

MOTO ISTRIPUAK

Iaz, EAEko errepideetan hildako pertsonen %40 moto-gidariak izan ziren

📁 TRAFIKOA / Asier AIESTARAN

Eguneroko albiste jariora jarraitzean, artikulu hau sinatzen duen kazetariak irudipena izan zuen iaz trafiko istripuz hildakoen artean moto-gidarien kopurua oso handia zela proportzioan. Eta irudipen soila zen hori Lakuak urte amaieran egin ohi duen balantzeak baieztatu zuen. Segurtasun Sailak emandako datuen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoan (EAE) 37 pertsona hil ziren trafiko istripuetan, eta horietako 15 moto-gidariak ziren. Hildakoen %40 suposatzen du horrek, eta badakigu errepidean dabiltzan ibilgailuen artean motoen kopurua ez dela inola zenbaki horietara heltzen.

Kezkagarriak izan daitezkeen beste zenbaki batzuk ere aipatzen zituen Segurtasun Sailak bere txostenean. Adibidez, EAEn istripuz hildako pertsona kopurua jaitsi arren (44tik 37ra), bizitza galdu zuten motozaleena igo egin zen (11tik 15era). Are, talde zaurgarrien artean igoera jasan zuen bakarra izan zen, oinezkoen kopurua 8tik 5era jaitsi zelako eta 2017tik lehen aldiz errepidean hildako txirrindularirik ez zelako zenbatu behar izan.

Erreportaje honen helburua, ordea, ez da zenbakien dantzan galtzea; beste arrazoi batzuen artean, estatistika horiek osatzerakoan oso aldagai desberdinak har daitezkeelako kontuan eta erakunde bakoitzak bereak aurkezterakoan oinarri desberdinak erabiltzen dituelako. Horren orde, motozaleen iritziak eta sentipenak ezagutu nahi izan ditugu, nola bizi duten beraiek balizko segurtasun arazo hori.

Lakuako Segurtasun Sailak emandako datuen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoan 37 pertsona hil ziren trafiko istripuetan iaz, eta horietako 15 moto-gidariak ziren. Zenbaki kezkagarriak dira, eta motozaleen iritzia ezagutu nahi izan dugu. Errepidean duten zaurgarritasunaren jakitun, egoera hobetzeko lankidetzak eskatzen dute.

Horretarako, Gipuzkoako Real Moto Club elkartearen egoitzan bildu gara Javier Romero presidentearekin, Joaquín Zabalza presidenteordearekin eta Juan Soroa Zuzendaritza Batzordeko kidearekin. Motozaleen artean ere ziur iritzi eta ikuspegi

desberdinak daudela, baina hirukote honek motoaren errealitate anitza nahiko ongi ezagutzen du, motoa garraio-bide oso garrantzitsua den hiri batean mugitzen direlako egunero, 180 kide dituen elkarte baten partaideak direlako eta kanpora ere dezente

