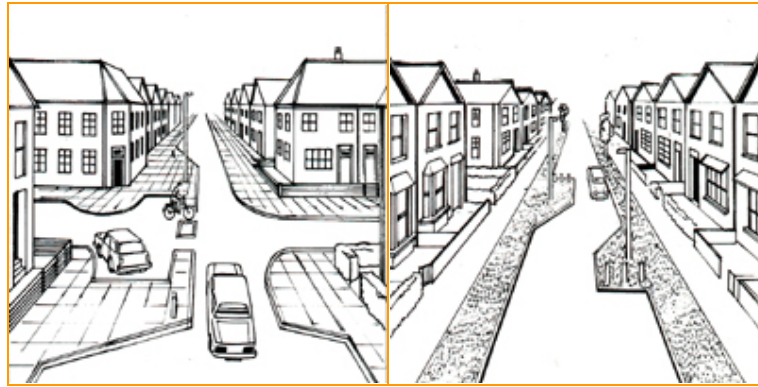




Tratamiento de intersección
con extensiones de acera

Chicanas

Antecedentes

Esta Ficha Acción entrega orientación sobre la aplicación de medidas de bajo costo con un enfoque diferente al de tratamiento de puntos negros, tema tratado en las fichas N° 16 y N° 17.

aproximadamente la mitad ocurre en forma concentrada; y el resto, lo hace en forma dispersa y tienden a ocurrir en diferentes sitios y en diferentes años, y por lo general afectan a los usuarios más vulnerables.

La efectividad de la aplicación de medidas de bajo costo para el tratamiento de puntos negros en nuestra realidad local, fue demostrada a través de un Plan Nacional de Proyectos Piloto de aplicación de medidas de bajo costo en treinta y nueve ciudades a lo largo del país, en donde los accidentes en los puntos negros tratados, se redujeron en un 70% promedio. Sin embargo, no todos los accidentes urbanos se concentran en puntos negros. De hecho,

Como se aprecia de las Fichas anteriores, el tratamiento de accidentes que ocurren en puntos negros, es bastante directo: se identifican factores contribuyentes y luego medidas para corregirlos. En cambio, en el caso de los accidentes que ocurren en forma dispersa, se requiere de un tratamiento distinto al de tratamiento de puntos negros, pero que igual lo incluye, como asimismo también incluye, la aplicación de medidas de bajo costo.

Tratamiento de accidentes dispersos

El tratamiento de accidentes dispersos requiere de la aplicación de conceptos de gestión de tránsito más actualizados. En efecto, estudios internacionales han demostrado que los accidentes dispersos se pueden reducir si el tráfico es distribuido para coincidir lo más cercanamente posible con las funciones que les han sido asignadas a las vías, o sea, con la jerarquía vial. El principio es: a mayor funcionamiento de la jerarquía vial, mayor seguridad vial.

Lo anterior indica que se requiere un enfoque más amplio que considere la distribución del tráfico en la red, lo cual no significa abandonar los programas actuales de tratamiento de puntos negros, sino que por el contrario, este nuevo enfoque entregaría un marco de referencia para ello. En este contexto, a principios de los años 90, emerge en Inglaterra, una nueva metodología conocida como "**Gestión de la Seguridad Vial Urbana**" la cual incorpora la gestión del tráfico y demás componentes de la seguridad vial, permitiendo además incorporar otros objetivos urbanos como por ejemplo, los del medio ambiente.

