45 dokumenturen **azterketa bibliografikoa** egin da, eta 17 artikulua aukeratu dira praktika egoki gisa. Azterketaren 4. kapituluari jasotzen da horien laburpena.

Hautaturiko artikuluen kopurua	17 Artikulu zaharrena 1993koa da eta berriena 2013koa.
Prozesua	Informazioa biltzeko prozesuan honako urratsak eman dira: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sarean bilaketa bat egin da ondoko hitzei buruz: sexua, generoa, bide segurtasuna eta garraioa. 2. Nazioarteko 17 artikulua hautatu dira azterketaren xedearekiko egokitasun irizpideen arabera. Hautatutako dokumentu gehienek sexu aldagaia barnean hartzen dute azterketan eta %42k baino ez dute genero ikuspegia jasotzen. Halaber, artikulua horietan adierazitako informazio bibliografikoa ere bildu da. 3. Informazioa aztertuta, bibliografiaren fitxa osatu da artikulua bakoitzaren ondorio nagusiak jasota.

Hirugarrenik, **13 elkarrizketa** egin dira bide segurtasunean zerikusia duten gizarte eragileekin, informazioa Euskadiko errealitateari egokitzeko xedez. Ildo horretatik, ondoko erakundeak elkarrizketatu dira:

1.	EUSKADIKO TXIRRINDULARITZA FEDERAZIOA	JOSE LUIS ARRIETA LUJAMBIO
2.	ATECE, BUREZUR ETA GARUN TRAUMATISMOAREN ETA HARTUTAKO KALTE ZEREBRALAREN ELKARTEA	SANDRA IBARRONDO GUTIERREZ BARQUIN MARIA ORTIZ ERBINA
3.	ARABAKO TRIATHLON FEDERAZIOA	PEDRO GARRIDO GOMEZ DE SEGURA
4.	ARABAKO TXIRRINDULARITZA FEDERAZIOA	FLORENCIO MARTIARENA FAGOAGA
5.	ARABAKO MOTOZIKLISMO FEDERAZIOA	ESTITXU BEISTEGUI ARBULU
6.	HELTZEN FUNDAZIOA	DAVID HERRERO
7.	MUTUA MOTERA ELKARTEA	JUAN MANUEL REYES MARTINEZ
8.	GIPUZKOAKO MOTOZIKLISMO FEDERAZIOA	MAIKA PARIENTE
9.	MAPRE	HARITZ ITURRALDE
10.	REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO NAVARRO	LUIS MURGUIA URRETA
11.	INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL	JOSE IGNACIO LIJARCIO CARCEL
12.	STOP ACCIDENTES	ROSA MARIA TRINIDAD
13.	DYA	FERNANDO IZAGIRRE GARCIA
Prozesua	<ul style="list-style-type: none"> - Euskadiko elkarte, fundazio eta erakunde arloarekin zerikusia duten eragile nagusien solaskideekin datu base bat osatu da. - Elkarrizketak aurrez aurre, telefonoz eta online egin dira. 	
Edukiak	<ul style="list-style-type: none"> - Bide segurtasunean eta generoan esperientzia. 	

- Antzemandako portaera ereduak/ Arrisku jokabideak/Sexuaren arabera/Talde zaugarriak.
- Proposamenak – gomendioak.

Landa lanean lorturiko emaitzak sakon aztertu dira ikerketa taldearen barne laneko 4 saiotan.

1. SAIOA: Lan-materialaren aurkezpena eta lantresnen gainean ekarpenak egitea.
2. SAIOA: Emaitzen alde aurretiko azterketa.
3. SAIOA: Ondorioen eta joeren azterketa.
4. SAIOA: Txostenaren zirriborroari ekarpenak egitea.

Txostena Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzarekin kontrastatu da, azterlanaren azken idazketa egin baino lehen ekarpenak txertatu ahal izateko.

03. HIPOTESIA

Jarraian adierazten diren puntuak osatutako erreferentzia markoa da azterlan honen abiapuntua, dokumentuaren hurrengo ataletan kontrastatuko dena.

1. Istripuetan nahasitako portaera arriskutsu eta maskulinoekin lotutako ikerketak ugariak dira. Baina ez dago portaera femenino eta seguruetan sakontzen duen ikerketarik, ordea.
2. Bide segurtasunerako negatiboak diren arrisku faktoreetan zentratzen dira lan gehienak. Oro har, ez dira aztertzen arriskuaren funtzio inhibitzailea duten faktore positiboak, horiek sustatzeko xedez.
3. Azterlanetan sexua aldagai sozio-demografiko gisa jasotzen da. Gutxi aztertzen dute jasotako informazioa genero ikuspegian oinarrituta.
4. Emakumeek, oro har, gizonak baino portaera arduratsuagoak izaten dituzte bide segurtasunari dagokionez.
5. Gizonen istripu tasa handiagoa da; baina ez gehiago gidatzen dutelako, baizik eta portaera eta jarrera arriskutsuagoak dituztelako.
6. Oinezko gizonen istripuak hiriarteko bideetan gertatzen dira; emakumeenak, ordea, hiri barruko bideetan.
7. 60 urtetik gorako emakumeek oinezko gisa istripua izateko arrisku handiagoa dute.
8. Orokorrean, motozikleta eta bizikletaren arloan ikerketa gutxi egin dela ondorioztatu da. Eta egindakoek ez dute genero ikuspegia barneratzen.
9. Azken urteotako ekonomiaren krisia aldaketak eragiten ari da bide segurtasunaren kulturaren arloan, eta garraio aukera iraunkorragoak sendotzen ari dira.
10. Bide segurtasunean esku hartzen duten faktoreak askotarikoak dira, baita kausak ere. Sexuak adin, faktore psikosozial eta kulturekin batera eragiten du.
11. Bide segurtasunean nagusi diren balioak maskulinoak dira. Horren ondorioz, neurri handiagoan jasotzen dira gizonen beharrak emakumezkoenak baino.

04. AZTERKETA BIBLIOGRAFIKOA

Hautatu eta aztertutako dokumentuen fitxak aurkezten dira jarraian, genero eta bide segurtasun ikuspegiaren kontuetan egoera zein den ezagutzeko helburuz, nazioarteko ikuspuntuan oinarrituta.

17 fitxa aurkezten dira guztira, 13 ingelesez, 1 frantsesez eta 4 gaztelaniaz. Honako hau da herrialdeen laburpena:

1. AUSTRALIA
2. ESPAINIA
3. AMERIKETAKO ESTATU BATUAK
4. EUROPA
5. FRANTZIA
6. JORDANIA
7. EUSKAL HERRIA
8. SUITZA
9. ERRESUMA BATUA

01	
Egilea(k)	NEWNAM, S., WATSON, B. eta MURRAY, W.
Iturriaren izena	FACTORS PREDICTING INTENTIONS TO SPEED IN A WORK AND PERSONAL VEHICLE
Erakundea	TRAFFIC PSYCHOLOGY AND BEHAVIOUR 7 (4-5) 287 -300
Herrialdea	AUSTRALIA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2004
Esteka	http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847804000415
Zergatik eman da ontzat iturria	Istripua izateko aukera handieneko uneetan, lanagatik desplazamenduetan kasu, gehiegizko abiaduraren arrazoiak argitzen laguntzen du.

	<p>Jokaera Planifikatuaren Teoria erabiltzen da, lan arrazoiek eragindako desplazamenduetan gehiegizko abiadura inhibitzen duten faktore psikologikoak hurbilagotik ezagutzeko esparru teoriko gisa.</p> <p>Enpresen segurtasun arloko sentsibilizazioa, gaikuntza eta kultura sendotu beharreko gai garrantzitsuak dira bide segurtasunaren arloan etorkizuneko politiketan.</p>
<p>Aztertutako aldagaiak</p>	<p>TRAFIKO ISTRIPUAK IN ITINERE, sexua, adina eta esperientzia</p>
<p>Ondorio orokorrak</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrakoa aurreikusi arren, zera ondorioztatu da: abiadura txikiagoa izaten da lan arrazoiek eragindako desplazamenduetan arrazoi pertsonalek eragindakoetan baino. • Gehiegizko abiadura eta abiadura mugaren kontzientzia, trafikoaren presioa eta ibilgailuaren beraren gaitasuna batera izan dira tradizioz in itinereko trafiko istripuen arrazoi nagusitzat hartu direnak. • Jarraian adierazten diren alderdiek eragina dute abiaduraren kontrolean: <ul style="list-style-type: none"> - Ibilgailua galdu izanak, konponketa kostuek eta aseguru primen gorakadak eragindako damua. - Gehiegizko abiadurarekiko jarrera negatiboa maila psikologikoan. - Enpresaren kultura bide segurtasunari dagokionez, eta enpresak ezarritako kontrola gehiegizko abiadura zigortuz eta gai hori gaitzetsiz. • Langileen gaikuntza:Hori sustatzen duten enpresek emaitza oso positiboak lortzen dituzte istripuak murrizteari dagokionez. • Sexua ez da alderdi adierazgarri gisa jasotzen ikerketa honetan, emakumeen ordezkartza txikiaren eraginez.Laginaren %80 gizonak dira eta %20 emakumeak; lanerako autoa erabiltzen duten lau enpresatan dihardute eta euren borondatez parte hartu dute ikerketan.

Egilea(k)	WHELAN M., SCULLY J eta NEWSTEAD S.
Iturriaren izena	VEHICLE SAFETY AND YOUNG DRIVERS.ANALYSIS OF YOUNG DRIVERS CRASH TYPES AND VEHICLE CHOICE OPTIMISATION
Erakundea	MONASH UNIVERSITY.ACCIDENT RESEARCH CENTER
Herraldea	AUSTRALIA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	TXOSTENA
Urtea	2009
Esteka	http://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0006/216915/muarc292.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	<p>Gazteen istripu tasa aztertu da, adinaren (25 urtetik gora eta behera) eta sexuaren arabera analisi espezifikoak eginez.</p> <p>Gazteen istripuen ezaugarri espezifikoak jorratzen dira:eguneko unea (gaua/eguna), istripu mota (indibiduala vs anizkuna), non gertatzen den: landa edo hiri gunean, bidegurutzeetan, zoru hezean edo lehorrean.</p> <p>Bestalde, istripuetan lesioak saihesteko orduan ibilgailu motaren eragina aztertu da:marka, antzinatasuna eta erresistentzia txokeen aurrean.</p>
Aztertutako aldagaiak	Sexua, adina, istripuaren ezaugarriak, ibilgailu mota.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • 25 urtetik beherako gazteek (emakume zein gizonak) gehiegizko presentzia dute gauaz gertatzen diren istripuetan, hala astean zehar nola asteburuetan. Gauza bera gertatzen da landa inguruetan eta zoru hezea dagoenean gertatzen diren istripu indibidualen kasuan ere.25 urtetik gorako gazteei gertatzen zaizkien istripuak baino larriagoak izaten dira, batez ere 18-24 urte bitartean. • 25 urtetik beherako gazteek ibilgailu zaharragoak erabiltzen dituzte, 6 urte baino zaharragoak.Aldagai hori estatistikoki adierazgarria da gazteen istripu tasari dagokionez.Ibilgailuaren tamainaren arabera ere antzeman dira ezberdintasunak; emakumeek auto txikiagoak gidatzen dituzte. • 25 urtetik beheragoko gazteen ibilgailuek txokeen aurrean duten erresistentzia 25 urtetik gorako autoena baino txikiagoa da. Istripu larrien kasuan, emakume gazteen ibilgailuek erresistentzia are txikiagoa agertzen dute.

	<ul style="list-style-type: none"> • Gazteek prezioan oinarrituta, batez ere, aukeratu ohi dute ibilgailua. Ez dituzte segurtasunarekin lotutako alderdiak oso kontuan hartzen. • 25 urtetik beherako gazteen artean istripuen inpaktua murriztea posible da, honako gomendioak betez gero: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ibilgailuaren prezioa segurtasun prestazioekin alderatzea. ○ Honako ibilgailuen erosketa ez sustatzea: 4X4 eta kirol autoak. ○ Gazteek gidatutako ibilgailuetan gailu elektronikoak txertatzea. ○ Ibilgailuak berritzeko programak sustatzea gazteen artean. ○ Autoen erosketa finantzatzeko laguntzak sustatzea gazteen artean.
--	---

03	
Egilea(k)	HAWORTH, N, KING J. eta MARK KING
Iturriaren izena	ROAD SAFETY AND GENDER IN ASEAN. The 5th International Conference on Women`s Issues in Transportation.
Erakundea	CENTRE FOR ACCIDENT RESEARCH AND ROAD SAFETY
Herrialdea	AUSTRALIA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	AURKEZPENA
Urtea	2014
Esteka	http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/S.Sann_1.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	Adituen ekarpenak aurkezten dira, "Garraioaren inguruan egindako Emakumeari buruzko Bosgarren Konferentzia"-ren testuinguruak.
Aztertutako aldagaiak	Sexua, jatorria, lan egoera.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Asiako herrialdeetan izaten diren istripuei buruz jasotako datuen ondorioek erakusten dute, alkoholdun edarien kontsumoak eragindako istripuak kontuan izanez gero, emakumeek osatzen dutela istripuen %12 eta gizonek %63. • Abiadura ezegokiak eragindako istripuei dagokienez, emakumeek %32 osatzen dute eta gizonek %52.

	<ul style="list-style-type: none"> • Sarritan, emakumeak bidaiari izaten dira istripua izan duten ibilgailuetan, hori dela eta, trafiko istripuekiko esposizioa handiagoa da zentzu horretan. • Orokorrean, egoera sozio-ekonomiko okerragoak eraginda, emakumeek aurrekontu mugatua izaten dute bidaiatzeko eta garraio bide merkeenak aukeratu ohi dituzte, horren ondorioz, autoa gutxiago erabili ohi dute. • Garraio politiken planifikazioari dagokionez, kontuan izan beharko litzateke gaur egun nabarmena den dibertsitate sozial, kultural eta ingurumenekoa. • Garraio publikoa sustatzeko beharra plazaratzen zaie agintaritzari publikoei, autoa baino aukera merkeagoa delako herritar guztientzat. • Hala eta guztiz ere, datuok sexuaren arabera soilik ez jasotzea komeni da; sexuaz gain, erabilera eta jarrerak ere genero ikuspegitik aztertzea beharrezkoa baita.
--	---

04	
Egilea(k)	JOSE MARIA ESPADA CALVE.
Iturriaren izena	HOMBRES, MOTOS Y RIESGO:Androcentrismo y sexualidad en el mundo de las motos.
Erakundea	JOSE MARIA ESPADA CALVE.
Herraldea	ESPAINIA
Hizkuntza	GAZTELANIA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2003
Esteka	http://www.jerez.es/fileadmin/Documentos/hombresxigualdad/foro_documental/Identidad_masculina/28.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	Gazte eta helduen identitate maskulinoan bereizitako sozializazio prozesuaren elementuak identifikatzen ditu, beren bizitzan abiadura,

	<p>arrisku, exhibizionismo, status sozial, ikusgarritasun, eta abarrek duten esanahiari lotuta.</p> <p>Onartzen da maskulinitatea ez dela alderdi biologiko bat, kultur eraikuntzaren ondorioa baizik, eta mutilen kasuan “paseko erritu zenbait” dakartzala berekin, ondorio autosuntsitzaileren karga handiarekin (auto, moto, lan, kirol istripuak, HIESA edo STGak, borrokak, gatazka armatuak, etab.).</p> <p>Motorrek, garraio hutsa izatetik harago, maskulinitatearen sinbologia oso bat islatzen dute.</p>
Aztertutako aldagaiak	Androzentrismoa, autoestimua eta identitate maskulinoa, arrisku jokabideak.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • <i>“Abiadurak, motoek eta autoek, maskulinitatearen elementu definitzaile gisa, indar gehiago dute portaera eta identitate pautara oso androzentrikoak bere egiten dituztenen artean”</i> (Luis Bonino). • Motorren erabilerak androzentrismoa eta sexismoa sendotzeko balio du. Horien eraketak eta erabilerak gizonen emakumeekiko maskulinitate diskriminatzailea eta indarkeriazko afinkatzen ditu. • Motoak eta "horren inguruko guztia" gazteen identifikazio elementuak dira. • Interes ekonomikoak ere badaude “prentsa” hobe edo okerragoa duen motorraren erabilerak oro har (autoa eta motorraren arteko tentsioa). • Aztertutako Maxwellen ikerketak iradokitzen du motorzaleak diskriminatzen dituen gizartean estigmatizatuta daudela, eta gehiengoarentzat motorrak, garraio bide hutsetik harago, bizitzeko modu bat direla. Aldiz, Jose Maria Espadak uste du gauza biak direla, eta pertsona, inguru, talde eta abarren baitakoa eta “mundu horretan” parte hartzea interpretatzen den moduaren arabera izango dela. • Autoreak motorzaleen sen onaren eta maskulinitate hegemonikoarekin lotuta dauden barneratutako motibazioen artean kokatzen du gai hau.

Egilea(k)	MASSIE, DL eta CAMPBELL, K.L
Iturriaren izena	ANALYSIS OF ACCIDENT RATES BY AGE, GENDER, AND TIME OF DAY BASED ON THE 1990 NATIONWIDE PERSONAL TRANSPORTATION SURVEY
Erakundea	Transportation Research Institute, The University of Michigan
Herraldea	AMERIKETAKO ESTATU BATUAK
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	1993
Esteka	http://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/1007/83596.0001.001.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	<ul style="list-style-type: none"> • Emakume eta gizonen arteko azterketa egin da, baina egoeraren azterketa hutsa egitera mugatzen da, kausak azaldu gabe. • Sexu aldagaia erreferentziatzat hartzen da jokabide ezberdinak azaltzeko. • Istripua izateko aukera aztertzen da, gidatzeari emandako denbora kontuan izanda.
Aztertutako aldagaiak	Sexua, generoa, gidatzen emandako denbora.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Istripu motan gidariaren sexua erabakigarria dela nabarmentzen du. Gizonezkoek izaten dituzten istripuak larriagoak izaten dira, heriotza eragiten dutenak; emakumeek, ordea, inpaktu txikiagoko istripuak eragiten dituzte, hildako biktima kopuru txikiagoak. • Emakumeek gizonen baino distantzia laburragoak egin ohi dituzte, eta faktore horrek eragina izan dezake istripu tasan. • Gidatzen ematen den denbora erreferentzia gisa hartuta, emakumeek gidatzen gizonen baino denbora laburragoa ematen dutela ikusi da. Beraz, denbora horren batez bestekoa berdina izango balitz, istripua izateko aukera berdina izango litzateke bi sexuetan.

Egilea(k)	HARRIS, CR., JENKINS, M.
Iturriaren izena	Gender differences in risk assessment: Why do women take fewer risks than men? Judgment and Decision Making
Erakundea	Christine R. Harris, Michael Jenkins, University of California, San Diego and Dale Glaser.Glaser Consulting Firm, San Diego
Herrialdea	AMERIKETAKO ESTATU BATUAK
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2006
Esteka	http://journal.sjdm.org/06016/jdm06016.htm >
Zergatik eman da ontzat iturria	Arriskuak hartzeko orduan izaten diren genero ezberdintasunak aurkezten ditu, baita ezberdintasun horiek bide segurtasun arloan izaten diren arrisku jokabide eta jarrerekin duten lotura ere.
Aztertutako aldagaiak	Sexu eta genero ezberdintasunak jarrera oldarkorrei dagokienez.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Emakumeek arrisku txikiagoak hartzen dituzte osasun, aisialdi eta jokoarekin lotutako arloetan. Errazago antzematen dituzte jarrera arriskutsu jakin baten ondorio negatiboak. Halaber, gutxiago gozaten dute arrisku egoera batean daudenean. • Azterketa honek hankaz gora jartzen du emakumeek arriskurik hartzen ez dituztelako uste tradizionala, izan ere, emakumeak izaten baitira gehienbat "gizarte" mailako arriskuak hartzen dituztenak (garapen bidean diren herrialdeetara kooperante joatea, auzo marjinaletan bizi diren pertsonekin boluntario aritzea, erizain lanbidea eta horrek dakarren kutsatzeko arriskua, etab.). Egoera horiei sarriago egiten diete aurre eta asebetetze maila handiagoa izaten dute horrelako arloetan. • Ekintzen ondorio positiboak ere aipatzen dira. Emakumeek uste dutenean beren ekintzaren ondorioz (arrisku jarrera baten aurrean, adibidez) ekintza positibo bat eragingo dutela, gizonek baino arrisku handiagoak hartzen dituzte.