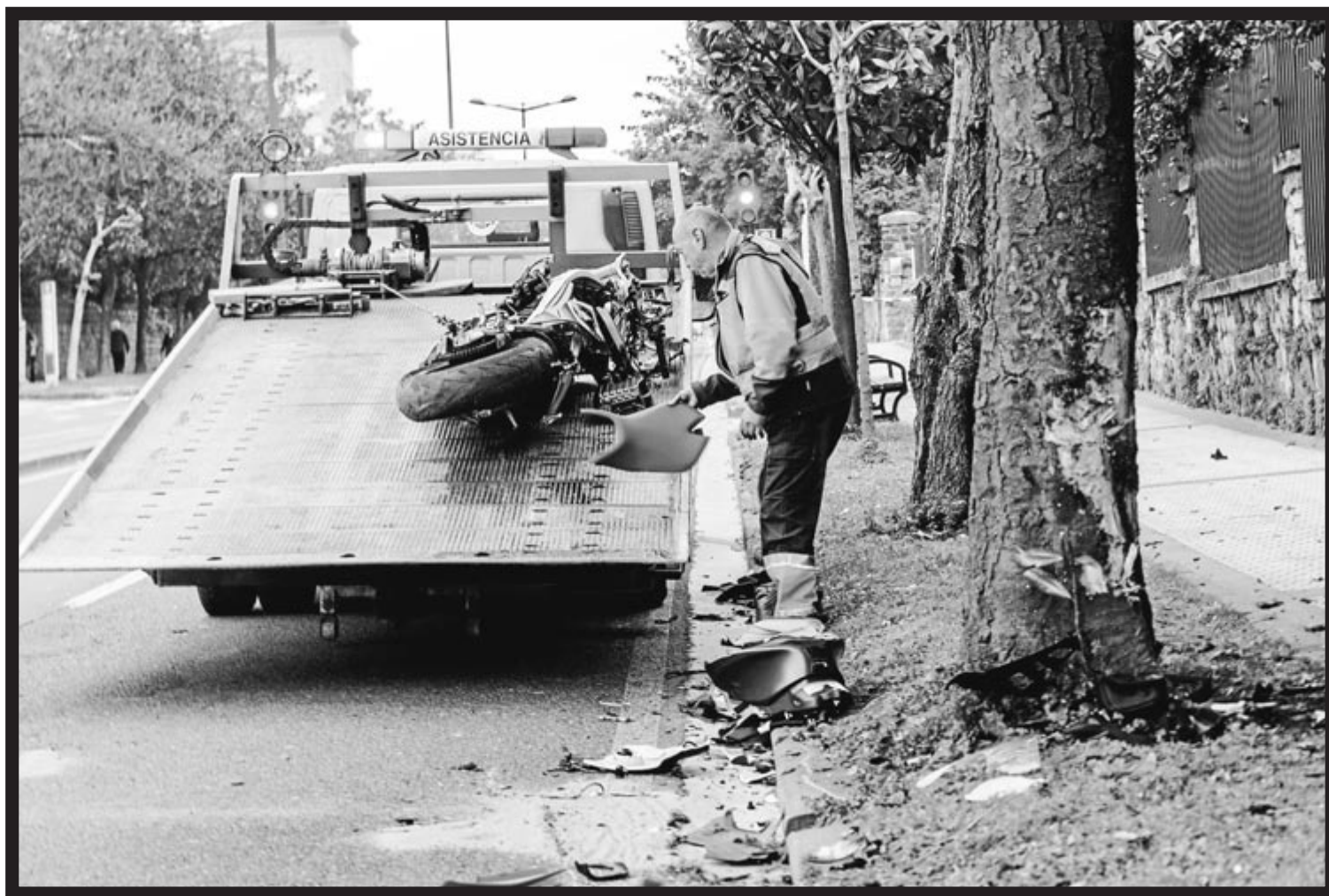
bidaiatzen dutelako bi gurpil-gainean. Hitzordura pozik azaldu dira, berriki ekinean jarraitzen duen Estatuko moto-elkarte zaharrenari emandako saria jaso ostean.

ZENBAKIEN IKUSPEGI OROKORRAGO

Elkarriketaren abiapuntutzat Lakuak egindako 2024ko balantzea hartu dugu, eta Juan Soroa izan da estatistika hori aztertzeke ardura hartu duena. Bere hitzetan, errepidean hildako pertsona bakoitzari eman behar zaio merezi duen garrantzia, baina komeni da zenbakiei ikuspegi orokorrago batetik behatzea, nondik gatozen, non gauden eta nora goazen ulertzeko.

«Jaurlaritzak programa bat sortu zuen, Bide Segurtasune-

Langile bat, 2023an Donostian izandako moto-istripu baten arrastoak garbitzen.
Gorka RUBIO | FOKU



ko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko Plan Estrategikoa 2021-2025 deitu zuena. Hor, 2019ko zenbakiak eman zituzten eta 2025ean lortu nahi zuten helburua markatu zuten. Eta hor gabiltza. 2019an hildako moto-gidariak 16 izan ziren eta 2025ean helburua 12 baino gutxiago izatea zen. 2023an 11 izan ziren, adibidez. Alde horretatik, administrazioak esaten duenaren ildotik goaz», nabarmendu du Soroak, azken urteetako joera baltioan ipiniz.