Qué es la gestión de la seguridad vial urbana

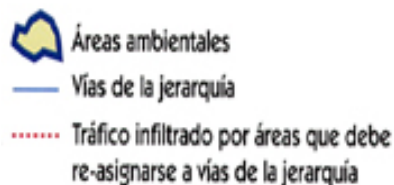
La Gestión de la Seguridad Urbana consiste en el diseño de una estrategia de seguridad para toda una ciudad, en la cual se integran, los elementos de gestión de tránsito anteriormente mencionados, el tratamiento de puntos negros, educación y capacitación, fiscalización, y políticas de otros sectores con incidencia en la seguridad vial. Sin embargo, para los efectos de esta Ficha, que pretende iniciar la aplicación de medidas de bajo costo en este contexto, se presentará solamente el elemento base de esta metodología que es la gestión de tránsito. Los elementos de gestión de tránsito que aquí se aplican se basan en la estructuración de las ciudades en una red de vías jerarquizadas cuya función es el desplazamiento en distintos grados;

y en áreas ambientales, cuya función es proteger el entorno impidiendo el tráfico de paso y calmando el que ingresa, contribuyendo a que funcione la jerarquización.

Ambos elementos son co-dependientes, ya que si las áreas ambientales no funcionan se empieza a infiltrar el tráfico, produciéndose una “desjerarquización”, y para los efectos de seguridad vial, mayor número de accidentes dispersos. Si bien, este tipo de tratamiento es deseable para toda una ciudad, puede comenzar aplicándose en áreas o en comunas individuales en el caso de una metrópoli.

(Nota: Estos conceptos encuentran sus raíces en la llamada "Gestión Ambiental de Tránsito" (UK 60's) que es una metodología de gestión de tránsito que compatibiliza las necesidades de desplazamiento con las necesidades del entorno, dos temas que usualmente se manejan en forma separada y en lo cual está la raíz de los conflictos de tráfico, y de los accidentes.)

VÍAS JERARQUIZADAS Y ÁREAS AMBIENTALES



Definición de Jerarquía de vías y áreas ambientales

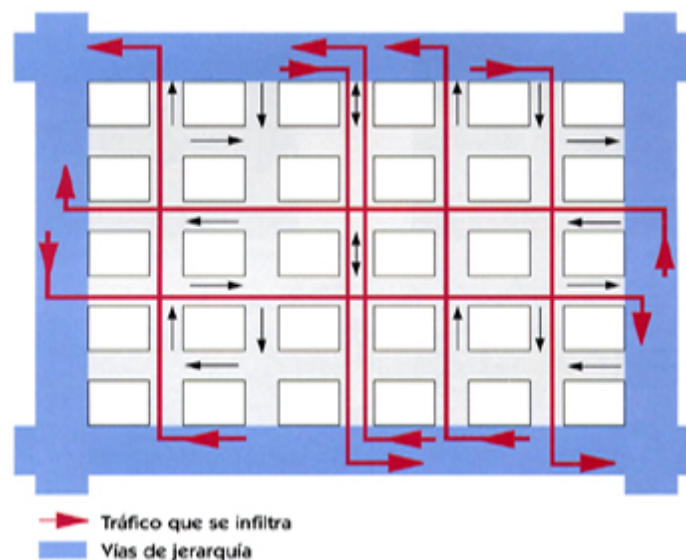
Se recomienda que la jerarquía sea definida acorde al Manual de Recomendaciones para el Diseño Vial Urbano (REDEVU) que es la más completa e integra conceptos de las otras definiciones existentes. Nótese que la jerarquía se define en base a la función que se le desee dar y no en base a funciones históricas. Es recomendable primero identificar a grosso modo las "áreas ambientales" pues al definir las automáticamente se podrá visualizar la red vial que debe ser jerarquizada. Si ya existiera una red vial jerarquizada, se recomienda evaluar si las vías están cumpliendo con la función principal que le fueron asignadas e identificar los mejoramientos que sean necesarios, que por general pueden ser también medidas de bajo costo.

Las áreas ambientales, por lo general son claramente detectables pues quedan definidas entre las vías principales existentes y elementos físicos o geográficos, y en ellas hay una unidad funcional, por ejemplo, residencial, comercial, etc. En estas áreas deberán diseñarse "Planes de Areas" cuyos objetivos serán, a través de medidas de bajo costo, desincentivar o eliminar el tráfico de paso y calmar aquel que entra al área. La idea es reasignar el tráfico de paso a las vías que le corresponden en la jerarquía.

