

{ txostena } Jose Angel Oria

HEZKUNTZA ESKUBIDEA

Eskolarako bideak egunean 500 ume inguru hiltzen ditu mundu osoan, herrialde pobretuetan batez ere

Gero eta automobil gehiago dago munduan, eta, ondorioz, oinezkoek jasaten duten arriskuak gora egiten du ia bazter guztietan, herrialde pobretuetan batez ere. Urtean 1,24 milioi pertsona hiltzen dira zirkulazio istripuen eraginez eta 15 eta 29 urte bitarteko gazteen artean ez beharrok dira hildako gehien eragiten duten faktorea, OME Osasunaren Mundu Erakundeak emandako datuen arabera.

Pentsa daiteke auto gehien duten herrialdeetan, industrializatuenetan, istripuek eragindako hildakoen kopurua ere besteetan baino handiagoa izango dela, baina ikerlariak bestelako egoera bat deskribatzen dute: garapen bidean dauden herrialdeetan mundu osoan dauden ibilgailuen %50era iristen ez badira ere, zirkulazio ezbeharrek eragindako hildakoen %91 herri horietan gertatzen dira. Oinezkoak, txirrindulariak eta motorzaleak dira errepideetako erabiltzaile zaurgarrienak, ahulenak, eta ezaugarri horrek heriotza kopuruan ere badu islarik: zirkulazio istripuetan hildakoen erdiak dira oinezko, txirrindulari edo motorzale.

Egoera ikaragarri aldatzen da leku batetik bestera, jakina. Herrialde garatuenetan denbora asko daramate arazoarekin bizitzten eta neurriak hartu dituzte errepideetan hildakoen kopuruak behera egin dezan, Estatu espainolean azken urteotan gertatu den moduan.

LARRIAGOTZEKO JOERA

Baina beste herrialde askotan, hirietan horrenbeste ibilgailu ibiltzea fenomeno berri samarra da, eta, oraindik neurri egokiak hartu gabe dituztenez, heriotza kopuruak ikaragarriak dira. OMEko adituek egin dituzten kalkuluen arabera, errepidean hildakoen kopurua murrizteko neurririk hartzen ez bada, hemendik bost urtera urtean 1,9 milioi pertsona hilko dira.

Hori bai, nazioarteko erakundeak berak nabarmentzen du posible dela neurri egokiak har-

%91

Garapen bidean dauden herrialdeetan mundu osoan dauden ibilgailuen %50era iristen ez badira ere, zirkulazio ezbeharrek eragindako hildakoen %91 herri horietan gertatzen dira

1,9 milioi

Osasunaren Mundu Erakundeko adituen kalkuluen arabera, errepidean hildakoen kopurua murrizteko neurririk hartzen ez bada, hemendik bost urtera urtean 1,9 milioi pertsona hilko dira

Argentinan Eskolarako Bidea deitzen dioten ekimena martxan da eta helburua da umeak bakarrik, autonomia osoz, etxetik eskolara joatea: oinez, posible denean; eta bizikletaz edo garraio publikoaren bitartez bestela. GAUR8

tzea, gaur egun 28 herrialdetan gertatzen den moduan.

Bost faktore dira, adituen arabera, kontuan hartu beharrekoak: gehiegizko abiadura, alkohola kontsumitu ondoren ez gidatzea, motorzaleek kaskoa erabiltzea, segurtasun uhala erabiltzea eta umeak autoan eramateko sistema egokiak erabiltzea.

Ezintasuna eta amorrua eragiten ditu leku batetik bestera joan behar hutsak gaur egun oraindik horrenbeste kalte eragiteak: urtean hiltzen diren 1,24 milioi pertsona horiei erantsi behar zaizkie istripuetan izandako 50 milioi zaurituak, ezbeharren ondorioz kasu askotan desgaitasunen bat ere pairatzen dutenak. Eta istripuek kalte ekonomikoak ere eragiten dituzte: biktimari eta senideei alde batetik, eta herrialdeari berari bestetik: istripuaren ikerketa ordain-

du egin behar da, zauritutakoaren tratamenduarekin egin behar den moduan.

