

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

INKESTA 64 URTETIK GORAKO BIDE ERABILTZAILEEI, 2014



INKESTA 64 URTETIK GORAKO BIDE- ERABILTZAILEEI

IKERKETA ARLOA
TRAFIKO ZUZENDARITZA

Edukia

SARRERA.....	3
FITXA TEKNIKOA.....	4
1.- INKESTAREN EMAITZA OROKORRAK	5
2.- EUSKADIN BIDE-ERABILTZAILEEN KARAKTERIZAZIOA	7
2.1- GIDATZEKO BAIMENAK	9
2.2 ADINEKO BIDE-ERABILTZAILEAK OINEZKOAK DIRENEAN	10
2.3- BIDE-ERABILTZAILEAK TXIRRINDULARIAK ETA MOTOR- GIDARIAK DIRENEAN	13
2.4- BIDE-ERABILTZAILEAK TURISMO-GIDARIAK DIRENEAN	15
3.- MUGIKORTASUNA IBILGAILUETAN.....	17
3.1- BIZIKLETA	17
3.2- TURISMOA	17
3.3- MUGIKORTASUNA SEXUAREN ETA ADINAREN ARABERA	18
3.4- IBILGAILUAK EZ ERABILTZEKO ARRAZOIAK.....	19
4.- ISTRIPUAK.....	21
4.1- OINEZKOAK DIRENEAN.....	21
4.2- GIDARIAK DIRENEAN.....	22
4.3- (TURISMO) ISTRIPUEN KAUSALITATEA	23
5.- ZEHAPENAK ZIRKULAZIO-ARAUAK EZ ERRESPETATZEAGATIK	24
5.1- OINEZKO GISA ARAUAK ERRESPETATZEA	24
5.2- ZIRKULAZIO-ARAUAK EZ ERRESPETATZEA.....	25
5.1- ZEHAPENEN KAUSAK.....	27
6.- ADINEKO BIDE-ERABILTZAILEEN IRITZIAK ETA JARRERAK	29
6.1- EZARRITAKO ABIADURA MUGEI BURUZKO IRITZIAK	29
6.2 RADARREI BURUZKO IRITZIAK	30
6.3 JARRERAK	31
6.3.1- ABIADURA.....	31
6.3.2 ALKOHOLA/DROGAK.....	32
6.3.3- TELEFONO MUGIKORRAREKIN DISTRAITZEA	33
6.3.4 OINEZKO GISA SEMAFOROAK ETA ZEBRABIDEAK ERRESPETATZEA	34
7.- BIDEAK ERABILTZEKO ARAZOAK, ADINAREKIN LOTUTAKOAK, ETA HORIETARAKO KONPONBIDEAK	35
8. EMAITZEN LABURPENA.....	38

SARRERA

Bide-Segurtasunaren arloko 2010-2014 Plan Estrategikoa Euskal Autonomia Erkidegoan diseinatutako eta gauzatutako aurreko Plan Estrategikoen jarraipena da, eta helburu nagusiak dira euskal errepideetako istripu-tasa murriztea eta mugikortasun seguruaren kontzientzia sustatzea. Aurreko Planak arrakastatsuak izan dira, istripuak eta biktima kopurua murrizteko helburu nagusiei begiratzen badiegu. Bi arloetako adierazleen arabera, milioi bat biztanleko ezbehar-kopuruan indizerik txikiena duten herrien artean gaude. Orain bide beretik jarraitu nahi dugu.

Urteko Planek beren ekintzen artean jaso dituzte **"istripuen kausalitate ikerketak egitea (ERABILTZAILEEI elkarrizketak eginez)"**, bide-erabiltzaileek duten errealitate aldakorra eta istripuetan duten parte hartzea ezagutzeko, istripuen kausei garrantzi berezia emanez, baina bide-erabiltzaile horien jarrerak eta iritziak alde batean utzi gabe. Azken inkesta 2013 urtean egin zen eta horren emaitzak geroagoko hainbat txostenetan eta ikerketatan argitaratu dira.

2014. urtean Trafiko Zuzendaritzak jarduera batzuk egin ditu helburu zehatz honekin: 64 urtetik gorako pertsonen artean trafiko istripuen biktima kopurua murriztea.

Jarduera hauen artean daude "Harrapatzei buruzko gogoeta egin dezagun" izeneko topaketak, maiatzean egin zen "Herritarren zahartzea eta bide segurtasuna" izeneko jardunaldia eta 64 urtetik gorako bide-erabiltzaileei egindako inkesta hau.

Adineko bide-erabiltzaileak talde ahultzat hartzen dira, bereziki oinezkoak direnean, baina talketan zein, oro har, istripuetan ere bai, fisikoki ere ahulagoak direlako. Hori dela eta, inoiz baino beharrezkoagoa da erabiltzaile horiei begirako inkesta hau egitea.

FITXA TEKNIKOA

Kontratatutako enpresa: QUOR

INKESTA-DATAK:
2014KO IRAILAREN 29TIK URRIAREN 7RA.

Landa-lana:

Landa-lana irailaren 29an hasi zen 10 tele-operatzaileekin.

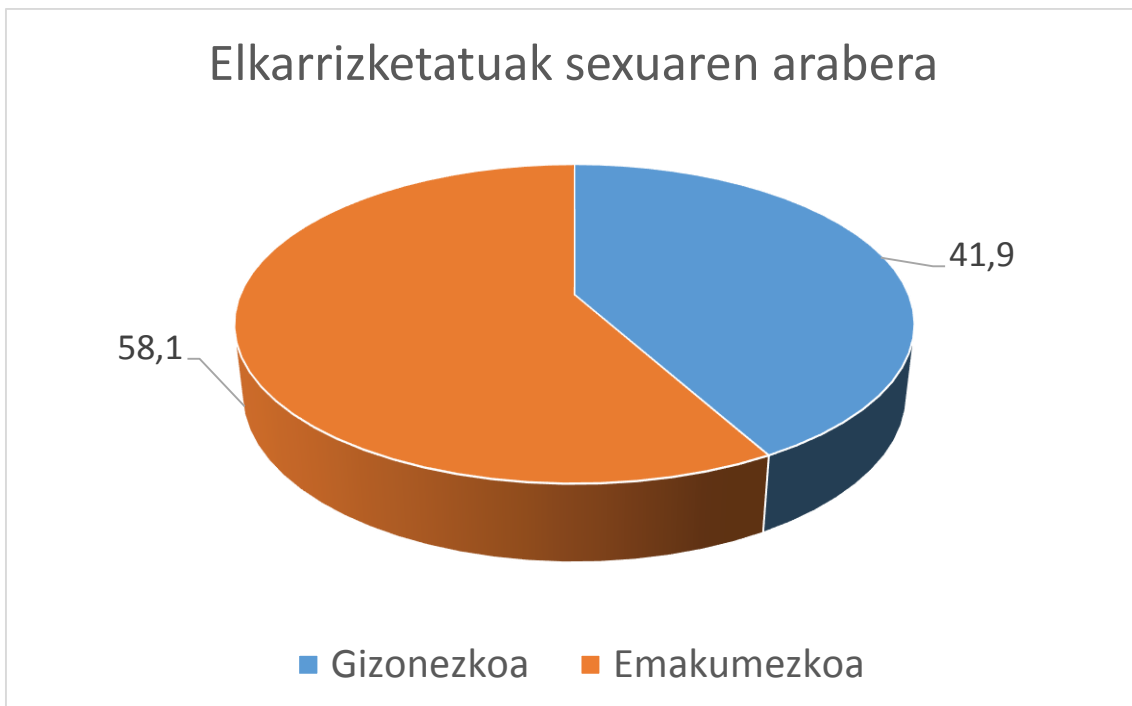
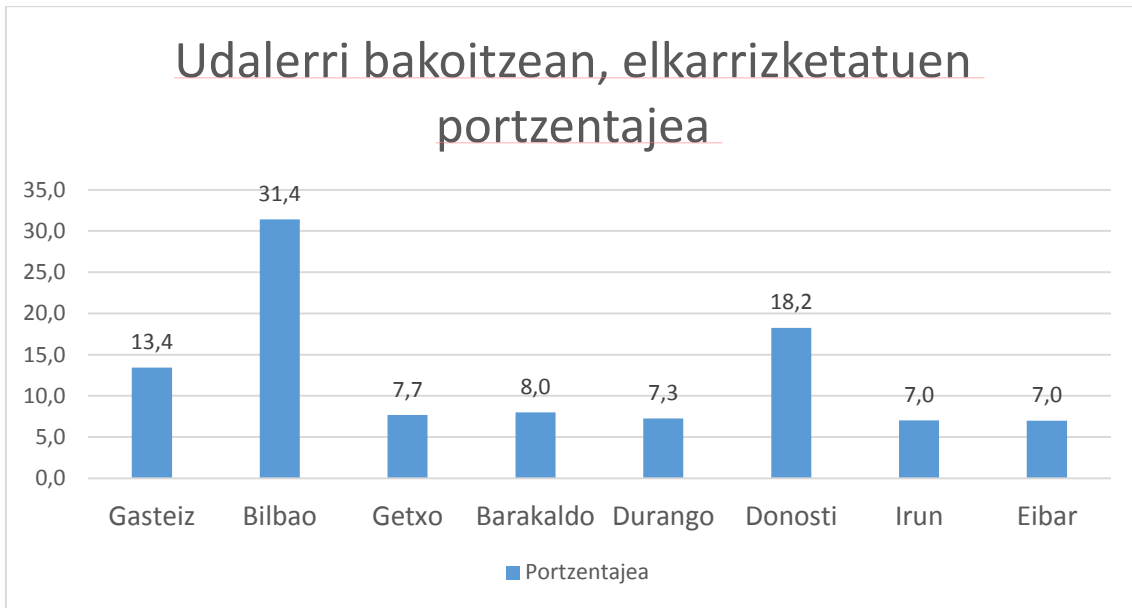
Inkestatzaileak bildutako informazio guztia jaso eta kasu bakoitzean emandako laguntza eskertu zuen. Inkestatzaileak elkarrizketatuek ordutegiaren aldetik libre zituzten orduetara egokitu ziren, informazioa ezarritako epeetan lortu ahal izateko.

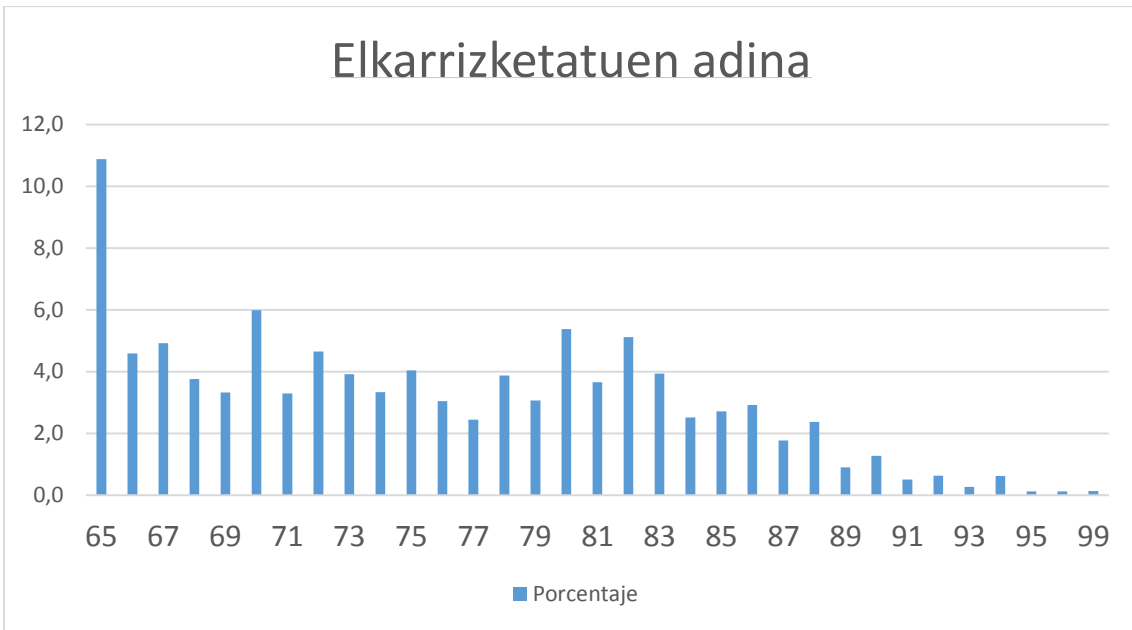
Landa-lana urriaren 7an amaitu zen. Izan ere, 800 elkarrizketatuen lagina zehaztuta zegoen eta elkarrizketa kopuru hori data horretarako lortu zen.

Lagina:

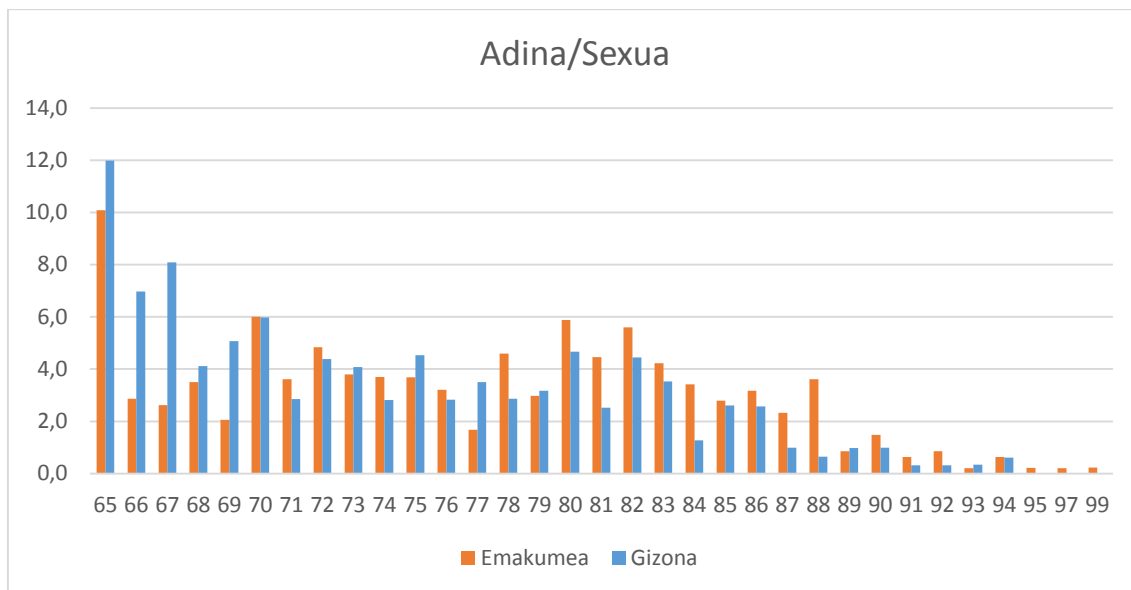
Lurralde Historikoa:	Gizonezkoak		Emakumezkoak		Guztira
	Baimenduta	Baimendu gabe	Baimenduta	Baimendu gabe	
Araba	39	9	9	47	104
Bizkaia	123	53	33	223	432
Gipuzkoa	86	26	26	126	264
Guztira	248	88	68	396	800

1.- INKESTAREN EMAITZA OROKORRAK

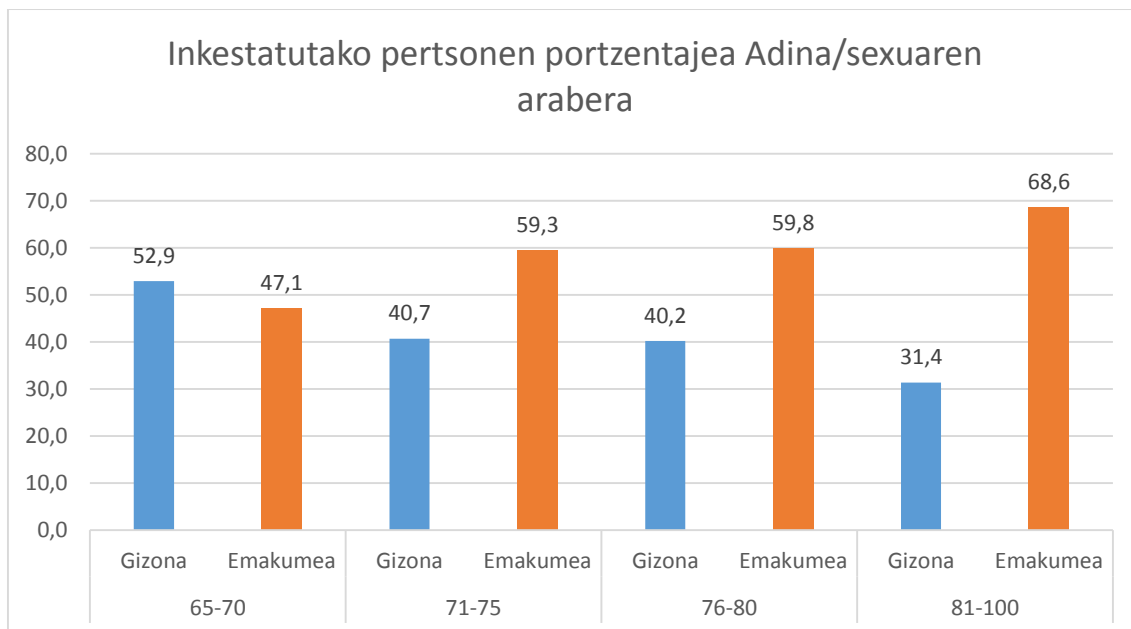




2.- EUSKADIN BIDE-ERABILTZAILIEN KARAKTERIZAZIOA



Elkarrizketatuen adina 65tik 99 urtera bitartekoa da. 78 urtetik aurrera agerikoa da emakumezkoek bizi-itxaropen handiagoa dutela.

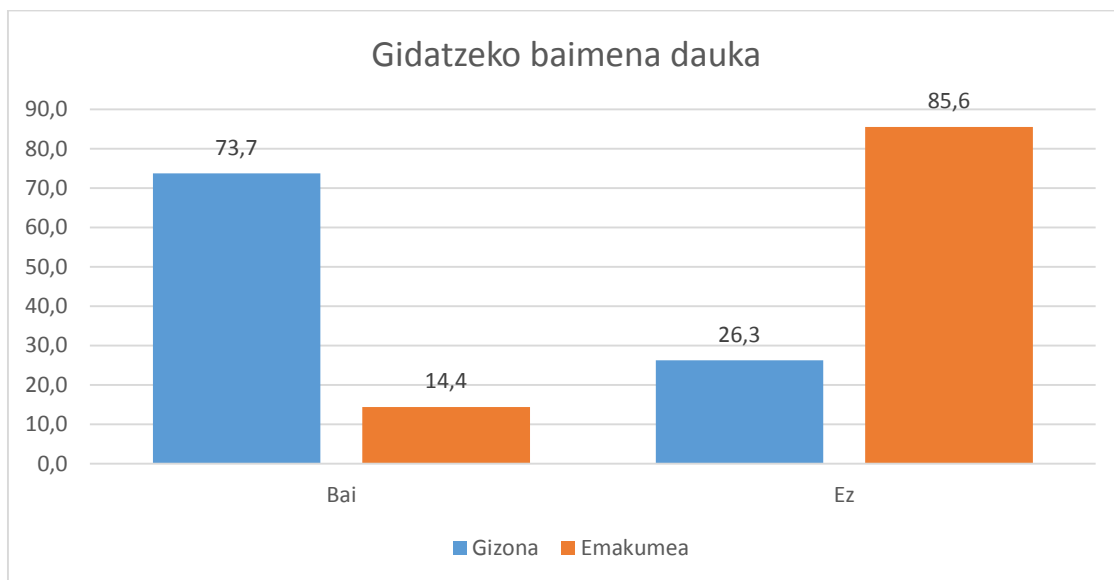


Adinaren arabera taldekatzen baditugu (ikusi goiko grafikoa), ikusten da adinean aurrera joan ahala, emakumeen portzentajea handitzen dela, eta gizonezkoena txikitzen.

