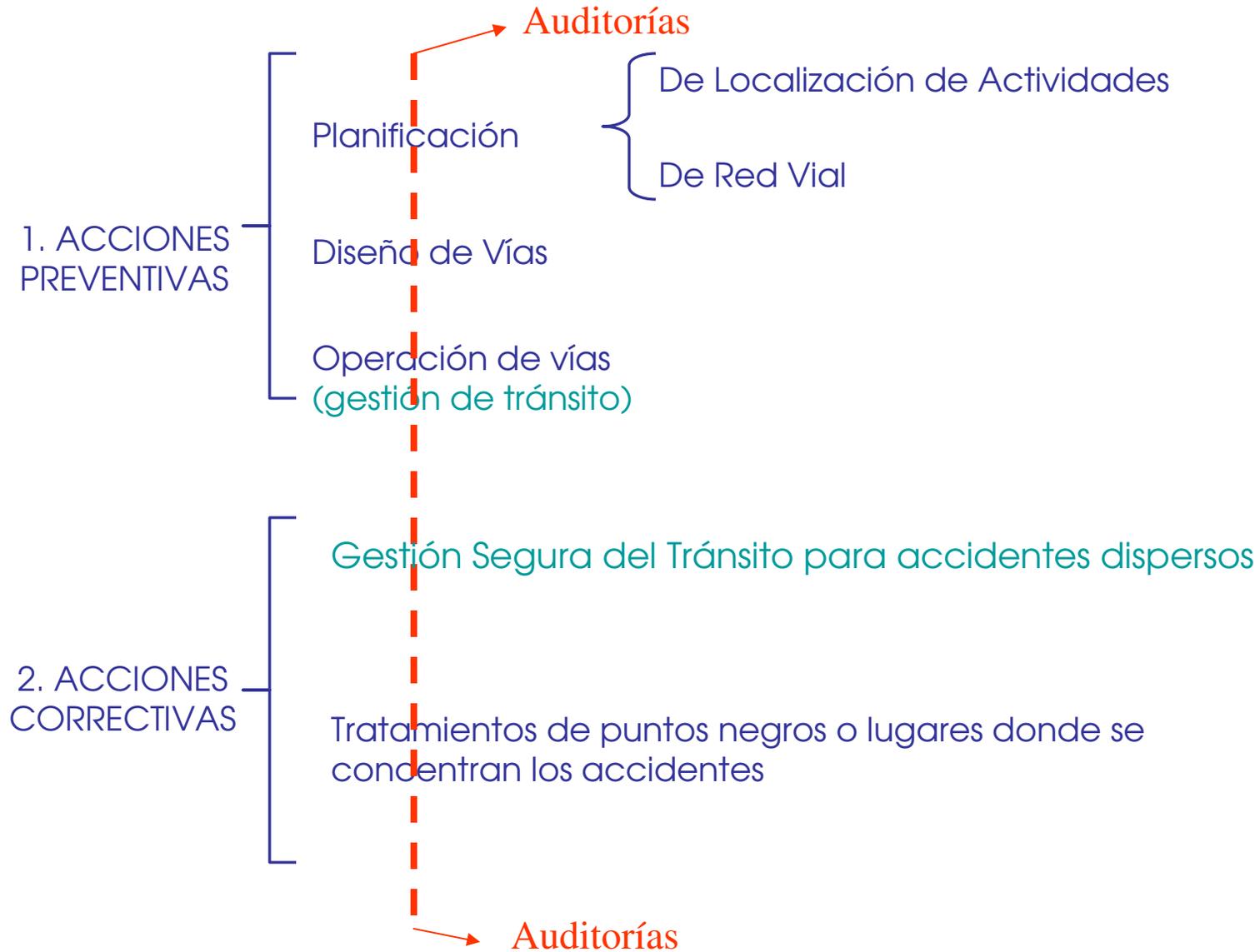
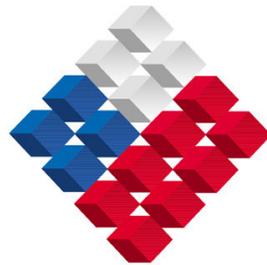


ÁMBITOS DE ACCIÓN PARA LOGRAR VÍAS SEGURAS



Gestión segura del tránsito urbano



GOBIERNO DE CHILE
CONASET

MPV-Agosto 2008

COMPORTAMIENTO DE LOS ACCIDENTES



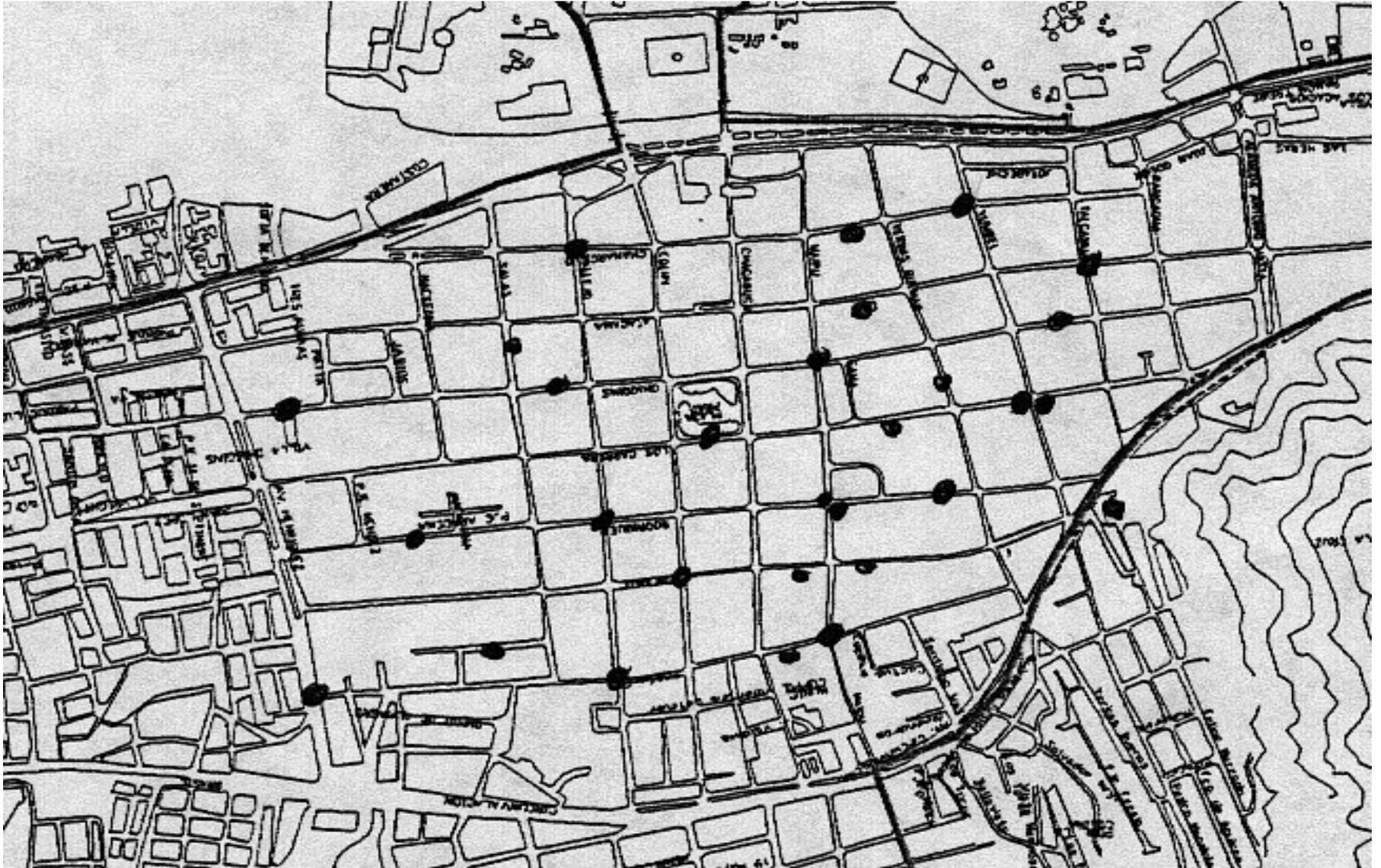
1

**Aproximadamente 80 de cada 100
accidentes ocurren en áreas
urbanas**

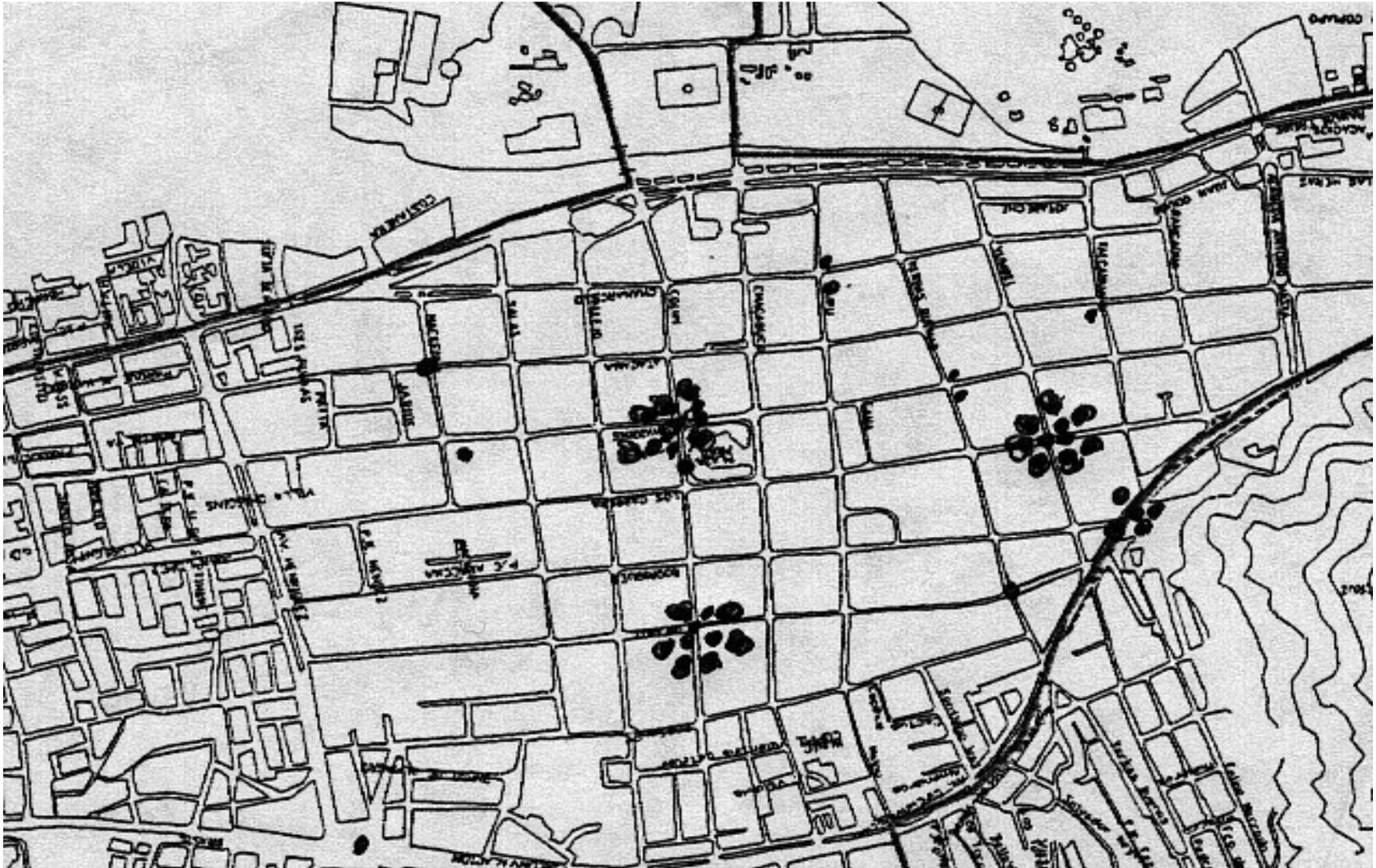
2

**Los accidentes en áreas urbanas
tienen dos patrones de distribución:**

Dispersos en toda la red vial



Concentrados en “puntos negros”



3

Aproximadamente la mitad de los accidentes en áreas urbanas ocurren DISPERSOS. (varían año a año y afectan principalmente a los usuarios vulnerables: peatones, ciclistas, vehículos no motorizados)

4

La otra mitad se concentran en PUNTOS NEGROS

5

El tratamiento de puntos negros con medidas correctivas es una tarea más simple y directa: **se identifican los factores contribuyentes y luego se aplican medidas específicas para corregirlos**



Encauzamiento



Después





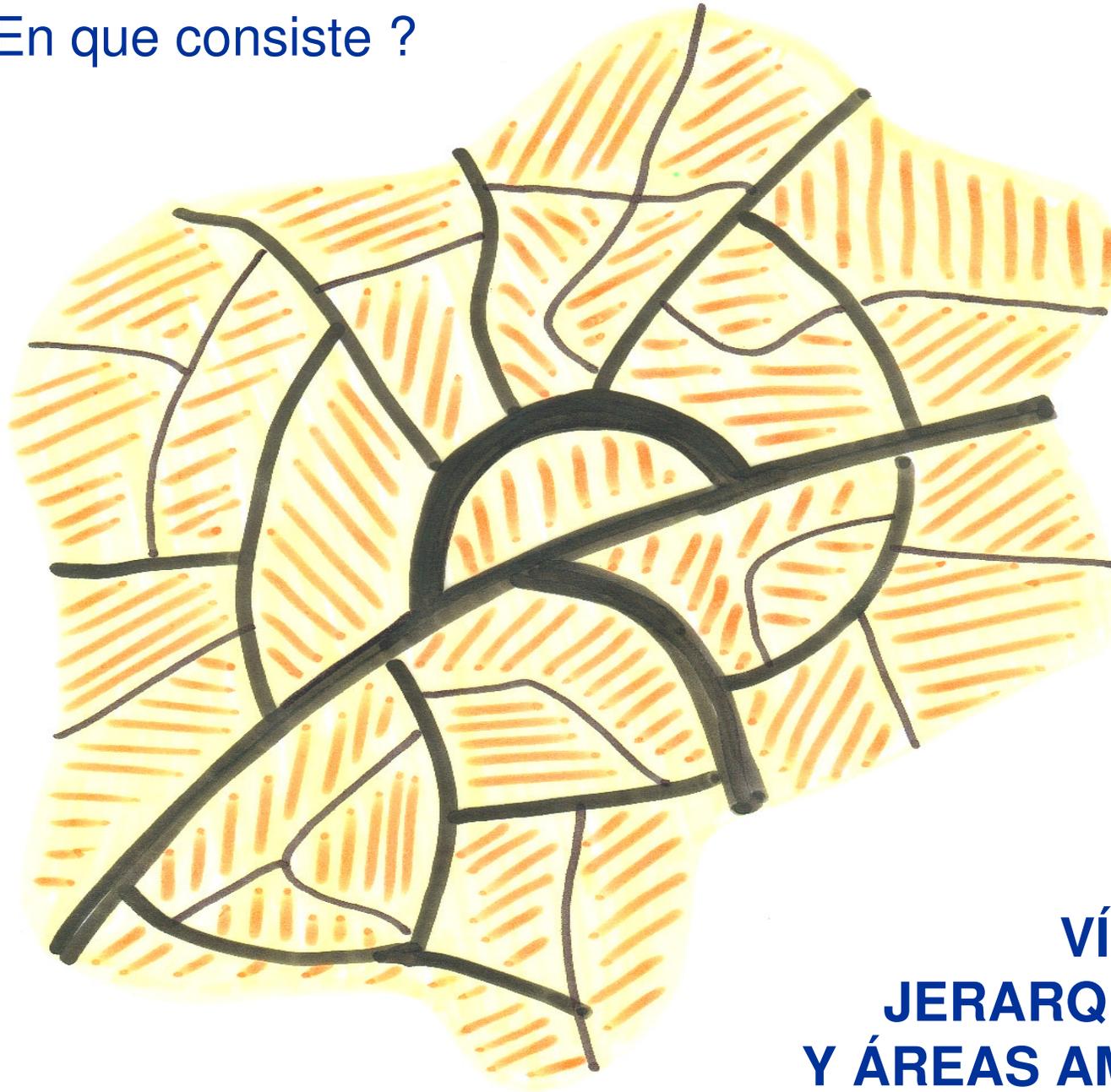
6

El tratamiento de accidentes dispersos requiere de la aplicación de nuevos conceptos de **gestión del tránsito** y de políticas del transporte que la apoyen



Gestión segura del tránsito urbano

¿En que consiste ?



