

Esna egon eta segi aurrera edo loak hartu eta bertan kito!

L. Ansa

*Gero eta ugariago diren auto-istripuetako oinarrizko arrazoia
gidariak lo hartu izana izaten da maiz.
Arazoa, bereziki goizaldera, larriagoa izaten da.*

Mundu osoko lo-laborategietan eginiko ikerketetan, gidariak lo hartu duela eta izandako istripuen ondorioz hildakoen kopurua asko igo da azken urte haueetan eta hori oso kezagarria da. Istripuaren arrazoi bakarra, edo nagusia, lo falta dela baieztatzeko ikertzaileek erabateko ziurtasunik ez badute ere, badirudi goizeko 4ak eta 6ak bitartean gidatzen dutenek lo faltagatik istripua izateko arriskua arratsaldean edo eguerdian gidatzen dutenek baino % 10 aldiz handiagoa dutela.

Arrisku honen berri emanez, polizia britainiarrak kanpaina bati ekin dio. Leicestershire-ko poliziak auto-istripuen % 20 lo faltari leporatzen dio eta horregatik 1990eko udan, "Esna egon eta segi aurrera" lemapean, kanpaina bati ekin zion. Munduko auto-fabrikatzaile nagusiek, hala nola Ford eta Renault-ek, gidariak lo faltan doazela detektatuko duten aparatuak eta alarmak autoetan jartzeko ikerketak hasi dituzte.

Errepideko segurtasunaz arduratzen diren sail ofizialek, oro har,





Auto-istripuen benetako arrazoia lo falta izanik ere, arrazoi ofizialtzat "arretarik eza", "bista txarra", etab. hartu izan ohi da.

ez dute ikerketarik egin loguraren eta auto-istripuaren artean egon litekeen loturaz. Garraio-sailek arazoaren berri badute dirudienez, baina ez dute lehenetasun handiko arazotzat hartzen eta ez dute ikerketa berezirik egiteko asmorik. Lo faltagatik izandako istripu-kopurua ezagutzeko modurik ez dute ikusten sail hauek; eta ez hori bakarrik, kopuru hori jakiteko modurik legokeenik ere zalantzan jartzen dute.

Zoritxarrez, benetako arrazoia lo falta izanik ere, arrazoi ofizialtzat "arretarik eza", "bista txarra", "distantzia eta abiaduraren artean erlazioa ez mantentzea", etab. hartu izan ohi da. Horrela, benetako arazoa estali baino ez da egiten. 1970.-ean eginiko ikerketa baten arabera, auto-istripuetako % 20 pertzepzio-akatsengatik gertatzen dela esaten da. Nekea, berriz, % 2tan baino ez da azaltzen. Gidariak arreta galtzen duenetik at, edo ikusmen-akatsetatik at, edo pertzepzio-akatsetatik at zer gertatzen den aztertuko lukeen ikerketa gutxi egiten da. Lo hartu izana leporatu eta aseguru-konpainiekin arazoak ez izateagatik gidariek oso gutxitan aitortzen dute lo hartu dutenik; horren orde, "arretarik gabe" gidatu dutela diote. Egoera hau sakon aztertuz gero, lo-faltarekin topo egingo litza-teke.

Baina auto-istripuaren benetako eragilea lo falta izan dela, nola jakin? Era askotara jakin liteke: istripua auto bakar batek izan badu, edo errepideko hesia hautsi eta kontrako errepidera joan bada, edo errepide bazterreko maldan edo koskan behera sartu bada, edo zu-

haitzaren aurka joan bada edota zubitik behera erori bada, benetako arrazoia lo hartu izana izango da. Arretaz gidatzen duenak talka egiteko arriskua ikusten badu, bolanteari gogor eutsi eta arriskua eragozteko gai da. Iraina nagusitzen bada, errepidean balaztada-arrastorik ez badago, eta gainera, auto batek beste bat atzetik jotzen badu, gidariak lo hartu duela pentsa daiteke, batez ere trafiko handiegirik ez dagoenean eta autoek nahikoa lekua dutenean. Errepidean baldintza hauek nagusi direnean, arretarik eza inoz baino gehiagotan izaten da istripuaren arrazoi.