Beraz, 65 urtetik 70era bitarteko tartean salbu, bide-erabiltzaile gehienak emakumezkoak dira.

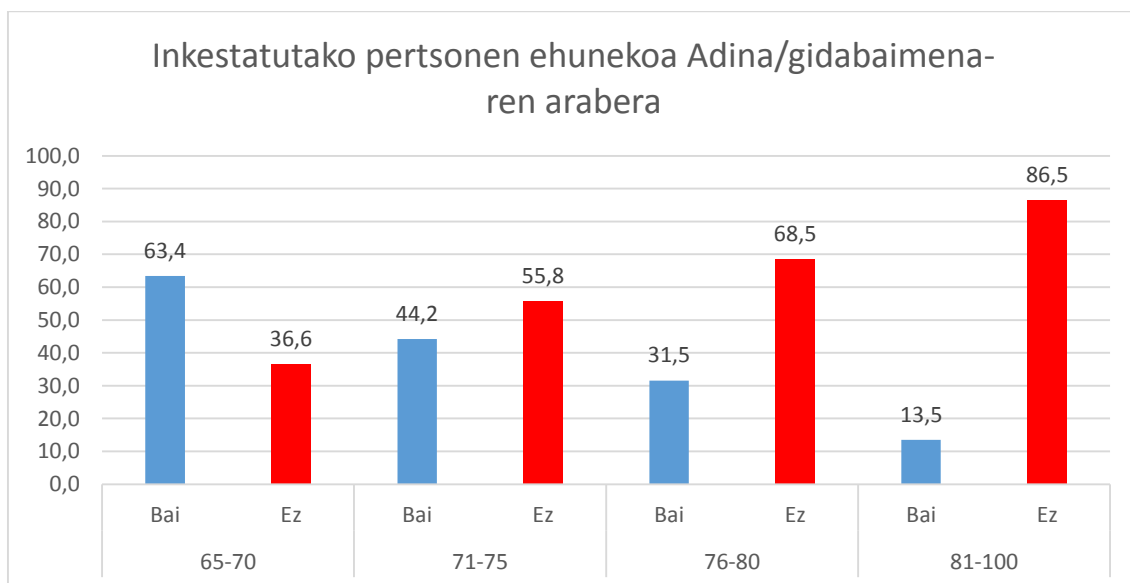
2.1- GIDATZEKO BAIMENAK

Bide-erabiltzaileen taldeko beste ezaugarri garrantzitsu bat da sexuaren araberako gidatzeko baimenen portzentajea.

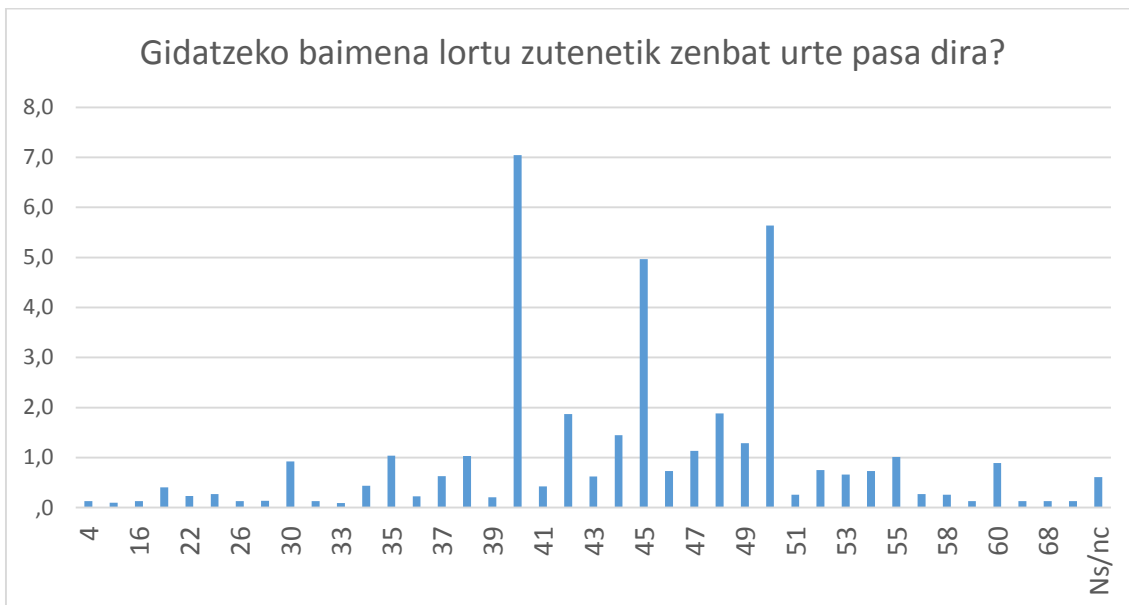


Emakume bide-erabiltzaileen %86k adin horretan ez du gidatzeko baimenik. Gizonezkoen %74k, ordea, badauka.

Adineko bide-erabiltzaileen beste berezitasun bat da, adinean aurrera joan ahala, gidatzeko baimenen kopurua behera doala.

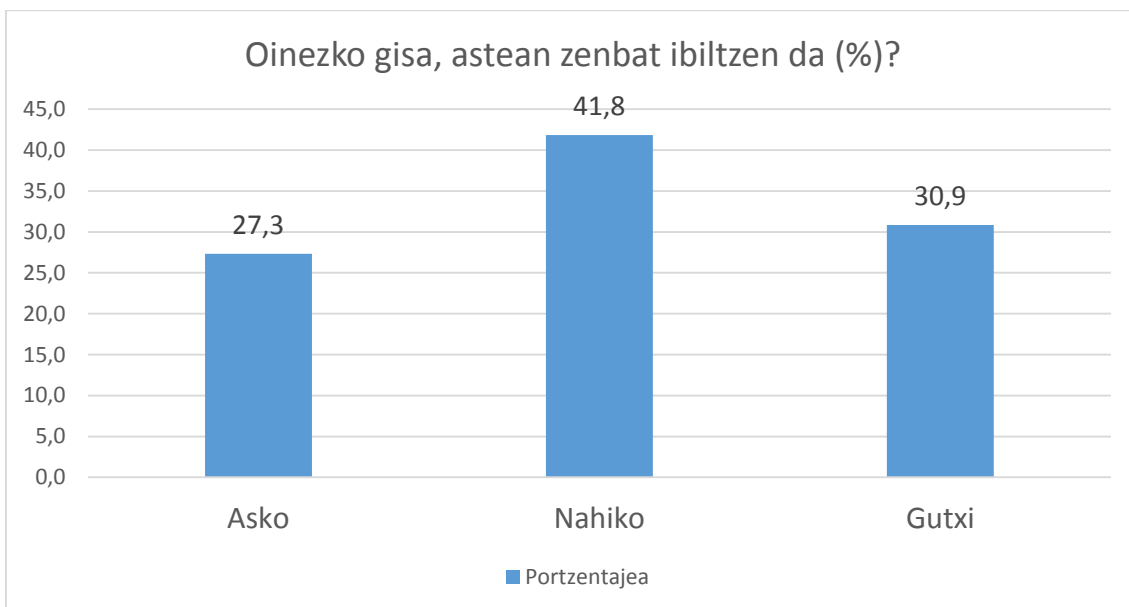


Gidatzeko baimenen antzintasunari dagokionez, batez bestekoa 45 urtekoa da.

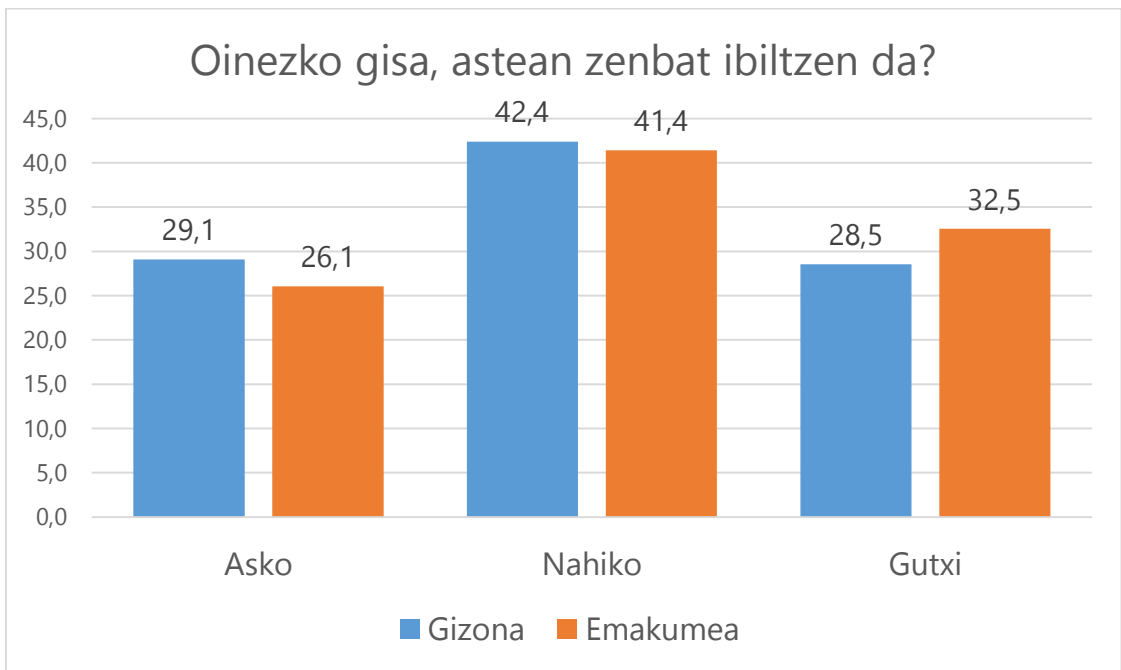


2.2 ADINEKO BIDE-ERABILTZAILAK OINEZKOAK DIRENEAN

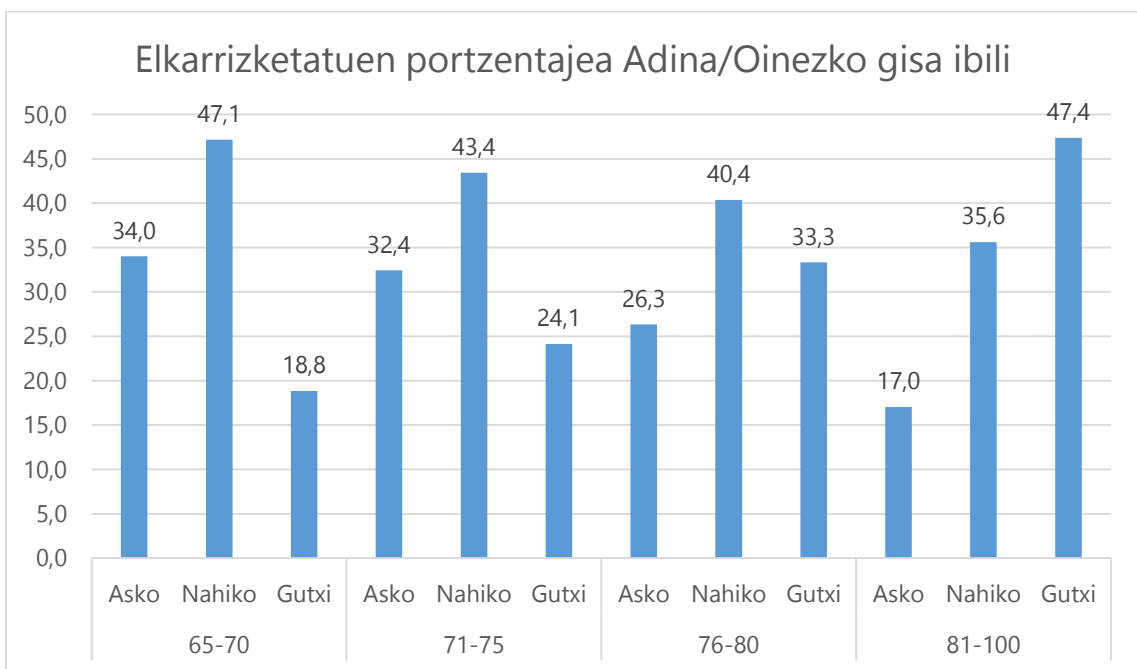
Pertsona horien %70 astean zehar dezente edo asko ibiltzen da. %31k bakarrik onartzen du gutxi ibiltzen dela.



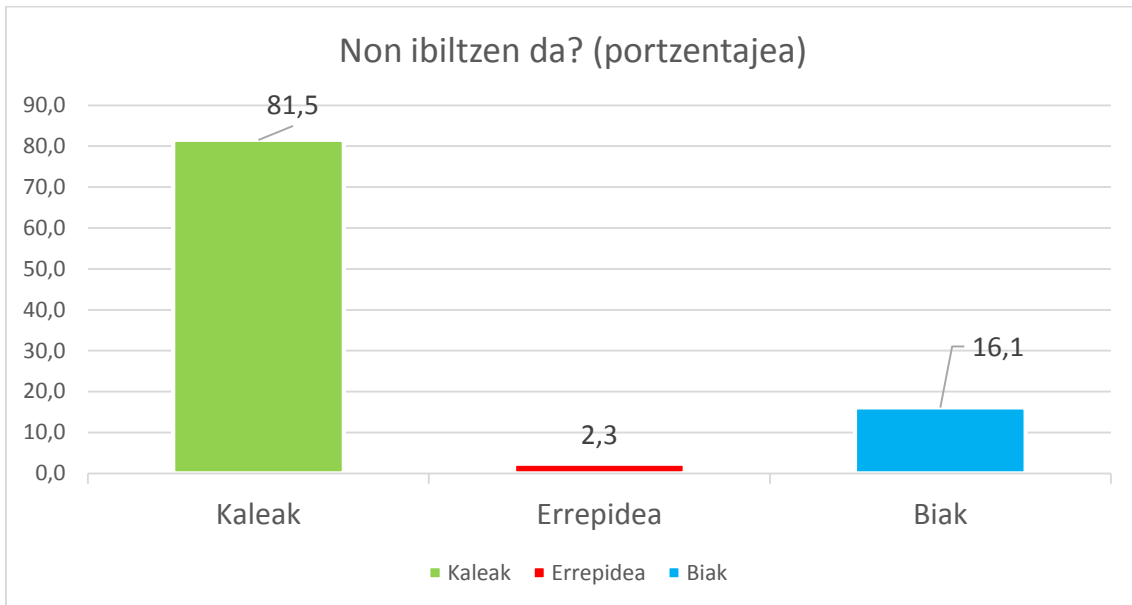
Bide-erabiltzaileen artean, gizonezkoak emakumezkoak baino apur bat gehiago ibiltzen dira.



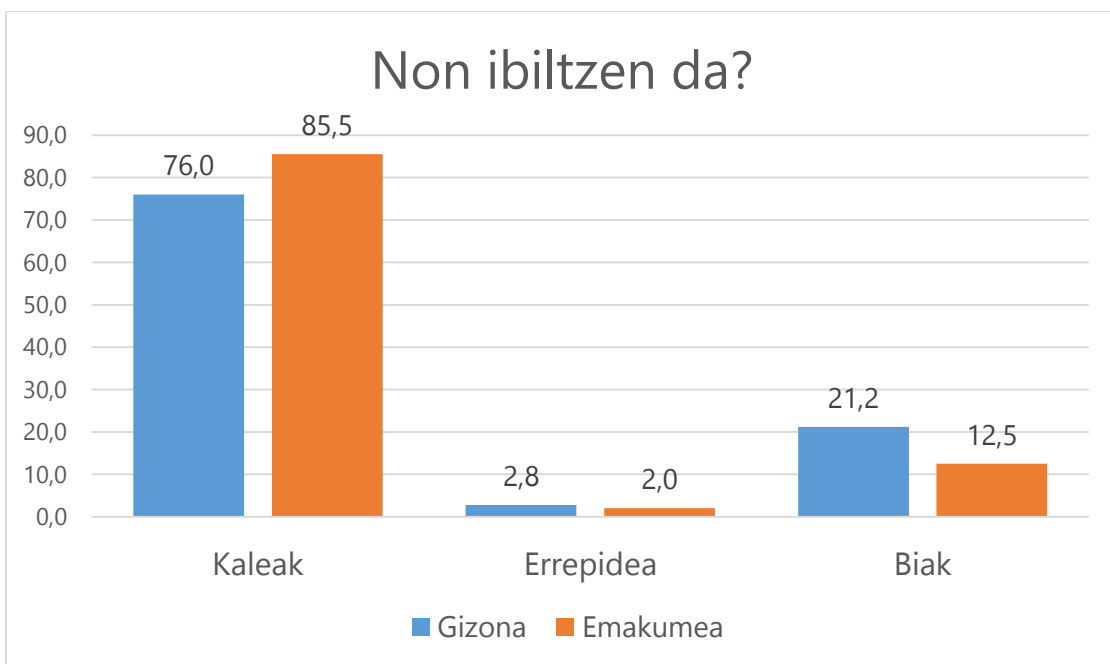
Argi dago, oinezkoak direnean, mugikortasuna adinarekin lotuta dagoela. Adinean aurrera joan ahala, bide-erabiltzaileak gutxiago ibiltzen dira. 65 eta 70 urte bitartekoen artean gutxi ibiltzen diren pertsonak %19 dira, eta 81 eta 100 urte bitartekoen artean, aldiz, %47 dira.



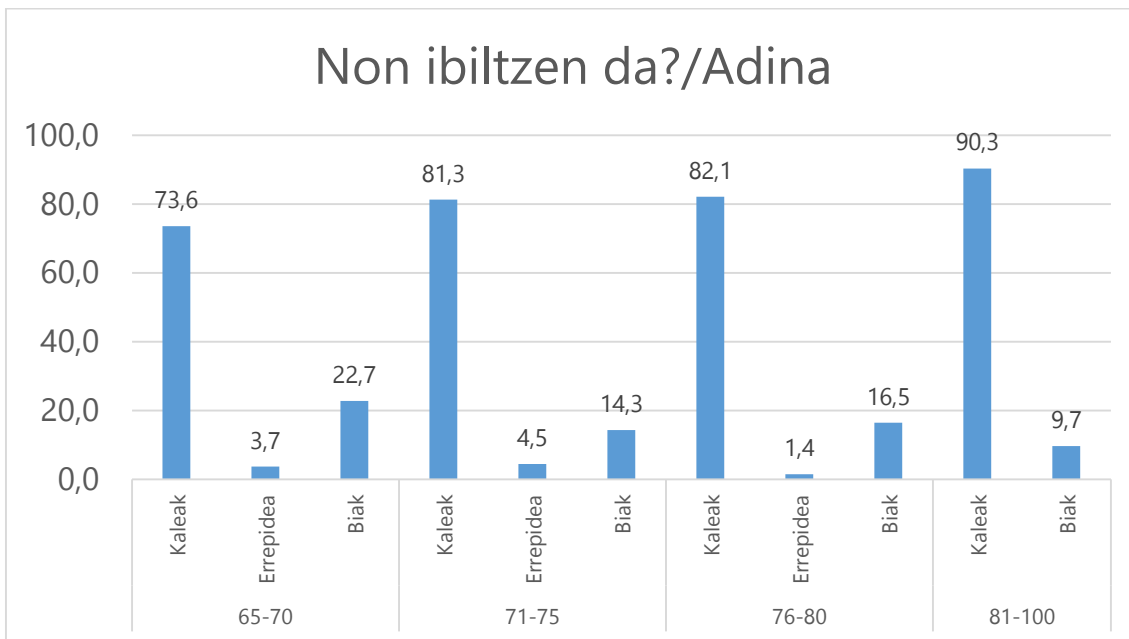
Non ibiltzen diren galdetzen zitzaienean, errepidean (arriskutsuena) ibiltzen diren pertsonen portzentajea ezagutu nahi genuen. Kontua da, bi bide motetan ibiltzen direnak kontuan hartuta ere, errepidean ibiltzen direnak gutxienak direla.