«Jaurlaritzaren beste datu batzuk ere begiratu ditut, eza gutzen ez nituenak. 2019an Euskadin, milioi bat pertsonako istripuan hildakoak 23 ziren, Espainian 36, Europako Batasunean batez bestekoa 51 zen, eta Errumanian 96. Larri zaurituak Euskadin 206, Espainian 190, Europako Batasunean 484 eta Bulgarian 1.209», gehitu du fokua zabalduz.

«Erakundeek 2030erako zero hildakoren helburua jarri zuten, utopikoa dena, baina bide horretan aurrera egiteko modu bat da gaiaren larritasunaz hitz egitea. Bide onetik goaz, baina zenbat eta gehiago hitz egin, orduan eta kontzientzia handiagoa izango du jendeak. Izan liteke guraso batek seme-alabari karneta ateratzeko ez uztea, izan liteke erakunde batek diru gehiago jartzeko bide bazterrean babesak jartzeko. Albiste mota hau zabalitzen dugu; oso larria dela nabarmentzen dugu, oso larria delako hildako bakoitza; beraiek jarritako helburuak betetzen ari gara; baina gehiago hitz eginez jendea kontzienteago bada eta hamabi hildakoren ordeztortzi badira, ba askoz hobea. Horixe delako denok nahi duguna», ondorioztatu du Soroak hildakoen



kopuru horretaz egin duen lehen analisisan.

ZAURGARRITASUNA DA GAKOA

Gipuzkoa Moto Clubeko kideak beste pare bat datu ere jarri ditu mahai gainean, nolabait moto-gidariak gazte txoriburuak diren uste zabaldua ezeztatzen dutenak: «Istripuen hirutik bat, %33, *in itinere* gertatzen dira, alegia, lanera zoazela edo lanetik

Gipuzkoako Real Moto Club elkarteko kideak, ezkerretik eskuinera: Javier Romero presidentea, Joaquín Zabaltza presidenteordea eta Juan Soroa Zuzendaritza Batzordeko kidea. Gorka RUBIO | FOKU

«Hobetzeko modu bat da gaiaren larritasunaz hitz egitea. Bide onetik goaz, baina zenbat eta gehiago hitz egin, orduan eta kontzientzia handiagoa egongo da», dio Juan Soroak

Gakoa alde guztien arteko lankidetzak dela uste du: «Guk gure aldetik ahal den guztia egin behar dugu, administrazioek ere bai eurenetik, denok leku berera iritsi nahi dugu»

itzultzen, edo *in mision*, lanean ari zarela. Esan nahi dut askotan moto-istripua entzuten dugula eta pentsa dezakegula asteburuan lagunekin erokeriak egiten dabilen nolabait dela, eta estatistikek ez dutela hori erakusten. Beste datu batek dio istripua izan duten ibilgailuen %62 turismoak direla, %30 autobus, kamioi eta furgonetak, %4 motoak eta %4 bizikletak. Motoak %4 bakarrik dira, baina, noski, zaurgarriak gara. %4 horretan hildako eta larri zauritutako asko daude. Zorionez, gaur egun, ABS, airbag eta gainontzeko segurtasun elementuei esker, auto istripu gehienak txapakoak izaten dira».

Estatistika ofizialetan moto-gidariak erabiltzaile zaurgarrien atalean sartu ohi dira, baina Joaquín Zabaltzak gogoratzen duenez, hori ez da beti horrela izan. «Hori beste errei-bindikazio bat izan da urte askoan. Europako Batasunak eskatzen zien Estatuei moto-gidariak zaurgarritzat hartzeko. Erakunde askok ez gintuzten hala kontsideratzen duela gutxira arte. Eta erakunde horiek martxan jartzen dituzten moto-gidarienezako politikak ere zaurgarritasun hori kontuan hartuta garatu behar dira. Donostian, adibidez, trafiko kontuetan ibilgailutzat hartzen gintuzten, eta berdinen autoa edo motoa izan».

«Kontuan hartu behar da Gipuzkoak ia Bizkaiak bezainbeste moto dituela, biztanle askoz gutxiago izan arren. Eta kopuru zehatza ez dakit, baina 60.000 inguru baldin badira, erdiak, gutxi gorabehera, Donostian daude. Esan nahi dut Donostian behintzat motoari eta motozaleei eskaini behar zaien arretak kopuru horren arabera izan behar duela»,

gehitu du elkarteko presidenteordeak. Gogoratu duenez, Donostia da biztanleko moto gehien dituen espainiar Estatuko hiria, eta Europako hirugarrena, Erromaren eta Napoliren atzetik.

