

GIDADI 2020

*“Bide-segurtasunean 65 urtetik gorako
pertsonek eduki ditzaketen beharren
pertzepzioak”*

TXOSTEN KUALITATIBOA:

Bide-segurtasunean 65 urtetik gorako pertsonen eduki ditzaketen beharren pertzepzioak eta eurak hobetzeko ekintza-proposamenak

Txosten hau nori zuzendua dago:

Bide-segurtasun eta Mugikortasunaren behatokia

Trafiko zuzendaritza

Segurtasun saila

Eusko Jaurlaritza

Txosten honen egileak:

Aitor Aritzeta; UPV/EHUn irakasle eta Psikologian doktore

Goretti Soroa; UPV/EHUn irakasle eta Psikologian doktore

Xabier Belastegi; UPV/EHUko Psikologia Fakultatean doktoregaia

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

AURKIBIDEA

	Orr.
1. SARRERA	2
2. METODOLOGIA	3
2.1. Helburuak	3
2.2. Lagin parte-hartzailea	4
2.3. Elkarrizketa erdi-egituratua eta aldagaiak	5
2.4. Prozedura	6
2.5. Datuen analisisa	7
3. EMAITZAK	8
<i>I. BLOKEA: EAE mailako emaitzak</i>	9
I1. “Gidatzea gustuko al duzu?”	10
I2. “Gidatzerakoan emakume eta gizon nagusien arteko ezberdintasunak”	12
I3. “Emozioak eta gidatzea pertsona nagusietan”	13
I4. “Pertsona nagusi batek trafiko istripua izatea zeri egotziko zenioke?”	15
<i>II. BLOKEA: Bide-arriskurako faktoreak Bizkaian, Gipuzkoan eta Araban</i>	20
II1. Bide-arriskurako faktoreak Bizkaian	21
II2. Bide-arriskurako faktoreak Gipuzkoan	23
II3. Bide-arriskurako faktoreak Araban	25
II4. Bide-arrisku gehieneko gidari nagusiaren profila (65+)	27
II5. Bide-segurtasun gehieneko gidari nagusiaren profila (65+)	28
<i>III. BLOKEA: Bide-segurtasuna pertsona nagusien artean hobetzeko proposamenak</i>	29
III1. Erakunde publikoen papera pertsona nagusien bide-segurtasunarekiko	30
III2. Pertsona nagusien bide-segurtasuna hobetzeko proposamenak	32
4. ONDORIOAK	37
Eranskinak	40
1. <i>Eranskina: GIDADI Elkarrizketa erdi-egituratuaren gidoia</i>	

1. SARRERA

Europar Batasuneko (EB) herrialdeen artean, EAE izan zen 65 urtetatik gorako biztanle gehien izan zuen lurraldeetariko bat, Eustat eta Eurostatek 2019an argitaratutako datuen arabera. Guztira, EAEn biztanleriaren %22.2a zen adinez nagusia (65+), Europar Batasunaren %20arekin alderatuta. Gainera, Europar Batasuneko herrialde guztien artean, EAEn ehuneko hau soilik Italiak gainditzen du (%22.8).

EAEn bizi diren 65 urtetik gorako gizon-emakumeen ehunekoak gorantz jo du 2008-2019 tartean. Horrela, 2008an %18.6 pertsona ziren adinez 65 urtetik gorakoak, 2013an %20.2 eta 2019an %22.2.

Zahartzeak gure mugikortasunerako gaitasunei eragiten die, bai oinezko gisa, bai gidari gisa edota garraiobide publikoan bidaiatzeko. Aldaketa hauek astiro gertatzen dira, progresiboki eta ia nabarmendu gabe. Eta aldaketak ez dira guztientzat berdin ematen. Esaterako, 65 urtetik gorako gidariak 10 trafiko-istripuetatik 1en parte izan ohi dira (%55a hiri-bideetan, %34a ohiko errepideetan eta %3a autobideetan).

Honenbestez, GIDADI ekimenak 65 urtetik gorako pertsonen bide-segurtasunarekiko dituzten pertzepzioak identifikatu nahi izan ditu, baita hobekuntza proposamenak luzatu ere. Ekimen hau UPV/EHUko Psikologia Fakultatearen eta Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzako Bide-segurtasun eta Mugikortasuneko Behatokiaren artean sinatutako hitzarmenean du abiapuntua.

Jarraian aurkezten den “Txosten kualitatiboa” 4 atal desberdinetan antolatua dago:

1. **Sarrera:** Txostenaren helburua deskribatzen da, baita bere egitura ere.
2. **Metodologia:** Ikerlan honen helburuak adierazten dira. Ondoren, galdera-sorta bete duten pertsonen lagina deskribatzen da. Eta aztertutako aldagaiak, erabilitako diseinua, jarraitutako prozedura eta burututako analisi kualitatiboak deskribatzen dira.
3. **Emaitzak:** Emaitza esanguratsuenak aurkezten dira, bai lurralde historikoka (Bizkaia, Gipuzkoa eta Araba), bai sexuka (emakume gidariak eta gizon gidariak), baita bizilekuaren arabera ere (hirigunea eta herrigunea). Gainera, bide-segurtasunaren arloari begirako hobekuntza proposamenak aurkezten dira.
4. **Ondorioak:** Ikerlan honetatik eratorritako ondorio nagusienak azaltzen dira.

2. METODOLOGIA

Puntu honetan, ikerlanaren helburu orokorrak eta zehatzak aurkezten dira. Ondoren, lagin parte-hartzailea deskribatzen da. Eta GIDADI elkarrizketaren gidoian azaltzen diren aldagai sozio-demografikoak eta aztertutako aldagaiak aurkezten dira. Azkenik, jarraitu den prozedura laburbiltzen da, baita burututako datu-analisiak ere.

2.1. Helburuak

Ikerlan honen helburu orokorra pertsona nagusiek (65+) bide-segurtasunarekiko dituzten pertzepzioak identifikatzea da. Baita bide-segurtasuna hobetzeko luzatzen dituzten proposamenak ezagutzea ere.

Txosten honen helburu zehatzak

- Zahartzaroari loturiko trafiko-arriskuen gorakada eta arazoak ezagutu.
- Bide-segurtasunari eragin diezaioketen zahartzaroko aldagaiei nola aurre egin identifikatu; hala nola, adinari loturiko osasun urritasunak edo medikazioaren albo-kalteak.

2.2. Lagin parte-hartzailea

GIDADI ekimenaren ikerlan kualitatiboan, 65 eta 86 urte bitarteko ($M_{adina} = 73.3$ urte) 80 pertsona nagusiek parte hartu dute guztira, zeintzuk maiztasunez gidatu ohi duten eta EAEko hiru lurraldeetariko batean bizi diren egun: Bizkaian (%47.5), Gipuzkoan (%41.3) edo Araban (%11.3). Bai hiriguneetan (%70), bai herriguneetan (%30). Lagin parte-hartzaile guztien artean, 53 gizon (%66.3) eta 27 emakume (33.8%) daude.

Datu gehigarri gisa, parte-hartzaileen osasun faktoreak daude. Horrela, 52 parte-hartzailek (%65) aitortu zuten medikamentu motaren bat hartzen ari zirela, eta lagin osoaren erdiak (%52.5) adierazi zuen ikusmenarekin loturiko patologiarekin bat zuela (miopia edo astigmatismoa). Azkenik, %5.1ak soilik baieztatu du loarekin zerikusia duen aztoramendu bat eduki izana (insomnioa edo apneak).

Jarraian aurkezten den taulan (1. Taula), parte-hartzaileak arloka antolatuak azaltzen dira: bizilekuaren arabera (Bizkaia, Gipuzkoa eta Araba), hiri/herri gunea eta sexua.

1. **Taula.** GIDADIko parte-hartzaileak arloka antolaturik: lurralde historikoa, herri/hiri gunea eta sexua

Lurralde historikoa	Herri edo hiri gunea	Sexua
BIZKAIA (n= 38)	Hirigunea %65.8	Emakumea %39.5
	Herrigunea %34.2	Gizona %60.5
GIPUZKOA (n= 33)	Hirigunea %84.8	Emakumea %27.3
	Herrigunea %15.2	Gizona %72.7
ARABA (n= 9)	Hirigunea %77.77	Emakumea %33.3
	Herrigunea %22.22	Gizona %66.6
EAE (N = 80)	Hirigunea %76.12	Emakumea %33.36
	Herrigunea %23.88	Gizona %66.6

2.3. Elkarrizketa erdi-egituratua eta aldagaiak

Ikerlan honen helburuei egokitutako elkarrizketa erdi-egituratuaren gidoia diseinatzeko asmoz, eta parte-hartzaileen pertzepzioak aztertze asmoz, literatura zientifikoan agertzen diren ikerketa, lan eta proiektuak berrikusi ziren. Horrela, ikerketa-taldeak gidoi bat sortu zuen hainbat aldagai sozio-demografikorekin eta galdera irekiekin. GIDADI elkarrizketa gidoia 1. Eranskinean topatu daiteke eta gidoiaren deskribapena 2 zati hauetan laburbildu liteke:

- Aldagai sozio-demografikoak edota kontrolekoak (sexua, adina, jaiotze lekua, gidatze maiztasuna eta patroia, osasun egoera eta tratamendu farmakologikoak).
- Guztira, adinez nagusi diren pertsonen bide-segurtasunari buruzko 25 galdera ireki 5 gaika sailkatuta:

- 1) Adineko pertsonak eta gidatzea.
- 2) Emozioak eta gidatzea.
- 3) Arrisku faktoreak trafiko-istripuetan.

3.1. Alkoholaren eta beste drogen kontsumoa.

3.2. Gailu mugikor eta teknologikoen erabilera gidatzerakoan.

3.3. Zirkulazio-arauekiko pertzepzioa.

- 4) Erakunde publikoen papera bide-segurtasunarekiko.

- 5) 65 urtetik gorako nagusien artean istripuak prebenitzeko ekintza proposamenak.

5.1. 65 urtetik gorako pertsonak (erreflexuak, esperientzia...).

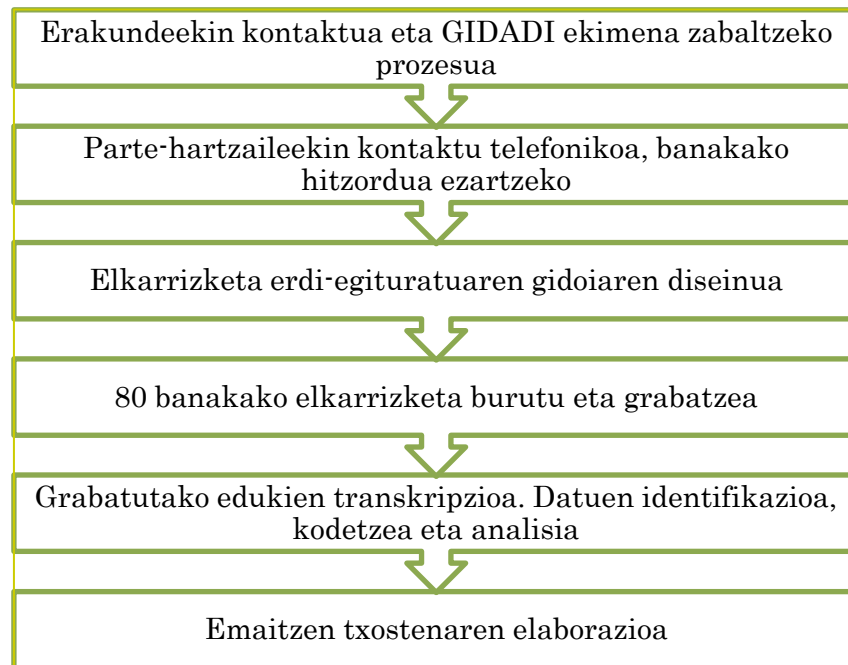
5.2. Azpiegiturak (seinaleztapena, errepideen egoera...).

5.3. Bide-segurtasunarekiko formakuntza (sentsibilizazioa, gida-baimenaren berritzea...).

5.4. Ibilgailuak (segurtasuna, gidatze lagundua, etab.).

2.4. Prozedura

Arestian aipatutako helburuak lortzeko, honako prozedura hau jarraitu zen:



- Ikerlan hau zabaltzeko asmoz eta parte-hartzaileekin kontaktatu ahal izateko, Bizkaia, Gipuzkoa eta Arabako hainbat erakunde publiko eta pribatuen elkarlana sustatu zen. Guzti horiekin aurrez-aurreko bilerak burutu genituelarik proiektua aurkeztu eta euren kolaborazioa bilatzeko.
- Abiapuntu gisa, 5-8 gizon-emakume gidari nagusiez osaturiko 10etik 20rako eztabaida-taldeak sortu nahi genituen, hots, ingelerazko *focus group*-ak (Ibáñez, 1989). Horrela, hirugarren adinean kokaturiko gidariek bide-segurtasunari buruz dituzten diskurtsoak (ezkutukoak eta agerikoak) aztertu ahalko genituen. Baina tamalez, COVID-19 pandemiak eragindako krisi sozio-sanitarioa zela eta, segurtasun arauak jarraitu behar izan genituen. Horrexegatik, eztabaida-taldeak sortu ordez, banakako elkarrizketak burutzea erabaki genuen, bai aurrez-aurrekoak bai telefonikoki. Landu genituen edukiak eta aldagaiak aurreikusitako berberak izan zirelarik.
- Elkarrizketa bakoitzetik eratorritako edukiak grabatuak izan ziren audio bidez, soilik informazioa transkribatu eta aztertua izan zedin eta parte-hartzaile bakoitzaren baimen informatua eskuratu ostean.
- Elkarrizketetatik eratorritako informazioa transkribatua izan zen, eta MAXQDA v18.2 software-an sartua eta kodifikatua. Ondoren, ideia-kategoriak sortu ziren eta azpi-talde bakoitzerako adierazle eta jarrera esanguratsuenak hautatu eta

aztertuak izan ziren. Kategorizazioa burutzeko, epai-arteko prozedura jarraitu zen, zeinak pertsona bakoitzak kategoria guztiak berrikustean datzan, “epai” guztien adostasuna lortzen den arte. Horrela, lortutako kategoria bakoitzaren subjektibotasuna ahalik eta gehien murrizten saiatu gara. Azkenik, kategorizazio fasearen ostean, ideien multzokatzea burutu zen, azpi-talde bakoitzerako diskurtsoaren analisiarekin amaitu ahal izateko.