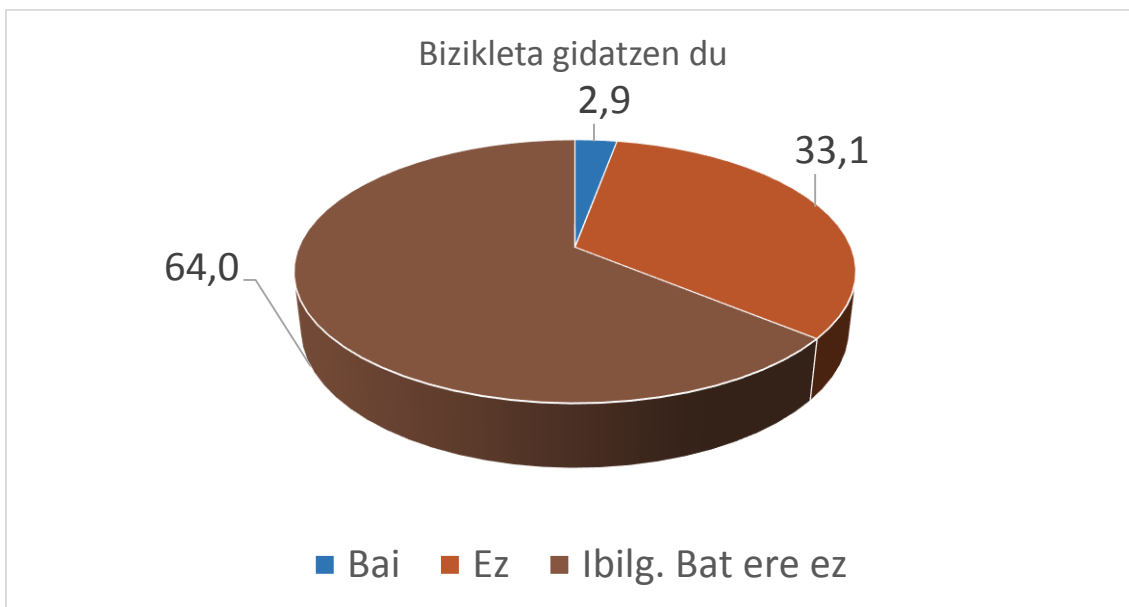
Emakumezkoak gizonezkoak baino gutxiago ibiltzen dira errepidean/bi bideetan.



“Bi bideetan” ibiltze horretan, adinaren aldagaiak ere badu zerikusia, adinean aurrera joan ahala, hori gutxitzen baita; izan ere, 65 eta 70 urte bitartekoen artean %23koa da, eta 81 eta 100 urte bitartekoen artean %10ekoa.

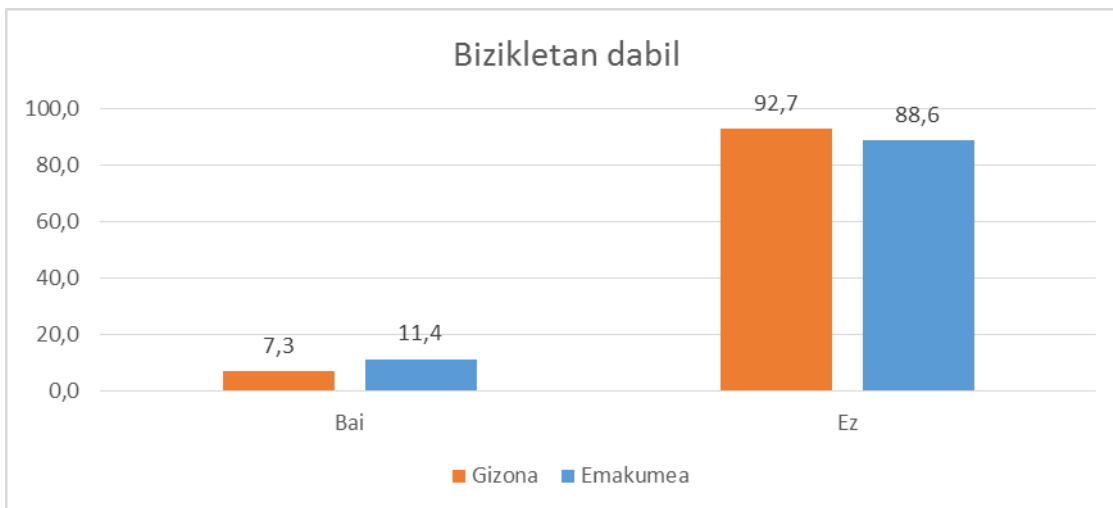


2.3- BIDE-ERABILTZAILEAK TXIRRINDULARIAK ETA MOTOR-GIDARIAK DIRENEAN

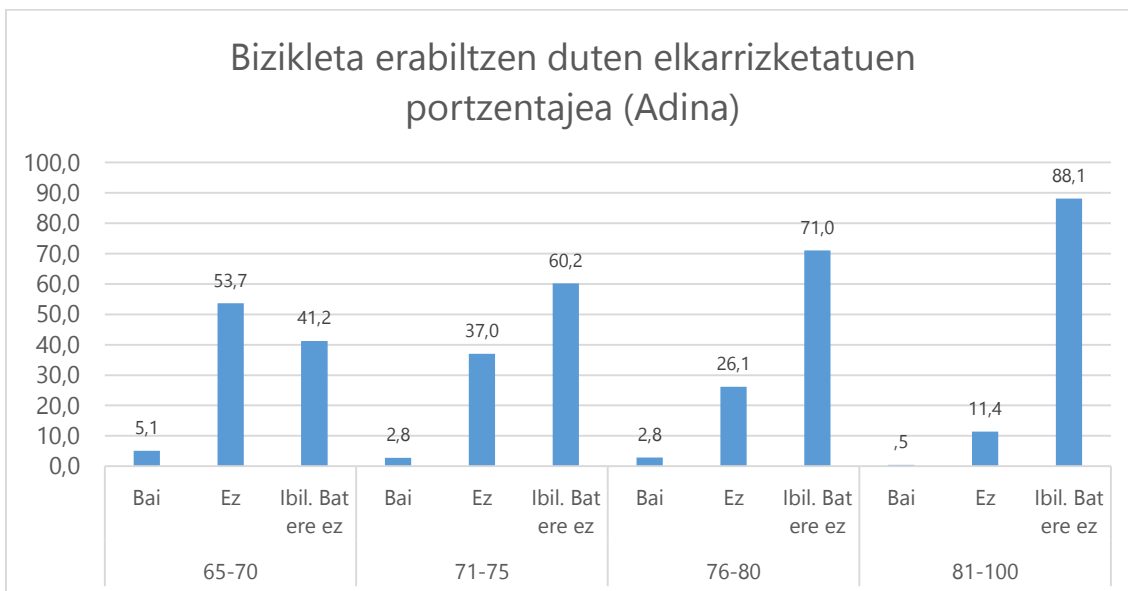


Adineko bide-erabiltzaileen %3k baino ez du bizikleta ibilgailu gisa erabiltzen. %33k beste ibilgailu batzuk erabiltzen ditu, eta %64k bat ere ez.

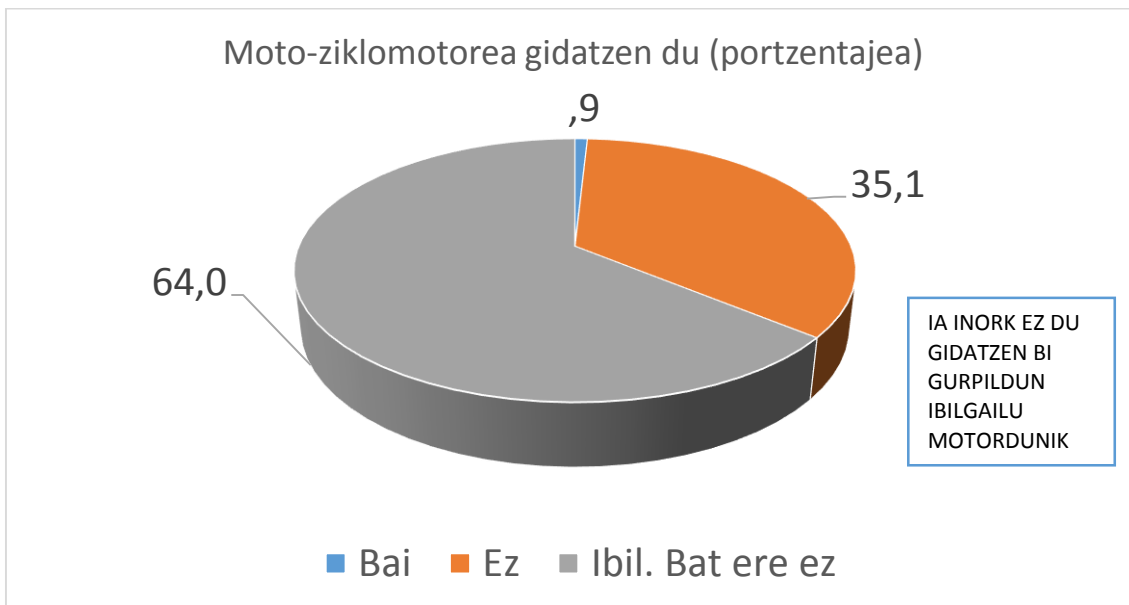
Arlo horretan gizon eta emakumeen artean ia ez dago desberdintasunik.



Argi dago adinarekin bizikletaren erabilera behera doala. 65 eta 70 urte bitartekoen %5,1 da, eta 81 eta 100 urte bitartekoen %0,5.

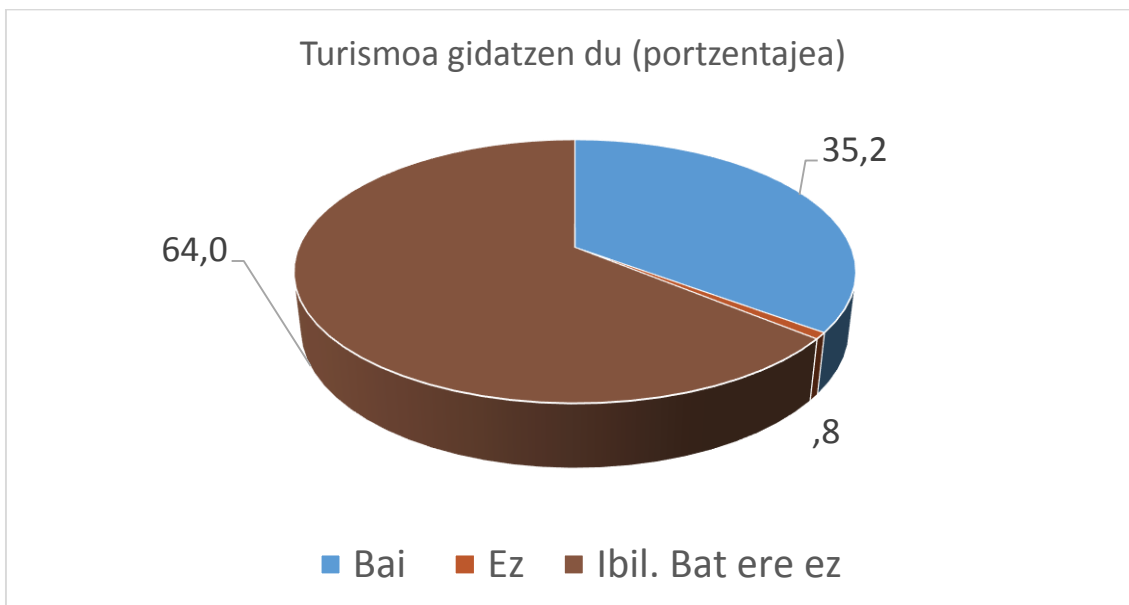


Motozikletaren edo ziklomotoarearen erabilerari dagokionez, baieztatu ahal dugu adin horretan ia inork (%1) ez dituela horrelako ibilgailuak gidatzen.



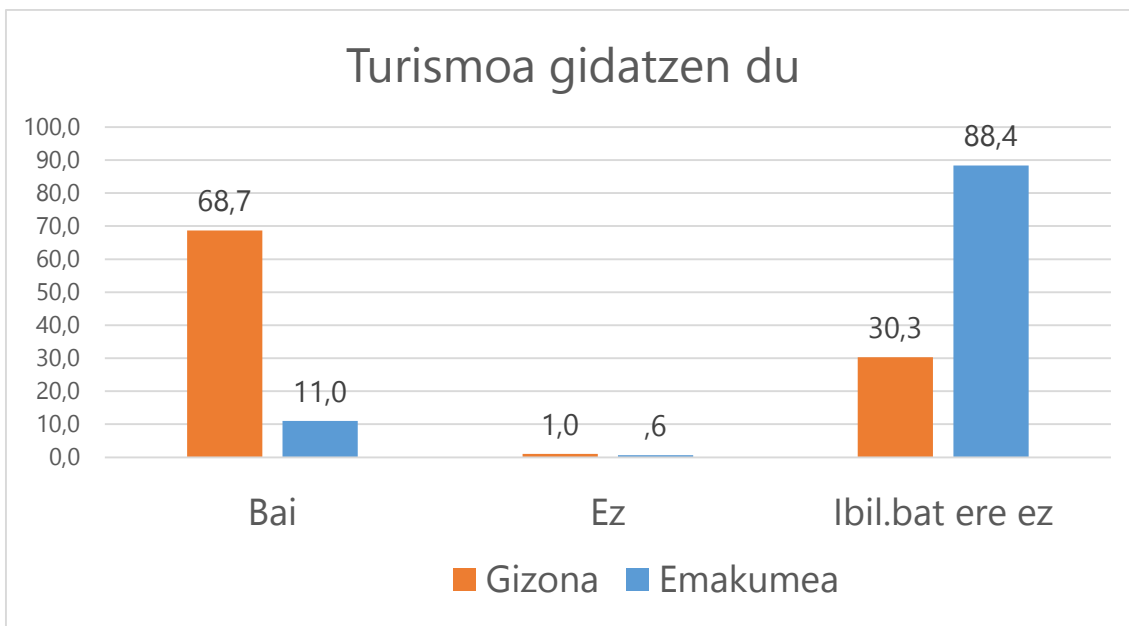
2.4- BIDE-ERABILTZAILEAK TURISMO-GIDARIAK DIRENEAN

Turismo bat gidatzea beste kontu bat da. Adineko bide-erabiltzaileen %35ek gidatzen du turismo bat.

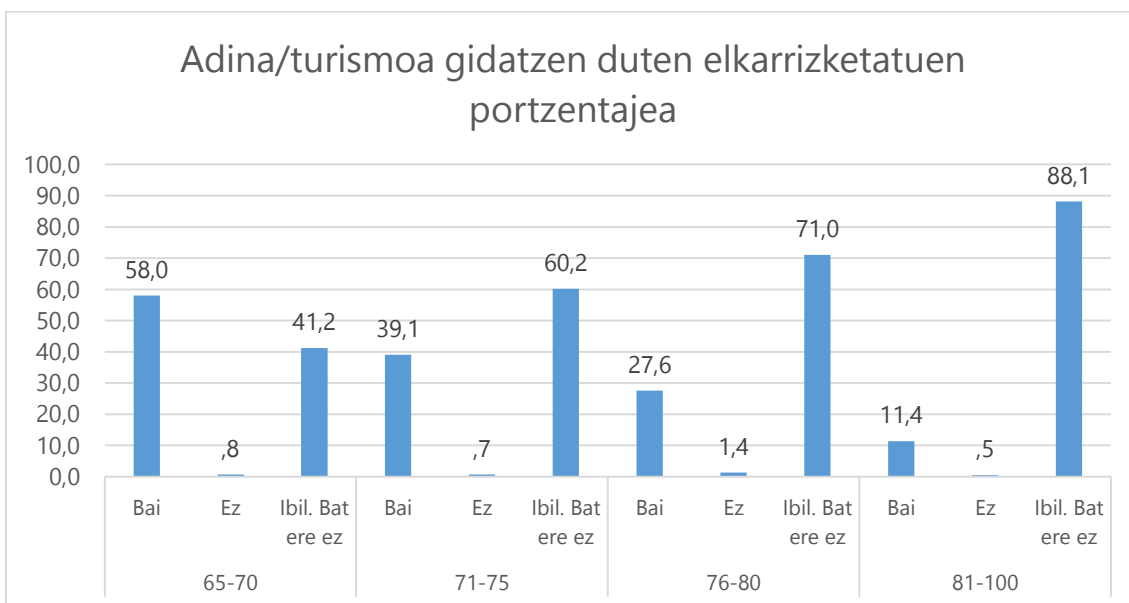


Adin horretan, gizonezkoen eta emakumezkoen artean desberdintasun handiena adierazten duen ezaugarrietako bat da.

Gizon gehienek (%69) turismoa gidatzen dute, baina emakume gutxiak (%11) gidatzen dute.



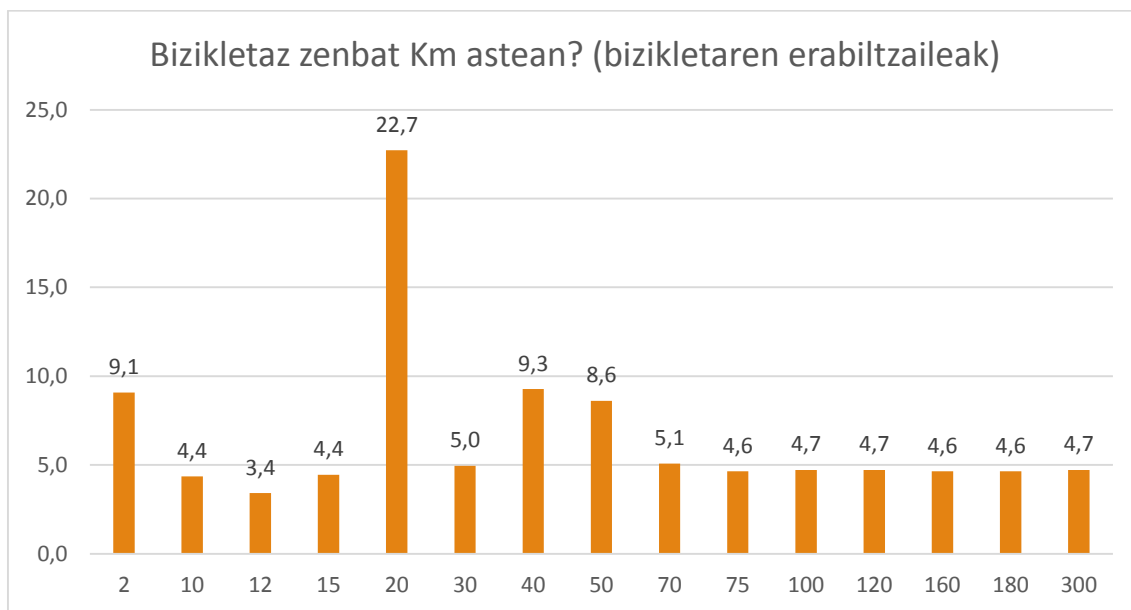
Baina adina ere aldagai garrantzitsua da turismo bat gidatzeko orduan, nola ez. 65 eta 70 urte bitartekoen artean %58 dira gidariak, eta 81 eta 100 urte bitartekoen artean, %11 baino ez.



3.- MUGIKORTASUNA IBILGAILUETAN

3.1- BIZIKLETA

Bide-erabiltzaileek bizikletan astean batez beste 63 Km egiten dituzte. Pertsona batzuek, astean bizikletan, 100 Km baino gehiago egiten dituzte.