Egilea(k)	SIMONS MORTON, BG., CLAUDE OUIMET, M., CHEN R, et al.
Iturriaren izena	PEER INFLUENCE PREDICTS SPEEDING PREVALENCE AMONG TEENAGE DRIVERS
Erakundea	NATIONAL SAFETY COUNCIL
Herraldea	AMERIKETAKO ESTATU BATUAK
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2012
Esteka	http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3515849/
Zergatik eman da ontzat iturria	<p>Literatura espezializatuaren arabera, sexua eta adina alderdi erabakigarriak izan dira errepideko istripu arriskua ulertzeko orduan; hau da, gazteek oro har eta, bereziki, mutil gazteek istripua izateko arrisku handiagoa agertu dute.</p> <p>Horrez gain, faktore psikosozialak ere kontuan hartu behar dira. Zentzu horretan, eragin soziala faktore gakoa da errepideko segurtasun gaitan gazteriaren portaerak ulertzeko orduan. Honako alderdiak kontuan hartu behar dira, besteak beste: arriskurako joera, emozio bizien bilaketa, drogen erabilera, arau sozialetatik desbideratzea eta lagun arriskugarrien eragina.</p> <p>Ikerketak sexuari dagokion aldagaia aztertzen badu ere, ez du gaia genero ikuspegitik jorratzen.</p>
Aztertutako aldagaiak	Nerabearoa, gaztaroa, errepideko istripuak, eragin psikosoziala, sexua.
Ondorio orokorrak	<p>Ez da antzeman mutil gazteen artean neska gazteen artean baino ohikoagoa denik gehiegizko abiadura. Argudiatu da neska gutxik parte hartu dutela ikerketan eta, beraz, lagina ez dela oso adierazgarria.</p> <p>Gehiegizko abiadura ohikoagoa da honako alderdiak nabarmentzen dituzten gazteen artean:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emozio bizien bilaketa. • Arrisku txikia sumatzea. • Lagunen eragin nabarmena. Eraginerrazak izatea. • Arau sozialetatik desbideratzea.

	<ul style="list-style-type: none"> • “Eragin okerrekin” harremanak izatea. <p>Eragin okerrak (arriskuak hartzen dituzten gazteak) dira gehiegizko abiadura aurreikusterakoan faktore nagusietako bat, izan ere, bere gain hartzen ari den arriskuaren pertzepzio txikia izatea eragiten baitio gazteari.</p>
--	---

08	
Egilea(k)	EUROPAKO BATZORDEA. ENERGIA ETA GARRAIO ARLOKO ZUZENDARITZA NAGUSIA.
Iturriaren izena	RESUMEN Y PUBLICACION DE MEJORES PRACTICAS DE SEGURIDAD VIAL EN LOS ESTADOS MIEMBROS.SUPREME.
Erakundea	EUROPAKO BATZORDEA. ENERGIA ETA GARRAIO ARLOKO ZUZENDARITZA NAGUSIA.KFV koordinatzailea.Nazio zein nazioarte mailako bide segurtasun arloko 31 erakunde.
Herraldea	EUROPA
Hizkuntza	GAZTELANIA
Argitalpen mota	NAZIO MAILAKO NEURRIEN ESKULIBURUA
Urtea	2007
Esteka	http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_es.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	<p>Bide segurtasun gaietan dagoeneko garatu eta esperimintatutako neurri praktikoko eta ekintza sorta zabala aurkezten du, non inplikaturako agente ezberdinen arteko lankidetzak oso garrantzitsua den.</p> <p>Bide segurtasuna hobetzeko ikuspuntutik duen eragin positiboa aurkezten du, errentagarritasun ekonomikoaren garrantzia nabarmenduz.</p>
Aztertutako aldagaiak	Legedia, bide azpiegiturak, ibilgailuen segurtasun gailuak, hezkuntza, kanpainak, prestakuntza, errehabilitazioa, diagnostikoa, biktimentzako arreta eta informazioa biltzeko sistemak.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • 1995az geroztik herrialdeek ahalegin handiak egin dituzte trafikoan gertatutako heriotzak eta lesioak murrizteko. • Eskuliburu horretan aurkezten diren neurri ezberdinak ezartzeko beharrezkoa da segurtasun arloko erakunde eta agente ugariaren lana,

	<p>lankidetzako ikuspegitik eta bide posible guztiak indartzeko lana dela ulertuta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begirada pertsonak berrezteko gaitasunean zentratuta dago: ezagutzak + gaitasunak + jarrerak. • Jarraitzen duen ikuspegia da pertsonak politiken erdigunea direla eta zaurgarriak direla. • Genero azterketaren erreferentzia handirik ez dago, baina zenbait kasu aurkezten ditu, mutilengan jokabide oldarkor eta arriskutsuen patrioiak saihesteko prebentzio eta heziketaren garrantzia nabarmenduz. • Praktikaren bat aipatzen da, alkoholak eragindako arau hausteengatik mutil gazteek gidabaimena berreskuratzeko “lagunen” presentzian oinarritutako lanean datzana, arrisku patrioiak murrizteko. • Zenbait aholku orokor: <ul style="list-style-type: none"> - Arau hausteei aurre egiteko prestakuntza eta berreziketa, beste zigor neurriekin batera. - Kanpaina jarraituen beharra. - Gazteen arrisku portaerak berreztean jartzen da indarra (beste pertsona batekin bidaiatzea, klaseak lagunekin, ...). - Gidatzen nola irakasten den berrikustea.
--	--

09	
Egilea(k)	OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT
Iturriaren izena	SPEED MANAGEMENT
Erakundea	OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT
Herraldea	EUROPA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	LIBURUA
Urtea	2006
Esteka	http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06Speed.pdf >
Zergatik eman da ontzat iturria	Genero ikuspegitik azterketa xehatua egiten ez bada ere, zenbait ondorio positibo jasotzen dira bide segurtasun arloan.

Aztertutako aldagaiak	Abiadura, faktore psikologikoak.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Mundu osoko gidatze eta abiaduramugei buruzko informazioa jasotzen da. Artikulu batzuek aipamen txikiak egiten dituzte gidatzean eta abiaduran ematen diren genero ezberdintasunei buruz, baina ez da horri buruzko alderdi esanguratsurik ondorioztatzen. Emakumeek trafiko arauen aurrean zuhurrago eta errespetutsuago jokatzen dutela azaltzera mugatzen da. • Abiadura handian gidatzea garapen ekonomikoarekin, lanerako irisgarritasunarekin, zerbitzuekin, eta abarrekin lotuta dago. Gizonek baliabide horiek eskuratzeko aukera handiagoa izan duten heinean, ibilgailuak eskuratzeko ere erraztasun handiagoa daukate. • Gidatzeko garaian pizgarri sistemaren alde egiten dute, ez soilik zigorraren alde. Opari txeke gisako edo gidatzeak eragindako zergen beherapen gisako pizgarriak daudela azaltzen da. • Gehiegizko abiadurak edo abiadura ezegokiak eragindako istripuak mota guztietako errepideetan gertatzen dira, mota guztietako gidarien esku (emakume zein gizon). Hala eta guztiz ere, gazteak dira gehiegizko abiadurak eragindako istripuetan nahastuen egoten direnak. • Gidabaimena eskuratzeko orduan eskola espezifikoak egiteko aukera aipatzen dute praktika komenigarrien artean. Gazteentzako batez ere gomendatzen da neurri hori. Eskola horietan arrisku egoerei aurre egin behar izateko egoerak planteatzea da bidea, ausarkeriaz gidatzearen ondorioak barnera ditzaten eta euren gaitasun propioen jakitun izan daitezen.

10	
Egilea(k)	TRANSPORT RESEARCH CENTER. ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT. OCDE
Iturriaren izena	YOUNG DRIVERS. THE ROAD TO SAFETY
Erakundea	TRANSPORT RESEARCH CENTER. ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT. OCDE
Herrialdea	FRANTZIA
Hizkuntza	INGELESA

Argitalpen mota	TXOSTENA
Urtea	2006
Esteka	http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/06youngdrivers.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	<p>Gazteek istripua izateko arrisku handiak kostu sozial eta ekonomiko nabarmena dakar, hain zuzen ere, osasun publikoaren arazo handienetakoa da mundu mailan.</p> <p>Arazoaren datu nagusien sorta eskaini da, arrisku faktoreak argitu eta ekintzarako gomendioak ematen dituena.</p>
Aztertutako aldagaiak	Gazteen istripu kopurua; adina; sexua; esperientzia; faktore psikosozialak; faktore kulturalak.
Ondorio orokorrak	<p>Gazteen istripu tasaren faktore gakoak honako hauek dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Esperientzia eza beste faktore batzuekin lotuta, hala nola, helmugara berehala heltzeko presia, berdinen arteko presioa eta nork bere burua “<i>nabarmenezko</i>” beharra. - Abiadura, alkohola, drogak, segurtasun uhalaren erabilera. - Adina eta heldutasun fisiko zein emozional eza. - Sexuaren aldagaia: Mutil gazteek emozio biziak, abiadura eta jokabide antisozialak bilatzeko joera handiagoa dute. <p>Edozein adin tartetako gizonak emakumeek baino istripu gehiago izan ohi dute. Generoaren eragina bereziki handia da gazteen artean, eta horren ondorio negatiboak izugarri areagotzen dira esperientzia faltaren eraginez.</p> <p>Hala eta guztiz ere, gazteak berez arrisku taldea izateak ez du esan nahi gazte gehienek jokaera arriskutsuak dituztenik. Izan ere, gazteen portzentaje txiki bat da istripu larrietan nahasita egoten dena.</p> <p>Arazo konplexua da eta alderdi ezberdinak nahasten dira, besteak beste, bizimodua, generoaren sozializazioa, heldutasun eza eta esperientzia eza.</p> <p>Emakumeek gidatzeko eskola gehiago jaso ohi dituzte eta, orokorrean, zailtasun handiagoak izaten dituzte proba teoriko zein praktikoak</p>

	<p>gainditzeko. Dena dela, modu seguruagoan jarduten dute gidabaimena eskuratutakoan.</p> <p>Gidatzen duten emakumeen kopuruak gora egin du. Eta beraien portaerak gizon gazteenen antzekoak izaten ari dira.</p> <p>Zenbait ikerketaren arabera, gehiegizko alkohol kontsumoarekin lotutako istripu kopurua areagotu egin da, baina ikerketok nahiko zaharrak dira eta ez dira sarri egin.</p> <p>Gomendioak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gidabaimena 18 urtetik gora. - 120 ordu baino gehiagoko praktikak (prestakuntza). - Babes neurriak gidabaimena eskuratutakoan (gauzez gidatzea murriztea, abiadura mugatzea...). - Komunikazioa eta heziketa. - Garraio publikoa sustatzea. - Emakume gazte gidarien jokabideetan sakontzea. - Gazteen artean arrisku taldeekin nola jokatu behar den ikertzea.
--	--

11	
Egilea(k)	ADLI H. AL-BALBISSI
Iturriaren izena	ROLE OF GENDER IN ROAD ACCIDENTS
Erakundea	Traffic Injury Prevention
Herraldea	JORDANIA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2003
Esteka	http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389580309857#.VnHhNs4x8A >
Zergatik eman da ontzat iturria	Genero ikuspegia txertatzen du trafiko istripuen azterketan.

	Beste faktore batzuen garrantzia nabarmentzen da, hala nola, adinarena, egoera sozioekonomikoarena eta ingurumen faktoreena.
Aztertutako aldagaiak	Adina, sexua, lan egoera, trafiko seinaleen erabilera zuzena, ingurumen baldintzak.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Generoaren gizarte eraikuntza bolantean izaten den jarreran eragitendu. Gizonek jarrera arriskutsuagoak izaten dituzte (are gehiago alkoholaren eraginpean daudenean) eta emakumeek jarrera zuhurragoak. • Adina generoarekin batera doan faktoreetako bat da. Ez da posible alderdi horietako bat azterzea bestea kontuan izan gabe. • Emakumeek zein gizonek kontu handiagoz jokatzan dute istripu bat hurbiletik bizi izan dutenean. • Gizonek arlo publikoan presentzia nabarmenagoa duten neurrian handitzen da euren presentzia gidari gisa. Emakumeak lan arloan sartzen diren neurrian murriztuko dira ratioak eta ezberdintasunak. • Ingurumen elementuen eraginari dagokionez (euria, lainoa, etab.), gizonezkoen istripu tasa handiena baldintza normaletan ematen da (argi egokia, egunez/gauez, zoru egokia). Emakumeek, ordea, istripu gehiago izaten dituzte ingurumen baldintzak kaskarragoak direnean (lainoa, euria, argiztapen eskasa badago). Hala ere, ingurumen baldintzak muturrekoak direnean, emakumeen probabilitatea hutsa da, darabilten muturreko zuhurtziaren ondorioz ziur asko. • Trafiko seinaleen aurrean izaten den jokabide patroia aztertzen da, baita emakumeek eta gizonek horien aurrean nola jokatzan duten ere. • Sentsibilizazio kanpainak zehatzagoak izateko beharra adierazi da, baita talde biak (emakumeak eta gizonak) horietan islatuta egoteko beharra ere.
12	
Egilea(k)	FARAPI S.L.
Iturriaren izena	SINIESTRALIDAD VIAL Y GÉNERO
Erakundea	EMAKUNDE/ EMAKUMEAREN EUSKAL ERAKUNDEA.

	GIZONDUZ Programa, emakume eta gizonen berdintasunaren aldeko bidean gizonen kontzientziario, parte hartzea eta inplikazioa sustatzera bideratuta dago.
Herrialdea	EUSKADI
Hizkuntza	GAZTELANIA
Argitalpen mota	PRESTAKUNTZA MODULUA.MASKULINITEAK ETA ARRISKUAK MURRIZTEA.
Urtea	2009
Esteka	http://www.berdingune.euskadi.eus/contenidos/informacion/material/es_gizonduz/adjuntos/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf >
Zergatik eman da ontzat iturria	<p>Bide mugikortasunarekin lotutako arriskupraktikak aztertzen dira genero ikuspegitik; emakume eta gizonen jokabide ezberdinak, bai bide mugikortasunari dagokionez, bai horrek dakartzan arriskuei aurre egiteko moduei dagokienez.</p> <p>Nazioarteko azterlan ezberdinetako hausnarketak, datuak eta emaitzak ematen ditu gizon askok, bereziki gazte askok, ausarkeriaz gidatzea sostengatzen duten arrazoi soziokulturalen inguruan.</p> <p>Emakume edo gizon izatearen eredu sozializazio ezberdinak sortzen duen inpaktuaren kausa eta ondorioetara hurbilduta, mutil gazteen artean ematen den bideko ezbehar kopuru handia ebazteko proposamen eta konponbideak aurkitu eta diseina ditzakegu.</p>
Aztertutako aldagaiak	Sexua, androzentrismoa, arriskua, boterea, estatusa eta sostengu soziala.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Informazio estatistikoaren metaketa da, baita beste ikerketa eta txosten batzuen ere. Genero ikuspegitik aztertzen dunolatan dauden lotuta eredu maskulinoa, identitate maskulinoaren eraikuntzaren patroia eta gizontasunaren identifikazioa autoak eta motorrak gidatzean ausarkeriazko portaeren praktikarekin. • Gidatzean abiadurak eragiten duen plazer eta prestigioa, oro har, gizonen, bereziki gazteen, lotutako balioak izaten dira.

	<ul style="list-style-type: none"> Gizarteak, hezkuntza, publizitate eta gizarte errefortzuaren bidez “ikusezin bihurtu eta normalizatzen” du praktika maskulino horren atzean dagoen ondorioen ardura (heriotzak, istripuak, osasun kostuak eta abar).“Bidedelinkuentzia” aipatzen dute zenbaitek. Gogoetak, esperientziak eta ekimen batzuk proposatzen dira gizon gazteen arteko istripu kopuru handia saihesteko argia eman dezaketenak. Adibidez, Zelanda Berrian, gazteen artean bidaiari kopurua mugatu egiten da, istripuek eragindako heriotza kopurua murrizteko. Bestalde, sustatu egiten dute gidaria mutila bada, kopilotua emakumezko bat izatea, izan ere, egiaztatuta baitago gidaria eta kopilotua mutilak badira, istripuek eragindako heriotzen ehunekoak 3 aldiz handiagoa dela.
--	--

13	
Egilea(k)	WHO.Department of Gender and Woman’s Health
Iturriaren izena	GENDER AND ROAD TRAFFIC INJURIES
Erakundea	WHO.Department of Gender and Woman’s Health
Herraldea	SUITZA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2002
Esteka	http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/68887/1/a85576.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	Generoari lotutako rola eta estereotipoak gakoak dira gidatze jokabideak aztertzeke orduan.
Aztertutako aldagaiak	Sexua, Adina, Genero Ikuspegia. Istripu kopurua, Kolektibo zaurgarriak.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> Istripuetako biktimak oinezkoak, txirrindulariak eta motordunak izaten dira batez ere (bi gorpildun ibilgailuak). Oinezkoen heriotza eragiten duten istripuetan gizon nagusiak izaten dira biktima nagusiak mundu mailan (ez da adina zehazten). Oinezko hurrei eragiten dieten istripuak kontuan hartuta, mutikoak izaten dira istripu batean sarrien nahasita egoten den kolektiboa,

	<p>helduen laguntzarik gabe errepidea zeharkatzeko joera izaten baitute sarritan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gauza bera gertatzen da bizikleta istripuetan: mutikoen istripuak neskatoenak baino askoz ere ohikoagoak dira, arriskuak hartzeko joera handiagoa baitute. • Generoaren sozializazioak eragina dauka. Gizonezkoek arrisku handiagoak hartzeko eta minarekiko axolagabetasuna agertzeko joerak faktore eragileak izan daitezke gidatzeko orduan arduragabe aritzeari dagokionez. Honek eragina dauka, adibidez, gehiegizko alkohol kontsumoan, droga kontsumoan, jarrera oldarkorretan eta kontrolik ezan, eta gidatze arriskutsuan. • Zeintzuk dira arrisku jokabideen ondorioak? Ez dira berdinak emakume eta gizonen kasuan. Gizonek, normalean, erosteko ahalmen handiagoa izaten dute eta, ondorioz, urritasunen bat eragiten duen lesiorik sortuz gero, gaitasun handiagoa izaten dute horrelako zaintzei aurre egiteko. Emakumeek erosteko ahalmen txikiagoa daukate eta haietzako zaintza sareak murriztagoak dira. • Beharrezkotzat jotzen diren ekintzak: administrazioen zaintza sistema bat ezartzea, pertsonen adin eta sexua kontuan hartzen dituen, eta trafiko istripuak aztertzea, sexuaren arabera bereizita. Genero ikuspegia uztartzea gako da gai horretan. Beharrezkoa da, era berean, trafiko istripuen ondorioetan sakontzea, osasun zerbitzuen erabilera aztertzea, pertsonentzako ondorio ekonomikoak ikertzea, etab. • Proposatutako neurriak: Gidabaimena eskuratzeko adina luzatzea. Gidatzean alkohola eta droga kontsumoarekiko zero tolerantzia. Sentsibilizazio ekintzak ikastetxeetan; adin horretan genero estereotipoak lantzea, eredu izan daitezkeen pertsonen erreferentziak eginez.
--	--

14	
Egilea(k)	LANFRANCONI, B.
Iturriaren izena	ISTRIPU ARRISKUAK GIZONEZKO ETA EMAKUMEZKO GIDARIENGAN. KONPARAZIOZKO AZTERKETA

Erakundea	ISTRIPU ASEGURUEN KONPAINIAK, LAA-REN ARABERA. ESTATISTIKA ZENTROA.
Herrialdea	SUITZA
Hizkuntza	FRANTSESA
Argitalpen mota	AZTERLANA
Urtea	2013
Esteka	http://www.suva.ch/fr/etude_unfallrisiko_von_pw-lenkern_ssuv-02.11.2012-d.pdf >
Zergatik eman da ontzat iturria	<p>Suitzako auto aseguru-etxe bat abiapuntu hartuta ondorioak aurkezten ditu, eta sexuen artean gai honen inguruan diren kontu eta aurreiritzi askori erantzuten saiatzen da, hau da, gidatzeko moduagatik sexu batek besteak baino istripu eta heriotzarrisku handiagoa eragiten duen ala ez argitzen.</p> <p>Eztabaida sozialean planteatutako eta oraindik pil-pilean dauden zenbait konturen gaineko hausnarketa egiten jarraitzeko balio du, betiere euren konpainian aseguraturuta dauden emakume eta gizonen datuetatik abiatuta.</p> <p>Emakume eta gizonen gaitasun ezberdinetan biologiak duen eraginaren inguruko beste ikerketa batzuk ere baliatzen ditu osagarri gisa, hain zuzen ere gidatzeari eta istripuak sortzeari dagokionez. Lesioen inpaktu ezberdina ere kontuan hartzen da. (Massie eta Campell. USA 1990; Voyer et al. 1995 eta Kim et al. 2007).</p>
Aztertutako aldagaiak	Sexuaren araberako konparazioa, istripu kopuruarekin zerikusia duten faktore ezberdinak kontuan izanik (Istripua eragiteko arriskua; Lesio mota larritasunaren arabera; Hildakoak; Istripua izan duten pertsonak); adina; ibilbide mota (hiri/landa ingurua); asteko egunak; goizeko edo arratsalde/gaueko ordutegia; trafiko mota; maila profesionalean aktiboak diren ala ez (emakumeen kasuan baino ez).
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Istripu parteen tasa murriztu egin da gizonen kasuan, eta handitu emakumeen kasuan. • Adinari dagokionez, ezberdintasun nabarmenak daude 18 eta 24 urte bitarteko taldean. Gizonezkoek bost bider istripu gehiago

eragiten dituzte.18-25 urte bitartean gizonezkoek sortzen dituzte istripu gehiago, eta 25 urtetik gorako taldean emakumeek.