**VÍAS
JERARQUIZADAS
Y ÁREAS AMBIENTALES**

Gestión Ambiental del Tránsito

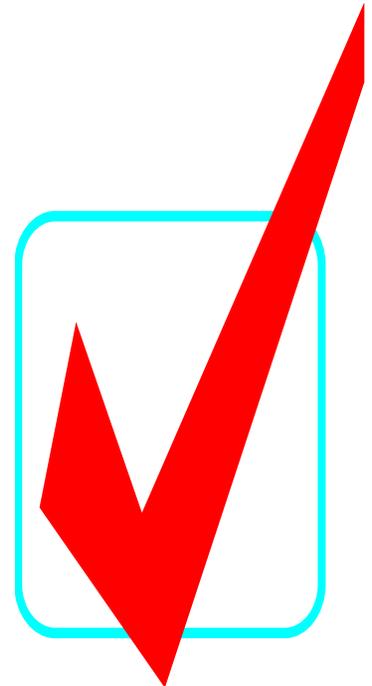
(sus principios aun continúan vigentes)

1960's

PROBLEMAS

- Congestión
- Contaminación del Aire
- Contaminación Acústica
- Segregación de Comunidades
- Molestias Visuales
- Accidentes

TODOS DE ACUERDO



SOLUCIONES

¿Más vías ?

¿No más vías?

¿Metro?

¿No más automóviles?

¿Más estacionamientos?

¿Menos estacionamiento?

¿Pagar por el uso de las vías?

¿Nada, se solucionará solo?

NO HABÍA ACUERDO

PRIORIDADES

¿Económicas?

¿Ambientales?

¿Sociales?

NO HABÍA ACUERDO

¿QUÉ HACER?

**ESTUDIO
(BUCHANAN)**

Este estudio:

- Marcó un hito en la planificación urbana (entendiéndose como planificación del uso del suelo + planificación del transporte)
- Fue el primer y sigue siendo el único estudio que integró los dos problemas que históricamente se habían tratado en forma separada:

La planificación y localización de actividades

La planificación y gestión del tráfico

- Entregó herramientas prácticas para conciliar estos dos aspectos
- Los principios en los cuales se basan sus propuestas **SIGUEN VIGENTES** aún cuando han pasado casi 40 años desde su enunciado

ESTUDIO BUCHANAN - Fases

1. Identificación de los problemas más importantes derivados de la acción del vehículo motorizado en las ciudades
2. Planteamiento de bases teóricas para explicar la esencia y características del patrón de movimiento en las ciudades, entregando una metodología de gestión del tráfico urbano que compatibilizara las necesidades del uso del suelo con las del transporte
3. Aplicación de esta metodología a casos concretos
4. Evaluación de la práctica vigente en Inglaterra, Europa y EEUU

Una de las primeras conclusiones del estudio fue que hasta ese entonces los problemas existentes no mejoraban debido a que:

- **La mayoría de las acciones habían tenido como principal objetivo mejorar los desplazamientos a través de la ingeniería de tráfico, sin considerar sus efectos en las demás actividades (usos de suelo)**
- **El desarrollo del uso del suelo no tomaba en cuenta los efectos que generaba en los patrones de tráfico**

Los siguientes son conceptos fundamentales para comprender las ciudades:

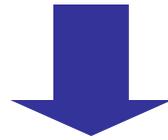
El desarrollo del uso del suelo y el desarrollo del transporte no son dos problemas separados: son las dos caras de una misma moneda

El transporte no se mueve por razones mágicas: se mueve como se necesita que se mueva en relación a las actividades

Las ciudades no son solo para transportarse: son para residir, trabajar, estudiar, abastecerse, recrearse

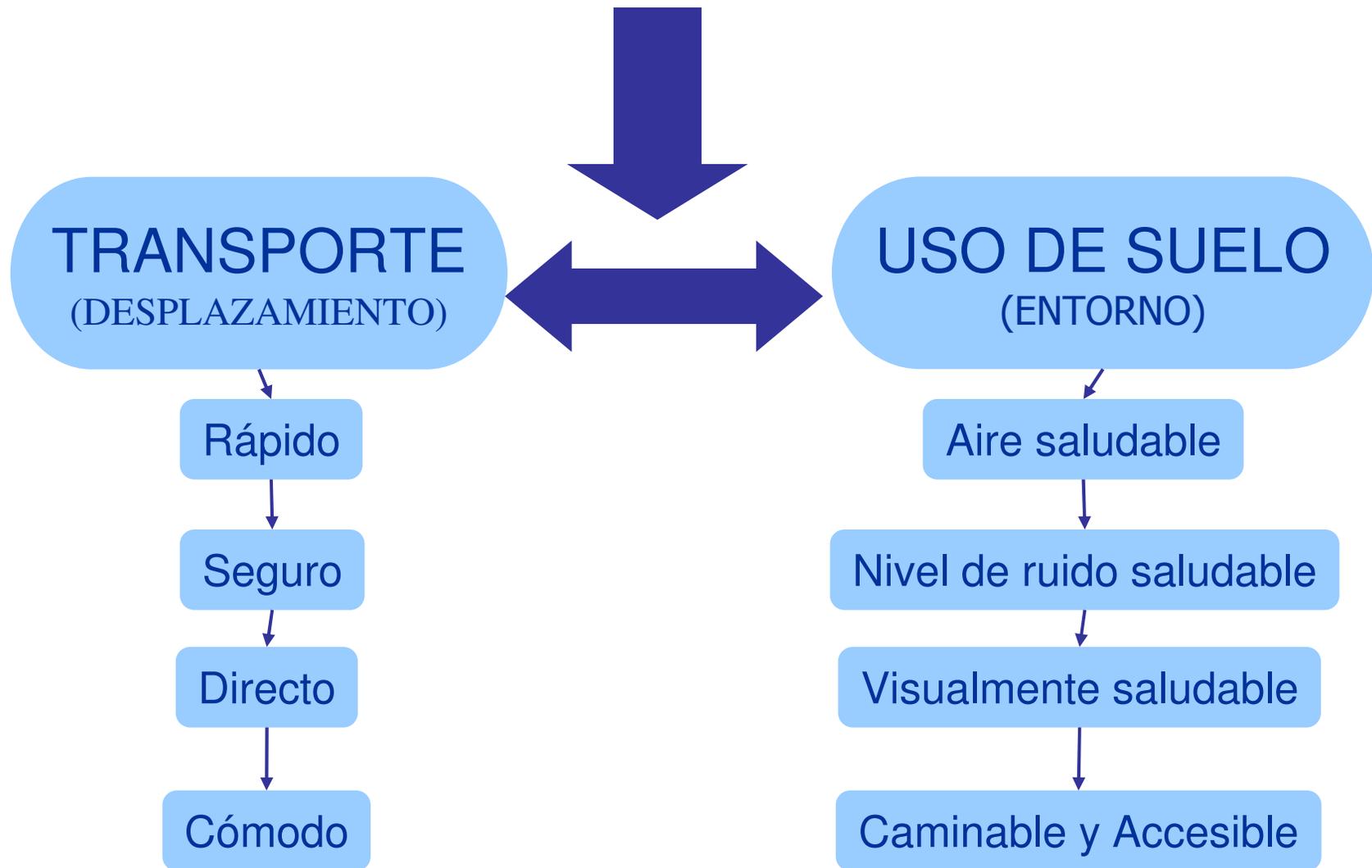
El transporte debe estar al servicio de las actividades y no al revés

**Y ESTE ES EL CONFLICTO FUNDAMENTAL QUE GENERA
LOS PROBLEMAS DEL TRÁFICO EN LAS CIUDADES**



**“incompatibilidad entre las
necesidades
del uso del suelo y las necesidades
del transporte”**

NECESIDADES



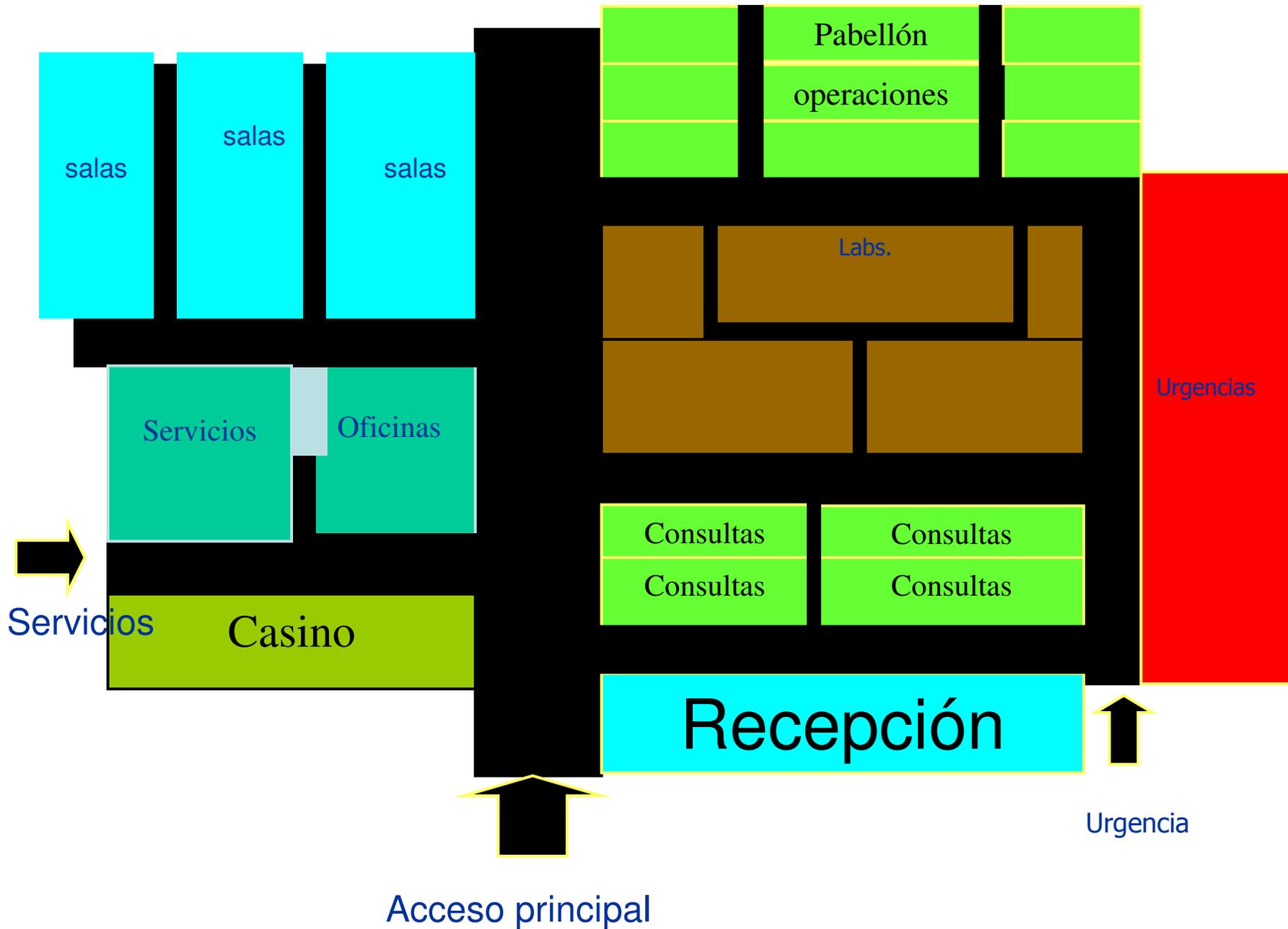
¿COMO COMPATIBILIZAMOS ESTAS
NECESIDADES TAN OPUESTAS?

¿CÓMO LOGRAR UN BUEN DESPLAZAMIENTO
Y UN BUEN ENTORNO?

iiiiiiiiii Muy fácil!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!