GIDADI ikerlanak Euskal Herriko Unibertsitateko (UPV/EHU) Ikerkuntza eta Irakaskuntzako Etika Batzordeko (IEEB) aldeko txostena jaso zuen.

2.5. Datuen analisisia

Parte-hartzaile guztien erantzunak IBM SPSS 24.0 estatistika software-an kodifikatu ziren, beharrezko analisi estatistikoak burutu ahal izateko (deskribapen estatistikoak, maiztasun alderaketak eta ehunekoak konparazioak). Analisi hauei esker, pertzepzio eta jarrera esanguratsuenak identifikatu ahal izan dira, baita azpi-taldearen arteko konparaketak burutu ere. Esaterako, aldagai sozio-demografikoen arabera konparaketak (sexua, herrialde historikoa edo hiri/herri gunean bizitzea).

Emaitzen agerpena erraztearren, kategorizatutako ideia bakoitza aipatua izan den pertsonen ehunekoak erakustea erabaki da. Jarraian, adierazgarrienak izan diren ideia, iritzi edo pertzepzioak aipaturik.

Era berean, parte-hartzaileek aipaturiko “hobekuntza proposamenak” bildu eta aztertu dira. Esanguratsuenak kategorizatu direlarik, euren ideia adierazgarrienak zerrendatuz.

3. EMAITZAK

Emaitzak hiru bloke nagusitan antolatu dira:

- **I. Blokean** EAE osoko gizon eta emakume gidarien emaitzak aurkezten dira, bai hirigunean bai herrigunean bizi direnak. Emaitzak lau galdera hauek ingurukoak direlarik: 1) “Gustuko al duzu gidatzea?”, 2) “Gidatzerakoan emakume eta gizon nagusien arteko ezberdintasunak, 3) “Emozioak eta gidatzea pertsona nagusietan”, eta 4) “Pertsona nagusi batek trafiko istripua izatea zeri egotziko zenioke?”.
- **II. Blokean** Bizkaia, Gipuzkoa eta Arabako gidari nagusien iritziak aurkezten dira bide-arriskuarekiko faktoreekiko. Gainera, bloke honen amaieran bi profil aurkezten dira: 1) “Bide-arriskua sustatzen duen 65 urtetik gorako gidariaren profila”, 2) “Bide-segurtasuna sustatzen duen 65 urtetik gorako gidariaren profila”.
- **III. Blokean** aurkezten diren iritziek zerikusia dute erakunde publikoek bide-segurtasunaren alde betetzen dituzten funtzioekin. Baita gidari nagusiek bide-segurtasuna hobetzeko proposatutako ideiekin ere, hala nola, errepideetako azpiegiturak, gidatzeari buruzko formakuntza eta errepide zein ibilgailuen baldintzak.

I. BLOKEA:

EAE mailako emaitzak



I.1. “Gidatzea gustuko al duzu?” galderari loturiko irudikapenak

Parte-hartzaileetatik ia herenak (%29) dio gaur egun ez daukala gidatzeko beharrik (*“Jubilatu nintzenetik ez naiz lehen bezainbeste mugitzen”, “Lehen orain baino gehiago gustatzen zitzaidan gidatzea, esango nuke geroz eta behar gutxiago dudala”, “Nahiago dut oinez edo autobusez mugitu”). Gainera, osasun baldintzak okertzearen ondorioz, ziurtasuna sentitzen omen dute gidatzerakoan (*“Geroz eta gutxiago gozatzen dut gidatzeaz, ez baititut lehen nituen erreflexuak”, “Bidai luzea bada, nahiago dut beste pertsona batek gidatzea nire ordeztu”). Gutxiengo batek (%17) adierazi moduan, araudietan zein seinaleetan ematen ari diren aldaketek segurtasun eza eragiten dute (*“Trafiko seinaleak aldatzen doaz eta leku ezezagunetara mugitzen banaiz, ez nuke jakingo seinale batzuen esanahia zein den”).***

Bestalde, parte-hartzaileen %71ak gustuko du gidatzea eta, badirudi, gidatzerakoan gozatzen dutela (*“Izugarri gustatzen zait betidanik, ziurtasuna ematen baitit ondo gidatzen dudala jakiteak eta autoa bera gozada bat delako”). Gehiengo handi baten (%74.5) arabera, “gidatzeak askatasuna eta autonomia dakar”. Alde batetik, hiriguneetako gizonak “leku-aldatze, bidai edo lanari” egozten diote gidatzearen arrazoia (*“50 urte daramatzat gidari izaten, lan arrazoiengatik Hondarribitik Bergarara joan-etorriak egin behar izan ditudalako”). Bestetik, emakumeek gidatzea aisialdiarekin eta plazerarekin lotu dute gehienbat, baita familia bisitak eta erosketak egitearekin ere (*“Gida-baimena 40 urterekin atera nuen eta primeran datorkit bilobak bisitatzeko”).***

2. Taula. “Zer da gidatzea?” galderari loturiko irudikapenak eta jarrerak; sexuaren eta bizitokiaren arabera antolatuta

	GUZTIRA	Emakumeak (n= 27)		Gizonak (n= 53)	
		Hirigunea (n= 19)	Herrigunea (n= 8)	Hirigunea (n= 39)	Herrigunea (n= 14)
Askatasuna eta autonomia	%74.5	%78.9	%62.5	%92.3	%64.3
Mugikortasuna eta erosotasuna (bidaiatu, lekualdatu eta erosketak garraiatu)	%31.3	%10.5	%37.5	%48.7	%28.6
Dibertsioa (musika entzutea)	%21.1	%52.6	%62.5	%20.5	--
Laneko zereginak (funtzionaltasuna)	%13.5	--	--	%25.6	%28.6

**Burututako 80 banakako elkarrizketetatik eratorritako kategoriak lehen zutabean. Gainontzekoetan, azpi-taldeka agertu diren aipamenak ehuneko gisa kalkulatu.*

ASKATASUNA ETA AUTONOMIA (%74.5):

Hiriguneetako emakumeak: “Etorkizuneko autonomia eta independentzia sustatzeko gidatzea zein funtsezkoa den irakatsi beharko litzateke ikastetxeetan”; “Makulu batekin ibili behar dut gerriko ebakuntzagatik, beraz, imajinatu dezakezu zein eroso eta erraza den niretzat autoarekin mugitzea, oinez edo garraiobide publikoan mugitu ordez”; “Izugarrizko ongizatea suposatu dit, hasieran ez nuen gidabaimenik atera nahi, eta 46 urte bete arte ez nuen atera”.

Herriguneetako emakumeak: “Askatasuna ematen dit gustuko dudan leku batera joan ahal izateak, bidean gustuko ditudan abestiak entzuten ditut”; “Etxean banago eta norabait joan behar badut, horrela ez nago inoren menpe”; “Garai haietan ez zeuden apenas emakume gidariak eta segituan konturatu nintzen ni neu izateko modu bat zela, nire fazeta berri bat, beste inoren menpe sentitu gabe, liberatzeko modurik errazena, nahiz lanera joateko izan”.

Gizonak: “Independentzia eta askatasuna, liberazio gisa”; “Sekulako askatasuna sentitzen dut edonoiz eta edonora mugitu ahal dudalako”; “Ezingo nuke beste moduren batera egin, ez dut beste garraiobide baten menpe sentitu nahi”.

MUGIKORTASUNA ETA EROSOTASUNA (bidaiak, lekualdatzeak, erosketen garraiatzea) (%31.3):

Herriguneetako emakumeak: “Hainbat lekuetara joateko erraztasuna ematen dit, baita erosketak eta pisuak garraiatzeko ere, garraiobide publikoan askoz gehiago kostatuko litzaidake”.

Hiriguneetako gizonak: “Edozer egiteko modurik eraginkorrena, hala nola, erosketak egiteko, bidaiatzeko, oporretara joateko, urgentziaren bat dugunean, arazoak konpontzeko edo desioak asetzeko”; “Niretzat gizabanakoaren mugikortasuna garatzeko modua da, lekualdatzeak eta bidaiak errazteko modua, testuinguru eta kultura berriak ezagutzeko”.

DIBERTSIOA (musika entzutea) (%21.1):

Hiriguneetako emakumeak: “Izugarri gustatzen zait gidatzea, autoan muntatu eta musika ipini hutsarekin asko gozatzen dut, soilik alabari bisitan Donostiara joaterekin bada ere. Ez naiz nekatzen, inoiz ez dut lorik hartu autoan”; “Autoa arrankatu eta musika piztu orduko, zeregin eta betebeharrez ahazten naiz eta zoriontsu jartzen naiz”.

Hiriguneetako gizonak: “Niretzat plazer hutsa da gidatzea, presarik gabe noanean eta nire kaxara mugitzen naizenean, batez ere”.

LANEKO ZEREGINAK (funtzionaltasuna) (%13.5):

Herriguneetako gizonak: “Jubilatua nagoen arren, oraindik badira laneko zeregin solte batzuk edo egiteke geratzen diren errekaduak, zeintzuetarako ondo datorren autoz mugitzea garraiobide publikoz izan ordez edo mesedeak eskatzen aritu ordez”.

I.2. “Gidatzerakoan emakume eta gizon nagusien arteko ezberdintasunak” esaldiari loturiko irudikapenak

Emakume zein gizonen gidatze estiloen arteko ezberdintasunei dagokionean, %34.8ak dio ez dela sexuaren araberakoa, baizik eta ezaugarri pertsonalen edo trafikoarekiko ezagutzen araberakoa. Emakume eta gizon gidariak bat datoz erantzun honetan: *“Ez zait iruditzen ezberdin gidatzen dugunik, biek baititugu gidatzeko bi hanka, bi beso eta bi begi”*.

Parte-hartzaileen erdiak baino gehiagok (%53.48; emakume guztiak eta gizonen erdiak) dioenaren arabera, emakumeak dira segurtasun eta kontu handiagoz gidatu ohi dutenak, trafiko istripu kopuru txikiagoa eraginez. Bitartean, gizonen %11.6aren iritziz (emakumerik ez), emakumeak dira okerren gidatzen dutenak euren ziurgabetasunarengatik eta gurutze-bideetan erakusten dituzten zalantzenengatik.

Jarraian, “Emakume gidari nagusien” eta “Gizon gidari nagusien” profilak aurkeztuko ditugu parte-hartzaileen erantzunetan oinarrituz.

“Nolakoak dira emakume gidariak?”

“Baliteke duela 40 urte gizonetako hobeto gidatu izana, baina gaur egun ez dut uste generoak zerikusia izan ahal duenik”; “Gizarteak ipintzen dizkigun etiketa eta aurreiritziei aurre egiten ari gara, baina gizonak oraindik ez dute egin eta euren alderdi harropuz ateratzen jarraitzen dute” (Hiriguneko emakumeak).

“Emakumeak zentzudunagoak gara, errespetu handiagoz gidatzen dugu, haurrak gehiagotan garraiatzen ditugu eta guzti horrek asko eragiten du abiadura mugak errespetatzerako unean (Herriguneko emakumea).

“Emakumeak zehaztasun handiagoz gidatzen dute, polikiago eta oinezkoen babesguneak arreta handiagoz ikusiz” (Hiriguneko gizona).

“Nire emaztea ni baino aktiboagoa da errepidean, ni pasiboagoa eta askoz lasaiagoa naiz” (Herriguneko gizona).

“Nolakoak dira gizon gidariak?”

“Betidanik gizonak emakumeak baino maiztasun gehiagorekin gidatu izan dute” (Hiriguneko emakumeak).

“Emakumeak auto txiki bat gidatzen genuen erosketak egiteko eta, horrela, aseguruak merkeagoak ateratzen zaizkigu” (Herriguneko emakumea).

“Semaforoa saltatu edo bidegurutzeak pasatzen dituztenak emakume bat izango dela diot eta asmatu egiten dut” (Hiriguneko gizona).

“Emakume gidari gutxiago dago, gida-baimena badute baina ez dute gehiegi praktikatzen eta denborarekin praktika galtzen da” (Herriguneko gizona).

I.3. “Emozioak eta gidatzea pertsona nagusietan” esaldiari buruzko irudikapenak

Ikerlan honetan parte hartu duten gidari nagusien iritziak ezagutu ostean, nabarmen geratu da **emozio desatseginak (nekea, estresa, haserrea eta beldurra) ez daudela apenas presente** euren pertzepzioetan. Arrazoi posible bat izan daiteke adinean aurrera jo ahala neurriak hartzen hasten direla emozio hauek kudeatzeko eta eurak bide-arriskuan ahalik eta gutxien eragiteko. Esaterako, “presarik gabe gidatzen dute” (estresa gutxituz), “2 orduz gidatu ostean deskantsatzen dute” (nekea txikituz), “bide ezagun eta ziurretatik gidatzen dute” (beldurra kudeatuz), eta “besteen zuhurtziagabetasunen aurrean pazientzia eta lasaitasuna areagotzen saiatzen dira” (haserrea baretuz). Jarraian aurkezten den 3. Taulan, emozio bakoitzari dagozkion ehunekoak aurkezten dira, baita emozio horiek eragiten dituzten faktoreak ere.