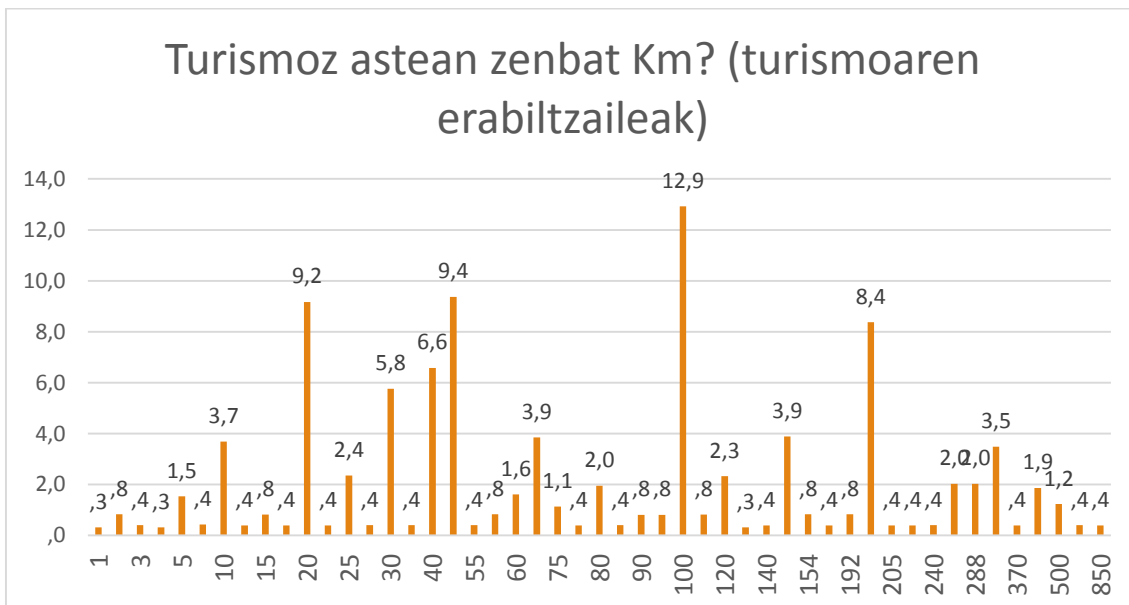


Moto-ziklomotoreei dagokienez, mugikortasuna alde batera utziko dugu, adin tarte horretan oso-oso gutxitan erabiltzen direlako.

3.2- TURISMOA

Turismoa erabiltzen duten bide-erabiltzaileek, batez beste astean, ibilgailu horretan 110 Km egiten dituzte.

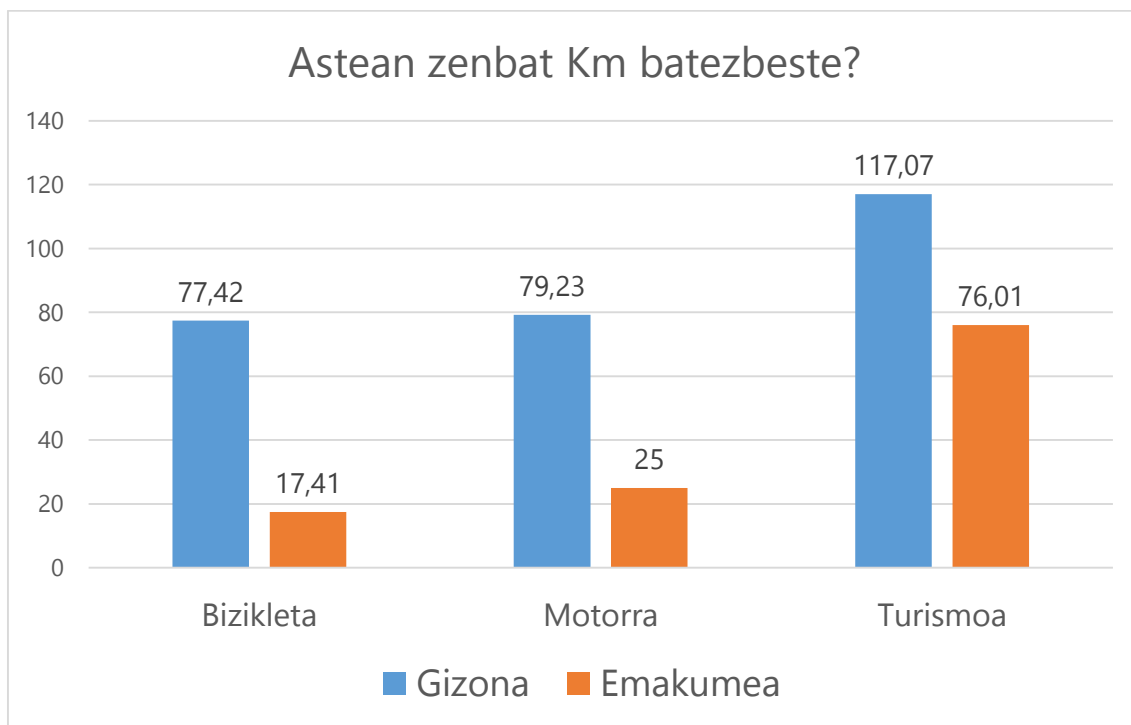
Ikus daiteke jende multzo batek astean 100 Km baino gutxiago egiten dituela, eta beste multzo batek astean 100 edo gehiago.



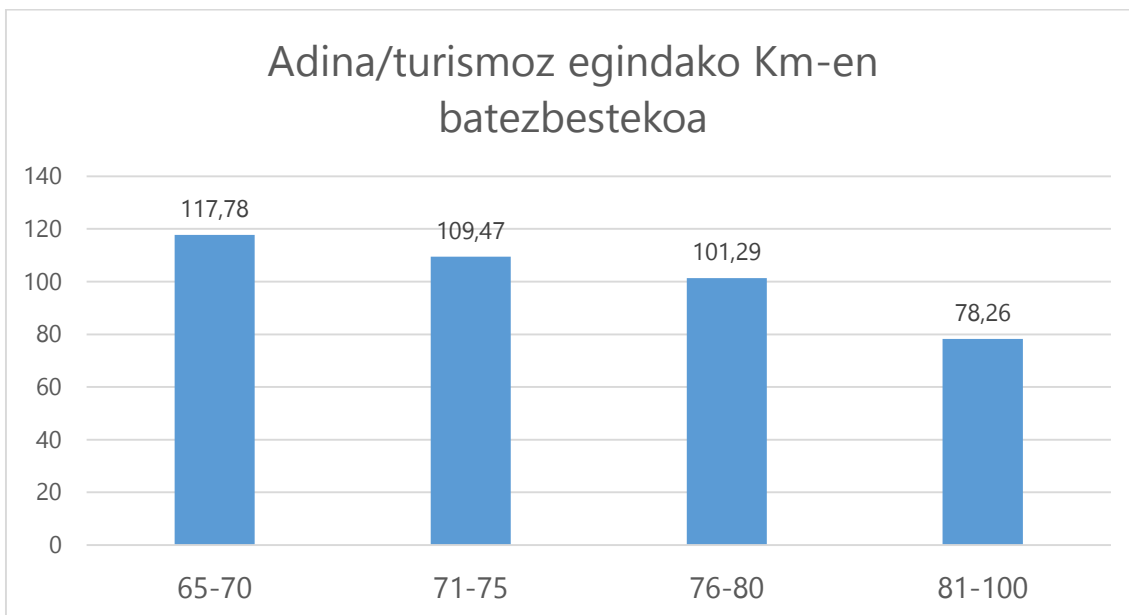
3.3- MUGIKORTASUNA SEXUAREN ETA ADINAREN ARABERA

Gizonezkoek eta emakumezkoek, edozein ibilgailutan, asteen egindako Km-en batez bestekoei begiratzen badiegu, ikusten dugu:

- Ibilgailu mota guztietan gizonezkoek emakumezkoek baino Km gehiago egiten dituztela.
- Desberdintasun txikiena turismoekin gertatzen da.

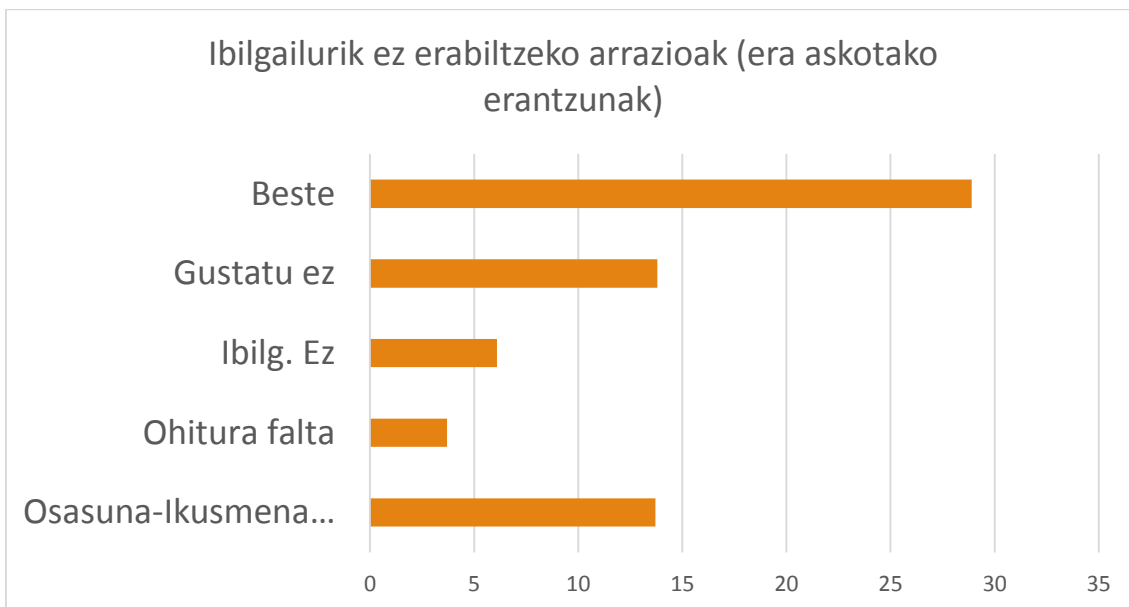


Adinaren arabera kilometrajearen bilakaerari begiratzen badiogu, ikusten dugu egiten diren Km-en batez bestekoa adinarekin txikitzen joaten dela. Hau da turismoen grafikoa.



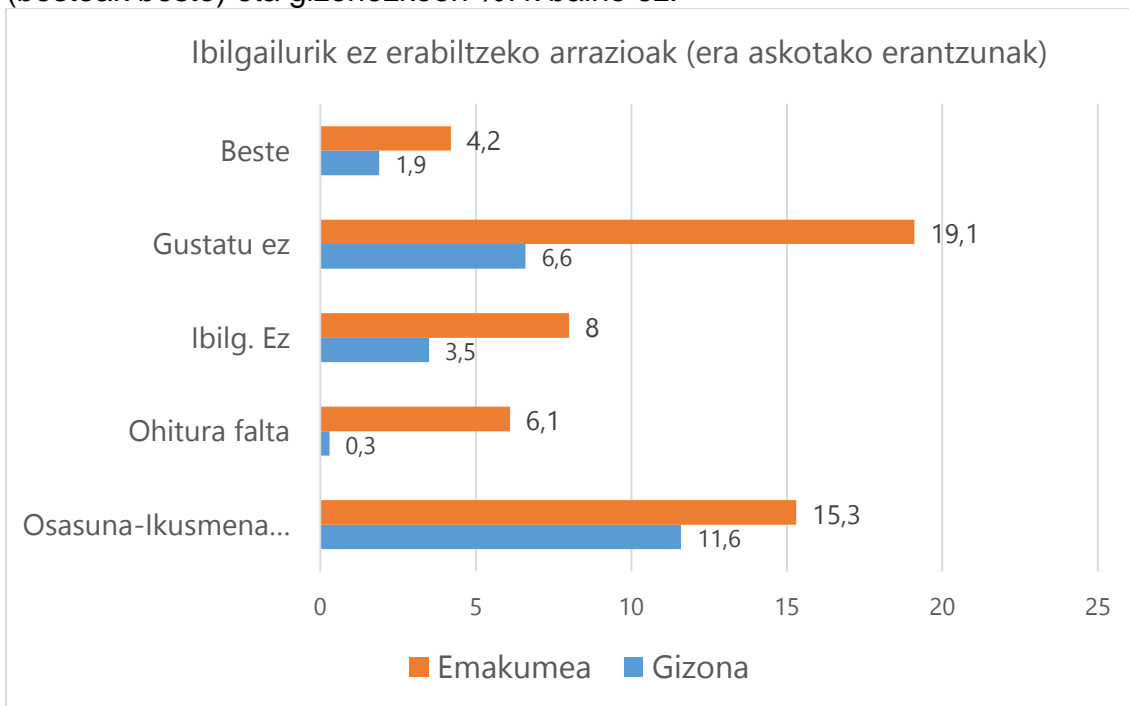
3.4- IBILGAILUAK EZ ERABILTZEKO ARRAZOIAK

Osasuna eta gustatzea al ez izaten dira bide-erabiltzaileek aipatzen dituzten arrazoi nagusiak.

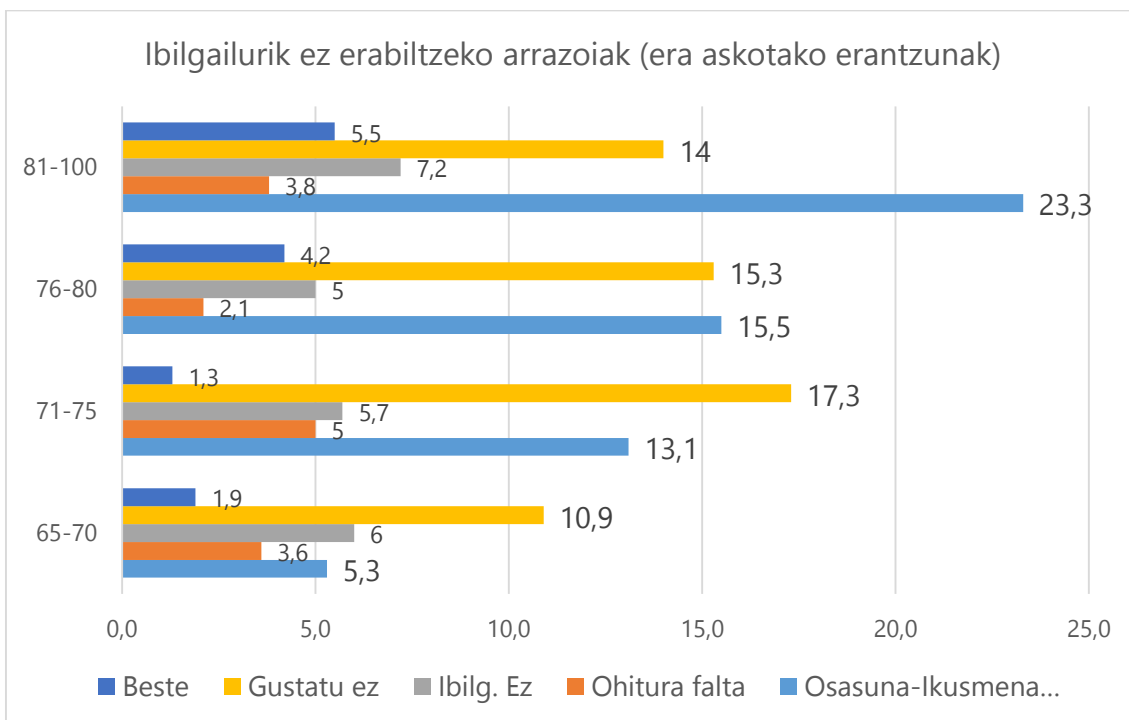


Arlo honi dagokionean, gizonezko eta emakumezkoen arteko desberdintasunetako bat gustatu ez gustatu arrazoian datza.

Ibilgailurik ez erabiltzeko, emakumezkoen %19k aipatzen du arrazoi hori (besteak beste) eta gizonezkoen %7k baino ez.

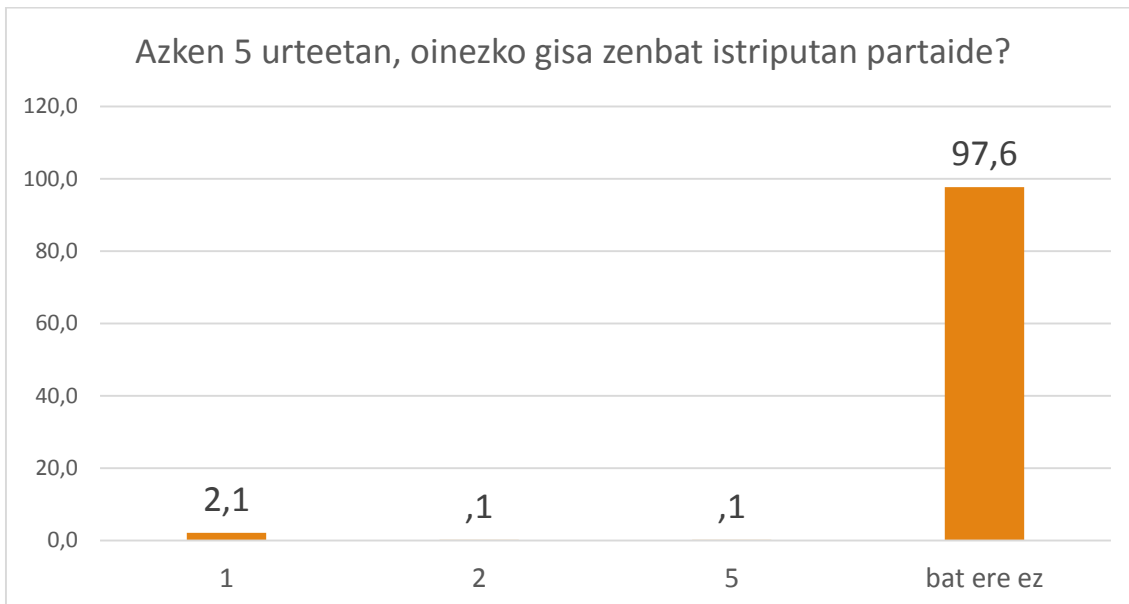


Adinari dagokionez, bide-erabiltzailea adinean aurrera doan heinean, OSASUNA da aldi gehiagotan erabiltzen den arrazoi bakarra.