KALTE EKONOMIKO NABARMENA

Gainera, produktibitateak behera egiten du eta ezbeharra jasan duenaren etxekoek lana edo eskola galdu beharra izaten dute kasu askotan, erietxean dagoenari laguntzeko.

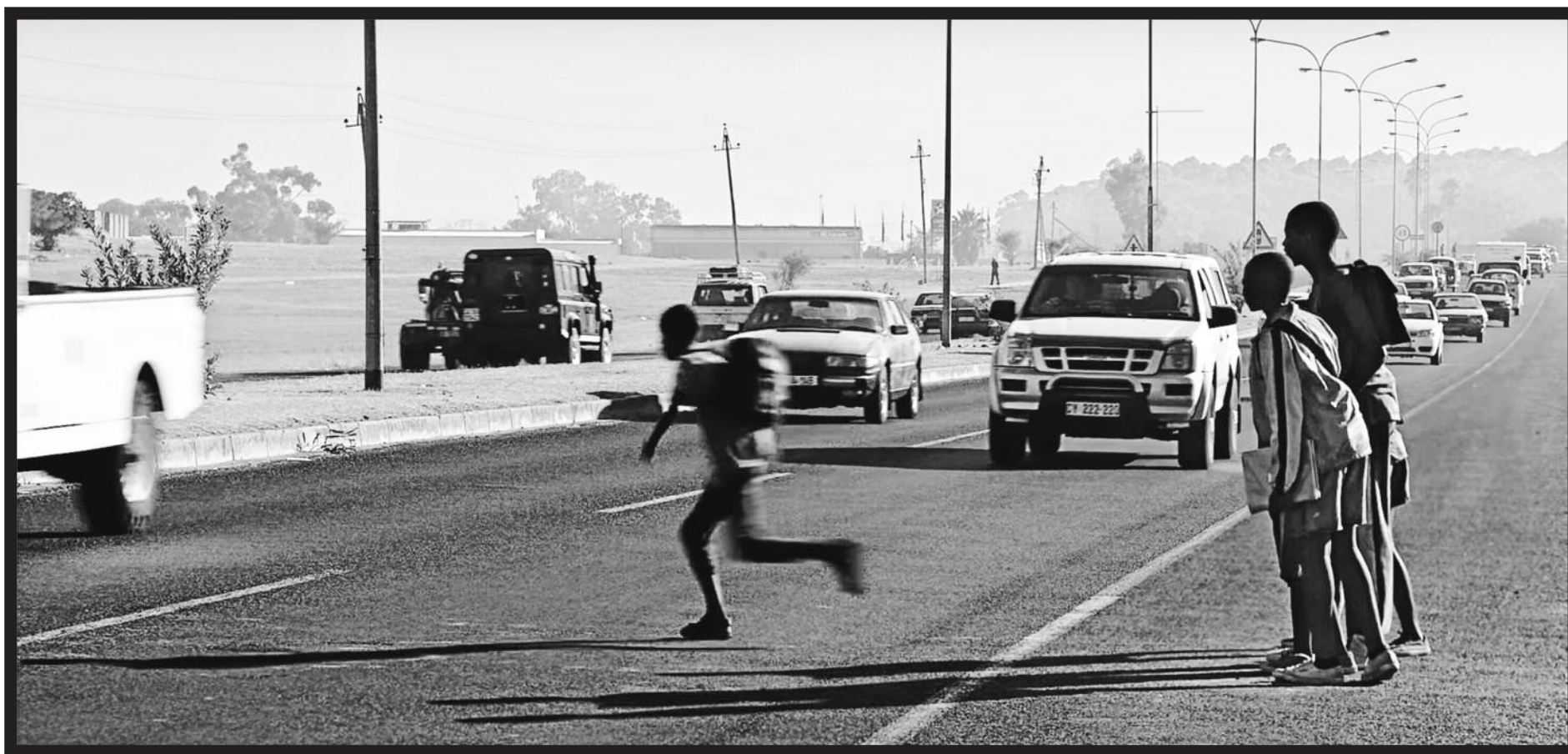
OMEk dio oso zaila dela mundu osoan istripuek eragindako kalte ekonomikoak kalkulatzeko, baina orain 15 urte egindako txosten bat gogorarazten du, zer-nolako arazoaren aurrean gauden jabetzeko: 2000. urteko 518.000 milioi dolar. Geroztik kopuru hori ikaragarri haziko zela pentsa daiteke, errepideetan dauden ibilgailuen kopuruak ere gora egin duelako.