3. Taula. “Emozioak eta gidatzea pertsona nagusietan” galderari loturiko irudikapenak eta jarrerak; sexuaren eta bizitokiaren arabera antolatuta

	GUZTIRA	Emakumeak (n= 27)		Gizonak (n= 53)	
		Hirigunea (n= 19)	Herrigunea (n= 8)	Hirigunea (n= 39)	Herrigunea (n= 14)
NEKEA					
EZ naiz nekatzen, dagoeneko neurriak hartzen ditut	%70.9	%89.5	%75	%69.2	%50
2h baino gehiagoko bidaiak (monotonia)	%28.8	%10.5	--	%69.2	%35.7
Osasun arazoak	%6.25	--	%25	--	--
HASERREA					
EZ, orain ez naiz lehen bezainbeste nekatzen	%69.9	%100	%100	%51.3	%28.5
Geldoegei bolantean	%35.15	%52.6	%25	%48.7	%14.3
Besteen akatsak (presak, maniobra arraroak, arau haustek...)	%34.4	--	%25	%76.9	%35.7
ESTRESA					
EZ dut estresa sentitzen, ez daukat presarik	%66.8	%68.4	%37.5	%86.6	%75
Presaren dudanean (berandu iritsi)	%22.9	%31.5	%25	%6.6	%28.5
Trafiko asko, auto-ilarak	%17	%26.3	--	%13.3	%28.5
Ezjakintasunezko egoerak (ibilbide berriak)	%16	--	%37.5	%26.6	--
BELDURRA					
EZ dut gidatzerakoan beldurrik sentitzen	%67.2	%78.9	%75	%86.6	%28.5
Euriarekin, behe-lainoarekin edo gauez gidatzea	%26.1	%10.5	%25	%33.3	%35.7
Besteek arduragabe gidatzea	%22.6	%26.3	%37.5	%26.6	--
Mendiko errepideak	%12.8	--	--	%51.3	--

**Burututako 80 banakako elkarrizketetatik eratorritako kategoriak lehen zutabean. Gainontzekoetan, azpi-taldeka agertu diren aipamenak ehuneko gisa kalkulatuta.*

Jarraian, banakako elkarrizketak erantzun dituzten emakume eta gizonen ideia adierazgarrienak aipatzen dira:

“Nekea”: *“Ez naiz apenas nekatzen, ez baititut kilometro askoko bidaiak egiten” (Herriguneko emakumea); “Ta ezinezkoa da nekatzea gaur egun egiten ditudan bidaia-tarte laburrekin” (Hiriguneko emakumea); “Bi ordu-arte lasai gidatzen dut, baina egia da gehiago luzatuz gero aztoratzen hasten naizela (Hiriguneko emakumea); “Dagoeneko ez naiz nekatzen, arretaz eta arduraz gidatzen baitut, ordu gehiegiz gidatu gabe eta eguzkiaz babesteko betaurrekoekin” (Herriguneko gizona); “Bazkalostea da logura gehien eragiten didan unea, unerik arriskutsuena, orduan geratu egin behar naiz eta lo-kuluxka bota” (Hiriguneko gizona).*

“Haserrea”: *“Noiz edo noiz harroputzen bat ikusten dut errepidean, besteak baino gidari hobea sentitzen dena eta tranpatxoak egiten dituen” (Herriguneko emakumea); “Jendeak arduragabe jokatzeko duela ikusten dudanean asko haserretzen naiz, esaterako, txandak errespetatu gabe edo antzeko txorakeriengatik” (Hiriguneko gizona).*

“Estresa”: *“Estresatzen naiz gauez eta euri biziz gidatzerakoan edo bi errei baino gehiagoko autobide batean” (Herriguneko emakumea); “Orain ez naiz lehen bezala ibiltzen, alde batetik bestera korrika, orain ez baititut ordutegi itxiak” (Hiriguneko emakumea); “Konpromiso batera garaiz iristen ez zarenean eta kontaktatzeko modurik ez duzunean” (Hiriguneko emakumea); “Adin kontuengatik nahiago dut eguna aurrez antolatu autoa hartu aurretik, alegia, nahiago estresa eragingo didan ezustekoak ekidin” (Herriguneko gizona); “Bidegurutze batzuetan erabaki azkarrak hartu behar ditudanean, trafiko askoko autobideetan, ezezagunak diren ibilbideetan, etab. (Hiriguneko gizona).*

“Beldurra”: *“Ez naiz ezeren beldur, ezta gaizki aparkatzearena ere, ez naiz inoiz gizon gidari bat baino txikiago sentitu” (Hiriguneko emakumea); “Noizbait gertatu izan zait atzerako ispiluan ikusten ez den angelu bat hartu eta aurreratzen saiatzea, eta ia jaten nindutenez, bozina jo zidaten” (Hiriguneko emakumea); “Egoera txarrean dagoen ibilgailu bat ikusten dudanean, niregana gurrpil bat jaurti dezakeela iruditzen zait” (Herriguneko emakumea); “Nik ez dut beldurrik, zeren beti ezagunak diren ibilbideetatik gidatzen dut” (Herriguneko emakumea); “Orduñakoa edo Pirineotakoak bezalako mendi-autobideetan gidatzeak bertigo sentsazioa eragiten dit” (Hiriguneko gizona); “Istripu bat izateko aukera gertu ikusten dudanean” (Hiriguneko gizona).*

I.4. “Zeri egotziko zenioke pertsona nagusi batek trafiko istripua izatea?” galderari loturiko irudikapenak

Ikerlan kualitatibo honetan parte hartu duten eta EAEn bizi diren 80 gidariren iritzien arabera, **drogen kontsumoa** da trafiko istripu bat izateko aldagaririk esanguratsuena, drogen artean alkohola eta tabakoa azpimarratuz. Iritzi hau parte-hartzaileen %59.3ak partekatzen du, bai emakume bai gizon, zeintzuk herrigune edo hiriguneetan bizi ohi diren. Azpitaldeen artean, drogen kontsumoa gehien aipatu dutenak “Hiriguneetako gizonak” izan dira: Gipuzkoan (%90), Bizkaian (%86.6) eta Araban (%83.3).

Bigarrenik, badirudi parte-hartzaileen erdiak baino gehiagok (%57.1) trafiko-istripu bat izatea **gehiegizko abiadurari** egozten diola. Ideia hau funtsean “Gipuzkoa eta Bizkaiko hiriguneetako gizonak” (%80) aipatu dute. Ehuneko hau dezente jaisten da “Arabako hiriguneetako gizonen” kasuan (%66.6).

Hirugarren aldagai modura, **gidatzerakoan gailu mugikorrek erabiltzea** legoke (%41). Ideia hau hiri (%53.9) zein herriguneetako (%45.8) gizonak partekatzen dute. Baita emakumezkoen ia herenak ere. Gailu mugikorrek gidatzerakoan erabiltzen dituzten guztiek onartzen dute deiak egiteko dela.

Neurri txikiago batean, **faktore fisikoak eta adinari dagozkion osasun arazoak** lirateke parte-hartzaileek aipaturiko arrisku aldagaiak. Esaterako, erantzuleen herenak baino gehiagok (%39.3) aitortzen du zentzumenak (ikusmena eta entzumena) gutxitzea arrisku-faktore gakoa izan daitekeela. Bestalde, medikazioaren albo-kalteak (logura edo letargia) aipatuagoak dira gizonengatik emakumeengatik baino.

Azkenik, **autobideen egoera, azpi-egiturekin loturiko gaiak eta ibilgailuaren urte-kopurua** aipatuak izan dira elkarrizketatuen laurdenagatik. Zehazki, hiri edo herrietan bizi direnen %29.3ak (emakume zein gizon) aipatu du “zebrabideen eta biribilguneen seinaleztapenak txarrak direla”. Baita “semaforoak berdean gurutzatzeko denbora laburregia dela” ere (%21). Bi faktore horiek zebrabide bat gurutzatzerakoan segurtasun maila txikitzen dutelarik. Ibilgailuen urte-kopurua soilik gizonak aipatua izan da.

Jarraian, 4. Taula aurkezten da non emakume zein gizonen erantzunen arabera ehunekoak agertzen diren galdera honekiko: “Zeri egotziko zenioke pertsona nagusi batek trafiko istripua izatea?”.

4. **Taula.** “Zeri egozten diozu gidari nagusi batek trafiko istripua izateak?” galderari loturiko irudikapenak eta jarrerak; sexuaren eta bizitokiaren arabera antolatuta

	GUZTIRA (n= 80)	EAE (n= 80)			
		Emakumeak (n= 27)		Gizonak (n= 53)	
		Hirigunea (n= 19)	Herrigunea (n= 8)	Hirigunea (n= 39)	Herrigunea (n= 14)
FAKTORE FISIKOAK					
Ikusmen edota entzumen gutxituak	39.3%	39.2%	25.9%	62.8%	29.2%
Minak eta nekea	18.5%	--	--	47.7%	26.4%
Arintasuna eta mugikortasuna gutxituak	28.8%	32.2%	35.5%	31.1%	16.6%
Farmakoen kontsumoa (barbiturikoak, antsiolitikoak eta antihistaminikoak)	14.4%	7.4%	7.4%	26.1%	16.6%
GIDATZEKO BALDINTZAK					
Gauetz eta baldintza ezegonkorrekin	33.9%	21.4%	21.4%	67.8%	25%
Hirigunetik gidatzea edota ibilbide luzea	16.6%	13.3%	--	47.7%	5.5%
Drogen kontsumoa (alkohola eta tabakoa)	59.3%	50.3%	43.6%	86.6%	56.9%
Zirkulazio arauak ez errespetatzea (abiadura)	57.1%	49.2%	52.5%	75.5%	51.4%
FAKTORE PSIKOLOGIKOAK					
Erreflexuen eta erreakzio gaitasunen falta (zeregin-anitza)	31%	24.4%	17.8%	41.6%	40.3%
Gailu mugikorrekin distrakzioak	41%	35.5%	28.9%	53.9%	45.8%
Gidari ona (onegia) kontsideratzea urteek emandako esperientziagatik	29.3%	--	--	56.1%	61.1%
Erraz estresatu eta haserretzea	28.2%	--	--	65.5%	47.2%
AZPIEGITURAK					
Seinaleztapen desegokia (oinezkoen zebra-bideak eta pasua emateko zeinuak)	29.3%	31.1%	31.1%	30%	25%
Semaforoak berdean gutxiegi irautea	21%	17.4%	7.4%	39.9%	19.4%
Bide-gurutze eta biribilguneak (orientatzeko eta erabakiak hartzeko zailtasunak)	16.7%	20.4%	23.7%	22.8%	--
Bigarren lerroan aparkatutako autoak	8.65%	3.7%	3.7%	27.2%	--
AUTO ZAHARRA (+10 urte)	27.8%	--	--	61.1%	50%

*Burututako 80 banakako elkarrizketetatik eratorritako kategoriak lehen zutabearen Gainontzekoetan, azpi-taldeka agertu diren aipamenak ehuneko gisa kalkulatuak.

Jarraian, iritzi esanguratsuenak aurkezten dira, zeintzuk hautatuak izan diren taulako ideia gakoak irudikatzen.

DROGEN KONTSUMOA: alkohola eta tabakoa (%59.3):

Hiriguneetako emakumeak: “Segurtasun faltsua eragiten dizu alkoholak, gidatzearekiko auto-estimatu puntu politean kokatuz eta ausartago edo gaitasun gehiagorekin sentitzen zara”; “Ez dut edaten”; “Lagunekin afaltzerakoan, beti niri tokatzen zaidanez txofertzea, soilik txakolina urarekin nahastua edan ohi dut, gutxieneko alkohol kopurua ere harrapatu ez dezadan”.

Herriguneetako emakumeak: “Imajinatzen dut auto bat gidatzeko baldintza egokienetan ez gaudela, zeren alkoholak ikusmenari eta gainontzeko zentzumenei eragiten diete, hain ernai ez gaudelarik”; “Truditzen zait gure adineko gidariak ez dituztela arazoak alkoholaren kontsumoarekin, asko jota ardotxoak edaten baititugu”; “Alkoholaren kontsumoa emakumeon artean ere igo da”; “Zero tolerantzia: oso argi daukat, ez dut sekula koparik edan, errepidearekiko arretoa kentzen baitu, euforia eragin eta super-gidaria zarela sentiarazi”.

Hiriguneetako gizonak: “Zertxobait bai edaten dudala, muga 0.25an ipintzen badugu, ba ardotxo bate daten dut, baina ez gehiago”; “Noiz edo noiz edan izan dut etxetik gertu afariren bat genuenean”; “Oro har, gizon gidariok emakumeek baino gehiago edaten dugu gidatu aurretik, litekeena da gidari hobeak garela sinesten dugulako, zeintzuk drogen kontsumoan ere ausartzen garen”.

Herriguneetako gizonak: “Koka-kola gizona deitzen didate lagunek, afarietan soilik hori edaten dugulako, beraz, pentsa!”; “Alkoholemia frogetan ez dut ezta gutxienekoa ematen, erokeria da edan ostean gidatzea, istripuen loteriarako txartelak erostea bezala da”; “Ezertxo ere ez, nire adinean ezin dira horrelako gauzak egin”; “Arduragabekeria litzateke, besteengan ez pentsatzea”; “Edateak erreflexuak murrizten ditu eta drogek eszitate egiten gaituzte, azkarrago gidaraziz eta arriskuaren aurrean itsutuz”.

GAILU MUGIKORREKIN DISTRAKZIOAK (%41):

Hiriguneetako emakumeak: “Mugikorren erabilera eta segurtasunez gidatzea ez dira inolaz ere bateragarriak”; “Ez dut ondo ulertzen ze dei egon litekeen zure bizitza propioa baino garrantzitsuagoa denik”.

Herriguneetako emakumeak: “Lehen, etxera iritsi arte ez genuen beste inorekin hitz egiten, ez dut ulertzen norbaitekin uneoro hitz egiteko orain dugun grina”.

Hiriguneetako gizonak: “Jasanezina iruditzen zait gaur egun digun gama altuko ibilgailuak edukita”; “Ikaragarria iruditzen zait autobidean ordez, deiaren bestaldean nola kontzentratu gaitezkeen, baita esku-libreekin ere”; “Niri gertatu izan zait telefonoz hizketan aritu bitartean 10km inguruz aurreratu ostean, ez dudala jakin ezta nondik pasa naizen, automatismo antzekoarekin gidatzen dugulako eta susto handiak hartu ditzakegu, ez da txantxa”.

Herriguneetako gizonak: “Arma hilgarriak dira mugikorrek, batez ere zebrabideetan, ez baitituzte aitona-amonak ikusten, beste planeta batean egongo bailiran, aurpegia ere aldatzen zaie mugikorrarekin ari direnei, ez dute ez kasurik egiten ezta irribarrerik ere”.

ZIRKULAZIO ARAUEI ERRESPECTU EZA: Gehiegizko abiadura (%57.1):

Hiriguneetako parte-hartzaileen %75ak eta herriguneetako %55ak erantzun duten moduan, “autobidean gehiegizko abiaduran gidatzea” da istripu tasa gehien areagotu dezakeen faktorea. Aldiz, erantzule guzti hauen %72ak dio gehiegizkoak direla gaur egun ezarritako abiadura mugak. Soilik laurdenak (%28ak) baieztatu du egungo abiadura-mugak egokiak direla.

“Abiadura-mugak egokiak direla diote” (%28):

Hiriguneetako emakumeak: “Oro har, egungo abiadura-mugak egokiak dira, herrian zehar 30km/h dago ezarrita eta litekeena da lehengo muga are egokiagoa izatea (50km/h)”; “Egokiak dira zeren denon betebeharrak bat eta horrek segurtasuna ematen digu denoi”.