**“Los mismos principios de circulación
que se aplican en los edificios”**



Jerarquización funcional de vías

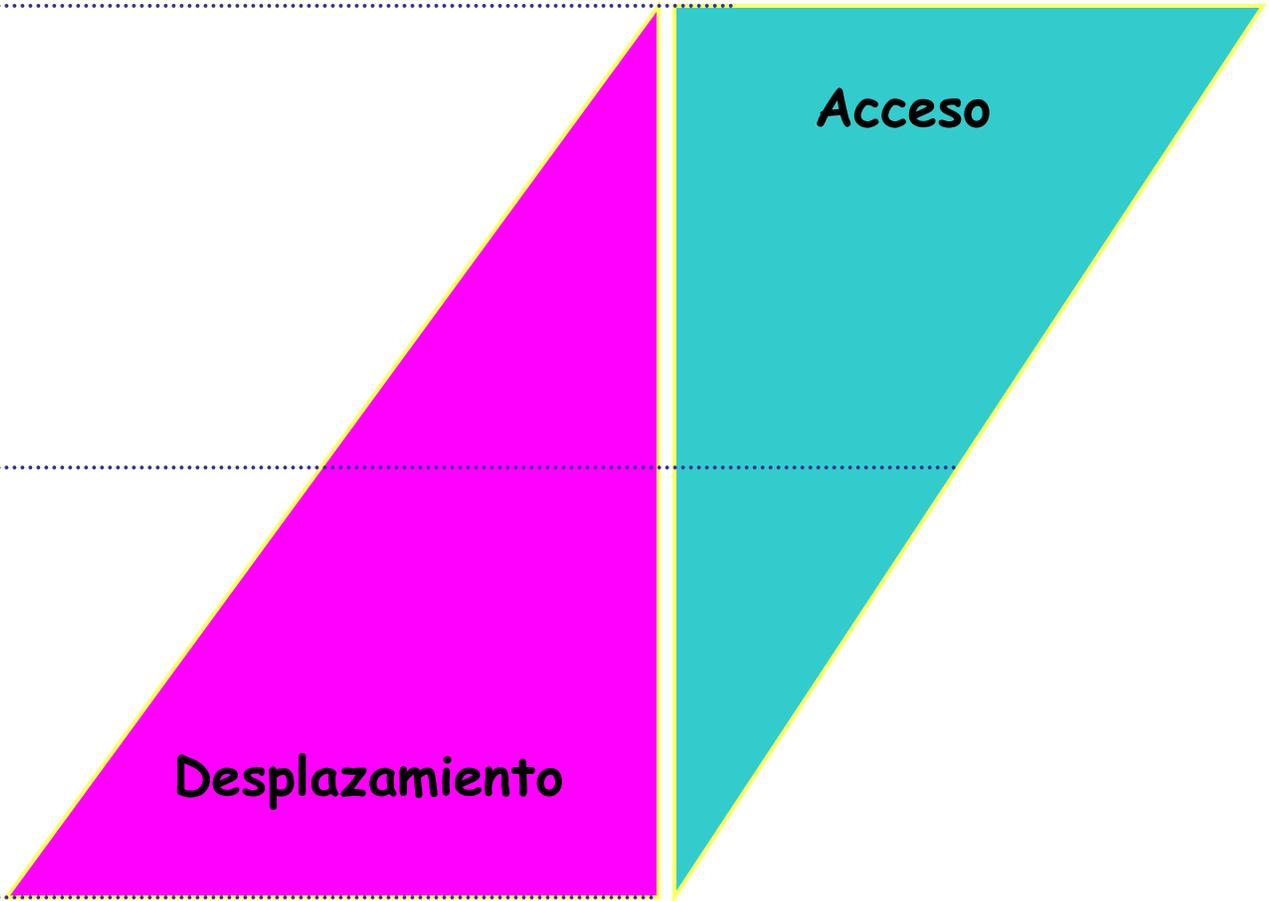
Vías peatonizadas

Acceso

Vías mixtas

Desplazamiento

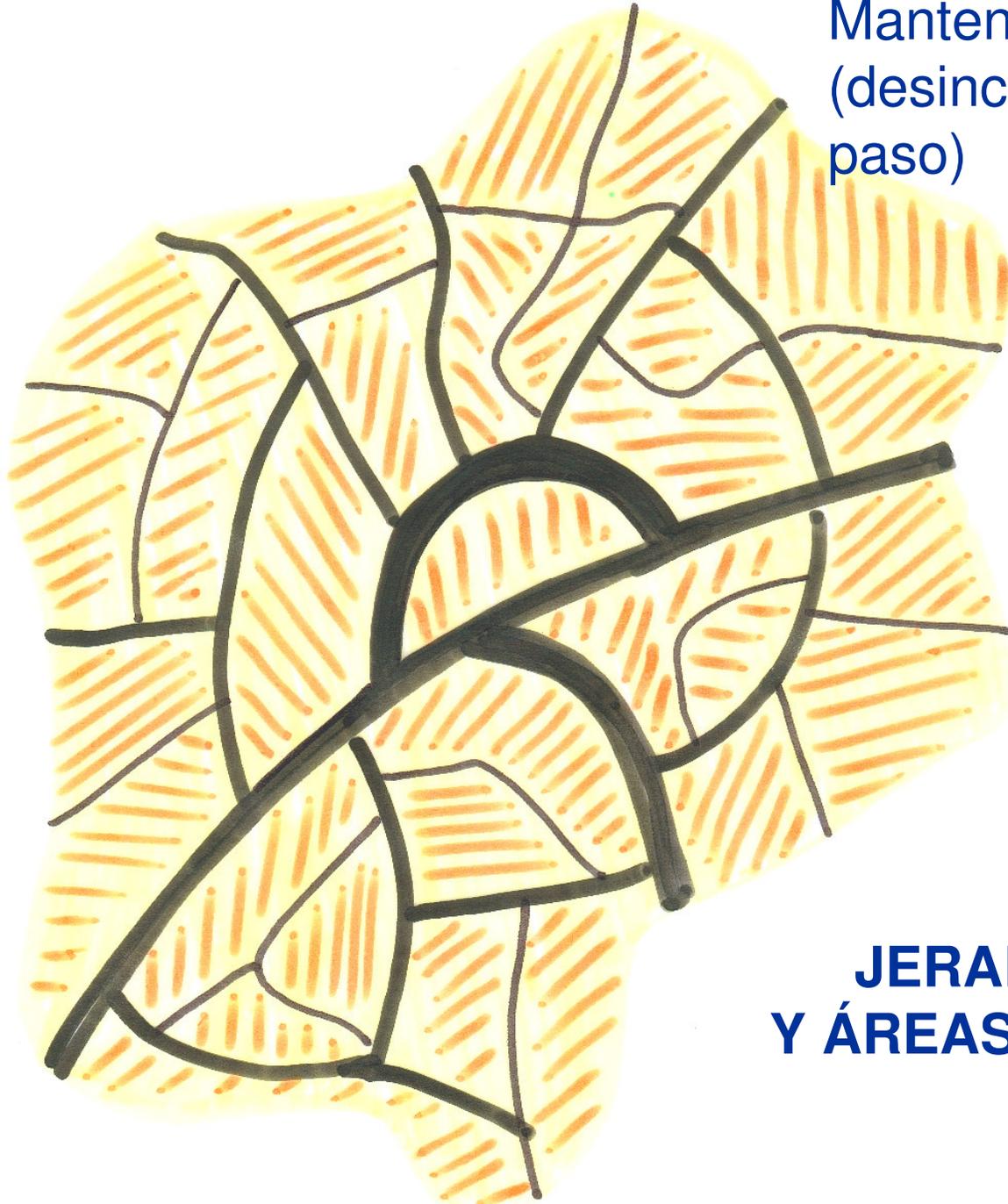
Autopistas



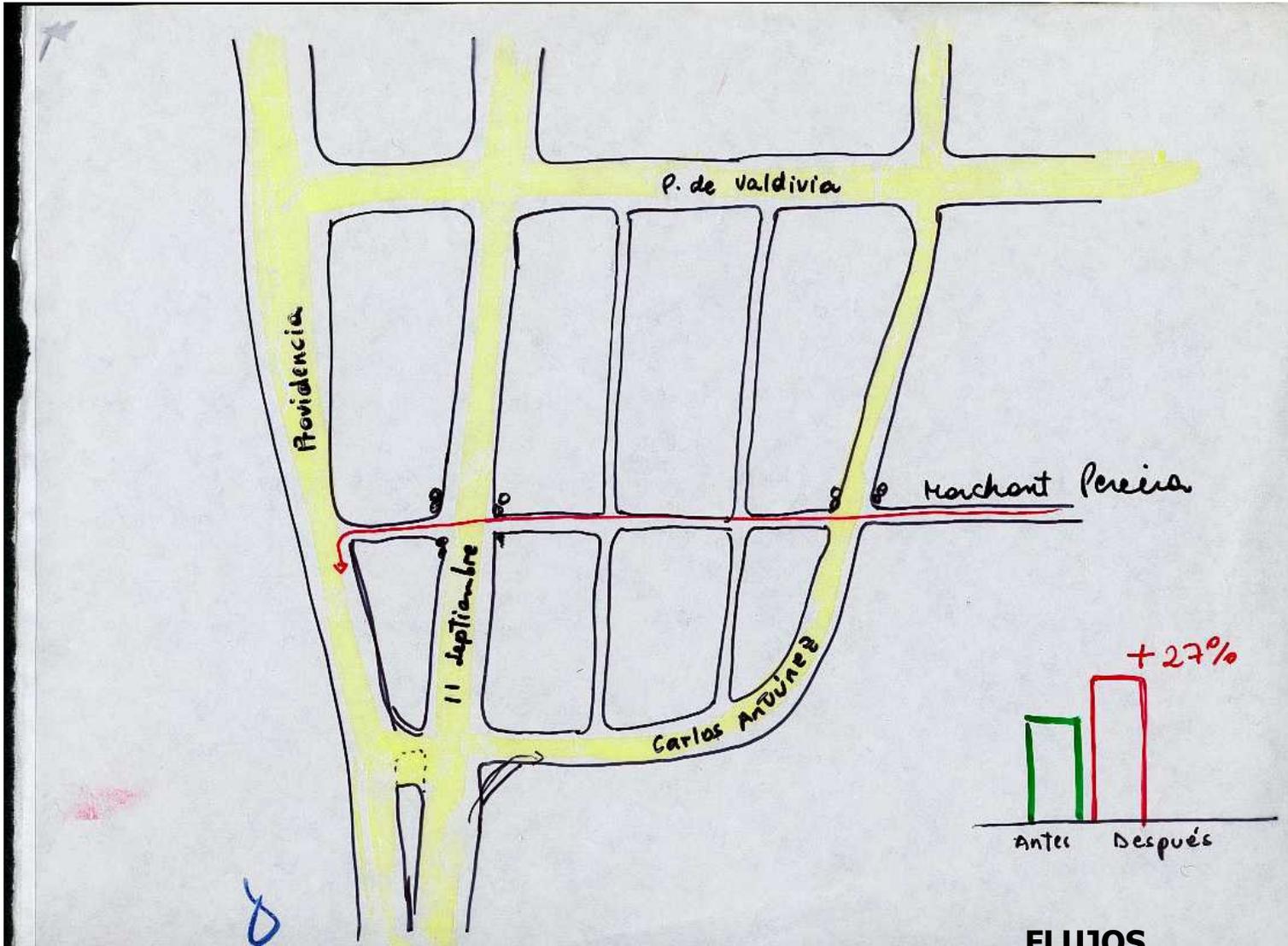
ALGUNOS PRINCIPIOS DE LA JERARQUIZACIÓN VIAL

- **Las categorías de las vías se asignan en base al rol que se desea para esa vía y NO EN BASE A FUNCIONES HISTÓRICAS**
- **Las vías deben intersectarse solamente con vías de la misma categoría o de una categoría mayor o inferior**
- **La apariencia y estándar de diseño debe hacer percibir al conductor claramente el rol de la vía e instar a velocidades acordes**
- **La cantidad, el tipo y frecuencia de las intersecciones debe ser consistente con la función principal asignada en la jerarquía**
- **La red de vías debe encapsular áreas de donde se excluya el tráfico de paso**
- **Las redes viales damero pueden hacerse funcionar jerarquizadas**

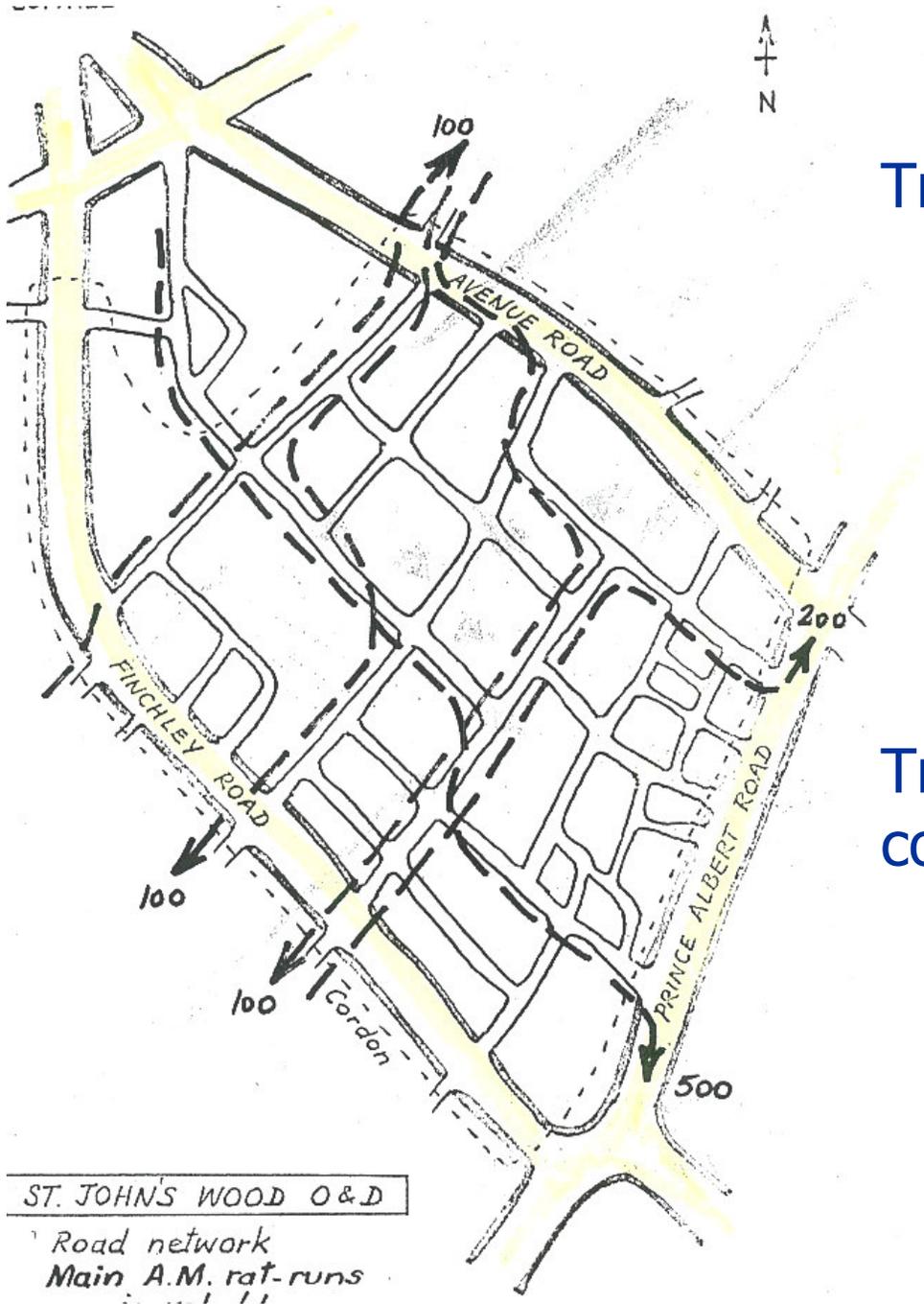
Mantener áreas/jerarquía
(desincentivar tráfico de
paso)