Herrialdeka egindako ikerketen arabera, errepideko istripuek barne produktu gordina-

ren %1eko kalteak eragiten dituzte leku batzuetan, eta %3ra iristen dira beste batzuetan. Etxeko ekonomiari dagokionez, familia batzuek sekulako zorraz egiten dituzte istripu baten ondorioz, eta kasurik negargarrietan gutxiago jaten hasten dira, poltsikoan nahikoa dirurik ez dutelako.

Egoera horren atal bati heldu dio Luc Besson zinema-zuzendari frantses ezagunak. "Eskolarako bideak Afrikako umeak hiltzen ditu" izenburuko bideoa Hegoafrikan eta Estatu frantsean filmatu du. Hiru minutu eskaseta, nazioartean makina bat sari jasotako zinemagileak Parisko auzo aberats bateko umeen eskolarako bidea azaltzen digu, Hegoafrikako etxola auzo erraldoi bateko haurren bidearekin nahastuta. Bi kasuetan, umeak pozik doaz, lagunak agurtzen dituzte ikustean eta





bizkarrean daramatzate eskolan beharko dituzten liburu eta materialak. Errepide batera iristen diren arte, egoerak oso tankera-koak dira.

PARIS ETA HEGOAFRIKA

Frantsesek zebra-bideak, semaforoak, udaltzainak, seinale ego-
kidun bideak eta beste baliabide asko dituzte eskolara arazorik gabe iritsi ahal izateko. Hegoa-
frikakoen egoera oso bestelakoa da: zuhaitzik ere ikusten ez den basamortu itxurako leku triste batean dago lau errail dituen errepidea: ez zebra-biderik, ez semafororik, ezta pasabide segururik ere. Eta autoak sekulako abiaduran doaz, beraien artean tarte oso txikiak utzita.

Bost lagun dira eskolarako bi-
dean eta handienak hartzen du helduaren papera, besoekin bes-
teei eusteko. «Orain» esaten dio txikienari eta bat-batean korri-
ka hasten da, lehenengo bi errailak zeharkatzeko. Ia harrapatu dute, baina azkenean errepidea-
ren erdian dago, lagunak zain. Gero besteek maniobra bera egin beharko dute, abiadura handia daramaten auto, auto-
bus eta kamioien artean. Eta no-
rabide bateko errailak igaro on-
doren, kontrako norabidekoekin gauza bera egin behar dute. Be-

ren bizitza arriskuan ipintzen dute, egunean bi aldiz gutxie-
nez, biharko egunean aurrera atera ahal izateko. Bessonen bi-
deoak inork espero ez duen ja-
rraipena du: Hegoafrikako ume-
ak ondo iristen dira eskolara, baina frantsesak ere, baina azken horietako bati baloiak ihes egi-
ten dio eta horren bila joatean auto batek harrapatzen du. Egi-
leak nabarmendu nahi izan du, neurri egokienak hartuta ere, gi-
darien gutxieneko arau batzuk errespetatu ezean, tragedia edo-
non gerta daitekeela.

Bessonen lanaren azkenengo segundoetan Afrikako errepide-
etan jarritako kamerek grabatu-
tako benetako irudiak eskaini-
tzen zaizkigu: oso urrutitik hartutako irudiak diren arren, garbi ikusten da nola harra-
patzen dituzten oinezkoak erpe-
dea zeharkatu nahian zebiltzala.

POBRETUEN DRAMA

Afrika da automobil gutxien di-
tuen kontinentea, populazioa-
ren eta ibilgailu kopuruaren pro-
portzioa kontuan hartuz ge-
ro, baina bertan ematen dira au-
toen erabilerari lotutako ondo-
riorik tragikoenak.