- Emakumeek lesioak izateko probabilitate bikoitza dute gidari zein bidaiari gisa, gorputzaren hauskortasun handiagoak eraginda.Emakumeak gehiago lesionatzen dira hauskorragoak direlako.
- Batez ere, arazo zerbikalak izaten dituzte (“untxiaren kolpea”), istripu gehienetan osteko ondorio gisa agertzen direnak.Talkaren ondoren buruko nahasmendu gehiago ere izaten dituzte.
- Azken 30 urteotan, istripuagatik lesio larrien kopuruak behera egin du.
- Gazteek 6 bider aukera handiagoa dute beraiek eragindako istripuetan hiltzeko.Adinak gora egiten duen heinean, ezberdintasuna ez da hainbestekoa (azken urteotan, gizonezkoen kasuak behera egiten ari dira).
- Ibilbideei dagokienez, emakumeek hiri inguruetan erabiltzen dute gehiago ibilgailua eta bertan istripua izateko aukera handiagoa da.Emakumeek goizez gidatzen dute batez ere eta gizonek arratsalde edota gauetz.Emakume aktiboei leporatzen zaie betetzen duten rola eraginda (seme-alabak eskolara eraman, etxeko zereginen ondorioz denbora justuaz irten, goizeko estresa...) gehiago despistatzen direla eta istripu gehiago eragiten dituztela.Gizonezkoek baino istripu gehiago izaten dituzte aglomerazioetan eta ibilbide laburretan.
- Emakumeen ibilbideak gizonezkoenak baino laburragoak izaten dira (ibilbide luzeak gizonek egiten dituzte normalean). Azken hauek ostegunetik igandera bitartean izaten dituzte istripuak, aisialdiarekin eta arratsalde-gauekin lotuta, eta emakumeek astelehenetik ostegunera.
- Sexuen arteko ezberdintasunak egon badaudela ondorioztatzen da, gidaria emakumea edo gizona denean izaten den istriputasarekin lotuta:
 - Emakumeek espazio-orientazio arazoak izaten dituzte eta horrek eragina dauka ezbeharren kopuruan.

	<ul style="list-style-type: none">- Emakumeek gutxiagotan galtzen dute autoaren kontrola.- Pertsona nagusiek, emakume zein gizon, gidari gazteek eragindako istripuen ondorioz izaten dituzte lesioak.- Emakumeek gizonak eragindako istripuen ondorioz izaten dituzte lesioak.- Lesioen larritasun mailak gora egiten du adinarekin:gizonak larriago zauritzen dira eta emakumeak arinago.- Gizonezkoek izaten dute istripuen erantzukizun handiena eta emakumeek izaten dituzte lesio gehiago. <ul style="list-style-type: none">• Hartzekoa da, 25 urtetik gorako emakumeen kasuan, arlo profesionalean aktibo egon edo ez egoteari buruzko aldagaia hartzen dela kontuan; ez, ordea, gizonen kasuan.• Istripu arriskuekin lotuta, aipatzekoa da zenbait ikerketa tematzen dela emakume eta gizonen gidatze jokabide ezberdinetan biologiak duen garrantzia azpimarratzen.• Azken batean, biologiaren ikuspuntutik baino, genero ikuspegitik azter litezkeen zenbait kontu planteatzen ditu.
--	---

Egilea(k)	SOCIAL ISSUES RESEARCH CENTRE
Iturriaren izena	SEX DIFFERENCES IN DRIVING AND INSURANCE RISK
Erakundea	SIRC (SOCIAL ISSUES RESEARCH CENTRE)
Herrialdea	ERRESUMA BATUA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2004
Esteka	http://www.sirc.org/publik/drivin.pdf
Zergatik eman da ontzat iturria	<p>Genero ezberdintasunak antzeman dira bide segurtasun gaietan. Hain zuzen ere, istripu eta zigor kopuru handiagoan islatzen da hori.</p> <p>OMEk 2002an egindako txosten batean adierazi zuen: <i>“maskulinitatea kaltegarria da osasunerako”</i>. Genero maskulinoaren sozializazioak arrisku portaerak hartzeraz darama pertsona, gehiegizko arriskuak hartzeraz, eta osasunerako kaltegarriak diren ekintzen ondoriozko minarekiko immunitatea eragiten du. Adibidez: alkohol kontsumoa, drogak, jarrera oldarkorrak edo ausarkeriaz gidatzea.</p> <p>Zentzu horretan, gai hori aztertzeke orduan beharrezkotzat jotzen du aurreikustea zer nolako onurak ekar diezazkiekeen aseguru etxeei sexu eta adinaren araberrako politikak ezartzeak.</p>
Aztertutako aldagaiak	Trafiko istripuak, genero ezberdintasunak.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Trafiko istripu bat izateko arriskua handiagoa da gizonen artean emakumeen artean baino, bai Ameriketako Estatu Batuetan, bai Europan, Asian edo Afrikan. Gizonek emakumeen istripu kopuruaren bikoitza izaten dute. • Gizonen kasuan istripuak bihurtuneetan, gauez, aurreratzeke unean eta abiadurak eraginda gertatzen dira. Emakumeen kasuan, ordea, elkargune eta bidegurutzeetan gertatzen dira, kalkulu akatsek eraginda. • Ezberdintasunak faktore psikologikoekin lotzen dira. • Kultura guztietako gizonak, eta bereziki gizon gazteak, oldarkorragoak dira, lehiakorragoak eta bortitzagoak gidatzeko garaian, eta modu zuzenean adierazten dute oldarkortasun

hori. Genero ezberdintasunak oso sustraituta daude 25 urtetik beherako herritarren artean.

- Landa ikerketetan jasotako adibide bat: gizonak emakumeek baino 3 aldiz azkarrago jotzen dute klaxona semaforoa berdez jarri ondoren aurrean dauden autoak mugitzen ez badira.
- Zenbait autoreren ustez, March eta Collet kasu, mutil gazteek arma gisa erabiltzen dute autoa, euren lurralde propioaren luzapen eta euren independentziaren adierazpen gisa bizi dute.
- Portaeraren desbideratzea (arauak urratzea) ohikoagoa da gizonen artean; trafikoa arauak urratzea, abiadura mugak gainditzea, trafikoa kontrolak saihestea, alkoholaren eraginpean gidatzea, etab. Adibide bat: Ingalaterran 2002. urtean, oker gidatzeagatik isunen %88 eta gehiegizko abiaduran gidatzeagatik zigorren %88 gizonak eragin zituzten.
- Gizonak azkarrago hausten dituzte arauak. Emakumeek, euren aldetik, arauak garrantzitsuak, argiak eta zentzuzkoak direla uste dute.
- Gizonak gehiagotan gidatzen dute alkohol eta drogen eraginpean. Gutxiagotan erabiltzen dute segurtasun uhala.
- Emozio biziak eta gehiegizko arriskuak euren gain hartzeko joera nabarmenagoa dute gizonak, alderdi biokimiko eta hormonalen ondorioz, eta ez soilik sozializazio eta esperientzia ezberdinek eraginda.
- Sentsazioen bilaketa eta jokaera antisoziala korrelazioan daude, eta ikuspuntu ezberdinetatik azaltzen da, besteak beste, alderdi sozial, psikologiko eta ekonomikoetatik. Azkenaldian, azalpen bio-sozialetara zuzentzen da gehiago ikuspegia.
- Arriskua gizonen testosterona mailarekin lotzen da. Beste ikerketetan batzuetan neurotransmisoreen rola aipatzen da, besteak beste, dopamina, serotonina edo kortisola eta estresaren hormona.
- Psikologia ebolutiboa erabili izan da arriskuaren aurrean sexuen arteko ezberdintasunak azaltzeko. XXI. mendeko gizonen buzetan eta Harri Aroko gizonena berdina da. Ehiztariaren legatuak,

	oldarkorra eta arriskutsua, indarrean dirau bere kode genetikoan eta gidatzeko izan ohi duen moduan islatzen da.
--	--

16	
Egilea(k)	CORBETT, C. eta CARAMLAU, I.
Iturriaren izena	GENDER DIFFERENCES IN RESPONSES TO SPEED CAMERAS: TYPOLOGY FINDINGS AND IMPLICATIONS FOR ROAD SAFETY
Erakundea	School of Social Sciences and Law
Herrialdea	ERRESUMA BATUA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ALDIZKARIA
Urtea	2006
Esteka	http://core.ac.uk/download/files/14/334983.pdf >
Zergatik eman da ontzat iturria	Radarren aurrean diren jokabideen azterketa egiten du genero ikuspegian oinarrituta.
Aztertutako aldagaiak	Sexua, generoa, abiaduraren kontrolerako radarrak.
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Gizon eta emakumeen portaerak eta iritziak ezberdinak dira abiaduraren kontrolerako radarren aurrean. Emakumeek radarren alde positiboa babesten dute, bidesegurtasuna hobetzen laguntzen dutelakoan, eta gizonek, ordea, uste dute erakundeek radarrak erabiltzearen arrazoia diru gehiago biltzea dela. Halaber, radar bat jarrita dagoenean errepideak erakargarritasuna galtzen duela uste dute. • Emakumeek gidatzeko orduan hartzen dituzten jarrerak positiboak eta ereduemaileak izaten dira. • Sentiberatze ekintzak gizonezkoen portaera oldarkorrak murriztera bideratzea gomendatzen da. Garrantzitsutzat jo da burutuko den ekintza orotan genero ikuspegia txertatzea, egiaztatuta baitago emakumeek eta gizonek jarrera ezberdinak izaten dituztela gidatzeko orduan.

Egilea(k)	HOLLAND, C eta HILL, R.
Iturriaren izena	The effect of age, gender and driver status on pedestrians intentions to cross the road in risky situations
Erakundea	REVISTA ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION 39
Herrialdea	ERRESUMA BATUA
Hizkuntza	INGELESA
Argitalpen mota	ARTIKULUA
Urtea	2007
Esteka	https://www.researchgate.net/publication/6815364_The_effect_of_age_gender_and_driver_status_on_pedestrians%27_intentions_to_cross_the_road_in_risky_situations
Zergatik eman da ontzat iturria	Errealitatearen azterketa egiten du oinezkoen ikuspegitik. Genero ikuspegiaren balioa nabarmentzen du, zenbait aldagai kontuan izatearen garrantzia azpimarratuz, hala nola adina edo landa/hiri ingurua.
Aztertutako aldagaiak	Sexua, Adina, Oinezkoak
Ondorio orokorrak	<ul style="list-style-type: none"> • Istripua izateko arrisku handiena duen taldea 16-24 urte bitarteko gizonezkoek osatzen dute. • 18 urtetik aurrera gizon gehiago hasten dira gidatzen emakume baino eta, ondorioz, gizon oinezkoen kopurua txikiagoa da. • Emakumeek, zahartzen doazen heinean, gutxiago gidatzen dute eta gehiago ibiltzen dira desplazatzeko, hori dela-eta arrisku handiagoa dute oinezko gisa trafiko istripuren bat izateko. • <i>Ajzenen Ekintza Arrazoituaren Teoria</i>: Zuzeneko esperientzian oinarritutako jarrerren bitartez hobeto aurreikusten da jokabidea, zeharkako esperientzian oinarritutako jarrerren bitartez baino. Bide segurtasunari buruzko azterketa honetan aplikatuz gero, funtsean dioena zera da: oinezkoek dagokienez, bide segurtasuneko arauak ezagutzen dituzten neurrian (inoiz gidatu badute), arriskuen gaineko kontzientzia handiagoa dute eta adiago daude arriskuegoren aurrean.

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• 20 urtera arteko gazteen eta 65 urtetik gorako helduen artean, arrisku handiagoa izaten da oinezko gisa, seguru asko, gidatzeko arauak eta bideen erabileraren gaineko arauak euren azaletan bizi izan ez dituztelako. |
|--|--|

ONDORIOEN LABURPENA

Atal honetan erakutsi da oraindik ere oso gutxi direla bide segurtasunaren arloan genero ikuspegia txertatzen duten ikerketak.

Ikerketa gehienek gazteak arrisku talde gisa dituztela jo puntuan ikusi da batetik; eta bestetik, beste batzuek gizarteratze maskulinoaren prozesuaren eragina aztertzen dutela arrisku faktore gisa. Bestalde, ugariak dira ibilgailuaren erabileran, segurtasun neurrietan eta istripu motan emakume eta gizonen arteko ezberdintasunak ezartzen saiatzen diren ikerketak.

Kasu batzuetan sexuaren araberako informazioa bereizten dela ikusi dugu, baina ondoren ez dela aztertzen genero ikuspegitik, hau da, emakume eta gizonen ohitura, erabilera, jarrera eta abar era berezian eta berezian kontuan izan gabe.

Ia ikerketa guztiak zentratzen dira autoek eragindako istripuetan, ez horrenbeste txirrindulari, motorzale edo oinezkoengan.

Egin den berrikuspen honetan jasotako ondorio nagusia da emakume gehienek portaera arduratsuagoa dutela gizonen baino bide segurtasunari dagokionez, eta ez gutxiago gidatzen dutelako, baizik eta portaera eta jarrera seguruagoak barneratzen dituztelako.

Komeni da gaineratzea ikerketek agerian utzi dutela bide segurtasunean esku hartzen duten faktoreak oso ugariak direla, multikausalitatea dagoela oinarrian eta aldagaien interseksionalitatea, hau da, generoak adin, faktore psikosozial eta faktore kulturekin batera eragiten du, beti kontuan hartu behar den zeharkako aldagaia den arren.

Oro har ez dago ikerketarik bide segurtasunaren portaera positiboak, prebentzio ekintzak, jarduera iraunkorrak eta abar indartzen dituenik. Horrekin batera, gehienek arrisku faktore negatiboetan jartzen dute indarra eta ez dituzte aztertzen sustatu beharko liratekeen faktore positibo inhibitzaileak.

05. ISTRIPUEI BURUZKO DATUAK SEXUAREN ARABERA, EUSKADIN ETA EUROPAN.

Istripuei buruzko zifrak ezagutzea garrantzitsua da, bide segurtasun arloan jarduna eta prebentzioa lantzeko.

Horregatik, atal honetan Euskadi eta Europa mailako trafiko istripuei buruzko datu batzuk aurkezten dira. Informazio iturri ezberdinetatik eskuratu dira datuak eta, ahal izan den neurrian, Euskadi eta Europar Batasunaren arteko alderaketa egingo da.

Aurkezten diren datu guztiak sexuaren arabera xehatuta daude, datuak alderatzeko eta horiek genero ikuspegiari oinarrituta aztertu ahal izateko. Horrela, sexu bakoitzaren banaketa azaltzen duten ehuneko bertikalak (%N) eta sexuen arteko alderaketa egiteko ehuneko horizontalak (%P) sartu dira tauletan.

EUSKADI

Euskadin, 2014ko abenduaren 31n gidarien errolda 1.239.026 pertsonakoa zen, hau da, herritarren %57. Datu hori sexuaren arabera xehatuta, emakume eta gizonen arteko lehenengo ezberdintasunak ikus ditzakegu, izan ere, gidari guztien %60 gizonezkoak baitira eta %40 emakumezkoak.

1. Taula. Gidarien errolda eta EAEko guztizko biztanleria (2014-12-31)

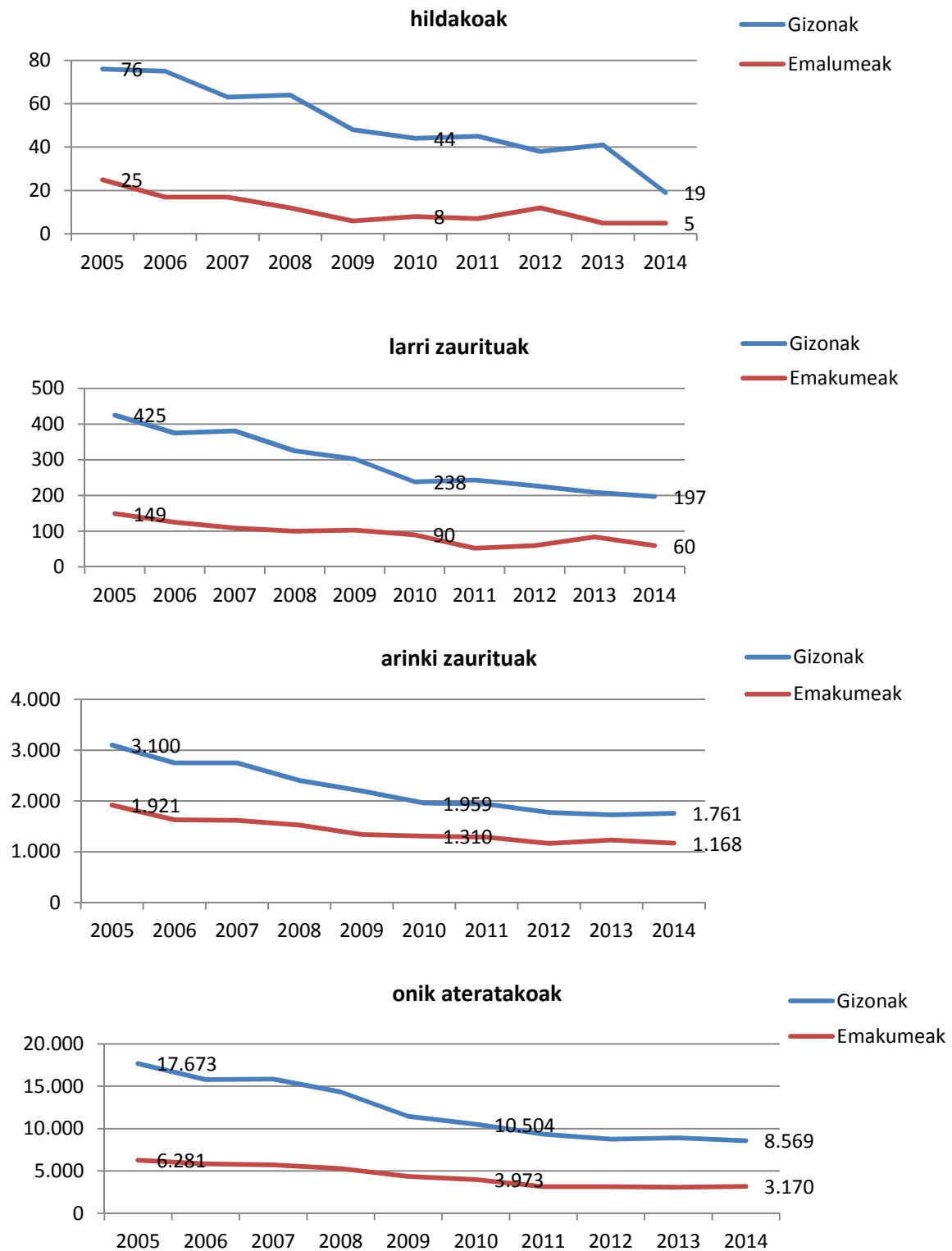
	GUZTIRA	GIZONAK	EMAKUMEAK
GIDARIAK ⁶	1.239.026	736.758 (%60)	502.268 (%40)
HERRITAR GUZTIAK ⁷	2.173.210	1.056.881	1.116.329
GIDARIAK/HERRITARRAK %	% 57,0	% 69,7	% 45,0

⁶Iturria: Euskadiko gidarien errolda 2014ko abenduaren 31n. Behin-behineko datuak.

⁷Iturria: [Eustat. Biztanleen Udal Estatistika.](#)

Istripuak kaltegarritasunaren arabera

1-4. Grafikoa. Istripuetan nahasitako pertsonak kaltegarritasunaren arabera Euskadin. 2005 -2014 bilakaera (balio absolutuak)



Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Trafiko istripuetan nahasturiko pertsonen datuek azken hamarkadan istripu gaian lorturiko aurrerabideen argazki orokor nahiko positiboa erakusten dute bi sexuatarako. Beherakada handiena eman da lehenengo eta behin hildakoen kopuruan, bigarrenez, zauritu larrienen datuetan eta azkenik onik atera diren pertsonen edo arinki zauritutakoen kopuruan.

Sexuen arteko ezberdintasunei erreparatzen badiegu, jaitsiera nabarmenena hildako emakumeen kopuruan eman da, %80 emakumeengan, %75 gizonezkoengan; gauza bera gertatu da larri zauritutakoen artean, emakumeena %60 jaitsi da eta gizonezkoena %54. Gainerako tipologietan jaitsiera handiena gizonezkoen artean eman da.

