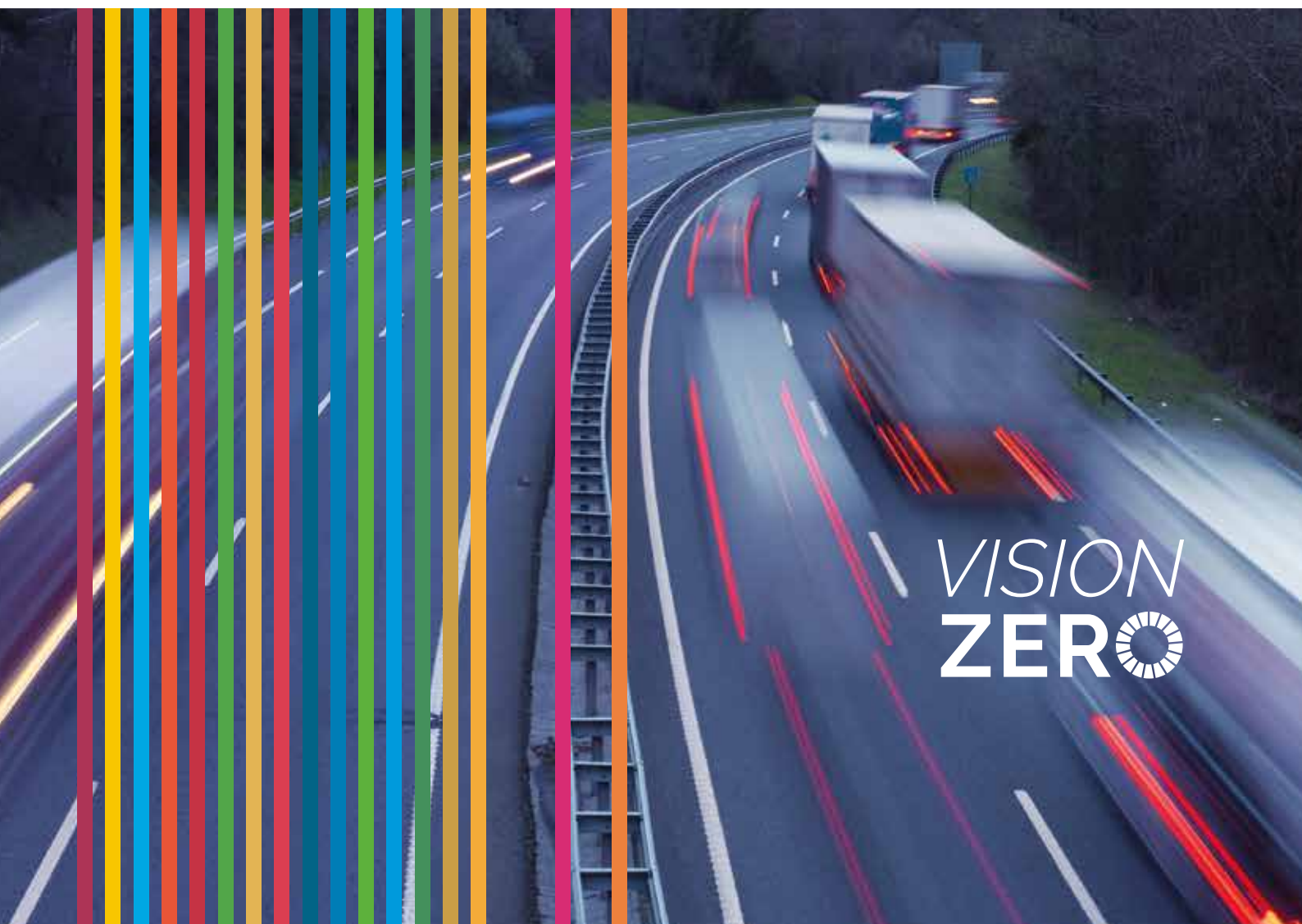




2021
2025

BIDE SEGURTASUNEKO
ETA MUGIKORTASUN SEGURU
ETA JASANGARRIKO
PLAN ESTRATEGIKOA EUSKADIN



VISION
ZERO

Euskadi, auzolana

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO



Aurkibidea

0.0

Sarrera

0.1. Aurkezpena.....	5
0.2. Planaren egitura.....	6

1.0

Erreferentzia-esparrua

1.1. Bide-Segurtasunaren mundu-mailako erronka: Garapen Jasangarrirako 2030 Agenda.....	8
1.2. Europar Batasunaren 2021-2030 aldirako bide-segurtasunerako ekintza-plan estrategikoa.....	9
1.3. 2030. Urterako mundu osorako helburuak: Stockholmeko adierazpena*.....	10

2.0

Trafikoaren eta bide-segurtasunaren egoera euskadin

2.1. Trafikoa Euskadin.....	12
2.2. Istripu-tasa Euskadin.....	16
2.3. Istripu-tasa, generoaren arabera.....	23
2.4. Istripu-tasa, adin-taldearen arabera.....	24
2.5. Istripu-tasa hiriguneetan.....	28
2.6. Kolektibo zurgarriak.....	30
2.7. Istripu-tasa in itinere eta in misio joan-etorrietan.....	39
2.8. Istripu-tasaren arrazoiak.....	41

3.0

Ondorioak eta azterketa integratua

3.1. Ondorioak.....	45
3.2. Azterketa integratua.....	46

4.0

Hedapen estrategikoa

4.1. Sarrera.....	49
4.2. Misioa, ikuspegia, printzipioak eta erronka estrategikoak.....	50
4.2.1. Misioa.....	51
4.2.2. Ikuspegia.....	51
4.2.3. Printzipioak.....	52
4.2.4. Erronka estrategikoak.....	54
4.3. Ekintza-plana.....	55
4.3.1. Lerro estrategikoak.....	55
4.3.2. Ekimenak eta ekintzak.....	60
4.4. Plana kudeatzeko ereduak.....	66
4.4.1. Planaren gobernantza.....	66
4.4.2. Planaren jarraipena eta ebaluazioa.....	66
4.4.3. Aginte-taula estrategikoa.....	68

5.0

Planaren finantzaketa.....	72
----------------------------	----

Eranskina.....	76
----------------	----

0.0

Sarrera



0.1 Aurkezpena

Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak gidatutako dokumentu honek Euskadiko trafikoaren eta bide-segurtasunaren egoerari buruz egindako azterketa- eta hausnarketa-prozesuaren alderdi garrantzitsuenak jasotzen ditu, 2025. urterako orientabide estrategiko nagusiak zehazteko helburuarekin.

Prozesu horren emaitza gisa, **Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko Plan Estrategikoa 2021-2025 Euskadin**, aurkeztu da, asmo handiko Plan bat, Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Sailak ezarritako jarraibideekin bat datorrena. Plan hori arrakastatsua izan dadin, bide-segurtasunaren erronkarekin lotutako eragile publiko eta pribatu guztien lankidetzak beharko da, Planak helburu argi bat identifikatzen baitu: istripu-tasa murriztea (**trafiko-istripuek eragindako Zero biktimaren ikuspegitik**) eta, horrela, Euskadi bide-segurtasunari eta trafikoaren kudeaketari dagokionez Europan erreferente bihurtzea, hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua murrizteko helburu orokorrak betez.

Dokumentu honek 2020. urtean zehar egindako hausnarketa-prozesuaren emaitzak jasotzen ditu, honako premisa hauek oinarritzat hartuta:

**VISION
ZERO** 

- Nazio Batuen Batzar Nagusiak onartutako eta Euskadi 2030 Agendan jasotako **Garapen Jasangarriko Helburuak (GJH) bere gain hartzen dituen** Plana da.
- Plana bat dator 2020ko otsaileko Stockholmeko Adierazpenean hurrengo ekintza-hamarkadarako hartutako konpromisoekin. Bertan, **mundu-mailako erronka baten gisa planteatzen da bide-segurtasuna**, sistema seguruaren ikuspegitik. Ikuspegi horren barruan ez dago zirkulazio-istripuen ondorioz hildako edo modu larrian lesionatutako pertsonarik.
- Plan horrek sailen eta erakundeen arteko **akordio publikoak nahiz pribatuak egin beharra** planteatzen du, Euskadin Zero Ikuspegia modu estrategikoan betetzen dela bermatzeko.
- **Eragilean ezagutza, esperientzia, eskumenak eta gaitasunak** ahalik eta errentagarrien egiteko gai da, bakoitzak dagokion eginkizuna bereganatuz.
- **Plan partaidetu** bat da, eta honako hauen iritzia eta gogoetak jaso dira: biktimena, Bide Segurtasuneko Fiskaltzarena, Ertzaintzarena (Trafikoko Lurralde Unitateen eta Trafikoko Burutza Nagusiaren bitartez), Gazteria Zuzendaritzarena, Euskal Unibertsitate Publikoarena eta bide-segurtasunarekin konprometitutako beste agente batzuk.
- **Asmo handiko Plana da, errealista eta egingarria**, apustuak eta ukoak planteatzeko gai dena, eta kudeaketarako tresna erabilgarri gisa sortu da.
- **Urteko planen bidez (kudeaketa-planak) hedatu daiteke**. Plan horiek unean uneko errealitatera, eskakizunetara eta baldintzatzaileetara ego- kituko dira, betiere inpaktua eta lortutako emaitzak kontuan hartuta.

0.2 Planaren egitura

Plana funtsezko lau zatitan dago egituratuta:

1

Lehenengoan, Bide Segurtasunaren arloko nazioarteko politika osatzen duen **erreferentzia-esparrua** jasotzen da.

2

Bigarren zatiak oinarrizko magnitudeak jasotzen ditu, batez ere Euskadiko **istripu-tasaren bilakaerari** eta kolektibo zaugarrien arabera azterketari buruzkoak.

3

Dokumentuaren hirugarren zatiak **azterketa integratu** bat jasotzen du. Azterketa horretan, AMIA matrize batean laburbiltzen dira ondorioak, Euskadiko trafikoari eta bide-segurtasunari dagokienez.

4

Laugarren zatiak Euskadiko bide-segurtasunaren oinarri estrategikoak jasotzen ditu, hau da, Planaren Misioa, Ikuspegia eta Printzipioak, erronka estrategikoak eta Euskadiko bide-segurtasunaren erronkari erantzuteko zehaztu den **ekintza-plana**. Era berean, **Kudeaketa Eredua** hartzen du barne, planaren etengabeko jarraipena eta ebaluazioa artikulatuko dituen.

Plan honek guztiz betetzen ditu Emakumeen eta Gizonen berdintasunerako 4/2005 Legearen edukia eta aginduak. Era berean, bere egiten ditu «EAEko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako VII. Planean» eta, zehazki, «Segurtasun Sailaren Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako Planean (2018-2021)» ezarritako helburuak.

1.0

Erreferentzia-esparrua



1.1 Bide-Segurtasunaren mundu-mailako erronka: Garapen Jasangarrirako 2030 Agenda

Bide-segurtasuna epe luze-rako garapen jasangarrirako mugimenduaren zati integral bat bihurtu da gure gizartee-tan. Bilakaera demografikoak eta mugikortasun pertsona-lean eragiten duten aldaketek erronka gehigarriak plan-teatzen dituzte, eta horiei erantzun behar diegu.



THE GLOBAL GOALS

Duela urte batzuetatik, bide-segurtasuna agenda politikotik landu beharreko funtsezko gaia bihurtu da. Osasunaren Mundu Erakundearen (OME) arabera, urtero milioi bat hirurehun eta berrogeita hamar mila pertsona hiltzen dira munduan trafiko-istripuen ondorioz (3.700 pertsona egunean). Izan ere, trafiko-istripuak dira 5 eta 29 urte bitarteko haur eta gazteen heriotza-arrazoi nagusia.

2020tik 2030era bitartean, trafiko-istripuek mundu osoan 500 milioi heriotza eta lesio ere eragingo dituztela aurreikusten da, eta, beraz, prebenitu beharreko epidemia eta krisi bat dira. Horregatik, NBEk onartutako Garapen Jasangarrirako 2030 Agendaren Garapen Jasangarrirako Helburuen (GJH) artean, bide-segurtasunarekin eta mugikortasun seguru eta jasangarriarekin lotutako hainbat helburu zehazten dira:

3. Helburua: Guztiontzat eta adin guztietan bizimodu osasungarria bermatzea eta ongizatea sustatzea.

• **3.6. Helmuga:** Hemendik 2020ra, erdira murriztea munduan trafiko-istripuen ondorioz eragindako heriotza eta lesioen kopurua.

11. Helburua: Hiriak eta giza kokaguneak inklusiboak, seguruak, erresilienteak eta jasangarriak izan daitezen lortzea

11.2. Helmuga: Hemendik 2030era, pertsona guztientzako garraio-sistema seguru, arrazoizko, irisgarri eta jasangarria izateko aukera ematea eta bide-segurtasuna hobetzea, batez ere garraio publikoa areagotuz eta ahultasun-egoeran dauden pertsonen beharrei arreta berezia eskainiz (emakumeak, haurrak, desgaitasunen bat dutenak eta adineko pertsonak).

Horrenbestez, Garapen Jasangarrirako 2030 Agendaren barruan bide-segurtasunera bideratutako helburu espezifikoak sartzeari erantzukizun global bat da gobernuentzat zein eremu pribatuarentzat, eta funtsezko eragile bat da jasangarritasuneko beste helburu askotarako.



1.2. Europar Batasunaren 2021-2030 aldirako Bide-Segurtasunerako Ekintza-Plan Estrategikoa

Zenbatespenen arabera, EBn, galdutako bizitza bakoitzeko, beste 5 pertsonak lesio larriak jasaten dituzte, beren bizitzak goitik behera nahastuz (2019an, 120.000 pertsona inguru izan ziren). Trafiko-istripuen kanpo-kostua 280.000 milioi euro ingurukoa da, hau da, EBko BPGaren % 2 ingurukoa.



Nazio Batuen Erakundeak zehaztutako Garapen Jasangarriko Helburuak erreferentziatzen hartuta, Europar Batasunak heriotzak eta, lehenengoz, lesio larriak % 50 murrizteko helburuak ezarri ditu 2021-2030 aldirako bide-segurtasunerako bere politikaren esparruan.

Helburu horiek lortzen laguntzeko, Batzordeak bide-segurtasunerako esparru komun bat proposatu du 2021-2030 aldirako, besteak beste, honako ekintza hauek jasotzen dituen ekintza-plan batekin batera:

- 1. Errepide eta bazterbide seguruak:** «Sistema Seguruaren» ikuspegiak errepideak, haien diseinua, trazadura eta abiadura-mugak egokitzeari esan nahi du, istripuek heriotza eta lesio larriak eragin ez dezaten. Batzordeak bide-azpiegituren segurtasunaren kudeaketari buruzko Zuzentaraua berrikustea proposatzen du, gardentasun handiagoa eskatzeko eta sare osoan dauden arriskuak identifikatzeko.
- 2. Bide-segurtasunaren gobernantza hobetzea:** EBko bide-segurtasunari buruzko datuek islatzen duten geldialdi-joerari aurre egiteko ezinbestekoa da «Sistema Seguruaren» ikuspegi berria. Planteamendu horren baitan, helburu argiak ezarri behar dira, eta sektore guztien eta bide-sarearen erabiltzaile guztien ekintza itundu bat behar da, gobernantza-egitura hobetu baten esparruan.
- 3. Errepideen erabilera segurua:** Bide-sarearen erabiltzaileen portaera (abiadura, segurtasun-uhala edo kaskoa erabiltzea, alkohola edo beste droga batzuk kontsumitzea, gidatzean edo oinez ibiltzean arreta galtzea) ezinbestekoa da istripu larriak aurrea hartzeko. Segurtasun orokorrari eta oinezkoen segurtasunari buruzko erregelamendua berrikusteko proposamenak onura garrantzitsuak eragingo ditu segurtasunari dagokionez (abiaduran laguntzeko sistema adimendunak, logura antzemateko teknologia edo, alkohola kontsumituz gero, blokeatzeko gailuetarako interfaze normalizatuak).
- 4. Larrialdiari emandako erantzunaren azkartasuna eta eraginkortasuna:** Istripu baten ondoren arreta eraginkorra emateak (langile kualifikatuak dagokion zentzora azkar garraiatzea barne hartuta) murriztu egiten ditu jasandako lesioen ondorioak. Testuinguru horretan, jarraipen estua egin behar zaie eCall sistema (istripu bat izanez gero larrialdietara deitzeko sistema automatizatua) hedatu izanaren ondorioei.
- 5. Bide-segurtasuna etorkizuneko egoeretara egokitzea:** Konektagarritasunak eta automatizazioak sekulako potentziala eskaintzen dute, epe luzera, bide-segurtasunerako. Dena den, haien arriskuak aztertu behar dira, hala nola zibersegurtasunarekin eta ibilgailu oso automatizatuaren funtzionamenduarekin (zirkulazio mistoko inguruneetan) lotutakoak. Horrenbestez, eta mugikortasun-paketearen barruan, Batzordeak mugikortasun konektatuari eta automatizatuari buruzko estrategia integral bat proposatzen du.

1.3. 2030. Urterako mundu osorako helburuak: Stockholmeko adierazpena*

Zero Ikuspegia, Sistema Seguruaren ikuspegiarekin integratzea da eta jardun dezaketen sektore eta erakunde guztiak hartzen ditu barne, betiere joera aldatzeko eta errepideetako istripu-tasa saihesteko helburuarekin, hildakoen edo zauritu larrien kopurua murriztuz.



2020ko otsailean, Bide Segurtasunari buruzko Munduko III. Ministro Konferentzia egin zen Stockholmen, «2030erako Munduko Helburuak lortuz». Nazio Batuen Batzarrak bultzatutako konferentzia hori Osasunaren Mundu Erakundeak (OME) eta Suediako gobernuak babestu zuten, eta 2021etik 2030era bitartean mundu osoan bide-segurtasuna hobetzeko behar-beharrezkoak diren neurriak eztabaidatzea eta planteatzea izan zuen helburu.

Konferentziaren amaieran, «Stockholmeko Adierazpena» onartu zen. Agiri horretan, 2030 Agendan jasotako helburuak betetzeko konpromisoa berresten da, eta 2030era arteko orientabide nagusiak finkatzen dira, mundu-mailako bide-segurtasuna hobetzeko.

Hori guztia, epe luzera bide-segurtasunaren ikuspegi integratua ahalik eta gehien hurbiltzeko helburuarekin: Sistema Segurua eta Zero Ikuspegia, hau da, 2050erako errepideetan hildako zero biktimara iristea (helburu bera aplikatu dakieke zauritu larriei ere).

Ikuspegi hori giza faktore indibidualetik haratago doa istripuen kausa gisa, eta komunikazio-kanpainen, sentsibilizazio- eta informazio-ekintzek eta abarrek bakarrik izan dezakete eragina. Horrela, Sistema Seguruaren Zero Ikuspegi berritua integralagoa da, eta jardun dezaketen sektore eta erakunde guztiak hartzen ditu barne, betiere joera aldatzeko eta errepideetako istripu-tasa saihesteko helburuarekin, hildakoen edo zauritu larrien kopurua murriztuz.

* *Ikusi Eranskina: Stockholmeko Adierazpena.*

2.0

Trafikoaren eta Bide-Segurtasunaren egoera Euskadin



2.1. Trafikoa Euskadin

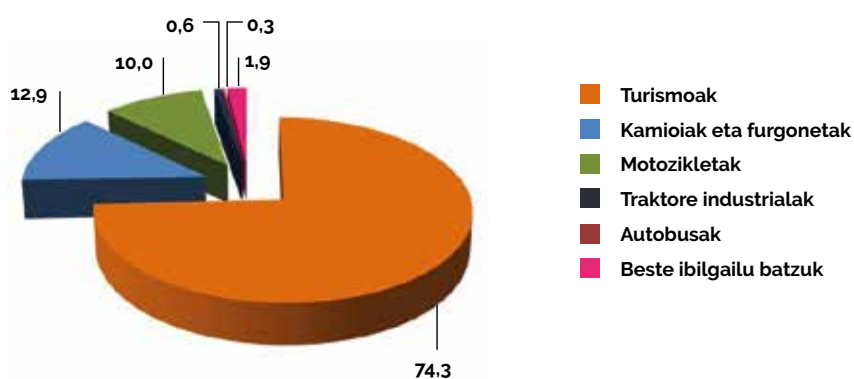
2015etik 2019ra bitartean gora egin du ibilgailuen parkeak, baita euskal errepideetan egiten diren joan-etorrien kopuruak ere. Hori dela eta, istripuen kopuruak ere gora egin du, baina biktimen ehunekoa nahiko egonkor mantendu da.

Parke mugikorra

2013-2019 aldian, ibilgailuen parke mugikorra % 6,8 hazi da EAEn, eta ia 1,4 milioi ibilgailu daude. Horietatik % 74,3 autoak dira, eta % 12,9 kamioiak eta furgonetak; motozikletek, berriz, parkearen % 10 osatzen dute.

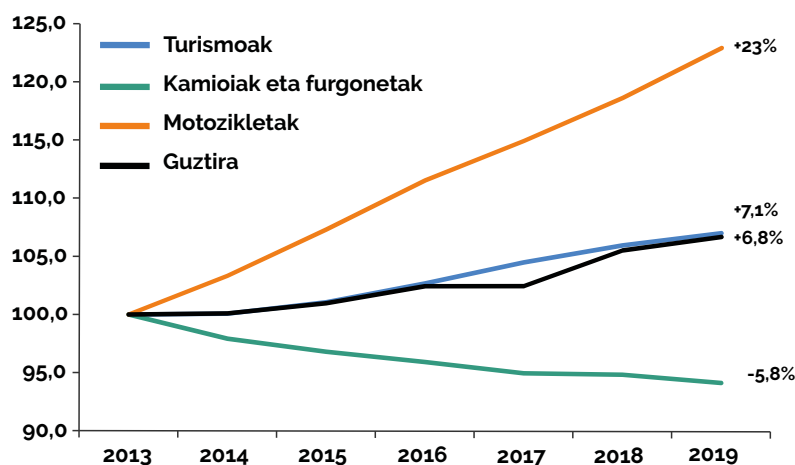
Ibilgailuen parkearen bilakaerari dagokionez, nabarmentzekoa da 2013-2019 aldian motozikleten kopuruak izan duen gorakada nabarmena (%23) eta, neurri txikiagoan, turismoa (%7,1). Furgoneta eta kamioi kopurua, berriz, % 5,8 jaitsi da.

EAEko automobil-parkearen banaketa, ibilgailu motaren arabera (2019)



Iturria: DGT. Bertan egina.

EAEko ibilgailu-parkearen bilakaera (2013-2019) (2013=100)



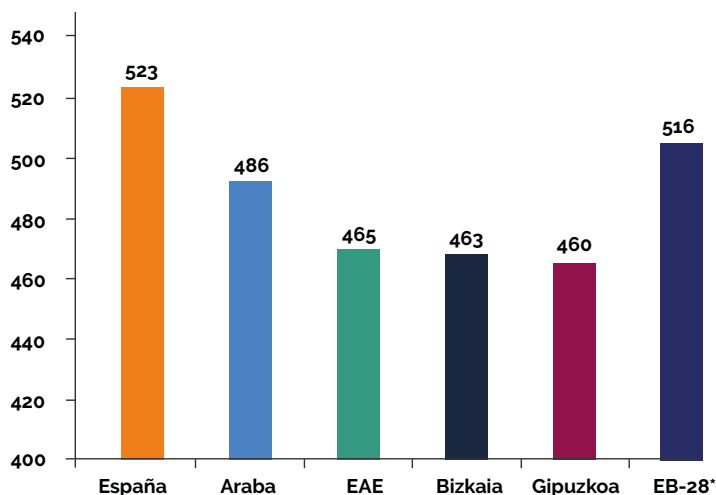
Iturria: DGT. Bertan egina.

