



¿Qué implicaciones tienen para la seguridad vial el que vivamos cada vez más años?

vs

¿Cómo se garantiza la seguridad vial en una sociedad de mayores?



- Actualmente, el colectivo de mayores de 64 años representa el 19,67% de la población de la CAPV y 18% de la población estatal.
- Según proyecciones a largo plazo de EUSTAT, en el año 2040, esa cifra ascenderá a casi 40%.





El problema más serio que enfrentan los mayores se relaciona con el hecho de que su movilidad está restringida y sus sentidos más limitados

(un porcentaje significativo de las personas ancianas sufren discapacidad visual o de la audición)

Los peatones “ancianos” son más frágiles físicamente y particularmente vulnerables





ENVEJECIMIENTO
DE LA POBLACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

HERRITARREN
ZAHARTZEA ETA
BIDE SEGURTASUNA



MAIATZAK 8 MAYO. 2014 • PALACIO EUSKALDUNA JAUREGIA. BILBAO

**Entre 40-50% de las personas mayores
tiene problemas de visión y entre 10-15%
de audición**





ENVEJECIMIENTO
DE LA POBLACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

HERRITARREN
ZAHARTZEA ETA
BIDE SEGURTASUNA



MAIATZAK 8 MAYO. 2014 • PALACIO EUSKALDUNA JAUREGIA. BILBAO

1. Problemas de deambulación
2. Problemas para el transporte urbano
3. Problemas de conducción





DISEÑO URBANO

1. ACERAS
2. SEÑALIZACIÓN
3. SEMÁFOROS
4. SERVICIOS PÚBLICOS: centros de salud, bancos, comercio
5. ETC.





TRANSPORTE URBANO

1. Adecuado
2. Económicamente sostenible
3. Adaptado





ENVEJECIMIENTO
DE LA POBLACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

HERRITARREN
ZAHARTZEA ETA
BIDE SEGURITASUNA



MAIATZAK 8 MAYO. 2014 • PALACIO EUSKALDUNA JAUREGIA. BILBAO

Conductores mayores y la seguridad vial en Bizkaia. A pesar del envejecimiento de la población, la seguridad vial continúa mejorando

04-03-2013





El 13,37% de los conductores censados de Bizkaia sobrepasan los 64 años de edad, similar al 13,33% en Euskadi y ligeramente superior al 12,11% en el Estado





Según datos de 2011 en Bizkaia, el **12%** de los conductores de más de 64 años implicados en accidente de tráfico eran **mujeres**, sin embargo el **100%** de los conductores fallecidos de esa edad son **hombres**, lo que refleja la menor letalidad de los accidentes en los que se ven implicadas conductoras de esas edades respecto a los accidentes de conductores varones





Différences entre les hommes et les femmes Differences between males and females in traffic accident risk in France

J.-L. Martin, S. Lafont, M. Chiron, B. Gadegbeku, B. Laumon

Le rapport d'incidences **hommes/femmes est égal à 3,1** pour la mortalité (IC 95 % : 3,0-3,3), il est de 1,7 pour la morbidité (IC 95 % : 1,7-1,8). Les accidents de deux-roues concernent principalement les hommes et expliquent en partie leur sur-représentation. La létalité et la fréquence des blessures graves chez les survivants sont supérieures chez les hommes pour les principales catégories d'utilisateurs (automobilistes, deux-roues motorisés, cyclistes, piétons), après ajustement sur les circonstances de l'accident et l'âge des victimes. Les hommes sont plus sévèrement blessés pour toutes les régions corporelles et conservent plus souvent des séquelles graves





Entre 2001 y 2011, el **descenso** de fallecidos en accidente de tráfico del grupo de edad 65-74 años fue del 59,6%

En Bizkaia, sin embargo su implicación en accidentes de tráfico mortales como conductores a medida que aumenta su edad, es **menor** que para el resto de grupos





Consejos al conductor de edad avanzada

- No conducir de noche ni a horas extremas del día al amanecer o al anochecer.
- Descansar cada hora y media y en lo posible realizar trayectos de corta duración.
- **Vigilar la automedicación y ajustar la dosis según la edad y estado físico.**
- **Recomendar revisiones periódicas de la vista.**
- **Aumentar la atención visual, auditiva y la precaución.**
- Utilizar, si es posible, coches con dirección asistida, cambio de marchas automático, pedales de gran superficie y retrovisores grandes, tanto en del habitáculo como los exteriores colocados a ambos lados del vehículo.
- Acudir en su tiempo a los reconocimientos psicofísicos para renovar el permiso de conducir.





ENVEJECIMIENTO
DE LA POBLACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

HERRITARREN
ZAHARTZEA ETA
BIDE SEGURITASUNA



MAIATZAK 8 MAYO. 2014 • PALACIO EUSKALDUNA JAUREGIA. BILBAO

Hay una idea generalizada de que los conductores mayores son una amenaza para la seguridad del tráfico.
En términos generales, los conductores mayores tienen las tasas de accidentes más baja de todos los grupos de edad





Muchas personas continúan conduciendo vehículos hasta que edades avanzadas. Para algunos, la conducción puede ser una **opción de movilidad, ya que ciertas enfermedades pueden afectar a su capacidad de caminar o usar el transporte público antes de afectar su capacidad para conducir un Euskadi**



La **fragilidad** en lugar de disminución general de las habilidades de conducción si puede estar asociada a la accidentalidad

Por ello, las mejoras en la infraestructura peatonal, y las intervenciones de apoyo a la conducción segura, pueden ser consideradas como mejores inversiones para su seguridad y movilidad