**VÍAS
JERARQUIZADAS
Y ÁREAS AMBIENTALES**

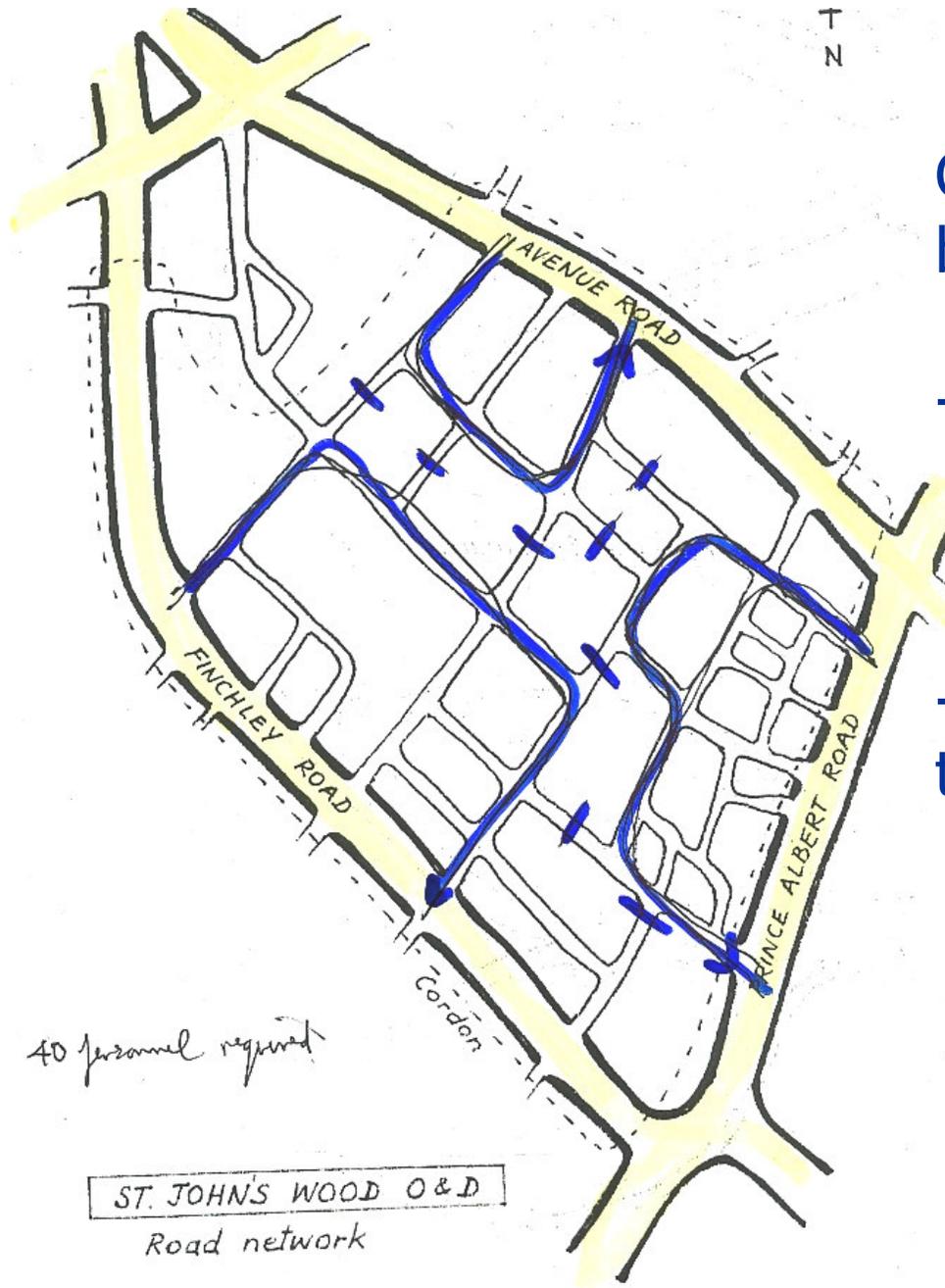


FLUJOS



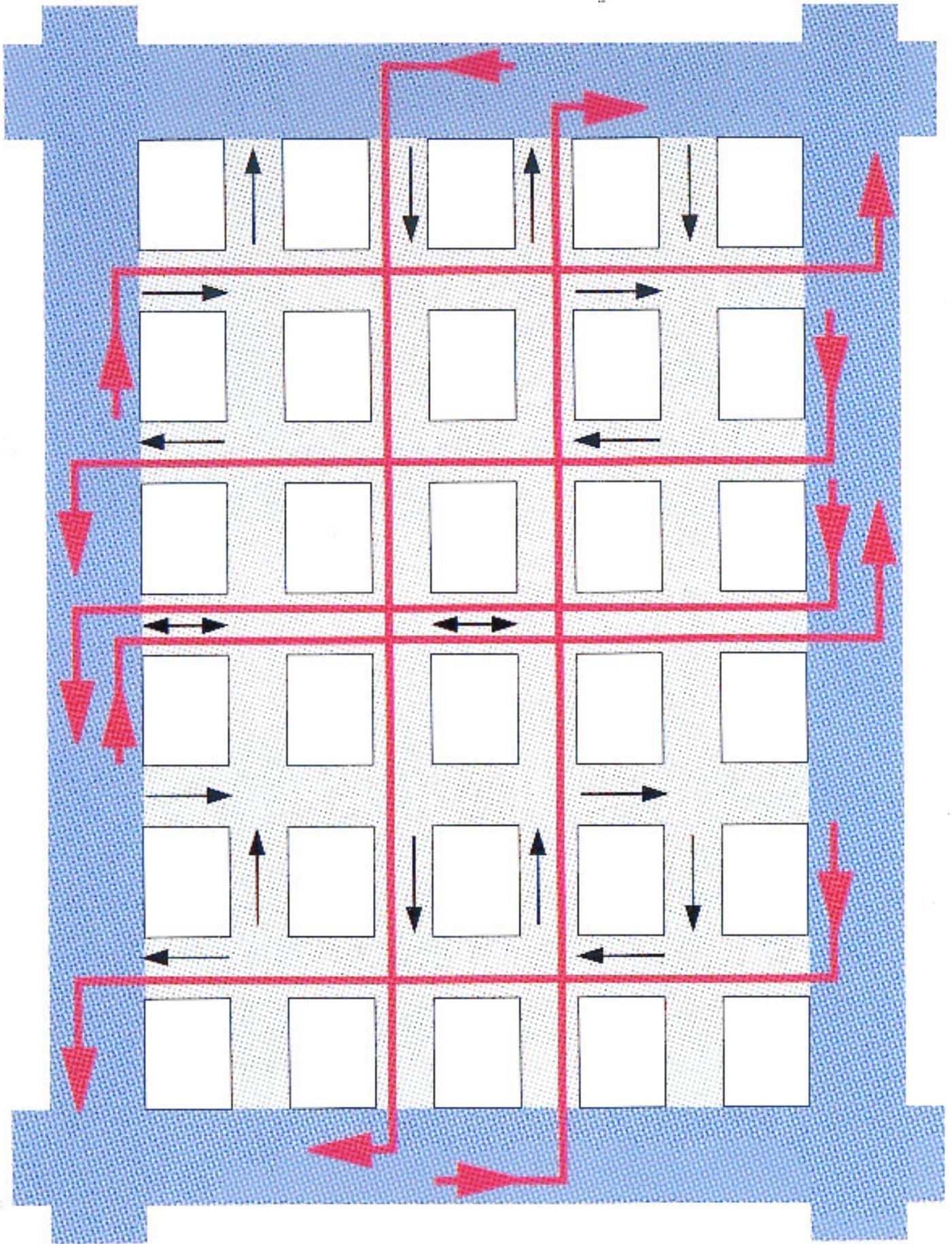
Tráfico que se infiltra por área

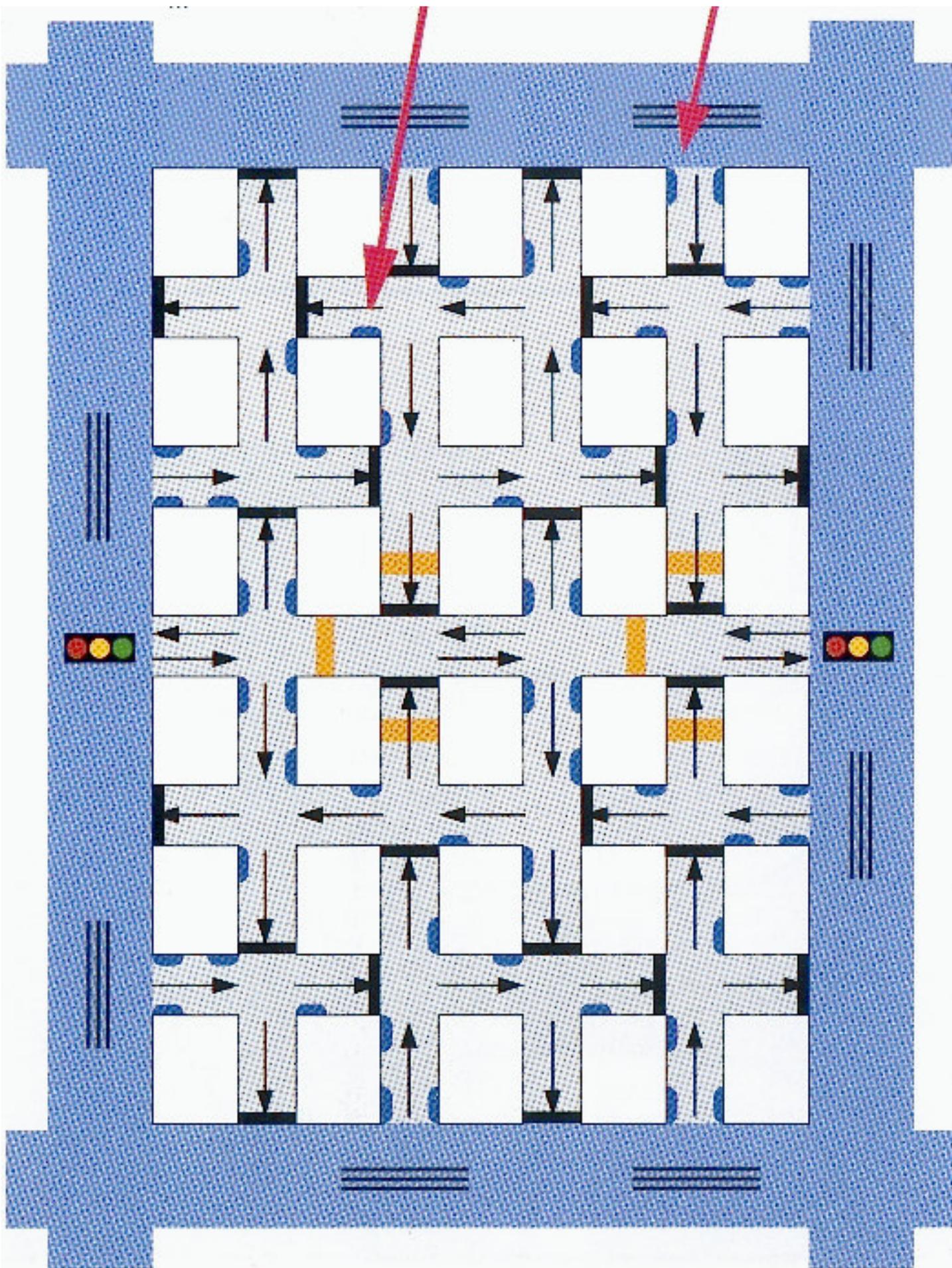
Tráfico usa vías del área como atajos

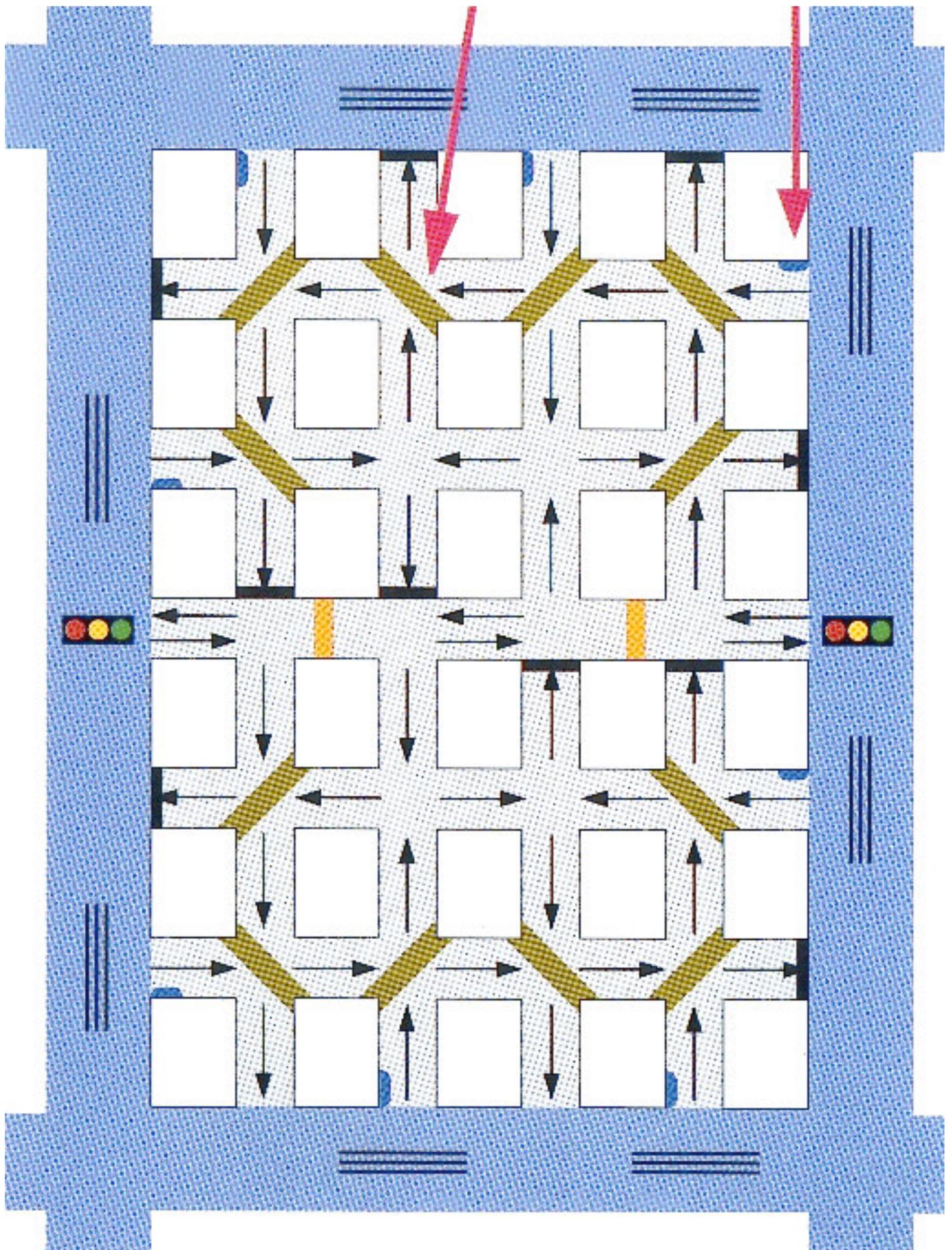


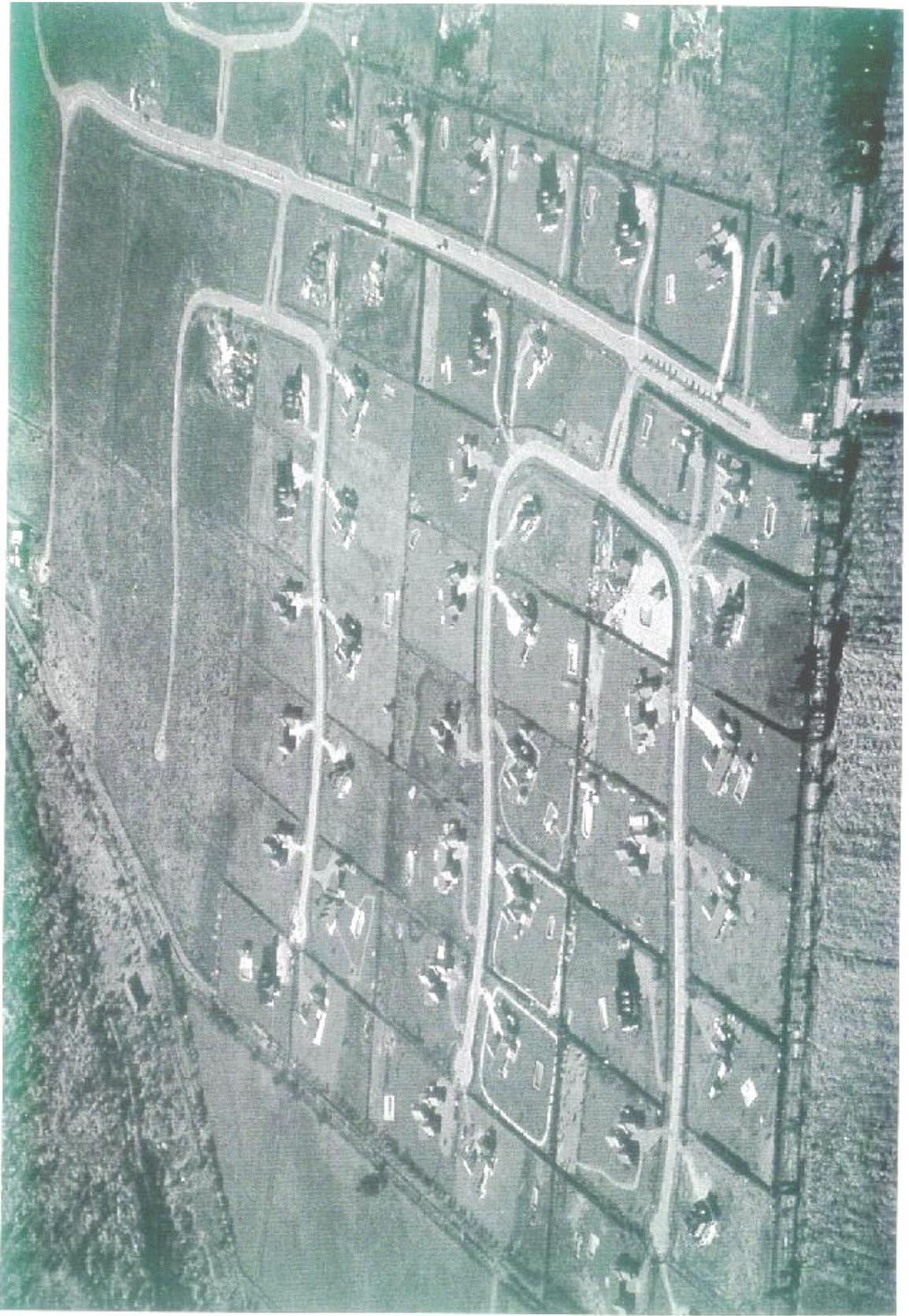
Con medidas de ingeniería de bajo costo:

- se elimina el tráfico de paso, reasignándolo a las vías donde pertenece; y,
- se calma la velocidad del tráfico que debe ingresar al área







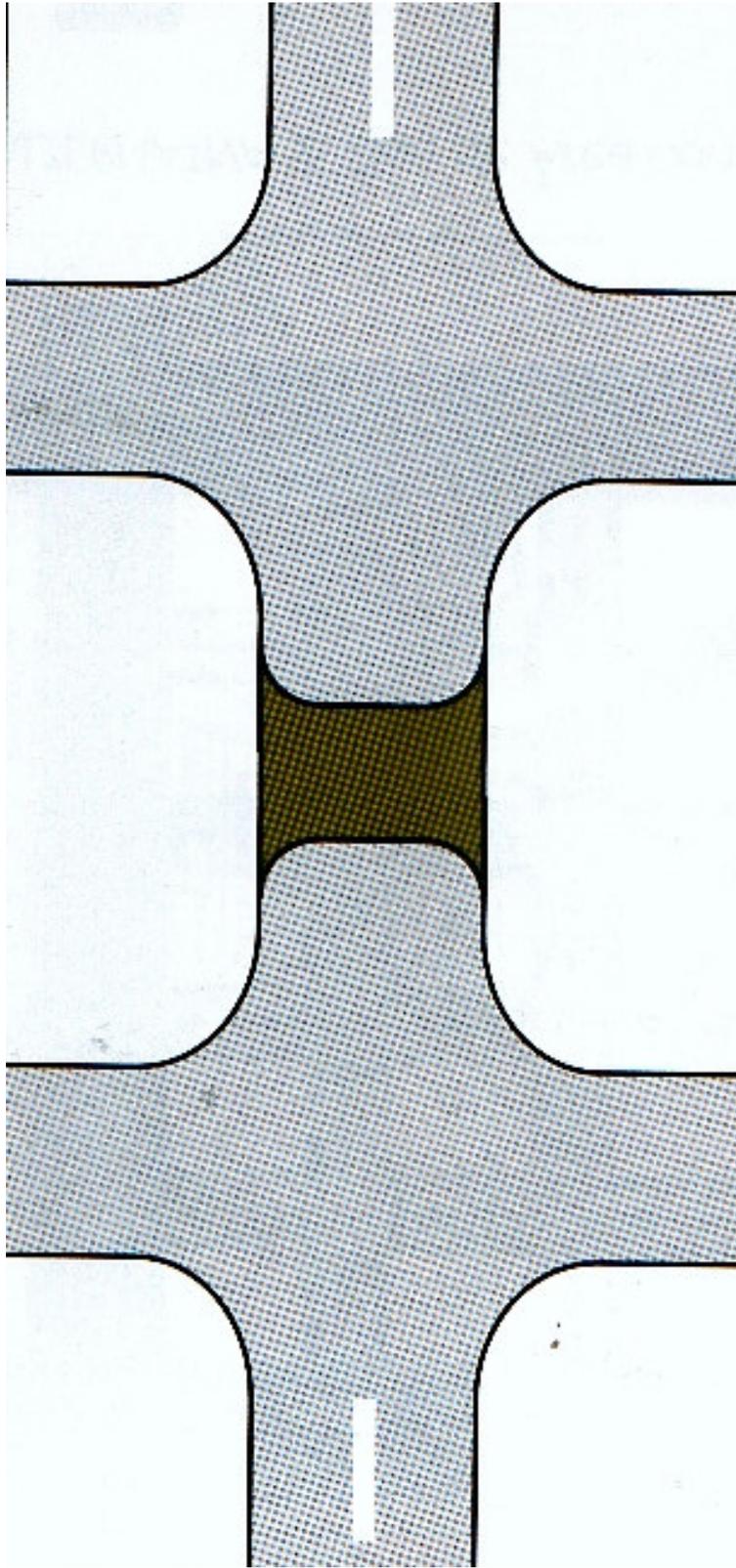


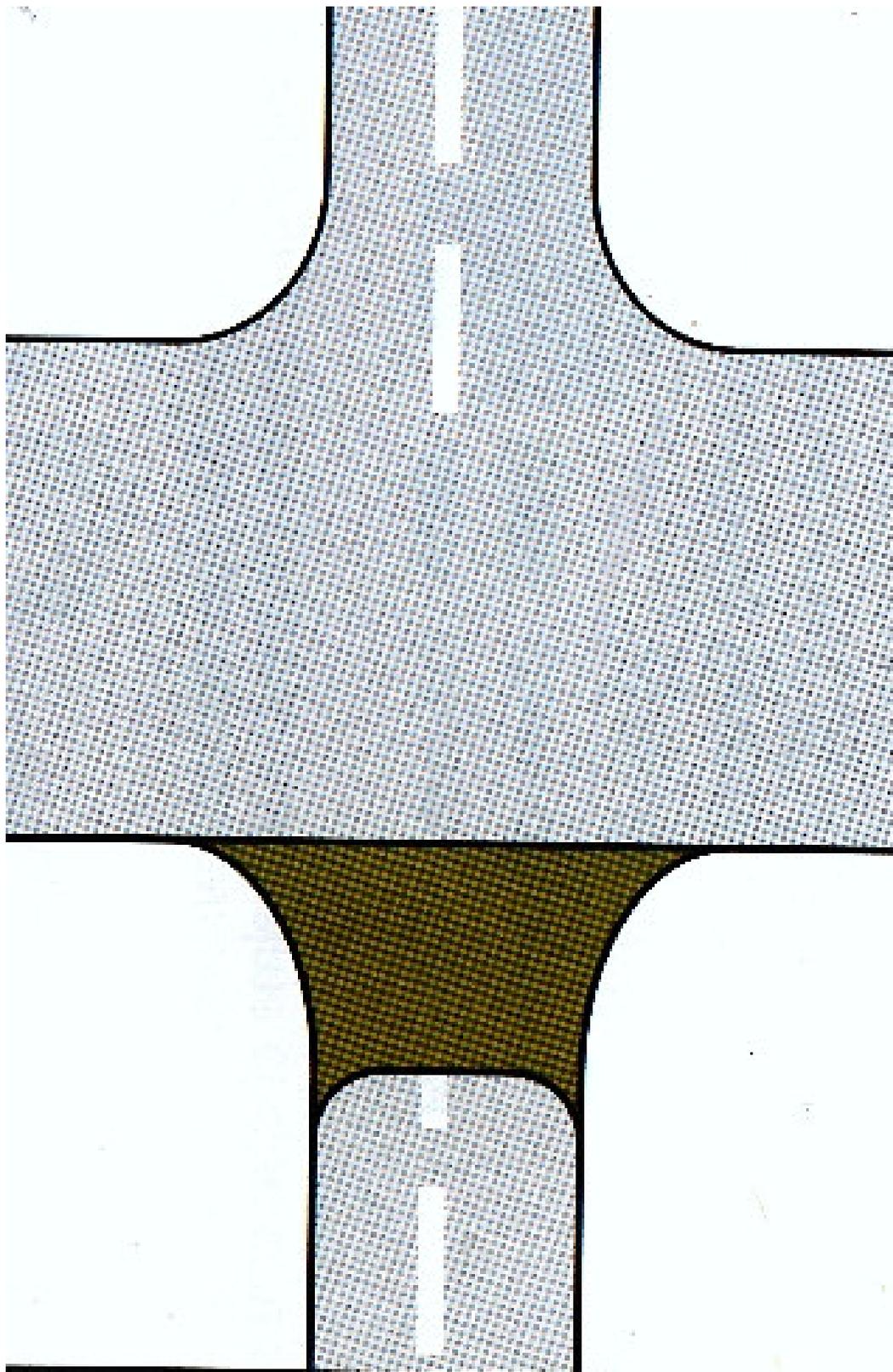


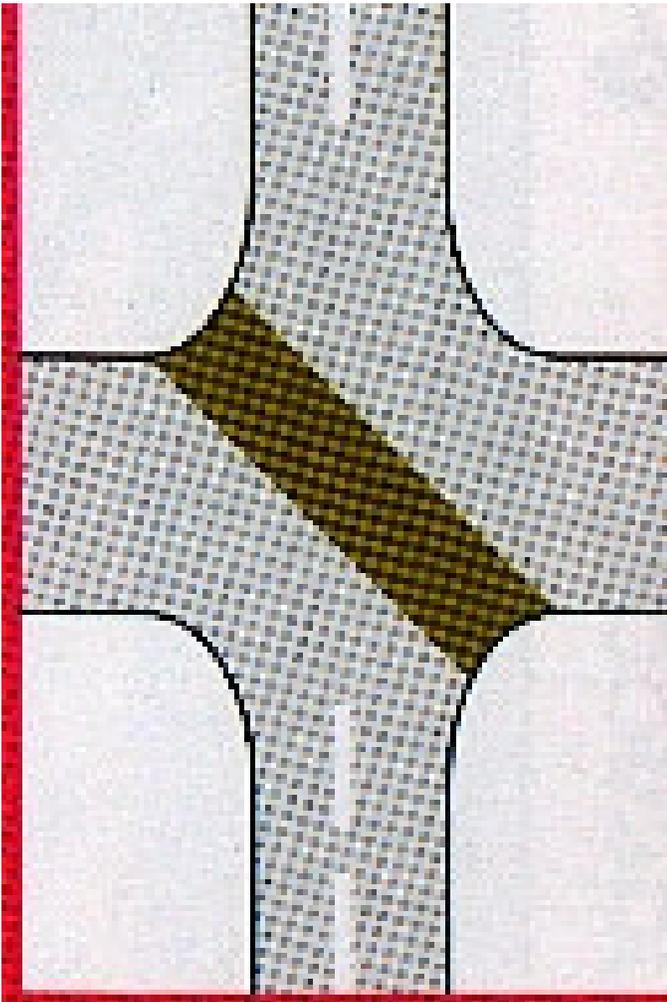
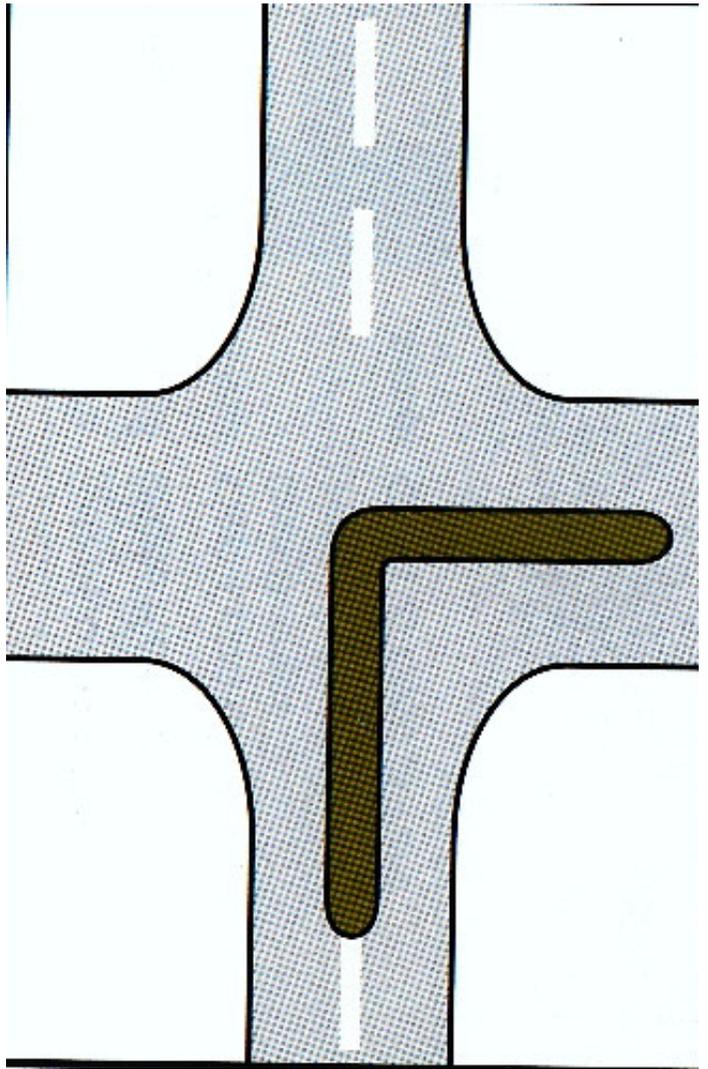
Si estas áreas
fuesen tratadas
de acuerdo a los
principios de
gestión ambiental
del tránsito,
muchos de los
accidentes que
allí ocurren se
eliminarían

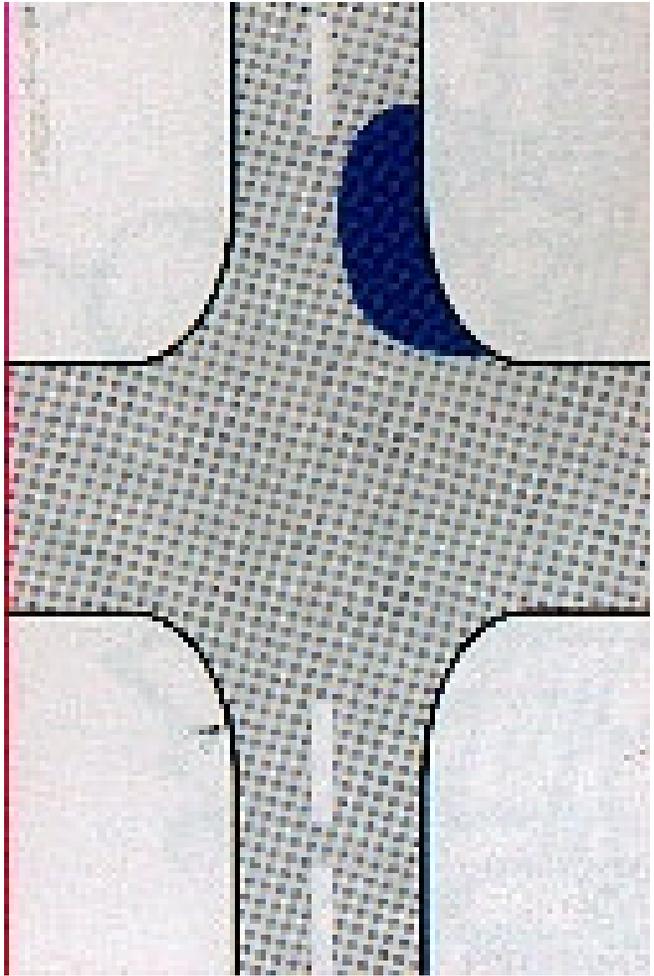
Recomendaciones del estudio:

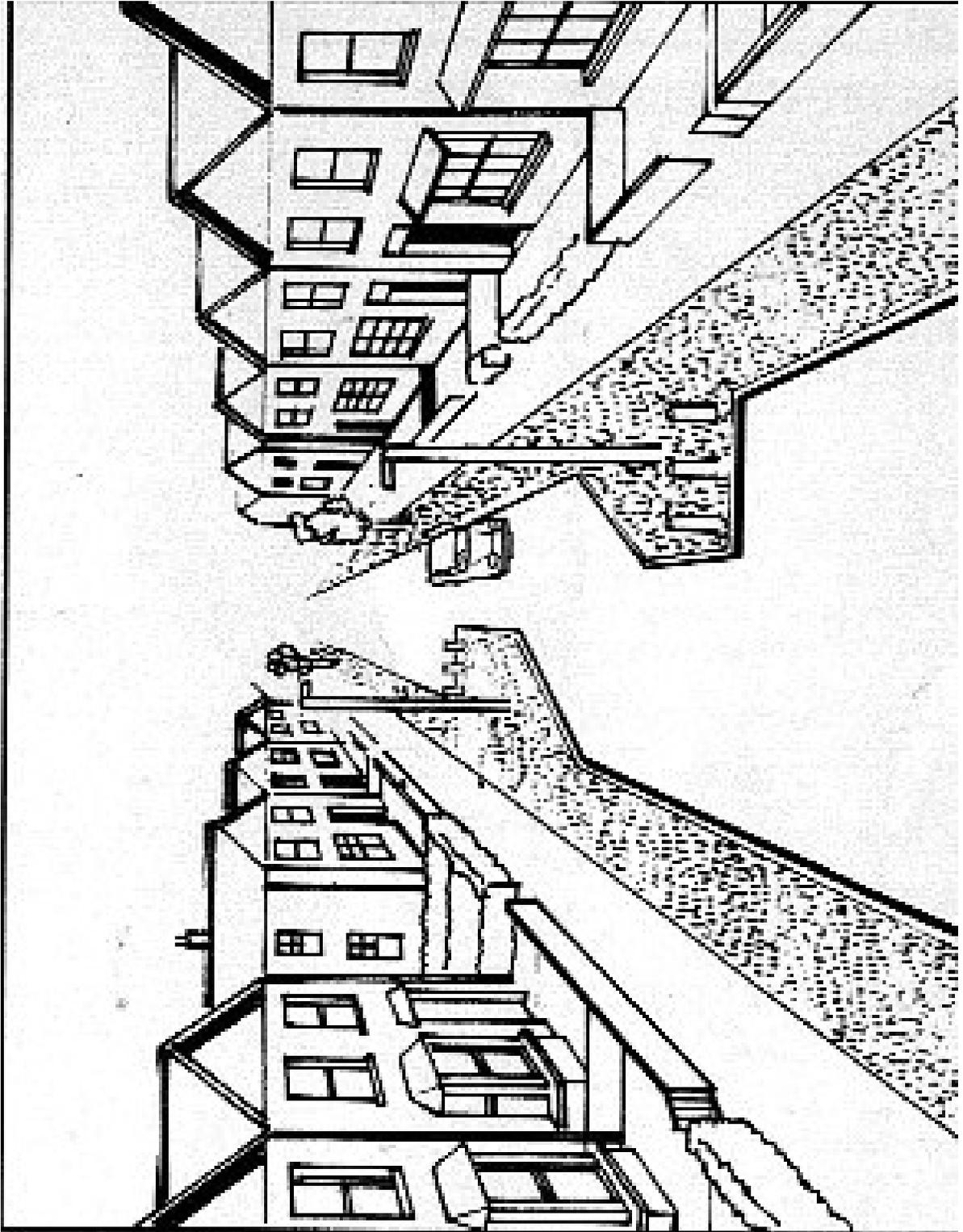
- Gestionar el tráfico con el enfoque de áreas y vías jerarquizadas
- **No al aumento de capacidad vial** (no mas construcción de vías) ni ensanchamiento de las existentes
- Gestión de la demanda: desincentivo del uso del automóvil (restricción de la capacidad de estacionamiento)
- Incentivo del uso del transporte público
- Planes **con objetivos claros**