Herriguneetako emakumeak: “Erreflexuak gutxitu zaizkidala konturatu nintzenetik, autobidean zehar kaxkarrago gidatzen dut eta abiadura-mugak zehatz-mehatz betetzen ditut”; “Nire iritziz, ondo pentsatuak daude zeren bestela, oihan basati batean biziko ginatke bakoitza bere kaxara mugituz”; “Nire ustez, errepidean denok modu antolatuagoan gabiltza isunei esker, poltsikoei eragiten diotenez, kasu egiten diegu”.

Hiriguneetako gizonak: “Bi arrazoiengatik errespetatu ohi ditugu abiadura-mugak: sufritzeari edo istripu bat eragiteari beldur diogulako edota legeak dioena bete eta isunak ekiditeko”; “Egokiak iruditzen zaizkit mugak, errazagoa baita prebenitzea damutzea baino, kontuan hartuz gizakiok mugak gainditzeko joera naturala dugula, nahiz mugak baxuak irudituz”.

Herriguneetako gizonak: “Betidanik izan naiz arauak obeditzen dituen horietakoa, gaur egun kontrol automatikodun autoa daukat eta araudia betetzen jarraitzen dut, baina neurekoikeria hutsagatik”; “Auto hibridoa dudanez, polikiago gidatzen dut gasolina gutxiago gastatzeko”; “Garaiz joan nahi dut lekuetara, kokapena ondo aurkituko ez banu edo”; “Gehiago obeditzen dudala uste dut, emaztea desesperatu egiten da nirekin, barraskiloak ni baino azkarrago doazela dio, baina niretzat legea beste edozeren gainetik dago”.

“Abiadura-mugak gehiegizkoak direla deritzote” (%72):

Hiriguneetako emakumeak: “Araudien eta nire irizpide propioen arteko batez besteko aritmetikoa jarraitzen dut, hala nola, gehienez 30km/h joan behar dela edo semaforo gorriaren parean geratu behar dela diote arauak, baina errepidea hutsik badago (beste ibilgailurik gabe) nik zertxobait gehiago zapaltzen dut edo semaforoa gorrian pasatzen dut”; “Gehiegizkoak iruditzen zaizkit arauak, adibidez, Getxon 8 semaforo ipini dituzte eta 30km/h-ko muga tramuzuzen batean eta ezinezkoa da aurrera egitea”; “Nire ustez, 80km/h joatearen arauak ez du

zentsurik, nik diruagatik betetzen dut arau hori, ez bide-segurtasunagatik”; “Herriguneetan ulertzen dut kontu handiagoz ibili behar garela oinezkoengatik, hiriguneetan ordea, radarrengatik”; “Asko kostatzen zait abiadura-mugak betetzea hain geldo joan behar denean, onartzen dut isunak ekiditearren errespetatzen ditugula”; “Auto-ilara luzeak eragiten dituzte abiadura-mugek eta ez dakit istripuak ekiditen ote dituzten”.

Herriguneetako emakumeak: “Gallartatik 80km/h-ra joan behar gara, abiadura-muga dezente jarri dizkigute nonahi eta abiadura horretan joatea ezinezkoa dirudi. Pertsonalki errespetatzen ditut, baina ez diot zentzu handiegirik ikusten zona honetan hainbeste mugatu izanari. Autoa pozez txoratzen jartzen da zertxobait azkarrago joan daitekeenean”; “Txirrindulariek ere aurreratzen didate”; “Nire iritziz, gehiegizkoa den abiadura-muga bakarria Bilboko da eta oso egokia iruditzen zait, hori bai, asko kostatuko zaie trafikoa arintzea eta auto-ilarak ekiditea, nik 40 edo 50km/h ipiniko nuke”.

Hiriguneetako gizonak: “Neurri egokia iruditzen zait oinezkoen tarte motzetzat eta alde-zaharrerako, baina udaletxetik Deusturako bidean 30km/h joan beharra gehiegizkoa deritzot”.

Herriguneetako gizonak: “30km/h mugak gehiegizkoak dira, kale estuetan ulertzen dut inolako arazorik gabe, baina kale zabaletan ez du zentsurik. Nik dagoeneko existitzen diren mugak betearaziko nituzke, baita drogak ez kontsumitzearena ere”; “Beti gainditzen ditugu zertxobait mugak autopistetan, gainera daukadan autoa ia bakarrik doa eta hanka altxa behar izaten dut pedaletik”.

ERREFLEXUEN ETA ERREAKZIO GAITASUNEN FALTA (%31):

Hiriguneetako emakumeak: “Despiste kontuagatik edo erreflexu faltagatik erreakzionatzeko gaitasun gutxiago daukagu, mozkortuta ez ego narren”; “Erreflexu gutxiagorekin ikusmena okertzen da eta hainbeste urtez gidari izan ostean, zure gaitasunetan gehiago sinestera iristen zara, nortasun kontuagatik edo”.

Hiriguneetako gizonak: “Tentsio arazoekin odoleko glukosa maila jaitsi daiteke eta erreflexuetan eragin”; “Gidatzerakoan gehiegizko konfiantza dugu, batez ere gizonok, zeren urte dezente daramatzagu gidatzen eta pilotu automatikoarekin goaz. Esango nuke, arreta jaisten dugula eta egokitzen garela, istripu ugari eragitera iritsi gaitzkeelarik”.

Herriguneetako gizonak: “Nire iritziz, pertsona nagusi batek erreflexuak galtzen ditu, egoeraz erabat kontziente izan gabe”; “Gerta liteke asko despistatzea edo logura erraz sentitzea, esaterako, bazkalostean nik ezingo nuke gidatu, lo geratuko bainintzen”; “Gerta liteke, gida-baimena berritzerakoan, erreflexu eta gida-gaitasunak behar bezala ez neurtzea eta, besterik gabe, onespina ematea”.

II. BLOKEA:

Bide-arriskurako faktoreak

Bizkaian, Gipuzkoan eta Araban

II.1. BIDE-ARRISKURAKO FAKTOREAK BIZKAIAN

Bizkaiko parte-hartzaile guztiak (n= 38)

- Bizkaiko 38 parte-hartzaileen artean gehien aipatu den bide-arriskurako faktorea “zirkulazio arauen ez betetzea eta **gehiegizko abiadura**” izan da (%56.9). Segidan, “Ikusmenaren eta entzumenaren gutxitzearekin bat datozen **faktore fisikoak**” izan dira gehien aipatu direnak (%52.5).
- Bigarren maila batean, “Alkohola eta tabakoa bezalako **drogen kontsumoa**” (%46) eta “**Gailu mugikorrek** eragindako distrakzioak” (%41) izan dira aipatuena hiriguneetako gizon eta emakume gidariengatik.
- Hirugarrenik, Bizkaiko parte-hartzaileen herenak aipaturiko bide-arriskurako faktoreen artean hiru hauek leudeke: “**Gidari trebeegia kontsideratzea** esperientzia eta gidatze-urte kopuru handiengatik” (%37.5), “**Mugikortasun mugatua** edukitzea, minengatik edo nekearengatik” (%35.8) eta “Zebrabideetan, bide-gurutzetan eta biribilguneetan **seinaleztapen desegokia** edo kaskarra egotea” (%32.9).

Bizkaiko emakume gidariak (n= 15)

- Bizkaiko emakume gidari parte-hartzaileen aburuz, bide-arriskua eragin dezaketen bi faktore nagusienak honakoak dira: “**Gehienezko abiadura**” (hiriguneko emakumeen %70ak eta herriguneko emakumeen %40ak) eta “Zebrabideetan, bide-gurutzetan eta biribilguneetan **seinaleztapen desegokia** edo kaskarra egotea” (hirigune eta herriguneetako %60).
- Bizkaiko emakume gidariak ez dituzte apenas faktore fisikoak aipatu, hala nola, “Farmakoen kontsumoa” edo “Adinari dagozkion ohiko min eta nekeak”. Ezta gidariaren jarrerari dagozkionak ere: “Gidari trebeegia dela sentitu” eta “Erraz estresatu eta haserretu”.

Bizkaiko gizon gidariak (n= 23)

- Bizkaiko hiriguneetako gizonak faktore fisikoak azpimarratzen dituzte bide-arriskurako faktore nagusi gisa: “**Ikusmen eta entzumen murriztuak**” (%80), “**Mina eta nekea**” (%66.6), “**Arintasun zein mugikortasun murriztuak**” (%53.3) eta “Farmakoen albo-kalteak” (%33.3). Iritzi hauek herriguneetako gizonak ere adierazi dituzte, baina neurri txikiago batean.
- Bigarren maila batean kokatu ditzakegu gidariari eta berak hautatutako gidatze-baldintzei dagozkien faktoreak: “Drogak kontsumitzeaz gain, gehiegizko abiaduran gidatzen duen gizona, mugikorrek distrakzioa eragiten dena, erraz estresatu eta haserretzen dena, gidari trebeegia sentitzen dena eta ibilgailu zaharra duena”.

5. Taula. “Bide-arriskuekiko faktoreak Bizkaian” galderari loturiko irudikapenak eta jarrerak; sexuaren eta bizitokiaren arabera antolatuta

	GUZTIRA (n= 38)	BIZKAIA (n= 38)			
		Emakumeak (n=15)		Gizonak (n= 23)	
		Hirigunea (n= 10)	Herrigunea (n= 5)	Hirigunea (n= 15)	Herrigunea (n= 8)
FAKTORE FISIKOAK					
Ikusmen edota entzumen gutxituak	%52.5	%40	--	%80	%37.5
Minak eta nekea	%34.7	--	--	%66.6	%37.5
Arintasuna eta mugikortasuna gutxituak	%37	%30	%40	%53.3	%25
Farmakoen kontsumoa (barbiturikoak, antsiolitikoak eta antihistaminikoak)	%14.6	--	--	%33.3	%25
GIDATZEKO BALDINTZAK					
Gauetz eta baldintza ezegonkorrekin	%28.3	%20	%20	%73.3	--
Hirigunetik gidatzea edota ibilbide luzea	%26.6	%40	--	%66.6	--
Drogen kontsumoa (alkohola eta tabakoa)	%46	%40	%20	%86.6	%37.5
Zirkulazio arauak ez errespetatzea (gehiegizko abiadura)	%56.9	%70	%40	%80	%37.5
FAKTORE PSIKOLOGIKOAK					
Erreflexuen eta erreakzio gaitasunen falta (zeregin-anitza)	%36	%40	%20	%46.6	%37.5
Gailu mugikorrekin distrakzioak	%41	%40	%20	%66.6	%37.5
Gidari ona (onegia) kontsideratzea urteek emandako esperientziagatik	%37.5	--	--	%60	%75
Erraz estresatu eta haserretzea	%26.2	--	--	%80	%25
AZPIEGITURAK					
Seinaleztapen desegokia (oinezkoen zebrabideak eta pasua emateko zeinuak)	%30	%60	%60	--	--
Semaforoak berdean gutxiegi irautea	%19.1	%30	--	%46.6	--
Bide-gurutze eta bihurgune (orientatzeko eta erabakiak hartzeko zailtasunak)	%35.8	%50	%60	%33.3	--
Bigarren lerroan aparkatutako autoak	%6.65	--	--	%26.6	--
AUTO ZAHARRA (+10 urte)	%19.6	--	--	%53.3	%25

*Bizkaiko parte-hartzaileei burututako 38 banakako elkarrizketetatik eratorritako kategoriak lehen zutabean. Gainontzekoetan, azpi-taldeka agertu diren aipamenak ehuneko gisa kalkulatuta.

II.2. BIDE-ARRISKURAKO FAKTOREAK GIPUZKOAN

Gipuzkoako parte-hartzaile guztiak (n= 33)

- Ikerlan honetako parte-hartzaile gipuzkoarrek gehien aipaturiko bide-arriskurako faktoreak bi hauek izan dira: “Zirkulazio arauak ez errespetatzea **gehegizko abiaduragatik**” (%69.2) eta “Gidatzerakoan **drogen kontsumoa**” (%61.5).
- Gutxi gora-behera, parte-hartzaileen erdiak hiru arrisku faktore azpimarratzen ditu: “**Ikusmen edota entzumen urritasuna**” (%56.6), “**Gidari trebeegia** kontsideratzea” (%50) eta “**Gauez** eta meteorologikoki arriskutsuak diren baldintzapean gidatzea” (%49.8).
- Hirugarrenik, faktore kognitiboei egiten diete erreferentzia gidari gipuzkoarren %42.8ak: “Gidatzerakoan erreflexu eta erreakzio falta edukitzea” eta “Gailu mugikorren erabilerak eragindako distrakzio handia”.

Gipuzkoako emakume gidariak (n= 9)

- Gipuzkoako emakume gidarien gehiengoa bat dator “Errepidean **gehegizko abiaduran** joatea” (%77.7) dela bide-arriskurako faktore azpimarragarriena.
- Bestalde, gutxien aipaturiko faktoreek zerikusia izan dute bai autoarekin berarekin, baita “Errepide sarearen azpi-egituren mantenuarekin” ere.

Gipuzkoako gizon gidariak (n= 24)

- Gipuzkoako hiriguneetako gizonen artean nagusitzen diren ideiek zerikusia daukate **gidatzeko baldintzekin**: “Gauez gidatu (%80), hiriguneetan edota ibilbide luzeetan (%60), drogen kontsumoan (%90) eta gehegizko abiaduran (%80)”.
- Gipuzkoako herriguneetako gizonen, aldiz, azpimarratzen dituzten bide-arrisku faktoreak **psikologikoak (kognitiboak eta emozionalak)** lirerateke: “Gidari trebeegia izatearen sinesmena, gidatzen hainbeste urte igaro ostean” (%75), “Erraz estresatu eta haserretu” (%50), eta “Gailu mugikorrek erraz distraitu eta erreflexuak gutxitu” (%50).
- Bi kasuetan (hiriguneko gizonen %80a eta herriguneko %75a) bereizgarria izan da “10 urtetik gorako ibilgailua edukitzeak” dakarren bide-arrisku nabarmena.