Motorizazio-tasa

Motorizazio-tasari dagokionez, hau da, 1.000 biztanleko dauden auto kopuruari dagokionez, 2019an 465 auto zeuden 1.000 biztanleko, 2013an baino %6,7 gehiago. Lurraldeka, Arabak batez bestekoa baino tasa altuagoa du (486), eta Bizkaia (463) eta Gipuzkoa (460) tasa baxuagoak dituzte. Nolanahi ere, motorizazio-tasa horiek Estatu eta EB-28ko batez bestekotik behera daude.

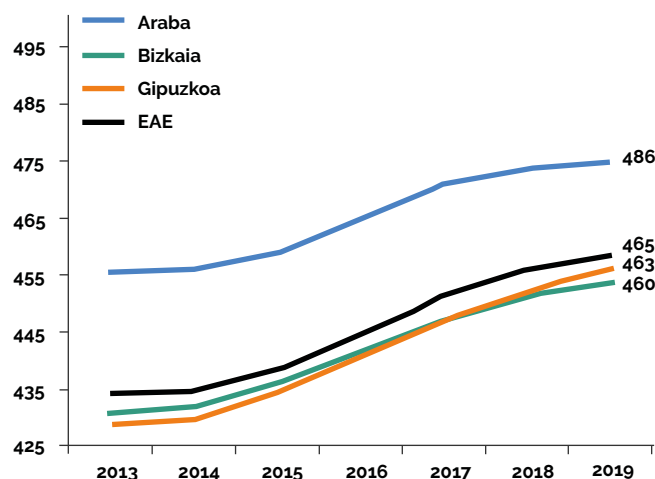
Azken sei urteetan, EAEko motorizazio-tasak ia % 7 egin du gora.

Motorizazio-tasa, lurralde-eremuen arabera (2019)



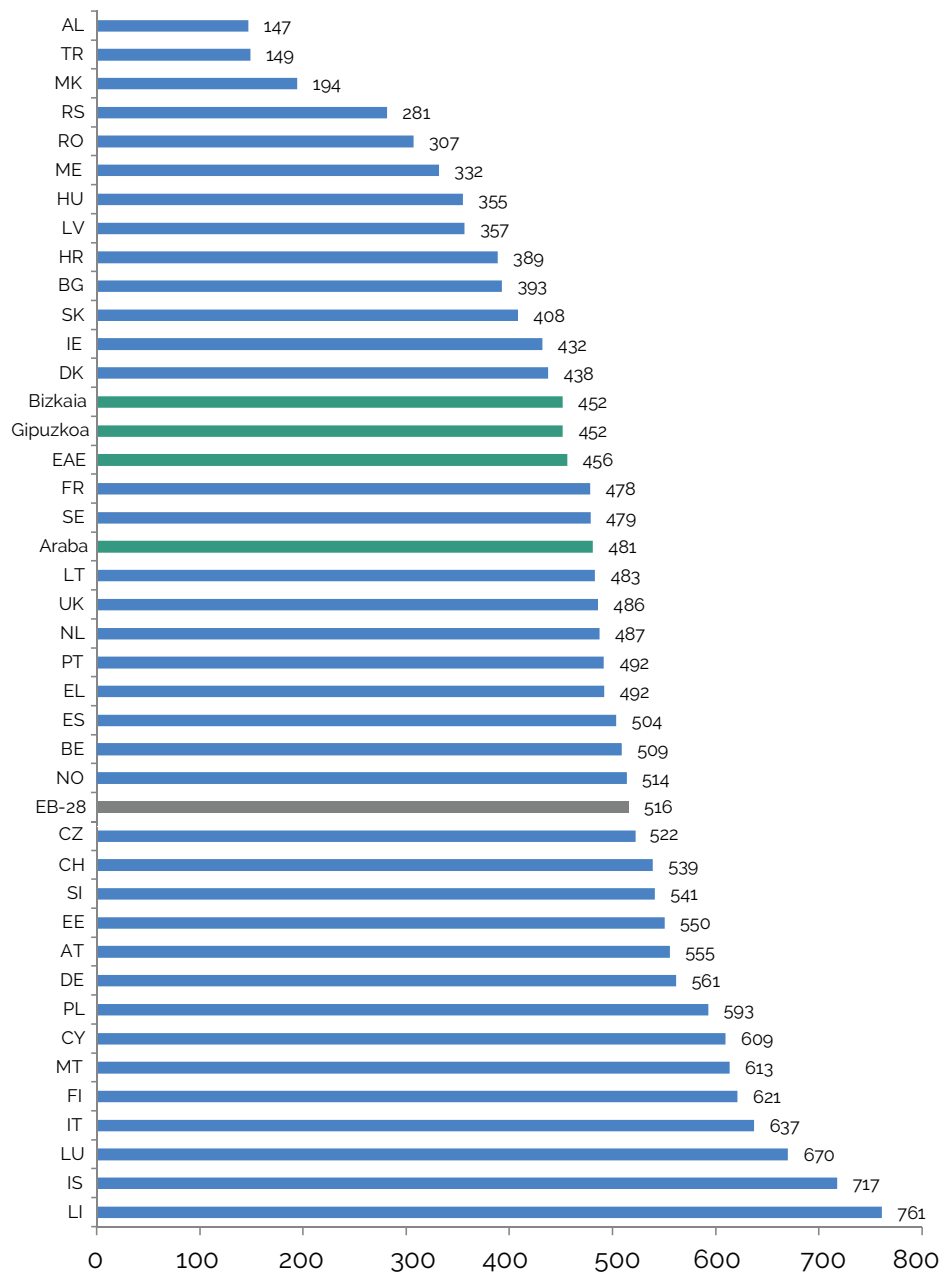
Iturria: DGT eta UE Statistical pocketbook 2019. *2017ko EB-28 datuak.

Motorizazio-tasaren bilakaera, lurraldeka (2013-2019)



Iturria: DGT. Bertan egina.

Motorizazio-tasa, lurralde-eremuen arabera (2017)



Iturria: DGT eta UE Statistical pocketbook 2017.

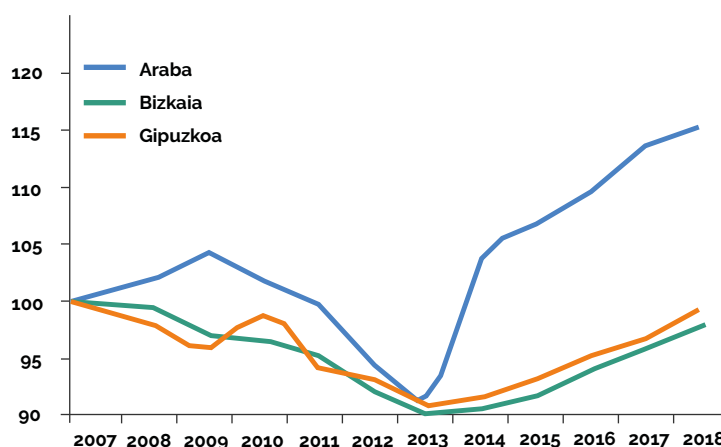
Eguneko batez besteko intentsitateak (EBI)

EAEko errepideek jasaten dituzten eguneko batez besteko trafiko-intentsitateen (EBI) bilakaera %11 handitu da azken 5 urteetan. Zifra horrek nolabaiteko joera-aldaketa islatzen du aurreko 2009-2013 aldian erregistratutako EBLekin alderatuta.

Lurraldeka, azpimarratu behar da Arabak EBlen igoera nabarmena izan duela 2013tik. 2008ko krisi ekonomikoak eraginda, hiru lurraldeetako EBlek behera egin zuten 2013ra arte, eta urte horretan, joera-aldaketa nabarmena gertatu zen, batez ere Araban.

**2013tik 2018ra,
EAEko errepideetako
EBlek % 11 egin dute
gora.**

EBlen bilakaera, lurraldeka (2007-2018) (2007=100)



Iturria: Bertan egina, Arabako, Bizkaiko eta Gipuzkoako Foru-Aldundien datuak oinarritzat hartuta.



2.2. Istripu-tasa Euskadin

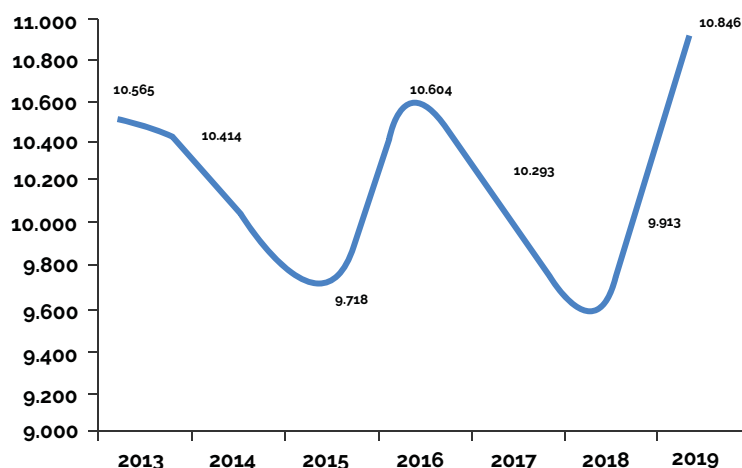
Trafiko-istripuak Euskadin

2013-2019 aldian 9.700 eta 10.800 istripu izan ziren Euskadiko errepideetan. Horietatik, %47, gutxi gorabehera, biktimak eragiten dituzten istripuak izan ziren.

2013-2018 aldian, istripu-tasaren indizeak, hau da, trafiko-istripuen eguneko batez bestekoaren (biktimekin eta biktimarik gabe) eta eguneko batez besteko trafiko-intensitatearen arteko ratioak, zenbait gorabehera izan ditu. Dena den, nolabaiteko beheranzko joera hautematen da, eta 2019an, ratio horrek serieko zifrarik baxuena izan zuen (1,31).

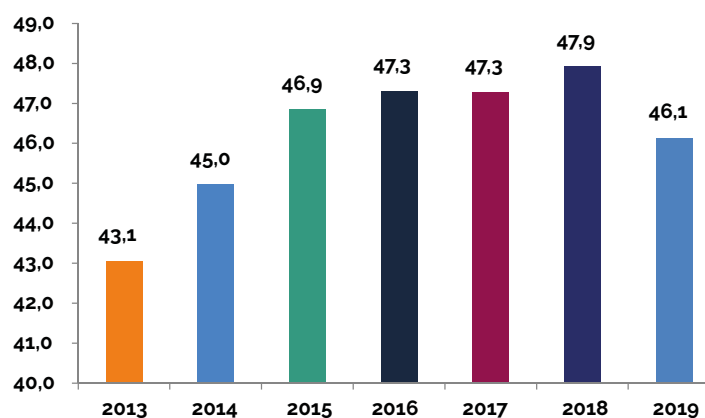
**2013-2019 aldian,
10.000 istripu inguru
izan dira euskal errepideetan.**

Ezbehar-kopuru osoaren bilakaera 2013-2019



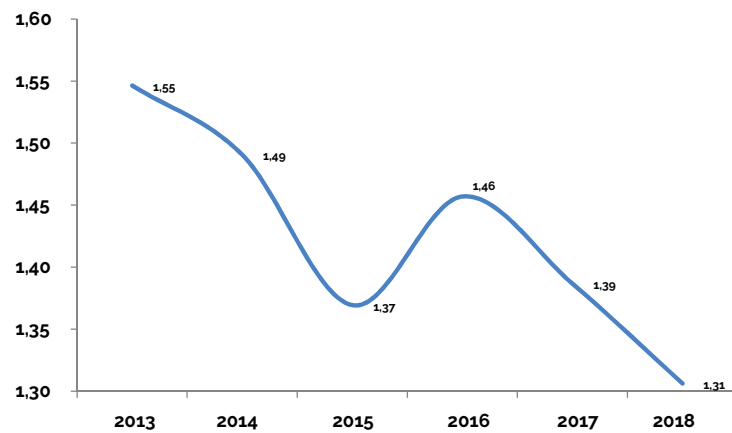
Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J.

Biktimak dituzten ezbeharren %-aren bilakaera (2013-2019)



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J.

Istripu-tasaren indizearen bilakaera (2013-2018)



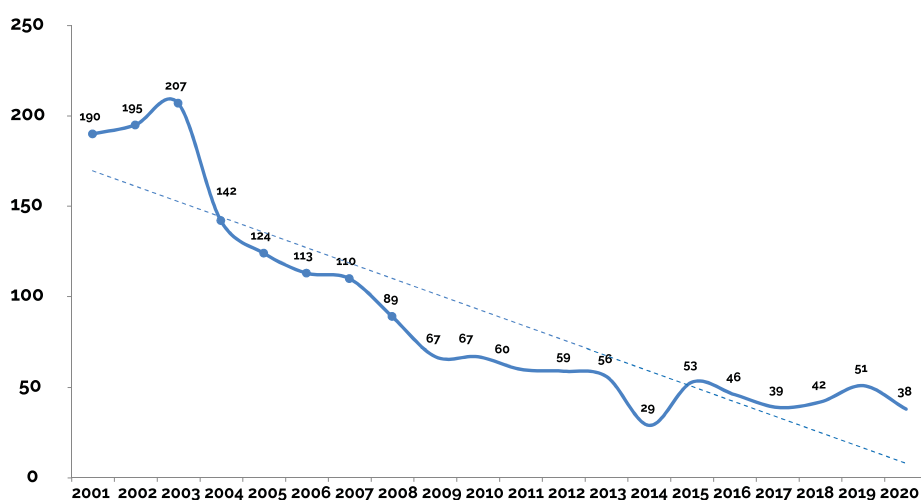
Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. eta Arabako, Bizkaiko eta Gipuzkoako Foru Aldundiak.



Hildakoak

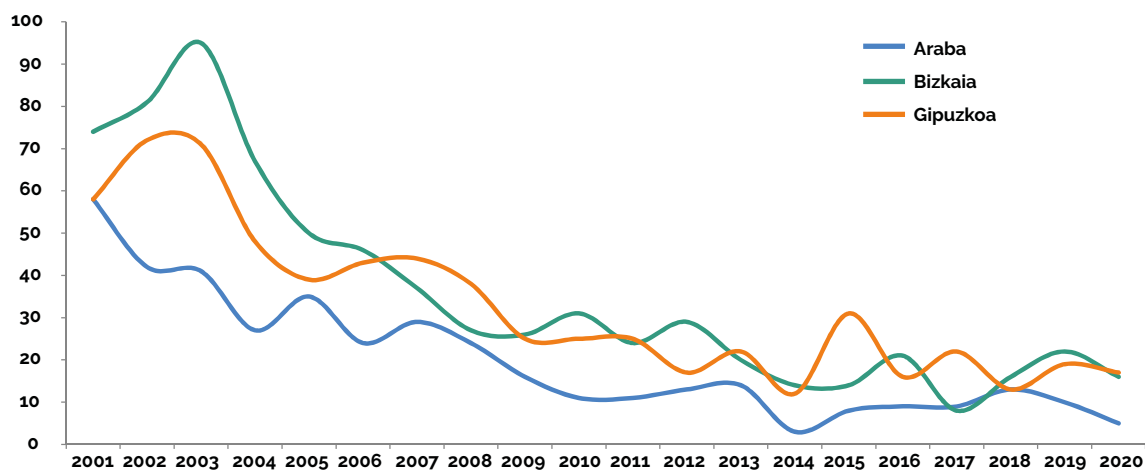
Osasun-krisi globalak eragin zuzena izan du mugikortasunean 2020an. martxoan ezarritako bi alarma-egoe-
rek, hiru hilabete baino gehiagoko konfinamendu gogorrarekin, eta urrian, pandemiari aurre egiteko udalerrien
eta lurraldeen arteko mugikortasuna murriztuta, Euskadiko trafikoaren portaeraren ohiko eredua aldatu dute.

Hildako pertsona-kopuruaren bilakaera 2001-2020*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Hildako pertsona-kopuruaren bilakaera, lurralde historikoka 2001-2020*



Iturria: EAEko mugikortasun-inkesta. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

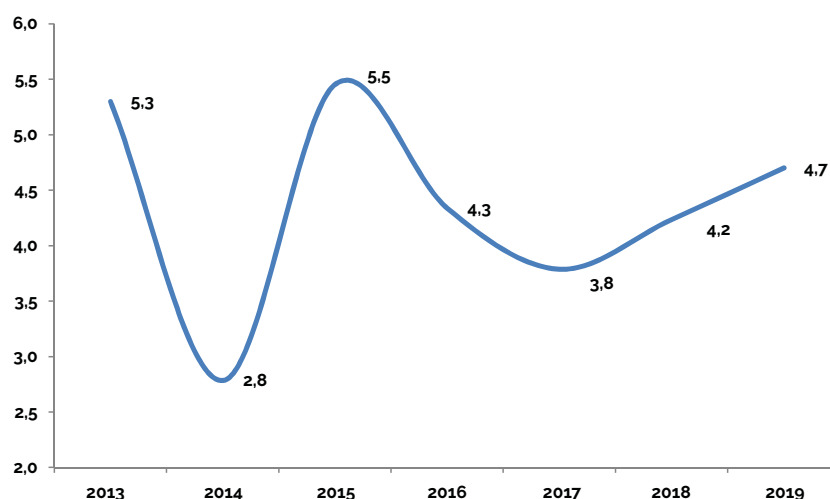
Birusari eusteko erabakitako neurriek eragina izan duten mugikortasunaz gain, egoerak ere eragin zuzena izan du istripu-tasan, 2020an %28 jaitsi baita. Hildakoen kopuruak %25,5 egin du behera, eta larri zauritutakoen kopuruak, berriz, %23,4.

Erreferentzia gisa 2019ko datuak hartzen baditugu, urte horretan 51 pertsona hil ziren zirkulazio-istripuetan. Zifra horrek erakusten zuen egonkortu egin zela 2014ra arte gertatzen ari zen istripu-tasaren murrizketa.

Horrela, 1.000 istripuko biktimekin eta biktimarik gabe hiltzen diren pertsonen tasa egonkortu egin da azken bost urteetan. Hala ere, ez da sendotu 2014ra arte gertatu den etengabeko murrizketa.

Azken bost urteetan egonkortu egin da hildako pertsona-kopuruaren murrizketa.

Hildako pertsona-kopuruaren bilakaera, 1.000 istripuko biktimekin eta biktimarik gabe 2013-2019



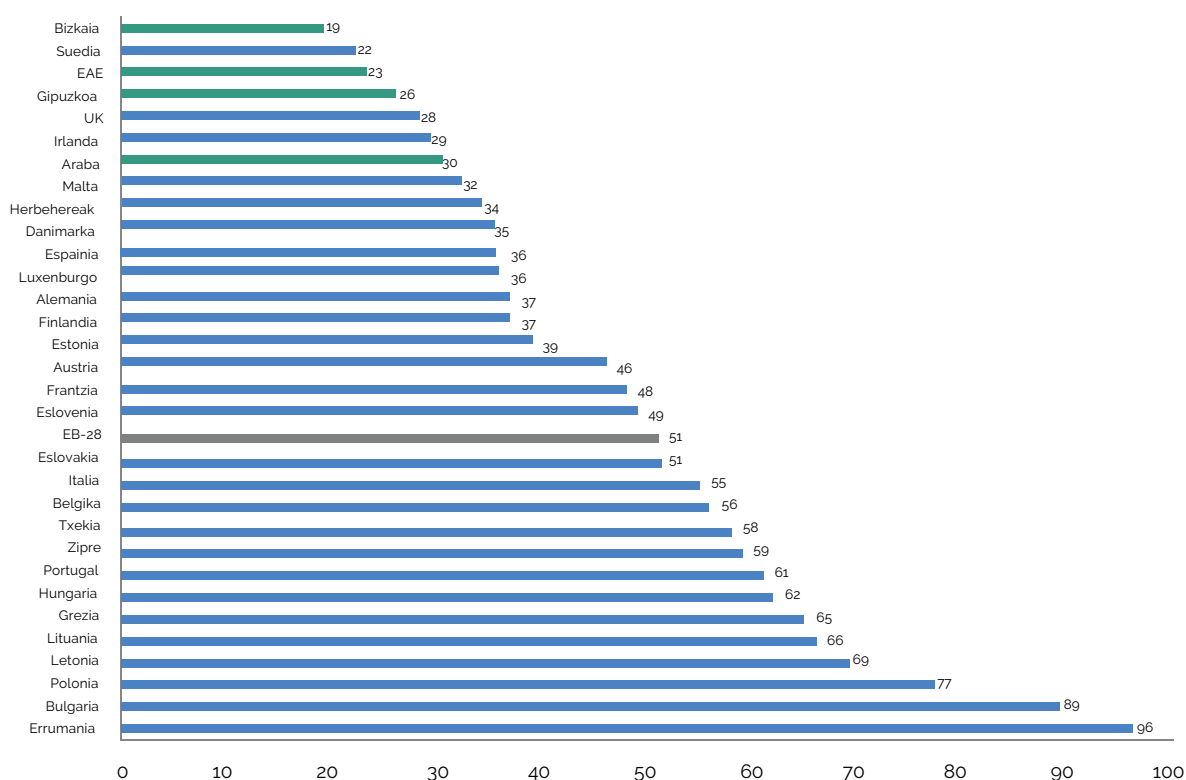
Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J.



EAEko datuak EBko herrialdeetakoekin alderatuz gero, honako hau ikus dezakegu: 2019an, EAEn eta hiru lurralde historikoetan hildakoen tasak (milioi bat biztanleko) Europako baxuenak dira. Horrela, EAE (23 hildako milioi bat biztanleko) Europar Batasuneko batez bestekoaren oso azpitik dago (51 hildako milioi bat biztanleko).

EAEn, hildako pertsonen tasak (milioi bat biztanleko) Europako baxuenen artean daude.

Hildako pertsonen tasa, milioi bat biztanleko (2019), EB.



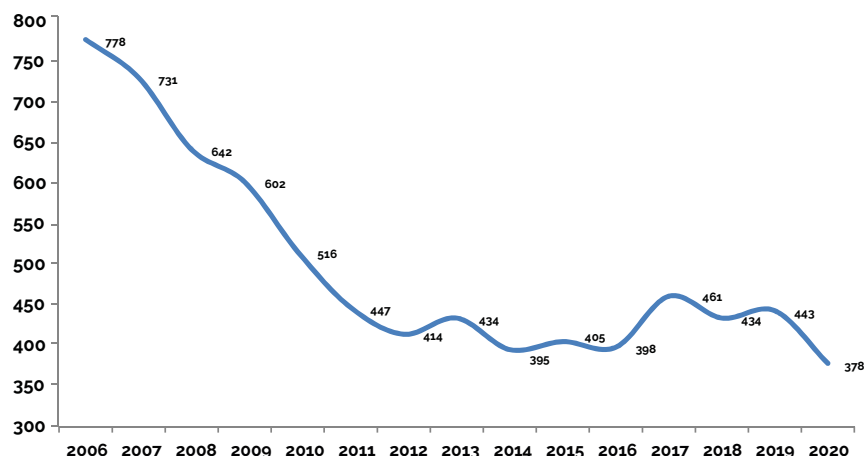
Iturria: Bertan egina, UE Road Safety Vademecum, EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekariro eta EUSTATEko datuak oinarritzat hartuta.