Joera positiboa den arren, ezinda ahaztu istripuetan nahasturik dauden gehienak gizonezkoak direla, kaltegarritasun modalitate guztietan, hau da, gizonak %70, emakumeak %30. Joera hori 2014an mantendu egin da, eta hildakoen kasuan sexuaren arabera %79ra iritsi da.

2. Taula. Istripuetan nahasitako pertsonak kaltegarritasunaren arabera Euskadin. 2005eko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
Hildakoak	101	25	%0	% 24,75	76	%0	% 75,25
Larri zaurituak	574	149	%2	% 25,96	425	%2	% 74,04
Arinki zaurituak	5.021	1.921	%23	% 38,26	3.100	%15	% 61,74
Onik ateratakoak	23.954	6.281	%75	% 26,22	17.673	%83	% 73,78
guztira	29.650	8.376	100%	% 28,24	21274	%100	% 71,76

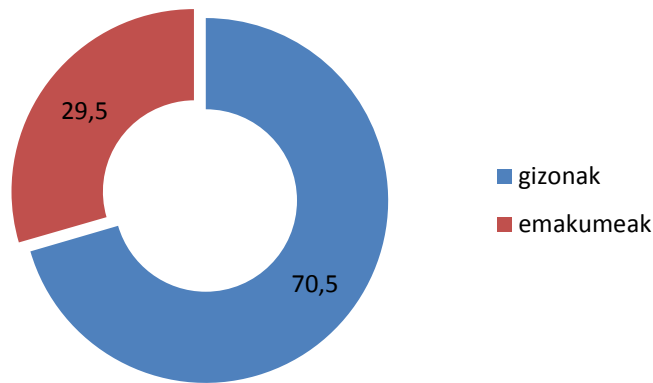
Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

3. Taula. Istripuetan nahasitako pertsonak kaltegarritasunaren arabera Euskadin. 2014ko datuak

2014	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
Hildakoak	24	5	%0	% 20,8	19	% 0,2	% 79,2
Larri zaurituak	257	60	%1	% 23,3	197	% 1,9	% 76,7
Arinki zaurituak	2.929	1.168	%27	% 39,9	1.761	% 16,7	% 60,1
Onik ateratakoak	11.739	3.170	%72	% 27,0	8.569	% 81,3	% 73,0
guztira	14.949	4.403	%100	% 29,5	10.546	% 100,0	% 70,5

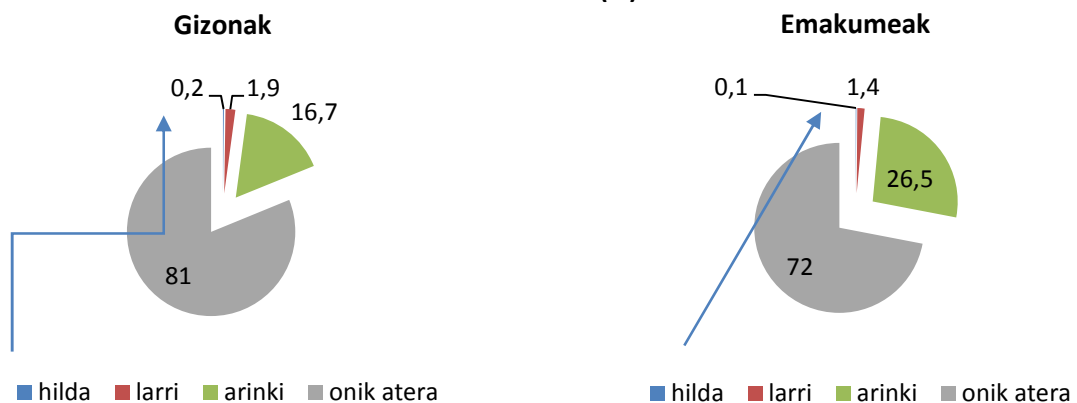
Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

5. Grafikoa. Istripuetan nahasitako pertsonak Euskadin. 2014 (%)



Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

6-7. Grafikoa. Istripuetan nahasitako pertsonak kaltegarritasunaren arabera Euskadin. 2014ko datuak (%)



Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Joera bera antzeman da hiru lurraldeetan, baina istripuetan nahasitako pertsonen proportzio handiagoa dago Bizkaian (%43) eta Gipuzkoan (%43).

Gidariak

Jarraian aurkezten diren taulek eta grafikoek istripuetan nahasitako gidarien sexuari buruzko informazioa aurkezten dute. Aurrekoarekin duen ezberdintasunaren funtsa da gidarien kaltegarritasuna baino ez duela kontuan hartzen.

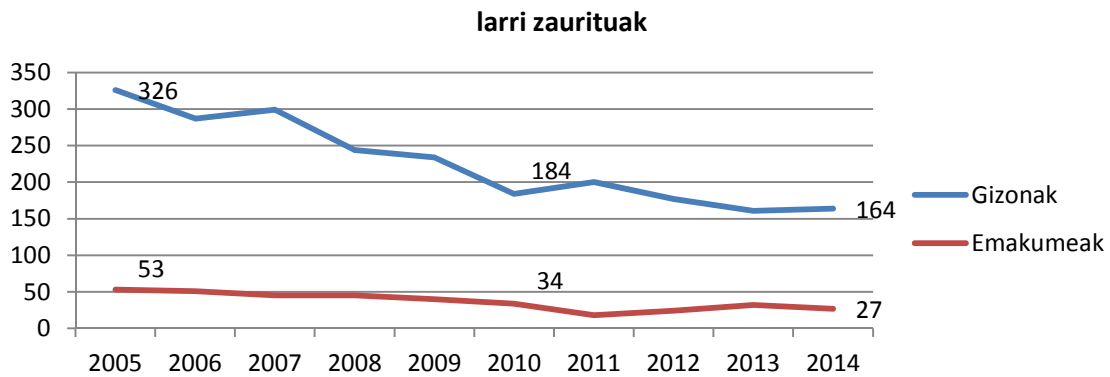
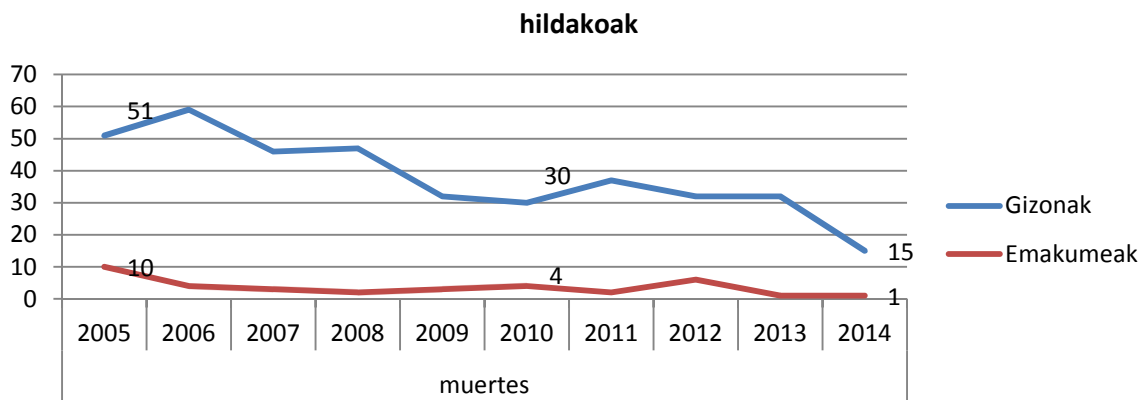
Aurreko atalean bezalaxe item guztietan antzematen da beheranzko joera.

Hildakoen kopuruari dagokionez, emakumeen kasuan %90ean jaitsi da, eta gizonezkoenean %70ean. Larri zauritutakoei dagokienez, ehuneko antzekoa da emakume eta gizonen kasuan, jaitsiera %49 ingurukoa izan da.

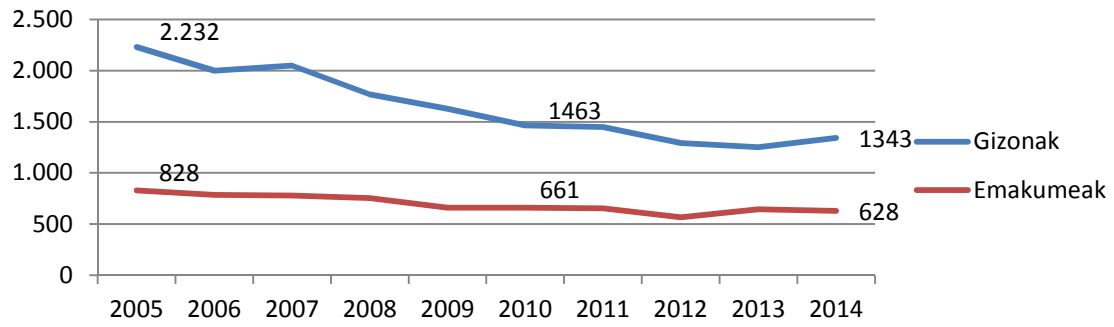
Dena den, arinki zauritutako edo onik atera diren pertsonen kopuruetan emakumeen jaitsiera txikiagoa izan da gizonezkoena baino. Arinki zauritutako pertsonen kasuan, azken hamarkadan gizonen kopurua %39,8 jaitsi da, eta emakumeena, aldiz, %24,2. Halaber, onik atera diren pertsonen kopuruetan, gizonena %46,2 jaitsi da, eta emakumeena, aldiz, %25,1.

8-11. Grafikoa. Istripuetan nahasitako gidariak kaltegarritasunaren arabera Euskadin.

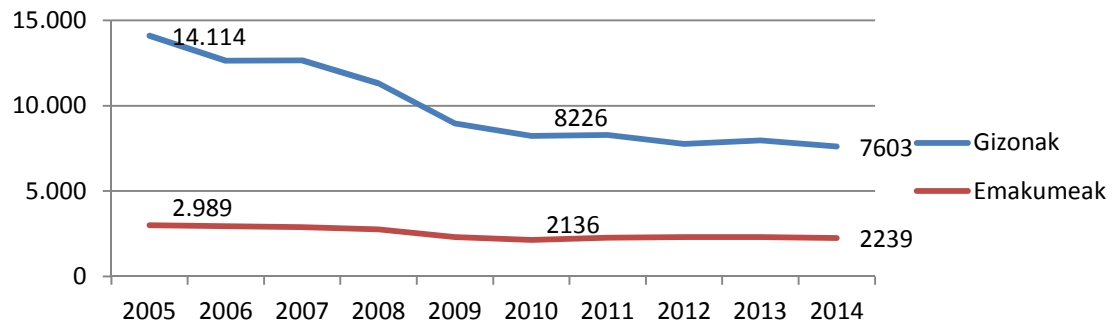
2005 -2014 bilakaera (balio absolutuak)



arinki zaurituak



onik aterata



Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekaria](#)nargitaratutako datuen arabera

4. Taula. Euskadin istripuetan nahasitako gidariak kaltegarritasunaren arabera.

2005eko datuak

		Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
Hildakoak	61	10	% 0,26	%16	51	%0	%84
Larri zaurituak	379	53	% 1,37	%14	326	%2	%86
Arinki zaurituak	3.060	828	% 21,34	%27	2.232	%13	%73
Onik ateratakoak	17.103	2.989	% 77,04	%17	14.114	%84	%83
guztira	20.603	3.880	% 100,00	%19	16.723	%100	%81

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

5. Taula. Euskadin Istripuetan nahasitako gidariak kaltegarritasunaren arabera.

2014ko datuak

	GUZTIR A	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
Hildakoak	16	1	% 0,0	%6	15	%0	%94
Larri zaurituak	191	27	% 0,9	%14	164	%2	%86
Arinki zaurituak	1.971	628	% 21,7	%32	1.343	%15	%68
Onik ateratakoak	9.842	2.239	% 77,3	%23	7.603	%83	%77
guztira	12.020	2.895	% 100,0	%24	9.125	%100	%76

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Taula honetan ordezkartza maskulinoa oso adierazgarria da, izan ere, kaltegarritasuna sailkatzen den kategoria guztietan gizonezkoen ehunekoa emakumezkoena baino askoz ere handiagoa baita. Hala, agerian geratu da larritasunaren eta sexuaren arteko harremana zuzena dela, hildakoen artean gizonen ehunekoa %94 izanik (larritasun handiena). Bestalde, kaltegarritasuna txikia denean emakumeen ehunekoa mantendu egiten da, hau da, emaitzak ez dira hobetzen gizonezkoen kasuan bezain nabarmen.

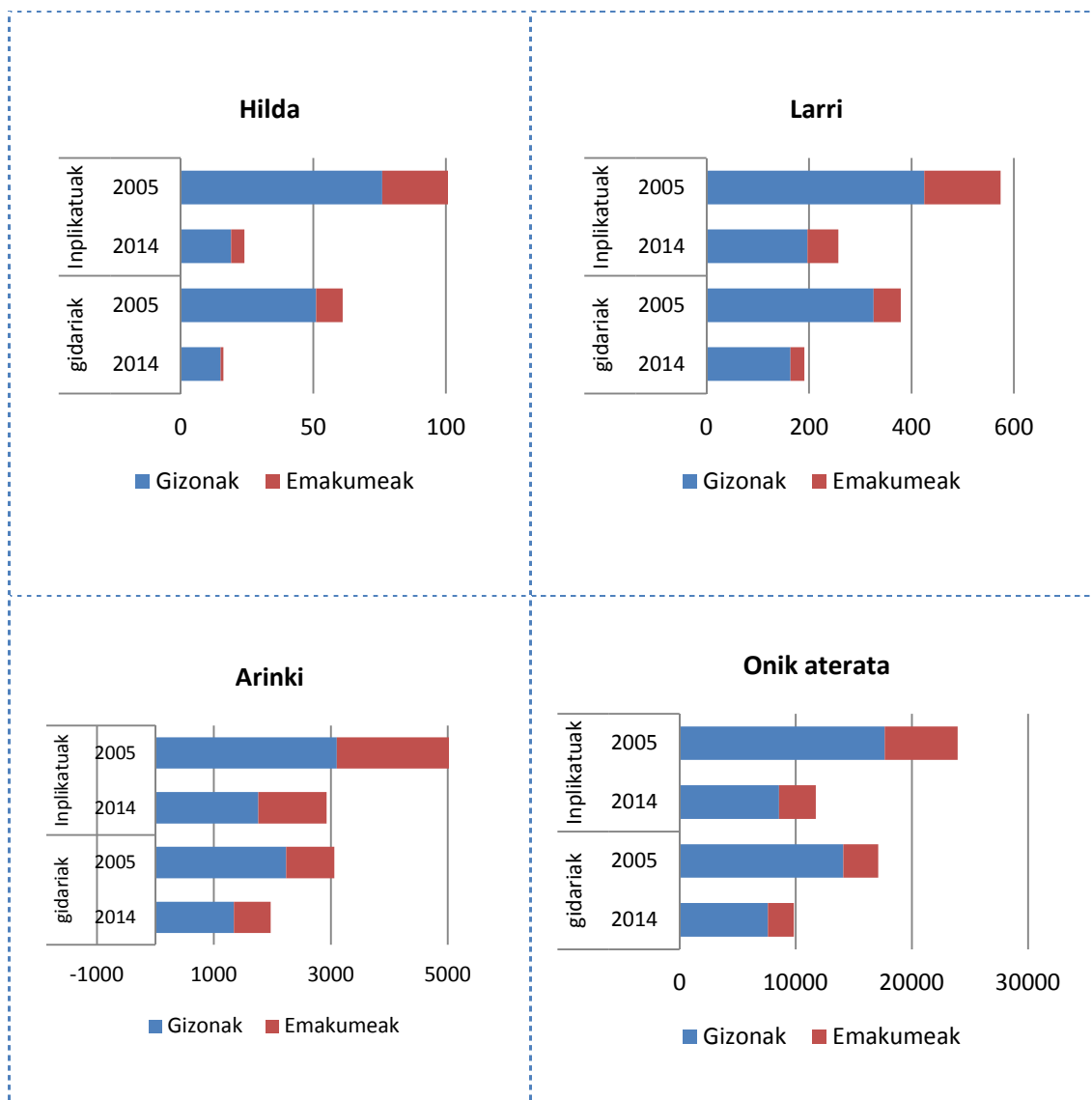
Alderaketa egiten bada gidarien eta inplikaturakoen artean, oro har ikusten da emakumeak gehiagotan ageri direla inplikatu gisa, gidari bezala baino.

Halaber, aurreko paragrafoan azaldutako joera ondoren azaltzen diren datuetan mantentzen da. Oro har, bai emakumeek eta bai gizonak istripu kopuruan jaitsiera nabarmena izan dute azken hamarkadan, batez ere, kasu larrietan, hildako eta larri zauritutakoak dituztenak.

Kasu arinenetan, joera gehiago jaitsi da gizonen artean. Emakumeen artean ere jaitsi da, baina ez horren nabarmen.

12-15. Grafikoa. Euskadin istripuetan gidariak eta nahasitako pertsonak kaltegarritasunaren arabera. 2005 -2014 bilakaera (balio absolutuak)

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)



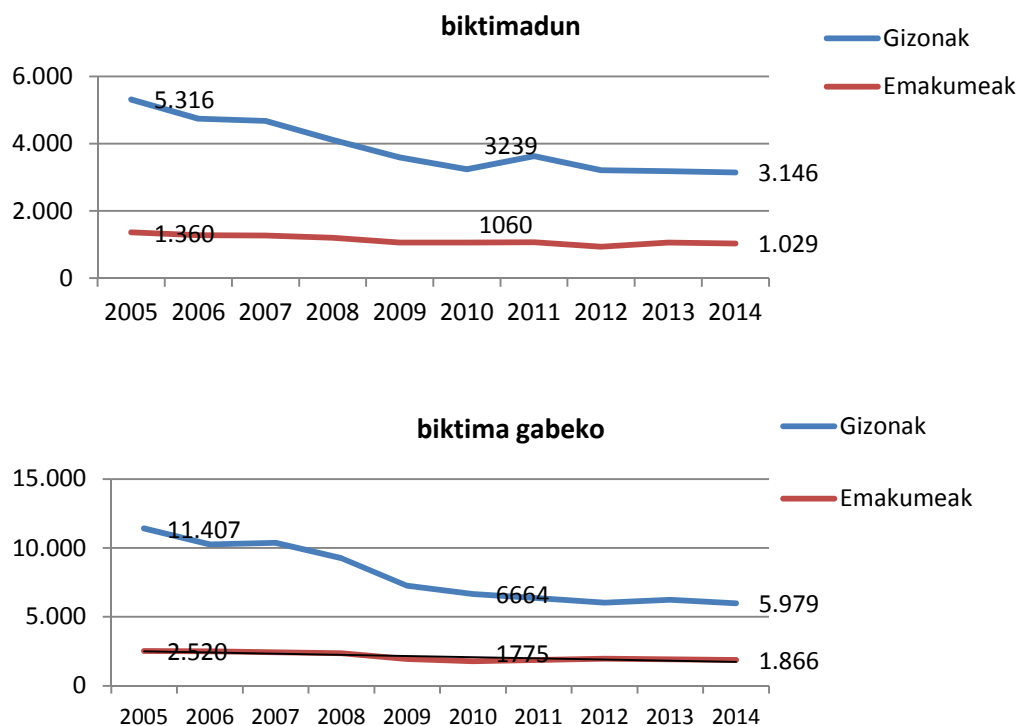
[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Lurralde historikoaren arabera aztertutako aldagai horiei dagokien informazioa ez da berariaz adierazi, ez baitago ezberdintasun adierazgarririk.

Biktimadun / biktima gabeko istripuak

Azken 9 urteetan antzeman da jaitsiera positiboa biktimadun eta biktimarik gabeko istripu kopuruetan, batez ere gizonen kasuan, %44 batez beste. Emakumeen kasuan, batez beste, %25eko jaitsiera eman da.

16-17. Grafikoa. Euskadin istripuetan nahasitako gidariak istripu motaren arabera. 2005 - 2014 bilakaera (balio absolutuak)



Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

2014ko datuak oinarri hartuta, bai gizonen eta bai emakumeen eragindako istripuen erdietan baino gehiagotan ez dira inplikatu hirugarren pertsonak. Biktimak eragin dituzten istripuetan 10 biktimatatik 7 gizonezkoak dira. 2005ean datuek joera bera erakutsi zuten, beraz, azken hamarkadan ez da aldaketa adierazgarriarik egon.

6. Taula. Istripuetan nahasitako gidariak istripu motaren arabera Euskadin. 2005eko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%

Biktimekin	6.676	1.360	% 35,05	%20	5.316	%32	%80
Biktimarik gabe	13.927	2.520	% 64,95	%18	11.407	%68	%82
guztira	20.603	3.880	% 100,00	%19	16.723	%100	%81

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

7. Taula. Istripuetan nahasitako gidariak istripu motaren arabera Euskadin.2014ko datuak

	GUZTI RA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
Biktimekin	4.175	1.029	%36	%25	3.146	%34	%75
Biktimarik gabe	7.845	1.866	%64	%24	5.979	%66	%76
guztira	12.020	2.895	%100	%24	9.125	%100	%76

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Istripuak adinaren arabera

Emakume zein gizonen istripu gehienak 25-44 urte bitarteko adintartean gertatu dira, eta gizonen kasuan, baita 45-64 urteko tartean ere. Gizon gehiago daude inplikaturik adin tartean guztietan, eta alde handiagoa antzematen da 64 urtetik gorakoen artean, hemen inplikaturik %90 gizonak baitira.

