

SALUT I MOBILITAT DE LA GENT GRAN DE BARCELONA

ANNA FERRER. Regidoria de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
ANTONI PLASÈNCIA. Institut Municipal de Salut Pública de Barcelona

Dossier

El Consell Assessor de la Gent Gran de Barcelona, amb motiu de la participació en el Fòrum Barcelona de Seguretat Viària, va acordar crear un grup de treball per debatre temes sobre l'ús del carrer i la gent gran amb l'objectiu de fer recomanacions i propostes. El grup de treball es va plantejar tres temes: la mobilitat i l'accidentalitat de la gent gran, les normatives existents que afecten l'ús de la via pública i la seguretat viària, i les iniciatives i els serveis per a la seguretat viària existents en el territori.

L'any 1999 el nombre més important de víctimes mortals per accidents de trànsit a la ciutat de Barcelona va correspondre a persones més grans de 65 anys a causa d'atropellaments. El grup de la gent gran cada vegada és més nombrós a Barcelona. Fa vint anys, l'any 1981, el 13% de la població era més gran de 65 anys. L'any 1996 la gent de més de 65 anys representava ja el 21%. L'any 2001, tot i que s'esperen els resultats del cens que s'està duent a terme, podem dir que un de cada quatre barcelonins té més de 65 anys.

Fonamentalment aquesta qüestió entre d'altres va fer que el Pla municipal de seguretat viària prioritzés l'any 2000 el col·lectiu de la gent gran. Entre diverses iniciatives, es va dedicar monogràficament el VII Fòrum Barcelona de Seguretat Viària a la gent gran i els accidents de trànsit, on es van presentar alguns dels temes d'aquest article.

1. La mobilitat de la gent gran a Barcelona

L'Ajuntament de Barcelona, d'acord amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona,

disposa anualment de l'Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana. La realitza l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona i l'equip de professors de la UB format per Josep M. Aragay, Juli Sabaté i Elisabet Torrelles.

L'objectiu fonamental de l'enquesta és conèixer els desplaçaments que es fan a la ciutat els dies laborables: el nombre de viatges, els motius, el lloc de destinació, el tipus de transport i el temps de cadascun. A més, l'Enquesta recull l'opinió dels ciutadans sobre alguns temes referits a la mobilitat i el trànsit: mesures, problemes, percepcions...

La mostra és representativa dels barcelonins més grans de 15 anys. A l'Enquesta del 2001, la distribució modal s'ajusta a la poblacional, de manera que la gent més gran de 65 anys és un 23,75% dels enquestats, dels quals el 61,7% són dones i el 38,3% homes.

1.1 Els grups de mobilitat

Els grups de mobilitat ajuden a explicar els comportaments i les opinions en relació amb la mobilitat des de la perspectiva pròpia dels entrevistats. Es tracta d'una visió subjectiva que no recull dades objectives que poden condicionar el posicionament, com per exemple el fet de no tenir cotxe.

És la primera pregunta de l'enquesta d'opinió i es refereix a com creuen els entrevistats que personalment se situen respecte de la mobilitat. Recull l'autoposicionament en cinc categories que distingeixen dels que se senten més via-

nants —els seus desplaçaments es fan a peu o en transport públic— als que se senten més conductors —en el sentit que ho fan en un vehicle propi— (gràfic 1).

La gent gran és més vianant que els joves, però el que cal destacar és l'opinió segons el sexe: en general les dones mostren una posició més clara com a vianant que els homes. Ara bé, pel que fa a les dones més grans de 65 anys, la seva posició és radicalment diferent a la de la resta de la població: el 90% diuen que són només vianants.

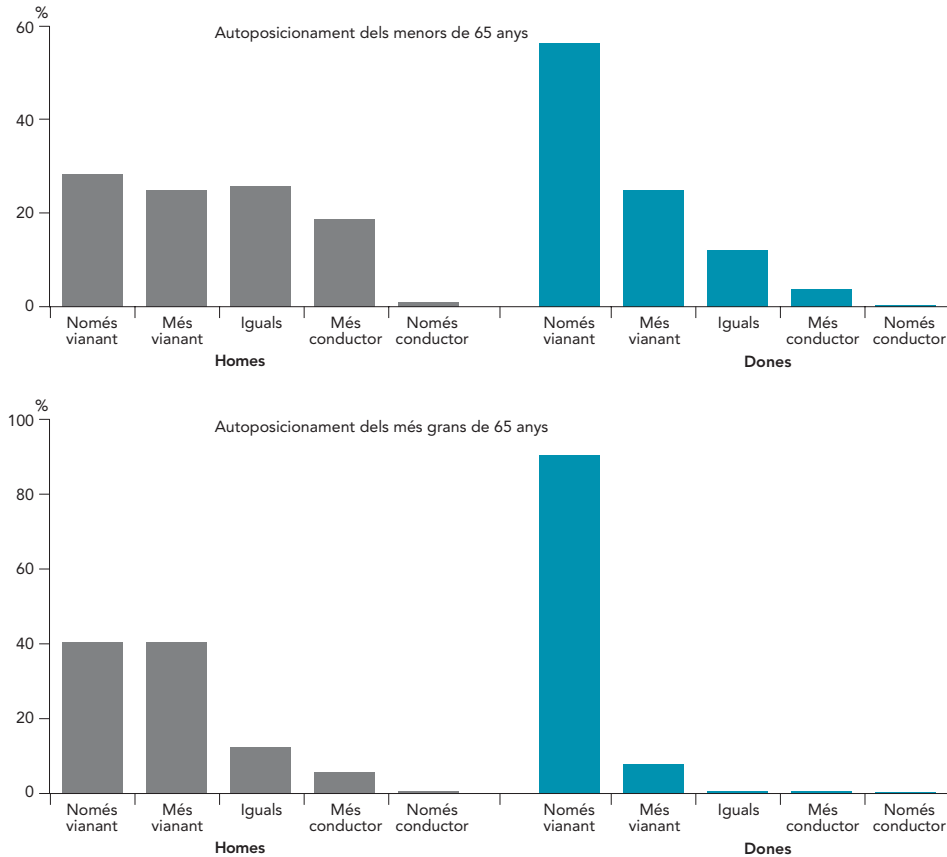
Les dones més grans de 65 anys no participen en la mobilitat —i possiblement no ho han fet al llarg de la seva vida— amb les mateixes pautes que ho fan els seus companys o els seus fills i filles. La seva opinió és molt clara: el 91% de les dones grans diu que només és vianant. Amb això estan dient que habitualment es desplacen a peu i que quan han de fer un desplaçament motoritzat, un desplaçament llarg, ho fan en transport públic o les porten en cotxe. La posició dels homes és més matissada. Ells són o han estat conductors, i per tant el 82% dels homes grans diu que són vianants o més aviat vianants.

En general l'opinió de les dones és diferent de la dels homes, tant pel que fa al grup de gent gran com a la resta. Més de la meitat de les dones en edat activa es declara només vianant.

1.2 Els desplaçaments de la gent gran

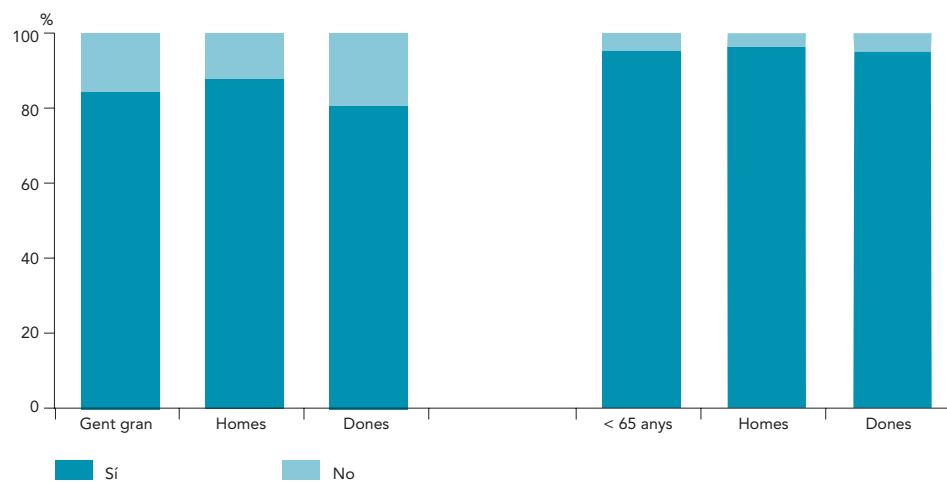
Un 6,8% de la població de Barcelona no surt de casa. Aquesta proporció baixa

Gràfic 1.
L'autoposicionament o els grups de mobilitat. Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2001



Font: elaboració pròpia.

Gràfic 2.
Sortir de casa. Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2001



Font: elaboració pròpia.

a la meitat, el 3,6%, quan es tracta de la població activa, però s'incrementa amb l'edat, especialment en el cas de les

dones. Un 18,5% de les dones més grans de 65 anys habitualment no surt de casa (gràfic 2).

1.3 Els motius dels desplaçaments

Els desplaçaments vénen determinats per l'activitat de les persones, i l'activitat és una de les diferències substancials entre la gent gran i la població activa.

Hem analitzat el motiu del primer desplaçament del dia, que sol ser el desplaçament més important. Cal dir que cada persona fa una mitjana de 2,68 desplaçaments diaris, comptant que un d'aquests desplaçaments, el darrer, és el de tornar a casa.

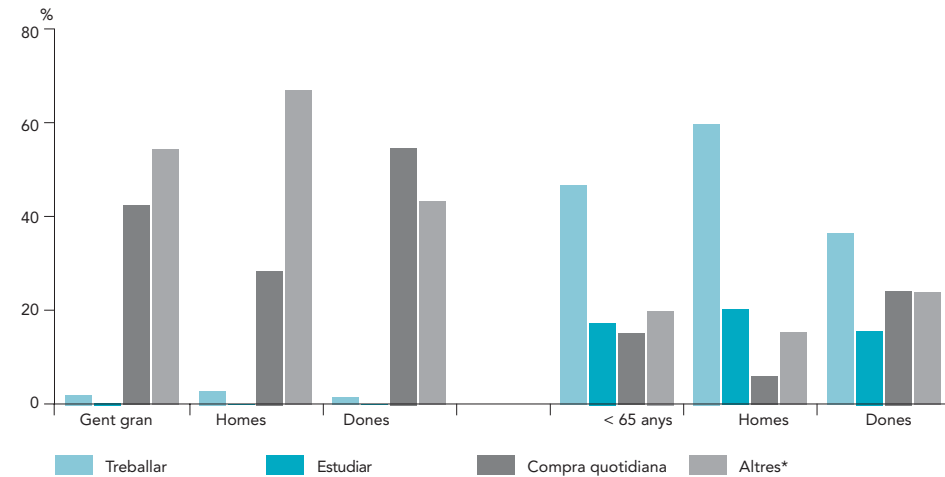
El gràfic 3 mostra el motiu que genera el primer desplaçament. En el grup de població activa, prop d'un 65% va a treballar o estudiar, i el 17% va a fer la compra quotidiana. El 20% fa altres coses (visites, gestions, oci, compres no quotidianes...). Cal tenir en compte que un 3,4% de la població més gran de 15 anys té com a primera activitat anar a acompanyar algú, que en la majoria dels casos és portar els fills a l'escola, abans d'anar a treballar.

En el col·lectiu de la gent gran les diferències segons el sexe del motiu del primer desplaçament del dia són significatives. Les dones més grans de 65 anys s'encarreguen de les feines de la casa, i el primer que fan (55%) és anar a comprar. En el cas dels homes això ho fan el 29% dels casos. L'activitat més important dels homes, el 67%, és anar a passejar.

1.4 L'hora de sortir de casa

El 50% de la població més gran de 65 anys surt de casa entre les 10.00 i les

Gràfic 3.
Motiu del primer desplaçament en sortir de casa.
Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2001



* Fer esport, altres compres, anar a espectacles, menjar, acompanyar algú, anar a cal metge, fer gestions, etc.

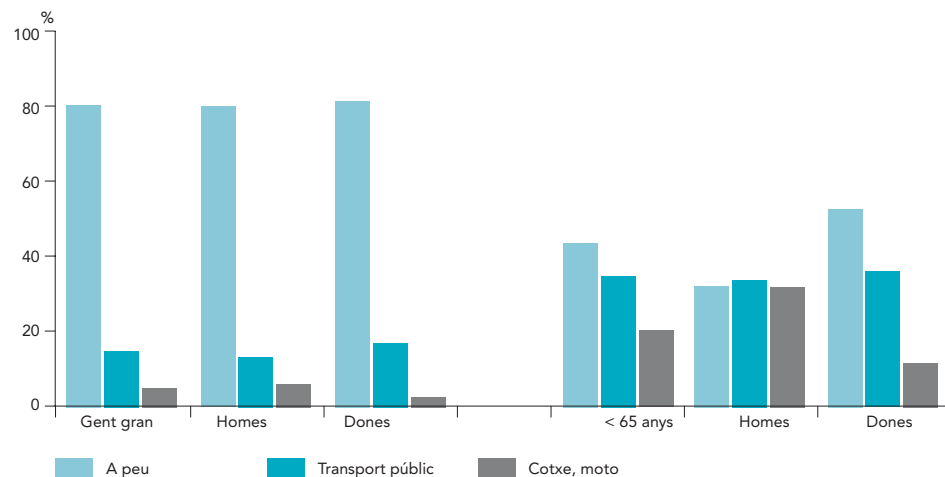
Font: elaboració pròpia.

Taula 1.
L'hora de sortir de casa (percentatges). Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2001

	Gent gran	Homes	Dones	< 65 anys	Homes	Dones
Abans de les 8.00	3,27	4,17	2,52	21,54	29,00	14,88
De 8.00 a 10.00	18,53	19,51	17,70	41,25	38,75	43,47
De 10.00 a 12.00	51,08	51,66	50,58	19,86	15,08	24,13
De 12.00 a 14.00	11,98	12,64	11,42	5,13	4,69	5,52
Després de les 14.00	15,14	12,02	17,78	12,22	12,48	12,00

Font: elaboració pròpia.

Gràfic 4.
La distribució dels tipus de transport de la gent gran.
Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2001



Font: elaboració pròpia.

12.00 del matí. En el cas de la població activa, el 50% ja han sortit abans de les 9.00 (taula 1).

1.5 Com es desplacen

L'activitat condiona el tipus de transport. L'activitat de la gent gran és la compra quotidiana i el passejar, i això es fa fonamentalment a peu.

Quan s'ha analitzat l'autoposicionament sobre els patrons de mobilitat, els homes més grans de 65 anys expressaven una postura més similar a la mitjana de la resta de la població, amb una diferència molt important entre dones i homes. Si ens fixem en el que fan, les diferències desapareixen i es mostra un comportament gairebé idèntic entre homes i dones.

La gent gran, tant homes com dones, en el primer desplaçament al voltant d'un 81% van a peu, prop d'un 15% en transport públic i no arriba al 5% en vehicle privat (gràfic 4).

Com es pot apreciar, l'ús dels mitjans de transports en les persones més joves de 65 anys dibuixa un perfil molt diferent entre els homes i les dones. No pel que fa al transport públic, que l'usen al voltant del 30% dels homes i dones per fer el primer desplaçament. La diferència està en el vehicle privat i anar a peu. El 60% de les dones van a peu davant del 45% dels homes. El 9% de les dones van en cotxe o moto, mentre que els homes ho fan el 17%.

El temps que destinen als desplaçaments a peu, tant la gent gran com els més joves, és d'uns 20 minuts quan es tracta de fer la compra quotidiana, i al

voltant d'uns 80 minuts per anar a passejar o fer altres compres.

1.6 Ús del transport públic i del privat

El transport públic més utilitzat pels barcelonins és el metro, mentre que la gent gran, especialment les dones, el que més fan servir és l'autobús.

Les dones van més a peu, en bus, en tren i en taxi que els homes. Els homes van més en metro, en cotxe, en moto i en bicicleta que les dones. Això passa tant en la gent gran com en la resta de la població (taula 2).

2. La salut de la gent gran i els accidents de trànsit

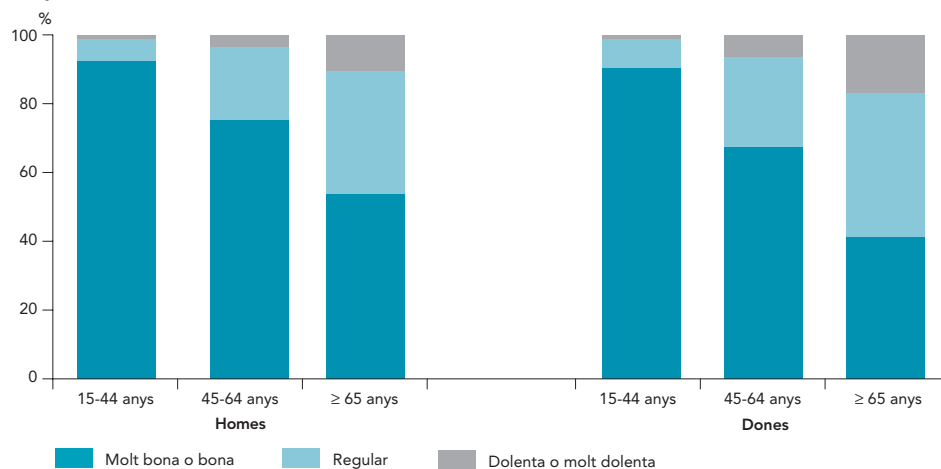
L'envelliment és un procés que comporta dimensions diverses, i que es desenvolupa amb una variabilitat important entre individus. D'entre les dimensions que més poden afectar la mobilitat hi ha la pèrdua progressiva de funcions, com ara la reducció del camp visual, la dificultat en estimar les distàncies i la velocitat d'aproximació dels vehicles, la disminució de l'agudesesa auditiva, juntament amb la dificultat en l'elecció de quina és la informació més rellevant de l'entorn i en la presa de decisions en situacions complexes. L'afectació d'aquestes capacitats dóna com a resultat un risc superior d'involucrar-se en situacions de perill per a la salut, bé sigui com a vianant o com a conductor d'un vehicle. D'altra banda, l'envelliment,

Taula 2.
Tipus de transport en el primer desplaçament (percentatges).
Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2001

	Gent gran	Homes	Dones	< 65 anys	Homes	Dones
A peu	81,50	80,81	82,09	43,62	33,03	52,86
Metro	5,37	6,03	4,82	19,38	20,08	18,76
Bus	7,13	6,03	8,06	11,82	10,59	12,89
Tren	0,51	0,49	0,52	3,12	2,67	3,51
Taxi	1,19	0,37	1,88	0,43	0,39	0,46
Cotxe (com a conductor)	2,71	5,17	0,63	13,08	21,52	5,72
Cotxe (com a acompanyant)	1,19	0,37	1,88	2,22	2,23	2,21
Moto				5,95	8,97	3,32
Bici	0,40	0,74	0,10	0,39	0,52	0,27

Font: elaboració pròpia.

Gràfic 5.
Estat de salut percebut segons l'edat i el sexe. Persones de 15 anys o més.
Enquesta de salut de Barcelona, 2000



Font: elaboració pròpia.

amb una fragilitat òssia i muscular més gran, suposa un augment de la vulnerabilitat corporal i, en conseqüència, un risc més gran de lesions i de complicacions en el cas d'un impacte de trànsit.

D'entre els trastorns crònics de la gent gran que poden afectar de manera més específica la seva mobilitat hi ha les demències, inclòs l'Alzheimer, les cata-

ractes i el glaucoma, la diabetis i les seves complicacions, els trastorns cardiovasculars i cardiopulmonars, el Parkinson, l'artrosi i l'epilèpsia.

A Barcelona, el 54% dels homes de més de 65 anys i el 41% de les dones d'aquest mateix grup d'edat consideren que la seva salut és bona o molt bona (gràfic 5).

Tanmateix, el 39% dels homes de més de 65 anys i el 61% de les dones de la mateixa edat declaren patir de quatre o més trastorns crònics (gràfic 6), la qual

cosa s'associa al fet que el 23% dels homes i el 31% de les dones d'aquestes edats declaren tenir una restricció crònica de la seva activitat, inclosa la mobilitat (gràfic 7).

2.1 Els accidents de trànsit de la gent gran de Barcelona

L'estudi dels accidents i lesions de trànsit a Barcelona el realitza l'Institut Municipal de Salut Pública de Barcelona d'acord amb el Sector de la Via Pública. Les dades per a l'elaboració dels informes d'accidentalitat s'obtenen de les dades d'accidents de la Guàrdia Urbana de Barcelona i del projecte "Dades d'urgències hospitalàries per accidents de trànsit", dels hospitals del Consorci Sanitari de Barcelona.

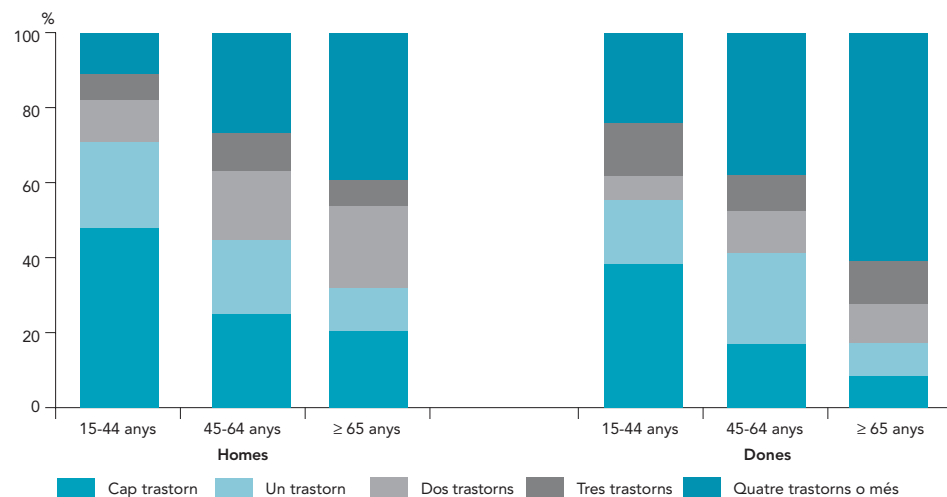
A Barcelona, l'any 2000, el 6% dels homes víctimes d'un accident de trànsit tenien més de 60 anys, percentatge que s'eleva al 13% en el cas de les dones. En el cas dels morts en accident de trànsit, el pes relatiu dels majors de 60 anys s'eleva al 15% en els homes i al 23% en les dones.

Segons el tipus d'usuari accidentat, en els homes d'entre 61 i 75 anys es tracta més sovint de vianants (44%) i d'ocupants de turismes (33%). En la població accidentada de més de 75 anys predominen els vianants (62%) i els ocupants de transports públics (20%). En les dones grans, la contribució dels vianants accidentats és encara més gran (el 53% en les de 61 a 75 anys, i el 64% en les de més de 75 anys), així com també el pes relatiu dels lesionats en transport públic (el 21% de les dones més grans) (gràfic 8).

2.2. Els atropellaments

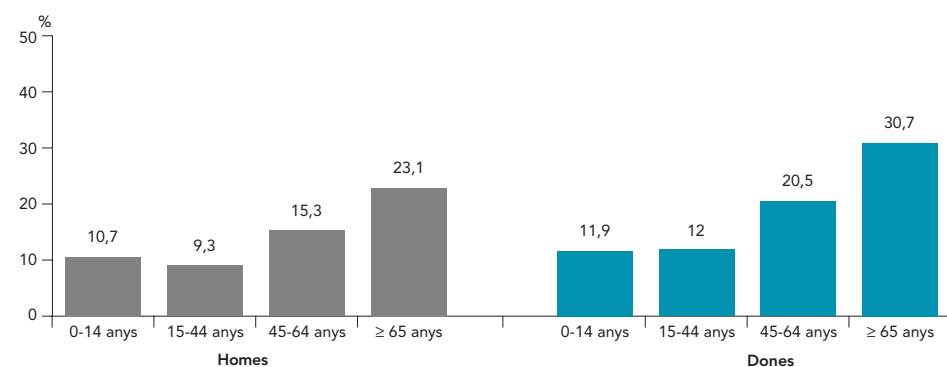
És en les edats més avançades que els accidents són més greus, tant pel fet

Gràfic 6.
Trastorns crònics segons l'edat i el sexe. Persones de 15 anys o més.
Enquesta de salut de Barcelona, 2000



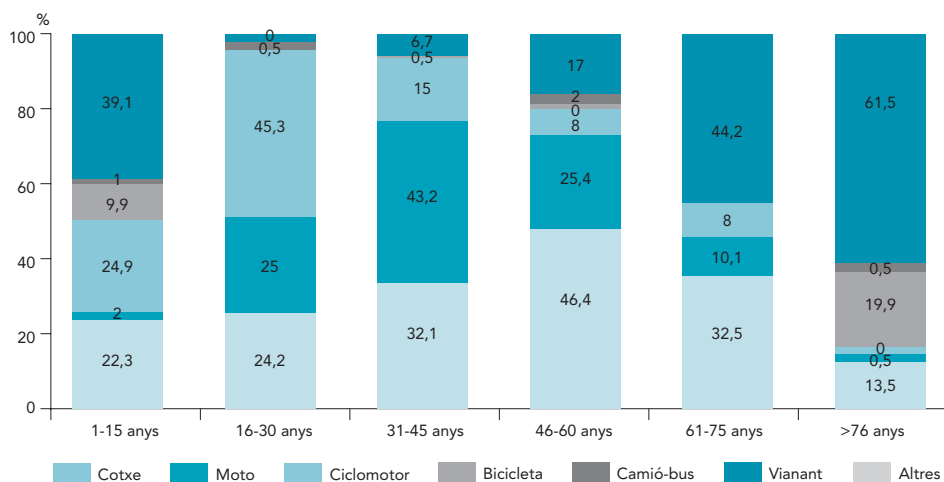
Font: elaboració pròpia

Gràfic 7.
Limitació crònica de l'activitat segons l'edat i el sexe.
Enquesta de salut de Barcelona, 2001



Font: elaboració pròpia.

Gràfic 8.
Tipus de vehicle en lesionats, segons l'edat. Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2000



Font: Dades d'Urgències Hospitalàries d'Accidents de Trànsit (DUHAT). Institut Municipal de Salut Pública.

que es tracti més sovint d'atropellaments, com per la vulnerabilitat física superior de la gent gran. Així, l'any 2000 la letalitat (morts per 1.000 víctimes) va ser de 5,4 en les víctimes d'entre 61 i 75 anys, xifra que augmenta a l'11,2 per 1.000 en les víctimes de més de 75 anys.

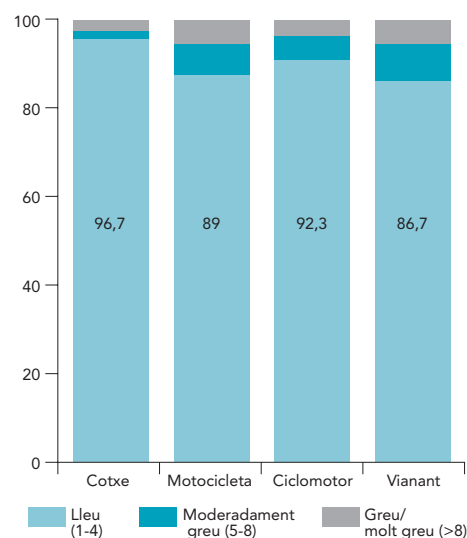
Quan es té en compte la valoració mèdica de les lesions (a través de l'escala ISS de gravetat de les lesions), són també els vianants els que tenen les lesions més greus (ISS mitjà: 2,37). Les lesions que més freqüentment afecten els vianants són les contusions múltiples (20%), l'afectació d'extremitats inferiors (46%) i superiors (18%), així com les de cap i cara. Entre un 24% i un 31% dels lesionats de més de 60 anys atesos als serveis

d'urgències hospitalaris de la ciutat són finalment ingressats a l'hospital (gràfic 9).

Els vehicles causants dels atropellaments són més freqüentment els turismes (el 59% en els ferits i el 81% en els morts), seguits de les motos i els ciclomotors (el 34% en els ferits i el 13% en els morts).

Prop del 45% dels accidents amb víctimes vianants es produeixen en les cruïlles, encara que en el cas dels accidents amb vianants morts la majoria es van produir fora d'aquestes. D'entre les conductes imputables al conductor implicat en un accident de trànsit amb afectació d'un vianant gran, destaquen la manca d'atenció i el no respecte del pas de vianants, circumstància que tanmateix és menys freqüent que el que es

Gràfic 9.
Gravetat dels lesionats segons el tipus d'usuari. Enquesta de mobilitat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, 2001



Font: Dades d'Urgències Hospitalàries d'Accidents de Trànsit (DUHAT). Institut Municipal de Salut Pública.

dóna en els vianants accidentats més joves. L'estat atmosfèric també s'associa al tipus d'accident, de manera que són més freqüents els atropellaments en dies de pluja intensa o de vent violent.

2.3 Els conductors grans

L'observació que la majoria (93%) de conductors implicats en un accident de trànsit tenen menys de 60 anys és consistent amb l'observació a escala internacional que els conductors grans es troben menys sovint implicats en accidents de trànsit, i que quan hi estan implicats es tracta més sovint de xocs de baixa intensitat, associats a lesions de menor gravetat. En resum, tot i la baixa implicació relativa de la gent gran en els

accidents de trànsit a Barcelona, la gravetat de les seves conseqüències fa que siguin un grup prioritari dins les polítiques de seguretat viària.

Conclusions i propostes del Consell Assessor de la Gent Gran de Barcelona, juny de 2001

Recomanacions per la seguretat viària de la gent gran

A continuació es reproduïxen les conclusions del grup de treball de seguretat viària del Consell Assessor de la Gent Gran aprovades en la sessió plenària de l'11 de juny del 2001. El fet d'incloure-les en aquest article té la voluntat que col·laborar en la seva difusió.

El grup valora molt positivament la tasca que ha fet fins ara la Guàrdia Urbana en el Programa d'educació viària, i considera que els casals municipals de gent gran les han de seguir programant dins de les seves activitats. En aquest aspecte creu que s'hauria d'impulsar que també es faci una campanya en altres entitats i casals no municipals. Caldria obrir noves vies d'educació en línies ja provades i que han tingut èxit, com obres de teatre o altres vies interactives. Com a complement d'aquesta campanya, considera útils els recordatoris que es puguin

fer, com ara falques radiofòniques, fullets o d'altres.

El sistema de recollida de queixes i suggeriments se sent com una cosa molt útil, i al mateix temps es valora positivament que la Guàrdia Urbana ràpidament doni la confirmació d'haver rebut la demanda, així com que l'hagi cursat, però consideren que moltes vegades caldria la mateixa celeritat en l'òrgan a qui pertoca solucionar-ho.

La figura de la policia comunitària és coneguda pels botiguers i les entitats, però és desconeguda per als ciutadans individuals i en especial per la gent gran, que no en coneix ni les competències ni on localitzar-la. Es demana que hi hagi una nova campanya recordatòria, en especial per al col·lectiu de gent gran. Com a punt final, demanen més presència de la Guàrdia Urbana a la ciutat.

El grup, un cop analitzat l'estudi presentat per l'Institut Municipal de Salut Pública de Barcelona, fa seves les seves conclusions i dona suport a les set línies prioritzades:

- *Prevenir l'envelliment innecessari*
 - Manténir-se actiu en el trànsit (caminar inclòs)
 - Manténir l'experiència i la pràctica continuada
 - *Adaptar les estructures viàries a les necessitats i limitacions de les persones grans*

- Implantar zones segures
- Incorporar criteris de seguretat en la planificació urbana

• *Promoure que la gent se senti més còmoda i segura*

- Amb informació i formació pràctica
- Amb itineraris segurs
- *Pel que fa al disseny de vehicles:*
 - Morros menys agressius en cas d'impacte
 - Llums de circulació diürns automàtics

• *Cribrar determinades malalties i limitacions*

- Consell mèdic
- Restricció de la conducció
- *Controlar la velocitat del trànsit i la disciplina vial*
- Millorar els sistemes d'atenció sanitària

- Fase aguda
- Rehabilitació

El grup vol fer constar que és necessari que el disseny de la ciutat tingui presents aquelles persones amb dificultats especials, siguin grans o no, perquè puguin gaudir amb seguretat de la ciutat, i recorden en aquest punt la recomanació que van fer en el seu dia de regular el temps dels semàfors segons les possibilitats de tots els vianants. 