6. **Taula.** “Bide-arriskuekiko faktoreak Gipuzkoan” galderari loturiko irudikapenak eta jarrerak; sexuaren eta bizitokiaren arabera antolatuta

	GUZTIRA (n= 33)	GIPUZKOA (n= 33)		
		Emakumeak (n= 9)	Gizonak (n= 24)	
			Hirigunea (n= 20)	Herrigunea (n= 4)
FAKTORE FISIKOAK				
Ikusmen edota entzumen gutxituak	%56.5	%44.4	%75	%50
Minak eta nekea	%28.3	--	%60	%25
Arintasuna eta mugikortasuna gutxituak	%32.8	%33.3	%40	%25
Farmakoen kontsumoa (barbiturikoak, antsiolitikoak eta antihistaminikoak)	%30.7	%22.2	%45	%25
GIDATZEKO BALDINTZAK				
Gauetz eta baldintza ezegonkorrekin	%49.8	%44.4	%80	%25
Hirigunetik gidatzea edota ibilbide luzea	%20	--	%60	--
Drogen kontsumoa (alkohola eta tabakoa)	%61.5	%44.4	%90	%50
Zirkulazio arauak ez errespetatzea (abiadura)	%69.2	%77.7	%80	%50
FAKTORE PSIKOLOGIKOAK				
Erreflexuen eta erreakzio gaitasunen falta (zeregin-anitza)	%42.8	%33.3	%45	%50
Gailu mugikorrekin distrakzioak	%42.8	%33.3	%45	%50
Gidari ona (onegia) kontsideratzea urteek emandako esperientziagatik	%50	--	%75	%75
Erraz estresatu eta haserretzea	%33.3	--	%50	%50
AZPIEGITURAK				
Seinaleztapen desegokia (oinezkoen zebrabideak eta pasua emateko zeinuak)	%32.8	%33.3	%40	%25
Semaforoak berdean gutxiegi irautea	%29	%22.2	%40	%25
Bide-gurutze eta bihurguneak (orientatzeko eta erabakiak hartzeko zailtasunak)	%15.4	%11.1	%35	--
Bigarren lerroan aparkatutako autoak	%22	%11.1	%55	--
AUTO ZAHARRA (+10 urte)	%51.7	--	%80	%75

*Gipuzkoako parte-hartzaileei burututako 33 banakako elkarrizketetatik eratorritako kategoriak lehen zutabeen. Gainontzekoetan, azpi-taldeka agertu diren aipamenak ehuneko gisa kalkulatuta.

II.3. BIDE-ARRISKURAKO FAKTOREAK ARABAN

Arabako parte-hartzaile guztiak (n= 9)

- Arabako gidarien gehiengoak (%74.9) azpimarratzen duen bide-arriskurako faktorea “Gidatzerakoan **drogak kontsumitzea**” litzateke, bereziki alkohola.
- Erdiak baino gutxiagok (%41.6) partekatutako hurrengo iritzia “**Gailu mugikorrek** eragindako distrakzioak” lirateke.
- Arabako gidari parte-hartzaileen herenaren (%33.3) arabera, arduraturik daude trafiko istripuak eragin ditzaketan hiru aldagai hauekin: “**ikusmenaren eta entzumenaren gutxitzea**”, “**erraz estresatu eta haserretzea**” eta “**errepidean gehiegizko abiadura**”.

Arabako emakume gidariak (n= 3)

- Arabako emakume gidari parte-hartzaileen artean aipaturiko bide-arriskurako faktore bakarra “**Drogak kontsumitu ostean gidatzea**” izan da, zehazki, %74.9k aipatu dute ideia hau.
- Bestalde, gutxien aipaturiko arrisku faktoreak bi hauek izan dira: “Errepide sarearen azpi-egituren mantenua” eta “adinari dagozkion minak, nekea eta mugikortasunaren gutxitzea”.

Arabako gizon gidariak (n= 6)

- Araban bizi diren gizon gidarien aburuz, bide-arriskurako faktorerik garrantzitsuena “**Drogen kontsumoa**” da (%83.3), baita “**Gehiegizko abiadura**” (%66.6) eta “Gidatzerakoan **estresa eta haserrea** sentitzea” (%66.6).
- Neurri txikiago batean, %50ak lau arrisku faktore aipatzen ditu: “Gauzez eta baldintza ezegonkorretan gidatzea”, “Gailu mugikorrek distrakzioak”, “Seinaleztapen desegokia” eta “10 urtetik gorako autoa gidatzea”.

7. Taula. “Bide-arriskuekiko faktoreak Araban” galderari loturiko irudikapenak eta jarrerak; sexuaren eta bizitokiaren arabera antolatuta

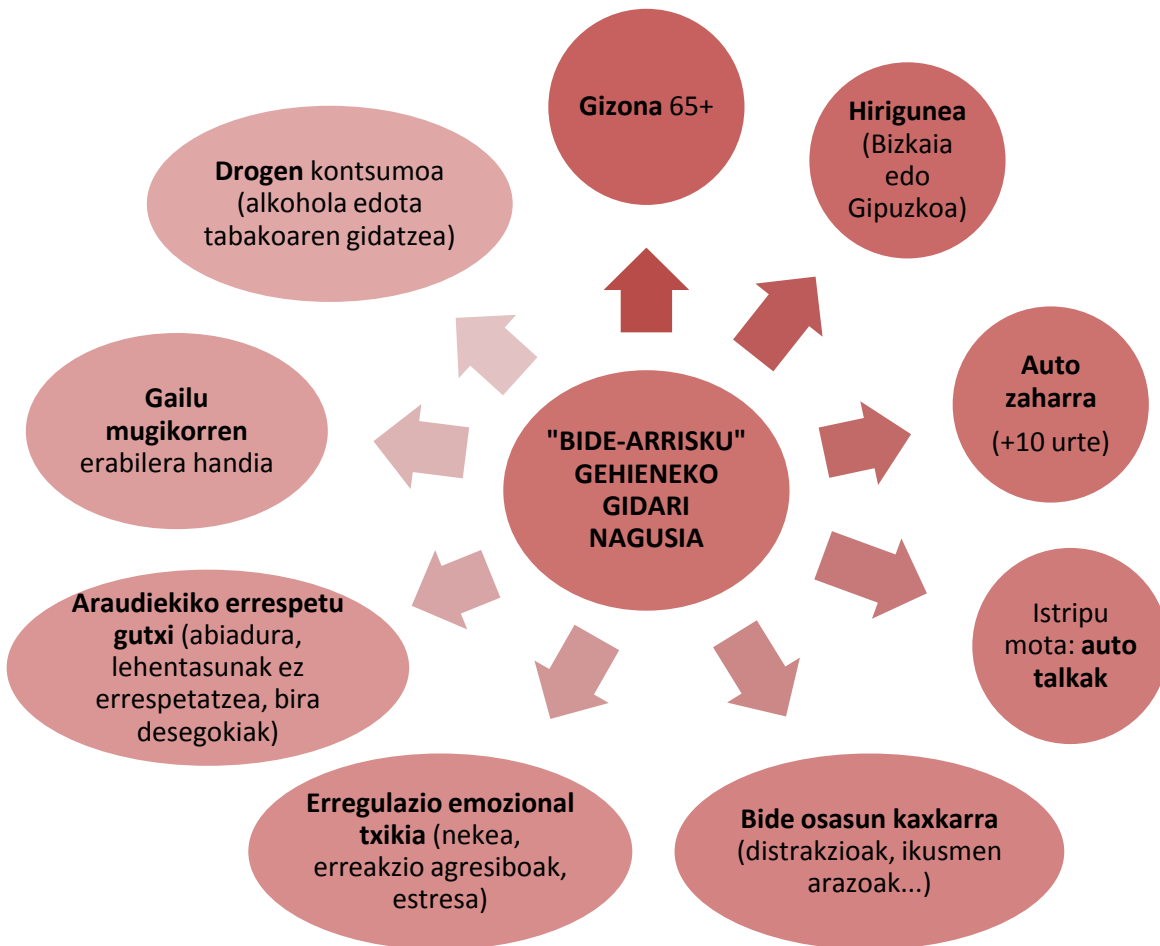
	GUZTIRA (n= 9)	ARABA (n= 9)	
		Emakumeak (n= 3)	Gizonak (n= 6)
FAKTORE FISIKOAK			
Ikusmen edota entzumen gutxituak	%33.3	%33.3	%33.3
Minak eta nekea	%8.3	--	%16.6
Arintasuna eta mugikortasuna gutxituak	%16.6	%33.3	--
Farmakoen kontsumoa (barbiturikoak, antsiolitikoak eta antihistaminikoak)	--	--	--
GIDATZEKO BALDINTZAK			
Gauetz eta baldintza ezegonkorrekin	%25	--	%50
Hirigunetik gidatzea edota ibilbide luzea	%8.3	--	%16.6
Drogen kontsumoa (alkohola eta tabakoa)	%74.9	%66.6	%83.3
Zirkulazio arauak ez errespetatzea (abiadura)	%33.3	--	%66.6
FAKTORE PSIKOLOGIKOAK			
Erreflexuen eta erreakzio gaitasunen falta (zeregin-anitza)	%16.6	--	%33.3
Gailu mugikorrekin distrakzioak	%41.6	%33.3	%50
Gidari ona (onegia) kontsideratzea urteek emandako esperientziagatik	%16.6	--	%33.3
Erraz estresatu eta haserretzea	%33.3	--	%66.6
AZPIEGITURAK			
Seinaleztapen desegokia (oinezkoen zebrabideak eta pasua emateko zeinuak)	%27.8	%33.3	%50
Semaforoak berdean gutxiegi irautea	%16.6	--	%33.3
Bide-gurutzeak eta bihurguneak (orientatzeko eta erabakiak hartzeko zailtasunak)	--	--	--
Bigarren lerroan aparkatutako autoak	--	--	--
AUTO ZAHARRA (+10 urte)	%25	--	%50

**Arabako parte-hartzaileei burututako 9 banakako elkarrizketetatik eratorritako kategoriak lehen zutabean. Gainontzekoetan, azpi-taldeka agertu diren aipamenak ehuneko gisa kalkulatu.*

II.4. BIDE-ARRISKU GEHIENeko GIDARI NAGUSIAREN PROFILA (65+)

Ikerlan honetarako burutu diren 80 banakako elkarrizketetatik eratorritako emaitzetan oinarrituz, jarraian, "Bide-arrisku gehieneko EAEko gidari nagusiaren profila (65+)" aurkezten dugu (ikus 1. Grafikoa).

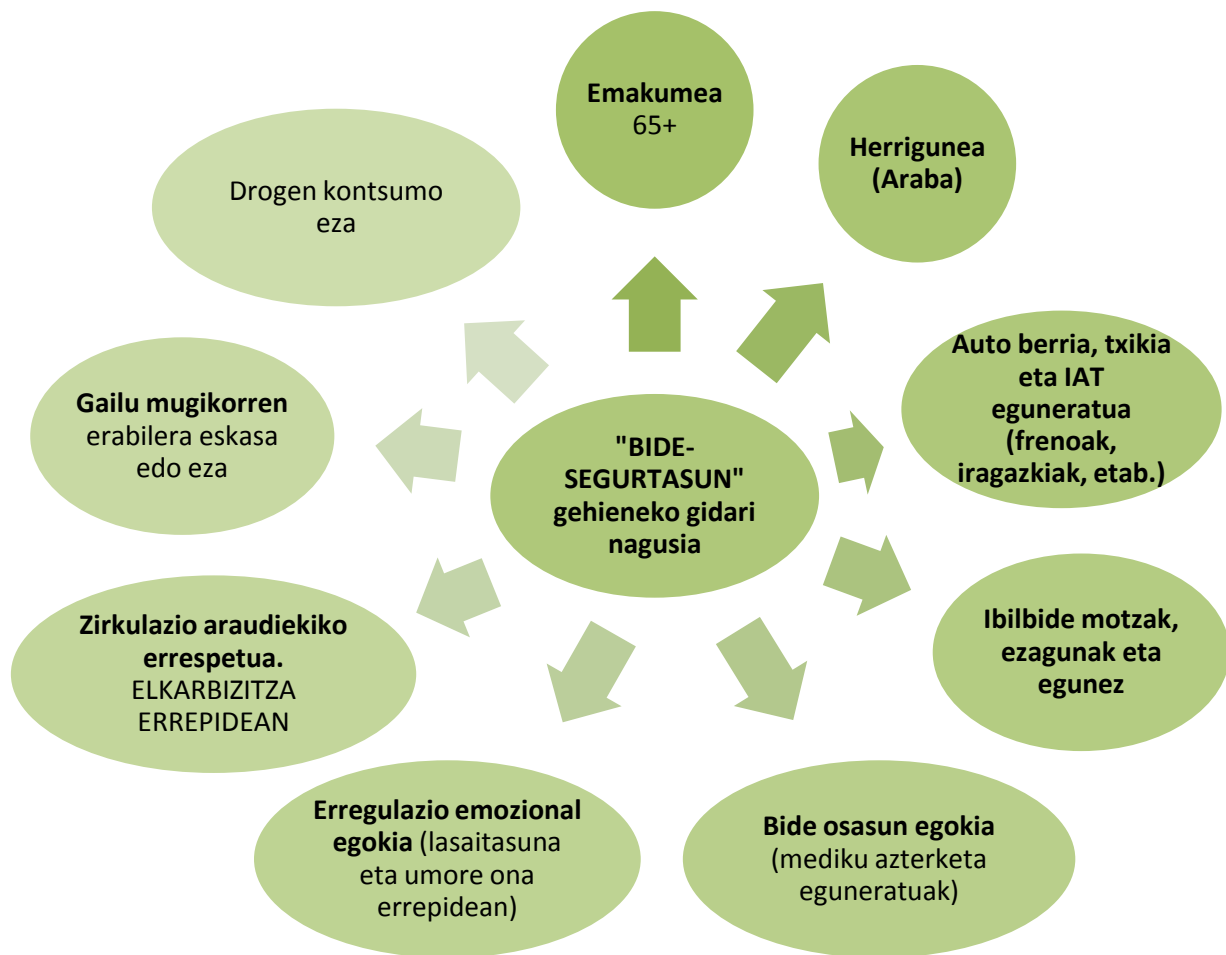
1. **Grafikoa.** Bide-arrisku gehieneko gidari nagusiaren profila (65+)



II.5. BIDE-SEGURTASUN GEHIENEKO GIDARI NAGUSIAREN PROFILA (65+)

Behin “Bide-arrisku gehieneko gidari nagusiaren profila (65+)” ezagututa, 2. Grafikoan “Bide-segurtasun gehieneko gidari nagusiaren profila (65+)” aurkezten dugu. Non segurtasunarekin loturiko aldagai fisiko eta psikosozialak biltzen dituen, baita errepideko azpi-egituren baldintzak edota autoaren urte-kopurua eta egoera.