8. Taula. Istripuetan nahasitako gidariak adinaren arabera Euskadin.2005eko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		N	N%	p%	N	N%	p%
0-13 urte	11	1	% 0,03	% 9,09	10	% 0,06	% 90,91
14-24 urte	3.129	604	% 15,57	% 19,30	2.525	% 15,10	% 80,70
25-44 urte	11.777	2.470	% 63,66	% 20,97	9.307	% 55,65	% 79,03
45-64 urte	4.802	726	% 18,71	% 15,12	4.076	% 24,37	% 84,88
64 urtetik gora	876	79	% 2,04	% 9,02	797	% 4,77	% 90,98
Ezezaguna	8	0	% 0,00	% 0,00	8	% 0,05	% 100,00
GUZTIRA	20.603	3.880	% 100,00	% 18,83	16.723	% 100,00	% 81,17

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

9. Taula. Istripuetan nahasitako gidariak adinaren arabera Euskadin.2014ko datuak

	GUZTI RA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
0-13 urte	15	2	% 0,1	% 13,3	13	% 0,1	% 86,7
14-24 urte	1.247	336	% 11,6	% 26,9	911	% 10,0	% 73,1
25-44 urte	6.015	1.616	% 55,8	% 26,9	4.399	% 48,2	% 73,1
45-64 urte	3.907	841	% 29,1	% 21,5	3.066	% 33,6	% 78,5
64 urtetik gora	836	100	% 3,5	% 12,0	736	% 8,1	% 88,0
GUZIRA	12.020	2.895	% 100,0	% 24,1	9.125	% 100,0	% 75,9

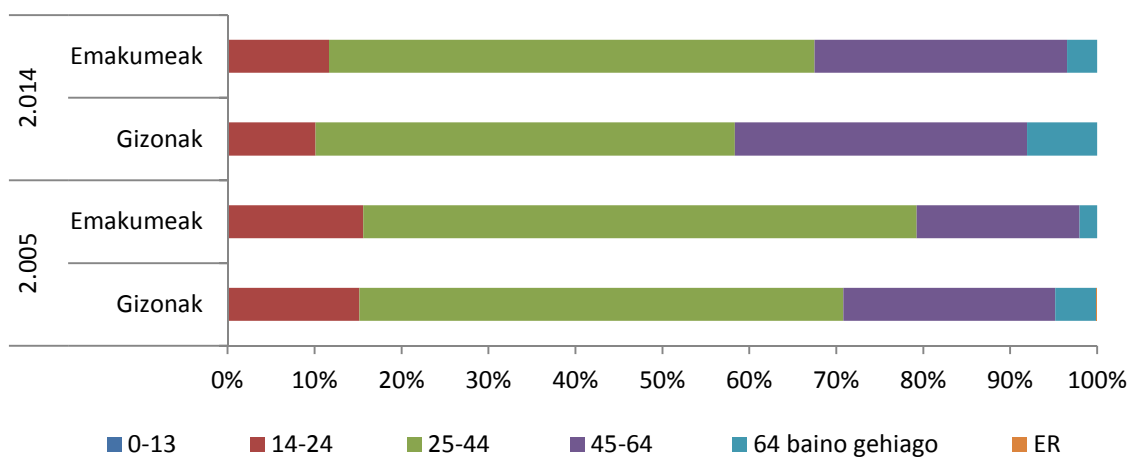
Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Datuek 2005eko informazio bera islatu dute, hau da, 25-44 adin tartean gertatu dira istripu gehienak. Nabarmentzekoa da bi datetan 45-64 adin tartean pisu handiagoa dutela gizonetako emakumeek baino.

18. Grafikoa. Istripuetan nahasitako gidariak adinaren arabera.

2005 – 2014 alderaketa (%)



Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Istripuak adinaren arabera eta biktimak bai/ez.

Biktimak eragiten dituzten istripuak 25-44 urte bitarteko adin tartean pilatzen dira gehienbat. Gizonak erdiak baino zertxobait gutxiago dira (%47,1) eta emakumeak zortzi puntu gehiago (%54,9).

Gizonezkoen proportzioa adin txikiagoetan nabarmentzen da.

2005ean istripu kopururik handiena zuen adin tarte 25-44 urtekoa izan zen, bai emakumeen kasuan, bai gizonenetan. 2014an aldiz, nahiz eta aurreko adin tarte hori den protagonista, nabarmen handitu dira bi sexuetan istripuak hurrengo adin tartean, hau da, 45-64 urtekoan.

10. Taula. Biktimadun istripuetan nahasitako gidariak adinaren arabera Euskadin. 2005eko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
0-13 urte	10	1	% 0,07	% 10,00	9	% 0,17	% 90,00
14-24 urte	1.106	230	% 16,91	% 20,80	876	% 16,48	% 79,20
25-44 urte	3.736	865	% 63,60	% 23,15	2.871	% 54,01	% 76,85
45-64 urte	1.499	236	% 17,35	% 15,74	1.263	% 23,76	% 84,26
64 urtetik gora	324	28	% 2,06	% 8,64	296	% 5,57	% 91,36
Ezezaguna	1	0	% 0,00	% 0,00	1	% 0,02	% 100,00
GUZTIRA	6.676	1.360	% 100,00	% 20,37	5.316	% 100,00	% 79,63

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

11. Taula. Biktimadun istripuetan nahasitako gidariak adinaren arabera Euskadin. 2014ko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
0-13 urte	11	1	% 0,1	% 9,1	10	% 0,3	% 90,9
14-24 urte	461	132	% 12,8	% 28,6	329	% 10,5	% 71,4
25-44 urte	2.046	565	% 54,9	% 27,6	1.481	% 47,1	% 72,4
45-64 urte	1.348	293	% 28,5	% 21,7	1.055	% 33,5	% 78,3
64 urtetik gora	309	38	% 3,7	% 12,3	271	% 8,6	% 87,7
Ezezaguna	0	0	% 0,00	% 0,00	0	% 0,00	% 0,00
GUZTIRA	4.175	1.029	% 100,0	% 24,6	3.146	% 100,0	% 75,4

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Biktimarik gabeko istripuen kasuan emaitzak antzekoak dira, eta ezberdintasun handiagoak antzeman daitezke 45 urtetik gorako gizonen artean.

Halaber, kasu honetan nabarmentzekoa da adin tarte guztietan emakume eta gizonen arteko proportzioa 18/81 dela emakumeen alde, baina 64 urtetik aurrera proportzioa 9/91 bilakatzen

delat, hau da, gizonak jarraitzen dute gidatzen eta istripuak izaten adinez nagusiak izanik ere. Joera hori 2014an ere mantendu da.

12. Taula. Biktimarik gabeko istripuetan nahasitako gidariak adinaren arabera Euskadin.2005eko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
0-13 urte	1	0	% 0,00	% 0,00	1	% 0,01	% 100,00
14-24 urte	2.023	374	% 14,84	% 18,49	1.649	% 14,46	% 81,51
25-44 urte	8.041	1.605	% 63,69	% 19,96	6.436	% 56,42	% 80,04
45-64 urte	3.303	490	% 19,44	% 14,83	2.813	% 24,66	% 85,17
64 urtetik gora	552	51	% 2,02	% 9,24	501	% 4,39	% 90,76
Ezezaguna	7	0	% 0,00	% 0,00	7	% 0,06	% 100,00
GUZTIRA	13.927	2.520	% 100,00	% 18,09	11.407	% 100,00	% 81,91

Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

13. Taula. Biktimarik gabeko istripuetan nahasitako gidariak adinaren arabera Euskadin.2014ko datuak

2005	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
0-13 urte	4	1	% 0,1	% 25,0	3	% 0,1	% 75,0
14-24 urte	786	204	% 10,9	% 26,0	582	% 9,7	% 74,0
25-44 urte	3.969	1.051	% 56,3	% 26,5	2.918	% 48,8	% 73,5
45-64 urte	2.559	548	% 29,4	% 21,4	2.011	% 33,6	% 78,6
64 urtetik gora	527	62	% 3,3	% 11,8	465	% 7,8	% 88,2
GUZTIRA	7.845	1.866	% 100,0	% 23,8	5.979	% 100,0	% 76,2

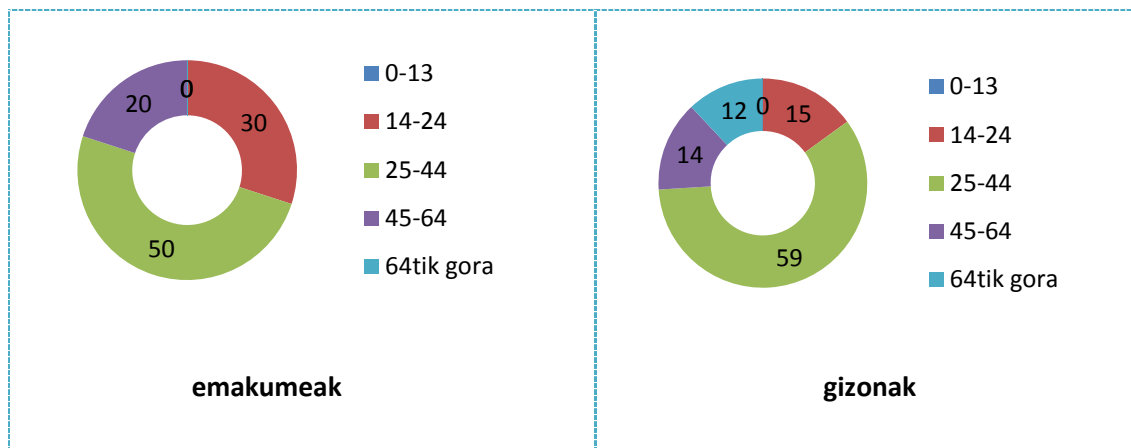
Iturria: egileak egina [Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzaren Trafiko Istripuen Estatistika](#)

[Urtekarian](#) argitaratutako datuen arabera

Istripuak adinaren eta kaltegarritasunaren arabera

Hildako gidarien %94 gizonak dira, 45-65 urte bitarteko adintartea izanik ordezkari handiena duena. Gainerako %6 hildako emakume bati dagokio, adin tarte berekoa.

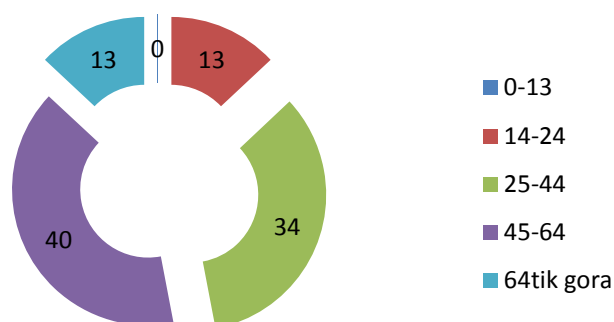
19-20. Grafikoa. Euskadin istripuan hildako gidariak adinaren arabera 2005eko datuak (%)



Iturria: egileak egin a EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta⁸.

2014an joera horrek jarraitu egin du. 45 eta 64 urte arteko gizonen tarteak da hildako gehien dituen eta 25-44 urte tartearekin batera %73,4ra iristen dira.

21. Grafikoa. Euskadin istripuan hildako gidariak adinaren arabera. 2014ko datuak (%)



Iturria: egileak egin a EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta⁹.

Emakume gidari hildakoen datua 45-64 urte artekoari dagokio.

⁸Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

⁹Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

Ondoko datuek beste atal batzuetan ikusitakoa berresten dute, izan ere, bi sexuetan ageri baita 2005az geroztik istripuak gutxitzeko joera, batez ere, kasurik larrienenetan.

15. Taula. Euskadin istripuetan nahasitako gidariak kaltegarritasun eta adinarean arabera.2005ko datuak

	ADINA	Larri zaurituak		Arinki zaurituak		Onik ateratakoak	
		Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Gizonak	0-13 urte	1	% 0,31	7	% 0,31	2	% 0,01
	14-24 urte	61	% 18,71	453	% 20,30	2.003	% 14,19
	25-44 urte	164	% 50,31	1.209	% 54,17	7.904	% 56,00
	45-64 urte	72	% 22,09	444	% 19,89	3.553	% 25,17
	64 urtetik gora	28	% 8,59	118	% 5,29	645	% 4,57
	E/E	0	% 0,00	1	% 0,04	7	% 0,05
	GUZTIRA	326	% 100,0	2.232	% 100,0	14.114	% 100,0
Emakumeak	0-13 urte	0	% 0,00	0	% 0,00	1	% 0,03
	14-24 urte	9	% 16,98	145	% 17,51	447	% 14,95
	25-44 urte	31	% 58,49	536	% 64,73	1.898	% 63,50
	45-64 urte	10	% 18,87	134	% 16,18	580	% 19,40
	64 urtetik gora	3	% 5,66	13	% 1,57	63	% 2,11
	E/E	0	% 0,00	0	% 0,00	0	% 0,00
	GUZTIRA	53	% 100,0	828	% 100,0	2.989	% 100,0

Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹⁰.

15. Taula. Euskadin istripuetan nahasitako gidariak kaltegarritasun eta adinarean arabera.2014ko datuak

SEXUA	ADINA	Larri zaurituak		Arinki zaurituak		Onik ateratakoak	
		Kop.	%	Kop.	%	Kop.	%
Gizonak	0-13 urte	0	% 0,0	9	% 0,7	4	% 0,1
	14-24 urte	14	% 8,5	157	% 11,7	738	% 9,7
	25-44 urte	57	% 34,8	650	% 48,4	3.687	% 48,5
	45-64 urte	72	% 43,9	422	% 31,4	2.566	% 33,7
	64 urtetik gora	21	% 12,8	105	% 7,8	608	% 8,0
	GUZTIRA	164	% 100,0	1.343	% 100,0	7.603	% 100,0
EMAKUMEAK	0-13 urte	1	% 3,7	0	% 0,0	1	% 0,0

¹⁰Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

14-24 urte	3	% 11,1	99	% 15,8	234	% 10,5
25-44 urte	10	% 37,0	360	% 57,3	1.246	% 55,6
45-64 urte	12	% 44,4	152	% 24,2	676	% 30,2
64 urtetik gora	1	% 3,7	17	% 2,7	82	% 3,7
GUZTIRA	27	% 100,0	628	% 100,0	2.239	% 100,0

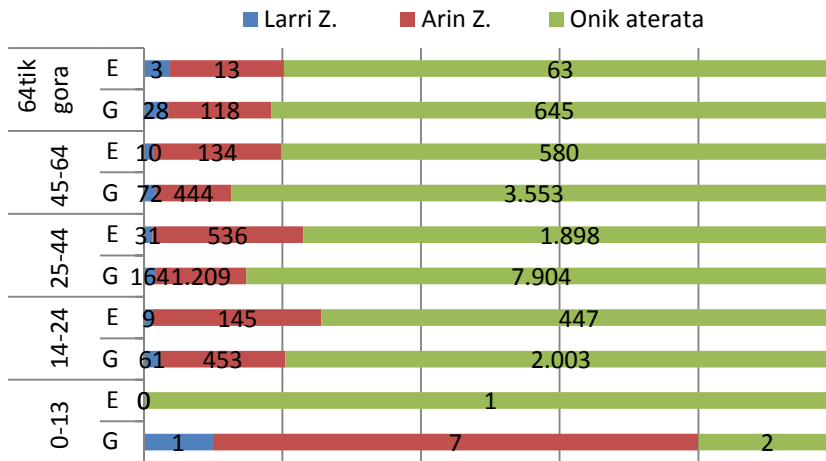
Iturria: egileak eginga EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹¹.

Gizon zein emakumeen kasuan, 45-64 urte bitarteko adin-tartea da istripuetan larri zauritzen diren pertsona gehien jasotzen dituen taldea. Hildakoen kasuan adin-tarte berak agertzen du nagusitasuna, hain zuzen ere.

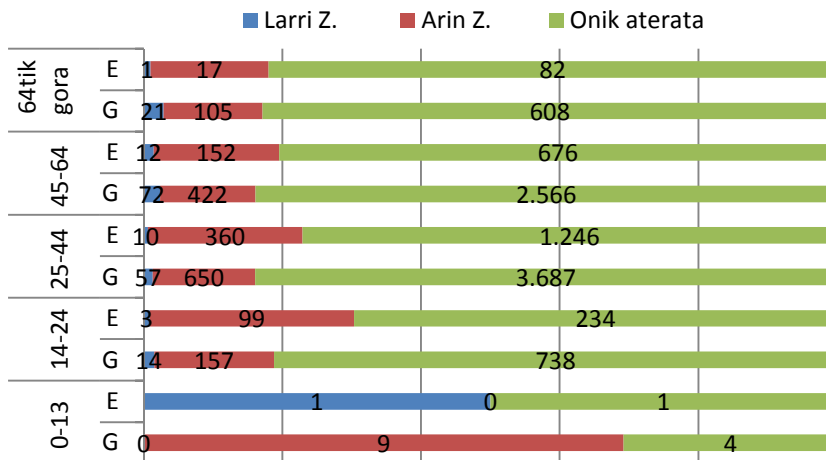
¹¹Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

22. Grafikoa. Euskadin istripuetan nahasitako gidariak adin eta kaltegarritasunaren arabera. 2005eko datuak

Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹².



23. Grafiko. Euskadin istripuetan nahasitako gidariak adin eta kaltegarritasunaren arabera. 2014ko datuak



Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹³.

¹²Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

¹³Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

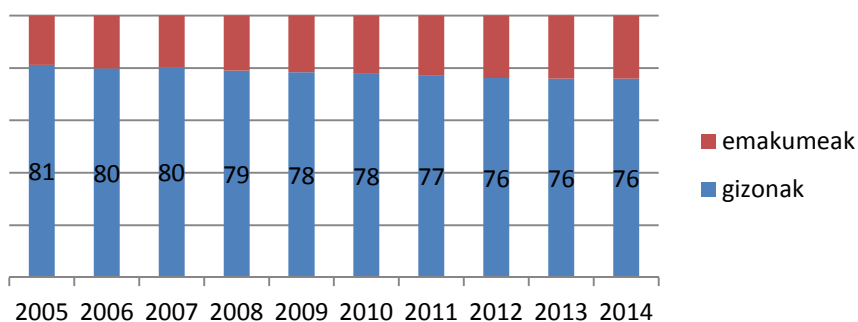
Istripuak pertsona motaren arabera

Sexuaren araberako ezberdintasunak agerrarazten dituen aldagai gakoa da istripuan nahasitako pertsona motaren artean bereizten duena: 10 gizonetik 8 eta 10 emakumetik 6 izaten dira gidariak.

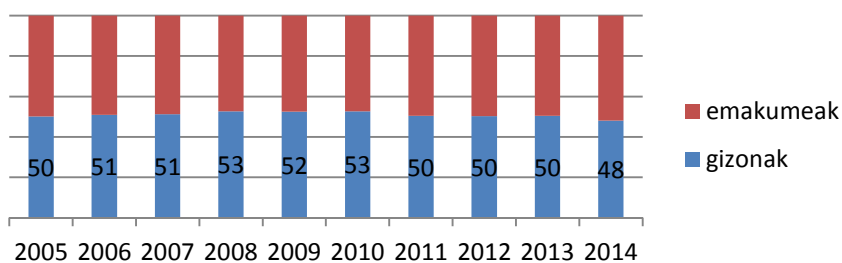
24-26. Grafikoa. Euskadin istripuetan nahasitako pertsonaren eta adinaren arabera.

2005-2014 arteko bilakaera (%)

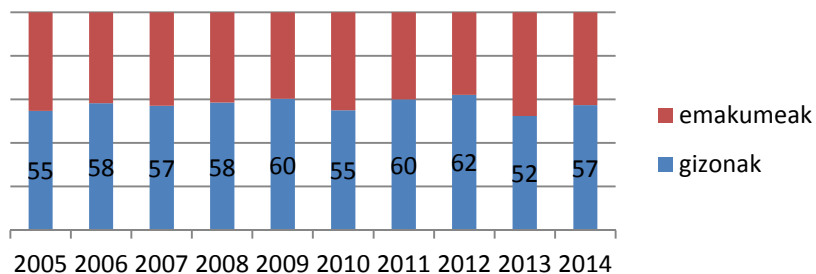
Gidariak



Bidaiariak



Oinezkoak



Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹⁴.

¹⁴Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

2005eko datuek erakusten zuten emakumezkoak bidaiariak edo oinezkoak direnean trafikoko istripuak izateko arrisku handiagoa zutela, eta baita bi kasu horietan gizonazkoen eta emakumezkoen proportzioa antzerakoa zela ere. 2014an, aldiz, egoera ezberdintzen hasi da, izan ere, emakumezkoak gidari modura protagonismo handiagoa izaten hasi dira, mantendu egiten dira bidaiari bezala eta gutxitu egiten dira oinezko bezala.