Gipuzkoako hiriburuan bizi den errealitatea oso ongi eza gutzen dute eta, uste izaten denaren kontra, hirian gidatzeak duen arriskuaz ohartarazi du hirukoteak. «Nik 14 urtetatik erabiltzen dut motoa, eta argi daukat hiria dela motoan ibiltzeko lekuri arriskutsuena. Mila tranpa daude: estoldak, babesik eza, izugarritzako trafikoa... Eta autobusentzako bideak ere arazoak ematen ditu, jende askok ez duelako espero moto bat pasako denik bide horretatik. Donostian, ahoz, horretarako baimena daukagu, baina hutsuneak daude. Kale batzuetan pinturarekin hala zehaztuta dago, beste batzuetan debekatuta dago...», aipatu du Romerok.

Elkarteko presidenteak azkenaldian sumatzen duen beste arazo bat ere jarri du mahai gainean. «Gaur egungo teknologiek gidariak arreta galtzea ekartzen dute askotan. Pantailatxoari begira joaten da jendea, GPSa dela edo dena delakoa, eta gidatzeari berari arreta gutxiago jartzen zaio. Askotan ikusi izan ditut istripu batzuk, bai hirian eta bai bestelako errepideetan, erabat ilogikoak iruditu zaizkidanak. Bazterren kontra joandako ibilgailuak, adibidez. Eta pentsatzen duzu ‘baina nola da posible hau gertatzea?’. Despisteak dira sarritan, eta ikerketek erakusten dute istripuen kopuru handi bat despisteek eragiten dutela. Nik uste dut horretan pantailek zerikusia dutela. Segundo bakar bat nahikoa da. Bluetooth bidez esku libreko

telefonoa daukat... bai, baina horretara bazaude jada ez zauden ehuneko ehunean gidatzera. Hobe da gelditu, erantzun behar duzun deia erantzun, eta gero bidaiarekin jarraitu. Teknologia asko dago segurtasun kontuetan lagungarri dena: ABSa, airbaga... Baina beste batzuek iruditzen zait ez dutela laguntzen. Lehen gertatzen ez ziren istripuak sortzen dituztela», kexatu da.

Hori bai, Joaquín Zabaltzak argi utzi du moto-gidariak ere adi ibili behar duela egoera horietan. «Guk ere autokritika egin beharra daukagu. Nik beti diot motozaleok 'defentsibara' gidatu beharra daukagula. Etengabe adi egon behar dugu ingurukoek gauza arrarorik ez dutela egiten egiaztatzeko. Azkenean, lau gurpileko ibilgailuak argiekin ongi adierazten badu egin behar duen mugimendua, guri denbora ematen digu erreazionatzeko. Hori garrantzitsua da, baita errepidean bakarrik zoazela uste baduzu ere».

GIDABAIMENAK, ERREPIDEAK...

Zaurgarritasun horren jakitun, erakundeek hainbat neurri hartu izan dituzte azken hamarkadatan, orokorrean trafikoko istripuak murrizteko eta, bereziki, moto-gidarien segurtasuna areagotzeko. Deigarrietako bat gidabaimenei dagokiena da: motoan ibiltzeko lau baimen desberdin existitzen dira, eta autorako, aldiz, bakararra dago.

«Administrazioak aurkitu zuen bideetako bat izan zen baimenak lortzeko bidean oztopo gehiago jartzea. Orain, hainbat daude: AM delakoa, ziklomotorra; A1, 125zk-ra artekoa; A2, 47 zaldi; eta gero, A baimena. Alegia, moto handiak gidatzeko lau baimen atara behar dituzu. Karnet des-

berdinak sortu dira, moto handienetara heltzeko bidea zailduz. Lehen ez zen horrelakorik. Lehen Vespa batekin ateratzen zenuen karneta eta 200 zaldiko bat har zenezakeen. Orain Vesparekin 125 zkoa aterako duzu, gero beste koska bat dator, gero bestea... Koska bakoitza 1.000 euro inguru kostako zaizu autoeskolan, motoa aldatu beharko duzu, A baimena lortzeko bi urteko esperientzia behar duzu A2arekin, gutxienez 20 urte izango dituzu... Jendeari moto handiak hartzea zailtzen badiozu istripu larriak izateko aukera ere zailtzen diozu», azaldu du Soroak.