Zauritu larriak

Zauritu larriei dagokienaz, azken sei urteetako zauritu larrien kopurua jaitsi egin da, 2006-2014 aldian ez bezala. Horrela, 2014an kopururik txikiena lortu ondoren, larri zauritutako 395 pertsonarekin, eta osasun-krisiak eragindako 2020ko ezohiko datuak kontuan hartu gabe, azken urteetan larri zauritutako pertsonen kopurua egonkortu egin da, 400 eta 450 pertsona artean urteko.

Euskadin 4.200 zauritu larri izan dira azken hamarkadan gertatutako trafiko-istripu baten ondorioz

Larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera 2006-2020*



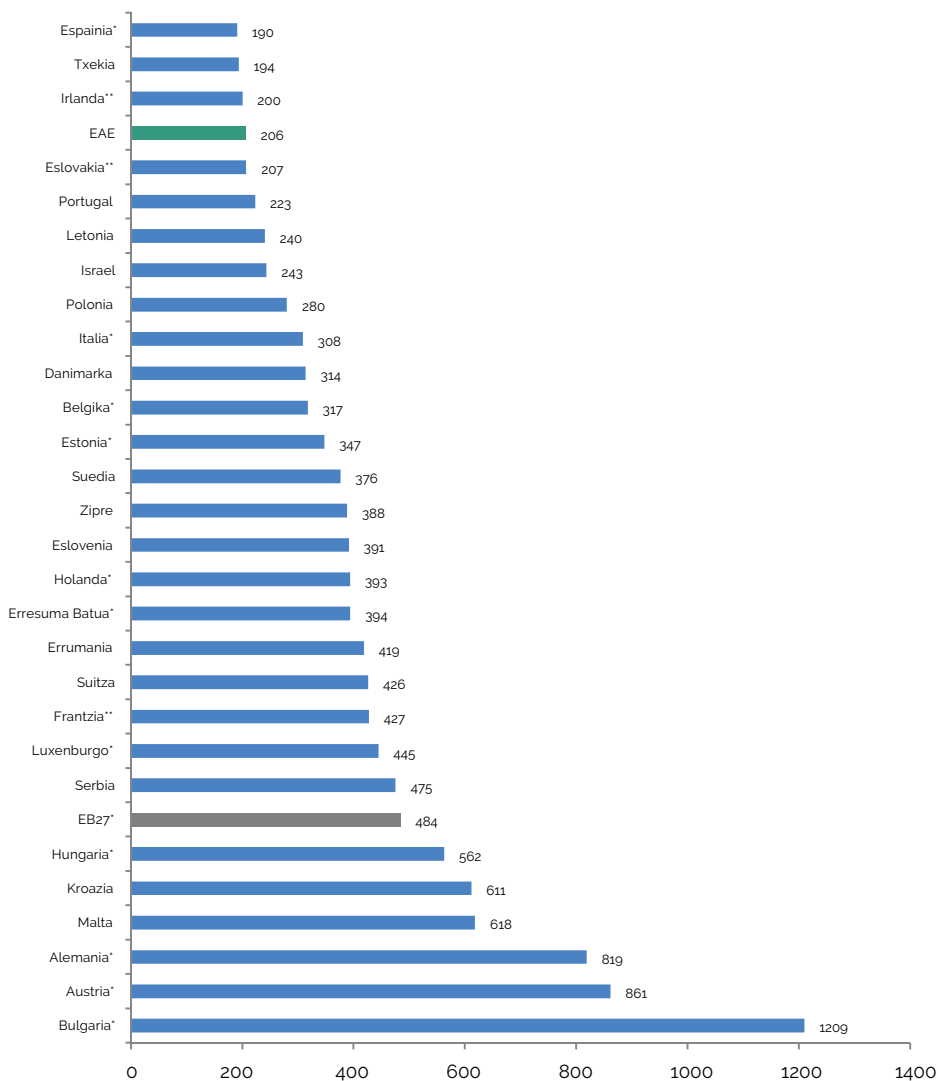
Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



EBko gainerako herrialdeekin alderatuta, 2019an, EAEn 206koa izan zen zauritu larrien tasa (milioi bat biztanleko), EBko tasarik txikienetako bat.

Azken hamarkadan, zauritu larrien kopurua egonkortu egin da Euskadin, eta Europa osoko tasarik txikienetako bat da milioi bat biztanleko

Larri zauritutako pertsonen tasa, milioi bat biztanleko (2019), EB.



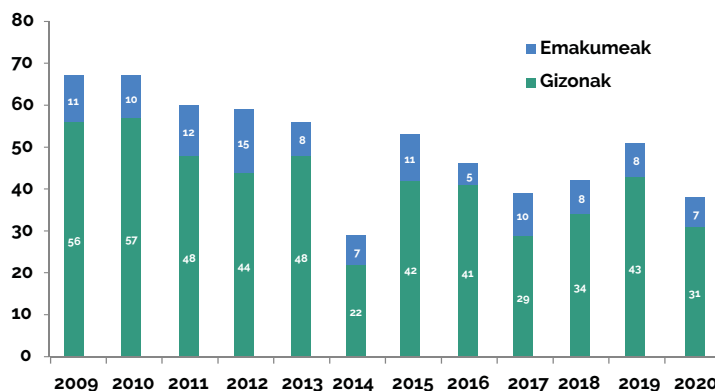
Iturria: Bertan egina, UE Road Safety Vademecum, EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekariko eta EUSTATEko datuak oinarritzat hartuta. *2018ko datuak. **2017ko datuak.

2.3. Istripu-tasa, generoaren arabera

Azken hamarkadan, trafiko-istripuetan hildakoen % 81,8 gizonezkoak izan dira

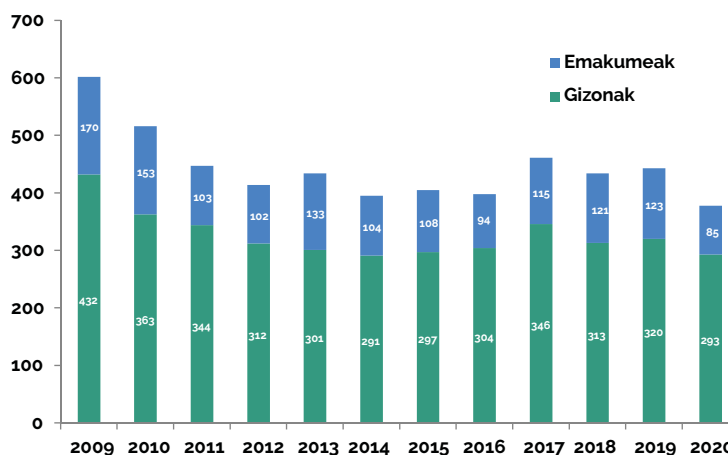
Euskadiko bide-istripuen tasak izaera maskulino nabarmena du. Azken hamarkadan, hildakoen % 81,8 gizonezkoak izan dira. Era berean, zauritu larrien % 73,8 inguru gizonak dira.

Hildako pertsona-kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2009-2020*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2009-2020*



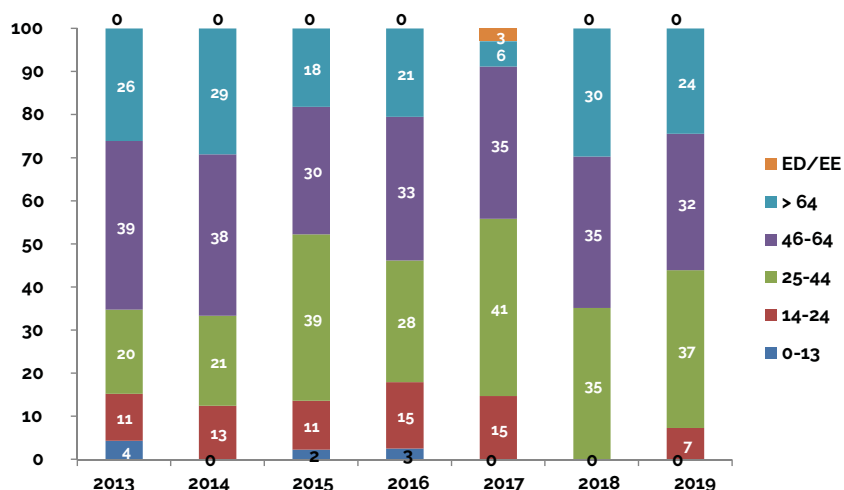
Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

2.4. Istripu-tasa, adin-taldean arabera

Euskadin, trafiko-istripuak dira 30 urtera bitartekoen lehen heriotza-arrazoia, eta hirugarrena 40 urtera bitartekoen artean

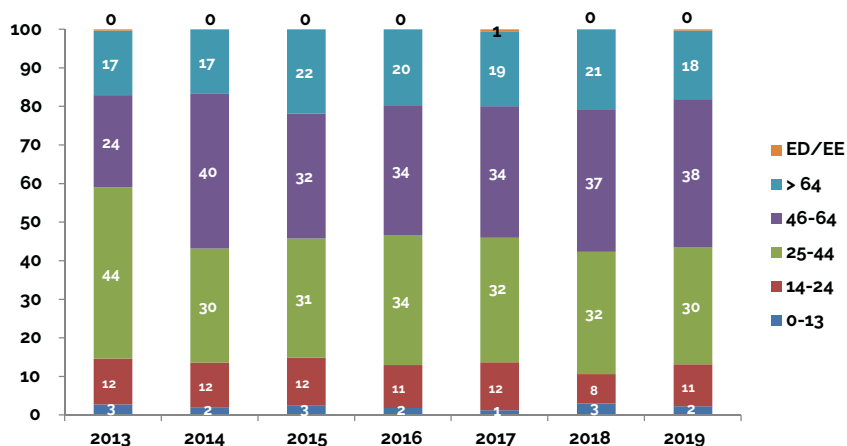
Azken hamarkadan trafiko-istripuetan hil diren edo larriki zauritu diren hamar pertsonatik ia zazpi 25 eta 64 urte bitartean zituzten, eta, beraz, lehen heriotza-kausetako bat bihurtu da adin-tarte horietan. Hain zuzen ere, 25 eta 44 urte arteko adin-tartean dago hildakoen ehunekorik handiena, eta guztira hil diren pertsonen % 35 eta % 40en artean inguru izan dira azken urte hauetan.

Hildako pertsona-kopuruaren bilakaera, adinaren arabera (2013-2019)



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J.

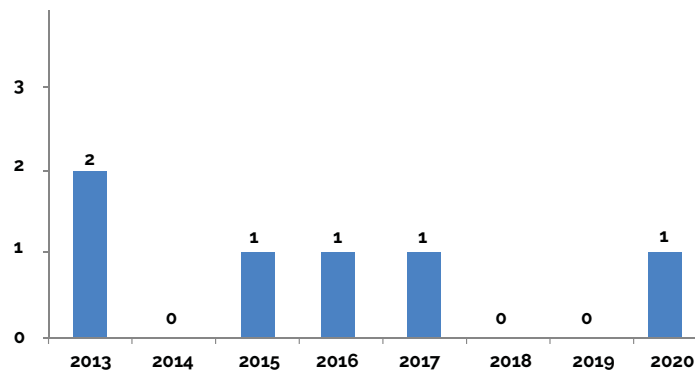
Larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera, adinaren arabera (2013-2019)



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J.

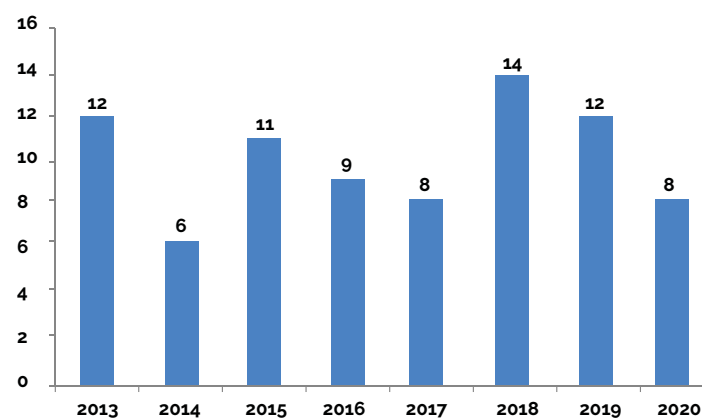
Adin-tarte gazteenei dagokienez, hau da, 14 urtetik beherakoei dagokienez, azken urteetako datuak positiboak dira, ez baita biktimarik izan 2020an izan ezik. Dena den, zauritu larrien kopuruak ez du beheranzko joera argirik islatzen.

Hil diren 14 urtetik beherako haur-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria eta Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Larri zauritu diren 14 urtetik beherako haur-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



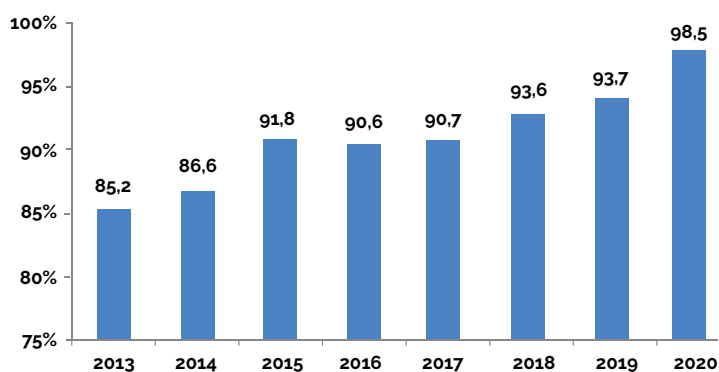
Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



Era berean, azpimarratu behar da azken bost urteetan trafiko-istripuren bat izan duten 14 urtetik beherako haur gehienek haurrak lotzeko sistemak erabili dituztela, eta horrek argi eta garbi islatzen du horiek erabiltzearen garrantziaren kontzientziazio handia.

2020an, zirkulazio-istripuetan parte hartu duten 14 urtetik beherako haurren % 98,5ek atxikitze-sistemak erabiltzen zituzten

Trafiko-istripuak izan dituzten eta haurrak lotzeko sistemak erabili dituzten 14 urtetik beherako haurren %-a 2013-2020*

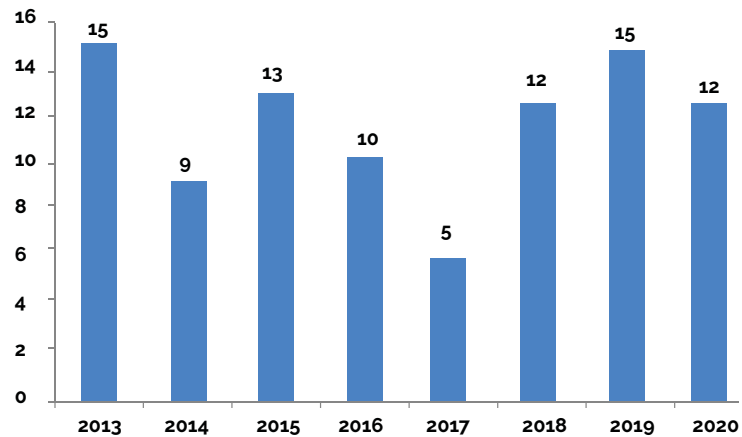


Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



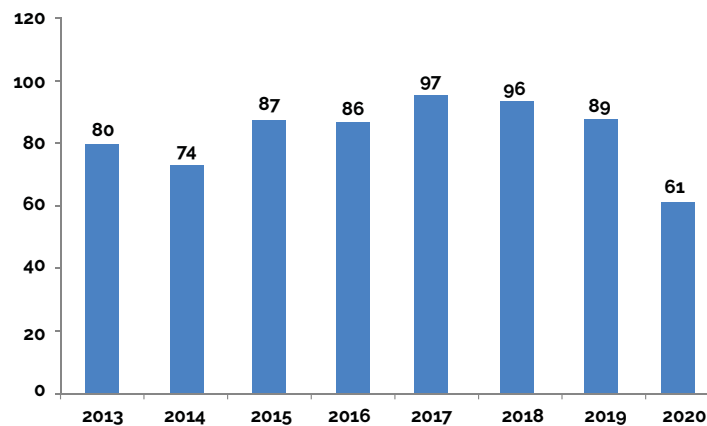
Adinekoei dagokienez, trafiko-istripuen estatistika-urtekariak emandako datuen arabera, 2019an 65 urtetik gorako 15 pertsona hil ziren eta 2020an 12. Zifra horiek ez dira ia ezertxo ere aldatu azken bost urteetan, eta hildako pertsona guztien laurden bat dira gutxi gorabehera. Era berean, 65 urtetik gorako zauritu larrien kopurua ehun ingurukoa da urtero.

Hil diren 64 urtetik gorako pertsona-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Larri zauritu diren 64 urtetik gorako pertsona-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

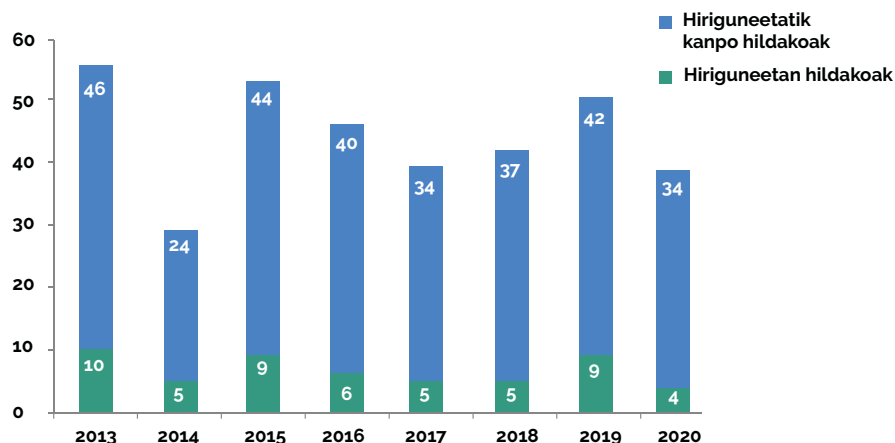


2.5. Istripu-tasa hiriguneetan

Hildakoen % 15 eta zauritu larrien % 31 hiriguneetan gertatzen dira

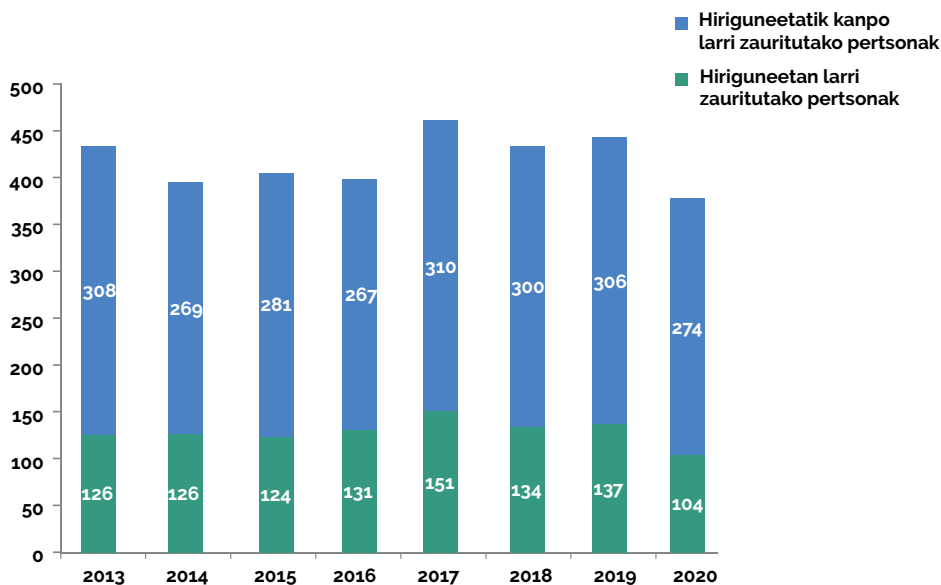
2013tik 2020ra bitartean bildutako datuen arabera, trafiko-istripuetan hildako pertsona guztien % 15 hiriguneetan hil dira, eta ehuneko hori % 31ra igotzen da zauritu larrien kasuan.

Hiriguneetan eta hiriguneak ez direnetan hildako pertsona-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Hiriguneetan eta hiriguneak ez direnetan larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera 2013-2020*

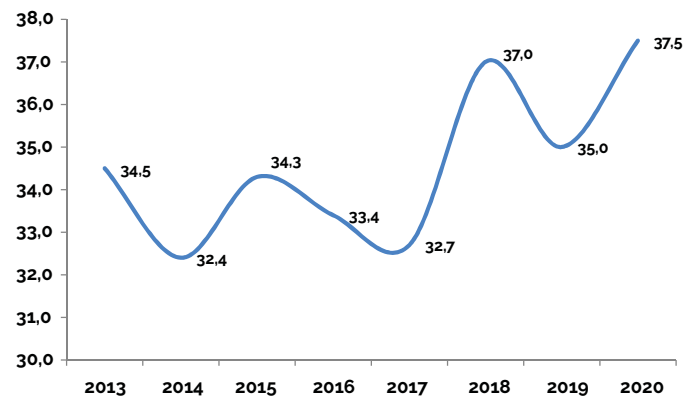


Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak

Bestalde, bigarren mailako errepideak istripu-kontzentrazio handiko guneak dira oraindik ere. 2013-2020 aldiko datuen arabera, istripu-tasak goranzko joera txiki bat izan du errepide horietan.

Bigarren mailako errepideak istripu-kontzentrazio handiko guneak dira oraindik ere

Bigarren mailako errepideetan izandako istripu-tasaren indizea 2013-2020*



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



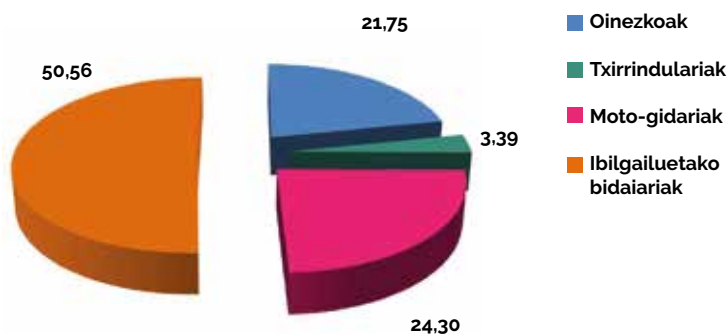
2.6. Kolektibo zaurgarriak

2013-2020
aldian, trafiko-
istripuetan hildako
pertsonek erdiak
talde zaurgarri
batekoak ziren,
hau da, oinezkoak,
txirrindulariak edo
moto-gidariak

2019an, hildako hamar pertso-
natik sei talde zaurgarri batekoak
ziren: 16 moto-gidari, txirrindulari
bat eta 13 oinezko. 2020an ehu-
nekoa txikiagoa da (%45).