16. Taula. Euskadin istripuetan nahasitako pertsonak pertsona motaren arabera. 2005eko datuak

	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
GIDARIAK	20.603	3.880	% 46,32	% 18,83	16.723	% 78,61	% 81,17
BIDAIARIAK	8.775	4.373	% 52,21	% 49,83	4.402	% 20,69	% 50,17
OINEZKOAK	272	123	% 1,47	% 45,22	149	% 0,70	% 54,78
GUZTIRA	29.650	8.376	% 100,00	% 28,25	21.274	% 100,00	% 71,75

Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹⁵.

17. Taula. Euskadin istripuetan nahasitako pertsonak pertsona motaren arabera. 2014ko datuak

	GUZTIR A	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
GIDARIAK	12.020	2.895	% 65,8	% 24,1	9.125	% 86,5	% 75,9
BIDAIARIAK	2.772	1.441	% 32,7	% 52,0	1.331	% 12,6	% 48,0
OINEZKOAK	157	67	% 1,5	% 42,7	90	% 0,9	% 57,3
GUZTIRA	14.949	4.403	% 100,0	% 29,5	10.546	% 100,0	% 70,5

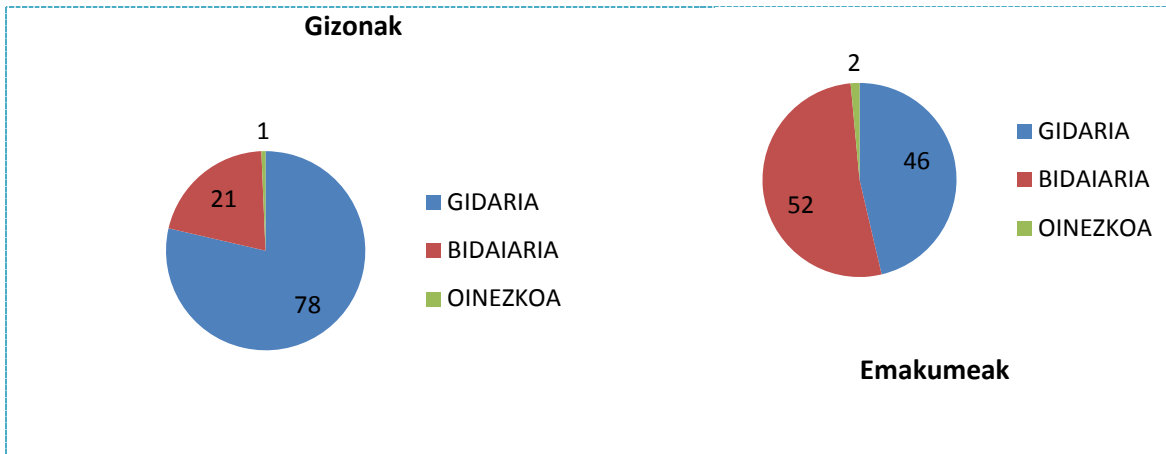
Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹⁶.

¹⁵Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

¹⁶Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

27-28. Grafikoak. Euskadin istripuetan nahastutako pertsonak pertsona motaren arabera.

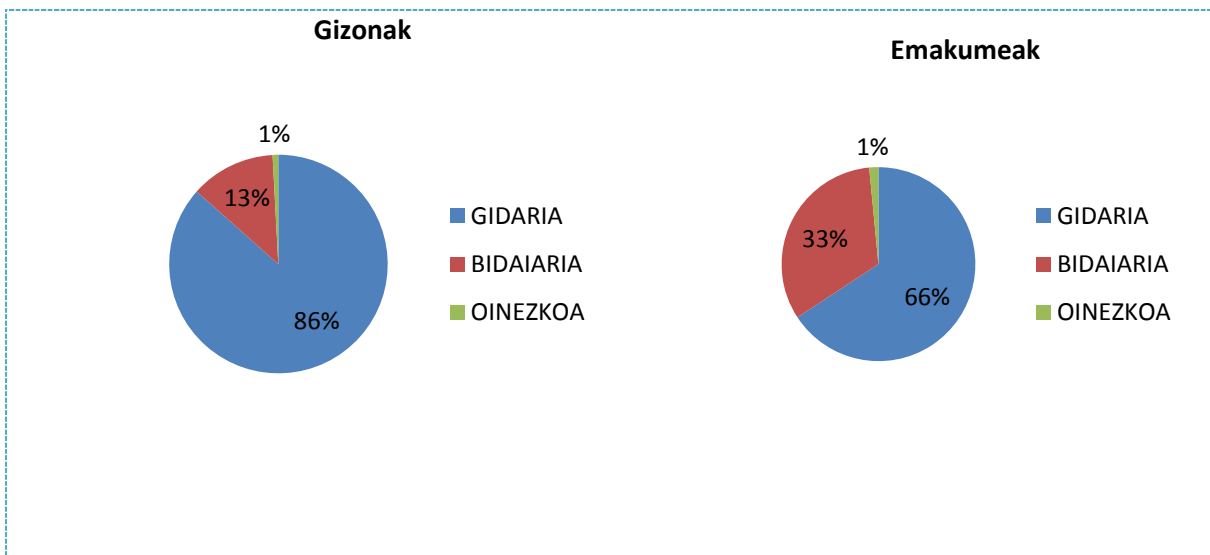
2005eko datuak (%)



Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹⁷.

29-30. Grafikoak. Euskadin istripuetan nahastutako pertsonak pertsona motaren arabera.

2014ko datuak (%)



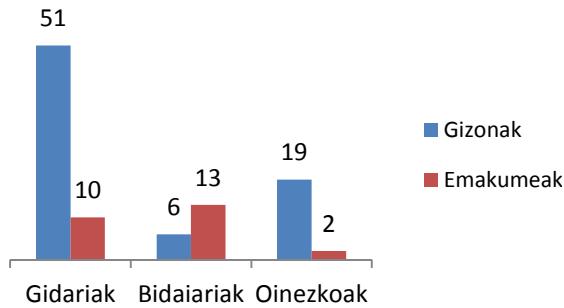
Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹⁸.

¹⁷Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

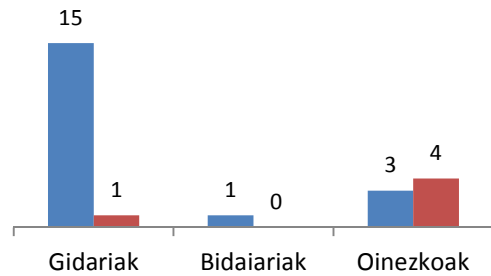
¹⁸Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

Kaltegarritasunaren arabera pertsona motari buruz egindako banaketari erreparatuz, honakoa nabarmentzen da:

31. Grafikoa. Hildako pertsonak pertsona motaren arabera.2005eko datuak (balioak)



32. Grafikoa. Hildako pertsonak pertsona motaren arabera.2014ko datuak (balioak)



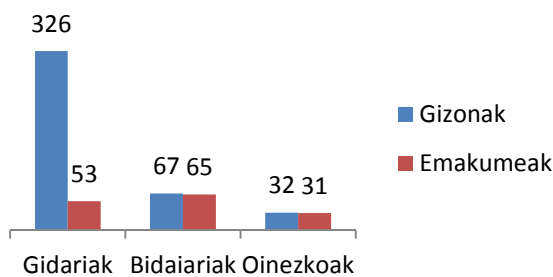
Iturria:egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta¹⁹.

2014. urtean hildako 5 emakumeetatik 4 oinezkoak ziren.

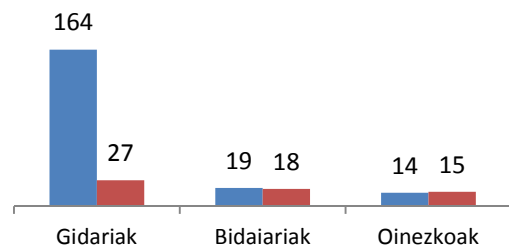
Hildako 19 gizonen %79 gidariak ziren.

Emakume oinezko hildako gutxiago dago gizonen baino.

33. Grafikoa. Euskadin larri zauritutako pertsonak pertsona motaren arabera.2005eko datuak (balioak)



34. Grafikoa. Euskadin larri zauritutako pertsonak pertsona motaren arabera.2014ko datuak (balioak)



Iturria:egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta²⁰.

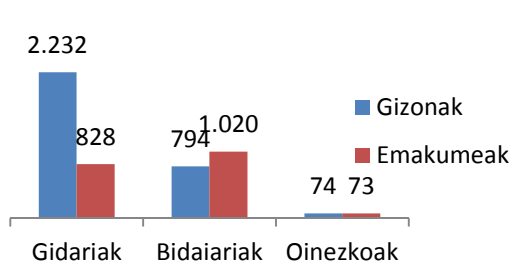
¹⁹Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

²⁰Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

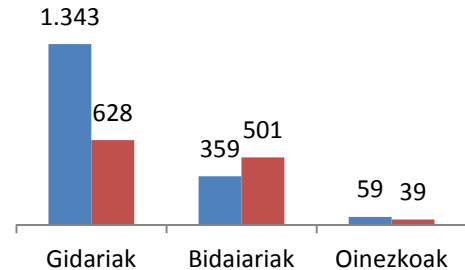
Larri zauritutako pertsonen errepertorio gero, informazioak gizonen nagusitasuna islatzen du.

Emakumeen %40 gidariak dira eta bikoitza gizonen kasuan (%83). Horiek ziren gidari istripuetan.

35. Grafikoa. Euskadin arinki zauritutako pertsonak pertsona motaren arabera. 2005eko datuak (balioak)



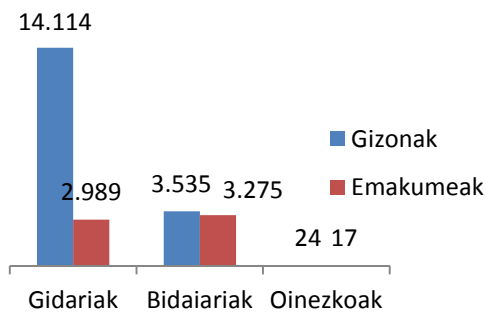
36. Grafikoa. Euskadin arinki zauritutako pertsonak pertsona motaren arabera. 2014ko datuak (balioak)



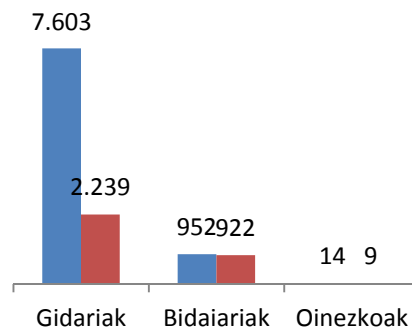
Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta

Arinki zauritutako pertsonen errepertorio dagokienez ere antzeko zerbait gertatzen da. %42 inguru bidaiariak dira eta, kasu horretan, gizonen kopurua gainditzen dute.

37. Grafikoa. Euskadin onik ateratako pertsonak pertsona motaren arabera. 2005eko datuak (balioak)



38. Grafikoa. Euskadin onik ateratako pertsonak pertsona motaren arabera. 2014ko datuak (balioak)



Iturria: egileak egina EJKo Segurtasun Saileko Trafiko Zuzendaritzak eskainitako datuetan oinarrituta²².

Arinki zauritutako pertsonen errepertorio dagokienez ere antzeko zerbait gertatzen da. %42 inguru bidaiariak dira eta, kasu horretan, gizonen kopurua gainditzen dute.

²¹Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

²²Taula honetan agertzen diren datuak ez dira argitaratu Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian.

Laburpena:Istripuei buruzko egoera orokorra Euskadin.

- Emakume eta gizonezkoen abiapuntu ezberdina:Gidarien erroldak dio Euskadin %60 gizonezkoak direla eta %40 emakumezkoak.
- Azken hamarkadako datuak (2005-2014) positiboak dira, baina oraindik ezin da bistatik galdu kaltegarritasun mota guztietako istripuetan nahasita ageri diren pertsonen gehiengoa gizonezkoak direla, hain zuzen ere %70 gizonak eta %30 emakumeak.
- Gidari modura istripuetan nahasita ageri diren gizonezkoen proportzioa beti da askoz handiagoa emakumezkoena baino.Hori gertatzen da istripuaren arduradunak gizonezkoak diren egoera guztietan, bai hildakoak dauden kasuetan, larri zaurituak edo arinki zaurituak daudenean.Emakumezkoen presentzia handiagoa da istripuetan nahasitako pertsonen taldean.
- Istripuaren larritasuna zenbat eta txikiagoa izan, orduan eta joera handiagoa du emakumeen portzentajeak mantentzeko.
- Emakume zein gizonen istripu gehienak 25-44 urte bitarteko adin tartean gertatu dira.45-60 bitarteko tarte gero eta presentzia handiagoa hartzen ari dela ikusten da.
- 65 urtetik gorako gizonezkoen istripuen proportzioa areagotzeko joerak ere jarraitzen du.
- 2005eko datuek adierazten zuten emakumeak bidaiariak ziren heinean, istripu bat izateko aukera handiagoa zela.2014an egoera ezberdina izaten hasten da, izan ere, emakumeak gero eta nahasiago baitaude istripuetan gidari modura.

EUROPA

Hildakoak:gidariak, bidaiariak, oinezkoak

Jarraian jasotzen den taulak islatzen du trafiko istripuetan izandako hildakoen kopuruan gizonen presentzia handia dutela, gidari, bidaiari zein oinezko gisa. Izan ere, lau hildakotik hiru gizonak dira.

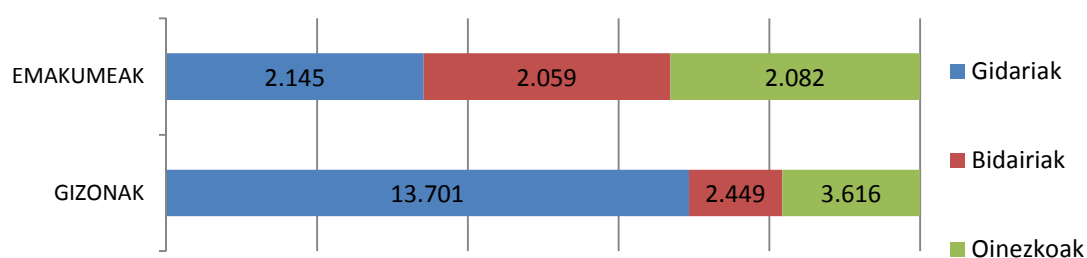
18. Taula. Hildakoak pertsona motaren arabera EBn.2013ko datuak

	GUZTIRA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
GIDARIAK	15.846	2.145	% 34,1	% 13,5	13.701	% 69,3	% 86,5
BIDAIARIAK	4.508	2.059	% 32,8	% 45,7	2.449	% 12,4	% 54,3
OINEZKOAK	5.698	2.082	% 33,1	% 36,5	3.616	% 18,3	% 63,5
GUZTIRA	26.052	6.286	% 100,0	% 24,1	19.766	% 100,0	% 75,9

Iturria:Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

Beste datu adierazgarri batek zerikusia du hiru kategorietan sailkatutako biktime horien banaketarekin (gidariak, bidaiariak eta oinezkoak).Emakumezkoen kasuan antzekoak dira hiru biktime modalitateetan ageri diren portzentajeak. Gizonekoen kasuan, ordea, gidatzearen biktime modura presentzia handiagoa dute, hau da, istripuan hil diren gizonen %69 gidariak izan dira.

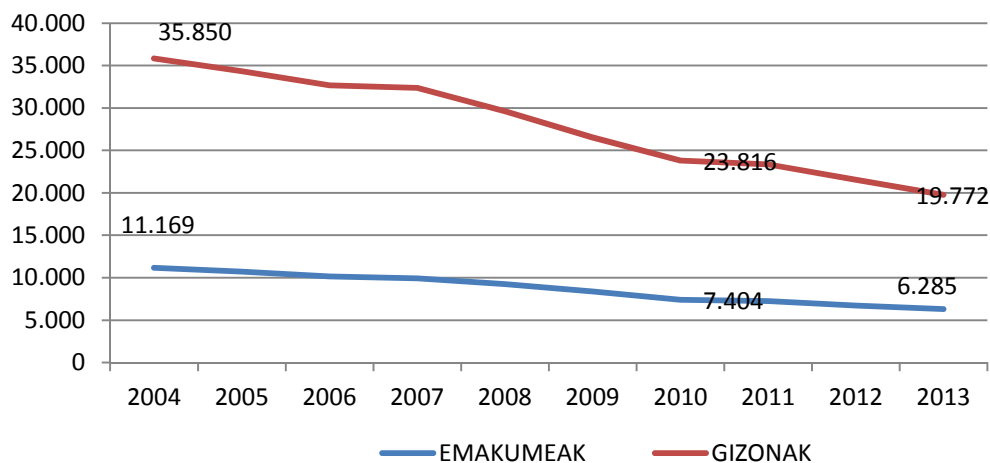
39. Taula. Hildakoak pertsona motaren arabera EBn.2013ko datuak



Iturria:Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

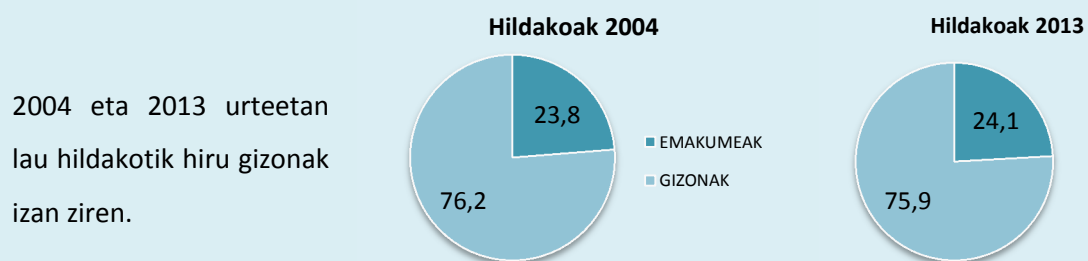
Hildakoen datuekin jarraituz, azpimarratzekoa da azken hamarkadako bilakaera positiboa izan dela, hildakoen kopuruak nabarmen egin baitu behera; %45 gizonen artean eta %43 emakumeen artean.

40. Grafikoa. Hildakoak EBn.2004-2013 bilakaera. Balio absolutuak.



Iturria: Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

41-42 Grafikoa. Hildakoak (%)

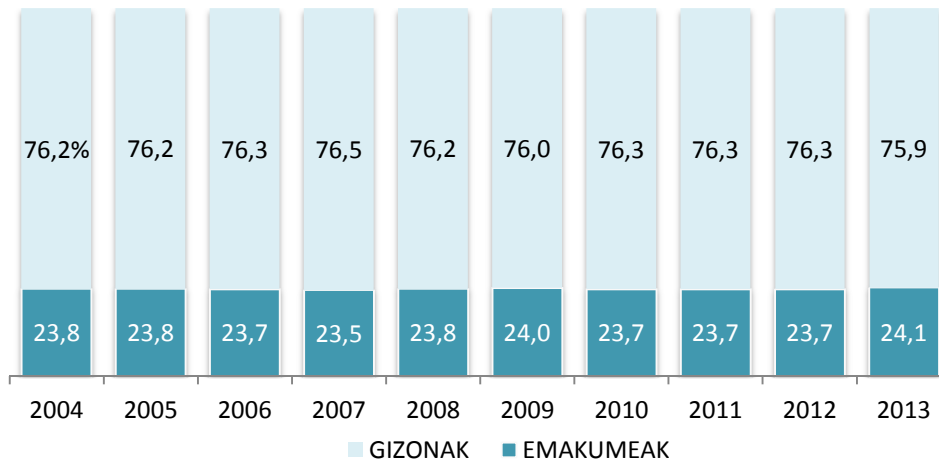


Iturria: Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

Hildako kopuruaren bilakaera 2004 eta 2013 bitartean.

Oro har, ehunekoek antzeko joera islatu dute azken 10 urteetan; hildako pertsona guztien %75 gizonak izan dira eta %25 emakumeak.