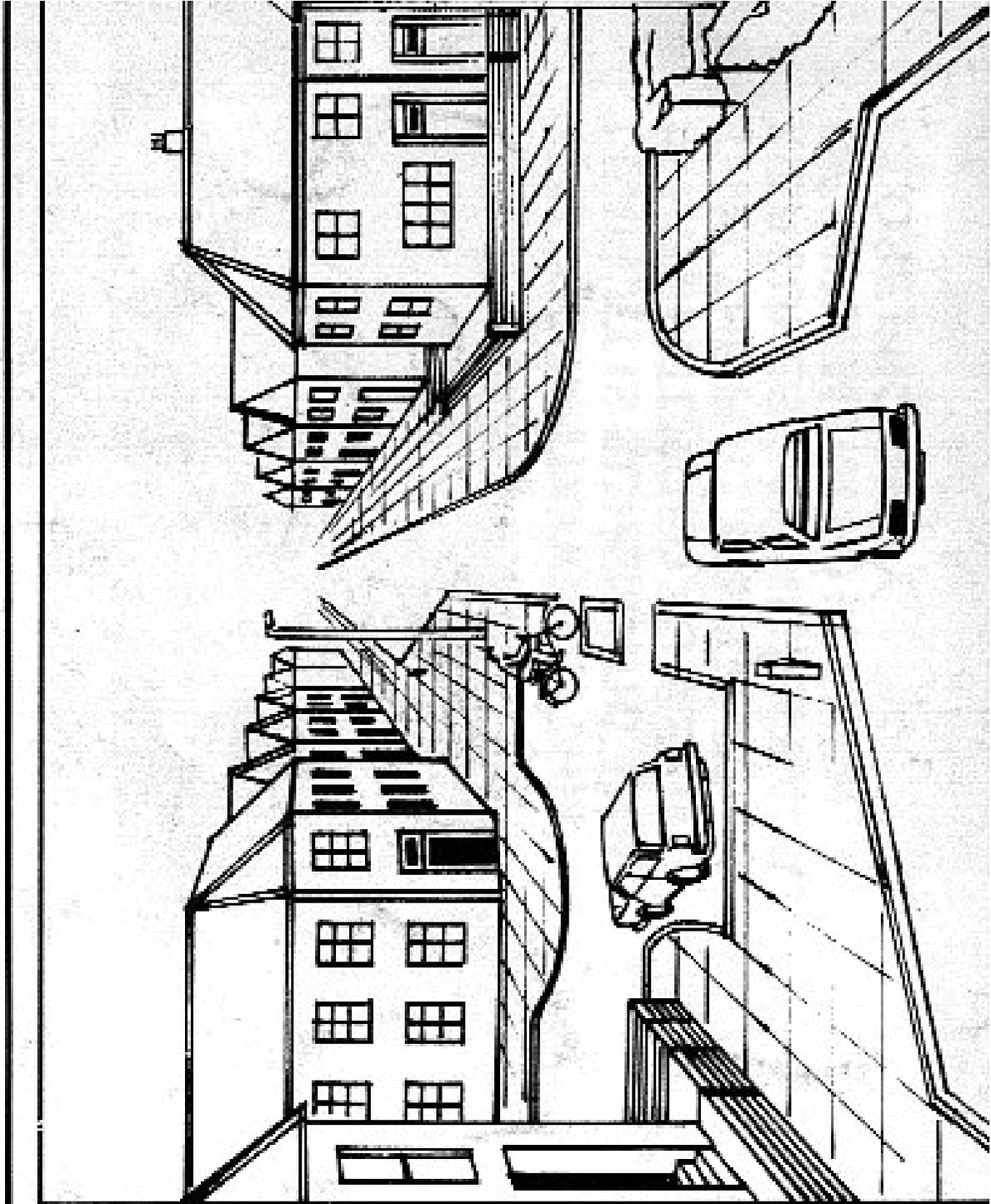


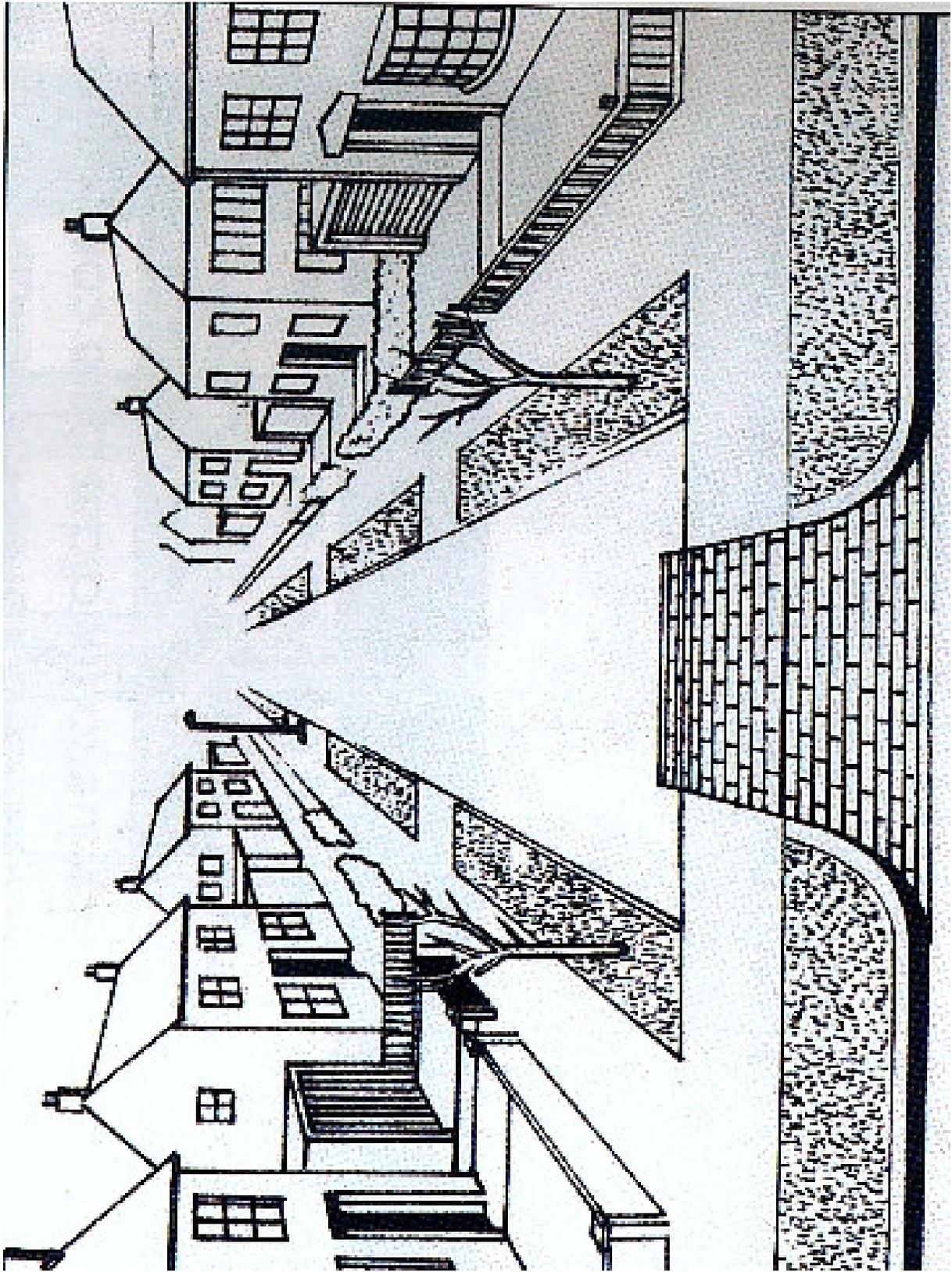


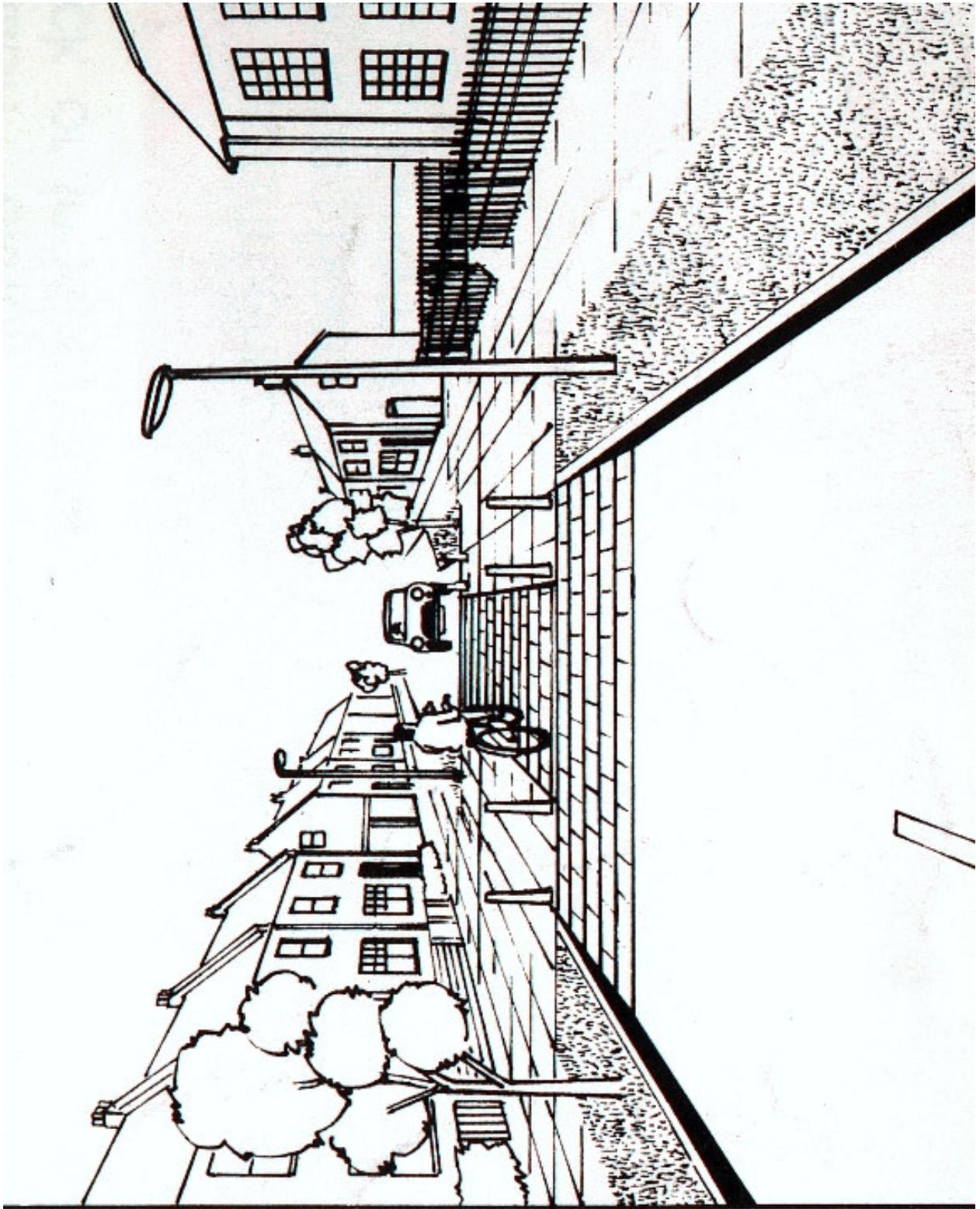














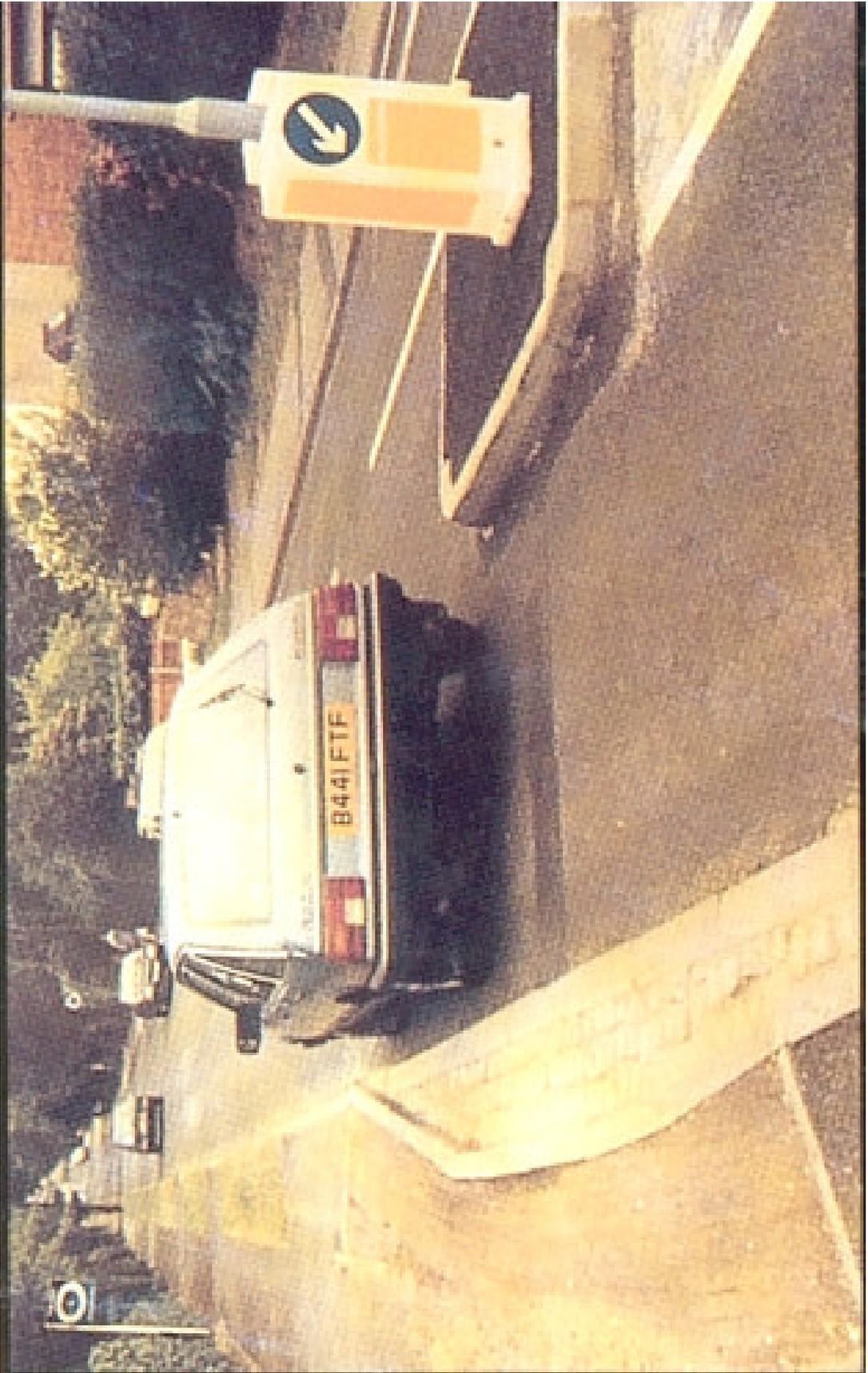
Después



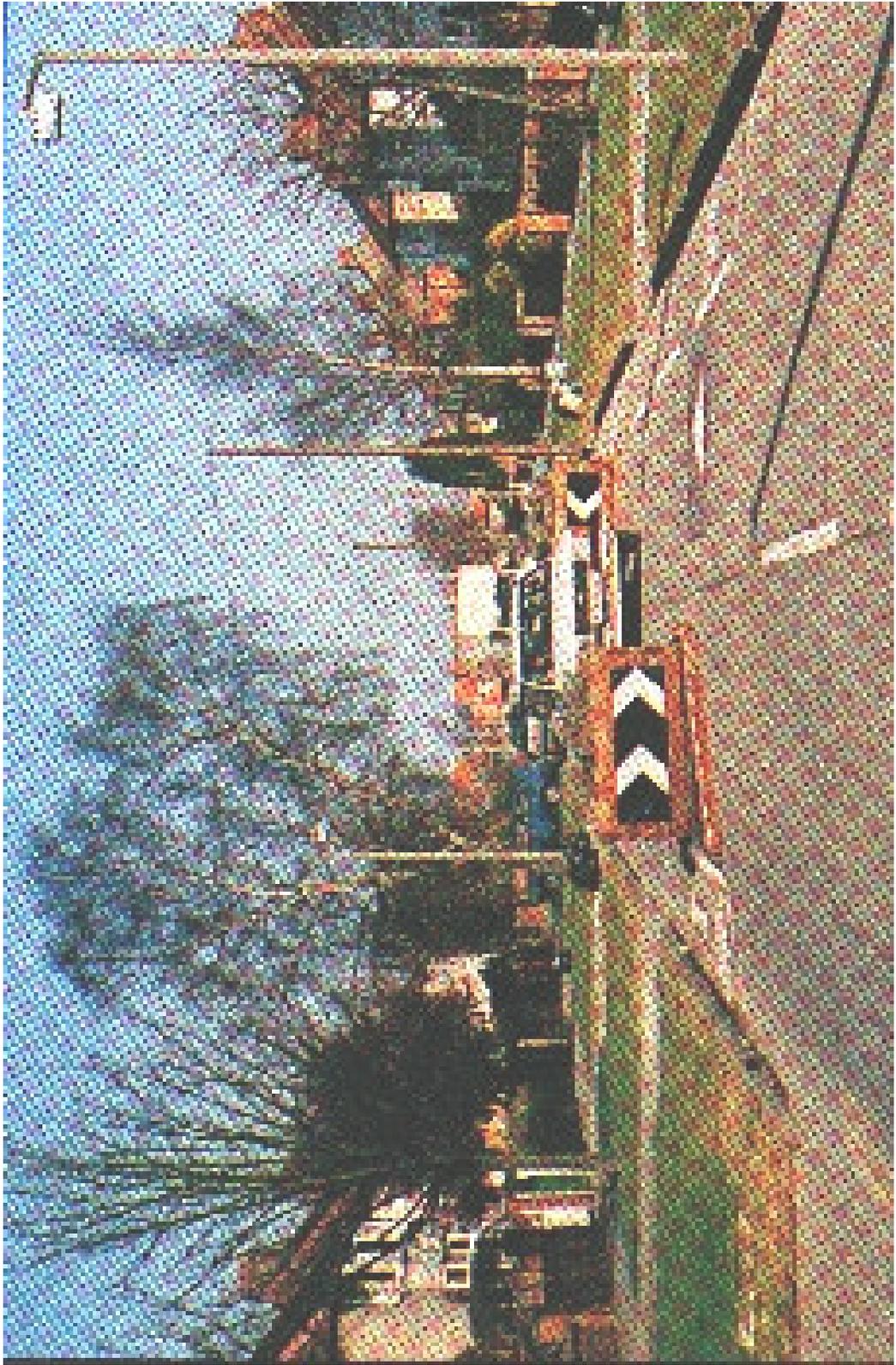




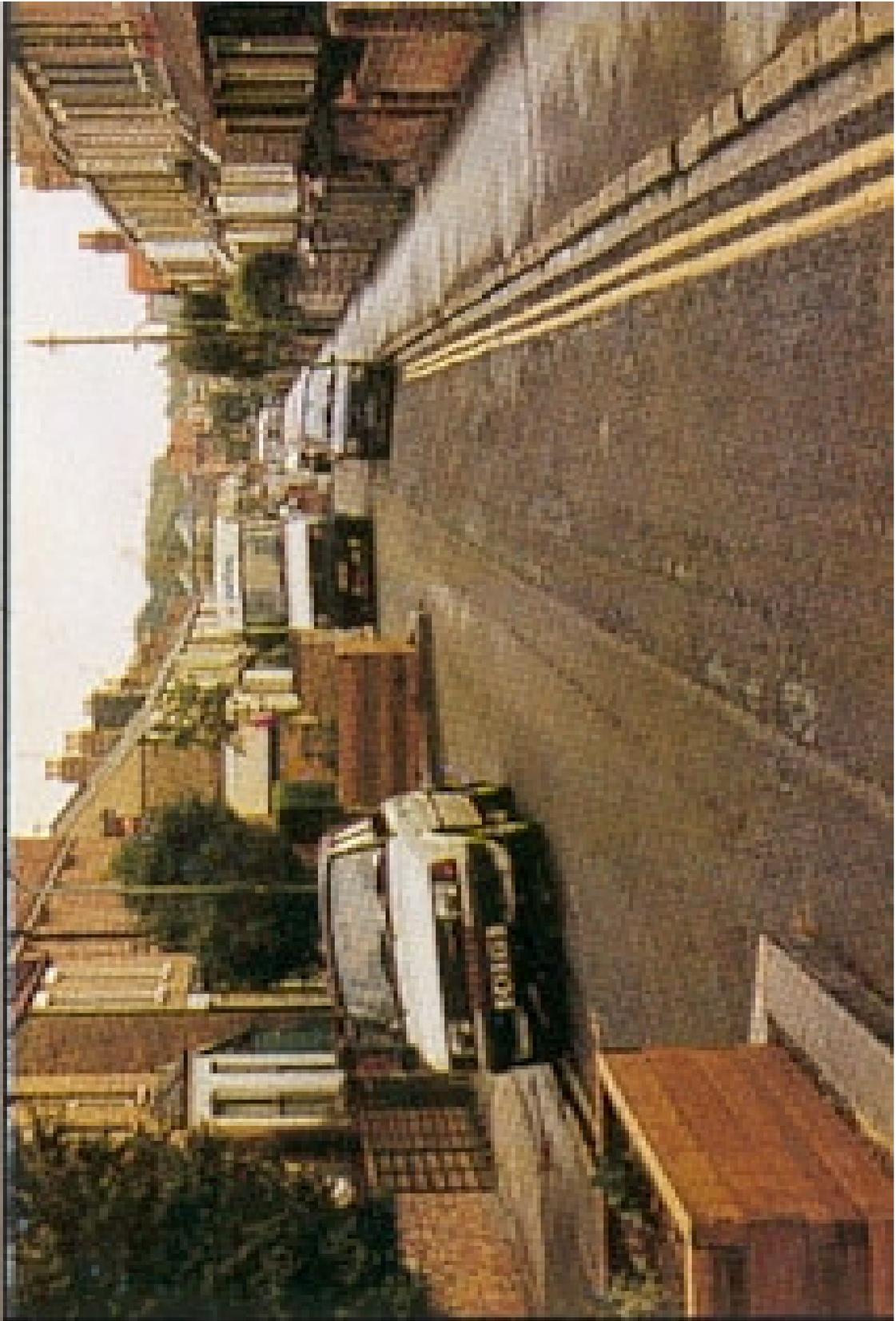
Después





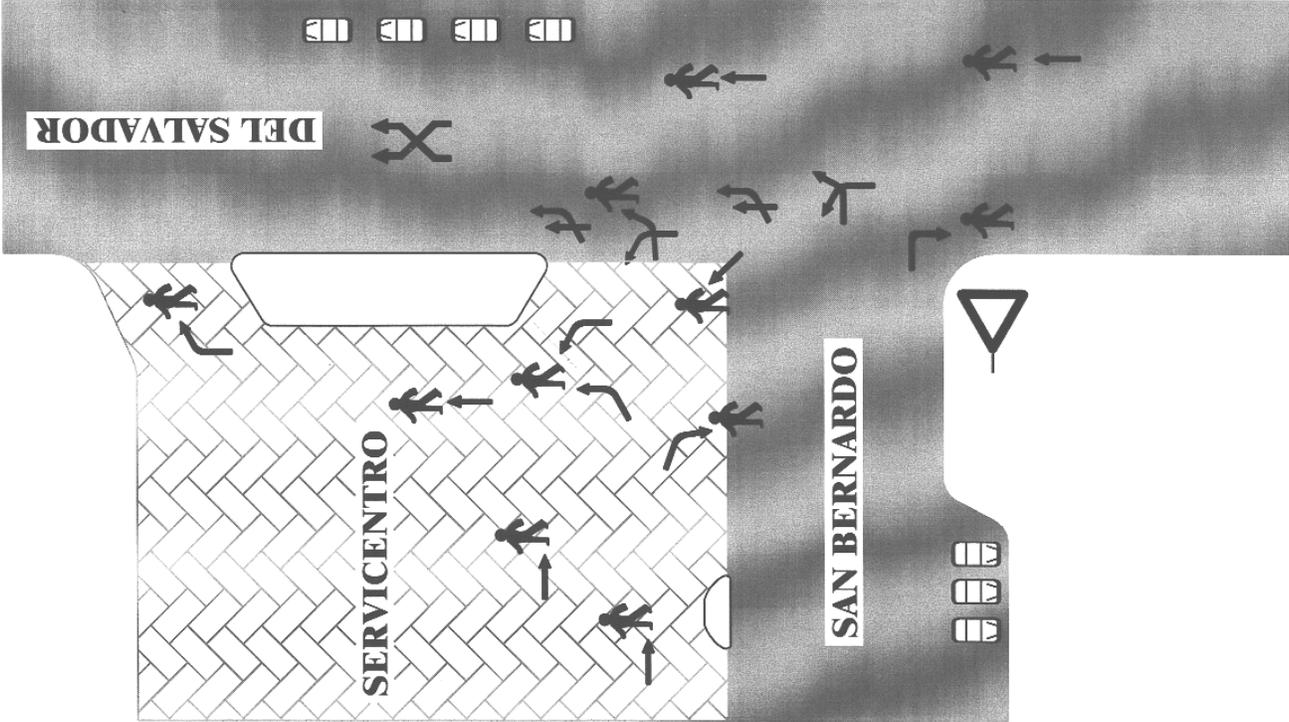


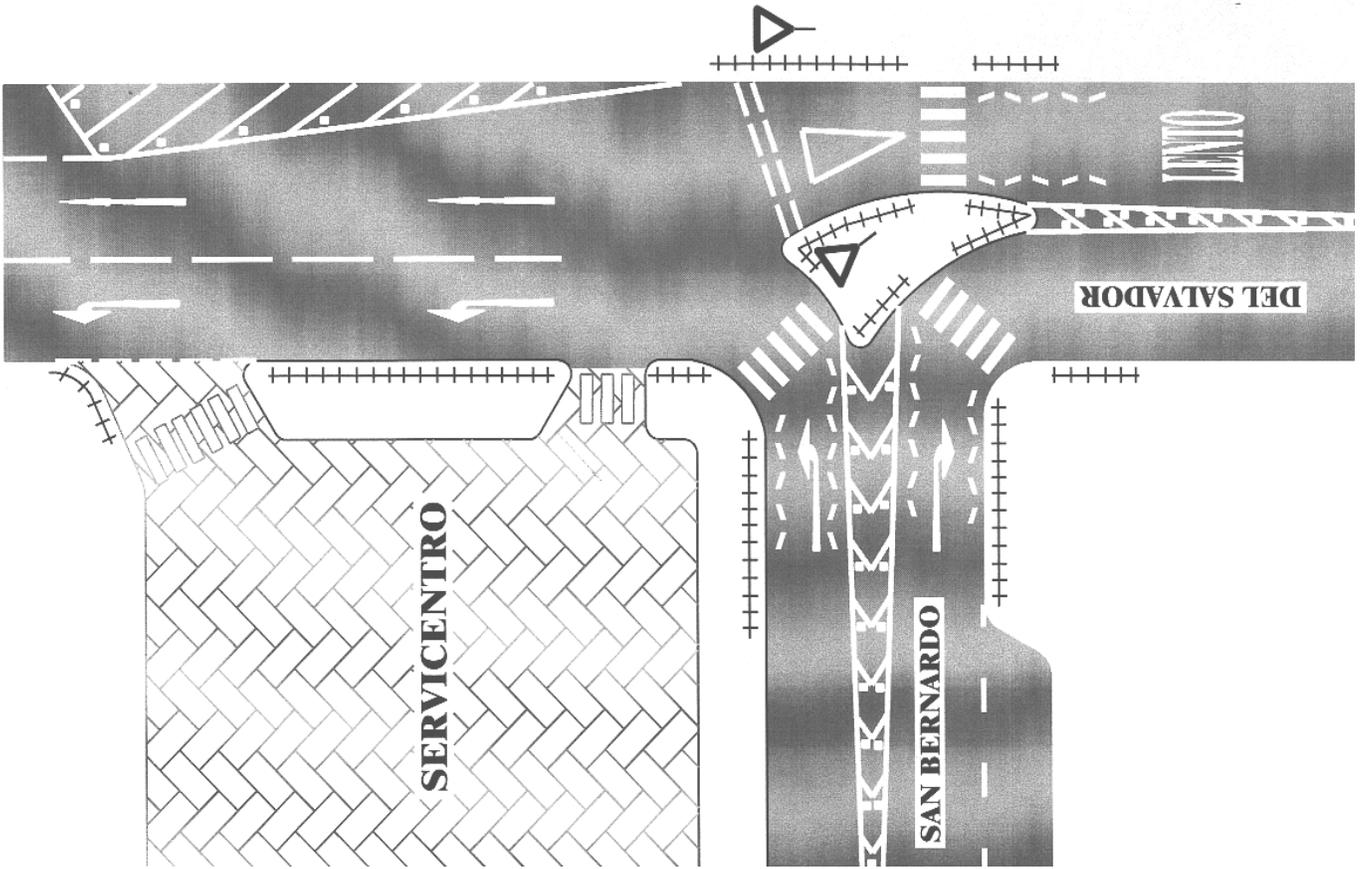














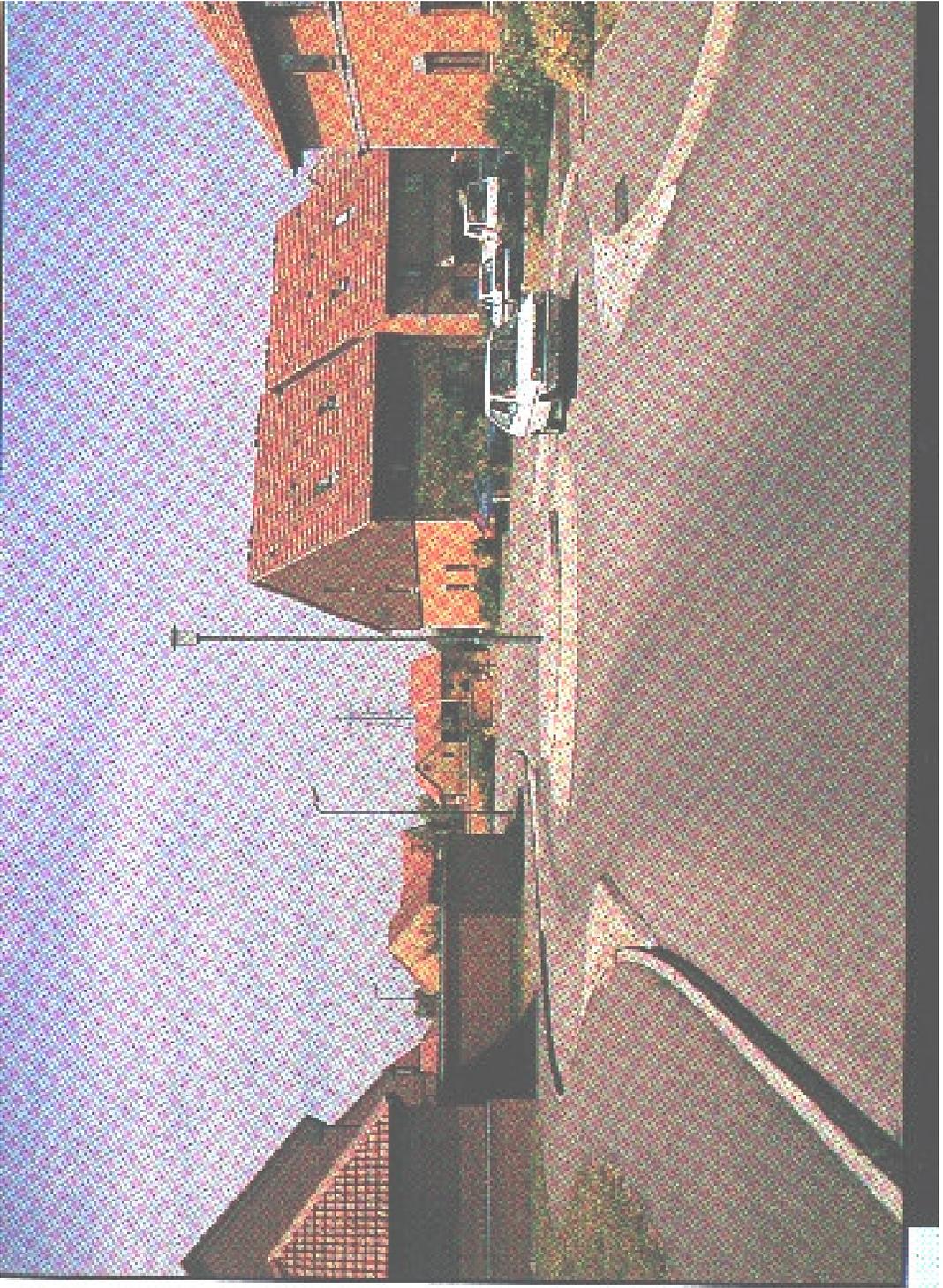






















Eliminar o desincentivar el tráfico de paso, (reassignándolo a las vías donde pertenece) (POLITICAS DE TRANSPORTES Medidas bajo costo)



**VÍAS
JERARQUIZADAS
Y ÁREAS AMBIENTALES**