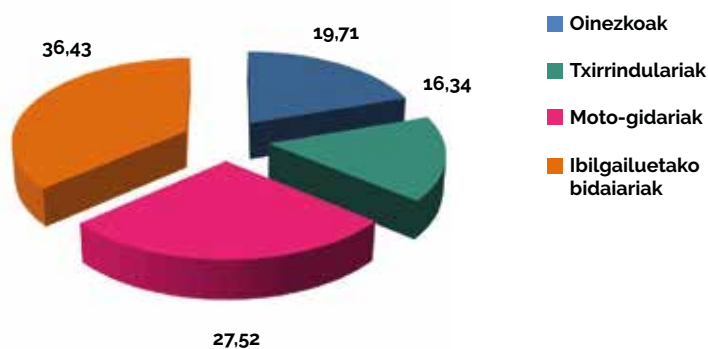
Hala ere, zauritu larrien kasuan,
kolektibo zaurgarrietako per-
tsonen proportzioa handiagoa
da. Izan ere, 2013-2020 aldian,
zauritu larrien % 63,6 talde
zaurgarri batekoak ziren.

Hildako pertsona-kopuruaren banaketa, tipologiaren arabera 2013-2020*. Metatutako datuak.



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko
behin-behineko datuak.

Larri zauritutako pertsona-kopuruaren banaketa, tipologiaren arabera 2013-2020*. Metatutako datuak.



Iturria: EAEko trafiko-istripuen estatistika-urtekaria. E.J. * 2020ko
behin-behineko datuak.

Oinezkoak

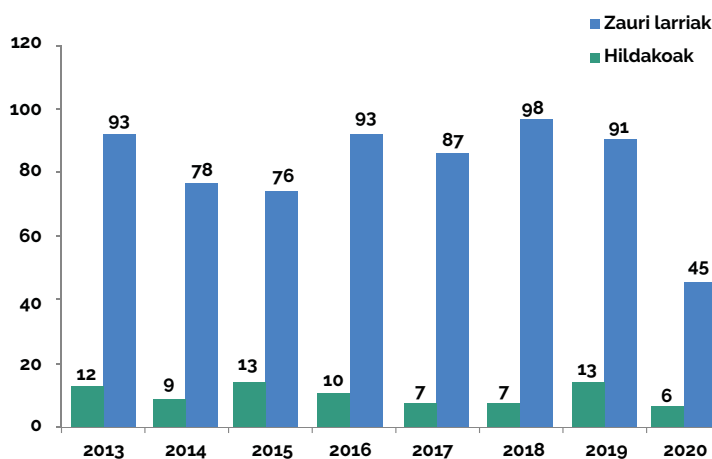
2013tik, EAEn 77 oinezko hil dira. Bestalde, larri zauritutako oinezkoak 660 baino gehiago izan dira.

Genero-ikuspegitik, 2013tik hil diren oinezkoen % 60 gizonak dira, eta % 40 emakumeak.

Larri zauritutako oinezkoei dagokienez, % 55 gizonak dira.

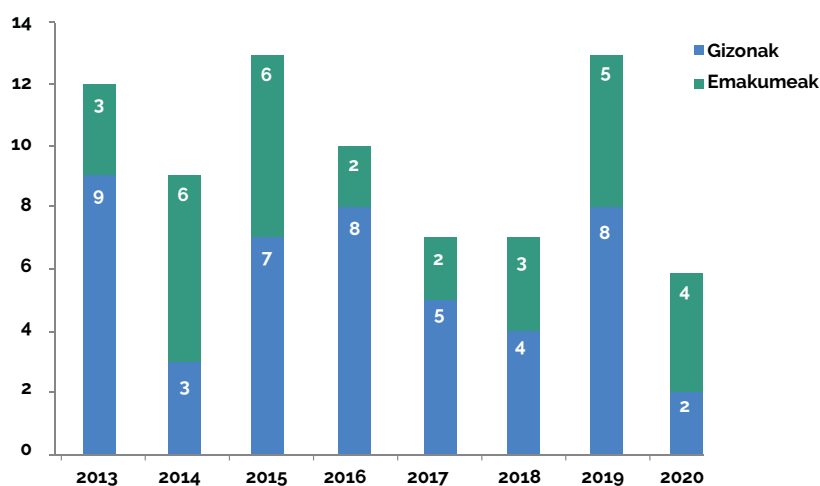
2013tik hil diren oinezkoen % 60 gizonak dira

Hildako eta larri zauritutako oinezko-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

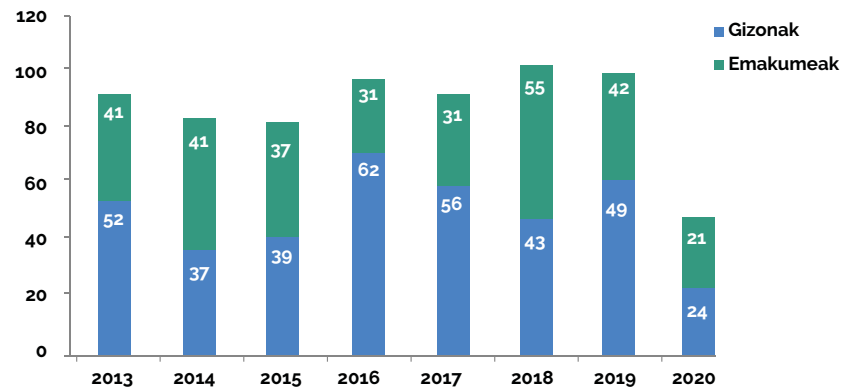
Hildako oinezko-kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2013-2020*



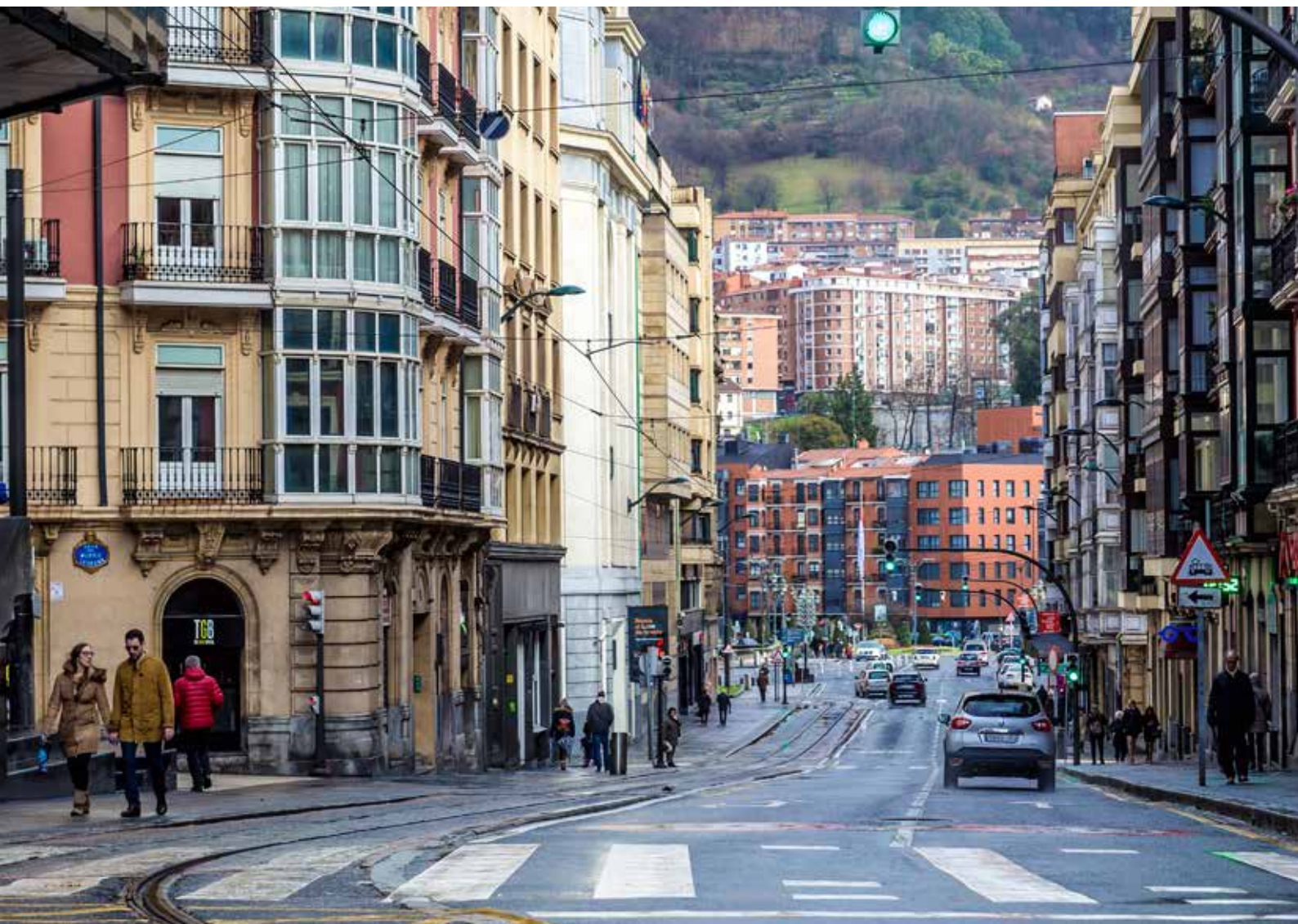
Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



**Larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera,
generoaren arabera 2013-2020***



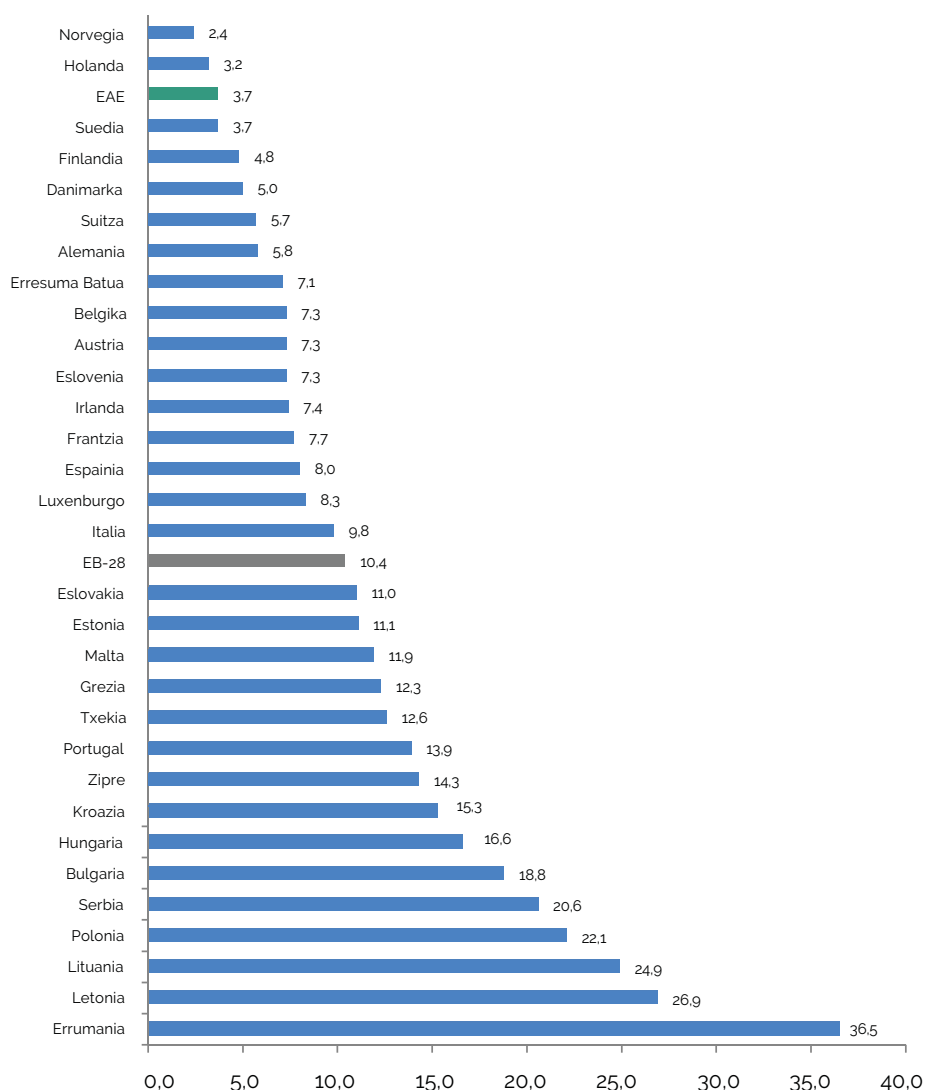
Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



Oinezkoen ezbehar-kopuruari buruzko datuak Europako gainerako herrialdeekin alderatuz gero, ikus daiteke EAEn milioi bat biztanleko hildakoen tasa Europako txikienetako bat dela, Norvegiaren eta Holandaren atzetik bakarrik. 2018an, EAEn 3,7 pertsona hil ziren milioi bat biztanleko, eta EB-28an, berriz, 10,4 batez beste.

**Hil diren
oinezkoen
tasa (milioi bat
biztanleko)
Europako
txikienetako bat
da EAEn**

Hildako oinezkoen tasa, milioi bat biztanleko (2016-2018)



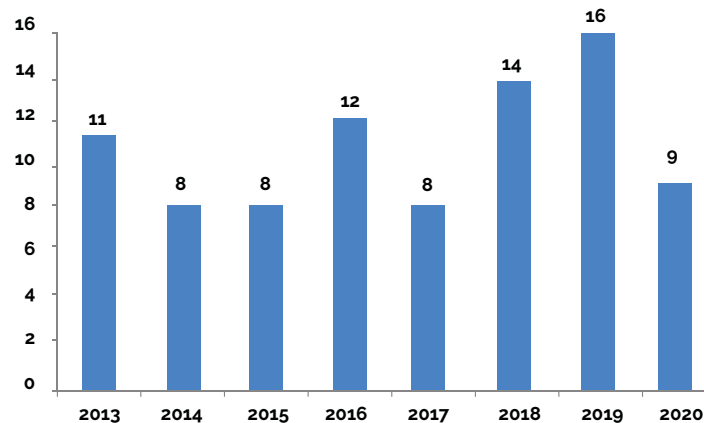
Iturria: EU CARE data, Eurostat and PIN panelists,
Trafiko Zuzendaritza. E.J. Bertan egina.

Moto-gidariak

2013tik, EAEn 86 moto-gidari hil dira, eta larri zauritutako moto-gidariak 900 baino gehiago dira. Era berean, datuek azken bost urteetan izan duten bilakaerak ez du beheranzko joerarik erakusten.

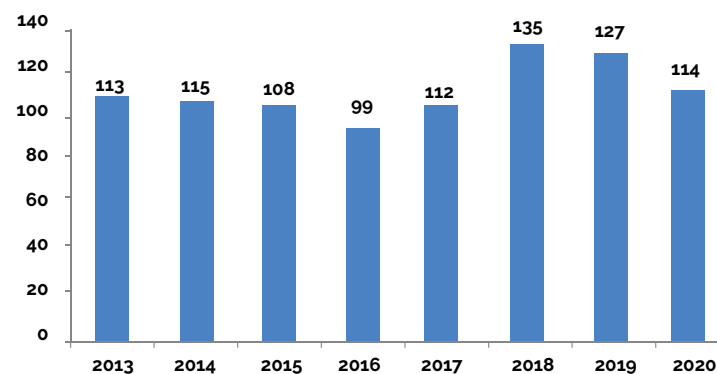
2013tik, 86 moto-gidari hil eta 900 zauritu larri baino gehiago izan dira

Hildako moto-gidarien kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak

Larri zauritutako moto-gidarien kopuruaren bilakaera 2013-2020*



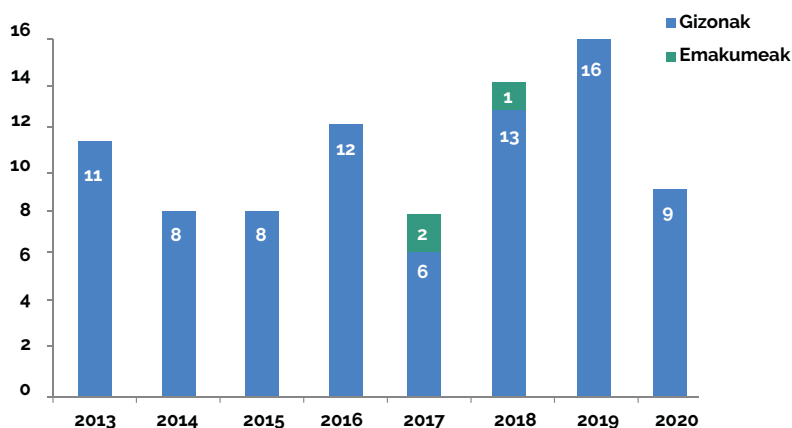
Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak



Moto-gidarien ezbeharren kopuruak izaera maskulino nabarmena du: 2013tik hil diren moto-gidarien % 96,5 eta larri zauritutakoen % 90,7 gizonak dira.

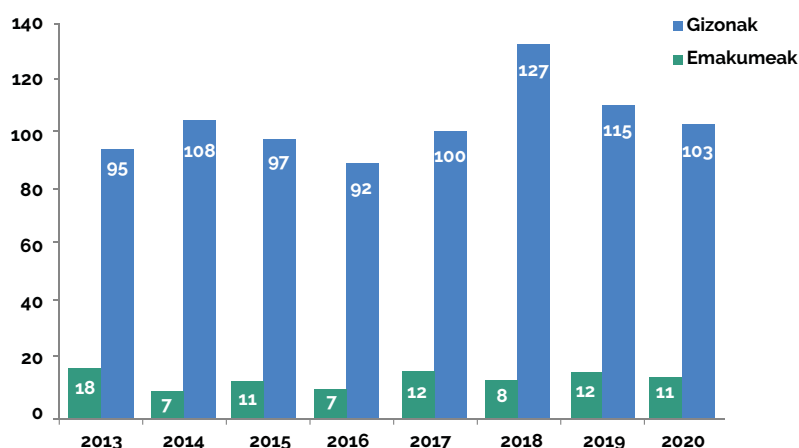
2013tik hil diren moto-gidarien % 96,5 eta larri zauritutakoen % 90,7 gizonak dira

Hildako moto-gidarien kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Larri zauritutako moto-gidarien kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

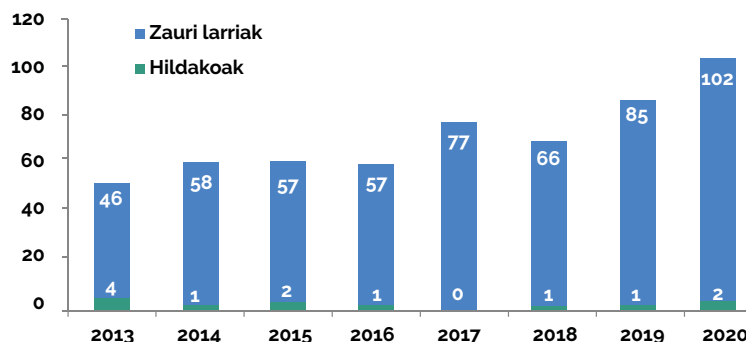
Txirrindulariak

Azken 8 urteetan, hildako txirrindularien kopurua oso txikia izan da. Bestalde, zauritu larrien kopurua hazi egin da zertxobait, garraibide hori gehiago erabiltzen delako batik bat.

Generoaren arabera azterketari dagokionez, hildako txirrindularien % 83,3 eta larri zauritutakoen % 89,1 gizonak dira.

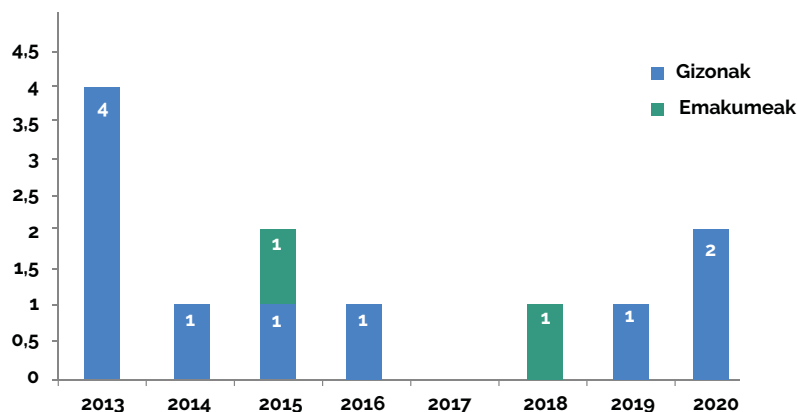
Hildako txirrindularien % 83,3 eta larri zauritutakoen % 89,1 gizonak dira

Hildako eta larri zauritutako txirrindulari-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



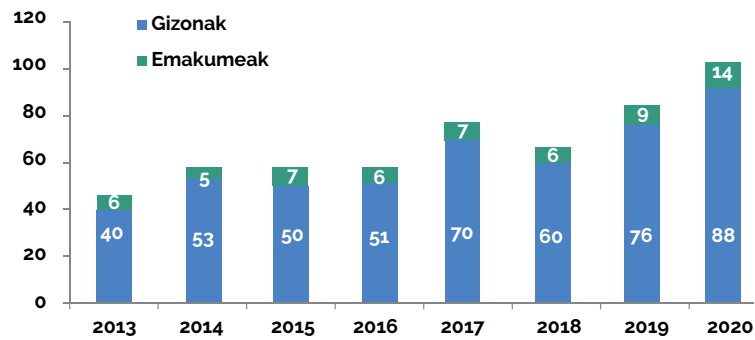
Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Hildako txirrindulari-kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Larri zauritutako txirrindulari-kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2013-2020*

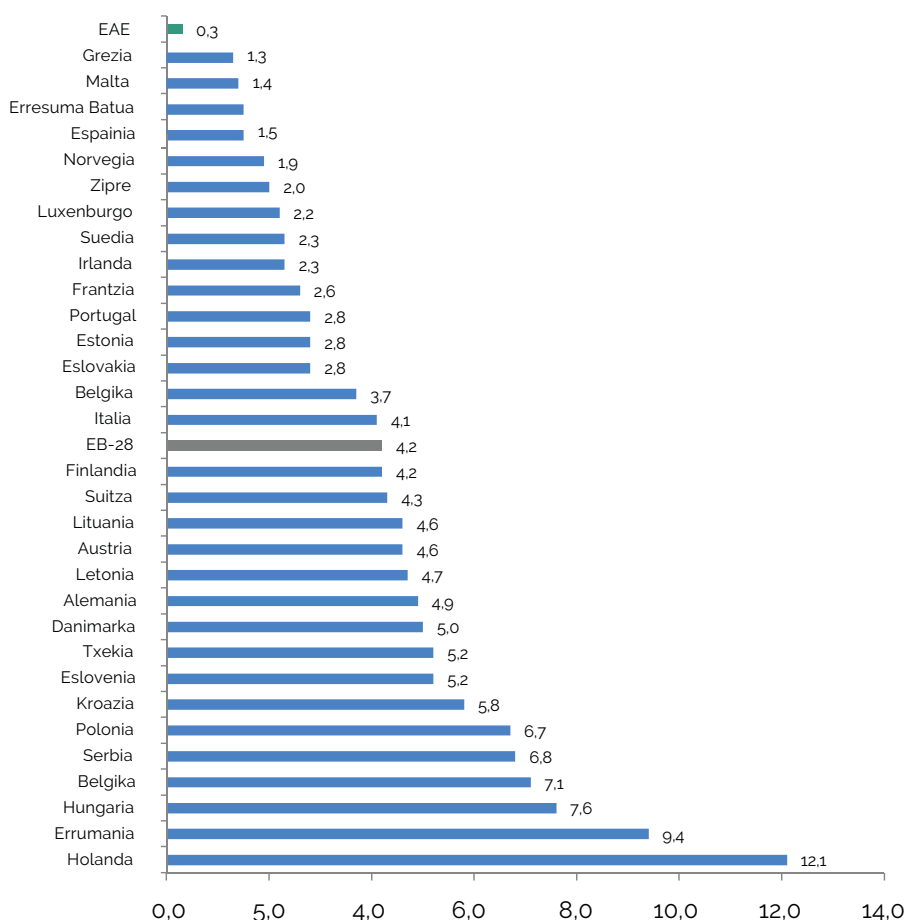


Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



Azkenik, Europako gainerako herrialdeekin alderatuta, EAEn hildako txirrindularien tasa nabarmentzen da (milioi biztanleko); izan ere, guztien artean txikiena da (0,3) EB-28ko batez beste-koaren aldean (4,2).

