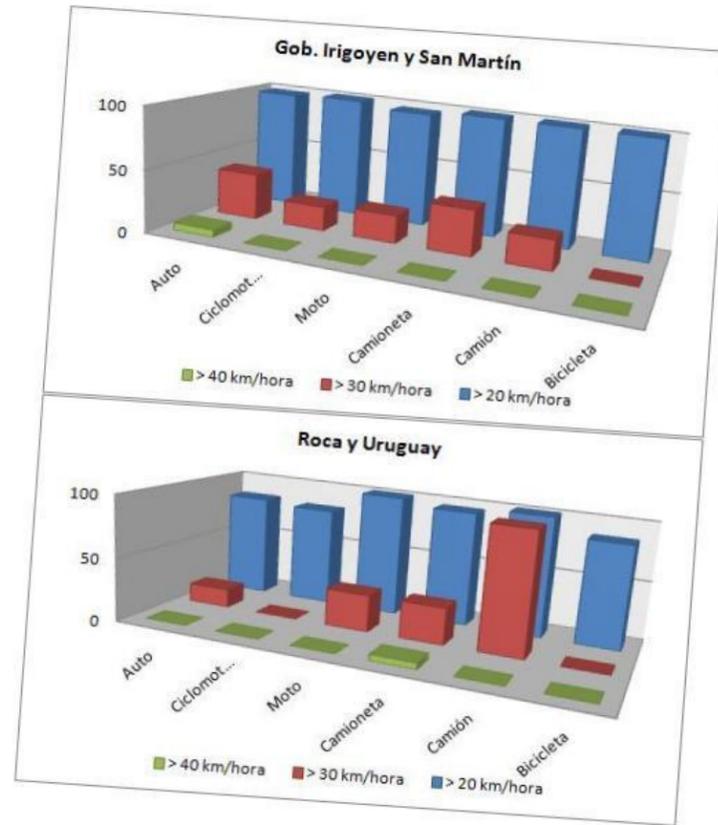


Datos preliminares

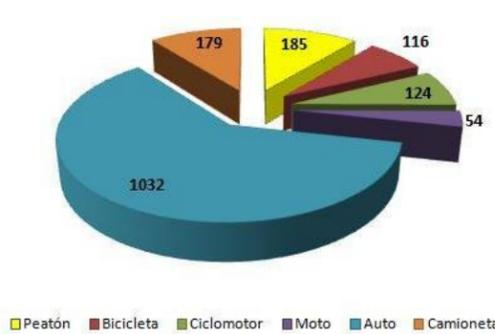
Si bien aún no contamos con la severidad de las lesiones, en función de la densidad de siniestros y magnitud de hospitalizados en dichas áreas comenzamos con los relevamientos de zonas potencialmente críticas que nos permitan enriquecer los datos reportados por los agentes de Tránsito y Bomberos Voluntarios, y poder establecer comparaciones entre diferentes zonas. En esta oportunidad relevamos la esquina de *Gob. Irigoyen y San Martín*, y la de *Roca y Uruguay*. El horario crítico se definió en base los datos obtenidos en el proyecto "Colisiones Viales 2008/9" realizado por investigadores de la UTN FRTL.

En los meses de julio y agosto existen dos horarios claves uno cercano al mediodía (entre las 12:00 y 13:30 hs) y otro por la tarde (entre las 17:30 a 19:30 hs). Optamos por el de la tarde, específicamente entre

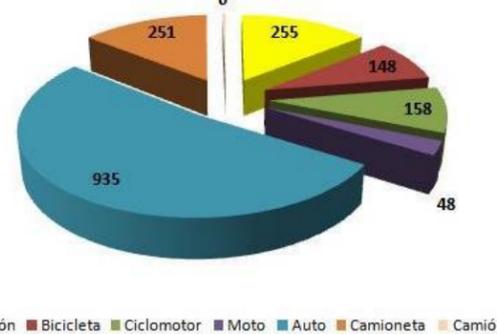
las 18 y las 19 hrs. La velocidad permitida en cruces de esquinas céntricas en condiciones climáticas óptimas, según la ley vigente en Argentina, es de 20 km por hora. Nuestros primeros resultados marcan que prácticamente ningún vehículo de la muestra la respeta. La falta de uso del cinturón de seguridad, la inexistente iluminación de las bicicletas y la cantidad de transportados en ciclomotores y motos son algunas de las particularidades.