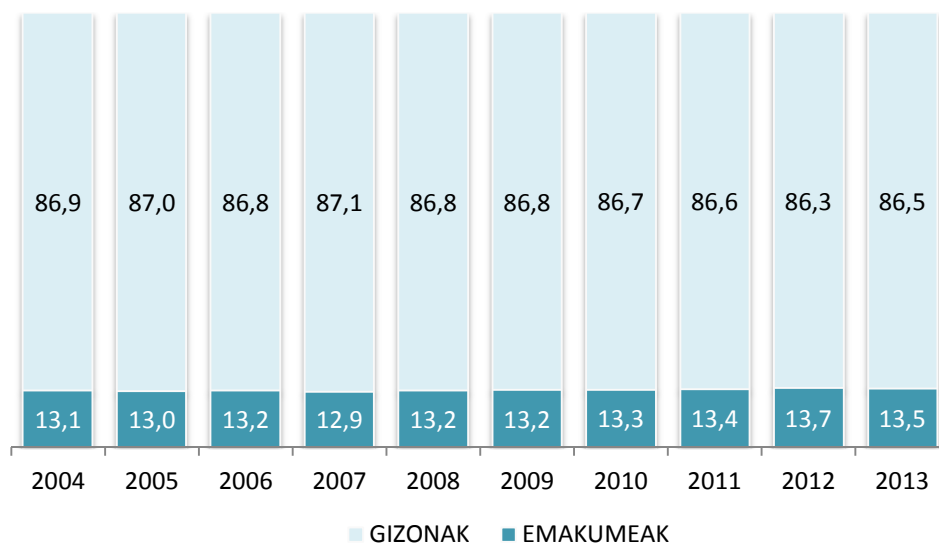
43. Grafikoa. Hildakoak EBn.2004-2013 arteko bilakaera (%).



Iturria: Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

Hildako gidarien artean bereizketa eginda, datuetan gizonak ehuneko handiagoa dutela islatzen da (%85 inguru), eta joera bera mantendu da 10 urtez; hau da, %85 gizonak eta %13 emakumeak.

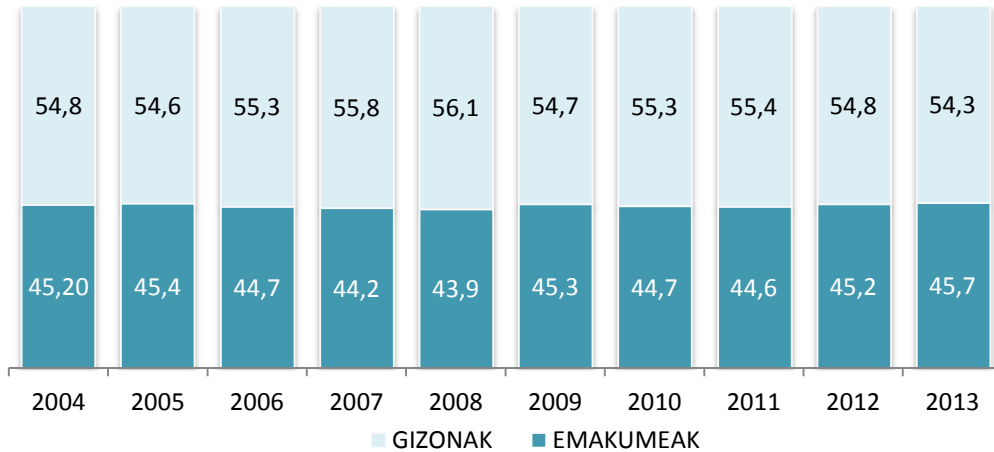
44. Grafikoa. Hildako gidariak EBn.2004-2013 arteko bilakaera (%).



Iturria: Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

Bidaiari gisa istripuan hildakoen artean, emakume eta gizonen proportzioak antzekoak dira (%55 gizonak eta %45 emakumeak) eta egonkor mantendu dira urteetan.

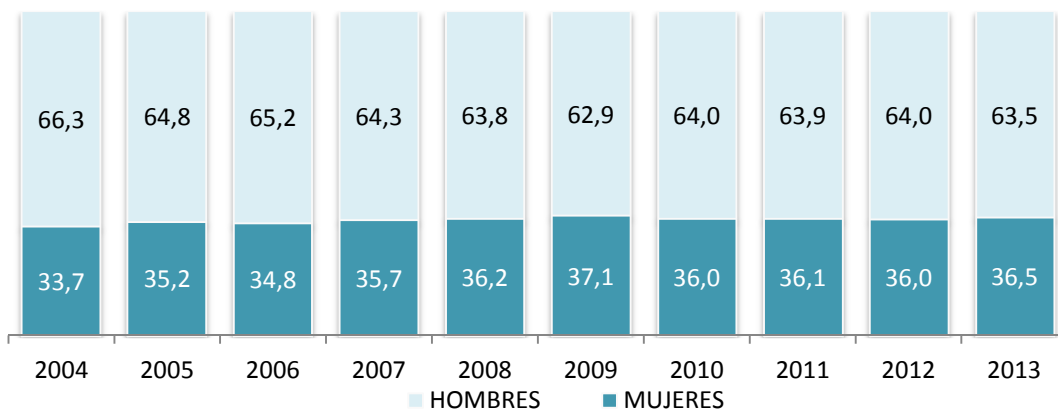
45. Grafikoa. Hildako bidaiariak EBn.2004-2013 arteko bilakaera (%).



Iturria: Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

Hirugarren taldea edo biktima mota oinezkoak dira. Joera honakoa da: %65 gizonak eta %35 emakumeak. Denboraren poderioz, ordea, %3ko gorakada nabari izan da emakumeen artean.

46. Grafikoa. EBn hildako oinezkoak.2004-2013 arteko bilakaera.



Iturria: Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

Hildakoen adina

Hildako emakume eta gizonak ez dira berdin banatzen adintarte guztietan.

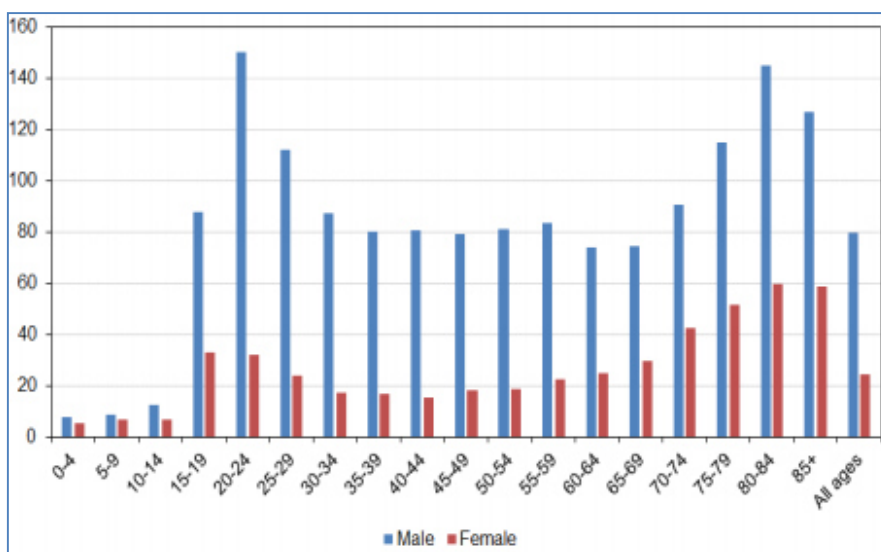
19. TAULA. EBN hildakoak adinaren arabera.2013ko datuak

	GUZTI RA	Emakumeak			Gizonak		
		Kop.	N%	p%	Kop.	N%	p%
Ezezaguna	203	53	% 0,8	% 26,1	150	% 0,8	% 73,9
0-14 urte	640	239	% 3,8	% 37,3	401	% 2,0	% 62,7
15-17 urte	632	193	% 3,1	% 30,5	439	% 2,2	% 69,5
18-24 urte	3.865	725	% 11,5	% 18,8	3.140	% 15,9	% 81,2
25-49 urte	9.317	1.584	% 25,2	% 17,0	7.733	% 39,0	% 83,0
50-64 urte	4.983	1.113	% 17,7	% 22,3	3.870	% 19,5	% 77,7
65 urte eta gehiagokoak	6.449	2.378	% 37,8	% 36,9	4.071	% 20,6	% 63,1
GUZTIRA	26.089	6.285	% 100,0	% 24,1	19.804	% 100,0	% 75,9

Iturria: Annual Accident Report 2015 txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egindako lana

Emakumeen artean azpimarratzekoa da hildakoen %37,8 65 urtetik gorakoak direla eta, gizonen artean, hildakoak gazteagoak direla. Azken kasu horretan ordezkariarik handiena 25 eta 49 urte bitarteko adintarteak du.

47. Grafikoa. Errepideko heriotza tasa adinaren arabera EBN.2013ko datuak (%o)



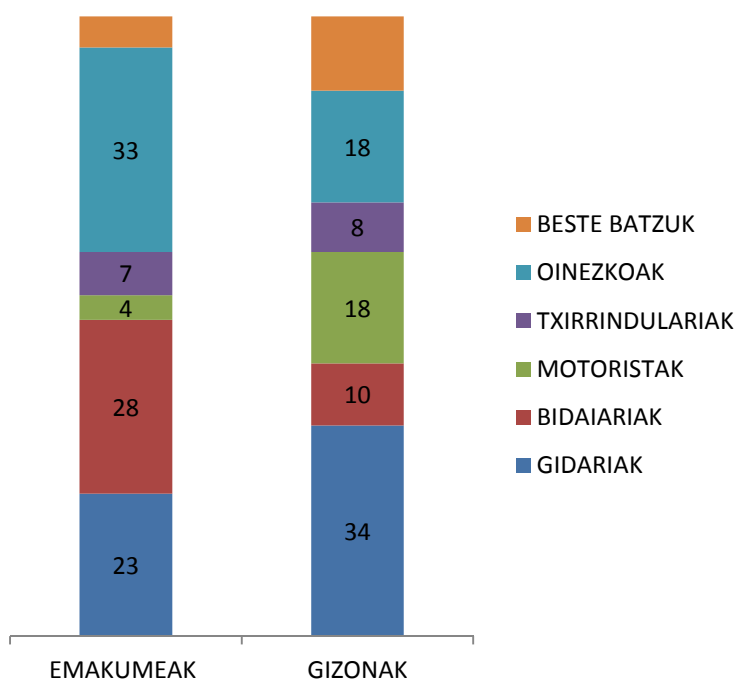
Iturria: [Traffic Safety Basic Facts 2015. Main figures](#)

2015ean bide segurtasunaren datu nagusiei buruzko txostenak, Traffic Safety Basic Facts, sexuen artean ezberdintasun handiak daudela islatzen du adinari dagokionez. 15-19 urte bitarteko adin tartean ezberdintasunak argiak dira eta bizi osoan zehar berdin mantentzen dira.

20-25 urte bitarteko gizonen artean eta 80 urtetik gorako emakumeen artean izaten da istripu gehien.

Hildakoen banaketa istripu motaren arabera eginez gero, datuek islatzen dute eredu ezberdinak nagusitzen direla emakume eta gizonen artean. Emakumeen kasuan oinezkoek izandako istripuak ageri dira lehenengo postuan eta, ondoren, bidaiari gisa izandakoak. Gizonen kasuan, ordea, lehenengo postua gidariak betetzen dute, eta ondoren, motor gidariak eta oinezkoak.

48. Grafikoa. Hildakoak EBN pertsona motaren arabera. 2013ko datuak (%)



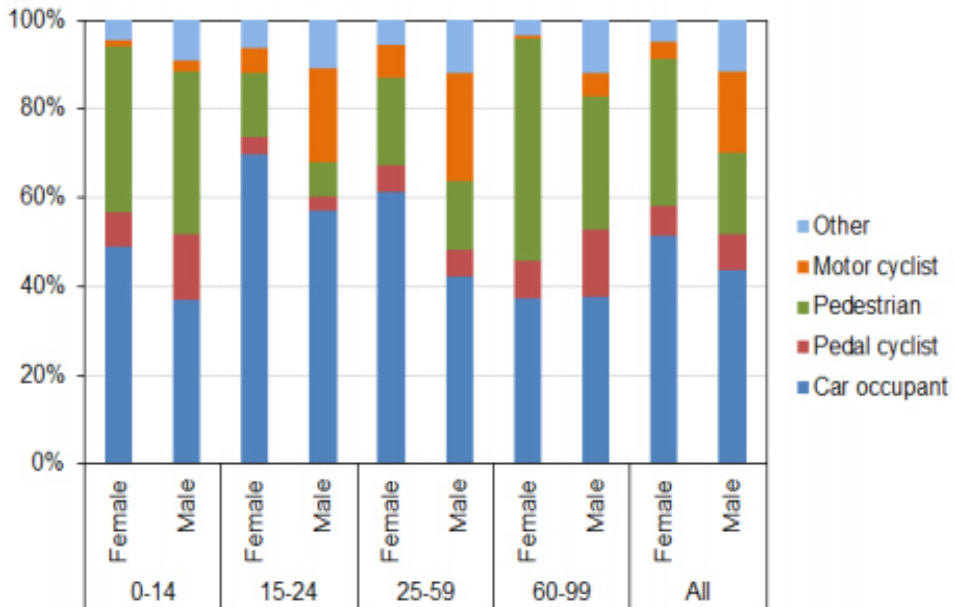
Iturria: [Traffic Safety Basic Facts 2015. Main figures](#) txostenean argitaratutako datuetan oinarrituta egileek egina

Adin tarte handiei erreparatuta, ondorioztatu da 15-59 urte bitarteko emakume gazteen %60 ibilgailu batek eragindako istripuetan hil dela.

Interesgarria da, era berean, azpimarratzea motor gidarien tipologia emakumeek duten presentzia txikiagoa dela talde guztietan eta oinezko gisa hildako 60 urtetik gorako emakumeen

portzentajea oso altua dela. Azken datu hori konfirmatu egiten da txostenean jasotako gainerako datuetan ere.

49. Grafikoa. Hildakoak EBn adin tartearen eta pertsona motaren arabera.2013ko datuak edo datu erabilgarri berrienak



Iturria: [Traffic Safety Basic Facts 2015. Main figures](#)

Euskadi – Europa alderaketa

Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko Trafiko Istripuen Estatistika Urtekarian jasotzen diren datuak zehatzagoak dira kontsultatutako iturri europarrak baino, eta horrek alderaketa zaildu egin du. Nolanahi ere, informazio alderagarria dago sexuaren arabera hildakoei dagokienez. Ondoren jasotzen dira alderaketarako bi ondorio nagusiak.

- Hildakoei buruzko datu europarrek Euskadiko errealitatearen proportzio antzekoak erakusten dituzte, gizonezkoak %70 izanik eta emakumezkoak %30.
- Istripuan nahastutako pertsonen dagokienez, Euskadiko nahiz Europako datuek antzeko informazioa erakusten dute, hau da, joera da hiltzen diren pertsonak, batez ere, gizonezkoak izatea, bai gidariak, bai bidaiariak, bai oinezkoak.

06. PORTAERA EREDUAK

Bide segurtasunari dagokionez emakume eta gizonek dauzkaten jokabide eta portaera ezberdinak jasotzen dira atal honetan, elkarrizketatu diren adituen esperientziatik ondorioztatuta. Bide segurtasunaren sustapenerako elkarte, fundazio eta institutuei lotutako adituak dira, bai eta larrialdi eta istripuetan parte hartzen duten aseguru etxeak eta elkarteetako kideak ere.

Entitate parte hartzaileak ondokoak dira:

1. EUSKADIKO TXIRRINDULARITZA FEDERAZIOA
2. ATECE, BUREZUR ETA GARUN TRAUMATISMOAREN ETA HARTUTAKO KALTE ZEREBRALAREN ELKARTEA
3. ARABAKO TRIATHLON FEDERAZIOA
4. ARABAKO TXIRRINDULARITZA FEDERAZIOA
5. ARABAKO MOTOZIKLISMO FEDERAZIOA
6. HELTZEN FUNDAZIOA – BIDE SEGURTASUNERAKO FUNDAZIOA
7. MUTUA MOTERA ELKARTEA
8. GIPUZKOAKO MOTOZIKLISMO FEDERAZIOA
9. MAPRE
10. REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO NAVARRO
11. INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL (INTRAS)
12. STOP ACCIDENTES
13. DYA

Ikusi dugunagatik, elkarrizketatu diren entitateentzat generoa ez da beren programetan uztartzen den zehar-lerro bat, hortaz etorkizunean gainditu beharreko gaia da oraindik.

Arriskudun jokabideak vs. segurtasuna

Elkarrizketatutako pertsona guztiek uste dute gizonezkoek jokabide arriskutsuagoak izaten dituztela, eta emakumeek, aldiz, seguru eta arduratsuagoak.

Aurreko atalean ikusi den bezala, Euskadiko istripuei buruzko datuek erakusten dute hemengo kale eta errepideetako 10 trafiko istriputatik 7tan gizonezkoak direla protagonistak.

David Herrero, Heltzen Fundazioko kidea eta Psikologian Doktorea, gure lurraldean hainbat azterketa egin ditu bide segurtasunari dagokionez emakumeek eta gizonek dituzten ikusmolde eta jokabideen inguruan. Zehazki, gidatzerakoan auto ilaren, ausarkeriazko gidatzeen edo beste pertsona batzuek eragindako liskarren ondorioz amorru sentazioa sentitu ondoren.

Beren iritziz, nahiz eta Euskadin errepidean ordu gehiago pasatzen dituzten gidari gizonezkoak egon, emakumeen eta gizonen jokabidea “modulatuko duten” faktore psikosozialak daude. Era berean, ados daude OMEk²³ mahai gaineratutako ideiarekin, hau da, gizonezkoen osasunean maskulinitate tradizionalak duen eragin negatiboa.

Bi sexuek modu berean sentitzen dute haserrea, baina *“amorru sentazio horien aurreko jokabideetan genero ezberdintasun garrantzitsuak daude”*. Horrela, gizonezkoek modu zakarrean eta sozialki *“desegokian”* jokatzeko dute. Liskar baten aurrean, gizonezkoengan borrokazko eta istiluzko jokabide oldarkorrak nagusitzen dira, aldiz, emakumezkoek nolabaiteko antsietatez bizi dituzte gidatzerakoan sortzen diren ezustekoak.

Nabarmendu duenez, *“hein batean, emakumeen antsietate horrek gidatzeko kontzentrazioa hobetzen lagun diezaieke, nahiz eta neke handiagoa ere eragin diezaiekeen ibilbide luze batean abiatzeko orduan”*. *“Gizon gidariak berezkoagoa duten oldarkortasunak arriskua bere neurrian antzematea eragozten die”* eta jokabide arriskutsuen edo ausartagoen kausa izan liteke, batez ere, oinezkoak direnean, eta estatistika batzuk ere azal litzake, adibidez alkoholaren edo drogen eraginpean gidatzen duten gizonezkoen aurkako salaketen kopuru handiagoa, edo errepideetan gehiegizko abiadurarengatik ezarritako isunak.

Gidatzerakoan gizonezkoek hartzen dituzten arrisku jokabideak beste alor batzuetan ere ikus daitezke, esate baterako, oinezko direnean eta, oro har, bizitzako alor guztietan.

Adin guztietako gizonek jarrera arriskutsuagoak hartzen dituzte bai gidatzen, bai motorrean, bai bizikletan, bai oinezko gisa. Jokabide hori gizarte eragile parte hartzaileek ere berretsi dute.

Adinaren arabera

²³[World Health Organisation \(2002\). Gender and Road Traffic Injuries. WHO, Department of Gender and Women's Health. Geneva.](#) 3. or.

Euskadin istripu kopuru handiena duen adin tartea, bai gizona eta bai emakumezkoen artean, 25-44 urte artekoa da. Azken urteetako joera gorantz doa, izan ere 45-64 urte artean istripu kopurua gero eta handiagoa da.

Gazteriak arreta berezia behar du, nahiz eta Euskadin gazteek duten istripu kopurua txikiagoa izan beste adin tarte batzuek daukatena baino. Edozein kasutan arrisku taldea da eta halakotzat hartuta dago Eusko Jaurlaritzaren Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan Estrategikoan 2015-2020 (BSMSIPE).

Bai azterketa bibliografikoan eta bai elkarrizketatutako elkarten iritziz, DYA, RACVN eta STOP ACCIDENTES esate baterako, gazteriak duen arriskuak hainbat elementurekin dauka zerikusia, besteak beste, emozio bortitzak bilatzea, drogen kontsumoa, gizarte arauetatik aldentzea, lagun arriskutsuen eragina, gehiegizko abiadura eta jasaten ari diren arriskuaz gutxi jabetzea.

Oinezkoak, bidaiariak edo gidariak...

Euskadiko datuen arabera, emakumeei istripuak oinezko edo bidaiari izatetik datorkie batez ere, aldiz, gizona kasuan arriskurik handiena gidari izatean datza. Nolanahi ere, azken urteetan gero eta handiagoa da emakumeek gidari bezala istripuak izateko joera.

Lekuaren arabera...

Gizonen kasuan istripuak bihurguneetan, gauez, aurreratzeko unean eta abiadurak eraginda gertatzen dira. Emakumeen kasuan, ordea, elkargune eta bidegurutzeetan gertatzen dira, kalkulu akatsek eraginda. Puntu honetan elkarte gehienak ados daude, nahiz eta RACVNe nabarmentzen zuen moduan istripu bakoitza modu xehean aztertu beharra dagoen, bere kausa anitzak sakonago ezagutzeko eta sexuaren arabera datuak alderatu ahal izateko.

Gidatzeko estiloaren arabera...