Hildako txirrindularien tasa, milioi bat biztanleko (2016-2018)



Iturria: EU CARE data, Eurostat and PIN panelists, Trafiko Zuzendaritza, E.J. Bertan egina.

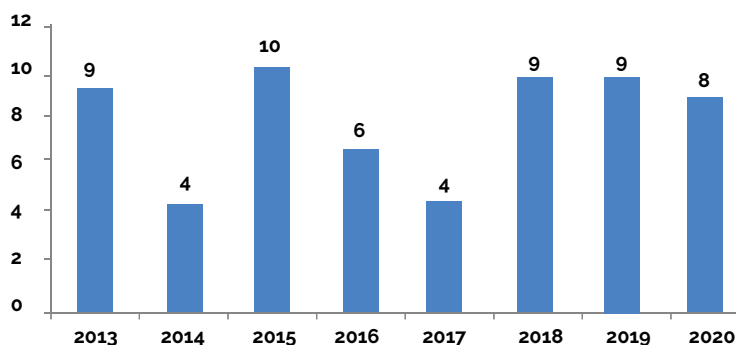


2.7. Istripu-tasa *in itinere eta in misio* joan-etorrietan

2013. urtetik, 59 pertsona hil dira *in itinere eta in misio* joan-etorrietan, eta larri zauritutakoak 400 inguru dira.

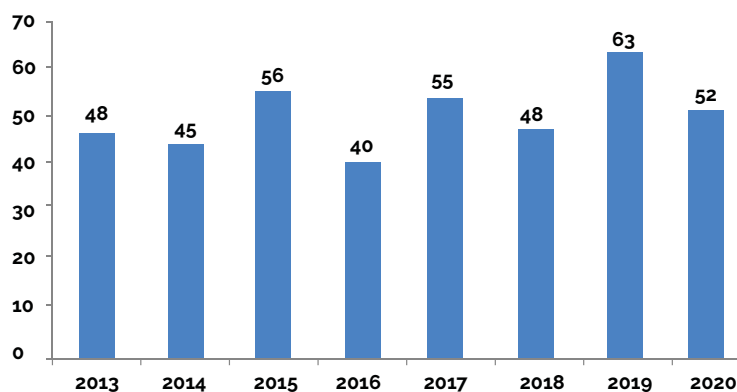
Genero-ikuspegitik, 2013tik mota horretako joan-etorrietan hil diren ia pertsona guztiak eta zauritu larrien % 78 gizonak dira

In itinere eta in misio joan-etorrietan hildako pertsona-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

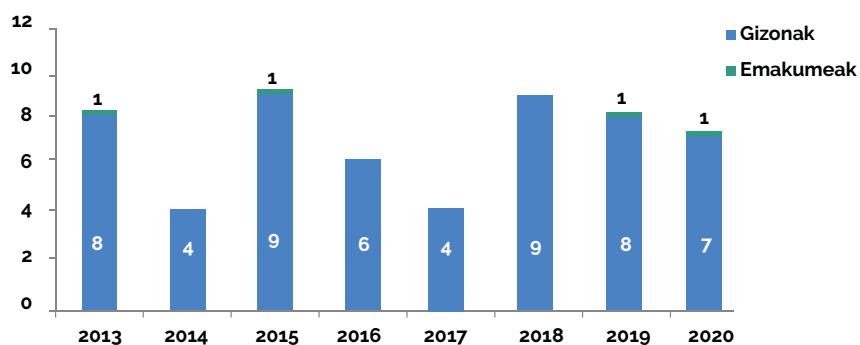
In itinere eta in misio joan-etorrietan larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Mota horretako joan-etorrietan gertatzen diren istripuen tasa murrizteko helburuarekin, Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritzak enpresa-sare bat sortu du, bide-segurtasuneko jardunbide egokien kudeaketa hobetzeko konpromisoa duten enpresez osatua. Horrela, Innovabide Sarearen helburu nagusia da euskal enpresa-sareak bide-segurtasunarekiko konpromisoa bereganatzea, eta arlo horretako ezagutzak eta esperientziak partekatzea.

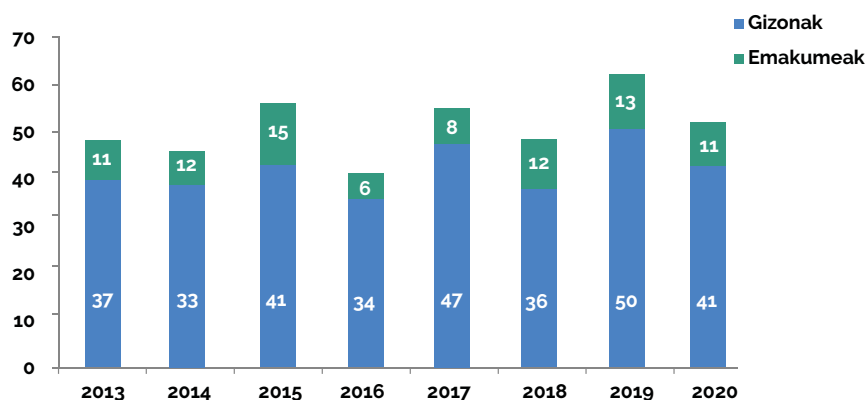
In itinere eta in misio joan-etorrietan hildako pertsona-kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.



In itinere eta in misio joan-etorrietan larri zauritutako pertsona-kopuruaren bilakaera, generoaren arabera 2013-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

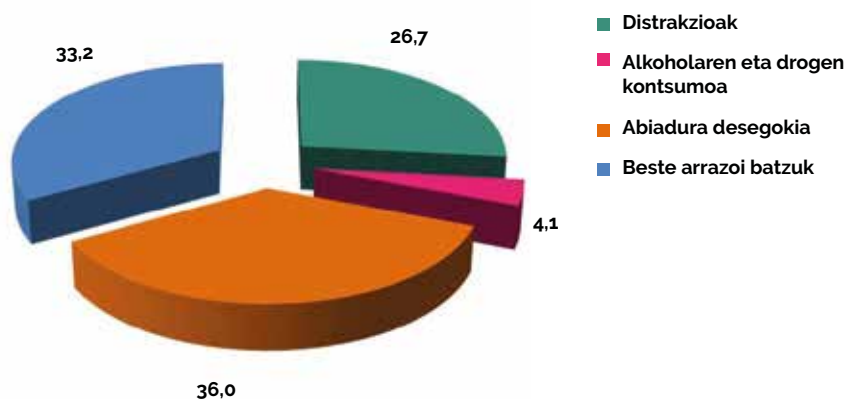
2.8. Istripu-tasaren arrazoiak

Hiru dira biktimak dauden istripuetan errepikatzen diren faktoreak: distrakzioak, alkohola eta drogak, eta abiadura desegokia

Hiru dira EAEko kaleetan eta errepideetan biktimak dituzten istripuen ia % 70etan errepikatzen diren faktoreak:

- Distrakzioak gidatzen ari garen bitartean (mugikorra eta beste gailu batzuk, nekea, logura...).
- Alkoholen eta drogen kontsumoa gidatzean.
- Abiadura desegokia (segurtasun-tarterik ez uztea eta gidatzen ari garenean bidearen inguruabarretara ez egokitzea).

Ertzaintzak 2015-2019 urteetan erregistratutako istripuen arrazoiak. Metatutako datuak.



Iturria: Ertzaintza. Trafiko Zuzendaritza. E.J.

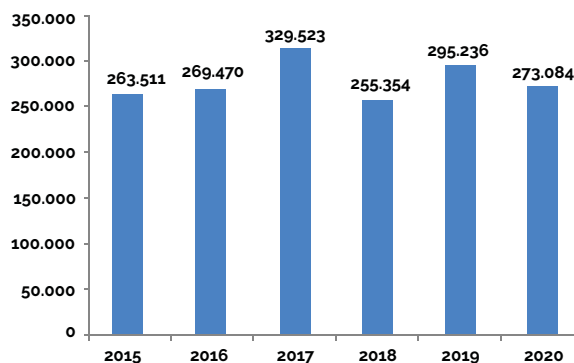
Errepideetan mota horretako portaera desegokiak zuzentzen saiatzeko, komunikaziorako programa eta kanpainen bidez garatutako hezkuntza- eta sentsibilizazio-estrategiaz gain, Trafiko Zuzendaritzak zaintza- eta kontrol-kanpainen egutegi bat programatzen du, urtero, trafikoaren, zirkulazioaren eta bide-segurtasunaren arloan (kanpaina horiek Ertzaintzak egiten ditu, Euskadiko udaltzaingoeekin batera). Guztira, urtero 40 kanpaina baino gehiago egiten dira hainbat arrisku-faktore zaintzeko (abiadura, distrakzioak, alkohola, eskola-garraioko ibilgailuen eta baldintza teknikoak eta beste gauza batzuk), betiere bide-segurtasuna bermatzeko eta trafiko-istripuen kopurua murrizteko.



Trafiko Zuzendaritzak zehapen-espeditente ugari izapidetzen ditu: urtean 300.000 inguru. Espeditente horiek Trafikoko Lurralde Bulegoen eta Trafikoko Arau-haustek izapidetzeko Zentro Automatizatuaren (TAIZA) bitartez bideratzen dira.

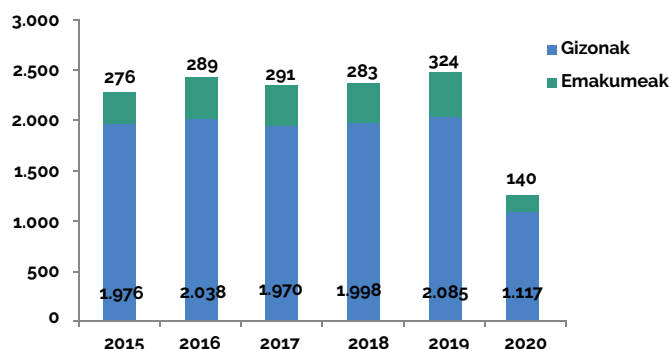
Zehapen-espeditente horietatik guztietatik, gehienak abiadurari eta alkoholaren eta drogen eraginpean gidatzeari buruzkoak dira. Horrek argi uzten du funtsezkoa dela, batetik, kontrolak eta zaintza-eta kontrol-kanpainak egiten jarraitzea, eta, bestetik, sensibilizazio- eta kontzientziazio-ekintzak indartzea, arriku-portaerak murrizteko.

Trafiko Zuzendaritzak izapidetutako abiaduragatiko arau-hausteen kopurua 2015-2020*



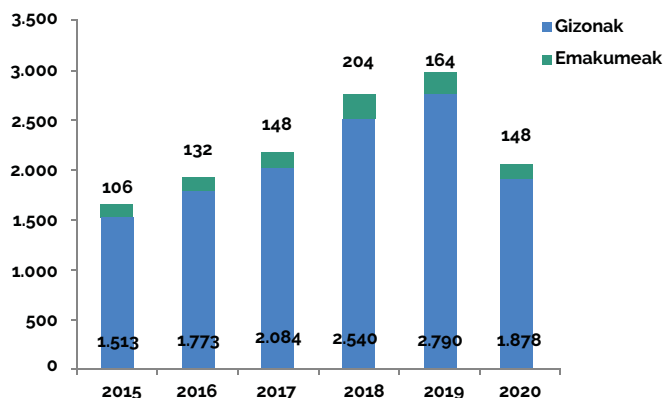
Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Positiboen kopurua (alkohola), generoaren arabera 2015-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

Positiboen kopurua (drogak), generoaren arabera 2015-2020*



Iturria: Trafiko Zuzendaritza. E.J. * 2020ko behin-behineko datuak.

4.765 prozedura penal gauzatu ziren bide-segurtasunaren arloko delituekin lotutako aurretiazko eta premiazko eginbideengatik



Bestalde, administrazio-arloko ondorioez haratago (zehapenak), trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudia ez betetzearen ondorio baitira, bada horrelako portaerek eragindako ondorio penalekin zerikusia duen errealitate bat.

EAEko Bide Segurtasuneko Fiskaltzak emandako datuen arabera, 2019an 4.765 prozedura penal gauzatu ziren bide-segurtasunaren arloko delituekin lotutako aurretiazko eta premiazko eginbideengatik. Dena den, kopuru horretan ez dira sartzen «emaitza» duten, hau da, hildako eta larri zauritutako pertsonak dituzten delituek eragindako prozedura penalak.

Azkenik, ez dugu ahaztu behar istripu-tasak eta EAEko errepideetako auto-pilaketa gero eta handiagoek ondorioak eragiten dituztela ekonomian (atzerapenak eta denbora-galerak), gizartean (istripuak) eta ingurumenean (hots- eta ingurumen-kutsadura).

Horregatik, Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko 2015-2020 Plan Estrategikoaren esparruan, 3 helburu zehaztu ziren EAEko bide-sarean gertatzen diren trafiko-pilaketek eragindako inpaktuen murrizketa neurtzeko. Horrela, azken bost urteetan, Trafiko Zuzendaritzak tresna bat garatu du Euskadiko errepide-sare nagusiko auto-pilaketen ondorioz galdutako orduak kuantifikatzeko eta dirutan islatzeko. Geotrafic izeneko simulazio-tresna horrek denbora errealean eskaintzen du trafikoaren egoera eta pilaketa-maila.

2019ko datuen arabera, 3 milioi ordu galdu ziren auto-pilaketen ondorioz, hau da, egunean 8.200 ordu. Ibilgailu arin eta astunentzako «ereduzko» ordutegi-tarifak aplikatuz gero, kostua 45 milioi euro ingurukoa izango litzateke urtean.

2019an, 3 milioi ordu galdu ziren auto-pilaketen ondorioz, eta horrek 45 milioi euro inguruko kostua eragin zuen urtean.

3.0

Ondorioak eta azterketa integratua



3.1. Ondorioak

2020-2030 hamarkadan sar-tzeak Euskadiko bide-segurtasuna hobetzeko testuinguru estrategiko ezin hobea planteatzen du. Nazio Batuen Garapen Jasangarri-rako 2030 Agendak (estatu kide guztiek onartu zuten 2015ean) plan partekatu bat eskaintzen du pertsonen eta planetaren bakerako eta oparotasunerako, orain eta etorkizunean. Agenda Gara-pen Jasangarri-rako 17 Hel-burutan (GJH) oinarritzen da, eta ekintzarako premiazko dei baten gisa aurkeztu da sektore publiko eta pribatuentzat.



Bide Segurtasuneko helburuak 2030 Agendan sartu dira. Horrela, berariaz aitortzen da, une honetan, **trafiko-istripuetan gertatutako heriotzak eta lesioak mehatxu handienetako bat direla gure planetako pertso-nen etorkizunerako. Aldi berean, bide-segurtasunean aurrera egiteko aukera bat irekitzen da, bide-segurtasuna ez ezik giza garapenaren ar-loko beste arazo batzuk ere hobetzen laguntzeko ekintzez eta irtenbideez hornitu behar den testuinguru berri batean.**

2020-2030 hamarkadarako ikuspegiak areagotu egiten du tresnen iris-mena eta eragina, 2011-2020 Ekintza Hamarkadarako Mundu Planean dagoeneko identifikatuta dauden Bide Segurtasunaren bost zutabeen barruan. Gainera, lehen hamarkadako beste osagai kritiko baten balioa zabaltzen du: Sistema Seguruaren ikuspegia.

Sistema Seguruaren ikuspegiak, Zero Ikuspegi gisa ere ezagutzen denak, argi eta garbi aitortzen du errepideko garraioa sistema konplexua dela, eta pertsonen, ibilgailuen eta bide-azpiegiturak elkarrekin eragin behar dutela erabiltzaileei segurtasun-maila altua bermatzeko.

Horrela, **Sistema Seguruaren ikuspegiak giza akatsak aurreikusi eta ego-kituko dituen garraio-sistema bat bilatzen du, heriotza edo lesio larriak saihestuko dituena.** Era berean, errepideen eta ibilgailuen diseinuak barne hartzen ditu, talka-indarrak gizakiak jasan ditzakeen mailetara mugatuz. Errepideak diseinatzeko eta mantentzeko dituzten, ibilgailuak fabrikatzeko dituzten eta segurtasun-programak administratzen dituzten pertsonak motibatzen ditu, segurtasunaren erantzukizuna errepideko erabiltzaileekin partekatzeko. Horrela, istripu bat gertatzen denean, sistema osoan bilatzen dira irtenbideak, errua gidariari edo errepideari bakarrik egotzi beharrean. Horrez gain, Sistema Seguruaren ikuspegiak errepideen eta ibilgailuen hobekuntza proaktiboarekiko konpromisoa lortu nahi du, siste-ma osoa segurua izan dadin, jarduketak azkenekoz istripuak gertatu ziren puntuetan bakarrik gauzatu beharrean.

2000. urtean, Euskadin 200 pertsona baino gehiago hil ziren trafiko-istripuen ondorioz. Gaur egun, istripu-tasaren zifrak jaitsi egin dira, eta 40 eta 50 pertsona inguru dira hildakoak. Beraz, beharrezko joera finkatu da, azken urteetan datua egonkortu egin baita.

Euskadin oso baxuak dira istripu-tasaren zifrak eta, beraz, argiago iden-tifika daitezke arazoak. Horregatik, ad hoc estrategiak zehaztu daitezke kolektibo zaurgarriekin.

Euskadik badu kudeaketa- eta gobernantza-eredu bat, zeinak, bide-segurtasunaren eta mugikortasun seguru eta jasangarriaren arloko 2025eko estrategia berria diseinatzeari begira, posizio ezin hobean jartzen baitu is-tripu-tasa murrizteko erronkari biktimen Zero Ikuspegi batekin aurre egi-teko. Horrela, bide-segurtasunaren eta trafikoaren kudeaketaren arloan, Euskadik erreferente izan nahi du Europa mailan, eta helburu orokorrak bete nahi ditu: hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua %50 murriz-tea, 2020. urtearekin alderatuta.

3.2. Azterketa integratua

Bildutako informazioaren hausnarketa- eta azterketa-prozesu baten ondoren, ondorioak laburbiltzen dira, ahulezia, mehatxu, indar eta aukera gisa. Euskal Autonomia Erkidegoak bide-segurtasunaren arloan dituen erronka handiak modu naturalean identifikatzea ahalbidetu behar du azterketa horrek, baita erronka horiei aurre egiteko beharrezko ekintza-plan bat egitea ere.



Indarrak

- Pixkanaka, istripu-tasa murriztu egin da azken hamarkadan.
- Autobabesari buruzko sentsibilizazioa handia da (kaskoa, uhala eta abar erabiltzea), eta herritarrek barneratuta dituzte ondorioak.
- Ertzaintzak Udaltzaingoekin elkarlanean egindako zaintza- eta kontrol-kanpainen eraginkortasuna.
- Trafiko Zuzendaritzaren lantaldeko funtsezko pertsonen esperientzia eta profesionaltasuna.
- Lankidetzak eta koordinazioa bide-segurtasunaren erronkarekin konprometituta dauden beste erakunde batzuekin eta inplikaturik dauden Eusko Jaurlaritzako beste sail batzuekin, baita trafikoarekin eta bide-segurtasunarekin lotuta dauden gizarte-erakundeekin ere (biktimen elkarteak, moto-gidariak, RACE...).

Ahuleziak

- Istripu-tasaren murrizketa egonkortzea.
- Kolektibo zaurgarrien artean istripu-tasa handitzea.
- Bigarren mailako errepideetako istripu-tasa.
- Mugitzeko modu berriak agertzea.
- Informazio-sistemak eta ekipamendu teknologikoa.

Aukerak

- Euskadi 2030 Agenda eta Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna sinatzea, arlo horretako GJHak betetzeko.
- Ibilgailuen parkeko Renove Planak, horietan segurtasun pasiboa areagotuz.
- Mugikortasun-eredu berria, seguruagoa, jasangarriagoa eta eskuragarriagoa (mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak, abiadura handia, garraio publikoa eta abar).
- Trafikoaren kudeaketa eta tresna teknologiko berrien ezarpena, informazio eraginkorragoa lortu ahal izateko.
- Trafikoa kudeatzeko plangintza hobetzea, horretarako berriazko planak eginez.
- Ikerketaren bitartez, ezagutza, prebentzioan eta sentsibilizazioan sakontzea.

Mehatxuak

- Giza faktorearekin lotutako jokabide arriskutsuak: arreta galtzea, eta alcohola eta drogak kontsumitzea.
- 65 urtetik gorako gidarien kopuru handiagoa.
- Ibilgailu-parkearen zahartzea.
- Trafikoaren bolumen handiagoa EAEko errepideetan.
- Euskadiren kokapen geografikoa (mugako pasabidea); horren ondorioz, trafiko-pilaketak eta arazoak eragin ditzaketen hirugarrenen erabakien mende egotea.

4.0

Hedapen estrategikoa



Estrategia honek, maila globalean adostutako konpromiso handiekin bat etorritik, ekintza guztien erdigunean jartzen du pertsona, eta lehenetsia ematen dio haren ongizateari eta segurtasunari, hiri-eremuko eta hiriarteko mugikortasunari dagokionez.

4.1 Sarrera

Atal honetan, gogoeta-prozesuan zehar hartutako erabaki estrategikoak jasotzen dira. Erabaki horiek Formulazio Estrategikoaren bidez zehazten dira (Misioa, Ikuspegia eta Printzipioak), eta Erronken, Lerroen, Ekimenen eta Ekin-tzen bidez hedatzen dira.

Bide Segurtasuneko 2021-2025 Plan Estrategikoak bere gain hartzen du Euskadiko Segurtasun Publikoaren 2020-2025 Plan Orokorren erreferentzia-esparrua, baita haren egitura estrategikoa ere; horrela, behar bezalako egokitzapena eta koherentzia lortzen ditu printzipioei eta erronkei dagokienez. Bide Segurtasuneko Plan Estrategiko berria segurtasun publiko integralaren ikuspegitik eraikitzen da, eta, kasu honetan, Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Sailak, eta, zehazki, Trafiko Zuzendaritzak koordinatutako lana islatzen du. Izan ere, hark artikulatzen ditu bide-segurtasunari eta trafikoaren kudeaketari buruzko zeharkako politikak ekintza zehatzen bidez.

Kapitulu honek, gainera, atal bat du Plana kudeatzeko sistematika bat martxan jartzeko jarraibideak, betiere ziklo estrategikoaren ideian eta horri aurre egiteko beharrezkoak diren mekanismoetan oinarrituz (urteko kudeaketa-planak eta Jarraipen eta Ebaluazio Plana, dagokion Aginte Taula Estrategikoarekin).