EEBB-etan lo faltaz gidatzeak ardura berezia sortarazi du eta egindako ikerketetan irizpide desberdinak erabili dituzte lo faltan gidatzen dutenek eragindako istripuen maiztasuna kalkulatzeko. Kaliforniako La Jolla-ko "Scripps Clinic and Research Fondation" elkarteko ikerlari-talde batek eginiko ikerketetan lortutako emaitzak "Katastrofeak, loa eta polizia" ize-

Gauerdia eta ordubiak bitartean istripua izan duten gidariak, lotara joateko ordua atzeratu eta gauean gidatzen segitu dutenak izan ohi dira.





Munduko auto-fabrikatzaile nagusiak, gidariak lo faltan doazela detektatuko duten aparatuak eta alarmak autoetan jartzeko ikerketak egiten hasi dira.

neko erreportaia batean argitaratu ziren *Sleep* aldizkarian 1988an. Berauen arabera, EEBB-etan urtero auto-istripuz hildako 50.000 (edo gehiago) pertsonetatik % 13 lo faltak eragindako istripuen ondorioz hil zen.

Erreportaia horretako ikerketetako bat Texasko Unibertsitateko Peter Langlois-ek egin zuen. Langlois-en txostenaren arabera, Texasen 1980-83 bitartean autoak berak bakarrik izandako 4.994 istripuetan lo hartu izana da ustezko arrazoi nagusia. Horrelako istripuak hirietatik kanpo (agian, gidaketa bera monotonoagoa delako) 10 aldiz gehiago gertatzen dira.

Edozein ikerketatan, istripua gertatu deneko ordua oso kontutan hartzeko aldagaia da. Istripu gehienak goizeko 1 eta 6ak bitartean edo arratsaldeko 1 eta 4ak bitartean gertatzen dira. Texasko Unibertsitateak eginiko ikerketaren arabera, arratsaldeko ordu horietan (1 eta 4ak bitartean) istripua izateko arriskurik handiena 46 urte baino gehiagoko gidariek dute.

1986an EEBB-etako "Technology Assessment" izeneko bulegoak "Material arriskutsuen garraioa" izenburupean erreportaia bat egin zuen. Bertan, substantzia kimikoak garraiatzen dituzten kamionariak Washingtongo estatuan izandako

istripuei buruz egindako ikerketaren berri ematen da. Istripu hauek gehienak errepide onetan, hau da, bihurgunerik gabeko eta zoru oneko errepideetan izan ziren. Kamionariarentzat gidatzeko seguruen gaua zela uste izan da urte askotan, baina azken urteetan gau-partean izandako istripuek uste hori hankaz gora botarazi dute.

Goizaldeko ordu txikietan eta bazkal osteko orduetan gidariak lo hartu duela eta izandako istripuek gorakada handia izan dute, hainbat lurraldetan eginiko ikerketen arabera. Goiz erdian eta arratsalde erdian lo faltak eragindako istripu gutxi izaten da; goizeko 4etan izandakoen 10etatik bat baino ez da izaten. Israelgo "Institute of Technology"ko buru den Peretz Lavie-ek eginiko ikerketa batean, 1984-89 bitartean Israelen gertatutako auto-istripuak aztertu zituen. Lortutako emaitzen arabera, zauri larriak edo heriotza tarteko izan ziren istripuetan loarekin erlazionatutakoak beste edozein arrazoiengatik izandakoak baino 3 aldiz gehiago izan ziren. Erdilotan doana balaztei sakatu eta istripua eragozteko gauza ez denez, talka edo kolpea handia izaten da.

Loughborough-eko "The Sleep Research" laborategiak Leicestershire-ko poliziarekin bat egin zuen loak auto-istripuetan izan zezakeen eraginari buruzko ikerketa bat burutzeko. Horretarako, Midlandsko autopistako gidariak eta berauen jarrerak aztertu zituzten. 1991ko abuztuan, ustez lo faltak eragindako auto-istripuetako (hala nola autopistatik ateratako edo beste auto bat atzetik jotako) gidariak elkarrizketatu zituen poliziak. Arreta handiegirik jarri gabe gidatuz errepideko erdiko lerroak zapalduz edo bide bazterrean lotan zeuden gidariei ere egin zitzaizen galdeketa. Aurrez prestatutako galdesortak bat betetzen zuten honako galdera hauek eginez: zenbat denbora pasa da lo egin duzunik?, zenbat eta non lo egin duzu?, zenbat denbora daramazu errepidean?, azkeneko noiz hartu duzu atsedean?, noraino zoaz?, gidatzen hasi aurretik esfortzu handiko lanik egin al duzu?, etab. Legez baimendutako alkohol-maila ustez gainditzen zuten gidariak galdeketatik kanpo gelditu ziren. Horrelako ikerketek muga handiak dituzte; hala nola normalean kontutan hartuko ez



liratekeen gertaerak zaindu beharra, ikertzaile eta ikertuak elkarri errezelo handiegiz begiratzea, etab. Dena den, emaitza interesgarriak lortu dira.

Ustez lo faltak eragindako 58 istripu aztertu dira eta berauek eguneko hiru une jakinetara mugatzen dira: gauerditik goizeko 2etara, goizeko 4etatik 6etara eta arratsaldeko 2etatik 4ak bitartean; bestalde, hiruotan arrisksuena goizeko 4etatik 6ak bitartekoa da. Bazkal ondoren logura izateko arriskurik handiena dutenak 58 urte baino gehiagoko gidariak edota lan-txandagatik loa nahasturik duten langileak dira. Goizeko 10etatik eguerdia bitartean eta arratsaldeko 8etatik gaueko 10ak bitartean loa medio istripua izateko arriskua txikia da. Aldiz, orduarik arrisksuenetan (goizeko 4ak eta 6ak bitartean) 13 aldiz handiagoa da.

Britainia Haundiko auto-istripuetako % 11, adibidez, goizaldeko 4ak eta 6ak bitartean gertatzen da. Egun osoan zehar edozein garaitan bi orduko tartean espero den istripu-kopurua % 8 bada, aipatu berri den % 11 ez dirudi kopuru larriena denik, baina trafikodentsitatea

baxua dela (bostetik bat) kontutan hartuz gero, istripu-kopuruak ere proportzio horretan behar luke izan, eta ez da horrela gertatzen: egunean zehar beste edozein orduetan baino 7 aldiz gehiago izaten dira.

Gauerdia eta 2ak bitartean istripua izan duten gidariak, lotara joateko ordua atzeratu eta gauean gidatzen segitu dutenak izan ohi dira. Goizaldeko 4ak eta 6ak bitarteko istripuen arrazoiak, berriz, oso garaiz jaiki izana dela dirudi; ez da derrigorrez gau osoan gidatzen aritu delako. Beste arrazoiak bat, gidariak esna daramatzen ordu-kopuruan legoke; adibidez, istripua izateko arriskua handiagoa

luke hamazortzi ordu baino gehiago esna eramanez gero. Hala ere, istripua eguneko zein ordutan gertatzen alde batera utziz, gidatzen daraman ordu-kopurua ere ez dirudi erabakiorra denik, 10 ordu baino gehiago ez badarama behintzat. Istripu gehienak (laurdena) lanean hasi eta orduerdia baino lehenago gertatzen dira, eta zenbaitetan, batez ere goizaldeko orduetan, lanean hasi eta 20 minutu baino lehenago.

Ikerketa honetan, lagina txikia eta baldintzak mugatuak izan arren, emaitza interesgarriak lortu ziren eta beste lurraldeetan eginkoekin bat zetorren: lo faltak eragin handia du auto-istripuetan. Hala ere, garbi dago ikerketa gehiago egin behar dela emaitza hauek guz-

epaiketan epaileak gidaria libre utzi zuten, gidaria erabat kontziente ez zela argudiatuz. Itxuraz, DWA delakoa izan zen epailearengan zalan-tza sortarazi zuten arrazoiak.

Egia da gidariak, maiz, beste zerbaitez pentsatzen joaten direla eta askotan "hipnotizatuta" bezala doazela, baina inguruan gertatzen den guztiaz jabetzen dira eta edozein arrisku edo gertaerari aurre egiteko gai dira. Kilometro askotan nola gidatu duen gogoratzen ez duen gidaria aurkitzea ez da batere harrizkoa, baina hau ez da benetan arriskua sortzen duen egoera eta ez da inola ere DWA delakoan edo gidaketa arrisksuaren barnean sartzen. Honek adierazten duen gauza bakarra hau da: gidariak bere pentsamenduetan murgilduta

gidatu duela eta zati horretako gidaketa memorizatzeaz ez dela arduratu.

Istripu larri bat eragilea DWA delakoa izan edo lo falta izan txikieria iruditu arren, zenbait legeriatan erabakiorra da. Loa ez da bapatean etortzen; gradualki baizik, eta bada une bat, gidaria lo hartzen ari dela konturatzen dena. Gidariak jakin behar du egoera horretan gidatzea arrisksua dela. Egoera

horretan istripua izanez gero, "gidaketa ausartegia" delakoaz (ezarriko den trafiko-araudi berrian "gidaketa arrisksua" delakoaz ordezkaturiko da) salatuko dute gidaria. Gidaketa ausartegiaren zein arrisksuaren ondorioa heriotza denean, epaia gartzela-zigorra izan liteke. Aldiz, aipaturiko hipnosi egoeran doanak kanpoko gertaerei eta autoari buruzko kontrola galdu badu automatismo-egoeran gidatu duela ontzat hartuko litzateke; egoera horretan istripua izanez gero epaileak errugabetzat hartuko luke eta gidaria ez litzateke istripuaren erantzule izango. Legalki ezin da esan ohartzen ez dena errudun izan daitekeenik.

E.S.E.I.



Gidari gehienak lo faltan ibiltzen dira eta gainera horretaz jabetzen dira.

tiz baliozkoak izan daitezen. Emaitza, ordea, konplikatu egiten da DWA delakoa, "erabateko arretarik gabe gidatzea" alegia, edo "errepideko hipnosia" delako fenomenoak azaltzen direnean. Guzti hau lo falta ezkutatzeko erabilitako izen bat baino ez dela dioenik ere bada. Zenbaitentzat, ordea, errepide monotonoak eragindako hipnosi egoera sakona da eta egoera horretan gidaria ez da kanpoko egoeraz gehiegi jabetzen. Horregatik, momentu bat lehenago geldirik dagoela ikusi duen auto baten kontra joan liteke, balazta sakatzeko denborarik izan gabe. Era horretako istripu bat izan berria da Britainia Haundian eta Worcester-en eginiko



DWA automatismo horien barruan koka daiteke.

Lo faltak eragindako istripuen ondorioak sistematikoki aztertu dituztenek ordea, ez dute aipatu ere egiten, ez DWA delakoa eta ez errepideak eragindako hipnosirik. Amerika, Israel eta Alemanian eginiko ikerketetan ez zen pentsatu ere egiten auto-istripuen eragilea DWA izan zitekeenik; guzti horietan lo faltari egotzi zitzaion errua. DWA delakoa benetako arrazoa izan litekeen edo ez jakin beharra dago, gero horren arabera legeria egokitzeko. Eginiko ikerketetan ezin da ziurtatu auto-istripuen eragilea DWA izan denik. Egia da gidari gehienak lo faltan ibiltzen direla eta gainera horretaz jabetzen direla.

Loguraz egondakoan, zer gertatzen da? Logura handiagotzen ari den neurrian begirada moteldu egiten da, ikusmena urritu egiten da eta begiak dantzan hasten dira. Bitartean, betazalak poliki-poliki jaitsi egiten dira, momentu batez ireki, eta azkenik, itxi berriro. Guzti hori egiteko bi segundo baino ez dira behar eta ondoren errepikatu egiten da. Egoera horri "lo txikia" izena eman izan zaio; gidaria ez dago adi eta errealtatearekiko harremana galdua du. Egoera horrietatik ihes egiteko, une batez bada ere, autoko leihoa zabal daite-

Kamioilariarentzat gidatzeko seguruena gaua zela uste izan da urte askotan, baina azken urteetan gau-partean izandako istripuek uste hori hankaz gora botarazi dute.

ke, edo irratia piztu edo abesten hasi. Baina benetan loguraz dagoen edonori, aipaturiko neurri horiek minutu gutxi batzuetan baino ez diote konpontzen arazoa; "lo txikia" eta begiak dantzan ari direneko sentsazioa itzuei egiten baita. Lo txikia gero eta gehiago luzatzen da lozorroaraino iritsi arte. Orduan, burua aurrealdera erori eta bolantearen kontra joaten da, horrela, zorte pixka batekin, bapatean esnatuz.

Lo txikiak jota dagoen gidariak motel gidatzen du, eta gainera, aurrean eduki lezakeen arriskua gutxieteko joera dauka. Gidatzeko trebetasuna oso mugatuta izaten du: bolanteari doi-doi heltzen dio, autoa zuzen eramateko zailtasunak izaten ditu (autoak alde batera egiteko arriskua areagotuz) eta, hankak azeleragailuan eginiko presioa txikia denez, oso poliki joaten da. Egoera kontrolpean duela pentsa lezake gidariak, baina autoarekin talka egiteko edo errepidetik atera

eta maldan beheara joateko arrisku bizian dago. Loguraz doanak poliki gidatzeaz gain, eskuineko bidetik joateko joera izaten du. Horrela, bazterbidean geldirik dagoenarekin talka egiteko arriskuan dago.

24 orduren barruan, lotarako jarreran bitan jartzen omen gara: gauean eta bazkalondoan. Beraz, bazkalondoa logura sentitzeko une egokia da eta ez jan izanak duen eraginagatik bakarrik. Hori dela eta, une arriskutsua da gidatzeko. Zenbait lekutan, batez ere nekazal lurralde beroetan, guzti horretaz jabetu dira eta siesta egiteko ohitura handia izan ohi dute. Beste zenbait lekutan, hirietan batez ere, ilunabarra aldea izaten da arriskutsuena, alkoholak eta eguneroko bizitzaren erritmoak bat egiten baitute; hori dela eta, bi basoerdi bakarrik hartuta ere alkoholak eragin handia duela uste da. Legeak baimentzen duen alkohol-kopuruaren barruan egon arren, oso une delikatua da eta ondorio larriak ditu. Arratsean edo goizean alkohol-kopuru bera hartuta ere, ez luke ia eraginik gidariarengan. Hemendik honako ondorio hau aterako da: alkoholak gidaketan eragina baldin badu ere, ez da aldagai bakarra eta eguneko zein ordutan gidatzen den ere erabakiorra da. Gauean zenbat eta beranduago arte egon, alkoholo-



lak hainbat eta eragin handiagoa du. Eguneko ordu arriskutsuetan lasaigarriek ere eragin handia dute; logura areagotu egiten baitute. Lasaigarriek gidaketa monotonoan duten eragina oso gutxi ikertu bada ere, aipatu aipatzen da.

Loarekin lotutako istripuetan kamioi-gidariak tartean egoten dira maiz, nahiz eta hauek egunean zehar ordu-kopuru jakin batez gida dezaketen eta hori takometroa delakoak jasotzen duen. Baina kamioilariak esna zenbat denbora daraman edo eguneko zein ordutan gidatzen duen ezin du legeak kontrolatu. Orain azalduko den egoera oso ohizkoa izaten da kamioizaleengan, baina izan lezakeen amaiera txarra ez da, zorionez, oso maiz izaten. Kamioilari bat goizeko 5etan jaikitzen da; biltegiara 6etan iritsi eta lau ordu kamioia kargatzen pasatzen ditu. Hiru bat orduz kamioia gidatu ondoren ordubeteko atsedena hartuz, bazkaldu egiten du. Bi ordu gehiagoz gidatu, helbidera iritsi eta kamioia deskargatu egiten du. Beste hiru bat ordu pasatzen ditu kamioia kargatzen. Arratsaldeko 8ak dira, baina 5 orduz baino ez du gidatu. Legez beste hiru orduz gida dezake eta hori da, hain zuzen, ugazabak nahiko lukeena. Beraz, beste ordubetez gidatu, bi orduko atsedena hartuz afaldu eta gauerdira arte gidatzen segitzen du. Errepideko zerbitzu-eremuan gelditu, kamioia aparkatu eta kamioiko kabinako literan lo-kuluska bat egiten du. Goizaldeko 4etan esnatu egiten da; inguruko kamioizaleek ateratako zarata eta zalaparta handia baita. Bera ere jaiki egiten da, lehenbailehen lantokira iritsi, lana amaitu eta eguerdi alderako etxeratu ahal izateko. Goizeko 5,30ak aldera loak hartu eta errepide erdiko hesiaren kontra joaten da. Irratiko albistegiari esker izaten dute beste kamioilariak istri-

pu honen berri. Istripuaren ondorioz errepidea moztuta dago eta arazoak izan ditzakete. Orduan konturatzen dira horrelako istripuak eguneko garai horretan maiz gertatzen direla.

Bidaia luzeak egiten dituen kamioilari batek, honela esan zuen orain dela gutxi: "bolantean lo hartu dutenen istorioak kontatzen dituzten kamioizaleekin ia egunero topo egiten dut. Gaur bertan, ezagun batek argiekin keinu egin dit eta horrek esnarazi egin nau. Askotan, goizaldean, bide bazterrean ikusten dira kamioiak zerbitzu-eremura iritsi ezinik; gidariek lo har-



Alkoholak gidaketan eragina baldin badu ere, ez da aldagai bakarra eta eguneko zein ordutan gidatzen den ere erabakiorra da.

tzeko arriskua ikusten baitzuen. Arazoa oso larria eta arriskutsua da eta, ene ustez, istripua eta heriotza eragiten ditu". Kamioilari honen ustez, agintariak ez dira arazoaz nahikoa arduratzen. Legez gida ditzakeen orduak (bederatzi ordu) edozein langileren lanorduak baino gehiago izanda ere, benetako lanordukopurua gehiago dira; ia mugagabea. Horren errua nagusiei egotzen die: "zenbait garraio-konpainiak egun osoz lan egitera behartzen dute kamioilariak, eta zenbait ka-

mioizale ia kamioian bertan bizi dela esan daiteke". Gidari profesional hauen loari buruzko datuak bildu izan dira, baina ez dira inoiz behar adina aztertu. Arrisku handian dagoen beste talde bati buruzko, hala nola gauetz lan egiten duten taxi-gidariei buruzko, ikerketa gutxi egin da.

Zenbait gidarik, lo falta izateaz gain, beste lo-arazoak ere izaten ditu. Hori dela eta, egunean zehar askotan sentitzen du logura, gauean nahikoa lo egin duela pentsatu arren. Horrelako arazoetan ohizkoena arnasketa desorekatua, "lo apnoea", izaten da. "Lo apnoea" delakoa, bi hitzetan esanda, gauean lo dagoela noiz behinka eztarria oztopatu zaiolako une batez esnatzea da. Gauean zehar askotan gerta liteke horrelakorik, baina lo dagoena ez da konturatzen, nahiz eta zurrunka handiak aterarazi. Gizen egoteak eta lepoan gantza edukitzeak ere eztarria oztopatu egiten du eta arazoa larriagotu egiten du. Oxford-eko John Stradling-ek esan bezala, bidaia luzeetan ibiltzen diren kamioilariak aipatu berri diren arazo horiek izaten dituzte oso maiz; hala nola horietako asko gizonegiak egoten dira. EEBB-etan eginiko hiru ikerketen arabera, lo apnoea duenak errepidean auto-istripua izateko arriskua zazpi aldiz handiago du lo-arazorik ez duenak baino.

Loak, lo faltak alegia, gidariengan duen eraginaren berri zehatza izateko ikerketa gehiago egin behar dela dudarik ez dago. Jendearengan kontzientzia piztea, errepidetan segurtasun-neurriak areagotzea eta alkoholari zein lan-baldintzei (bai gidari profesionalen gidaketari bai lanorduei) buruzko legeria aztertu eta aldatzea eskatuko lukete ikerketa hauek.

Bitartean, goizaldera logura sentituz gero kamioia baztertu, gidatzeari utzi eta lo-kuluska egitea gidariak berak erabaki beharko du. Zerbitzu-eremuaren inguruan paseotxo bat emanek, edo kafe gehiago hartuz edo bideojokoetan apurtxo bat ibiliz oso denbora gutxirako konpontzen da arazoa; logura ez baita erabat aldentzen. Gidaketan etenuneak egitea lagungarri izan liteke logura arintzeko, baina logura handia bada eta gauerdi ingurua bada, kontrako eragina ere izan dezake; horrek ordu arriskutsuetan gidatzera baitarama. 