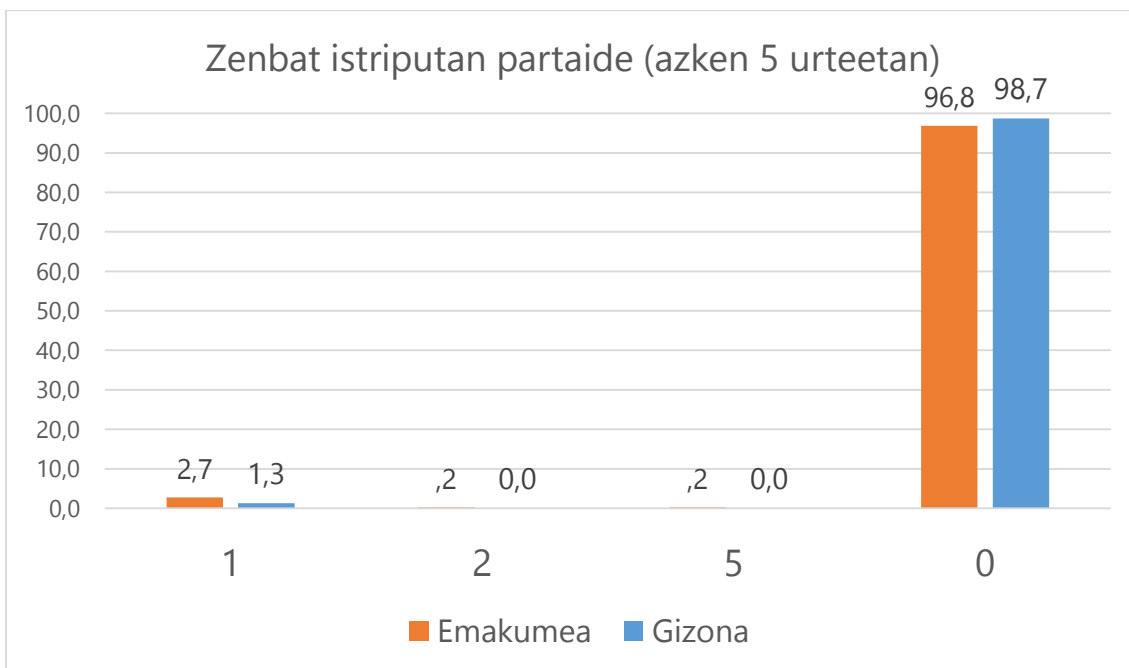
4.- ISTRIPUAK

4.1- OINEZKOAK DIRENEAN



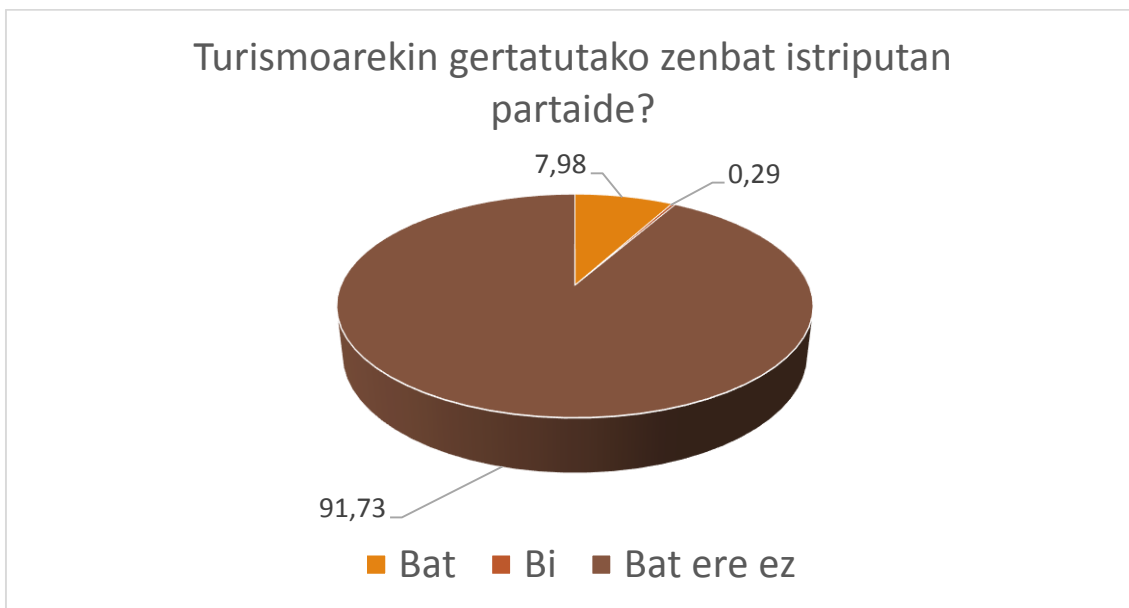
Adineko bide-erabiltzaileen %98k, azken 5 urteetan, EZ du oinezko gisa istripurik izan.

Gizonezko eta emakumezkoen arteko desberdintasunak urriak dira.

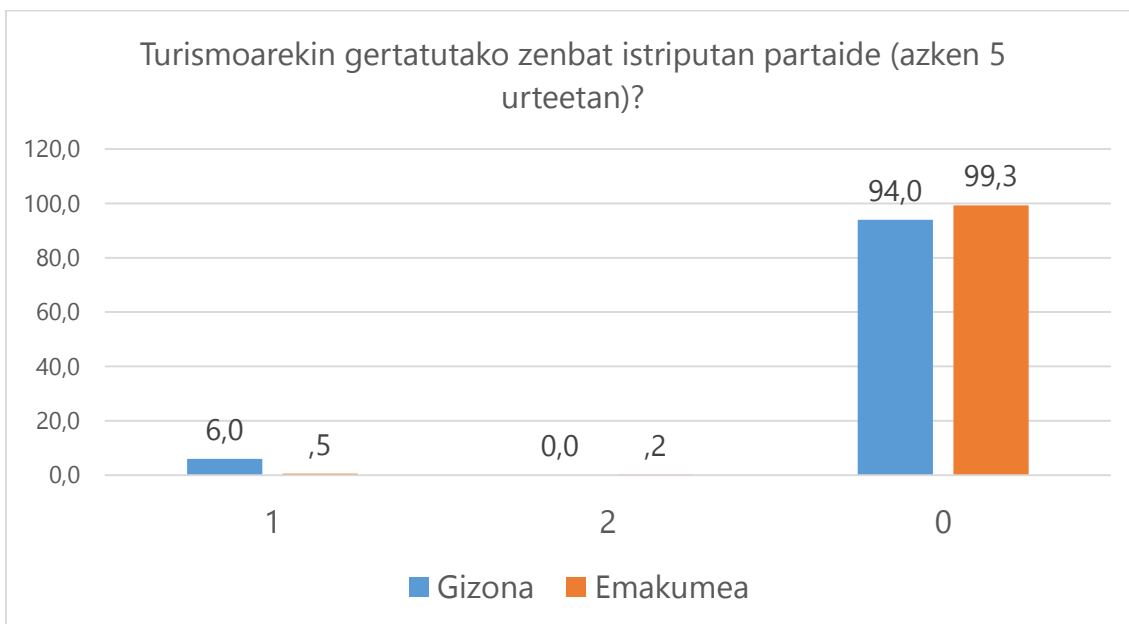


4.2- GIDARIAK DIRENEAN

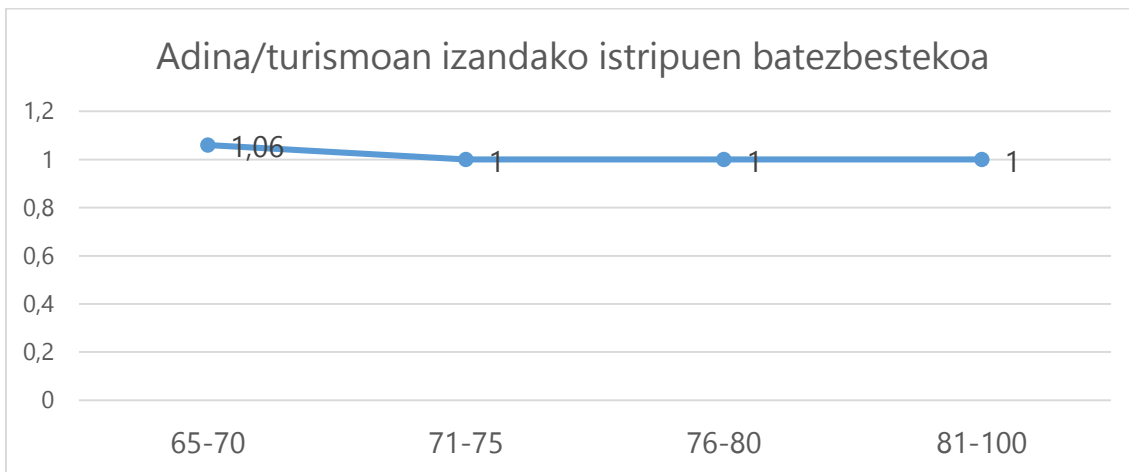
%92 ez da turismoko istripu batean ere partaide izan.



Turismoa gidatzen, azken 5 urteetan partaide izan diren istripuei begiratzen badiegu, sexuaren arabera, gizonezkoek izan dituzte istripu batzuk gehiago.

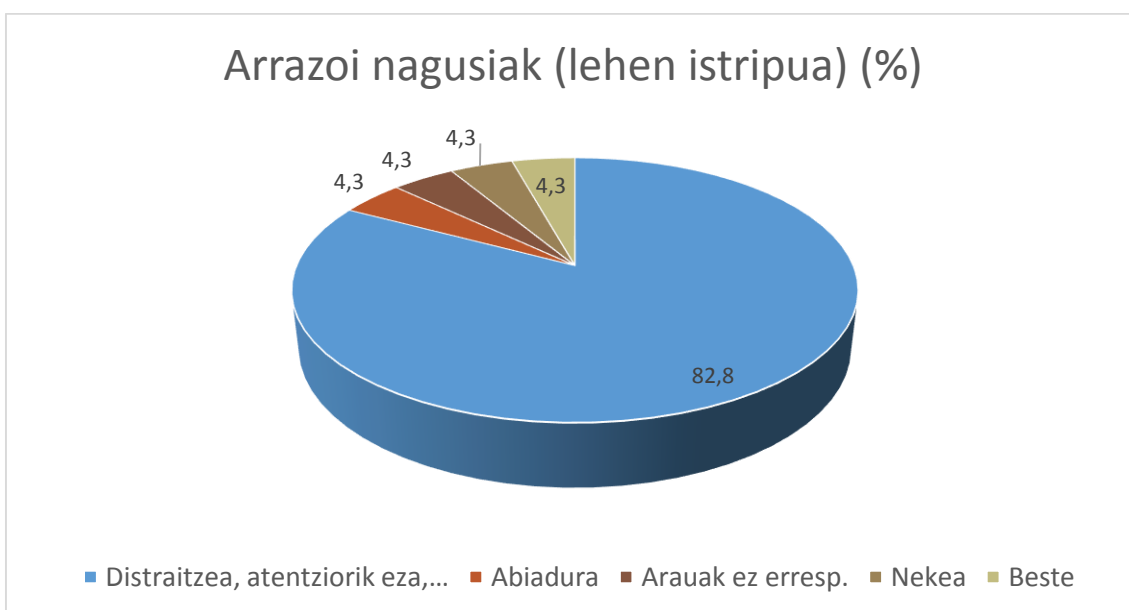


Adinari dagokionez, istripuen batez bestekoa apur bat txikitzen da, baina ez mugikortasuna txikitzen den hein berean.



4.3- (TURISMO) ISTRIPUEN KAUSALITATEA

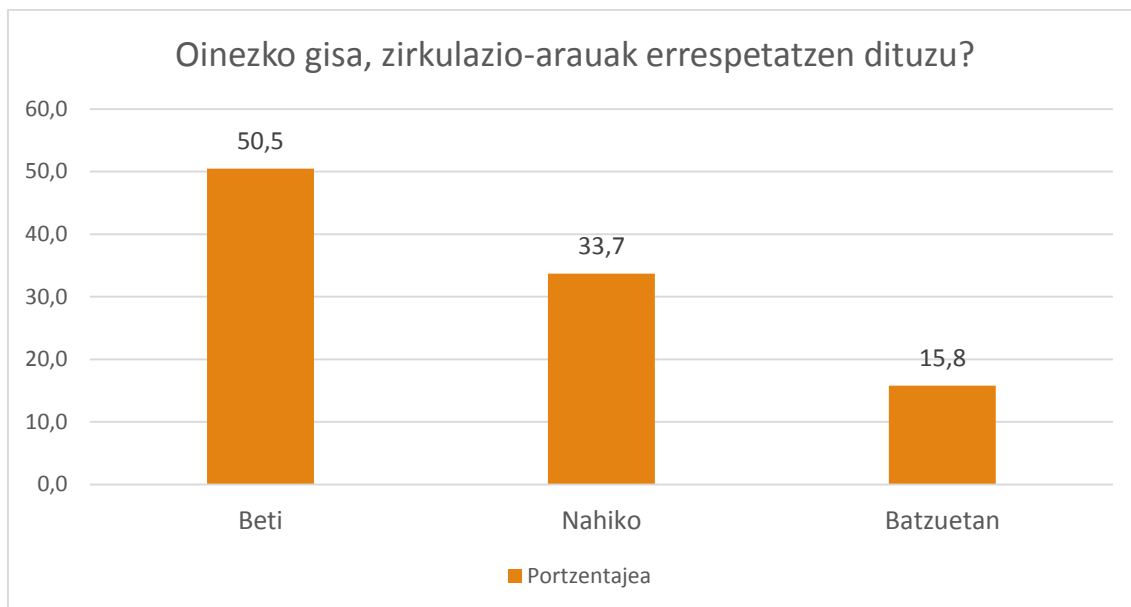
Adineko bide-erabiltzaileen erantzunen arabera, gehien-gehienek, alde handiarekin, beren (lehen) istripuaren kasua moduan aipatu zuten: “distrainza”, “atentziorik eza” edo “ez begiratzea”.



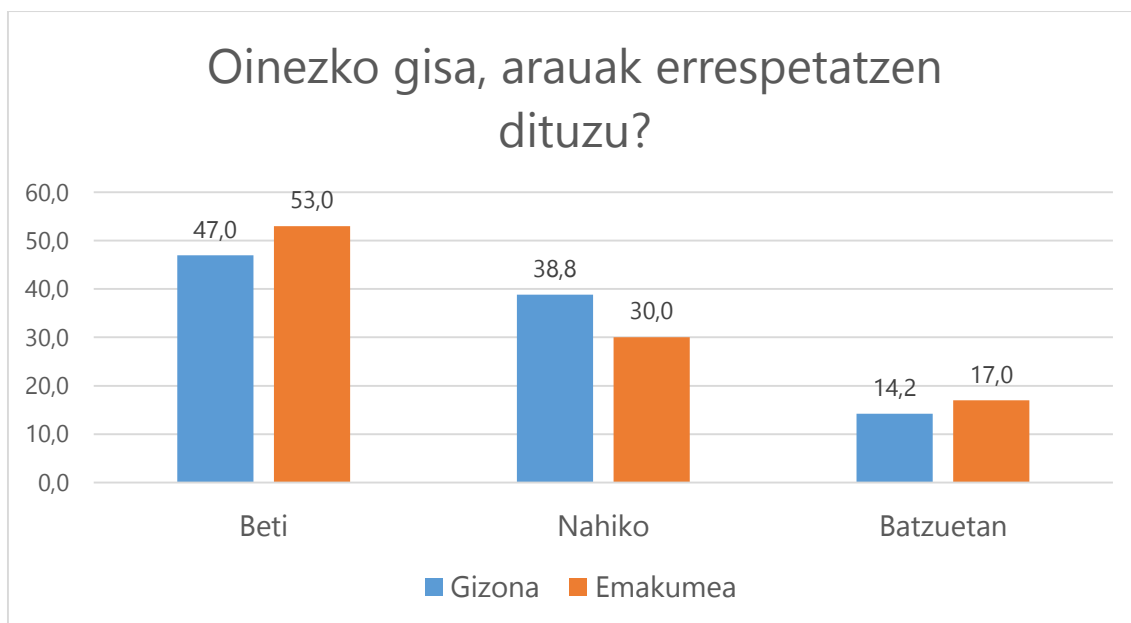
5.- ZEHAPENAK ZIRKULAZIO-ARAUAK EZ ERRESPETATZEAGATIK

5.1- OINEZKO GISA ARAUAK ERRESPETATZEA

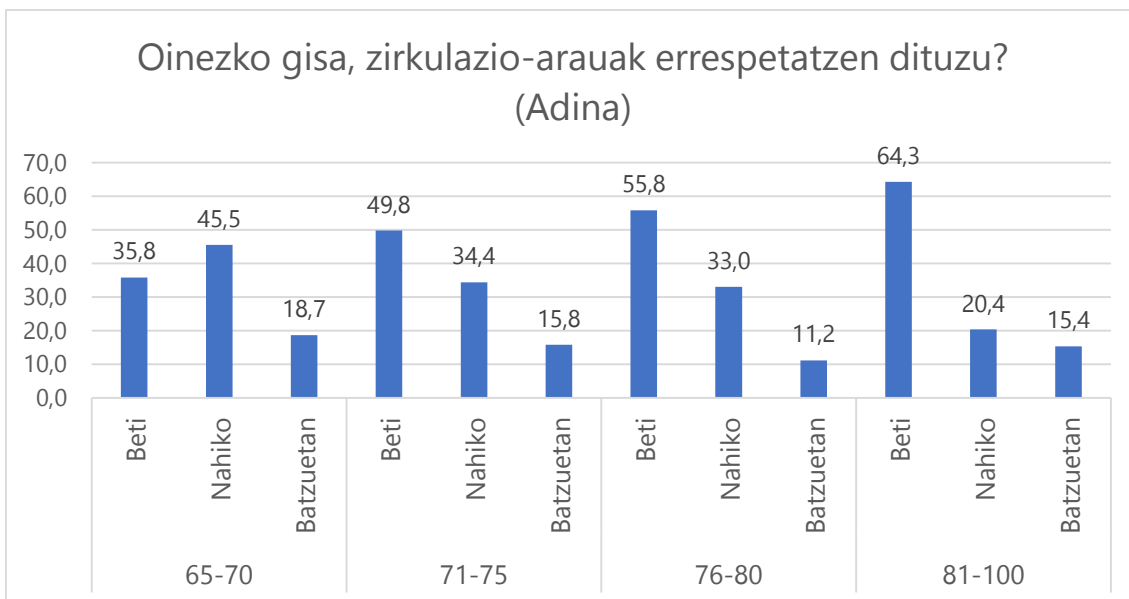
%16ek soilik esaten du arauak “batzuetan” errespetatzen dituela. Gainerakoek “Beti” edo “dezente”.



Arauak “beti” errespetatzen dituztenen artean gehiago dira emakumezkoak gizonezkoak baino, baina “batzuetan” errespetatzen dituztenen artean ere berdin gertatzen da.



Adinari dagokionez, adinean gora joan ahala, oinezko gisa arauak errespetatzea ere handitzen da.



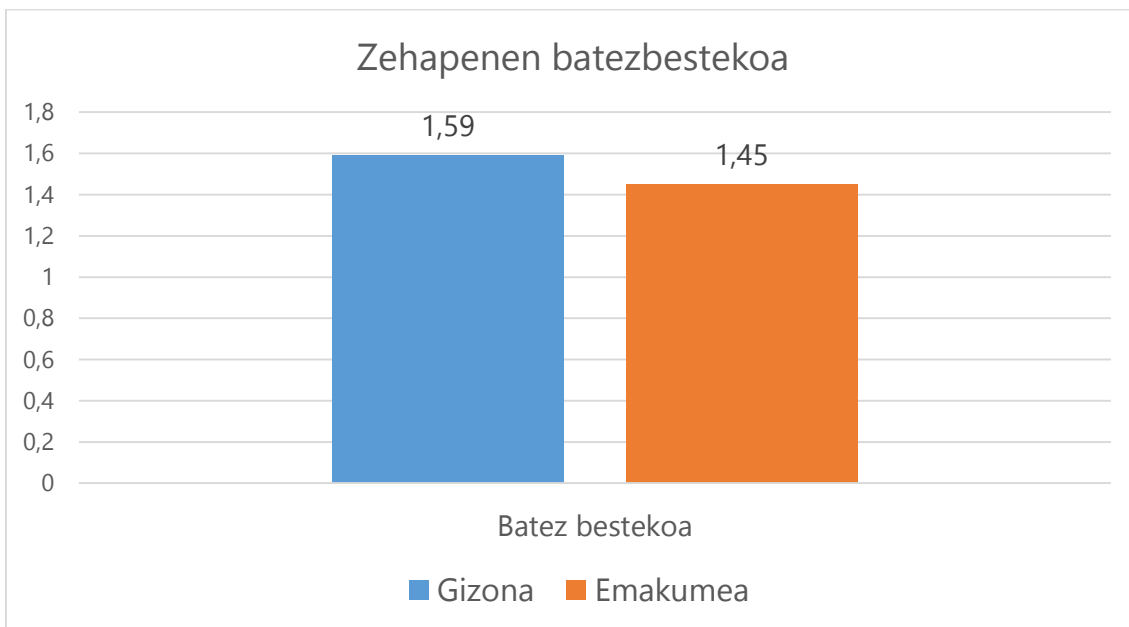
5.2- ZIRKULAZIO-ARAUAK EZ ERRESPETATZEA

Adineko bide-erabiltzaileen %81ek ez du zehapenik jaso. Hala ere, kasu batzuetan 12 zehapen jaso dituzte.