4.2 Misioa, ikuspegia, printzipioak eta erronka estrategikoak

Mugikortasuna pertsonen berezko jardura da, oinezko, txirrindulari, motorzale, beste ibilgailu motordun batzuen gidari edo mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen erabiltzaile diren aldetik. Gure kale eta errepideek ezinbestean lotzen gaituzte, eta ezinbestekoa da bizikidetza eta errespetua bezalako baliok berreskuratzea, hirietako eta hiriarteko bideetan. Bide-segurtasuna erantzukizun partekatua da, eta zirkulazio-istripu baten ondorioz hildako eta zauritutako pertsonen kopurua murriztera bideratuta egon behar du.

Estrategia hau bost urteko ekintza-plan batean gauzatzen da, eta istripu-tasa murrizteko erronka handiarekin konprometituta dauden eragile, erakunde eta elkarten parte-hartzearen emaitza da, trafiko-istripu baten ondorioz Zero Biktima Ikuspegi etikoarekin.

Bide-segurtasuna prebentzioaz harago doa; bermatu behar du hirietako eta hiriarteko bideen erabiltzaile guztiak seguru sentituko direla eguneroko joan-etorrietan, bereziki zaugarri edo ahulen dertzen kolektiboetako kideak, hala nola txirrindulariak, motor-gidariak, oinezkoak edo mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen erabiltzaileak.

Bide-segurtasuneko mailak handitzea, mugikortasun segurua, jasangarria eta osasungarria sustatzen duten ekintzak bultzatzea eta sustatzea, eta, teknologia berrien bidez, Euskadiko bide-sareko trafikoaren kudeaketa hobetzea. Helburu nagusi horiek zeharkakoak dira Euskadiko Bide Segurtasuneko Plan Estrategikoan datozen bost urteetarako.



4.2.1. Misioa

Euskal errepide-sarea erabiltzen duten pertsonen ongizatean eta segurtasunean laguntzea, bide-segurtasuna, trafikoaren arintasuna eta mugikortasun segurua eta jasangarria sustatuz, eta prebentzioan, koordinazioan eta erakundeen eta herriarren erantzunkidetasunean oinarrituz.

4.2.2. Ikuspegia

Istripu-tasa murriztea, trafiko-istripuek eragindako *Zero Biktimaren Ikuspegian* oinarrituz, horrela, Euskadi bide-segurtasunari eta trafikoaren kudeaketari dagokien ez erreferente bihurtzeko, betiere hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua murrizteko helburu orokorrei erantzunez.

Bide-segurtasunaren ikuspegi hori lortzeko, bide-segurtasuna txertatu behar da garraioaren diseinuan, erregulazioan, plangintzan eta finantzaketan. Bide-segurtasunak inbertsio kritikoaren lehentasun bat izan behar du, eta ez da beste lehentasun batzuekin trukatu behar. Gure errepideetako heriotza edo lesio larri bakoitza jarduteko, ikertzeko, diagnostikatzeko eta ekiteko dei bat da.

Zero Ikuspegiak Euskadiren etorkizunari begiratzen dio, eta etorkizun horretan ez da inolr hilko edo larriki zaurituko trafiko-istripuetan. Hurrengo hamarkadan, garraio-teknologia berriek aukera esanguratsuak ekarriko dituzte, baita erronkak ere, eta beharbada aldatu egingo da mugitzeko modua. Segurtasuna gure garraio-sistemaren erdigunean jarrita, datozkigun aldaketei aurrea hartzeko eta horietara egokitzeko gai izango gara.

4.2.3. Printzipioak

GERTUTASUNA

Pertsona guztienganako jarrera irekia eta hurbila mantentzen dugu. Errepideak eta kaleak erabiltzaile guztientzat seguruagoak izan daitezela ulertu eta lortu behar dugu, batez ere zaurgarrientzat, hala nola oinezkoentzat, adineko pertsonentzat, moto-gidariantzat eta txirrindularientzat.

KONFIANTZA

Kale eta errepideen erabiltzaile guztiek erabaki onak har ditzatela eta horiek erabiltzen dituztenean araudia bete dezatela espero dugu. Hala ere, pertsonak akatsak egiten dituztela onartzen dugu, baita batzuek beharrezkoak ez diren arriskuak hartzen dituztela ere.

KONPROMISOA

Bide-segurtasunarekiko konpromisoa partekatu egin behar da errepideak eta kaleak diseinatu, eraiki, kudeatu eta erabiltzen dituztenen artean, baita arauak be-tearazten dituztenen artean ere. Erabiltzaileek kultura-aldaketaren eraikuntzan eta gure bideen erabilera seguruan parte hartu behar dute, baina erantzukizunaren eta bide-segurtasunaren aldeko konpromisoaren zama ezin zaie haiei bakarrik egotzi. Eragile eta erakunde publikoek ere konpromiso argia dugu Euskadiko kale eta errepideetan istripu-tasa murrizteko erronkarekin, eta mugikortasun seguruko ingurune bat eskaini behar diegu errepideen erabiltzaileei. Gure estrategiak eta esku-hartzeak erantzukizun kolektiboa bermatu behar dute, baita kontuak modu egokian eman daitezela ere.

LIDERGOA ETA TALDEA

Modu bateratuan eta koordinatuan lan egiten dugu, lidergo aktiboak gidatuta. Gure eskumenen banaketa dela-eta, funtsezkoak dira erakundeen eta sailen arteko koordinazioa eta lankidetzak. Sistemaren zati guztien segurtasuna hobetu behar da (errepideak, abiadurak, ibilgailuak eta errepidearen erabilera), horrela, zati batek huts egiten badu, gainerakoek kaltetutako pertsonak babesten jarraitu dezaten. Horrek zera esan nahi du, istripuak gertatzen direnean, adibidez, heriotza eta lesio larriak saihestu egin daitezkeela ibilgailu seguruagoak erabilita, azpiegiturak modu seguruagoan diseinatuta eta bidearen ezaugarrietarako abiadura egokiak ezarrita.

BILAKAERA

Etengabe berritzen eta hobetzen dugu. Eskura ditugun ahalik eta zientziarik eta informaziorik onenetan oinarrituz hartu behar dira erabakiak, eta etengabeko ikas-kuntzaren eta sistema-hobekuntzaren ingurune batean jardun behar da. Trafikoaren eta bide-segurtasunaren arloan sortzen ari diren arazoen berri izan behar dugu. Hurrengo hamarkadan, irtenbide teknologiko berriak garatuko dira trafikoaren kudeaketari eta bide-segurtasunari dagokienez. Era berean, arazo berriak sortuko dira. Horregatik, funtsezkoa da ikerketan, teknologian eta modelizazioan inbertitzea, funtsezko esku-hartzeak eta erabakiak aurrez jakinarazteko. Bide-segurtasuneko gure ekintzek prozesu erregular batean, datu-bilketan eta emaitzen ebaluazioan oinarritu behar dute, zerk funtzionatzen duen, zerk funtzionatzen ez duen edo zer aldatu behar den ikusteko, hala, ahalik eta ahaleginik handiena egiteko eta aldaketa etengabe onartzen dela lortzeko.

GARDENTASUNA ETA GOBERNU ONA

Ingurunearekiko konpromisoa dugu, betiere gizartearen arau eta printzipio etikoak errespetatuz, eta konfiantza gardentasunean, gizarte-erantzukizunean eta gobernu onean oinarrituta sortuz. Erakunde eta eragile arduradunen arteko informazioak, lan-kidetzak eta koordinazioak ahalik eta handiena izan behar du.

ZERBITZURAKO BOKAZIOA

Herritarrentzako balioa sortzeko konpromisoa geureganatzen dugu, publikoa denaren etika oinarritzat hartuta. Gure arau- eta inbertsio-esparruetan lehentasuna izan behar dute bide-segurtasuneko helburuek, baita gizarte-arlokoek ere, hala nola osasun publikoak eta jasangarritasunak. Ez dute aukerako osagarriak izan behar.



4.2.4. Erronka estrategikoak

Planaren erronka estrategikoak bat datoz Euskadiko Segurtasun Publikoaren Plan Orokorrean zehaztutakoe-kin, baina horien ikuspegia eta edukia behar bezala egokitzen dira bide-segurtasunaren eta trafikoaren kudeaketaren errealitatera.

SEGURTASUN INTEGRALAREN EREDUA	Trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren esparruan funtsezkoa da Segurtasun Integralaren Eredura igarotzea, eta horretarako, hainbat erakunde eta agentzia instituzional eta pribaturen lankidetzeta eta erantzunkidetasuna behar dira, baita herritarrena ere. Hori lortzeko, ezinbestekoa da Euskadiko kaleetan eta errepideetan istripu-tasa murrizteko erronkarekin konprometitu dauden eragile eta erakunde guztien lidergoan, lankidetzan eta koordinazioan sakontzen jarraitzea.
GAITASUN BERRIAK ETA MEHATXU BERRIAK	Eraldaketa digitala aukera bikaina da datuak denbora errealean izateko, trafikoaren arintasuna bermatzeko (kudeaketan erantzuteko denborak erraztuko dituzten tresna berriak ezarri) eta bide-segurtasuna hobetzeko. Hurrengo hamarkadan, irtenbide teknologiko berriak garatuko dira trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan. Bizikidetzarekin lotutako arazo berriak ere sortuko dira, mugitzeko modu berriei. Horregatik, oso garrantzitsua da ikerketan, teknologian eta modelizazioan inbertitzea, funtsezko esku-hartzeak eta erabakiak aurrez jakinarazteko.
HERRITARREN ITXAROPENAK ETA GERO ETA ESKAKIZUN HANDIAGOA	Kanal digital berriei esker, komunikazio zuzena eta iraunkorra izan dezakegu herritarrekin, horrela, gizartea trafikoaren eta bide-segurtasunaren inguruan sentsibilizatu, informatu eta ahalduntzeko.
LANTALDE PROFESIONAL NAHIKOA ETA EGONKORRA, POZIK DAGOENA	Trafiko Zuzendaritzako profesionalak konpromisoa eta eskumena izan arren, plantillen dimentsionatze- eta egonkortze-premiak jorratu behar dira, batez ere belaunaldien arteko erreleboa kontuan hartuta. Bestalde, horrek profilak errealitate berrietara egokitzeko aukera ematen du, eta oso erakargarriak dira prestakuntza- eta trebakuntza-maila handiko gazte profesionalak txertatzeko.

4.3. Ekintza-plana

Kapitulu honetan ekintza-plana garatzen da, Euskadiko segurtasunaren gaur egungo egoeran oinarrituz identifikatu diren arriskuei erantzuteko zehaztua. Horretarako, erronka estrategiko bakoitzari aurre egiteko ezarri diren jarduera-lerroak, ekimenak eta ekintzak aurkezten dira lehenik eta behin.

4.3.1. Lerro estrategikoak

Erronkak	Lerro estrategikoak
I Segurtasun integralaren eredu	L1 Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikaturik dauden erakunde eta agentzia guztien arteko koordinazio- eta lankidetza-mekanismoak finkatzea L2 Kolektibo zaurgarriengan jarduteko prestakuntza-, prebentzio- eta sentsibilizazio-programa espezifikoak ezartzea
II Gaitasun berriak eta mehatxu berriak	L3 Trafiko Zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesa areagotzeko tresna berriak ezartzea L4 Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu bat garatzea
III Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa	L5 Dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea herritarrek eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko L6 Herritarrek bi noranzkoko komunikazio zuzena ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea
IV Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena	L7 Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona konprometituak eta kualifikatuak izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak

Lerro estrategikoak

Lerro estrategikoen deskribapena

I. Erronka. Segurtasun integralaren eredua

L1 Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikaturik dauden erakunde eta agentzia guztien arteko **koordinazio- eta lankidetz**a-mekanismoak finkatzea

Euskadiko trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean nolabait esku hartzen duten erakunde guztien artean koordinazio- eta lankidetz-a-mekanismoak indartzea da helburua, eta beharrezkotzat jotz gero, berriak sortzea.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna sinatzea.
2. Bide nagusien eta bigarren mailako errepideen erakunde titularrekin koordinazioa eta lankidetz-a indartzea, baita tartean dauden beste erakunde eta agentzia publiko eta pribatu batzuekin ere, hala, trafikoaren kudeaketa eta bide-segurtasuna hobetzeko.
3. Erresilientzia indartuko duen arriskuak kudeatzeko sistematika bat garatzea eta ezartzea, trafikoan gerta daitezkeen gorabeheren aurrean erantzun azkar eta eraginkorrak artikulatuz.

L2 Kolektibo zaurgarriengan jarduteko prestakuntza-, prebentzio- eta sentsibilizazio-programa espezifikoak ezartzea

Bide-segurtasunari heltzea da helburua, istripuen aurkako prebentzioan oinarrituta eta kolektibo zaurgarriengan duen eraginari arreta berezia jarrita.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Talde zaurgarrien artean trafiko-istripuei aurrea hartzeko kontzientziazio eta bide-hezkuntzako programa eta plan espezifikoak sustatzea.

II. Erronka. Gaitasun berriak eta mehatxu berriak

L3 Trafiko Zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesa areagotzeko **tresna berriak** ezartzea

IKTek trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren esparru guztietan eskaintzen dituzten gaitasunak ahalik eta gehien aprobetxatzea da helburua.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Trafikoa eta bide-segurtasuna kudeatzeko komunikazio-bideak monitorizatzeko sistema teknologikoak indartzea.
2. Zirkulazioaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan Berrikuntza kudeatzeko eredu bat diseinatzea eta ezartzea.

L4 Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu bat garatzea

Trafikoaren kudeaketarekin eta bide-segurtasunarekin lotutako jarduera guztia informazio fidagarrian eta egokian oinarrituta egotea da helburua, hainbat iturritatik datorren eta modu integralean ustiatuta dagoen informazioa, hain zuzen.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Euskal errepideetan, trafikoaren kudeaketari eta informazioari dagokionez eraginkortasuna handitzea, metadatuak edo datu masiboen bitartez Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko eta Informazioa emateko Zentroan.
2. Bide-segurtasuna hobetzeko informazio-sistema konbinatuak garatzea.

III. Erronka. Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa

L5 Dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea **herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko**

Herritarrengan eta gizarte zibilarengan konfiantza sortzea da helburua, baita herritarrek eta gizarte zibilak trafikoaren kudeaketari eta bide-segurtasunari dagokienez dituzten beharrak eta itxaropenak zehaztasunez eta lehen eskutik ezagutzea ere.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea.
2. Kontrol- eta komunikazio-mekanismoak ezartzea, herritarrei gardentasuna eta kontu ematea bermatzeko.

L6 Herritarrekin bi noranzkoko komunikazio zuzena ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea

Batetik, euskal sistemako herritarrek eta erakundeek informazioa denbora errealean trukatu ahal izan dezatela da helburua, horiek guztiek ahalik eta modurik egokienean eta informatuenean jardun dezaten edozein gorabeheraren aurrean. Bestalde, sarbide elektronikoa erraztu nahi zaie trafikoaren arloko zerbitzu publikoei.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Herritarrekin zuzenean komunikatzeko bi noranzkoko mekanismoak artikulatzea.
2. Izapideak arintzea, prozedurak sinplifikatzea eta horietara sarbidea erraztea, administrazio-bulegoetara eraman beharrik izan gabe.

IV. Erronka. Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena

L7 Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona **konprometituak eta kualifikatuak** izatea, **kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak**

Ahalik eta lantalde profesional onenak izatea da helburua, segurtasunaren aurkako mehatxuei aurre egiteko, trebakuntzaren nahiz motibazioaren ikuspegitik.

Honako ekimen hauek hartzen ditu barne:

1. Ikuspegi parte-hartzailea duen lidergo-eredu baten alde apustu egitea.
2. Erakundeak behar dituen kualifikazio-mailak ziurtatzea.
3. Ezagutzaren kudeaketa sistematizatzea.
4. Barne-komunikazioa lantzea.
5. Aintzatespena sistematizatzea.

4.3.2. Ekimenak eta ekintzak

4.3.2.1. I. Erronka. Segurtasun integralaren eredua

I. Erronka. Segurtasun integralaren eredua			
Ekimenak		Ekintzak	
L.1 Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikaturik dauden erakunde eta agentzia guztien arteko koordinazio- eta lankidetzaren mekanismoak finkatzea			
1.1	Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna sinatzea	1.1.1	Eragileen mapa identifikatzea.
		1.1.2	Itunaren edukiak eta idazketa zehaztea.
		1.1.3	Gobernantza-eredu bat eta haren jarraipen-sistematika ezartzea.
1.2	Bide nagusien eta bigarren mailako errepideen erakunde titularrekin koordinazioa eta lankidetzaren indartzea, baita tartean dauden beste erakunde eta agentzia publiko eta pribatu batzuekin ere, hala, trafikoaren kudeaketa eta bide-segurtasuna hobetzeko.	1.2.1	Hitzarmena sinatu ondoren, errepideen erakunde titularrekin eta autobideen kudeatzaileekin datuak eta irudiak trukea daitezela sustatzea, hiriarteko trafikoa hobeto kudeatzen saiatzeko.
		1.2.2	Bide Segurtasuneko Batzordearen lana indartzea, berariazko lantaldeak garatuz.
		1.2.3	Trafiko Zuzendaritzatik, bide-segurtasunari buruzko prestakuntza-programak garatzea operadore juridikoentzat (epaile, fiskal eta abokatuentzat).
		1.2.4	Europa barneko Errepideen Sarean trafikoari buruzko informazioa trukatzeko egiten diren erabaki eta ekitaldietan laguntzea eta parte hartzea
1.3	Erresilientzia indartuko duen arriskuak kudeatzeko sistematika bat garatzea eta ezartzea, trafikoan gerta daitezkeen gorabeheren aurrean erantzun azkar eta eraginkorrak artikulatuz.	1.3.1	Trafikoa kudeatzeko planak protokolizatzea, Ertzaintza-aren lurralde-unitateekin lankidetzan.
		1.3.2	Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko Zentroan (ETKZ) Ertzaintza-aren arduradun bat izateko aukera aztertzea, gorabeheraren bat gertatuz gero, erabakiak azkarago hartzeko eta trafikoa kudeatzeko berariazko planak aplikatzeko.

L.2 Kolektibo zaugarriengan jarduteko prestakuntza-, prebentzio- eta sentsibilizazio-programa espezifikoak ezartzea

- | | | | |
|-----|--|-------|--|
| 2.1 | Talde zaugarrien artean trafiko-istripuei aurrea hartzeko kontzientziazio eta bide-hezkuntzako programa eta plan espezifikoak sustatzea. | 2.1.1 | Unibertsitatez kanpoko hezkuntza-sistemako ikasleei bideratutako trafiko-istripuen prebentziorako sentsibilizazio-ekintzak berriz zehaztea eta garatzea, mugikortasun seguruaren eta jasagarriaren erronka berrien esparruan. |
| | | 2.1.2 | Errepideetako arrisku-taldeekin lan egiten duten hezitzaileei bideratutako prestakuntza eskaintzea. |
| | | 2.1.3 | Bide-hezkuntzako programak garatzen dituzten udaltzaingoetako eta Ertzaintzako langileei prestakuntza eta laguntza eskaintzea. |
| | | 2.1.4 | Istripuen prebentzioari eta portaera seguruak sustatzeari buruzko sentsibilizazio-programak egitea kolektibo zaugarrien artean: moto-gidariak, adineko pertsonak, txirrindulariak eta MPlak (Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuak). |

4.3.2.2. II. Erronka. Gaitasun berriak eta mehatxu berriak

II. Erronka. Gaitasun berriak eta mehatxu berriak

Ekimenak

Ekintzak

L.3 Trafiko zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesa aragotzeko tresna berriak ezartzea

- | | | | |
|-----|--|-------|---|
| 3.1 | Trafikoa eta bide-segurtasuna kudeatzeko komunikazio-bideak monitorizatzeko sistema teknologikoak indartzea. | 3.1.1 | Monitorizazio-sarea berritzea eta ITS (Garraio-sistema adimendunak) ekipamenduak instalatzea: aforatzaileen sarea eguneratzea, FCD (Floating Car Data) erabileran oinarritutako garapenak, radarren renove plana, OCR teknologia ezartzea (karaktereen ezagupen optikoa), etab. |
| | | 3.1.2 | Bide nagusietan eta bigarren mailako errepideetan trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko datuak bilatzeko eta ustiatzeko informazio-sistema integratu berriak gaitzea (Tomtom, Geotrafic...). |
| | | 3.1.3 | Trafikoa kudeatzeko sistemetatik (kamerak, bidesariak, etab.) jasotako ibilgailuen matrikula-datu guztiak biltegi-ratzeko sistemetara sartzea, bai eta udaletako eta enpresa pribatuetako sistemetara ere (batez ere aparkalekuak), aldi berean erabiltzeko, beste datu-base batzuekin alderatuz, hala nola SIS RECAST (Schengen informazio-sistema). |

- | | |
|--|---|
| <p>3.2 Zirkulazioaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan Berrikuntza kudeatzeko eredu bat diseinatzea eta ezartzea.</p> | <p>3.2.1 Trafikoaren kudeaketaren eta bide-segurtasunaren arloan berrikuntzaren esparru estrategikoa ezartzea: helburuak, irismena, ikuspegia...</p> <p>3.2.2 Berrikuntza eta hobekuntza kudeatzeko behar diren prozesuak, antolamendu-egitura eta baliabideak identifikatzea eta zehaztea.</p> <p>3.2.3 Oinarrizko talde bat sortzea eta berrikuntza eta hobekuntza kudeatzeko eredua ezartzea.</p> <p>3.2.4 Europako erakundeekin trafikoaren kudeaketarekin eta bide-segurtasunarekin lotutako ikerketa-proiektuetan parte hartzea.</p> <p>3.2.5 Unibertsitate-erakundeekin aliantzak eta lankidetzakordioak ezartzea ikerketa-proiektuak garatzeko.</p> <p>3.2.6 Bide Segurtasunaren Euskal Behatokitako ikerketak egiten laguntzea, EHUrekin sinatutako hitzarmenaren bidez.</p> |
|--|---|

L.4 Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu bat garatzea

- | | |
|---|---|
| <p>4.1 Euskal errepideetako trafikoaren kudeaketan eta informazioan eraginkortasuna handitzea, Euskadiko Trafikoaren Kudeaketa eta Informazio Zentroan metadatuak/datu masiboak erabiliz.</p> | <p>4.1.1 Hainbat iturritatik datorren informazioa modu integratuan ustiatzeko tresna eta funtzio analitiko berrien erabilera sustatzea, trafikoaren egoerari buruzko ezagutza handiagoa izateko eta, horrela, gorabeheren erantzuteko denborak murrizteko eta herritarrei informazio zehatzagoa eta testuinguruan kokatua eskaintzeko.</p> <p>4.1.2 Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko eta Informazioa emateko Euskadiko Zentroko aretoko langileen eginkizunak berriz zehaztea, eta informazio integratuaren ustiapenaren eta analisiaren inguruan dituzten eskumenak eta gaitasunak egokitzea.</p> <p>4.1.3 Zentroaren barruan, «Informazioa Kudeatzeko Unitate» bat sortzea.</p> <p>4.1.4 Trafikoa simulatzeko eta modelizatzeko tresna integratuak garatzea, hainbat informazio-iturri oinarritzat hartuta: jatorria-helmuga matrizeak, denbora errealeko datuak (FCD), intentsitateak kalkulatzeko tresnak...</p> <p>4.1.5 Garraio bereziak monitorizatzeko, geoposizionatzeko, baimentzeko eta kontrolatzeko aplikazio bat garatzea.</p> |
|---|---|

- | | |
|--|--|
| <p>4.2 Bide-segurtasuna hobetzeko informazio-sistema konbinatuak garatzea.</p> | <p>4.2.1 Ikerketaren arloan, "Trafiko-istripuen biktimen euskal erregistroa" optimizatzea.</p> <p>4.2.2 «Road – Safety» tresna, bide-segurtasunari buruzko azterlanak eta analisiak egiteko (istripu-tasa, geolokalizazioa...).</p> <p>4.2.3 Bide-segurtasunari buruzko ebaluazio-txostenak eta berriazko azterketak egitea.</p> |
|--|--|

4.3.2.3. III. Erronka. Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa

III. Erronka. Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa			
Ekimenak		Ekintzak	
L.5 Dinamika sistemiko eta egituratu bat artikulatzea herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko			
5.1	Herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko dinamika sistemiko eta egituratu bat artikulatzea.	5.1.1	Gizarte zibilarekin, herritarren elkarrekin eta kolektiboekin harremanetan jartzeko sare baten sorreran sakontzea, komunikaziorako bide egonkorak ezartzeko eta, horrela, herritarren eskaerak jasotzeko.
		5.1.2	Gizartearekin elkartzeko sistema egonkor bat finkatzea, herritarrek bide-segurtasunaren arloan dituzten kezak ezagutzeko eta horien eskaerei erantzuteko.
		5.1.3	Bide-segurtasunarekiko konpromisoa duten enpresen Innovabide Sarea indartzea, horien barne-kudeaketan oinarrituz.
		5.1.4	Bide-segurtasunaren arloko ezagutza transferitzea eta sortzea, jardunaldi profesionalak eginez.
5.2	Kontrol- eta komunikazio-mekanismoak ezartzea, herritarrei gardentasuna eta kontu ematea bermatzeko.	5.2.1	Informatzeko eta kontu emateko mekanismoak hobetzea: bide-segurtasunaren bilakaerarekin lotutako datuak, istripu-tasari buruzko informazio estatistikoko eguneratua. Ad hoc aplikazio bat diseinatzea.