Veronica Raffo Munduko Ban-
kuko adituak eskainitako da-
tuen arabera, Afrika Beltzean

100.000 biztanleko 24 hildako izaten dira urtean. Ekialde Hur-
bilean eta Afrikako iparraldeko herrialdeetan kopuru hori zer-
txobait jaisten da: 21 hildako. Eta Latinoamerikan ez daude as-
koz ere hobeto: 19,2 hildako, «Europako herrialde batzuetako datuak hirukoiztuz», Rafforen arabera.

«Latinoamerikako 15 eta 44 urte bitarteko herritarren arte-
an, heriotza gehien eragiten di-
tuen faktorea errepideko ezbe-
harrak dira. Sekulako galera ekonomikoa da, Estatuak diru asko inbertitu baitzuen herritar horien osasunean, hezkuntzan eta ongizatean, eta galdu egiten ditu produktibitate handiena duten momentuan», Raffok egi-
ten duen irakurketaren arabera.

OMEk joan den maiatzean ar-
gitaratutako txostenak nabar-
mentzen du herrialde pobretue-
tan gertatzen direla errepideko istripuek eragindako hildakoen %90etik gora, baina herrialde aberatsenetan ere pobreek ho-
rrelako istripu batean hiltzeko aberatsek baino aukera gehiago dutela.

Hildakoen adinari dagokio-
nez, 15 eta 44 urte bitartekoak ziren biktimen %59. Eta bikt-
imen sexuari erreparatu gero, gizonek emakumeek baino datu

okerragoak ematen dituzte: hil-
dakoen %77 gizonezkoak dira. Txostenaren egileek diote 25 ur-
tetik beherako gazteen artean, mutilek neskek baino aukera gehiago dutela errepidean hilt-
zeko: hiru aldiz gehiago.

«Bide-segurtasunari bere oso-
tasunean heltzeko neurri ego-
kiak hartu behar dituzte behin-
goagatik gobernuek, eta horrek sektore askoren esku hartzea es-
katzen du: garraioa, Polizia eta osasun eta hezkuntza siste-
mak», diote OMEkoek, istripuak saihestea posible dela esplika-
tzeko.

Latinoamerikak, datu kezka-
garriekin batera, fenomenoari aurre egiteko eredu egokiak ere eskaintzen ditu. Bertako herrial-
de guztiek onartu zuten 2010eko martxoan 2011tik 2020ra doan epea Bide Segurta-
sunaren Hamarkada izendatzea. Gobernuek hildakoen kopurua murrizteko neurriak agindu zi-
tuzten, 2020rako kopuru hori erdira jaitsi dadin. Bost milioi heriotza saihestea litzateke hori, eta kalte ekonomikoek ere behe-
ra egingo lukete: 5.000 milioi dolar inguru.

Baina herrialde batzuetan hil-
dakoen kopuruak gora egiten ja-
rraitu du. Argentina, Txile eta Uruguai lirateke salbuespenak.

info+

Luc Besson zinema zuzendariak egindako «Eskolarako bideak Afrikako umeak hiltzen ditu» bideoa:

<https://youtu.be/0u09Vfl5Klw>



Veronica Raffo Munduko Bankuko adituak nabarmendu du Argentinak 2008an Bide Segurtasunerako Agentzia Nazionala eratu zuela, arazoari aurre egin nahi dion erakundea: bere aurrekontu propioa eta lantalde egokiak ditu, eta abian jartzen diren ekimenen egokitasuna neurtzen duen behatoki bat ere lanean dute. Raffok dio baliabide horiei esker lortu dutela Argentinan errepide istripu gutxiago izatea.

Bolivia, Ekuador, Dominikar Errepublika eta Venezuelan, aldiz, arazoa larriagotzen ari da oraindik. Motorzaleak dira azken urteotako biktima nagusiak, Latinoamerikan gero eta gehiago erabiltzen baita ibilgailu mota hori, kasu askotan lagun gehiegi aldi berean eramateko.