**Osasuna,
Pertsonen Eskubidea,
Guztion Ardura**

Políticas de Salud para Euskadi 2013- 2020

Diciembre de 2013





Área 3, envejecimiento saludable



PROMOVER EL
ENVEJECIMIENTO
SALUDABLE



Área 3, e



Evolución de la esperanza de vida (años) libre de discapacidad y con discapacidad a los 65 años



Fuente: ESCAV





HELBURUAK ETA EKINTZAK

3.1. HELBURUA ZAHARTZE AKTIBOA

Adinekoen zahartze aktiboa eta autonomia sustatuko da, osasuna, bere baldintzatzaileak, tokiko eremua eta **sektore-arteko jokaera partaidea erkidego-mailan lantzea lehenetsiz.**

3.2. HELBURUA LAGUNTZA SOZIOSANITARIOA

Teknologia berriak egokitzea, adinekoengan duten erabilgarritasunaren eta eraginkortasunaren ebidentzian oinarrituta, Eusko Jaurlaritzaren Berrikuntza Publikoko Estrategiarekin bat eginez³⁹.

3.3. HELBURUA GAITASUN FUNTZIONALA ETA AUTONOMIA

Adinekoen laguntza soziosanitarioa adostu eta sustatzea, mendeko pertsona ahulentzako ...

3.4. HELBURUA TEKNOLOGIA BERRIAK

Osasun Arreta egokitzea, zahartzearen ondoriozko osasun-arazoak modu eraginkorragoan jorratzeko, errekupeazioa lehenetsiz eta gaitasun funtzionalaren galera murriztuz.





OBJETIVO 3.1. ENVEJECIMIENTO ACTIVO

➤ ACCIONES

- 3.1.1.** Promover el desarrollo del **Programa Ciudades Amigables** con las Personas Mayores en Euskadi, conjuntamente con Eudel y las áreas Departamentales del Gobierno Vasco implicadas.
- 3.1.2.** Desarrollar iniciativas en el ámbito local para incorporar a las personas mayores a la práctica de la actividad física, usando de una manera eficiente los recursos públicos y privados.
- 3.1.3.** Fomentar relaciones interpersonales e intergeneracionales: asociacionismo; aprendizaje a lo largo de la vida y empoderamiento; fomento de aficiones e intereses individuales; voluntariado y oportunidades de servicio a la comunidad.
- 3.1.4.** Impulsar la capacitación de personas cuidadoras, familiares y pacientes en hábitos de vida saludables, en información sobre enfermedades y accidentes más frecuentes en personas mayores y en actuación ante la discapacidad.
- 3.1.5.** Promover y desarrollar el voluntariado entre las personas mayores, alineándose con las políticas de familia de las instituciones públicas.



ENVEJECIMIENTO
DE LA POBLACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

HERRITARREN
ZAHARTZEA ETA
BIDE SEGURITASUNA



MAIATZAK 8 MAYO, 2014 • PALACIO EUSKALDUNA JAUREGIA, BILBAO



Naomi Baster
Policy and Research Officer, PACTS
naomi.baster@pacts.org.uk

Safer mobility for an ageing population

Based on the PACTS report

It's my choice

Safer mobility for an ageing population

Available to download at: www.pacts.org.uk



Questions

2. What is the best way to support the safety of older drivers?
 1. Tailored local measures to best suit local demographics
 2. A national course to support older drivers delivered locally
 3. An obligatory fitness-to-drive certificate from a GP when reapplying for a driving licence
 4. Older drivers should resit the driving test



Conclusions and recommendations

1. A long term trend = planning and long term regard

'We aim to make people dream of moving to Manchester when they retire, and we are confident we can make this a great place to grow older.'

Manchester: A Great Place to Grow Older 2010-2020. Manchester's Strategy for Ageing.

2. Significant for road safety = think about both risk & quality of life

'The ITN understands that older people want to do much more than go to the doctor or the market. For example, members use the service to attend senior college, to get their hair done, to shop at the mall, and to go out on dates.'

<http://www.itnamerica.org/>

3. Supporting safe mobility = prioritise basic measures, develop new, innovative measures.

'Despite the technological evolution of transport, the best selling means of travel in the 21st century remains shoes.'

http://www.seniors-project.eu/docs/ADNGAS_StudyTourCatalogue.pdf Page 9.





Vieillesse de la population et ergonomie des **innovations technologiques** de communication dans la conduite automobile

Ageing population and ergonomics of **innovative communicating technologies** in driving

Annie Pauzié E-mail the corresponding author

- First, reducing the complexity of the driving task reduces the performance differential between young people and the elderly.
- Second, optimizing on-board systems (improving the legibility and intelligibility of information, simplifying dialogue) with reference to the functional capacities of older drivers generally also benefits the rest of the user population too.



- **Epe luzera : planifikatu ikuspegi oparo batekin**
- **Bideetako ziurtasun neurriak : arriskua eta bizi kalitatea kontutan hartuz**
- **Mobilitate ziurra areagotu : neurri oinarrizkoak priorizatu , berriak eta berrikuntzak bultzatu**





- **Gidatzeko zailtasunak gutxiagotuz gaitasuna hobetu egingo da**
- **La optimización de sistemas de a bordo (mejorando la legibilidad y la inteligibilidad de la información, simplificando el diálogo) también beneficia al resto de la población de usuario también**





Mila esker



**Osasuna,
Pertsonen Eskubidea,
Guztion Ardura**

Políticas de Salud para Euskadi 2013- 2020

Diciembre de 2013