L.6 Herritarrekin bi noranzkoko komunikazio zuzena ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea

- | | |
|---|---|
| <p>6.1 Herritarrekin zuzenean komunikatzeko bi noranzkoko dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea.</p> | <p>6.1.1 Herritarrei EAEko bide-sareko trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko informazioa zuzenean, berehala eta modu erabakigarrian emateko mekanismoak sustatzea.</p> |
| | <p>6.1.2 Arrisku-egoerak pertsonalizatzeko gaitasuna duen herritarrentzako abisu- eta alerta-sistema bat ezartzea, autobabesa informazio egiazko, azkar eta osoaren bidez bermatu ahal izateko.</p> |
| | <p>6.1.3 Bitarteko digitalen erabilera sustatzea (sare sozialak, mezularitza-aplikazioak, aplikazio propioak) herritarrekin harremanetan egoteko, betiere trafikoko gora-beherei buruzko informazioa biltzeko eta helarazteko helburuarekin.</p> |
| | <p>6.1.4 Herritarrei bide-segurtasunari buruzko alerten eta aholkuen berri emateko sare sozialen erabilera sustatzea, herritarren iradokizunei eta eskaerei erantzunez.</p> |
| | <p>6.1.5 trafikoa.eus webgunearen eta aplikazioaren diseinua eta edukiak ingurune irekiagoetara egokitzea.</p> |
| | <p>6.1.6 Arauaren zergatia eta araua ez betetzearen ondorioak azaltzeko kanpainak garatzea.</p> |
| <p>6.2 Izapideak arintzea, prozedurak sinplifikatzea eta horietara sarbidea erraztea, administrazio-bulegoetara eraman beharrik izan gabe.</p> | <p>6.2.1 Administrazio-prozedura guztiak sinplifikatzea eta digitalizatzea, herritarrek erabateko izapidetze elektronikoa egin ahal izan dezaten eta une oro beren prozeduren egoeraren berri izan dezaten.</p> |
| | <p>6.2.2 Zehapen-prozeduraren aplikazioa guztiz berritzeko oinarriak ezartzea.</p> |
| | <p>6.2.3 Tresna informatikoetan garapen eta aldaketa berriak egitea, hala, baimen-, kontrol- eta zehapen-espedienteen izapidetzea hobetzeko.</p> |

4.3.2.4. IV. Erronka. Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena

IV. Erronka. Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena			
Ekimenak		Ekintzak	
L.7 Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona konprometituak eta kualifikatuak izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak			
7.1	Ikuspegi parte-hartzailea duen lidergo-eredu baten alde apustu egitea.	7.1.1	Trafiko Zuzendaritzan lidergo parte-hartzaileko eredu bat zehaztea eta ezartzea.
		7.1.2	Parte hartzera eta taldean lan egitera bideratutako antolakuntza-formulak ezartzea.
7.2	Erakundeak behar dituen kualifikazio-mailak ziurtatzea.	7.2.1	Lankidetzaren eta erantzunkidetasunaren kultura bultzatuko duten prestakuntza-programak egitea.
		7.2.2	Eskakizun eta errealitate berriekin bat datozen lanbide-profil eta -gaitasun berriak zehaztea eta diseinatzea.
		7.2.3	Kualifikazio-beharrak indartzea, erakundearen barne-ezagutza babestu, aholkatu eta osatu ahal izango duten kanpo-baliabideak erabiliz.
7.3	Ezagutzaren kudeaketa sistematizatzea.	7.3.1	Ezagutzaren kudeaketarako sistematika diseinatzea: identifikatzea, biltzea, antolatzea, zabaltzea, eguneratzea...
		7.3.2	Ezagutza kudeatzeko berariazko lanketa bat egitea, belaunaldien arteko erreleboa kontuan hartuta: Mentoring programak.
7.4	Barne-komunikazioa lantzea.	7.4.1	Barne Komunikazioko Politika, Barne Komunikazioko Plana eta horien kudeaketa-sistematika diseinatzea.
7.5	Aintzatespena sistematizatzea.	7.5.1	Pertsonak aintzatesten dituzten formulak diseinatzea eta ezartzea.

4.4 Plana kudeatzeko eredua

Bide Segurtasuneko 2021-2025 Plan Estrategikoak Kudeaketa Eredua bat beharko du errazago hedatzeko eta garatzeko, baita jarraipena eta ebaluazioa egiteko ere. Bertan erabakigarriak izango dira hainbat alderdi, hala nola gobernantza, jarraipen- eta kontrol-mekanismoak (Aginte Taula baten bidez), eta komunikazioa eta gardentasuna.

Kudeaketa Ereduek koherentea izan behar du zehaztutako Misioarekin eta Printzipioekin, eta ezarritako Ikuspegia eta Erronka Estrategikoak lortzen lagundu behar du.

4.4.1. Planaren gobernantza

Segurtasun Sailburuordetza – Segurtasun Saila

Segurtasun Sailburuordetzari dagokio Segurtasun Sailari honako esparru hauetan esleitutako funtzioak gauzatzea: pertsonen segurtasuna, ondasunak eta herritarren segurtasuna; udaltzaingoen koordinazioa; segurtasun pribatua; babes zibila eta larrialdiak; meteorologia; **trafikoa eta bide-segurtasuna**; eta ausazko jokoen eta ikuskizun eta olgeta-jardueren araubidea.

Sailburuordetzaren kudeaketa-foroa **Zuzendaritza Kontseilua** da, eta sailburuordeak eta zuzendari guztiek osatzen dute. Organo hori arduratzen da Euskadiko Segurtasun Publikoaren 2020-2025 Plan Orokorraren (ESPPO) jarraipena egiteaz, ekintzen ezarpen-maila aztertzeaz, helburuak lortzeko orduan egon daitezkeen desbideratzeak hautemateaz eta aurreikusteaz, eta beraz, ezarritako ekintzetan hobekuntzak identifikatzeaz.

Foro horretan, Trafiko Zuzendaritzak **Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko Plan Estrategikoa 2021-2025 Euskadin** aurkezten du, haren hedapenaren berri ematen du eta interesgarriak izan daitezkeen gaiak partekatzen ditu, baita gainerako kideekin elkarlanean aritzeko aukerak ere.

Trafiko zuzendaritza

Trafiko Zuzendaritza da Euskal Autonomia Erkidegoan bide-segurtasuneko politikak egiteaz eta kudeatzeaz arduratzen den organoa, *Segurtasun Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen urtarilaren 19ko 6/2021 Dekretuan* xedatutakoaren arabera.

Bide-segurtasuneko politika horiek Euskadin Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko 2021-2025 Plan Estrategikoan zehazten dira, eta honako hauek hartzen dituzte barne:

- **Trafikoko zuzendaria:** Euskadin Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko 2021-2025 Plan Estrategikoaren definizioan, hedapenean, jarraipenean eta ebaluazioan liderra.
- **Trafiko Zuzendaritzako Zuzendaritza Batzordea:** Trafiko Zuzendaritzako kudeaketa-organo iraunkor nagusia da. Hura da Euskadin Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko

2021-2025 Plan Estrategikoaren jarraipena egiteaz, ekintzen ezarpen-maila aztertzeaz, helburuak lortzeko orduan egon daitezkeen desbideratzeak hautemateaz eta aurreikustez, eta beraz, ezarritako ekintzetan hobekuntzak identifikatzeaz arduratzen den organoa.

Trafikoko zuzendaria da buru, eta ekintza-arloetako arduradun guztiek hartzen dute parte:

Arlo Juridikoa (baimena, kontrola eta zehapena):

- Arlo Juridikoko arduraduna
- Trafikoko lurralde bulegoen arduradunako

Bide Hezkuntza eta Prestakuntza arloa

Ikerketa eta Estatistika arloa

Trafikoaren Kudeaketa arloa:

- Ikerketa
 - Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko eta Informazioa emateko Zentroa
-

Arlo operatiboez gain, laguntzako arduradunek parte hartzen dute:

- Informazio-sistemak
 - Komunikazioa
-

- **Baimen, kontrol eta zehapenen taldea:** baimen-, kontrol- eta zehapen-prozedurak berrikustea eta hobetzea, arlo horretako irizpide juridikoak eta teknikoak ezartzea/adostea, eta baimen, kontrol eta zehapenen arloan jardueraren jarraipena egitea. Trafikoko zuzendaria da buru, eta arlo juridikoko arduradunak, Trafikoko lurralde bulegoen arduradunak eta TAIZAKo arduradunak, eta komunikazio-teknikaria parte hartzen dute.

Erakundeen arteko koordinazioa eta lankidetzeta

Segurtasun Sailburuordetzaren eta Trafiko Zuzendaritzaren organoez gain, gaiak zeharkako izaera duenez eta beste erakunde batzuek ere parte hartzen dutenez (trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean hainbat ardura dituzten erakundeek), honako foro hauek daude:

- **Euskadiko Bide Segurtasuneko Batzordea:** bide-segurtasunean eragina duten eskumenak dituzten administrazio publikoen koordinazioa errazteaz eta bide-segurtasunaren hobekuntza bultzatzeaz arduratzen den aholku-organoa, trafikoarekin eta bide-segurtasunarekin lotutako erakunde publiko eta pribatuak elkartzearen eta parte-hartzearen bidez. *35/2014 Dekretua, martxoaren 11koa, Euskadiko Bide Segurtasun Batzordearen antolamendua eta jarduteko modua arautzen dituen.*





Bide Segurtasuneko Batzordearen jardute-organoak honako hauek dira:

- Osoko bilkura.
- Batzorde iraunkorra.
- **Lurraldea Koordinatzeko Taldea:** Lurralde bakoitzeko obren, gertaeren, gorabeheren, istripuen eta urte-sasoiko planen eta abarren jarraipena egiteaz arduratzen den foro iraunkorra.

Talde hori Trafiko Zuzendaritzako Lurralde-ordezkariek zuzentzen du lurralde bakoitzean, eta foru-aldundietako, Ertzaintzaren Trafikoko Lurralde Unitateetako eta autobideen emakida duten enpresetako ordezkariak parte hartzen dute.

- **Polizia-lantaldea:** trafikoaren eta bide-segurtasunaren esparruan sortzen diren istripuen eta gertaeren jarraipena egiteaz arduratzen den foro iraunkorra.

Trafikoko zuzendaria da lantaldearen buru, eta Ertzaintzaren Trafiko Burutza Nagusiak eta Ertzaintzaren Trafikoko Lurralde Unitateetako Burutzek parte hartzen dute.

4.4.2 Planaren jarraipena eta ebaluazioa

Euskadin Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko 2021-2025 Plan Estrategikoaren jarraipena eta ebaluazioa egiteko, honako mekanismo hauek aurreikusi dira:

- Hiruhileko maiztasuna, Trafiko Zuzendaritzako Zuzendaritza Batzordean Planaren jarraipena egitea.
- Planaren urteko ebaluazioa, egindako ekintzak, horien aurrerapen-maila eta aurreikusitako helburuen lorpena aztertzeke. Ebaluazio horiei esker, egon daitezkeen desbideratzeak hauteman eta aurreikusi, eta beraz, ezarritako ekintzetan hobekuntzak identifika daitezke.

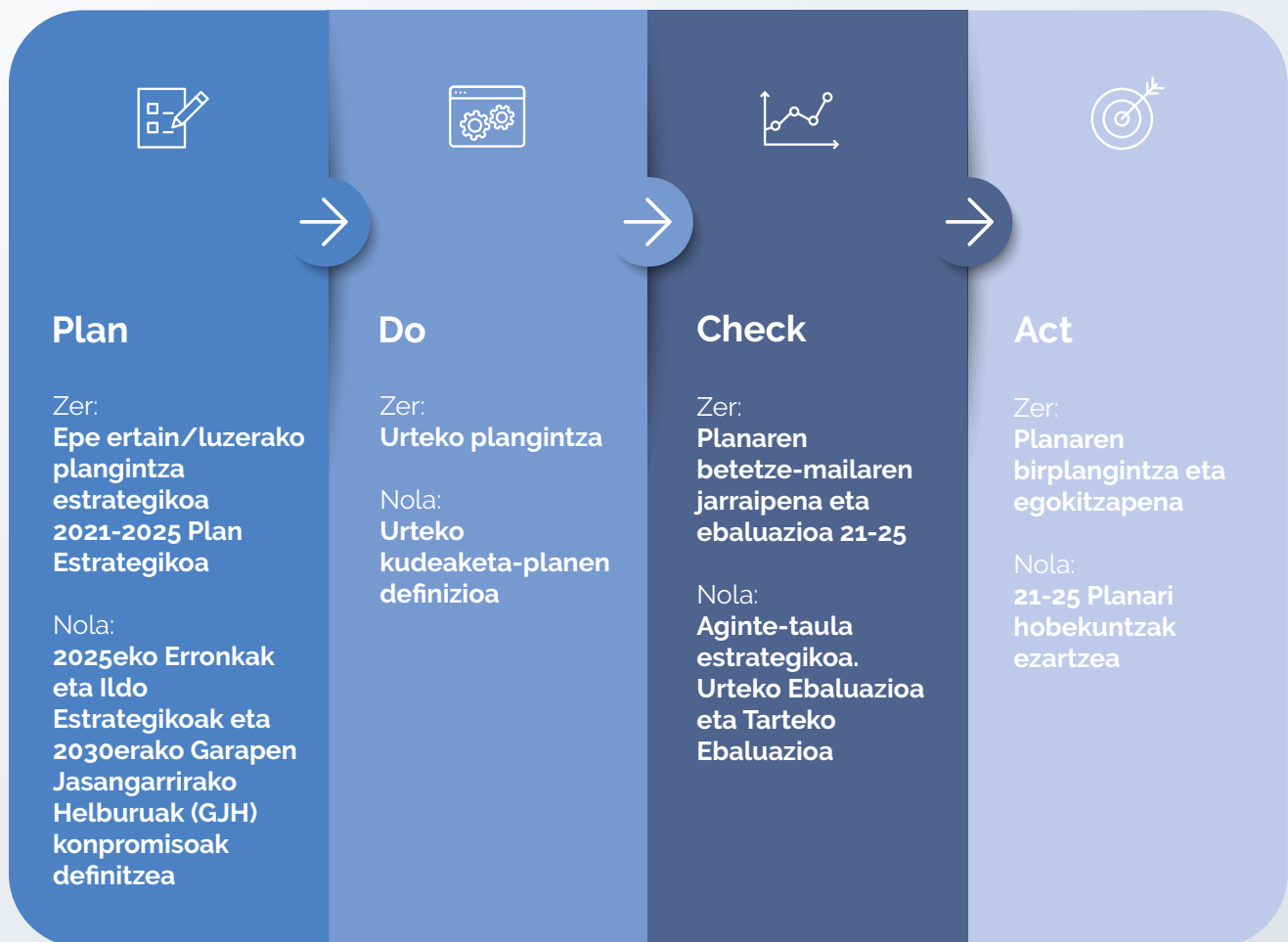
4.4.3 Aginte-taula estrategikoa

Bide Segurtasuneko 2021-2025 Plan Estrategikoaren Aginte Taula ku-deaketa-tresna baten gisa hartzen da, estrategia hobeto ulertzea eta hari jarraipena egitea ahalbidetzen duena. Aginte-taula horrek hainbat adierazle hartzen ditu barne, eta adierazle horiek Ekintza Plana ebaluatzeke esparru bat ezartzea dute helburu, bide-segurtasunari eta trafikoaren ku-deaketari dagokienez.

Bestalde, Planaren ekintza bakoitzerako gutxienez adierazle bat identifika-tu da, eta hark elementu kuantitatiboak gehitzea ahalbidetuko du, jarraipena eta ebaluazioa egin ahal izateko.

2020ari buruzko datuak salbuespenezkoak direnez, COVID-19ak eragindako osasun-larrialdiko egoeraren ondorioz, 2019ko erreferentzia-urtea hartuko dugu kontuan. ...

Plana kudeatzeko eredua



Planaren gobernantza

- Segurtasun Saila
- Segurtasun Sailburuordetza
- Trafiko Zuzendaritza
- Trafiko Zuzendaritzako Zuzendaritza Batzordea
- Baimenak, Kontrola eta Zehapena Taldea
- Euskadiko Bide Segurtasuneko Batzordea
- Lurralde koordinazioko taldea
- Polizia-lantaldea

I ERRONKA

Adierazlea	Eraitza 2019	Helburua 2025
Trafiko-istripuen ondorioz hildako pertsonen kopurua	51	< 38
Trafiko-istripuen ondorioz larri zauritutako pertsonen kopurua	449	< 337
Hildako motorzaleen kopurua	16	<12
Larri zauritutako motorzaleen kopurua	127	<95
Hildako 64 urtetik gorako pertsonen kopurua	15	<11
Larri zauritutako 64 urtetik gorako pertsonen kopurua	89	<67
Hildako txirrindularien kopurua	1	0
Larri zauritutako txirrindularien kopurua	85	<64
Hildako oinezkoen kopurua	13	<10
Larri zauritutako oinezkoen kopurua	91	<68
Bide-segurtasunaren aldeko Euskal Ituna sinatzea	Ez	Bai
Mugikortasun segururako kontzientziazio- eta hezkuntza-programa eta -plan espezifikoetan parte hartzen duten unibertsitatez kanpoko ikasleen kopurua	20.158	23.000
Unibertsitateaz kanpoko ikasleei zuzendutako mugikortasun segururako kontzientziazio- eta hezkuntza-programa eta -plan espezifikoetan gauzatutako ordu-kopurua	390	450
Unibertsitatez kanpoko irakaskuntzako ikasleen eta irakasleen gogobetetze-maila, parte hartu duten mugikortasun segururako kontzientziazio- eta hezkuntza-programa eta -plan espezifikoetara dagokienez	-	Balorazioen % 90 4 (ondo) eta 5 (oso ondo) artean lortzea

II ERRONKA

Adierazlea	Emitza 2019	Helburua 2025
Trafikoan izandako gorabeheren ondorioz gidariek galdutako ordu-kopurua	3 milioi	2,7 milioi
Errepideak monitorizatzeko inbertsioa, trafikoa eta bide-segurtasuna kudeatzeko	1,8 milioi €	2,3 milioi €
Egungo Euskadiko Trafikoa Kudeatzeko Zentroaren eginkizunak berrantolatzea eta birdefinitzea	Ez	Bai

III ERRONKA

Adierazlea	Emitza 2019	Helburua 2025
Trafiko Zuzendaritzak bere kanaletatik (Web, Aplikazioa, Sare Sozialak) jakinarazten duen trafikoari buruzko informazioa sartzen diren pertsonen kopurua	211.019	220.000
Abiaduragatiko arau-hausteen eta trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko araudiaren gainerako arau-hausteen kopurua	295.236	280.000
Positibo kopurua alkohola, drogak eta beste substantzia batzuk kontsumitzeagatik	5.058	4.200

IV ERRONKA

Adierazlea	Emitza 2019	Helburua 2025
Trafiko Zuzendaritzan parte hartzeko ikuspegia duen lirdergo-eredu bat izateko garatutako ekintzen kopurua	-	Eredua diseinatzea eta abian jartzea
Belaunaldi-erreleboa kontuan hartzen duen ezagutzaren kudeaketara bideratutako ekintzen kopurua	-	Ezagutza kudeatzeko eredu hedatua
Txandakatzearen eta bitartekotasunaren bilakaera plantillan: Trafiko Zuzendaritzako plantillaren batez besteko adina	-	Trafiko Zuzendaritzako langileen batez besteko adina murriztea

5.0

Planaren finantzaketa



Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko Plan Estrategikoak (2021-2025) baliabide oso garrantzitsuak mobilizatzea aurreikusten du, indarrean egongo den bosturtekoan implementatu beharreko ekintzak gauzatuko direla bermatzeko. Trafiko-istripu baten ondoriozko biktimen Zero Ikuspegi batekin istripu-tasa txikiagoa lortzea ahalbidetuko duten lineak eta ekimen estrategikoak, Euskadi bide-segurtasunaren eta trafikoaren kudeaketaren arloan Europa mailako erreferente gisa kokatzeko helburuarekin, hildakoen eta zauritu larrien kopurua murrizteko helburu orokorrak betez.

Ikuspegi orokor honetatik, Euskadin Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko Plan Estrategikoak (2021-2025) aurreikusten du ia 67,7 milioi euro bideratuko direla aldi osoan ezarrita dauden lau erronketa. Bereziki:



I. erronkak, segurtasun integralaren ereduak, 4,3 m € mugiaraztea aurreikusten du, hau da, aurrekontu osoaren % 6,4, eta ahalegin berezia egingo da kolektibo kalteberetan jarduteko prestakuntza-, prebentzio- eta sensibilizazio-programa espezifikoak garatzen.