Azpiegitura seguruak, ibilgailu eta gidari seguruak, herritarren kontzientziazioa eta istripuen ondorengo erantzuna dira, adituen arabera, hildakoen kopurua murriztea lortu nahi bada hobetu beharreko arloak.

OINEZ ESKOLARA

Baina segurtasunaren izenean hartzen diren erabaki batzuk ez dira beti egokiak izaten. Euskal Herriko toki askotan, esaterako, ohikoa da eskolen aurrean dozenaka auto ikustea, aurrera eta atzera, elkarri enbarazu egiten sekulako estresarekin, eta kutsadura eraginez. Umea seguru doa eskolara, baina, bakarrik ibiltzen ikasi beharrean, guraso-ekiko edo eskolara eramango duen helduarekiko menpekotasuna indartzen da.

Arazo hori konpontzeko makina bat ekimen jarri dira abian munduan. Pedibus programa, esaterako, Australian sortu zuen 1992an David Engwichtekin, autoek hirietan duten eragina murriztu nahian. Berak Walking School Bus deitu zion ekimenari eta berehala zabaldu zen "oinezko eskola autobusa": Zeelanda Berrira aurrena, eta AEBetara, Kanadara, Britainia Handira eta Europako beste herrialde batzuetara ondoren. Gaur egun 40 herrialde baino gehiagotan zabalduta dago.

Goiko irudian, Bangladesh, eta, behekoan, Vietnam. Munduko bazter askotan arazo larria da autoen eta oinezkoen arteko elkarbizitza. GAUR8



15-44

Latinoamerikako 15 eta 44 urte bitarteko herritarren artean, heriotza gehien eragiten dituen faktorea errepide ezbeharrak dira

1992

Pedibus programa sortu zuen 1992an Australian David Engwichtek, autoek hirietan duten eragina murrizteko. Walking School Bus deitu zion ekimenari eta berehala zabaldu zen «oinezko eskola autobusa» Zeelanda Berrira, AEBetara, Kanadara, Britainia Handira eta Europako beste herri batzuetara

Argentinan Eskolarako Bidea deitzen diote ekimenari eta helburua da umeak bakarrik, autonomia osoz, etxetik eskolara joatea: oinez, posible denean, eta bizikletaz edo garraio publikoaren bitartez bestela. Bertan gero eta ume gutxiago joaten zen bakarrik eskolara eta, ondorioz, horien arriskuak ere gora egiten zuen. Egoera hori iraultzeko sortu zuten programa. Alde batetik umeentzat egokiak izango diren bideak prestatu behar dira (semaforoak eta zebra-bideak, espaloi zabalak...), prozesu parte hartzaile baten bitartez. Eta herritarrei jakinarazi behar zaie zer egin nahi den. Guztia prest

dutenean, lehen egunetan helduren baten laguntzarekin egingo dute bidaia, umeek konfiantza hartu arte, eta, hortik aurrera, bakar-bakarrik.

BIRMANIAKO BOLANTEAK

Oso bestelako egoerak dituzte beste herrialde batzuetan, Asiako hego-ekialdekoetan esaterako. Baita Afrikako toki askotan ere. Hiriak ikaragarri hazi dira, baina errepideak egiteko garaian ez dira kontuan hartzen oinezkoak. Eta oinezko ugari ibiltzen da errepidean, batez ere Afrikan. Gainera, ibilgailu askok ez du ibilgailuen azterketa teknikorik egiten eta errepideak

ere eskasak dira. Era berean, kasikorik gabeko motorzaleak oso ohikoak dira Vietnam, Thailandia eta Bangladesh bezalako herrialdeetan, eta kamioiaren edo autobusaren gainean dozenaka lagun pilatuta ikustea oso normala da.

Myanmarren, berriz, badakite zer den gauzak erabat gaizki egitea. Britainiarren kolonizazioaren eraginez, bertako ibilgailu gehienek eskuinean dute bolantea, baina errepideak eskuineko errailetik ibiltzeko diseinatuta daude. Beraz, beste inon baino ikuspen gutxiago dute birmaniarrek, Jason Szep idazleak egin zuen ikerketa baten arabera.