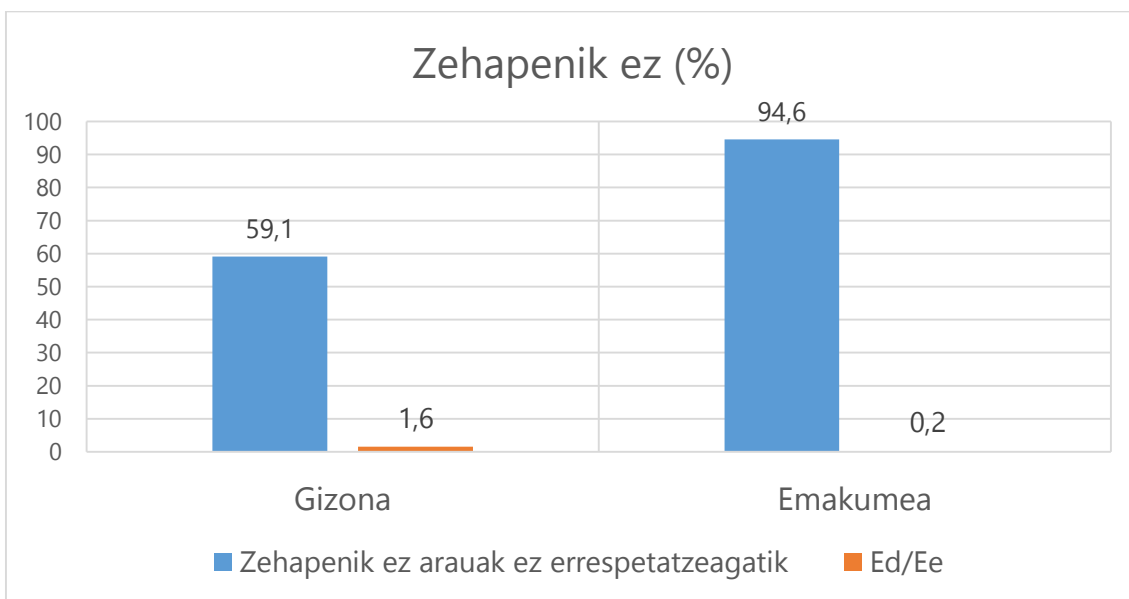
Jasotako zehapenek eta arriskuarekiko esposizioak (mugikortasuna, ibilgailuak erabiltzea...) erlazioa daukate.



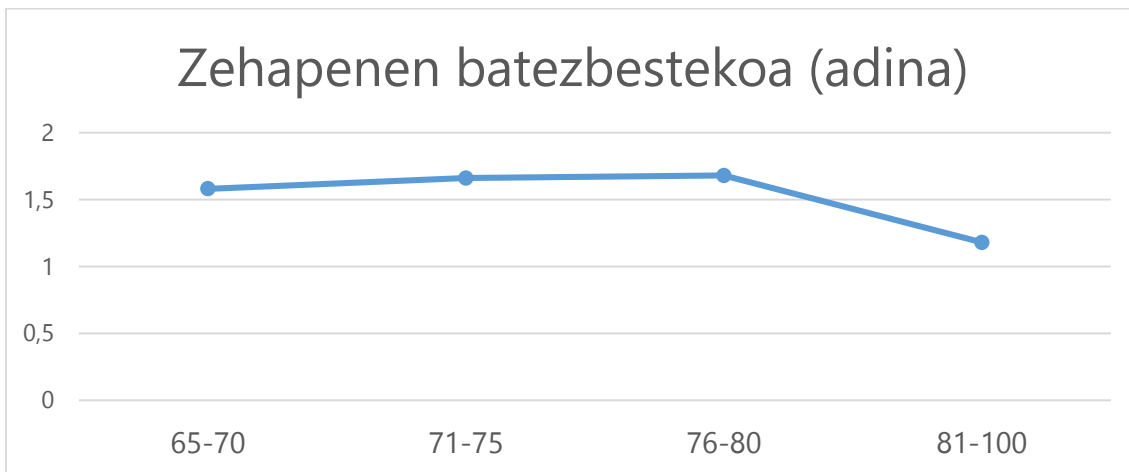
Emakumezkoek jasotako zehapenen batez bestekoa gizonezkoek jasotakoena baino apur bat txikiagoa da.



Baina zehapen bat ere jaso ez duten pertsonen portzentajeari begiraten badiogu, emakumezkoen portzentajea gizonezkoena baino askoz handiagoa da.

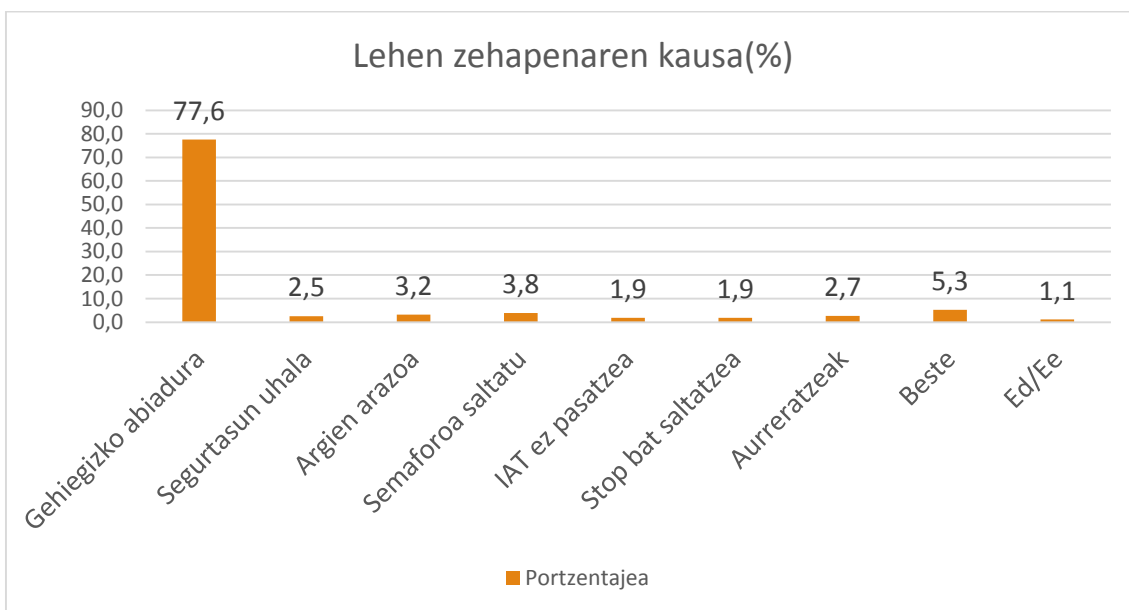


Adinean aurrera joan ahala ere, zehapenen batez bestekoa txikiagoa izaten da, eta mugikortasunarekin berdin gertatzen da .

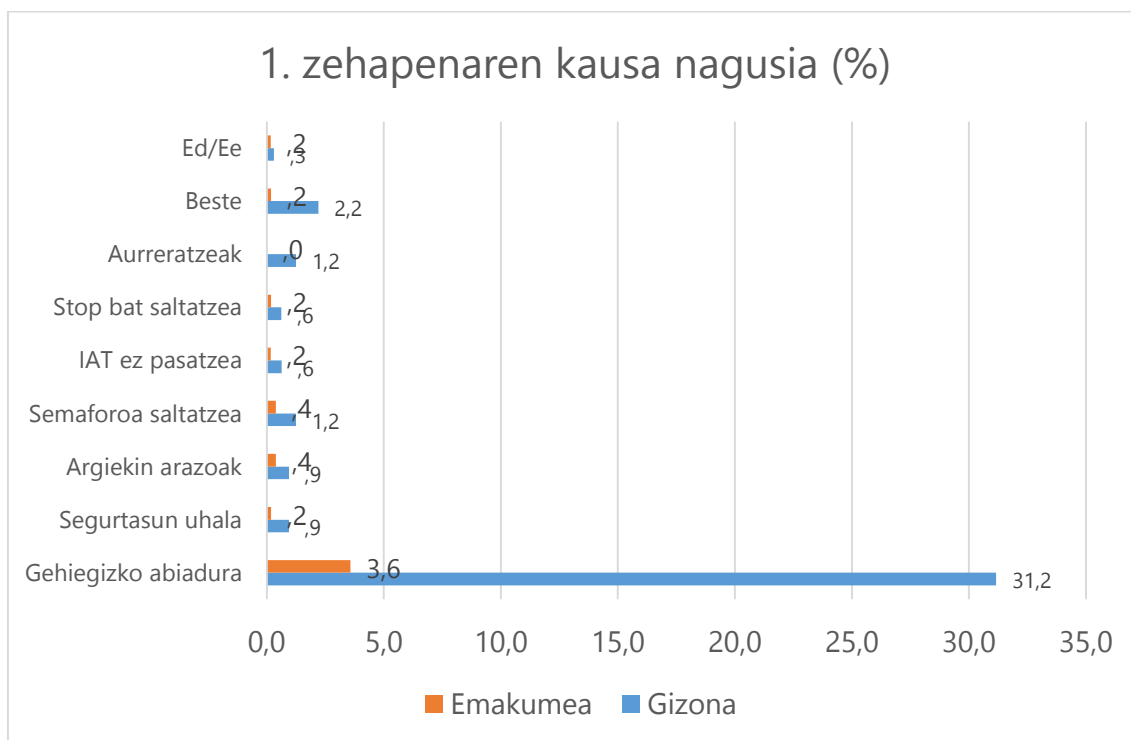


5.1- ZEHAPENEN KAUSAK

Zehapenen kausa nagusia, alde handiarekin, gehiegizko abiadura izaten da. Hori normala da, horixe baita automatizatuta dagoen zehapen mota bakarra.

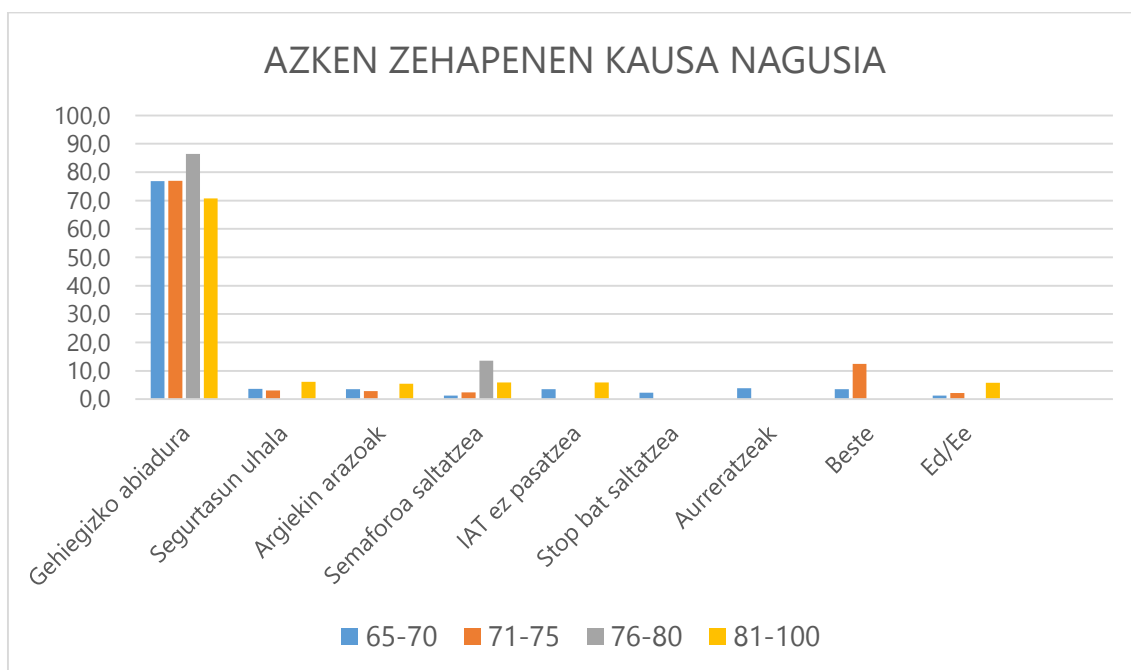


Sexuaren araberako desberdintasunik ez dugu ikusi.



Gehiegizko abiaduragatiko zehapenei begiratzen badiegu, gizonetzko eta emakumezkoen arteko aldea izugarri handia da. Kontuan hartu behar da adin horretako emakume gehienek ez dutela gidatzen.

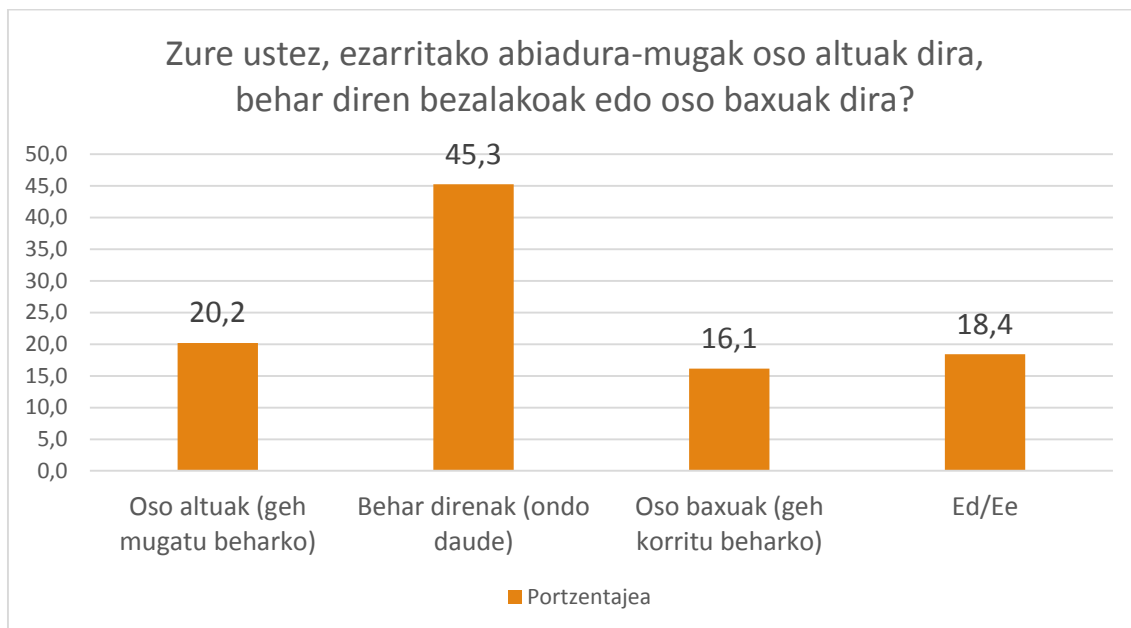
Adinaren aldagaiari begiratzen badiogu, abiaduragatiko zehapenak adin handienetan baino ez dira murrizten.



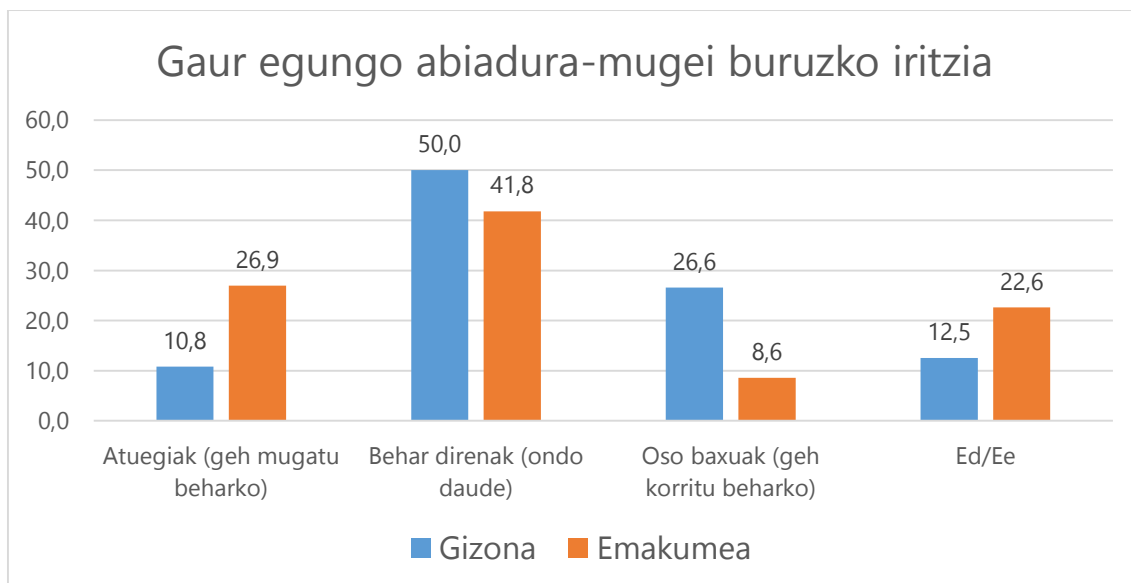
6.- ADINEKO BIDE-ERABILTZAILEEN IRITZIAK ETA JARRERAK

6.1- EZARRITAKO ABIADURA MUGEI BURUZKO IRITZIAK

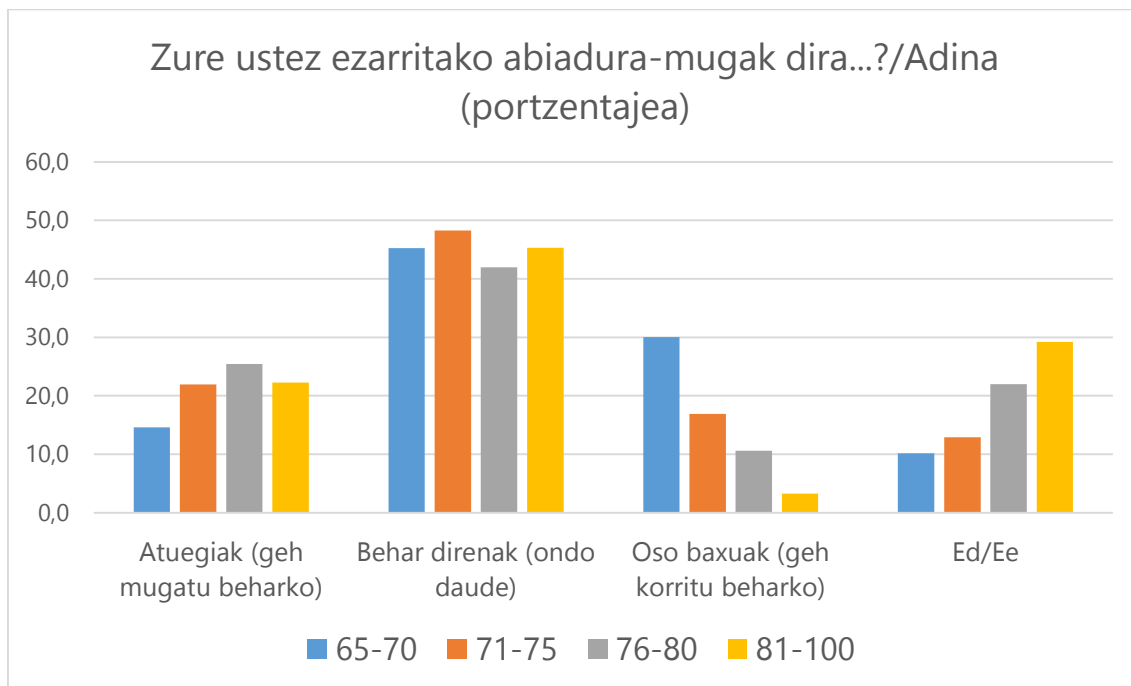
Adineko bide-erabiltzaileen %45ek uste du abiadura mugak dauden bezala ondo daudela. %20k abiadura-muga jaitsiko luke eta %16k handituko luke.