2. Grafikoa. Bide-segurtasun gehieneko gidari nagusiaren profila (65+)



III. BLOKEA:

**Bide-segurtasuna pertsona nagusien
artean hobetzeko proposamenak**

III.1. Erakunde publikoen papera pertsona nagusien bide-segurtasunarekiko

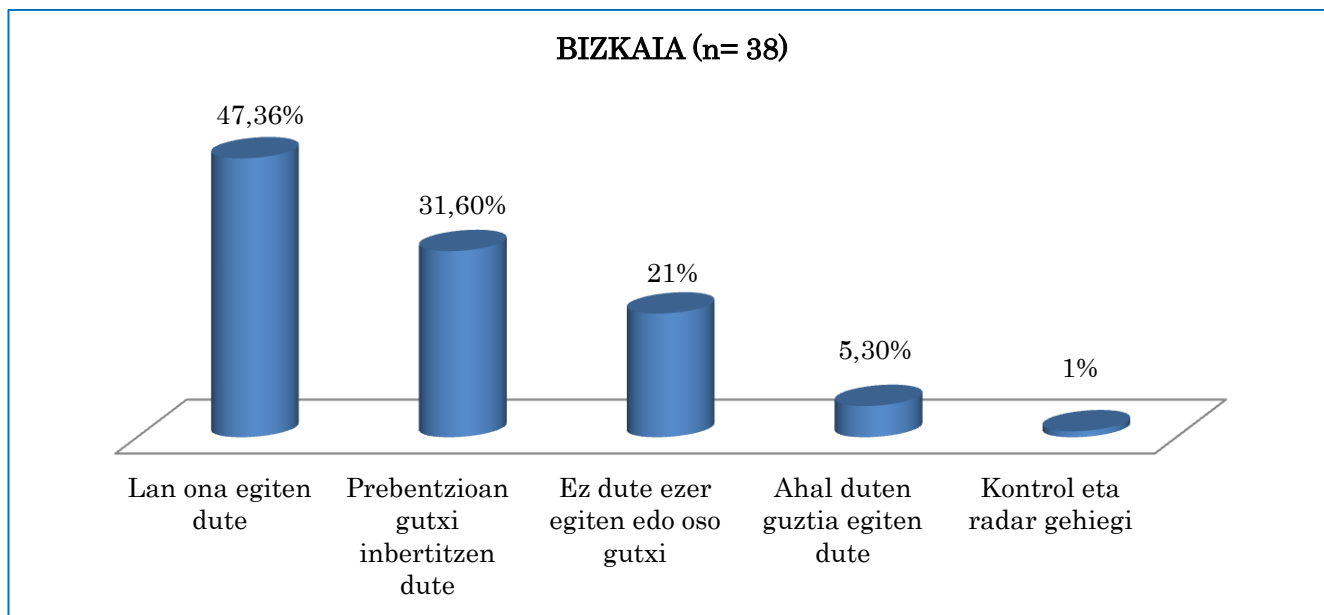
Jarraian aurkezten diren hiru grafikoetan (3., 4. eta 5. Grafikoak) ikus daitekeen moduan, parte-hartzaileen %41aren arabera “erakunde publikoek ezer gutxi egiten dute edota oso gutxi inbertitzen dute prebentzioan”. Lurraldeka erreparatuz gero, Bizkaiko gidari nagusiek dirudite atsekabetuen (%52.6), Arabakoekin batera (%44) eta, neurri txikiagoan, Gipuzkoako parte-hartzaileen laurdenarekin (%27).

Parte-hartzaileek adierazitako iritzien artean ere badira eraikitzaileagoak direnak. Esaterako, %43.5aren arabera, “erakunde publikoek lan ona egin ohi dute edota ahal dutena behintzat”. Iritzi hau hiru lurralde historikoetan bizi diren parte-hartzaileek adierazi dute: Bizkaikoek (%52.6), Gipuzkoakoek (%45) eta Arabatarrek (%33).

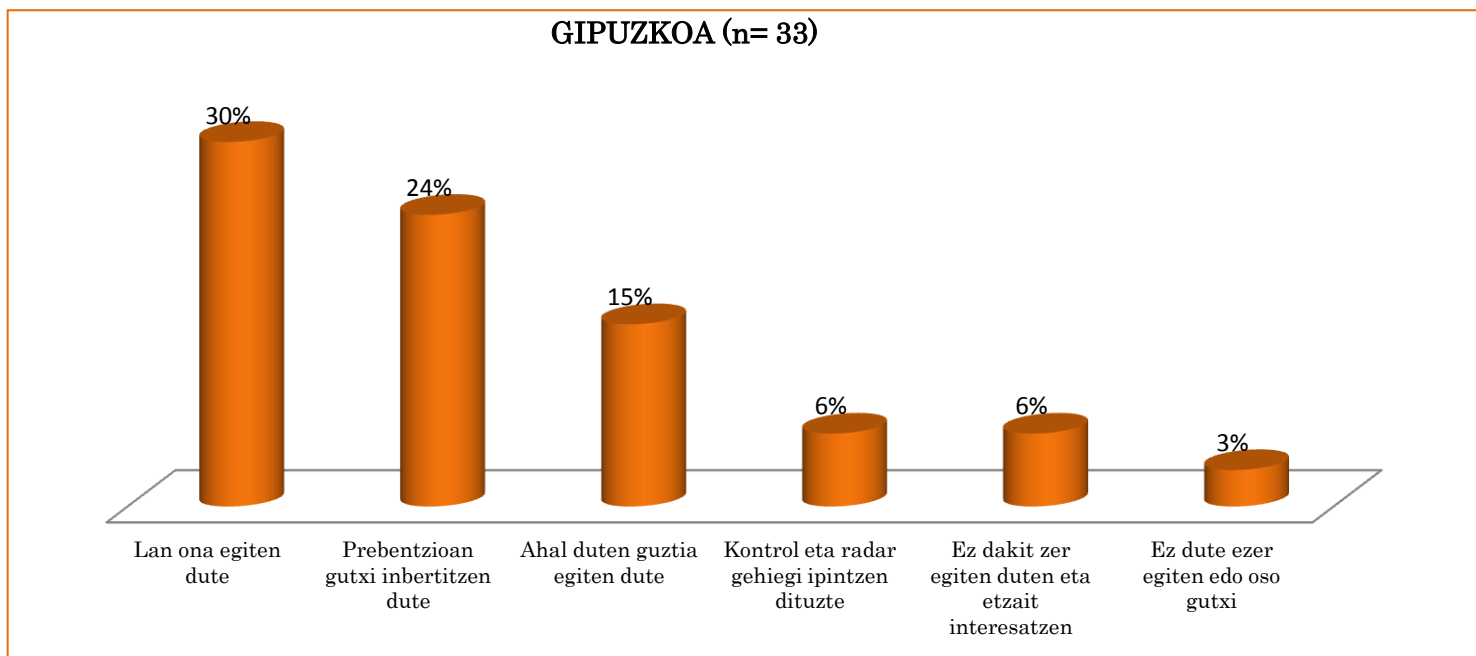
Badira ere “erakunde publikoek zer egiten duten ezagutzen ez dutenak” (%13.52), baita “interesik ez dutenak bide-segurtasuneko betebeharreko” (%2.36).

Jarraian eta hurrenez hurren, 3., 4. eta 5. grafikoak aurkezten dira, lurralde historiko bakoitzerako ehunekoak zehazturik.

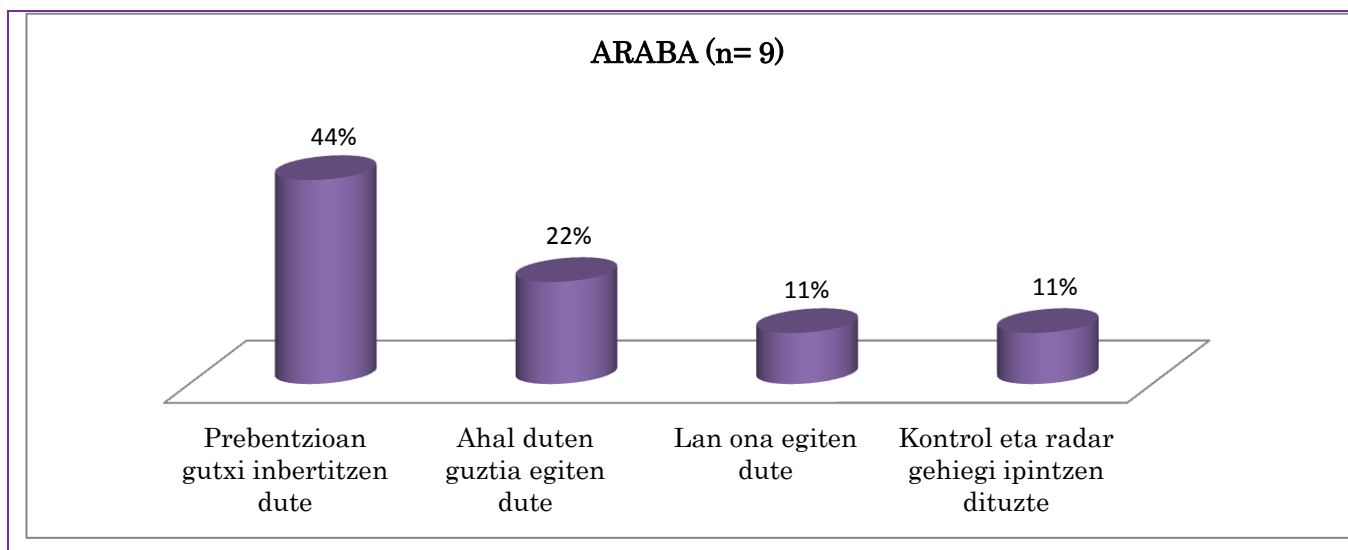
3. **Grafikoa.** Bizkaiko gidarien iritzia galdera honekiko: “Zein rol betetzen dute erakunde publikoek gidari nagusien bide-segurtasunarekiko?”



4. **Grafikoa.** Gipuzkoako gidarien iritzia galdera honekiko: “Zein rol betetzen dute erakunde publikoek gidari nagusien bide-segurtasunarekiko?”



5. **Grafikoa.** Bizkaiko gidarien iritzia galdera honekiko: “Zein rol betetzen dute erakunde publikoek gidari nagusien bide-segurtasunarekiko?”



III.2. Pertsona nagusien bide-segurtasuna hobetzeko proposamenak

Azpi-atal honetan, Bizkaian, Gipuzkoan edota Araban bizi diren gidari nagusiek proposaturiko ideiak biltzen dira. Zehazki, pertsona nagusien bide-segurtasuna hobetzeko ekintza-proposamenak.

8. Taula. EAEko hiru lurralde historikoetan adierazitako hobekuntza proposamenak

	EAE (n= 80)	Bizkaia (n=38)	Gipuzkoa (n= 33)	Araba (n= 9)
Azterketa medikuak eta psikoteknikoak areagotu				
Gida-baimena modu sakon eta zehatzagoan berritzea	%90.6	%92.1	%90.9	%88.8
Aldizkako errebisio medikuak: entzumena, ikusmena, muskuluen indarra, arrazonamendua, apneak, oroimena, etab.	%80.3	%89.5	%84.8	%66.6
Gidatzerakoan arriskuak ekidin				
Gidatzerakoan distrakzioak ekidin (gailu mugikorrak)	%79.5	%84.2	%87.8	%66.6
Deskantsuak areagotu edota ibilbide motzagoak	%49.4	%68.4	%57.6	%22.2
Beste norbaitekin batera gidatu (txandakatzeko)	%36.6	%21	%33.3	%55.5
Gauzez edo eguraldi txarrarekin gidatzea ekidin	%40.2	%50	%48.5	%22.2
Medikamentuek eragindako albo-kalteak aintzat eduki (logura, etab.)	%30.6	%47.4	%33.3	%11.1
Bide ezagunetatik gidatu	%9.4	%13.1	%15.15	--
Azpi-egituren seinaleztapena hobetu				
Autobus paradetan (ez ipini bihurguneetan)	%77.8	%65.8	%78.8	%88.8
Bidegurutzeetan eta irteeretan (aurrerapen handiagoz informatu)	%74.9	%63.1	%72.7	%88.8
Zebra-bideetan (txistuak eta soinuak ipini); Semaforoa berdean zeharkatzeko denbora-tartea handitu	%69	%78.9	%72.7	%55.5
Obretako zonetan (aurrerapen handiagoz informatu)	%58.2	%57.9	%50	%66.6
Bide-segurtasunerako trebakuntza areagotu				
Gidatzeko gaitasunen eguneratze ikastaroak	%69.9	%76.4	%66.6	%66.6
Teknologia berrien erabilerarako ikastaroak	%61.5	%81.6	%69.7	%33.3
Zahartzaroaren aurretiko prebentzio ikastaroak	%53.9	%71	%57.6	%33.3
Ikastetxeetan sentsibilizazioa eta denontzat kanpainak	%40.2	%50	%48.5	%22.2

	EAE (n= 80)	Bizkaia (n=38)	Gipuzkoa (n= 33)	Araba (n= 9)
Sistema teknologikoak adinera egokitu				
Aparkatzen laguntzeko sistemak (telekamarak eta atzerako martxarako infragorriak)	%57.9	%78.9	%72.7	%22.2
GPS sistemak (<i>Global Positioning Systems</i>)	%45.7	%21	%60.6	%55.5
Gauzez ikusteko sistema aurreratuak (argi luzeetatik motzerako aldaketa)	%43.8	%44.7	%42.4	%44.4
Egonkortasunerako gailu elektronikoak (trakzioa eta norabidea) eta abiadura mugatzaileak	%41.8	%57.9	%45.4	%22.2
Eserleku eta bolante moldagarriak	%13.1	%13.1	%15.15	%11.1

Oharra: Kategoria bakoitzeko ideia bat aipatu dutenen ehunekoa, EAeko lurralde historikoa.

Jarraian, parte-hartzaileek aipaturiko hobekuntza proposamen errepikatuenak hautatu dira 8. Taulako kategoriak adibide bidez irudikatzen.