Gizonek gidatzen denbora luzeagoa ematen dute eta ibilbide luzeagoak egiten dituzte, normalean lanpostuarekin lotutakoak. Emakumeek, ordea, ibilbide laburragoak egiten dituzte, batez ere, aisialdi edo hiri inguruko zereginetarako (seme-alabak eskolara eramatea, etxeke zereginen ondorioz denbora justuaz irtetea, goizeko estresa...).

Ibilbideei dagokienez, emakumeek hiri inguruetan erabiltzen dute gehiago ibilgailua eta bertan istripua izateko aukera handiagoa da.

Ibilgailuak vs. motorrak eta bizikletak...

Motor eta bizikleten mundua erabat maskulinizatuta dago kirol federatuaren mailan, eta emakume gehienei ez zaie erakargarria iruditzen. Gainera, Mutua Moteraren ordezkariak adierazten duen moduan, kostu handiagoa eragiten die, ekipamenduen, osagarrien eta abarren estandarrak maskulinoak baitira eta ondorioz femeninoak garestiagoak dira.

Halaber, *rara avis* izaten dira emakumeak testuinguru horretan eta euren gaitasunaren gaineko zalantzak izaten dira. Ezer baino lehen, ondo gidatzeko gai ez direla uste izaten da eta izan dezaketen gaitasuna zalantzan jartzen da.

Dena den, RACVNeK dioen moduan, Donostia bezalako hiriek motor eta bizikleten kopuru garrantzitsua dute, bai eta beraientzako azpiegiturak ere (hiri garraioaren alternatiba modura).

07. HAUSNARKETAK ETA PROPOSAMENAK

Atal honetan MURGIBEren lan taldeak prestatu dituen gogoeta eta proposamenak jaso dira, azterketaren fase ezberdinetan zehar egindako azterketaren emaitza gisa.

Horiek lau ardatzetan egituratzen dira:

- 01 • **Ezagutza: ikerketa gehiago genero ikuspegiari oinarrituta**
 - 02 • **Sentsibilizazioa: kanpaina gehiago genero ikuspegiari oinarrituta**
 - 03 • **Heziketa: programa gehiago genero ikuspegiari oinarrituta**
 - 04 • **Bide Plangintza genero ikuspegiari oinarrituta**
-
- 01 • **Ezagutza: ikerketa gehiago genero ikuspegiari oinarrituta**

Azterlan honetatik eratorritako hausnarketa nagusietako bat da genero ikuspegia uztartzen duten ikerketa gutxi dagoela gaur egun.

Bide segurtasunerako negatiboak diren arrisku faktoreetan zentratzen dira lan gehienak. Oro har, ez dira arriskuaren inhibitzaile funtzioa duten faktore positiboak aztertzen, horiek sustatzeko helburuz.

Bide segurtasunean nahasitako faktoreak askotarikoak dira, eta kausak ere bai. Sexuak eragina dauka, eta adinarekin eta faktore psikosozial eta kulturalarekin batera eragiten du.

Orokorrean, motozikleta eta bizikletaren arloan ikerketa gutxi egin dela ondorioztatu da. Eta egindakoek ez dute genero ikuspegia barneratzen.

Horregatik guztiatik, honako gomendioak luzatzen dira:

- Genero azterketa sustatzea bide segurtasunarekin zerikusia duten datu estatistikoek bilketan eta azterketetan, sexua ikertuz beste aldagai batzuekin modu integratuan, esate baterako, adina, faktore psikologikoak, sozialak, kulturalak eta abar, eta ez haietatik aparte.
- Genero ikuspegidun azterketa zehatz horiek BSMSIPE 2015-2020 planean identifikatzen diren arrisku taldeei hedatzea (adinekoak, gazteak, motorrak, bizikletak eta oinezkoak).
- Halaber, politika publikoei dagokienez, beharrezkoa izango litzateke gidatzeko orduan gizonezkoek dituzten jarrera arriskutsuen ondorioei buruzko hausnarketa egitea: horien istripuak kaltegarriagoak izaten dira, arriskutsuagoak, eta erabilgarri diren baliabideak gehiago erabiltzen dituzte (gehienetan, ondorioa izaten da beren gaitasunak betiereko mugatuta ikusten dituztela), etab.
- Hiri guneeetan gertatzen ari den bizikleten eta motor arinen erabilera gero eta handiagoa genero ikuspegitik aztertzea, arau, ibilbide, segurtasun neurri, gorputzei egokitzapen eta abarren inguruan.
- Gizon eta emakumeek adingabeekin doazenean eragiten dituzten istripuen eragina identifikatuko den azterketak egitea. Beharbada jokabideak aldatzen lagunduko duen elementua da.
- Trafiko arau hausteak, puntuen lagapena eta abar bereziki zaintzea, azterketa hobetzeko eta horrela ikuspegi erreala bat izateko. Izan ere, ikusten da gizonezko arau haulek jokabide ezegoki batzuk dituztela, beren bikoteei puntuak *pasatuz*, eta hauei kentzen zaizkie errealki.
- Euskadiko Bide Segurtasuneko Batzordean genero aholkularitza gehitzea, planifikazioan eta aurrera eramaten diren jardueren segimenduan genero ikuspegia barneratzea sustatzeko.

Adituek nabarmendu dutenez, beharrezkoa da gizon eta emakumeei zuzendutako sentsibilizazio kanpaina espezifikoak egitea, eta batzuetan baita modu berezitan ere, emakume eta gizonen jokabide ezberdinak baitituzte eta ezinbestekoa baita euren burua islatuta ikustea, sentsibilizazio eraginkorragoa lortze aldera.

Ondokoa ondorioztatzen da:

- Emakumeek, oro har, gizonek baino portaera arduratsuagoak izaten dituzte bide segurtasunari dagokionez.
- Gizonen istripu tasa handiagoa da; ez gehiago gidatzen dutelako, portaera eta jarrera arriskatuagoak hartzen dituztelako baizik.
- Oinezko gizonen istripuak hiriarteko bideetan gertatzen dira eta emakumeenak, ordea, hiri barruko bideetan.

Horregatik guztiagatik, honako gomendioak luzatzen dira:

- Bide segurtasun gaietan sentsibilizazio kanpaina espezifikoak egitea, adin eta genero taldeetan oinarrituta.
- Ezinbestekoa da jarrera positiboak ezagutarazi eta saritzea, fokua jarrera negatiboetan soilik zentratu gabe.
- Hildakoek eta hirietan oinezkoen lesioek estatistikan duten pisuaren ondorioz, garrantzitsua da horien segurtasuna hobetzera bideratutako kanpainak bultzatzea. Kanpainak modu positiboan egiten saiatzea, jarrera eta praktika egokiak sustatuz.
- Kanpaina eta programetan dagoeneko ezagutzen den informazio xehatua erabiltzea, helburu estrategikoa hobeto zehazte aldera. Adibidez, 14 eta 25 urte bitarteko gazteak arrisku handiagokoak direla baldin badakigu, beharrezkoa da adin tarte horretako pertsonak kanpainetan ikustaraztea, horiei buruz orokortasunetik hitz egiteari utzita. Edo alkohol eta drogak eragindako jarrera ezegoki gehienak gizonengan gertatzen direla baldin badakigu, programa eta kanpainak beraiei zuzendu behar zaizkie bereziki.
- Kanpainetan azpimarratu garraio publikoaren erabilera gazteen eta gizonezkoen aldetik. Baita enpresa arloan ere.

- 65 urtetik gorako pertsoneri zuzendutako kanpainak, trafiko seinaleen eta segurtasun neurrien erabilera egokia egin dezaten.

3

• Heziketa: programa gehiago genero ikuspegian oinarrituta

Oro har ikusi da bide heziketan diharduten gizarte eragile nagusiek ez dutela genero ikuspegia jasotzen zehar lerro gisa beren jardueretan.

Ondokoa ondorioztatzen da:

- Bide segurtasunean nagusi diren balioak maskulinoak dira. Ondorioz, neurri handiagoan jasotzen dira gizonezkoen beharrak emakumezkoenak baino.
- “Maskulinitateak” istripu kopuruan pisu handia eduki arren eta nahiz eta adostasun estatistikoa zabala izan, hezkuntza gune ezberdinetako programa, ikastaro edo sentiberatze tailerretan ez da zehar lerro modura jasotzen.
- Emakumeek oro har ez dute autoen mekanikaren ezagutzarik.

Horregatik guztiagatik, honako gomendioak luzatzen dira:

- Auto eskolen programetan, gizonezkoen kasuan jokabide arriskatuaren prebentzioa jasotzea eta emakumezkoen kasuan ibilgailuaren ezagutzaren hobekuntza.
- Gidatzeari dagokionez praktika onak sustatzea.
- Hezkuntza zentroetan burutzen diren sentsibilizazio programa guztietan genero ikuspegia mantentzea.
- Hainbat arau hausteren ondorioz gidabaimenaren puntuak berreskuratzeko programetan, formazioa jasotzea gidariak, bereziki mutil gazteak eta gizonezkoak, beren gehiegikerien prezioa eta kostua aitortu dezaten.
- Autoeskoletako irakasleei genero eta bide segurtasun gaietan etengabeko prestakuntza eskaintzea.
- Emakumeek motorra hobeto ezagutzearen garrantzia nabarmentzea, prebentzio eta segurtasunerako elementu gisa.

- Gidabaimena eskuratzeko ikastaroetan istripuen simulazioak uztartzea, erabilera egokia eta arauen zein pertsonen errespetua nabarmentzearen garrantziaren gainean sentsibilizatzeko aldera.

4

• Bide Plangintza genero ikuspegiaren oinarrituta

Bide segurtasunerako estrategien plangintzan generoa ez da zeharka eta sistematizatuta jasotzen. Hori dela eta, ikuspegi hori presente izateaz gain eta ezagutza biltzeaz eta balioen bidez transmititzeaz gain, ikuspegia bera aplikatzea ere ezinbestekoa da. Beraz, garrantzitsua da plangintza eta programetan txertatzea.

Ondorengo ondorioztatzen da:

- Azken urteotako ekonomiaren krisia aldaketak eragiten ari da bide segurtasunaren kulturaren arloan, eta garraio aukera iraunkorragoak sendotzen ari dira.
- Emakumeek bide segurtasun eta mugikortasunaren arloan dituzten portaerek iraunkortasunaren joera horrekin bat egiten dute neurri handiagoan.
- Azpiegiturak, ibilgailuen atala, sektoreko enpresak, aseguru etxeak eta abar Erakundeek eraginda arauen bitartez inplikatu behar dira.

Horregatik guztiagatik, honako gomendioak luzatzen dira:

- Hirietan bizikleten erabilera areagotzeak erronka berriak dakartzkio bide antolamenduari: batzuetan ibilgailuak dira, besteetan oinezkoak. Bere funtzionamendua ondo artikulatzeko beharra.
- 2015-2020 Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan Estrategikoaren 1. Estrategiarekin lotutako ekimen GUZTIETAN Bide Hezkuntza zehar elementu gisa txertatzea, xede kolektibo mota ezberdinei egokitutako genero ikuspegiarekin batera (unibertsitatekoa ez den hezkuntza sistema, eragile sozio-hezitzaileak, familiak, kolektibo zaurgarriak orokorrean, LAP, etab.). Garrantzitsua da

txiki-txikitatik berrikustea maskulinitatearen esanahiaren eta arrisku egoeretako praktikaren arteko loturak errepedeetan duen eragina.

- Bereizkeria anitzaren gaia kontuan izatea (ezgaitasunak dituzten emakumeak, etorkinak eta abar) jarduera lerro berriak diseinatzerakoan.
- Gazteei zuzenduta, autoak berritzeko programak sustatzea, bereziki neskei dagokienez. Halaber, kotxeak erosteko finantzaketa laguntzak nolabait sustatzea, emakumeei zuzendutako ekintza positiboak barne hartuta.
- Gazteen artean garraio publikoaren erabilera sustatzea. Gazteen (gizonen) artean bereziki sustatzea.
- Hirietan garraio publikoaren erabilera saritzen duten estrategiak diseinatzea.

08. BIBLIOGRAFIA

- ADLI H. AL-BALBISSI (2003). "Role of Gender in Road Accidents" in *Traffic Injury Prevention*, 4:1, 64-73, DOI:10.1080/15389580309857. Hemen eskuragarri: <
<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389580309857#.VnHhnSt4x8A>>
- EUROPAKO BATZORDEA (2002). *Libro Blanco:La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*.Luxenburgo. Hemen eskuragarri: <
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_es.pdf>
- EUROPAKO BATZORDEA.GARRAIO SAILA,

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm
- CORBETT, C. AND CARAMLAU, I. (2006) "Gender differences in responses to speed cameras:typology findings and implications for road safety" in *Criminology and Criminal Justice:An International Journal*.6(4), 411-433. Hemen eskuragarri: <
<http://core.ac.uk/download/files/14/334983.pdf>>
- EUROPAKO BATZORDEAREN ENERGIA ETA GARRAIO ZUZENDARITZA NAGUSIA (2007). Estatu kideetan bide segurtasuneko praktika onenen laburpen eta argitalpena.Supreme txostena.Suitza eta Norvegia.Hemen eskuragarri: <
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_es.pdf>
- EUSKO JAURLARITZAKO SEGURTASUN SAILAREN TRAFIKO ZUZENDARITZA.*Trafiko istripuen urtekari estatistikoa*.[http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwOXIDcjAwgAykeaxfv7elaZBho7ujuaBJqaOft4WRrA5PHrDgfZh18_SN4AB3CEyqPbEGDpjKlfjwv8PPJzU_ULciMMMj11HQFe1inl/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfRehCNTJTNkY5OTRDSkUwRDZKMjAwMDAwMDA/!](http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwOXIDcjAwgAykeaxfv7elaZBho7ujuaBJqaOft4WRrA5PHrDgfZh18_SN4AB3CEyqPbEGDpjKlfjwv8PPJzU_ULciMMMj11HQFe1inl/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfRehCNTJTNkY5OTRDSkUwRDZKMjAwMDAwMDA!/)

- EUSKO JAURLARITZAKO SEGURTASUN SAILAREN TRAFIKO ZUZENDARITZA. *Bide Segurtasun eta Trafikoari buruzko Jardunaldiak* (2014).
<https://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hPN2OP0DA3AwMLYwNHA88QC0dDswAnQ39fE_2CbEdFAJZeb_A!/?WCM_GL_OBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect>
- EGEA CAPARRÓS, A. (2013). *El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta*. Murtzia: Murtziako Unibertsitatea. Hemen eskuragarri: <<http://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogniconduc.pdf>>
- EMAKUNDE / EMAKUMEAREN EUSKAL INSTITUTUA (2009). Bide istripuak eta Generoa. Euskadi. Hemen eskuragarri: <http://www.berdingune.euskadi.eus/contenidos/informacion/material/es_gizonduz/adjuntos/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf>
- ESPADA CALPE, JM., (2003). *Hombres, Motos y Riesgo: Androcentrismo y sexualidad en el mundo de las motos*. Espainia. Hemen eskuragarri: <http://www.berdingune.euskadi.eus/contenidos/informacion/material/es_gizonduz/adjuntos/hombres,motosyriesgo.pdf>
- EUSTAT-EUSKAL ESTADISTIKA ERAKUNDEA.
http://www.eustat.eus/estadisticas/opt_0/id_84/arbol.html#axzz3uWrlA0On
- FUNDACIÓN MAPFRE (2009). *Estudio sobre Jóvenes y Actitudes en la Conducción (1ª parte)*. Madril. Hemen eskuragarri: <https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/estudio-completo-sobre-jovenes-y-actitudes-en-la-conduccion_tcm164-5556.pdf>
- EUSKO JAURLARITZA (2014). *Segurtasun Saila. Trafiko Zuzendaritza*.

http://www.trafikoa.net/wps/wcm/connect/d4b95c80462cc758a01fb0262623d452/SEGURIDAD_VIAL_Y_GENERO.pdf?MOD=AJPERES

- GÓMEZ JACINTO, L. (2011) *Diferencias de sexo en conductas de riesgo y tasas de mortalidad diferencial entre hombres y mujeres*. Madril: Fundación Mapfre.Hemen eskuragarri: <https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/.../i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1066527>
- HERRERO-FERNANDEZ, D. (2015). *Desarrollo de un cuestionario breve para la medición del comportamiento arriesgado en peatones adolescentes*. Revista Colombiana de Psicología, 24(2), 271-284. doi:10.15446/rcp.v24n2.43567.
- HERRERO-FERNÁNDEZ, D., FONSECA-BAEZA, S., PLA-SANCHO, S. (2013). “Predicción del comportamiento de riesgo al volante en base a la experiencia en conducción y a las conductas agresivas. Influencia de la edad y el género” in *SecuritasVialis*, 14. lib., 46-57. or.
- HARRIS, CR., JENKINS, M., (2006). “Gender differences in risk assessment: Why do women take fewer risks than men?” in *Judgment and Decision Making*.1. Lib., 1 zk, 48-63 or.Hemen eskuragarri: <<http://journal.sjdm.org/06016/jdm06016.htm>>
- HAWORTH, N., KING, J., eta MARK KING (2014). “Road safety and Gender in ASEAN” in The 5th International Conference on Women`s Issues in Transportation.Australia. Hemen eskuragarri: <http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/S.Sann_1.pdf>
- HERRERO FERNÁNDEZ, D. (2012). “Análisis de diferencias por edad y sexo en la magnitud de la ira provocada por distintos eventos del tráfico y en las formas de expresarla” in *Securitas Vialis*, 13. lib., 11-23 or.

- HOLLAND, C., eta HILL, R. (2007). "The effect of age, gender and driver status on pedestrians' intentions to cross the road in risky situations" in *Accident Analysis and Prevention*, 39. lib., 224-237 or.
Hemen eskuragarri:
<https://www.researchgate.net/publication/6815364_The_effect_of_age_gender_and_driver_status_on_pedestrians%27_intentions_to_cross_the_road_in_risky_situations>
- LANFRANCONI, B. (2013). *Risques d'accidents des conductrices et des conducteurs: une comparaison. Données des assureurs-accidentsselon la LAA.*Luzerna:SERVICE DE CENTRALISATION DES STATISTIQUES DE L'ASSURANCE-ACCIDENTS LAA (SSAA). Hemen eskuragarri:<
http://www.suva.ch/fr/studie_unfallrisiko_von_pw-lenkern_ssuv-02.11.2012-d.pdf>
- MASSIE, DL. eta CAMPBELL, K.L.(1993). Analysis of accidents rates by age, gender and time of day based on the 1990 Nationwide Personal Transportation Survey.Ameriketako Estatu Batuak:Michigango Unibertsitatea.Hemen eskuragarri: <
<http://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/1007/83596.0001.001.pdf>>
- MUJERES MOTERAS (2012).<http://www.mujeresmoteras.com/category/club/moteras-por-el-mundo/page/5/>
- NEWNAM, S., WATSON, B., eta MURRAY, W. (2004). "Factors predicting intentions to speed in a work and personal vehicle" in *Transportation Research Part F:Traffic Psychology and Behaviour*, 7. lib. (4-5), 287-300 or.Hemen eskuragarri:
<<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847804000415>>
- OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT.(2006). *Speed Management.*Frantzia.Hemen eskuragarri: <
<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06Speed.pdf>>

- OECD (2009). International Traffic Safety Data and Analysis Group.Frantzia:International Transport Forum.Hemen eskuragarri: <<http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/09brochure.pdf>>
- SIMONS MORTON, BG., CLAUDE OUIMET, M., CHEN R., et al.(2012). "Peer influence predicts speeding prevalence among teenage drivers" in *Journal of Safety Research*.2012ko lib., 397-403. or. Hemen eskuragarri: <<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3515849/>>
- SOCIAL ISSUES RESEARCH CENTRE (2004). *Sex differences in driving and insurance risk. An analysis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behavior.* Oxford.Hemen eskuragarri: <<http://www.sirc.org/publik/driving.pdf>>.
- TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (2012). 212. zk. Madril:Trafiko Zuzendaritza Nagusia.Hemen eskuragarri: <<http://www.dgt.es/revista/num212/#p=1>>
- TRANSPORT RESEARCH CENTER.ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT.OCDE.(2006). *Young Drivers.The road to safety*.Frantzia.Hemen eskuragarri: <<http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/06youngdrivers.pdf>>
- VLOURBANO (2015).<<http://www.vlourbano.com/damas-al-pedal-3-historias-de-mujeres-en-bici-por-la-ciudad/>>
- WHELAN M., SCULLY J., eta NEWSTEAD S., (2009). *Vehicle safety and young drivers.Analysis of young drivers crash types and vehicle choice optimisation*.Australia:Monash University Accident Research Centre.Hemen eskuragarri: <http://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0006/216915/muarc292.pdf>

- WORLD HEALTH ORGANIZATION (2002). Gender and Road Traffic Injuries. Geneva: Department of Gender and Woman's Health. Hemen eskuragarri <

<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/68887/1/a85576.pdf>>