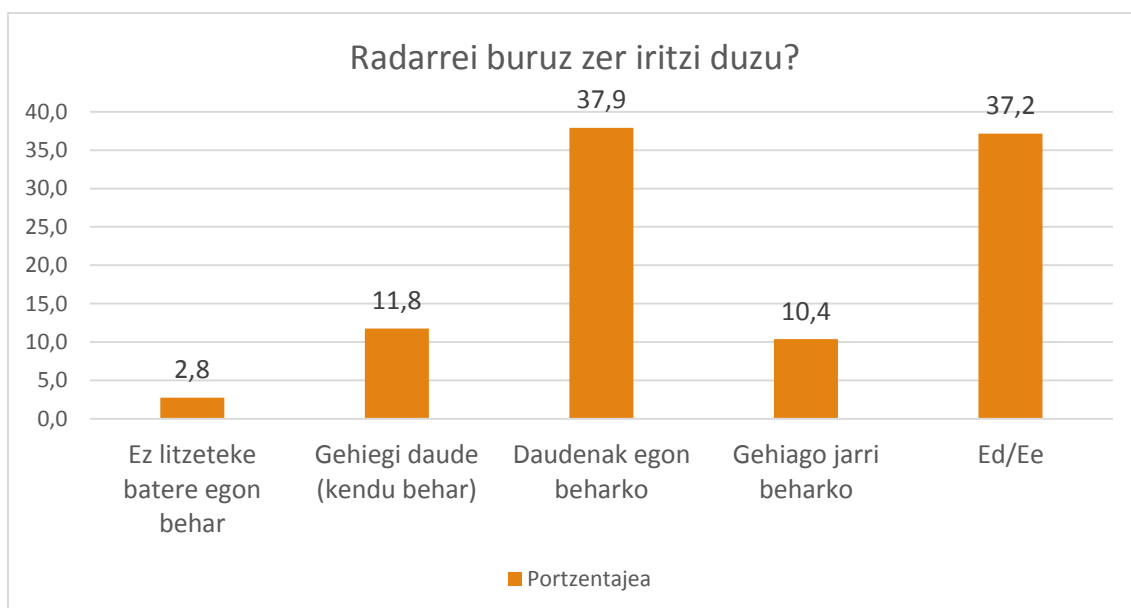
Sexuaren araberako iritziei dagokienez, emakumezkoak erradikalagoak dira abiadura are gehiago murrizteko eta gizonezkoak, ordea, abiadura handitzeko.



Adina aldagai moderatzailea da abiadurari dagokionean ere. Abiadura handiagoan ibili nahiko luketenen kopurua txikiagoa da.

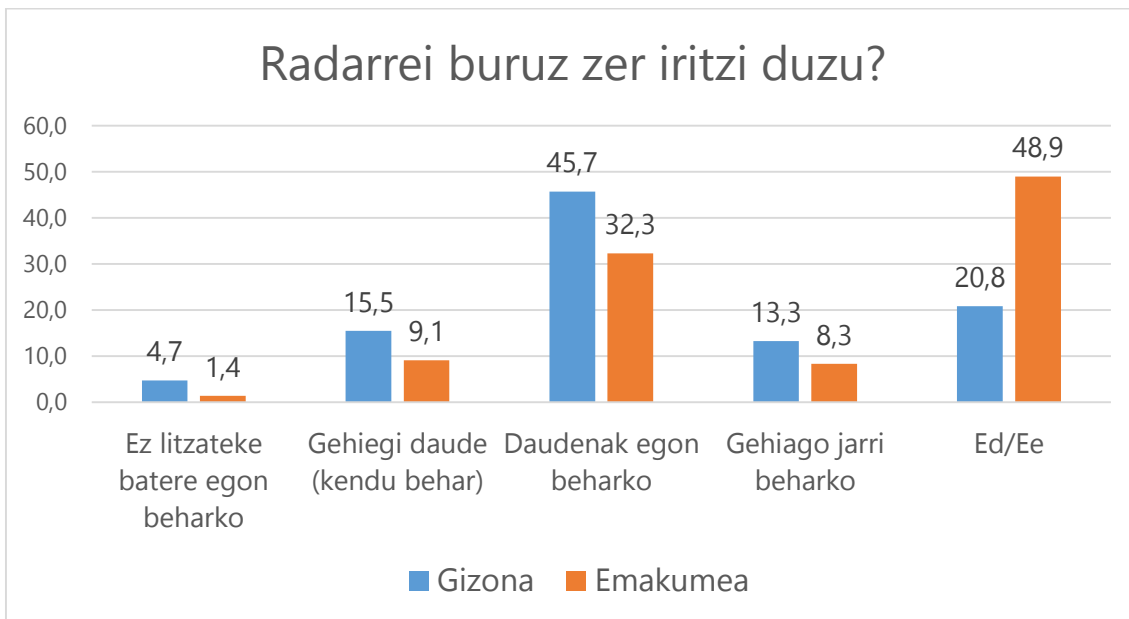


6.2 RADARREI BURUZKO IRITZIAK

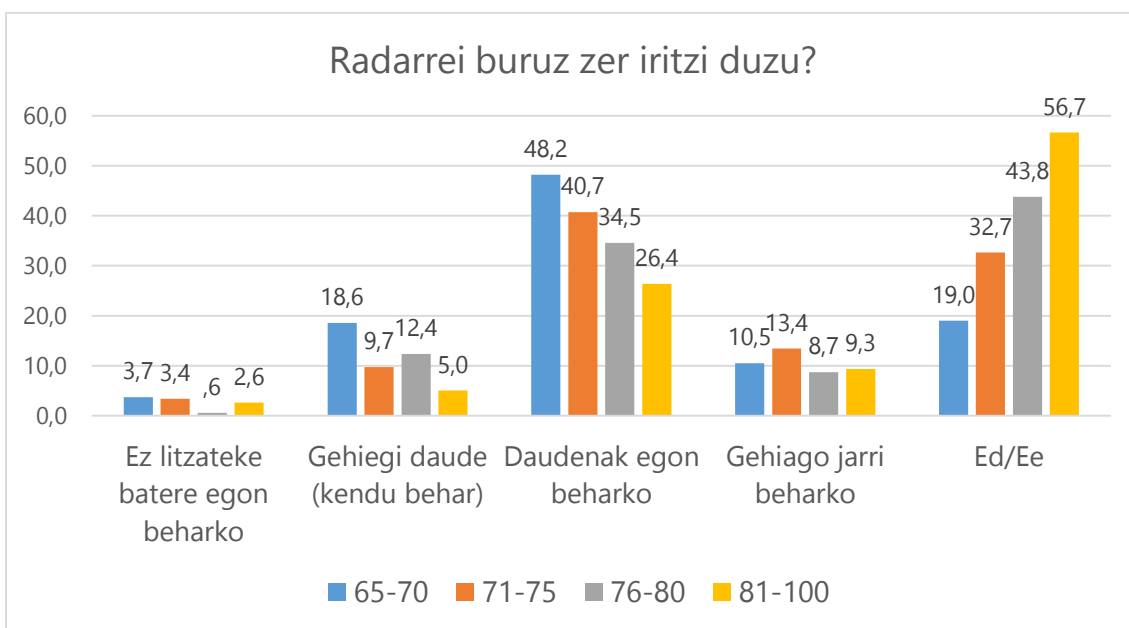


Adineko bide-erabiltzaileen %38 gaur egun dauden radarren kopuruaren aldekoa bada ere, portzentaje bera da ez dakitenena edo erantzuten ez dutenena. Gogorarazi behar da talde honetan "gidariak ez direnen" kopurua handia dela.

Horren adierazgarria da emakume talde handiena "ez daki/ez du erantzuten" aukeran dagoela.



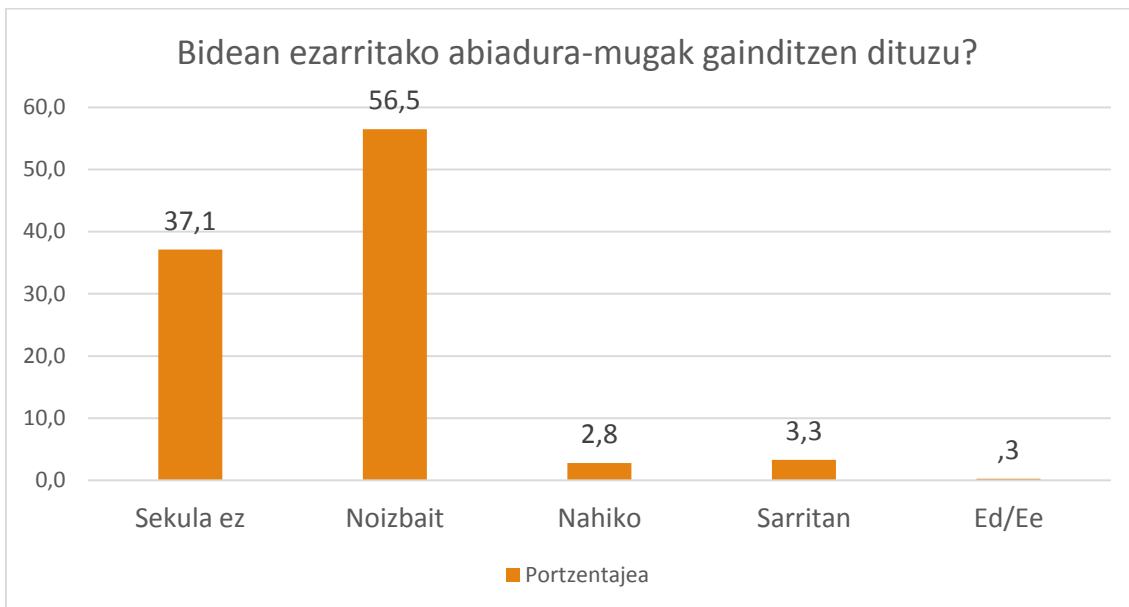
Adinean aurrera joan ahala, ez daki/ez du erantzuten erantzuten dutenen portzentajea ere handitzen da.



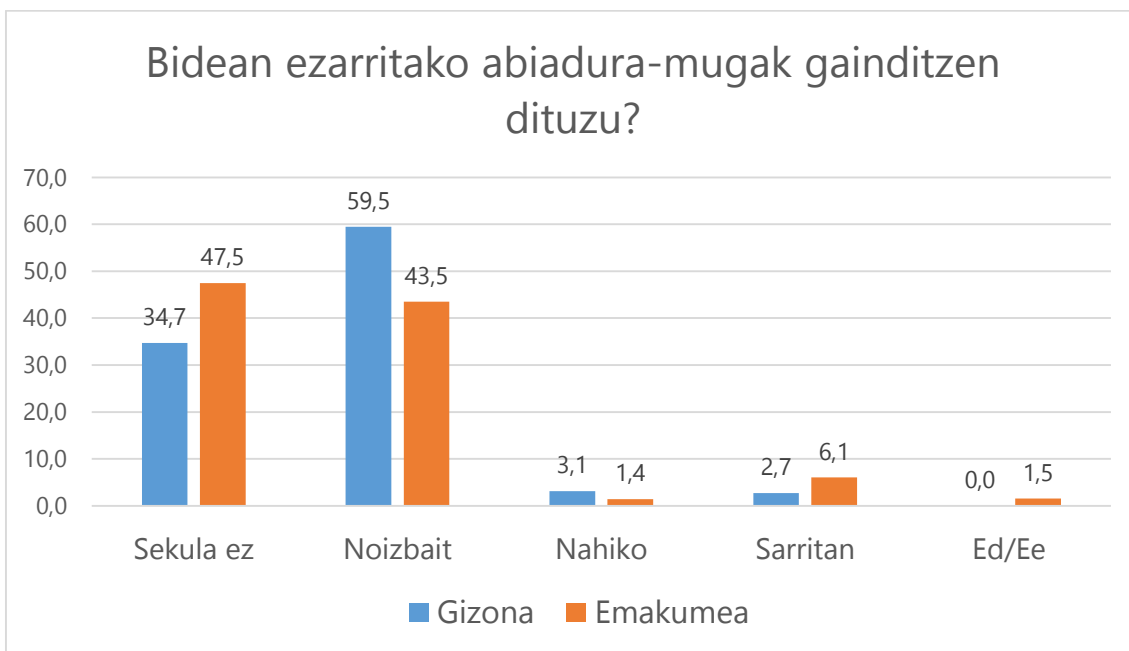
6.3 JARRERAK

6.3.1- ABIADURA

Adineko bide-erabiltzaileen %6k onartzen du abiadura-mugak “askotan” edo “sarritan” gainditzen dituela.



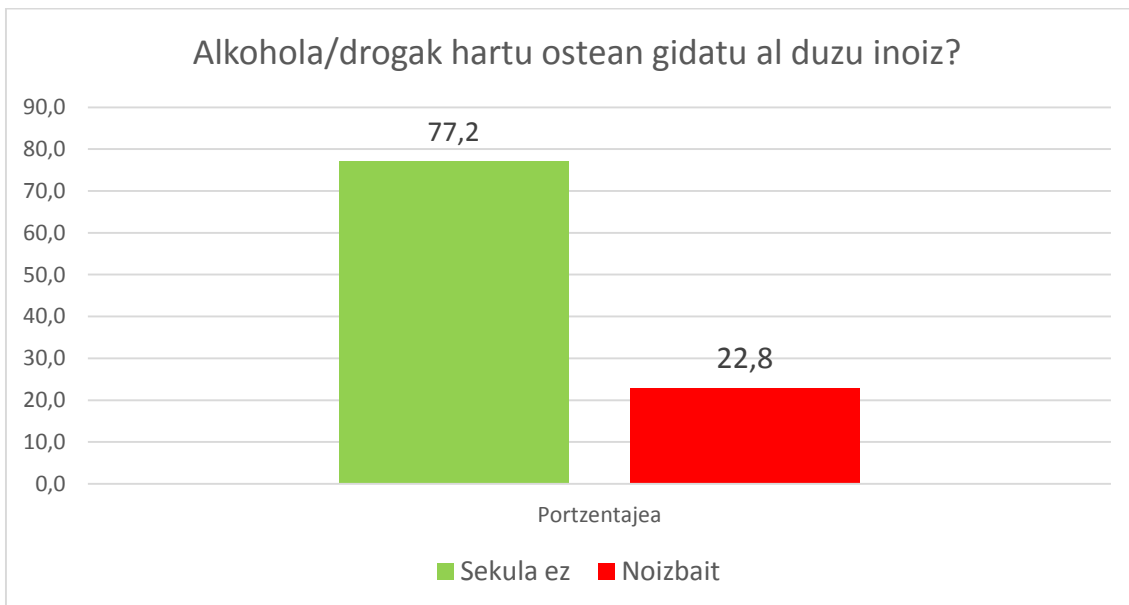
Sexuaren araberako datuek adierazten digute alde batetik, abiadura mugak “inoiz gainditzen ez” dituztenen artean emakumezkoak gehiago direla, baina bestetik, emakumezko askok ere sarritan gainditzen dituztela.



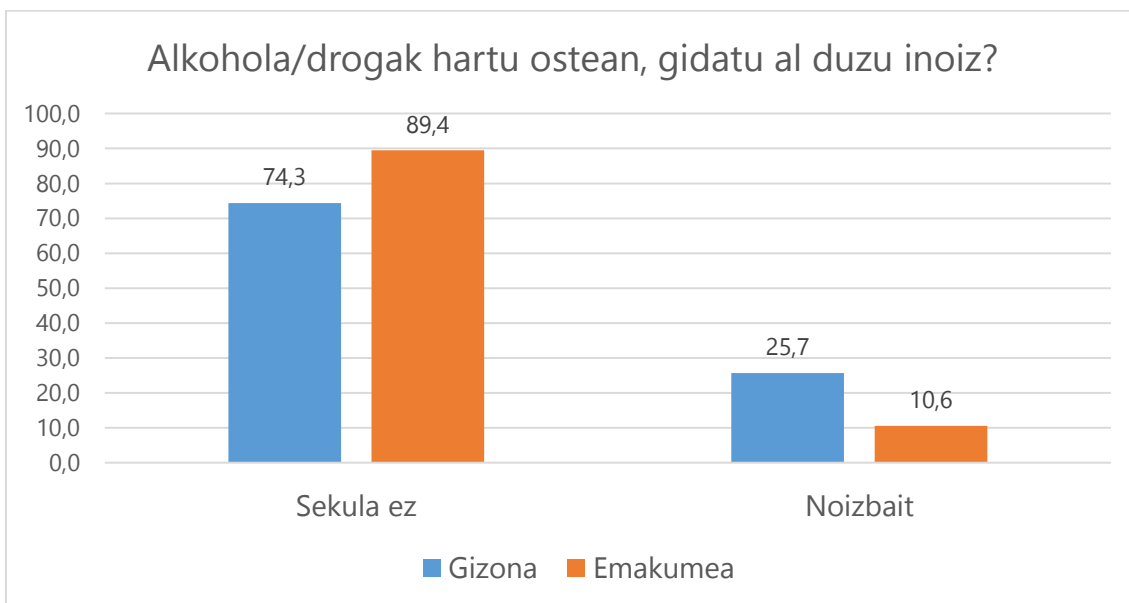
Azkenik “inoiz ez” aukeraren portzentajea adinarekin handitzen da.

6.3.2 ALKOHOLA/DROGAK

Alkohola/drogak hartu ostean “batzuetan” gidatu dutenak %23 dira.



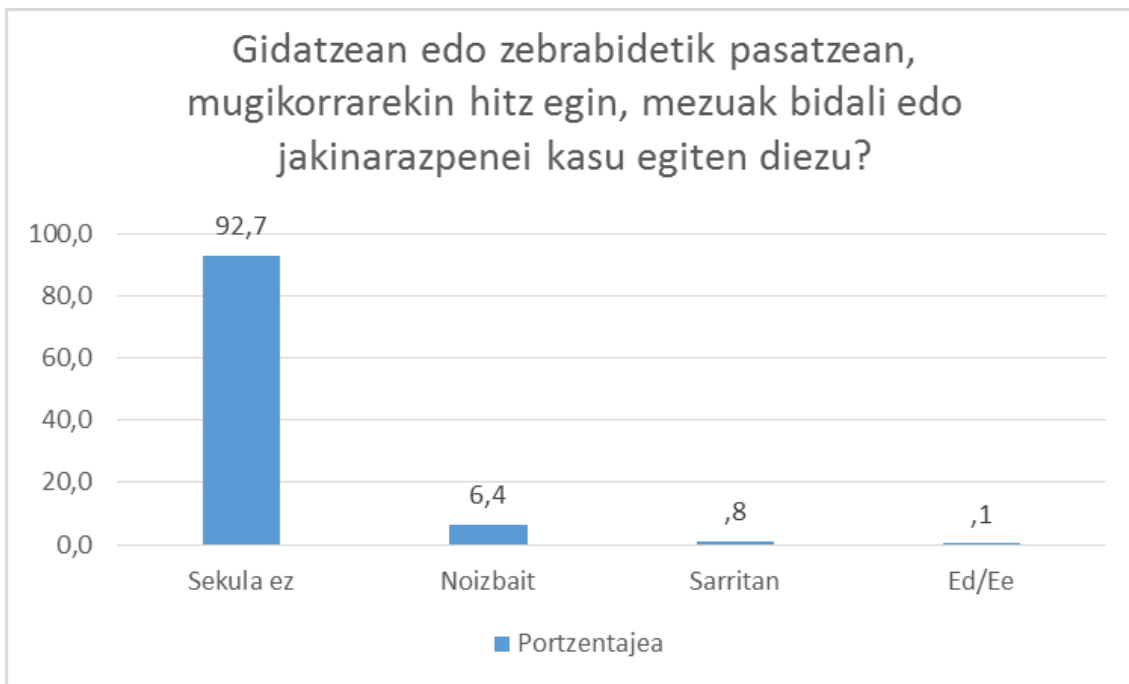
Sexuaren arabera desberdintasun nabarmenak daude: Gizonezkoen %26k esaten du alkohola/drogak hartu ostean gidatu duela, eta emakumezkoen %11k baino ez.