Tratamiento de áreas

Con medidas de ingeniería de bajo costo:

1

Eliminar o desincentivar el tráfico de paso, reasignándolo a las vías donde pertenece

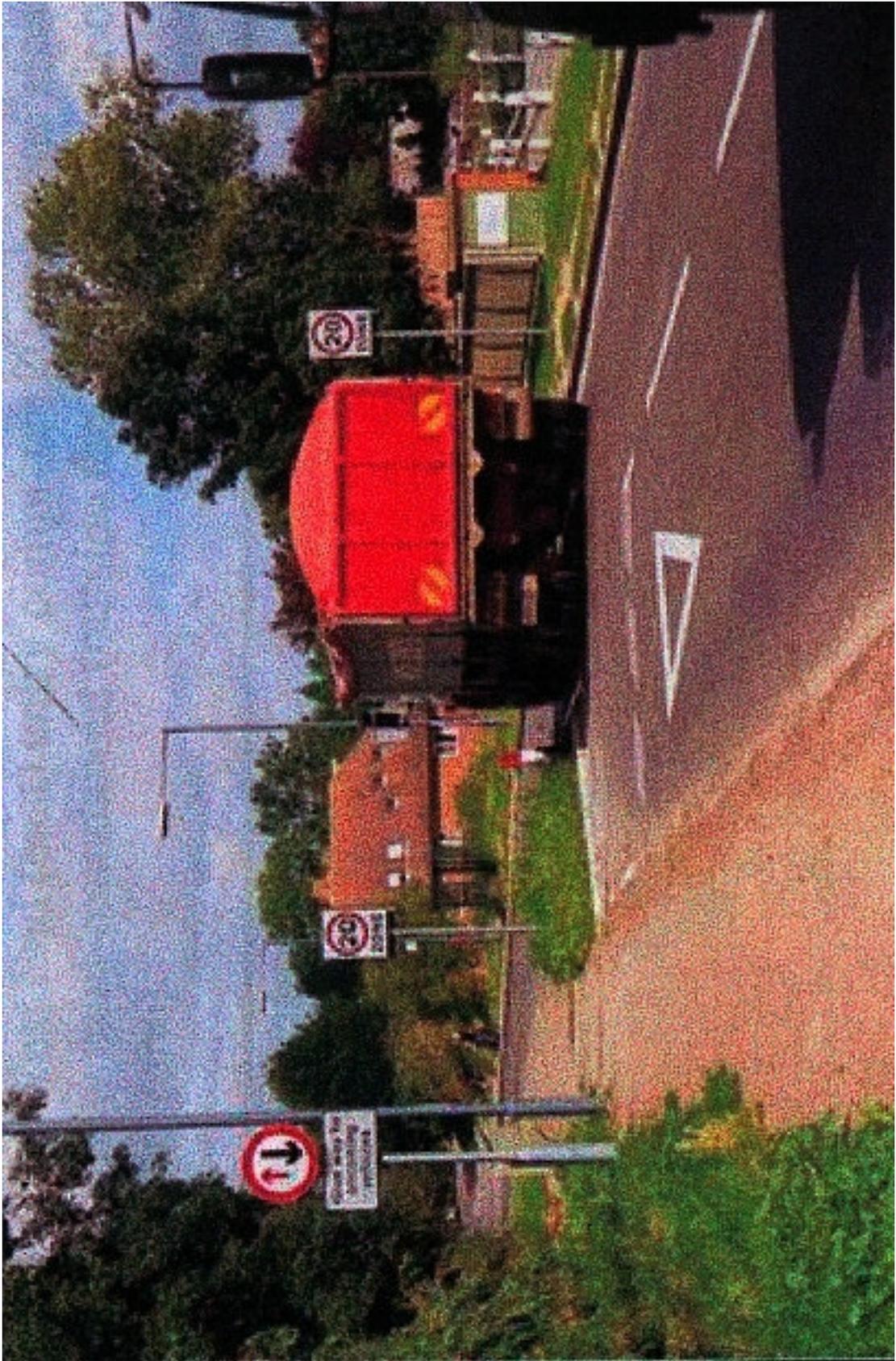
2

Calmar la velocidad del tráfico que debe ingresar al área









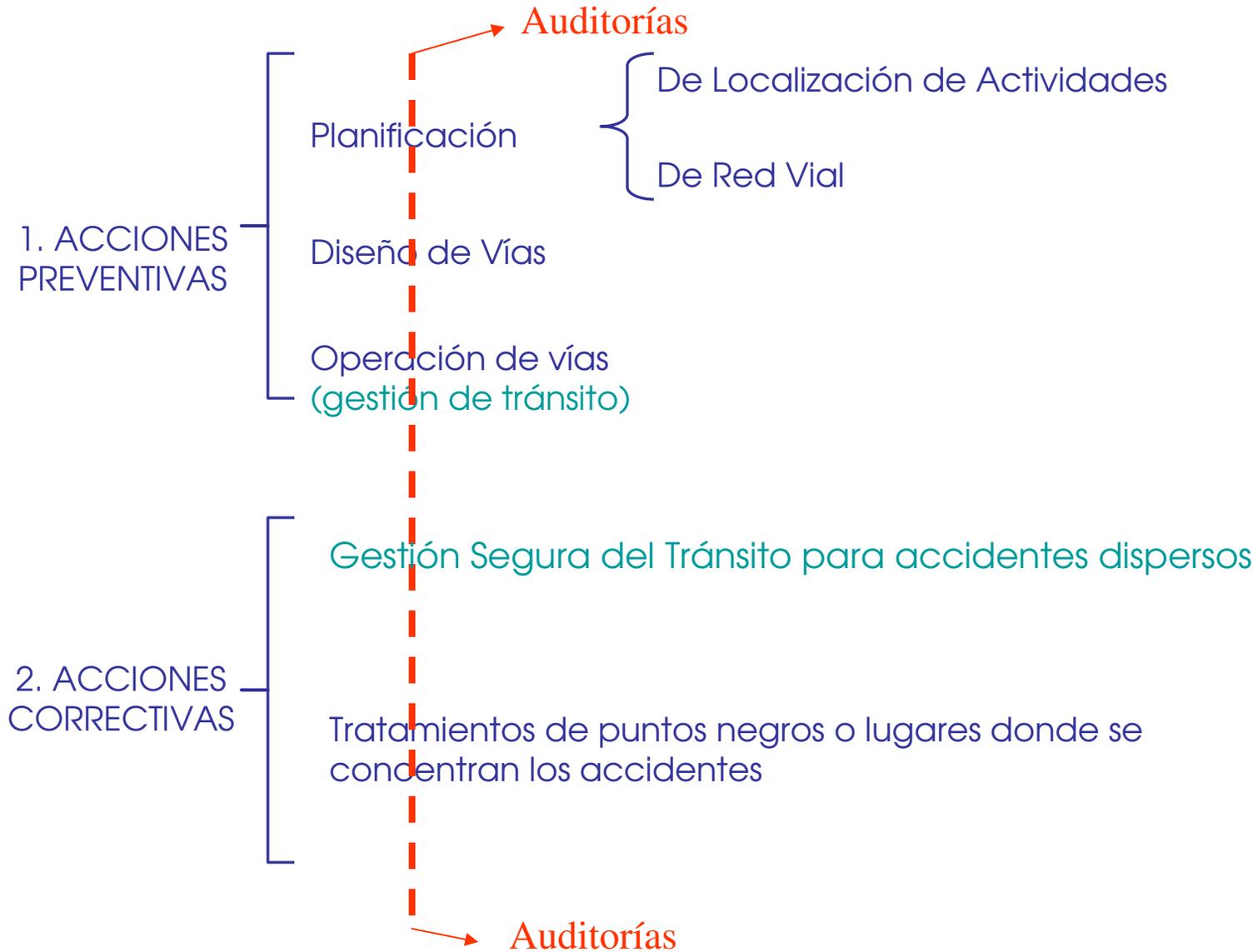


Eliminar o desincentivar el tráfico de paso, (reassignándolo a las vías donde pertenece) (POLITICAS DE TRANSPORTES Medidas bajo costo)

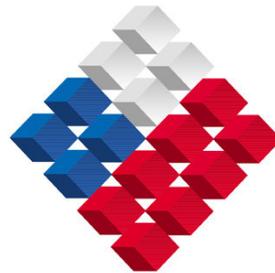


**VÍAS
JERARQUIZADAS
Y ÁREAS AMBIENTALES**

ÁMBITOS DE ACCIÓN PARA LOGRAR VÍAS SEGURAS



FIN



GOBIERNO DE CHILE
CONASET

MPV-Agosto 2008