Egia da autoko B baimena hiru urtez edukita motoko A1 baimena baliokidetzen dela espainiar Estatuan, baina, motozaleek gogoratzen digutenez, hori ez da horrela beste Estatu batzuetan. «Hori DGT-ren beste anbiguetate bat da. Zu hemendik irten zaitezke 125zk-ko motoarekin, Hendaiara heldu, eta jendarme batek gelditzen bazaitu, esango dizu ezin duzula autoko karnetarekin moto hori gidatu», dio Zabaltzak. «Orain B karneta dutenei ikastaro txiki bat eskatuko omen zaie 125zk-ra arteko motoak gidatzeko, baina ez dute A1 baimena lortuko. Alegia, Estatutik kanpo arazo bera izango dute. A1 baimenak azterketa teoriko konkretua dauka, zirkuituko trebetasun proba bat, eta zirkulaziokoa», gaineratu du Soroak.

Baina baimenetatik haratago, badira moto-gidariekin erakundeei egiten dizkieten beste eskaera batzuk. Gehien errepikatzen direnak errepideen egoerari dagozkionak dira. Aspaldikoa da, adibidez, bide bazterretako babesen zutoinak estaltzeko aldarria. Azken



Motozale bat Baionako kaleetan. Gidabaimenen araudia desberdina da frantziar Estatuan, beraz, komeni da kontuan izatea. Patxi BELTZAIZ

urteetan eskaera hori betetzen joan da apurka-apurka, leku batzuetan besteetan baino miho handiagoz.

«Gure eskaera historikoetako batzuk horietatik dira: errepide bazterretako babesak, laingarriak ez diren pintura arrastoak... Gipuzkoan, egia da errepideak orokorrean oso sigi-sagatsuak direla, baina errepide batzuen egoera benetan tamalgarria da. Guk hainbat moto irteera egin ditugu azkenaldian, eta Azkarateko mendateko errepide zaharra adibidez oso gaizki dago. Errepide berria egin ostean, zaharra erabat utzita dago: hartxintxarra, koskak errepidean... Leku horietako askotan, gaur egun, motozale, txirrindulari edo bertako biztanleak bakarrik igarotzen dira. Gero eta errepide zabal gehiago egiten dira eta erabiltzaile ia guztiek horra jotzen dute. Mendate horietako askotan, bazterbabesek behar bezala egokitu gabe jarraitzen dute. Nafarroan, adibidez, onartu behar da Gipuzkoan baino aurreratuago daudela horretan. Pirinio aldean dezente ibiltzen gara, Ultzama aldean ere bai, eta babes egokiak ikusi ditugu», azaldu du Javier Romerok.

«EAEko hiru herrialdeek trafikoko eskuduntza osoa daukate: Gipuzkoak bere dirutik ordaindu behar ditu errepideak, Bizkaiak bereak eta Arabak bereak. Hildakorik gabeko utopia horretara heltzeko lehen puntuak errepideen segurtasuna aipatzen du, beraz, horrek mantentze lanak eta babesak jartzeko planak eskatzen ditu. Moto-gidariengan pentsatuz, eta zer esanik ez txirrindularien kasuan, are babes gehiago behar dutelako», eman dio arrazoi Soroak. «Eta beste puntu garrantzitsua bat larrialdi zerbitzuen azkartasuna da, Jaurlearitza dago-kiona. Istripu bat izanez gero, ez delako berdina ambulanzia 15 minutuan heltzea edo bi ordu tardatzea», gehitu du.

Laburbilduz, gakoa alde guztien arteko lankidetzaren dela uste du: «Guk gure aldetik ahal dugun guztia egin behar dugu, administrazioek ere bai eurenetik, moto fabrikatzaileak ere hobekuntzak egiten ari dira, eta guztion artean saiatu behar dugu zero zenbaki utopiko horretara ahalik eta gehien gerturatzen. Denok leku berera iritsi nahi dugu, zenbat eta lehenago iritsi, denontzat hobe».