Adinean aurrera joan ahala “Inoiz ez” aukera gora doa eta “batzuetan”, ordea, behera.

6.3.3- TELEFONO MUGIKORRAREKIN DISTRAITZEA

Telefono mugikorrarekin “batzuetan” edo “sarritan” distraitzen direnak %7 baino ez dira.



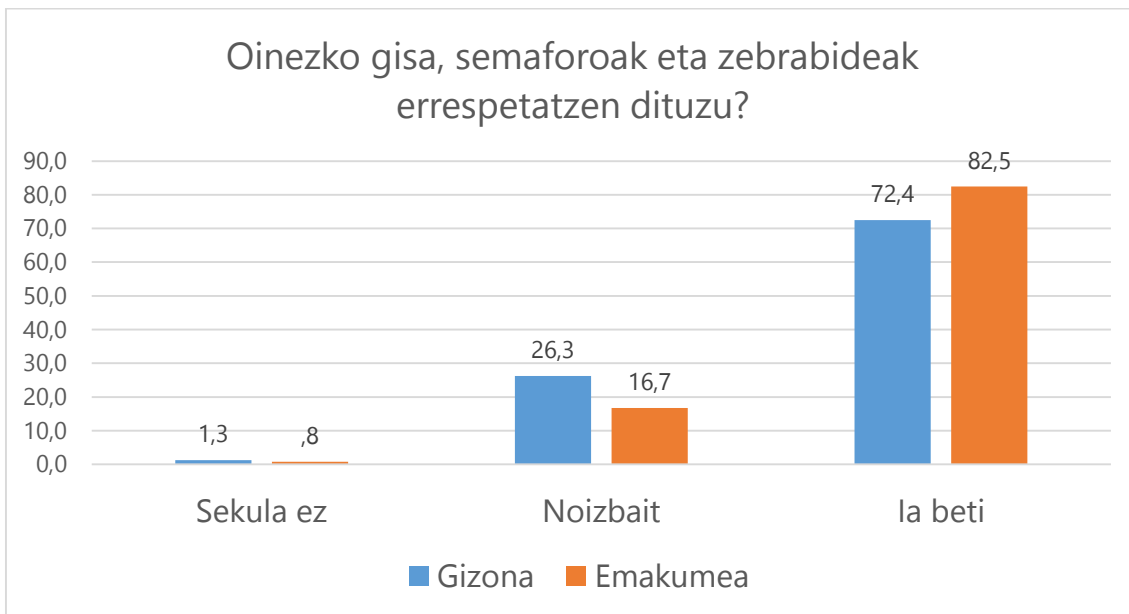
Kontu horri dagokionean, sexuaren araberako desberdintasunak oso txikiak dira, eta adinaren arabera, adinean gora joan ahala, “inoiz ez” gora doa eta “batzuetan” behera.

6.3.4 OINEZKO GISA SEMAFOROAK ETA ZEBRABIDEAK ERRESPETATZEA

%78k dio oinezkoak direnean semaforoak eta zebra-bideak ia beti errespetatzen dituela.



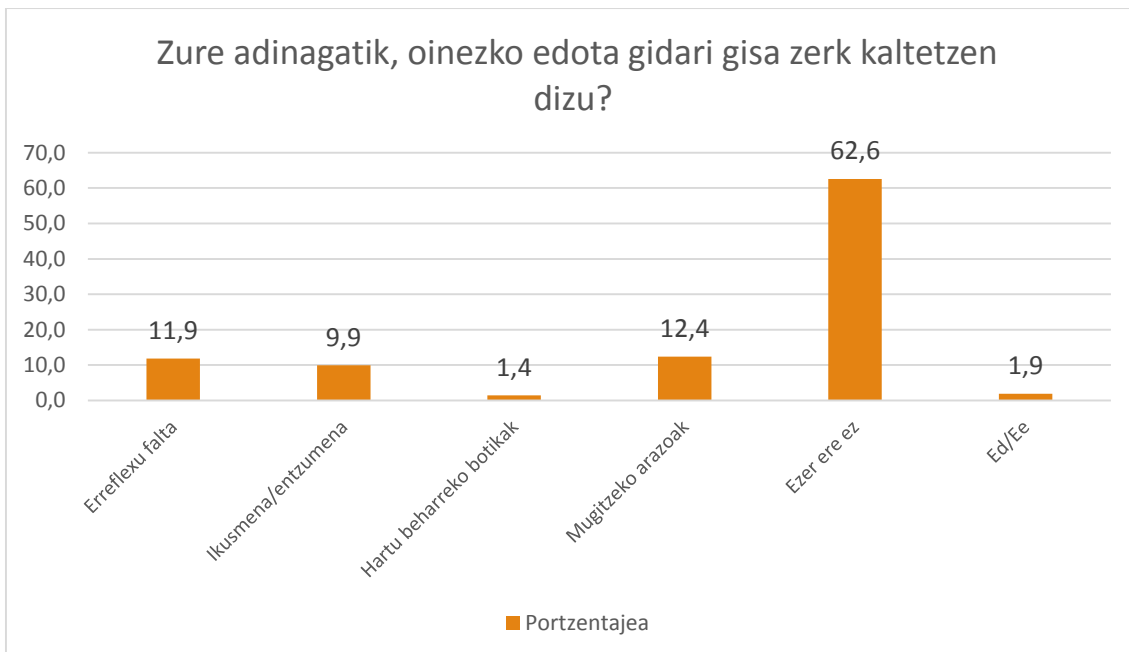
Emakumezkoek diote gizonetzkoek baino gehiago errespetatzen dituztela.



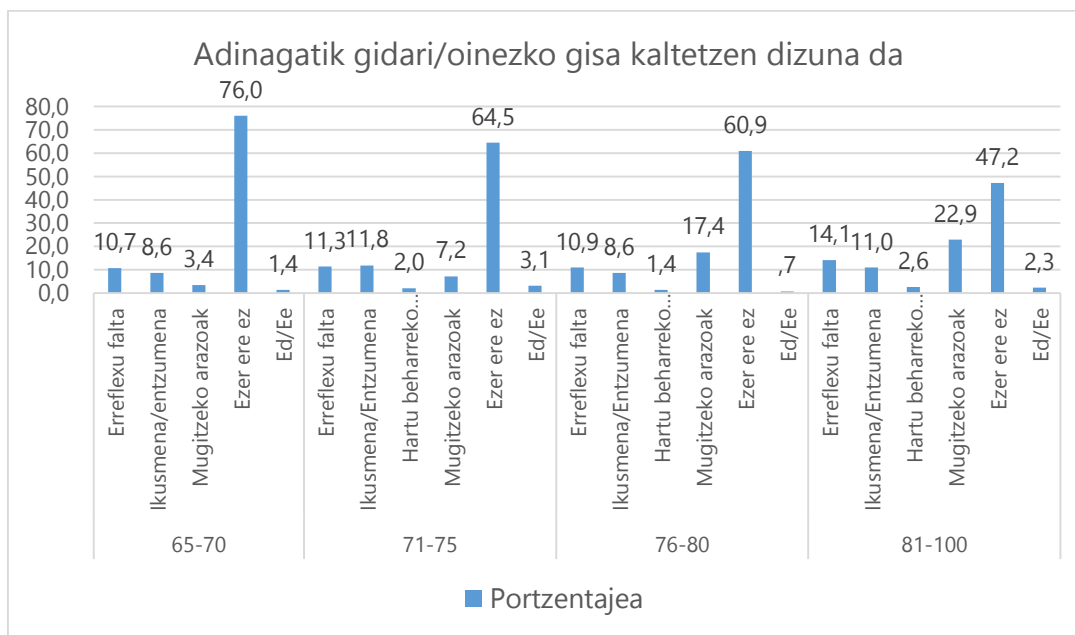
Adinarekin ez dago bilakaera argirik, nagusienek esaten dutelako gutxiago errespetatzen dituztela.

7.- BIDEAK ERABILTZEKO ARAZOAK, ADINAREKIN LOTUTAKOAK, ETA HORIETARAKO KONPONBIDEAK

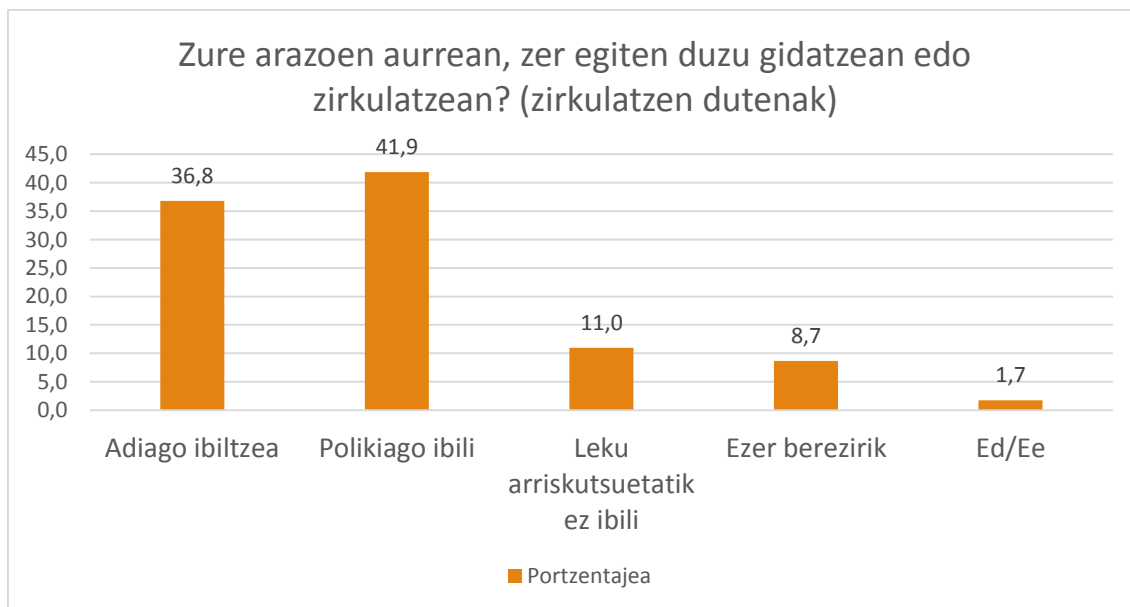
Bide-erabiltzaile gehienek esaten dute zirkulatzeko orduan adinak ez duela inolako eraginik beraiengan. Mugikortasun arazoek %12ri eragiten diote eta portzentaje berean erreflexu faltak.



Sexuaren araberako desberdintasunak urriak dira, baina adinaren arabera interesgarriak dira. Adinean aurrera joan ahala, batez ere mugikortasun arazoak handitzen dira.

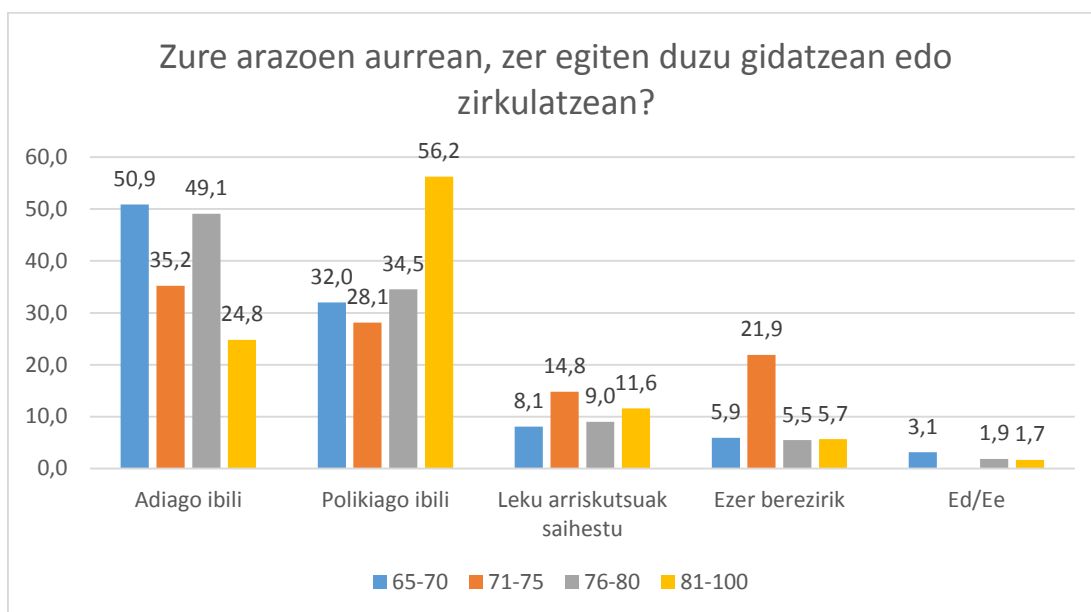


Arazo horiei aurre egiteko bide-erabiltzaileek hartzen dituzten neurriak dagokienez, erantzunak hauek dira. Batez ere, polikiago zirkulatzea eta, gero, adiago ibiltzea.



Sexuaren araberako desberdintasunei dagokienez, emakumezkoek gizonezkoek baino gehiagotan aipatzen dute “polikiago zirkulatzea”, eta gizonezkoek baino gutxiagotan “adiago ibiltzea”.

Adinaren arabera desberdintasunak daude, azpimarratzekoa da adin handienetan (81-100) nabarmen handitzen dela "polikiago ibiltzea" aukera.



8. EMAITZEN LABURPENA

Euskadin 64 urtetik gorako bide-erabiltzaile taldearen ezaugarri bat da gehienak emakumezkoak direla eta, batez ere, 78 urtetik gorakoak, emakumezkoek bizi-itxaropen handiagoa dutelako.

Emakume horien berezitasuna da gehien-gehienek ez dutela gidatzeko baimena eta beraz, oro har oinezkoak direla. Dena den, horrek ez du esan nahi oinez Km gehien egiten dituztenak direnik.

Adineko bide-erabiltzaileak, oinezkoak direnean, batez ere hiri inguruetako kaleetan ibiltzen dira, eta kalea eta errepidea gehien tartekatzen dituztenak gizonezkoak izaten dira. Adina oinezkoen mugikortasuna Km-tan, zein errepidearen erabilera murrizten dituen aldagaia ere bada.

Adin horietan ibilgailuen bidezko zirkulazioari dagokionez, bizikletaren erabilera oro har oso urria da eta adinarekin txikitzen doa.

Motoen, ziklomotoeen, ibilgailu industrialen eta abarren erabilera-portzentajeak urri-urriak dira. Turismoekin, aldiz, ez da berdin gertatzen. Adineko bide-erabiltzaileen heren batek baino gehiagok gidatzen du turismo bat eta, esan dugun bezala, gehienak gizonezkoak dira. Turismoen erabilera ere adinarekin txikitzen da, noski.

Turismoan astean egiten diren Km-en batez bestekoa 110ekoa da. Oro har, egiten diren Km-ei begiratuta, gizon erabiltzaileek emakume erabiltzaileek baino askoz batez besteko handiagoak dituzte, ibilgailu mota guztietan. Beraz, gizonezkoek arriskuarekiko askoz esposizio handiagoa izaten dute.

Ikusi dugun bezala, adineko erabiltzaileak zahartzen doazen heinean, ibilgailuen erabilera ere behera doa. Elkarrizketatuek aipatzen dituzten arrazoiaren artean, nabarmentzen dira osasun-, ikusmen-, edo erreflexu-arazoak eta ez gustatzea (emakume erabiltzaileen artean askotan aipatua). Erabiltzaileak zenbat eta adin gehiago izan, orduan eta gehiagotan aipatzen ditu osasun arazoak.

Istripu kopuruari dagokion informazioa laburbilduz, bide-erabiltzaileen %98, oinezko gisa, ez da istripu batean ere partaide izan. %92k, gidari gisa, ez du istripurik izan. Hala ere, gizonetzkoek (%6) izan dituzte istripu gehien, ziur aski, arriskuarekiko esposizio handiagoa izaten dutelako.

Istripuak izateko aipatzen diren kausen artean (turismoetan gertatutakoak adibide gisa hartuta) gehiengo handi batek “distrainzea, adi ez ibiltzea edo ez begiratzea” aipatzen du.

Zirkulazio arauen errespetuari dagokionez, 64 urtetik gorako pertsonak, oro har, errespetu handia diete arauari. %16k baino ez du esaten oinezko gisa arauak “batzuetan” errespetatzen dituela. %81ek ez du inoiz zehapenik jaso. Gizon erabiltzaileen zehapenen batez bestekoa, emakume erabiltzaileena baino apur bat handiagoa da. Emakumezko horien %95ek inoiz ez du zehapenik jaso. Dena den, gogorarazi behar dugu gehienek ez dutela gidatzen eta Km gutxiago egiten dituztela.

Bide-erabiltzaile horiek jasotako zehapenen kausak aipatzen baditugu, gehien-gehiak abiadura muga gainditzeagatik izaten dira.

Bide-erabiltzaile horien iritzi eta jarrerei buruz, esan behar da talde handienak uste duela gaur egungo abiadura-mugak ondo daudela. Abiadura-mugak baxuak direla eta azkarrago ibiltzeko aukera egon beharko litzatekeela uste dutenen artean, gehiago dira gizonetzkoak emakumezkoak baino. Abiadura-mugei buruzko iritzia emateko orduan, adina aldagai moderatzailea era bada. Radarrak direla eta, talde handiena gaur egun daudenekin ados badago ere, ia portzentaje berberak erantzuten du “ez daki/ez du erantzuten”, eta erantzun horren kopurua emakumeen artean, eta adinean aurrera joan ahala ere, ugariagoa izaten da.

Abiadurarekin eta alkohol/drogekin lotutako jarrerek adierazten digute gizon eta emakume gehienek “noiz edo noiz” edo “inoiz ez” dituztela abiadura mugak gainditzen. Sexuen arabera, emakume gehien-gehiak “inoiz ez” aukeratzen dute, baina gutxiengo batek ere gizonetzkoek baino gehiagotan aukeratzen du “sarritan”.%23k gidatu du “batzuetan” alkohola edo drogak hartu ostean, eta

horien artean askoz gehiago dira gizonezkoak (%26) emakumezkoak baino (%11).

Telefono mugikorrarekin distraitzeari dagokionez, %6 soilik "batzuetan" distraitu da eta sexuaren arabera desberdintasunik ia ez dago.

Kontu inportantea da semaforoak eta zebra-bideak errespetatzea. %21ek dio "batzuetan" errespetatzen dituela eta emakumezkoek diotenaren arabera, gizonezkoek baino gehiago errespetatzen dituzte.

Adineko bide-erabiltzaileen taldean behin eta berriro aipatzen den kontua da arazo fisikoena, osasun-arazoena etab. Arazo horiek zirkulatzeko edo gidatzeko orduan pertsona horien gainean eragina daukate. Aipatzen diren arazo nagusiak dira mugikortasuna eta erreflexu falta, baina gehiago handi batek dio "ezerk ez duela berarengan eraginik". Adinean aurrera joan ahala, batez ere, mugikortasunaren arazoa handitzen da. Horrek eraman ditzake arazo horiei aurre egiteko neurriren bat hartzera. Neurri aipatuenak dira polikiago eta adiago ibiltzea. Azpimarratzekoa da adin handienetan (80 urtetik gora) nabarmen handitzen dela "polikiago ibiltzea" aukera.