Gob. Irigoyen esquina San Martín



Roca y Uruguay



Contacto

Web: www.siniestralidadvial.com.ar
 E-mail: siniestralidadvial@hotmail.com
 T.E.: (02392) 42-3094
 Dirección: UTN – FRTL
 Villegas 980 – T. Lauquen

Avales



Municipalidad de Trenque Lauquen

y

Honorable Concejo Deliberante de Trenque Lauquen



Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ministerio del Interior
 Presidencia de la Nación



UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA
 Universidad de Castilla – La Mancha

NUMERO
02
 AGOSTO
 2012

NEWSLETTER
 DEL PROYECTO DE
 INVESTIGACIÓN
 DE LA UTN - FRTL



Siniestros Viales 2012-2013

en este número

- ¿Para qué estudiamos los Siniestros Viales en Trenque Lauquen? **P.1**
- Esquinas peligrosas **P.1**
- Análisis de Variables **P.2**
- Transferencias del proyecto **P.2**
- Datos sanitarios **P.3**
- Datos preliminares **P.4**



Esquinas peligrosas

Parte de este estudio se focaliza en responder a una pregunta frecuente: "la peligrosidad de las esquinas", respuesta que colaboraría en el diseño de estrategias eficientes para la prevención de los siniestros viales.

En primera instancia debemos definir que una "esquina peligrosa" es aquella en la que la frecuencia y la severidad de las lesiones causadas por el tránsito en el individuo sean moderadas o graves.

Por ello son imprescindibles los datos obtenidos en el Sistema Sanitario, en nuestro caso el Hospital Municipal Dr. Pedro Orellana. A tal fin se ha provisto al Servicio de Guardia de una planilla en la que el personal de Salud identifica la región del cuerpo afectada, el tipo de lesión y el estado del sistema nervioso, respiratorio y cardiovascular. Procesando estos datos obtendremos el grado de la lesión: leve, moderada o grave.



¿Para que estudiamos los Siniestros Viales de Trenque Lauquen?

Las estadísticas mundiales reflejan que ciertos países desarrollados, como Inglaterra, Francia y España, poseen un sistema confiable de registro de datos. Gracias a ello logran obtener información suficientemente precisa para elaborar planes y políticas a mediano y largo plazo.

Resulta evidente que han logrado obtener resultados positivos en materia de prevención y eso se ha debido a que han implementado un sistema cuyo punto de partida fue "el registro".

Nuestro interés es estudiar el comportamiento vial de Trenque Lauquen, comparando nuestra realidad a la establecida a nivel nacional e internacional.

Las características de las calles, el tipo de señalización, los reductores de velocidad, la inexistencia de medios de transportes masivos como son los colectivos urbanos, la gran cantidad de

vehículos de dos ruedas, las lesiones causadas por el tránsito y la cantidad de habitantes son algunas de nuestras particularidades que requieren ser observadas y medidas.



En base a ellas podremos establecer escenarios que se ajusten a la realidad de nuestra ciudad.

Confiamos en lograr establecer pautas de comportamientos que permitan prever el mayor número posible de siniestros viales.

Para pensar...

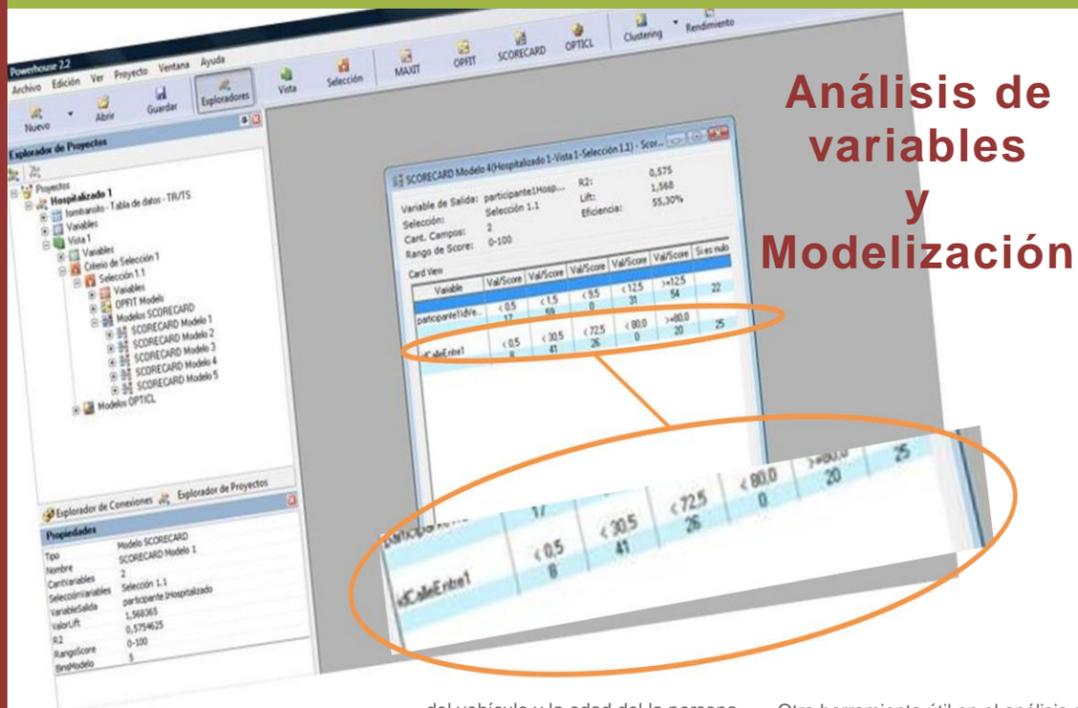
⇒ Pasar por un lomo de burro a una velocidad igual o mayor de 60 km/hora implica que todo elemento que se encuentre suelto se proyectará dentro del vehículo, resultando muy peligroso para la seguridad de los ocupantes.

⇒ El uso de cinturón de seguridad puede reducir hasta un 61% el riesgo de muerte en caso de sufrir un siniestro vial.

⇒ Puede resultar difícil ver a los peatones y ciclistas que circulan por la carretera, sobre todo por la noche. El uso de ropa de colores vivos o reflectante puede hacerlos más visibles y contribuir a evitar su atropellamiento.



⇒ Los niños son diferentes de los adultos desde el punto de vista físico, psicológico y fisiológico. La calidad y el tipo de atención que reciben repercuten en su recuperación global tras un accidente y su capacidad para volver a ser miembros plenamente activos de su comunidad.



Análisis de variables y Modelización

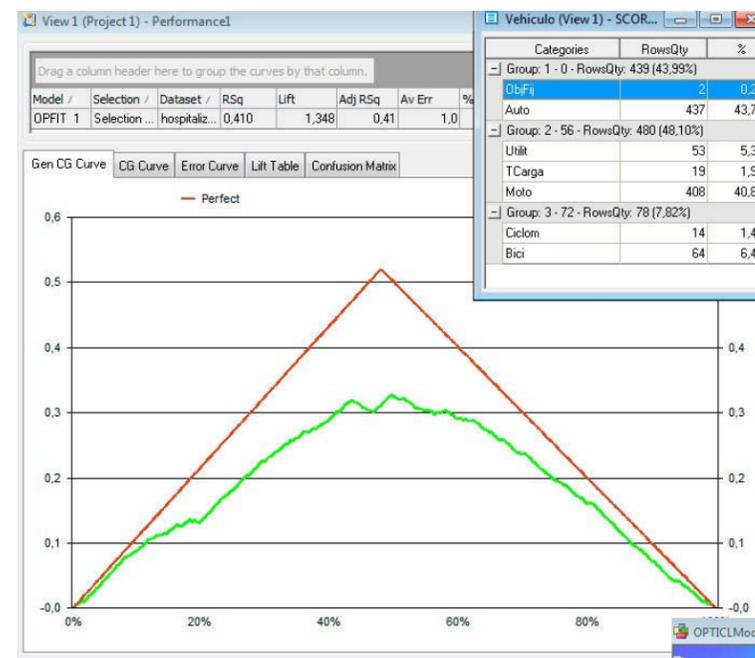
Actualmente nos encontramos analizando los datos obtenidos a través de los Agentes de Tránsito, para ello utilizamos el sistema Powehouse™ que nos permite trabajar con modelos predictivos.

Comenzamos el análisis a partir de la predicción de la variable "Hospitalizado" en función de los datos ya recolectados. El concepto de que un participante aparezca como "hospitalizado" implica que haya recibido atención en el hospital (no confundir con internación). Teniendo presente que aún es escasa la cantidad de datos disponibles encontramos que se pueden generar modelos que prevean la posibilidad de ser hospitalizado en función

del vehículo y la edad del la persona. En base a este modelo se puede observar que las personas que transitan en ciclomotores y bicicletas, y son menores de edad son las que mayor probabilidad tienen de ser hospitalizadas en un siniestro. Les siguen las que van en moto o utilitarios cuyas edades oscilan entre 18 y 25 años.

Un modelo no es perfecto, sino que se busca una aceptable aproximación al caso real. El sistema utilizado permite verificar esta aproximación por ej. a través del siguiente gráfico, donde en rojo están los casos reales y en verde las predicciones del modelo,

Otra herramienta útil en el análisis de variables es el mapa de densidad. Este mapa permite agrupar variables parecidas entre sí de manera de simplificar los modelos. En el ejemplo de la figura se observa una gran cantidad de muestras que poseen datos en común (sector rojo/naranja) y luego una dispersión mayor (verde) hasta casos puntuales sin mayor relación con los demás (azul). En base a esta información, se pudo en el modelo mencionado agrupar los vehículos en 3 categorías (ciclomotores-bicicletas, utilitarios-Transporte de cargas-Motos, objetos fijos-autos). De la misma manera, se agrupan las

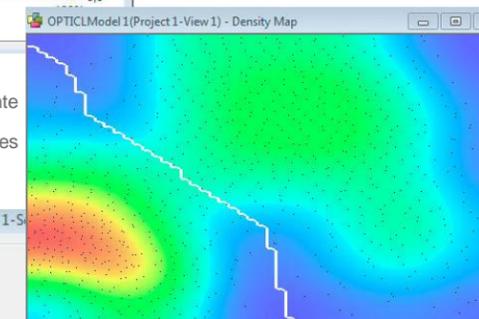


Es posible analizar las variables de diferentes formas, las más utilizadas son: representación gráfica y modelos estadísticos.

edades entre 1 y 17 años, 18 a 25, 26 a 34, 34 a 53 y 54 o más años. Obviamente que este modelo se modifica, como así también estos grupos conformados si la variable a predecir es diferente a la posibilidad de ser hospitalizado en caso de producirse un siniestro. Esto se cumple inclusive si la variación en el análisis pasa a ser la posibilidad de ser hospitalizado siendo conductor

del vehículo en vez de participante (incluye tanto a los conductores como acompañantes).

Variable	Val/Score	Val/Score	Val/Score	Val/Score	Val/Score	Val/Score
Vehiculo	Group 1	Group 2	Group 3			
	0	56	72			
Edad	< 17,5	< 25,5	< 34,5	< 53,5	>=53,5	Ns
	28	18	16	3	0	3



Sabías que...

“Según estudios internacionales, un peatón alcanzado a 64 km/h tiene un 85% de posibilidades de resultar muerto.

“Mientras que a 48 Km/h (reducción del 25%) dicha probabilidad baja al 45% (reducción del 47%).

Una disminución en el tránsito urbano de la velocidad de 40 km/h a 30 km/h evitaría el 85% de peatones fallecidos.”



¿Por qué es importante recopilar datos sanitarios?

Según la Organización Panamericana de la Salud, la adopción de decisiones racionales en materia de política pública, incluidos los temas de seguridad vial, dependerá de la disponibilidad de datos probatorios. La prevención de traumatismos causados por el tránsito es de interés para muchas personas, grupos y organizaciones, todos los cuales reclaman datos y pruebas. Haciendo hincapié en la necesidad de disponer de pruebas sólidas porque, de lo contrario, se dilapidarán recursos que son escasos en la ejecución de medidas ineficaces o de repercusión muy limitada. Las políticas y programas de seguridad vial, por consiguiente, deben basarse en datos confiables y comprobados.

¿Para qué sirven los datos sanitarios?

Los datos que describan las lesiones en los siniestrados son esenciales para:

- ✓ Describir la carga de los traumatismos causados por el tránsito;
- ✓ Evaluar los factores de riesgo;
- ✓ Establecer prioridades y asignar recursos para la prevención de traumatismos causados por el tránsito;
- ✓ Desarrollar y evaluar las intervenciones;
- ✓ Informar a quienes elaboran las políticas y a los responsables de aplicarlas;
- ✓ Aumentar el grado de concientización