AZTERKETA MEDIKUAK ETA PSIKOTEKNIKOAK AREAGOTU (%80.3)

Berrikuspen medikuen kopuruak areagotu honakoak neurtzeko: entzumena, ikusmena, muskulaturaren indarra, arrazonamendua, apneak, oroimena, etab. Gainera, familiako medikuaren eta azterketa psikoteknikoaren arteko koordinazioa hobetu.

***Emakumeak:** “Osasuntsu ote nagoen jakitea da gakoa, ea gaixotasunik dudane edo betaurrekoen beharra... Nire osasun egoeraz arduratzea funtsezkoa da jakiteko gidatzen jarraitu ote dezakedan”; “Azterketa psikoteknikoak zorrotzagoak behar lukete izan, askori oparitzen baitiote gida-baimena, nahiz eta gidatzeko gai ez izan. Edonoz istripua eragin dezakete eta ez genuke azterketa ordaintzearekin soilik baimena lortu beharko”; “Behin psikoteknikora betaurrekorik gabe joan nintzen eta ez zidaten bueltatzeko eskatu”; “Kontuz ibili behar dugu errebisio kognitiboekin, zeren oroimenean falta puntualak eduki ditzakegu denborarekin”.*

***Gizonak:** “Psikoteknikoa 4 urtez behin izan ordez, 2 urtez behin egin beharko genuke, 65 urte baino nagusigoak garen irizpide zehatzagoak eskatuz”; “Adiskide baten osasuna okertzen ari dela ikusten badut eta erreflexuak galtzen hasia bada, gidatzeari uzteko esango diot, zeren nahiz eta azterketa medikuak gaitzitu ez dago bere onenean”; “Nire entzumenaren errebisioa funtsezkoa da, zeren gidari arriskutsua nintzateke beste autoak entzungo ez banitu”.*

***Biak:** “Bi urtez behin familiako medikuari txostena eskatu beharko genioke, berak jakingo baitu hobekien osasunez nola gauden eta baloratuko luke ea gidatzeko prest jarraitzen dugun”; “Konexio eta koordinazio eraginkorragoa eduki beharko lukete osasun publikoko historialek eta klinika psikoteknikoetako txostenek, batez ere, 75 urtetik gorako gidarien gida-baimenak berri edo ez baloratzeko. Eta bestela, Gizarte Segurantzak kudeatzeko erabaki hau, informazio gehiago baitu. Gidatzeko gaitasunik ez dituztenak ezagutzen ditut, zeintzuei gida-baimena segituan berri dieten”.*

GAILU MUGIKORREKIN DISTRAKZIOAK EKIDIN GIDATZERAKOAN (%79.5)

Emakumeak: “Gidatzerakoan gomendatzen dudana arduraz jokatzea da, esku bat bolantean eraman bitartean, besteak mugikor bat ez heltzea”; “Baldintza fisikoak eta erreflexu onak edukitzea ezinbestekoa da, baloratzeko ea nekatzen hasia zaren edo gehiago gidatu dezakezun. Mugikorrak behar badituzu esna eta distraiturik mantentzeko, seinale txarra”; “Bizitzako azken etapan gaude, goza dezagun maite ditugunak modu zuzenean, ez Whatsapp edo deien bidez, hobe aurrez aurre, nahiz eta mugara iritsi eta besarkatu arte itxaron behar izan”.

Gizonak: “Kontuz telefonoa erabiltzearekin errepidea gurutzatzerakoan, ez baikara konturatzen eskutan hiltzeko makina bat daramagula”; “40km/h joanez norbait harrapatu badezakegu, imajinatu eskutan mugikorra eramanez! Eta jakin badakigu, legea oso geldo doala”; “Ez dugu telefonoz hitz egin behar ezta semaforoetan ere”; “Dagoeneko 80 urte ditut eta entzuten hasia naiz 80rekin gidatzeari uztea ahokatzen digutela nahiz eta ordurako gazte eta kementsu sentitu, ba imajinatu ze bomba litzatekeen 80 urterekin eta mugikorrarekin gidatzea!”.

AZPIEGITUREN SEINALEZTAPENA HOBETU (%70)

Funtsezko guneeetako seinaleztapena hobetu, hala nola, autobus geltokietan (bihurguneetan kokatu gabe) eta zebrabideetan (soinuak ipiniz). Informazio-panelak lehenago ipini, obrako guneeak, bide-gurutzeak, biribilguneak eta sarrera-irteerak aintzat hartuz.

Emakumeak: “Biribilgune ugari ez ditut ondo ulertzen, denok dakigu oinezkoen babesguneek trafiko fluxua arintzen dutela, baina gehiegi daude”; “Literalki diot, ez duela denbora ematen semaforoa berdean igarotzeko hainbat erre daudenean eta, zer esanik ez, adineko pertsona batek mugikortasun urria duenean”; “Seinaleak estaltzen dituzten sasi edo arbolak moztu beharko liriateke, osoki ikusi ahal izateko”; “Seinale eta semaforo batzuen altuerak aldatu beharko liriateke”; “Leku gatazkatsuetan seinaleztapena areagotu beharko litzateke, baita zebrabide konplexuetan ere”; “Herriko udaletxeekin koordinatuz, biribilgune arriskutsuenak edo istripu gehien eragindako bide-tarteak ezagutu ahalko liriateke, horiek hobetze aldera”.

Gizonak: “Soinudun semaforoak asmatu beharko lituzkete, kolore batetik bestera aldatzerakoan ikusmen arazoak ditugunak jakinaren gainean egoteko”; “Nire iritziz, autopistak ondo zainduak daude, baina bigarren mailako errepideetako seinaleetan aldaketak egin litezke, esaterako, abiadura-muga ezberdinak ipintzen dituzten seinaleak adostu ez gaitezen erotu”; “Hiriguneetan bideragarritasunaren aldeko diseinu berria txertatu non protagonista oinezkoa den eta ez automobila”.

BIDE-SEGURTASUNA SUSTATZEKO FORMAKUNTZA (%56.4)

Gidatzeko gaitasunak eguneratzeko ikastaroak: *“Gida-baimena berritzeko ikastaroa, zeren baimena lortu genuenetik orain arte gauzak asko aldatu dira eta gomendagarria litzateke denok eguneratuak mantentzea eta errepidean elkar hobeto ulertzea”.*

Zahartu aurretiko prebentzio ikastaroak: *“Gida-baimena atera eta berritzezkoan asko insistitu beharko litzateke arauak errespetatzearen onura eta kalteetan, hala nola, semaforo bat saltatzeak zerk suposatuko lukeen edo errepide bat begiratu gabe gurutzatzeak”; “Bide-bizikidetzan oinarrituriko ikastaroak gomendagarriak lirateke bata besteaz adi egoteko, esaterako, autoan zoazenean ez dakizu oinezkoak 65 urte baino gehiago ote dituen, baina zahar-etxe edo ospitale batetik pasatzerakoan polikiago gidatu beharko genuke”.*

Sentsibilizazio ikastaroak ikastetxeetan: *“Komenigarria litzateke gidatzeko ohitura, motibazioa eta jakin-mina mantentzea”; “Oinezkoengan arreta jartzea eta oinezko garenean nola jokatu oroitzea, azken finean, inguratzen gaituzten mugimenduei adi egotea litzateke”; “Haurrek autobusetako gidariekin eduki ohi duten gertutasuna aprobetxatuz, une hori erabili liteke egunerokotasunean haurrei hainbat aholku emateko gertakizun errealez baliatuz”; “Herrialde nordikoetan 14 urterekin hasten dira autoekin simulakroak egiten eta nola gidatu behar den ikasten, bide-segurtasunaren aldeko hezkuntza sistema baitute, ez hemen bezala, soilik 2 hilabetez autoeskolara joan ostean errepidean gaudela”.*

Herritarrentzat kanpaina: *“Autorik gabeko egunaren kanpaina egiten den bezala, antzeko zerbait egin liteke bizirik dauden oinezko edo gidarien alde”; “Pertsona nagusientzat istripuak ekiditeko sentsibilizazio kanpainak sustatu litezke, nahiz uste dudan, hezteko adin-tarte oso zaila dela”; “ADINFOBIA ekiditeko kanpainak, ez pertsona nagusiei, ez emakumeei, ez berriei estigmatizatu gabe”.*

SISTEMA TEKNOLOGIKOAK ADINERA EGOKITU:

Parte-hartzaileen erdiak (%50.6) begi onez ikusten du sistema teknologikoak hirugarren adinera egokitzearen aukera. Izan ere, segurtasun sentimendua areagotzen die aparkatzen, komunikatzen, bidaiari zehar hobeto ikusten lagunduko dieten gailu eta tresnak autoan integraturik eramateak. Dena den, oraindik orain bada teknologia berriekiko erresistentzia erakutsi duenik, hain zuzen, laginaren heren bat (%34.6). Litekeena da, erantzun ez duten gainontzekoek gailu berririk ez probatu izana, bai auto zaharra dutelako, bai auto berriari (balute) ez integratzeko eskatu izana. Gainera, gaiarekiko ezjakintasuna ere aurkitu da, non parte-hartzaile batzuk ez dakiten auto berriaren eroslearen ardura dela elementu teknologiko berriak integratzea edo ez integratzea. Esaterako, argi luze/labur automatikoak edo bluetooth-aren aktibazioa.

Sistema teknologikoak adinera egokitzearen alde (%50.6)

Aparkatzen laguntzeko sistemak (telekamarak eta atzera-martxako infragorriak): *“Oinezkoen gisako oztopoen berri emateko soinuak txertatuko nituzke”; “Nire autoarekin, berez, ezingo nuke inor harrapatu edo inorekin talka egin”.*

Bluetooth-a: *“Gama altuko ibilgailu guztiek Bluetooth-a barneratua eduki beharko lukete, lotsagarria da dirutza ordaindu ostean mugikorra eskuan eramatea”; “Kamioi gidariek edo egunerokotasunean errepideetan dabiltzanek esku-libreen sistema derrigortua izatea”.*

Egonkortasuna bermatzeko tresnak (trakzioa eta norabidea) eta abiadura mugatzaileak: *“Abiadura mugatzaileari esker, errepidean goazenean beste inor ezin harrapatzea”.*

Sistema teknologikoekiko erresistentziak (%34.6)

“Gaur egun, lagundu baino gehiago entretenitzen gaituzten tresna gehiegi ditugula esango nuke, orduan zalantza sartzen zait ea ondo edo gaizki ote goazen. Eta gure autoak ez ote diren gurpildun ordenagailuak”; “Auto elektrikoek aztoratu egiten naute ez baitute soinurik ateratzen. Ulertzen dut ingurugiroa zaintzeko egokiak direla, baina egia esan errepidean zoazenean 2 zentzumenetan fidatzen zara batik bat (entzumenean eta ikusmenean)”; “Nik proposatuko nuke autoak pixkanaka gure bizitzetatik ateratzea, garraiobide jasangarri eta ekologikoago batera hurbildu arte, planeta kargatzen ari baikara”; “Ibilgailuak geroz eta konplexuagoak dira, espazio-ontziak dirudite hainbeste mekanismo eta gailurekin. Adineko pertsonentzat oso arriskutsuak izan daitezke”; “Azken bertsioek matxuren berri ematen digute, baina autobidearen erdian geratzeko gai ere badira okerreko argi bat pizten bada”.

4. ONDORIOAK

Bide-segurtasunaren inguruan gidari nagusiek adierazi dituzten pertzepzioak aztertu ostean eta “Hirugarren adina eta Bide-segurtasuna” gaiaren literatura zientifikoa berrikusi ondoren, GIDADI ikerlanaren txosten kualitatibo honi amaiera eman nahi zaio ikerlanaren ondorio nagusiak zerrendatuz.

4.1. Gidari nagusi bakoitzari banakako arreta eskaini (talde anitza)

Erretiro-adinean sartu diren gidariek osatzen duten taldea oso anitza dela aurkitu da. Izan ere, adinari loturiko osasun egoera oso modu anitzean aldatzen joan daiteke, pertsona bakoitzaren baldintza psikofisiko eta pertsonalen arabera. Aniztasun hau dela eta, gidari nagusi bakoitzak izan ditzakeen muga propioen kontzientzia izatea funtsezkoa iruditzen zaigu, baita bere hurbileko testuingurua adi egotea ere (familia, gizartea eta lehen mailako arreta). Muga hauek ez dute gidari nagusia baliogabetu, bai ordea kondizionatu.

Hori dela eta, gidari nagusien balorazioak banan-banakoa behar du izan, ez gida-baimenak mugatzeko, baizik eta norberak bere osasun egoera ezagutu dezan eta gidatzeko eduki dezakeen ahalmen-maila baloratu dezan. Zirkulazio araudiak ez du ezartzen gidatzeari uzteko gehienezko adinik, hortaz, gidari nagusi bakoitzak baloratu beharko du bere baldintza psikofisikoen arabera, ea ziur sentitzen den gidatzen jarraitzeko.

Ildo beretik, gidari Nagusien Bide-Osasunaren barometroak (SAVIMA, *Salud Vial de Mayores*) berrikuspen medikoak burutzen dituzten zentroei zuzendutako medikuntza-gida bat argitaratu berri du, funtsean, gidari nagusien bide-arriskuak ekiditeko zein irizpide espezifikoko behatu adieraziz (ikusmena, entzumena, erreflexuak, arreta, oroimen biso-espaziala, etab.). Gainera, Trafiko eta Bide-Segurtasuneko Unibertsitate Institutoak (INSTRAS, *Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial*) honako azalpena ematen du: “*Kasu bakoitza banan-banan aztertu behar da, gidari nagusi bakoitzak eduki ditzakeen indar-guneak eta ahulguneak baloraturaz, bere muga fisikoak aztertzeaz gain, bere egoera pertsonala kontuan hartuz (mugikortasun beharrak, bere kargu beste pertsonarik ba ote duen, etab.)*”.

4.2. Azterketa medikuen sustapena (zerbitzu medikuen arteko koordinazioa)

Gidari nagusiei (65 urtetik gorakoak) urtero burutzen dizkieten azterketa medikuen %81aren emaitza honakoa izan ohi da: “Gidatzen jarraitzeko gai da murrizketa batzuekin”. Ohiko osasun zailtasunek ikusmenarekin eta entzumenarekin dute zerikusia. Eta murrizketen artean gehien eman ohi direnak hauexek dira: 5 urte baino gutxiagoko

luzapenak onartzea, soilik gune jakin batzuetan gidatu ahal izatea eta soilik egunez gidatzea.