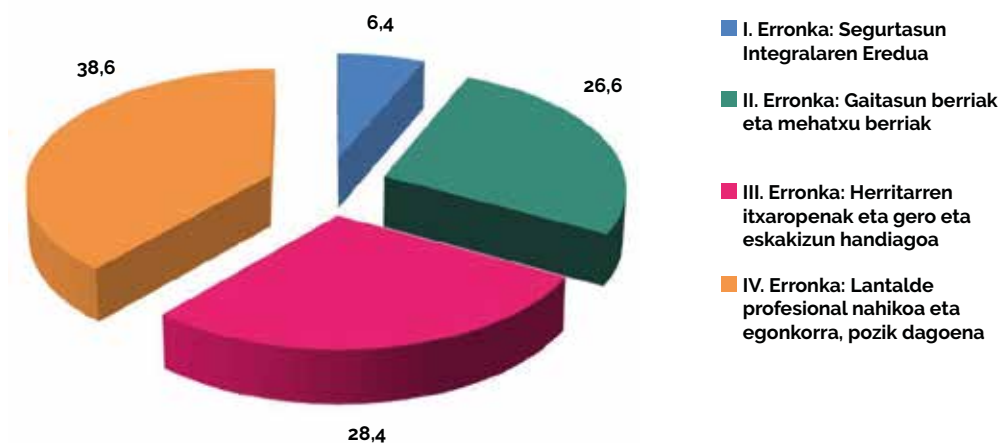
II. erronkak, gaitasun berriak eta mehatxu berriak, 18 milioi euro mugiaraztea aurreikusten du, hau da, Planari esleitutako baliabideen % 26,6. Teknologia berriak ezartzearen eta erabiltzearen aldeko apustuak funtsezkoak izango dira, bai trafikoa eta bide-segurtasuna kudeatzeko komunikazio-bideak monitorizatzeko, bai metadatu/datu masiboak erabiliz trafikoaren kudeaketaren eta informazioaren eraginkortasuna hobetzeko.

III. erronkak, herritarren itxaropenak eta gero eta exigentzia eta eskakizun handiagoa, 19,2 milioi euro mobilizatzea aurreikusten du; hau da, mobilizatutako baliabide guztien % 28,4, herritarrekin bi norabideko komunikazio zuzena eta iraunkorra ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak indartzeko.

Azkenik, **IV. erronkak**, lantalde profesional nahikoa, egonkorra, pozik dagoena, 26,1 milioi euro mobilizatzea aurreikusten du; guztizkoaren % 38,6, ezagutzaren kudeaketa sistematizatzeko, Trafiko Zuzendaritzaren barruan belaunaldien arteko erreleboari ekiteko eta langileen prestakuntza eta kualifikazioa hobetzeko, zehaztutako erronkei bermekin ekiteko.

Erronkak	Lerro estrategikoak	Inbertsioa	
I Segurtasun integralaren eredua	L1 Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikatur dauden erakunde eta agentzia guztien arteko koordinazio- eta lankidetz -mekanismoak finkatzea	640.000,00	%0,9
	L2 Kolektibo zaurgarriengan jarduteko prestatuntza-, prebentzio- eta sentibilizazio -programa espezifikoak ezartzea	3.659.600,00	%5,4
II Gaitasun berriak eta mehatxu berriak	L3 Trafiko Zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesaren areagotzeko tresna berriak ezartzea	10.511.960,00	% 15,5
	L4 Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu bat garatzea	7.504.955,00	%11,1
III Herritarren itxaropenak eta gero eta eskakizun handiagoa	L5 Dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea herritarrek eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko	185.000,00	%0,3
	L6 Herritarrek bi noranzkoko komunikazio zuzena ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea	19.041.777,30	%28,1
IV Lantalde profesional nahikoa eta egonkorra, pozik dagoena	L7 Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona konprometituak eta kualifikatuak izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak	26.118.715,00	%38,6

Baliabideen banaketa 2021-2025 erronken arabera (%)





Eranskina

**Stockholmeko
Adierazpena**

Stockholmeko Adierazpena

Bide Segurtasunari buruzko Munduko Hirugarren Ministro Konferentzia: munduko helburuak 2030erako lortzea

Stockholm, 2020ko otsailaren 19tik 20ra

Gu, ministrook eta ordezkaritza-buruok, bai eta nazioarteko, eskualdeko eta azpieskualdeko gobernuak eta gobernu kanpoko erakundeetako eta sektore pribatuko ordezkariok ere, Stockholmen (Suedia) bildu ginen, 2020ko otsailaren 19an eta 20an, Bide Segurtasunari buruzko Munduko Hirugarren Ministro Konferentziarako.

Aitortzen dugu Suediako Gobernuak Bide Segurtasunari buruzko Munduko Hirugarren Ministro Konferentzia hau prestatzen eta antolatzen izandako lidergoa.

Goraipatzen ditugu Errusiako Federa-
zioaren Gobernuak, 2009an Bide Segur-
tasunari buruzko Munduko Lehen Minis-
tro Konferentzia antolatzeagatik —hartan,
Moskuko Adierazpena adostu zen—, eta
Brasilgo Gobernuak, 2015ean Bide Segurta-
sunari buruzko Goi Mailako Munduko Biga-
rren Konferentzia antolatzeagatik —Brasi-
liako Adierazpena adostu zuen—.

Aintzat hartzen dugu Errusiako Federa-
zioaren eta Omango Sultanerriaren gober-
nuek Nazio Batuen Batzar Nagusiaren ebaz-
pen lotuak onesteko prozesuan egindako
lana.

Aintzat hartzen dugu gizabanako bakoitzak
ahalik eta osasun-mailarik handienaz goza-
tzeko duen eskubidea.

Berresten dugu garrantzitsua dela nazioar-
teko lankidetzak eta multilateralismoa are-
agotzea osasunarekin lotutako Garapen
Jasangarriko Helburuak lortzeko, bide-se-
gurtasuneko munduko helburuetan arreta
berezia jarrita.

Onespenez jasotzen ditugu Nazio Batuen Batzar Nagusiaren 70/1 Ebazpena, 2015eko irailaren 25ekoa, «Gure mundua eraldatzea: Garapen Jasangarriko 2030 Agenda» izenekoa, eta Garapen Jasangarriko Helburuak (GJH), politikako beste arlo batzuetan bide-segurtasuna integratzeko esparru gisa, batez ere klima-ekintza-



rako, genero-berdintasunerako, osasunerako eta ongizaterako, hiri eta erkidego jasangarriarako, kalitatezko hezkuntzarako, azpiegiturarako, kontsumo eta ekoizpen arduratsurako, eta desberdintasunen murrizketarako eta denon onurarako helburuekin lotutako politiken arloetan.

Onespenez jasotzen ditugu Nazio Batuen Goi Mailako Foro Politikoak Garapen Jasangarriari buruz 2019ko urriaren 10ean egindako adierazpen politikoa, eta 2019ko irailean hartutako konpromisoa, hurrengo hamarkada **ekintza- eta betetze**-garai bihurtzeko, baita 2030eko Ekintza Programaren osotasunari eusteko etengabeko konpromisoa ere, besteak beste «GJHen helburuei lotutako asmo handiko eta etengabeko ekintza bat bermatuz, 2020rako kronograma bati jarraituta»¹. Ildo horretan, 3,6 helburua ere hartzen da barne (zirkulazio-istripuetan hildakoen eta zauritutakoen kopurua erdira murriztea)

Onespenez jasotzen ditugu bide-segurtasunaren arloko estrategiak, helburuak eta ekintza-planak, nazioz azpi-koak, nazionalak eta eskualdekoak, 2030erako errepideko heriotzen eta lesio larrien kopurua erdira txikitzeko helburua dutenak —hala nola Erdialdeko Asiako Eskualdeko Lankidetza Ekonomikoarenak (CAREC) eta Europar Batasunarenak (EB)—, eta aintzat hartzen dugu eskualdeetako ekimenek bide-segurtasuneko sektore anitzeko itunak abiarazteko duten garrantzia.

Onespenez jasotzen ditugu bide-segurtasuneko helburuak lortzeko egindako aurrerapenari buruzko txostenak, eta haien jarraipena egitea bultzatzen dugu; esaterako, Nazio Batuetako estatu kideek bide-segurtasunaren arloan adostutako borondatezko helburuei buruzkoak.

Onespenez jasotzen ditugu 2011-2020 aldirako Bide Segurtasunerako Ekintza Hamarkadan orain arte lortutako lorpen nagusiak. Honako hauek dira, besteak beste: Osasunaren Mundu Erakundearen, Nazio Batuen Eskualde Batzordeen eta Nazio Batuen Bide Segurtasunerako Lankidetza Taldearen arteko koordinazioa hobetu izana; Nazio Batuek bide-segurtasunaren arloan garatutako tresna juridikoekiko atxikimendu kopurua eta haien erabilera handitzea; gizarte zibilaren parte-hartzea areagotzea, zirkulazio-istripuek eragindako traumatismoen prebentzioari buruzko informazio-baliabideen ekoizpena eta hedapena, hala nola bide-segurtasunaren egoerari buruzko OMERen txostenak; GJHetan bide-segurtasuneko helburuak sartzea; Nazio Batuen Bide Segurtasunerako Funtsa ezartzea, Nazio Batuetako idazkari nagusiaren babesarekin; Bide Segurtasunerako Nazio Batuen idazkari nagusiaren mandatarari bereziaren izendapena eta haren ahaleginak, bide-segurtasunarekin goi-mailako konpromiso iraunkorra eraginkortasunez martxan jartzeko; Munduko Bankuak eta alde anitzeko beste banku batzuek bide-segurtasunarekin konpromiso handiagoa izatea; gobernu askok eta sektore pribatuak bide-segurtasunean arreta handiagoa jartzea eta hartara baliabide gehiago bideratzea, batez ere Bide Segurtasunerako Mundu Funtsari eta Bide Segurtasunerako Munduko Aliantzari dohaintzak eginez.

Aintzat hartzen ditugu 2011-2020 aldirako Bide Segurtasunerako Ekintza Hamarkadan lortutako irakaspenak; esate baterako: bide-segurtasunaren ikuspegi integratua sustatzeko premia —hala nola sistema seguruaren ikuspegia eta Zero Ikuspegia—, segurtasun-konponbide jasangarriak eta epe luzerakoak bilatzekoa, eta nazio mailako sektoreen arteko lankidetza indartzekoa, besteak beste GKE-ekiko, gizarte zibilarekiko, eta herrialdeetako garapen sozialean eta ekonomikoan laguntzen duten eta eragiten duten enpresekiko eta industria-rekiko konpromisoa hartuz.

¹ <https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/L1>

Goraipatzen ditugu egindako aurrerapenak, baina azpimarratzen dugu **herrialde guztiek** erronka handiei aurre egiten jarraitzen dutela, eta, eskualdeetako eta tokiko erronka espezifikoak dauden arren, neurri eraginkor asko ere badaude, eta leku guztietan areagotu behar dira.

Aintzat hartzen ditugu portaera-arriskuei —hala nola gehiegizko abiadura, alkoholaren kontsumoa, eta segurtasun-uhalak, haurrak lotzeko sistemak eta motozikleta-kaskoak ez erabiltzea— buruzko legeria onartzeko eta ezartzeko esperientziak, eta elkarrekin egiten dugu lan haiek partekatzeko, eta arrisku horiek arintzeko neurri eraginkorrak ezartzeko; izan ere, urtean ehunka mila bizitza salba ditzakete neurri horiek, baina oraindik ez dira herrialde gehienetan lantzen.

Oso kezkarria iruditzen zaigu zirkulazio-istripuetan 1,35 milioi lagunetik gora hiltzea urtero, heriotza horien % 90 diru-sarrera txikiko eta ertaineko herrialdeetan gertatzea, talka horiek izatea 5 eta 29 urte bitarteko haurren eta gazteen heriotza-kausa nagusia eta, proiektioen arabera, zirkulazio-istripuek 500 milioi heriotza eta lesio eragitea 2020 eta 2030 bitartean. Prebenitzeko moduko epidemia eta krisi bat dira, eta, horiek saihesteko, konpromiso politiko tinkoago bat beharko da hurrengo hamarkadan, eta ekintza handiagoa maila guztietan.

Onartzen dugu zirkulazio-istripuek haurrei eta gazteei eragiten dietela bereziki, eta azpimarratzen dugu zer garrantzitsua den haien eta beste populazio zaurgarri batzuen beharrak kontuan hartzea, adineko pertsonak eta desgaitasunak dituzten pertsonak barne hartuta.

Azpimarratzen dugu zirkulazio-istripuak eta haiek eragindako heriotzak eta lesioak kaltegarriak direla hazkunde ekonomikoarentzat epe luzera, eta eskualdeek aurrerapen desberdinak dituztela diru-sarreraren mailen arabera. Gainera, gure kezka adierazten dugu 2013tik 2016ra bitartean diru-sarrera txikiko herrialde bakar batek ere ez duelako txikitu zirkulazio-istripuek eragindako heriotzen kopurua. Horrek argi uzten du garapen-mailaren eta bide-segurtasunaren arteko lotura.

Onartzen dugu zirkulazio-istripuek eragindako heriotza eta lesio gehien-gehienak prebeni daitezkeela, eta garapeneko eta osasun publikoko arazo handia dela oraindik ere; arazo horrek ondorio sozial eta ekonomiko nabarmenak ditu, eta, horiei heltzen ez bazaie, GJHak lortzeko bidean aurrera egitea galaraziko dute.

Ohartzen gara bide-segurtasunaren eta jasangarritasunaren arloetan hiriguneetan eta landa-eremuetan sortzen diren erronka desberdin eta dibergenteez, eta adierazten dugu, bereziki, hirietako errepideetan erabiltzaile zaurgarrien segurtasuna gero eta mehatxatuago dagoela.

Nabarmenitzen dugu garrantzitsua dela eraginkorrak diren eta frogetan oinarrituta dauden politikak formulatzea, kalitatezko datuak biltzeko, batik bat heriotzei eta lesio larriei buruzkoak, baita eskualde-mailan ere.

Onartzen dugu ibilgailuen segurtasun-teknologia aurreratuak segurtasun-gailu autopropulsatu guztien artean eraginkorrenak direla.

Onartzen dugu sistemaren diseinatzaileon eta errepidearen erabiltzaileon arteko **erantzukizun partekatua**, zirkulazio-istripuek eragindako heriotzarik eta lesio larririk gabeko mundu baterantz aurrera egiteko, eta badakigu, bide-segurtasunari heltzeko, alderdi interesdun askoren lankidetzak behar dela sektore publiko eta pribatuaren, mundu akademikoaren, erakunde profesionalen, gobernu kanpoko erakundearen eta hedabideen artean.

Aitortzen dugu GJHen 3.6 helburua ez dela 2020rako lortuko, eta, aurrerapen esanguratsua lortuko bada, ezinbestekoa dela lidergo nazional handiagoa izatea, lankidetzak globala garatzea, ebidentzian oinarritutako estrategiak erabiltzea, eragile garrantzitsu guztiek —baita sektore pribatuak ere—, eta ikuspegi berritzaile gehigarriak izatea.

2030erako munduko helburuak lortzeko dugun konpromiso irmoa berretsita eta gure erantzukizun partekatua azpimarratuta, hau ebazten dugu honen bidez:

1. 2030 Agenda erabat ezartzeko konpromisoa berrestea, Garapen Jasangarriko Helburuen arlo politikoaren arteko sinergiak aintzat hartuta, bai eta elkarrekiko onurak lortzeko batera lan egiteko beharra ere.
2. Bide-segurtasunaren, osasun mentalaren eta fisikoaren, garapenaren, hezkuntzaren, zuzentasunaren, genero-berdintasunaren, hiri jasangarrien, ingurumenaren eta klima-aldaketaren arteko loturei ekitea, bai eta segurtasunaren mugatzaile sozialei eta GJHen arteko interdependentziari ere, gogoan izanik GJHak eta helburuak integratuak eta zatietan direla.
3. Estatu kideei eskatzea 2020tik 2030ra bitartean zirkulazio-istripuen ondoriozko heriotzen kopurua gutxienez % 50 murrizten laguntzeko, Nazio Batuetako Garapen Jasangarriari buruzko Goi Mailako Foro Politikoak hartutako konpromisoarekin bat etorritik. Hain zuzen, 2020. urtearen ondoren GJHen bide-segurtasuneko helburuak —baita 3.6 helburua ere— betetzen jarraitzeko eta heriotzen eta lesio larrien kopuruak txikitzeko helburuak ezartzea zen konpromisoa. Bide publikoko erabiltzaile guztiak hartzen ditu konpromiso horrek, baina bereziki zaurgarriak direnak, hala nola oinezkoak, txirrindulariak, motozaleak eta garraiobideen erabiltzaileak.
4. Estatu kideei eta nazioarteko komunitateari eskatzea haurrek eta gazteek zirkulazio-istripuetan jasaten dituzten lesioen zama onartezinari lehentasunez heltzeko, konpromiso politikoa areagotzeko, eta Emakumeen, Haurren eta Nerabeen Osasunerako Mundu Estrategiak bide-segurtasunaren arloan beharrezkoak diren neurriak eskaintzen dituela bermatzeko.
5. Mailarik goreneko konpromiso eta erantzukizun politikoa ziurtatzea, bide-segurtasunaren arloan eskualdeko, nazio-mailako eta nazioz azpiko estrategiak eta ekintza-planak ezartzea, eta hainbat gobernu-erakunderen eta sektore anitzeko elkarlanean ekarpenak aintzat hartzea, eskualdeko, nazio-mailako eta nazioz azpiko beharrezko ahaleginak gauzatzeko, GJHen helburuak lortze aldera. Bestalde, ezinbestekoa da estrategia eta ahalegin horiek gardenak eta publikoak izatea.
6. Estatu kideak bultzatzea Nazio Batuen bide-segurtasunari buruzko tresna juridikoen alderdi kontratugileak izatera, euren segurtasun-xedapenak edo -erregelamenduak aplikatu, ezarri eta sustatzera, errepideen eta ibilgailuen diseinuari eta egiteari eta errepideen erabilerari buruzko legeak eta arauak segurtasun-sistemaren printzipioekin bateragarriak direla bermatzera, eta lege eta arau horiek betearaztera.
7. Bide-segurtasuna eta sistema seguruen ikuspegia sartzea lurraren erabileraren, kaleen diseinuaren, garraio-sistemaren plangintzaren eta gobernantzaren elementu integral gisa,

batez ere errepide eta hiriguneetako erabiltzaile zaurgarriak kontuan hartuta, erakundeek ahalmenak sendotuz bide-segurtasunari, legearen aplikazioari, ibilgailuen segurtasunari, azpiegituraren hobekuntzei, garraio publikoari, istripuen ondorengo arretari eta datuei dagokienez.

8. Garraiobide seguruagoak, garbiagoak, energetikoki eraginkorrak eta merkeagoak lortzeko aldaketa bizkortzea, eta jarduera fisikoaren maila handiagoak sustatzea, hala nola oinez eta bizikletaz ibiltzea, bai eta modu horiek garraio publikoaren erabilerarekin integratzea ere, jasangarritasuna lortze aldera.
9. Egungo eta etorkizuneko teknologien eta beste berrikuntza batzuen garapena, aplikazioa eta hedapena sustatzea, irisgarritasuna eta bide-segurtasunaren alderdi guztiak hobetzeko —besteak beste, istripuen prebentzioa, larrialdien aurreko erantzuna eta traumen arreta—, arreta berezia jarritz errepideetako erabiltzailerik zaurgarrien segurtasun-premiei, hala nola oinezko, txirindulari, motozale eta garraio publikoko erabiltzaileen premiei.
10. Zaurituek larrialdiko eta epe luzeko arreta medikoko zerbitzuak eskura izango dituztela bermatzea, eta onartzea, istripuaren ondoren erantzun eraginkorra emateko, biktimei, bizirik jarraitu dutenei eta senideei laguntza mental, sozial eta legala ere eman behar zaiela.
11. Abiaduraren kudeaketan arreta jartzen jarraitzea —besteak beste, legearen aplikazioa indartuz—, gehiegizko abiadura saihesteko, eta 30 km/h-ko gehieneko abiadura ezartzea, errepideko erabiltzaile zaurgarriak eta ibilgailuak maiz eta modu planifikatuan elkarren ondoan dauden lekuetan, salbuespen honekin: abiadura handiagoak seguruak direlako froga sendoak daudenean. Bestalde, nabarmendu behar da abiadura murrizteko ahaleginek eragin onuragarria izango dutela airearen kalitatean eta klima-aldaketan; gainera, ahalegin horiek funtsezkoak dira zirkulazio-istripuetan hildakoen eta zauritutakoen kopurua txikitzeko.
12. 2030erako merkatu bakoitzerako egindako eta saldutako ibilgailu guztiek segurtasun-maila egokia dutela ziurtatzea, eta, ahal den guztietan, segurtasun-maila handiagoko ibilgailuak erabiltzeko pizgarriak eskaintzea.
13. Bermatzea, bide-azpiegiturak hobetzeko eta haietan inbertsioak egiteko, bide-segurtasunaren ikuspegi integratu bat eta errepideko erabiltzaile guztiek segurtasunaren arloan bete beharreko gutxieneko arau batzuk izatea funtsezko betekizun bat dela.
14. Tamaina eta sektore guztietako enpresa eta industriei eskatzea bide-segurtasunarekin lotutako GJHak lortzen lagundu dezatela, sistema seguruaren printzipioak aplikatuz euren balio-katean, eta barne-praktikak erabiliz eroste-, ekoizpen- eta banaketa-prozesuan, eta jasangarritasun-txostenetan segurtasunaren arloko jarduerari buruzko txostenak aurkez ditzatela.
15. Erakunde publikoei eskatzea, maila guztietan, garraio-zerbitzu eta ibilgailu seguru eta jasangarriak eros ditzatela. Sektore pribatuari gauza bera eskatu nahi zaio, ibilgailu seguru eta jasangarriak erosteko, alegia.
16. Bide-segurtasunean inbertsio handiagoa sustatzea, onartzen baita errepideko lesioak prebenitzeko proiektuen eta programen itzulera-tasak handiak direla eta bide-segurtasunarekin lotutako GJHak betetzeko jarduerak zabaltzeko beharra dagoela.

17. Gure helburu komunak eta, egokia izanez gero, estatu kideek bide-segurtasunaren arloan mundu-mailan adostutako borondatezko helburuak lortzeko egindako aurrerapenei buruzko txostenak ikuskatu eta aurkeztearen garrantzia nabarmentzea, eta Osasunaren Mundu Erakundeari eskatzen diogu datuak biltzen, argitaratzen eta zabaltzen jarrai dezala, bide-segurtasunaren egoerari buruzko munduko txostenen bidez. Horretarako, bidezkoa bada, aurretik dauden ahaleginak aprobetxatu behar ditu, baita bide-segurtasunerako eskualdeko behatokiak ere, bide-segurtasunari buruzko datuak bateratzeko, eskura egon daitezzen eta konparatzeko aukera egon dadin.
18. Osasunaren Mundu Erakundeari eskatzea herrialde kideetan heriotzak murrizteko gauzatutako estrategia eta ekimen arrakastatsu eta egiaztatuen inbentarioa egiteko. Txosten bat prestatu behar da, 2024an argitaratzeko.

Nazio Batuen Batzar Nagusiak bide-segurtasunari buruzko goi-mailako bilera bat egiteko eskatzen dugu, estatuburuen eta gobernuburuen mailakoa, lidergo nazional egokia sustatzeko eta nazioarteko eta sektore anitzeko lankidetzak bultzatzeko Adierazpen honek barne hartzen dituen eremu guztietan, hurrengo hamarkadan hildakoen eta zauritutako biktimen kopurua % 50 txikitzea lortzeko 2050erako Zero Ikuspegirako bidean.

Nazio Batuen Batzar Nagusiari gonbit egiten diogu adierazpen honen edukia babestera.



2021
ZU 25



VISION
ZERO

Euskadi, auzolana

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO