

Es necesario destacar, que la franja etaria de los participantes (conductores o acompañantes) de moto vehículos implicados en siniestros, está comprendida entre los 15 a 35 años, afectando gran parte de la población activa de la comunidad.

A partir de los relevamientos efectuados, podemos mencionar, el cumplimiento relativo del uso del casco, de acuerdo a la zona; incrementándose en el área céntrica, para reducirse en zonas aledañas. Ésta variación se puede deber a una mayor presencia y control de los agentes de tránsito en el micro centro.

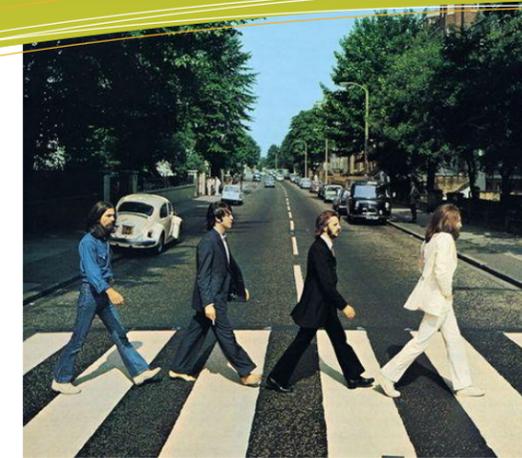
## Siniestros de Motos en el GIS

- ✓ Las zonas verdes representan la ocurrencia de siniestros de moto vehículos relevados hasta el momento. Se puede apreciar que los mismos se distribuyen heterogéneamente por la zona urbana en su totalidad.
- ✓ La graduación de color amarillo a rojo, nos indica que la densidad de siniestro se incrementa considerablemente. Esto se evidencia en las zonas céntricas, específicamente en las aéreas comprendidas entre las calles Villegas, Roca, San Martín, Oro, Uruguay, 9 de Julio, 25 de Mayo, Mariano Moreno y Cuello. Mientras que hay sectores aislados (Zona Barrio Parque) que próximamente estudiaremos en forma particular de acuerdo su perfil.



### en este número

- Primero el peatón P.1
- Circuitos peatonales críticos (en el GIS) P.2
- Primeras consideraciones P.2
- En el mapa P.2
- Moto vehículo P.3
- Gravedad de los traumatismos... P.3
- Siniestros de Motos en el GIS P.4



## Comunicación

Como integrantes de un proyecto de investigación científica buscamos generar conocimiento a través de una metodología clara y definida.

Sabemos que los resultados de un estudio de éste tipo se logran en un período de tiempo mayor al año.

Sin embargo, nos interesa compartir nuestros avances, es por ello que elaboramos esta propuesta de comunicación manteniendo un contacto frecuente con quienes se interesan por la problemática vial.

Somos muy optimistas en poder aportar un sistema de diagnóstico que permita comprender claramente por qué seguimos lamentando víctimas viales.

## Primero el peatón

En ésta etapa del proyecto nos hemos propuesto enfocarnos en perfilar las características más relevantes de los involucrados en los siniestros viales.

Si un peatón es uno de los colisionados seguramente llevará la peor parte de las lesiones. Por ello nos focalizamos en caracterizar los siniestros en los que al menos uno de los implicados es un peatón.

A nivel nacional los peatones se ven involucrados aproximadamente en el 6% de los siniestros ocurridos, número que nos parecería mínimo en comparación a los automóviles, por ejemplo, que se encuentran en prácticamente en el 84% de las colisiones. Sin embargo la gravedad del resultado impactará más en el primero que en el segundo.

Resulta lógico que la Organización Mundial de la Salud plantee su preocupación en los "usuarios vulnerables de la vía pública", es decir peatones, ciclistas y motociclistas que son el 46% de los muertos por traumatismos causados por el tránsito.

Cabe destacar que un peatón tiene el 90% de probabilidad de sobrevivir a la embestida de un vehículo que viaja a 30 km/h o menos; pero esa probabilidad es menor del 50% cuando el impacto se produce a 45 km/h o más.

La situación más común en la que se involucra un peatón con un vehículo es cuando este desciende de la acera. Es por ello que parte de nuestro estudio relevará aquellos circuitos críticos; identificando factores básicos que aumenten o disminuyan la probabilidad del encuentro.

En primera instancia recurrimos a nuestra base de datos y filtramos entre todos los siniestros aquellos en los que el peatón se ve involucrado, luego ordenamos y analizamos la información relevada a partir de indicadores generados por nuestro sistema.

Preliminarmente podemos observar:

- los siniestros ocurridos de noche fueron en espacios con luz artificial, por lo cual no podemos establecer a priori que la "luminosidad" sea un factor que incida.
- Los menores de 7 años son los principales afectados, los adultos mayores lamentablemente también están presentes entre los damnificados.
- En la mayoría de los casos el impacto se establece con una motocicleta, siendo el exceso de velocidad la principal causa asociada por los Agentes de Tránsito, seguida de una maniobra riesgosa.
- Este tipo de siniestro ha afectado en forma similar tanto a hombres como mujeres.
- En todos los casos el peatón tuvo que ser trasladado al Hospital Municipal a causa de los traumatismos resultantes.



## Primeras consideraciones

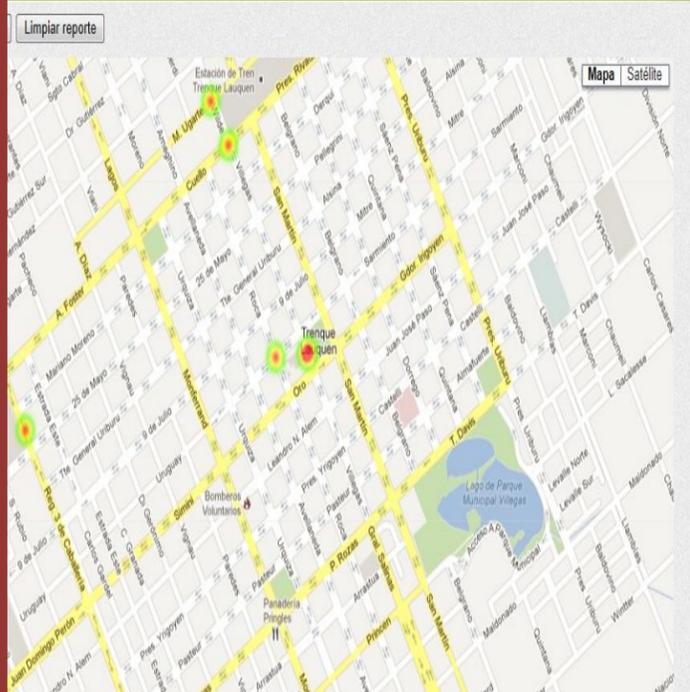
El circuito consta de una buena cantidad de luces artificiales, las cuales se encienden correctamente al disminuir la luz natural.

El relevamiento de velocidad de los vehículos efectuada sobre el sector de calle Uruguay indica que, en la mayoría de los casos, las velocidades exceden los límites permitidos (20 km/hora en los cruces), poniendo al peatón en una situación compleja en virtud de ocurrir una colisión.

En las veredas no se observan desniveles que impidan la circulación de adultos mayores, sillas para bebés ni sillas de ruedas. El tránsito peatonal se realiza sobre las veredas, sin embargo todas las personas relevadas que descendieron o ascendieron a vehículos estacionados sobre la rambla en calle Uruguay cruzaron a la vereda por mitad de cuadra y no por la esquina en donde se encuentra el cruce peatonal.

Así mismo, se considera que debería analizarse si los vehículos que transitan y estacionan sobre calle Villegas tienen una visión óptima del peatón.

La mayoría de los siniestros no fueron en las esquinas, sino sobre la recta de la vía pública. Esto refuerza la idea de la importancia de no cruzar "por mitad de cuadra" y hacerlo por las esquinas.



## Circuitos peatonales críticos (en el GIS)

Relevamiento y análisis de los factores básicos que pueden incidir en el tránsito peatonal

Los puntos rojos con borde amarillo marcan la ubicación de los siniestros y su tamaño nos brinda una idea de la cantidad en cuanto a la ocurrencia.

Cabe mencionar que en ésta etapa del estudio hemos consultado con el Arq. Pedro Llamedo el método más apropiado para avanzar en la observación, teniendo en cuenta que nuestro proyecto no abarca un análisis urbanístico exhaustivo el cual entendemos es factible de realizar por los Profesionales del Área con los que cuenta Trenque Lauquen.

En el plano se reconocen al menos dos circuitos críticos: uno de las calles Villegas y Wilde (perpendicular a las vías del ferrocarril). En éste informe nos abocaremos a informar acerca del primer circuito: *Villegas y Uruguay*



## En el Mapa

- Los iconos amarillos representan el alumbrado público, el cual en éste sector es de 10 luces por acera. Sobre calle Villegas al 500 se marcan dos estructuras altas de dos luces cada una emplazadas sobre el divisor de manos.
- Los semáforos se marcan en verde, los cuales funcionan correctamente al momento del relevamiento.
- Cada cuadra cuenta con dos vados por esquina que se encuentran marcados con iconos celestes.
- Las marcas en rojo indican estacionamiento vehicular. Sobre Villegas es oblicuo al cordón cuneta y en calle Uruguay es oblicuo a la rambla que divide ambas manos.



Villegas al 500 y Uruguay al 100. Algunas particularidades de los cruces...

## MOTO VEHÍCULOS

De acuerdo a los datos recopilados hasta el momento, se puede deducir que en la ciudad de Trenque Lauquen, los principales vehículos involucrados en siniestros corresponden a los automóviles y moto vehículos.

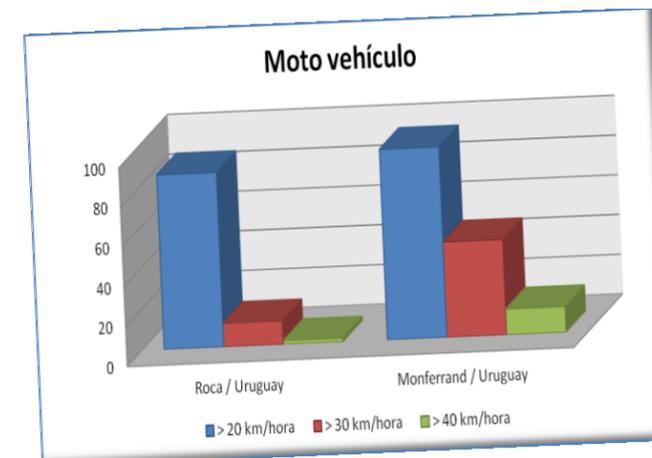
En esta oportunidad, hemos analizado los moto vehículos debido a la vulnerabilidad que representan, por ser el medio de desplazamiento en que circulan la mayor cantidad de personas hospitalizadas.

De las diferentes intersecciones relevadas (en función de la densidad siniestral), seleccionamos las esquinas "Uruguay & Monferrand" y "Roca & Uruguay", para analizar los múltiples factores intervinientes en un siniestro.

La velocidad "es EL factor" a considerar, debido a que los relevamientos indicaron que el 80 % de los moto vehículos observados, no respetan la normativa vigente.



Podemos establecer que las velocidades se incrementan considerablemente cuando nos alejamos de la zona del micro centro, En áreas céntricas se advierte la existencia de un flujo vehicular continuo y considerable densidad peatonal, estos aspectos nos hacen suponer que se convierten en un limitante para el incremento de velocidades.



## Gravedad de los traumatismos causados por colisiones

Estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud revelan que a mayor velocidad de impacto, mayor es la probabilidad de traumatismos graves o mortales.

Los traumatismos causados por el tránsito afectan cuatro categorías básicas de usuarios de la vía pública:

- Peatones.
- Ocupantes de vehículos motorizados (incluyendo conductores y pasajeros).
- Ciclistas.
- Motociclistas.

Los peatones de edad avanzada son aún más vulnerables físicamente a medida que las velocidades aumentan.

## Factores de riesgo para los peatones

- Mala visibilidad en las calles
- Escaso conocimiento de la seguridad vial, como por ejemplo el cruce realizado en forma indebida (sin mirar o por mitad de calle, etc.).
- Alteraciones del comportamiento (alcohol, drogas, etc.)
- Inadecuada accesibilidad a veredas.