Horrela, ikerlan honetan parte hartu duten gehienek iritziekin bat eginez, bide-osasunean adituak direnek diote egungo azterketa medikuetan hainbat aldaketa txertatzea beharrezko dela 70 urtetik gorako gidarien kasuan: *“Azterketa medikuak 2 urtez behin beharko lukete izan eta ez 5 urtez behin, horretarako, administrazioak protokoloak azpitalde honen kasuistikara egokitu behar ditu”*.

4.3. Errepidean hartu beharreko neurriak

Ikerlan honetan ikusi den moduan, badirudi gidari nagusiek barneratua dutela euren egunerokotasuna (neurri handiagoan edo txikiagoan) egokitzeko beharra, besteak beste, bide-arriskuak ekiditeko asmoz, euren autoa gidatzeko errutina gaitasun propioei egokitzeko beharra.

Jarraian, adinari loturiko bide-arrisku faktoreak konpentsatu ditzaketen estrategiak biltzen dira, zeintzuk GIDADI ikerlaneko parte-hartzaileek aipatuak izan diren:

- Autoa berritzea. Gidari nagusien gehiengoak 10 urtetik gora duen autoa gidatzen jarraitzen du eta ehuneko altu batek ez du bere ibilgailu zaharra berritzeko asmorik erakutsi (ez gizon ez emakume). Faktore honek istripua pairatzeko aukerak areagotzen ditu, auto zaharrek ez baitituzte egungoek dituzten segurtasun sistemak, hala nola, airbag edo ABSa. Gainera, urteen poderioz, autoaren xasisak edozein inpaktu sufritu dezake gehiago.
- Arriskuak ekidin eta gidatzea auto-erregulatu. Gidatzen bi ordu igaro ondoren deskantsatu, ahal den neurrian gauez gidatzea ekidin, ikusgarritasun txikiko ibilbideak ekidin edo arrisku gehigarria suposatzen duen eguraldi txarrarekin ez gidatu. Eta posible balitz, beste norbaitekin gidatu bidean zehar txandakatu ahal izateko. Gidari nagusiek bidai luzeak ekiditea komeni da, errepidean gerta ahal diren portaera eta ekintza arriskutsuak ekiditeko, esaterako: bidegurutze gatazkatxuak, gehiegizko abiaduran gidatzea, segurtasun tartek ez mantentzea edota gidatu bitartean erre edo edatea.
- Distrakzioak ekidin. Gidatu bitartean edonolako distrakzioak ahalik eta gehien ekiditea komeni da, baita telefono mugikorraren erabilera ere (esku-libreak dituen mugikorra barne). Honenbestez, irratia sintonizatzea, nabigazio sistema erabiltzea, eguraldia kontrolatzea edo eserlekuaren posizioa egokitzea distrakzio-iturri lirerateke eta komeni da gidatzen hasi aurretik guzti horiek prest uztea.

- Teknologia berrien erabilera eta ibilgailuen egungo laguntza sistemak (ADAS, *Advanced Driver Assistance Systems*). Ikerlan honetako parte-hartzaileen herenak teknologia berriak euren autoetan integratzeko erresistentzia erakutsi du. Aldiz, dagoeneko auto berria dutenek gailu berrien erabilera onartzen dute, batez ere, bide-segurtasuna areagotzen dutelako (segurtasunaren sentrazio subjektiboa). Gailu eraginkorren artean, honakoak azpimarratzen dituzte: 1) Aparkatzeko sistema automatikoak tele-kamera eta atzera-martxako infragorriekin, 2) Nabigazio sistema, bidaiak kontrolatzeko gailuak (*cruise control* edo kruzero kontrola), aurrekoarekiko distantzia, erreia aldatzeko kontrola eta trafiko seinaleak irakurtzeko sistema, 3) Egonkortasuna hobetzeko gailu elektronikoak (trakzioa eta noranzkoa), 4) Abiadura kontrolatzeko sistemak eta abiadura-mugekiko alarmak, 5) Oztopoen kontrola, 6) Neumatikoen inguruko kontrola, 7) Frenoen blokeoekiko kontrola. Gainera, ikusmena gutxitua dutenek gailu espezifikagoak eskatzen dituzte, hala nola, puntu itsuak antzemateko monitoreak, errei batetik irteteko alarma sistema, mikro-kamerak atzerako ispiluetan, argi labur/luzeen kontrola, etab.

4.4. Eguneratze ikastaroak 65 urtetik gorako gidarientzat

Eskura ditugun gailu elektronikoaren kopurua areagotzen doan heinean, garrantzitsua izango da onartzea gidari nagusiek banakako denbora gehiago beharko dutela gailu bakoitza nola erabili ikasteko. Horregatik, ikastaro trinko bat eskaintzea funtsezkoa litzateke eurentzat distrakzio izan ordez, gailu berriak lagungarri suertatu daitezkeen. Hori bai, gidari bakoitzarena izango da gailu teknologikoak bere autoan integratzearen azken erabakia.

Gidarien gaitasunak eguneratzera bideraturiko esku-hartze programak ere komenigarriak lirateke, besteak beste, gidari nagusi bakoitzak bere gidatze-gaitasunak baloratu eta nola hobetu ikasteko. Horretarako, Pertsona Erretiratuen Elkarte Amerikarrak esku-hartze programa sorta eskaintzen du gidari nagusien erronketara egokitze asmoz. Programa hauetan, adinez nagusi diren gidariek aukera izango dute euren autoaren egoera gertutik ezagutzeko.

1. ERANSKINA:

GIDADI Elkarriketa erdi-egituratuaren gidoia



GIDADI 2020

ALDAGAIK ETA

GALDERA ITXI-MULTZOA

Kaixo, nire izena XXX XXX da eta Euskal Herriko Unibertsitateko (UPV/EHU) Psikologia Fakultateko ikerketa-talde bateko kidea naiz. Fakultateak Bide-Segurtasunaren Behatokiarekin eta Eusko Jaurlaritzaren mugikortasunarekin batera “65 urtetik gorako pertsonak eta gidatzeari” buruzko ikerketa jarri du martxan.

Elkarrizketa honen bidez proposatutako gaiarekin lotutako zure iritziak, iruzkinak, zalantzak eta iradokizunak jasotzea gustatuko litzaiguke. Esandakoari leial izateko eta xehetasunik ez galtzeko asmoarekin, bilera hau grabatuko dut.



PARTAIDE BAKOITZAREN FITXA

Adina: Sexua: Emakumea Gizona Bestea

Bizilekua:

PARTAIDE ZK.:

Ikasketak: LH Batxilergoa Unibertsitatea

Lanbidea: _____ Gidabaimenaren data:

1) Ibilgailuren bat gidatzen duzu, puntualki bada ere? BAI EZ Ze ibilgailu-mota? _____

2) Astean zenbat aldiz gidatzen duzu? _____ Zenbat km. gutxi gora behera egiten dituzu astean?

3) 2019 eta 2020 bitartean zigorren bat jaso duzu? BAI EZ Zenbat?: _____ Arrazoa: _____

4) 2019 eta 2020 bitartean zirkulazio-istripuren bat izan duzu (zaurituekin edo zauriturik gabe)?

BAI EZ

Nork gidatzen zuen? Nik Lagun batek Senide batek

Nor edo zer izan zen arduraduna? Ni edo nire ibilgailua Beste ibilgailua Klima Errepidea Beste batzuk

5) Zintzotasunez, gidatzen duzunean, zure buruaz esango zenuke zarela...: Zuhurra Zuhurtziagabe

6) Gaur egun, botikarik hartzen duzu?: BAI EZ 7) Zein(tzuk): _____

8) Begi-patologiaren bat duzu (miopia, etab.)?: BAI EZ 9) Zein(tzuk): _____

10) Loaren nahasterik duzu (Insomnio, Apneak,... ?): BAI EZ 11) Zein(tzuk): _____

11) Beste gaixotasunik sufritzen duzu?: BAI EZ 12) Zein(tzuk): _____



Galdera ireki-multzoa

Ibilgailuen gidatzeari (motorra, autoa...) eta 65 urtetik gorako pertsonen buruzko elkarrizketa bat da. Honi buruzko iritzi zintzoak bilatzen ditugu.

Dimentsioak eta galdera gakoak:

1) Adinekoak eta gidatzea.

Gidatzea gustatzen zaizu? Zergatik?

Zer esan nahi du zuretzat gidatzeak?

Emakumeek eta gizonek berdin gidatzen dutela uste duzu? Zergatik?

2) Emozioak eta gidatzea adinekoen artean.

Zein momentutan sentitzen duzu poza gidatzean?

Zein momentutan sentitzen duzu haserrea gidatzean?

Zein momentutan sentitzen duzu estresa gidatzean?

Zein momentutan sentitzen duzu beldurra gidatzean?

Gidatzeaz nekatzen zara? Zein egoeratan?

3) Bide-arriskurako faktoreak adinekoen artean.

Zure iritzi, zein dira trafiko-istripuetan eragiten duten faktore garrantzitsuenak? Guztietatik HAUTATU gutxienez 3 eta gehienez 7:

- | | |
|---|--|
| 1) Alkohol kontsumoa <input type="checkbox"/> | 2) Mugikorrarekin oharkabetu <input type="checkbox"/> |
| 3) Agresibitatea bolantean <input type="checkbox"/> | 4) Estresa bolantean <input type="checkbox"/> |
| 5) Ibilgailuaren egoera <input type="checkbox"/> | 6) Beste gidariak <input type="checkbox"/> |
| 7) Beste Drogen kontsumoa <input type="checkbox"/> | 8) Beste pertsonekin oharkabetu <input type="checkbox"/> |
| 9) Esperientzia gutxi gidatzen <input type="checkbox"/> | 10) Seinaleak ez errespetatu <input type="checkbox"/> |
| 11) Gidatzen erretzea <input type="checkbox"/> | 12) Formakuntza urria <input type="checkbox"/> |
| 13) Gehiegizko abiadura <input type="checkbox"/> | 14) Pikatu eta lasterketak egin <input type="checkbox"/> |
| 15) Gidariaren nekea <input type="checkbox"/> | 16) Errepideen egoera <input type="checkbox"/> |
| 17) Zortea <input type="checkbox"/> | 18) Beste bat: _____ <input type="checkbox"/> |

Zure ustez, zeren menpe dago ZUK istripu bat izatea edo ez izatea? Istripu bat izatea honen menpe dago...: (HAUTATU gehienez 3).

- 1) Nitaz eta nik egiten dudana
- 2) Errepidearen egoeraz
- 3) Funtsean, zortetik
- 4) Jaso dudana hezkuntzaz
- 5) Beste gidariak egiten dutenaz
- 6) Eguraldi onaz edo txarraz
- 7) Gobernuak egiten edo egiten ez duenaz
- 8) Beste batzuk: _____

3.1. Alkohola eta beste droga batzuen kontsumoa.

Zer iritzi duzu gidatzeaz eta alkohol eta beste droga batzuen kontsumoaz?

Alkohol eta beste droga batzuen kontsumoak gidatzeko moduan aldaketak eragiten dituela uste duzu? Zeintzuk?

Alkohola edo beste droga batzuk kontsumitu ostean gidatzen duzu? Zein maiztasunarekin? Zein egoeratan?

Alkohola eta beste droga batzuen kontsumoa eta gidatzeari dagokionez, emakumeen eta gizonen artean desberdintasunak daudela kontsideratzen duzu? Batzuk aipa ditzakezu?

3.2. Teknologien (gailu mugikorrek) erabilera bolantean.

Zer iritzi duzu gidatzen den bitartean mugikorren erabileraz?

Erabiltzen duzu edo erabili duzu inoiz mugikorra esku librerik gabe gidatzen ari zaren bitartean? BAI EZ

BAIETZ erantzun baduzu, zergatik egiten duzu normalean?

- 1) Mezuak kontsultatzeko
- 2) Deitzeko edo deiak erantzuteko
- 3) GPS-a jartzeko
- 4) Musika jartzeko eta distraitzeko
- 5) Niretzako ohitura bat da
- 6) Beste batzuk: _____

3.3. Arauekiko pertzepzioa.

Abiadura-mugak eta zirkulazio arauak errespetatzen dituzu? Zergatik?

Zirkulazio arauak egokiak edo gehiegizkoak iruditzen zaizkizu? Zergatik?

Zirkulazio araei dagokionez, desberdintasunak behatzen dituzu emakumeen eta gizonen artean? Zeintzuk?

4) Erakunde publikoen papera bide-segurtasunean

Zer iritzia duzu erakunde publikoek bide-segurtasunari dagokionez duten zereginaz? (HAUTATU gehienez 3).

- 1) Egin dezaketen guztia egiten dute
- 2) Prebentzioan oso gutxi inbertitzen dute
- 3) Lan ona egiten dute
- 4) Egiten dutena ez zait interesatzen
- 5) Ez dute ezer egiten edo oso gutxi egiten dute
- 6) Kontrol eta radar gehiegi jartzen dituzte
- 7) Ez dakit zer egiten dute
- 8) Beste batzuk: _____

5) 65 urtetik gorako nagusiengan istripuak prebenitzeko ekintza proposamenak

5.1. Badakizu zer egin dezakezun zuk (eta 65 urtetik gorako taldeak) 65 urtetik gorako pertsonen istripu-tasa prebenitzeko? Horrela bada, mesedez, ondoren adierazi:



- 5.2. Badakizu zer egin daitekeen 65 urtetik gorako oinezkoen istripu-tasa prebenitzeko azpiegiturei dagokienez (seinaleak, errepideak, hiriak...)? Horrela bada, mesedez, ondoren adierazi:

- 5.3. Baduzu ideiaren bat, bide-heziketari dagokionez (sentsibilizazioa, gidabaimena berritzea...) 65 urtetik gorako oinezkoen istripu-tasa prebenitzeko? Horrela bada, mesedez, ondoren adierazi:

- 5.4. Baduzu ideiaren bat 65 urtetik gorako oinezkoen istripu-tasa prebenitzeko, ibilgailuei dagokienez (segurtasuna, gidatze lagundua, etab.)? Horrela bada, mesedez, ondoren adierazi:

ESKERRIK ASKO ZURE PARTE-HARTZEAGATIK!