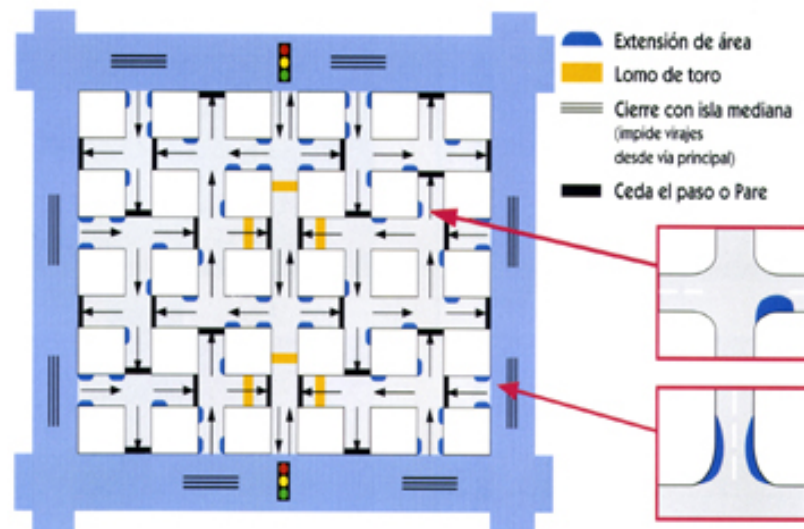
Estos son los conceptos básicos de la "Gestión de la Seguridad Vial Urbana" para prevenir y reducir los accidentes que ocurren en forma dispersa. La experiencia internacional indica que las víctimas pueden reducirse en un 10% adicional a las reducciones por tratamientos de puntos negros.

Ejemplos

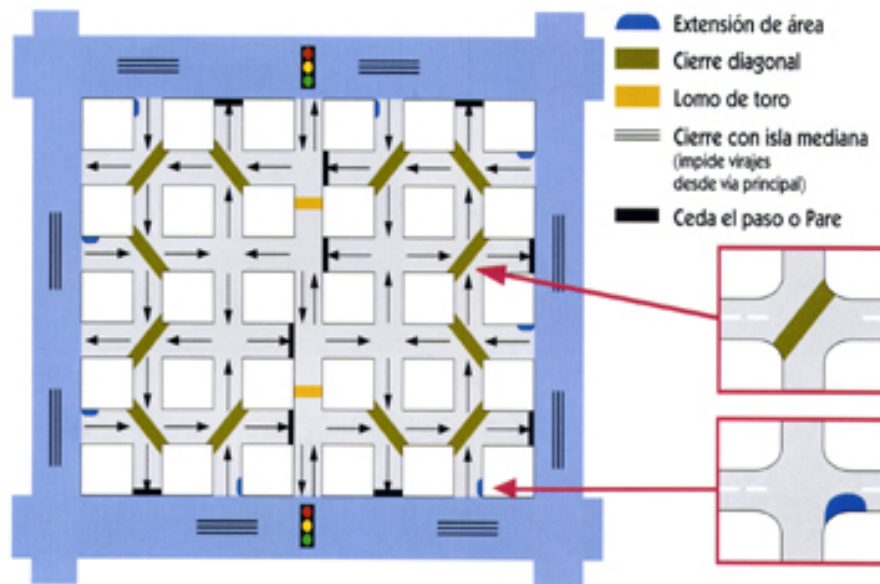
SITUACIÓN BASE: Tráfico de paso que se infiltra al área por vías que no pertenecen a la jerarquía: La red vial se desjerarquiza. Se requiere un Plan de Área



ALTERNATIVA 1 : Plan de Área con medidas de bajo costo se desincentiva el tráfico de paso y se calma el que entra al área

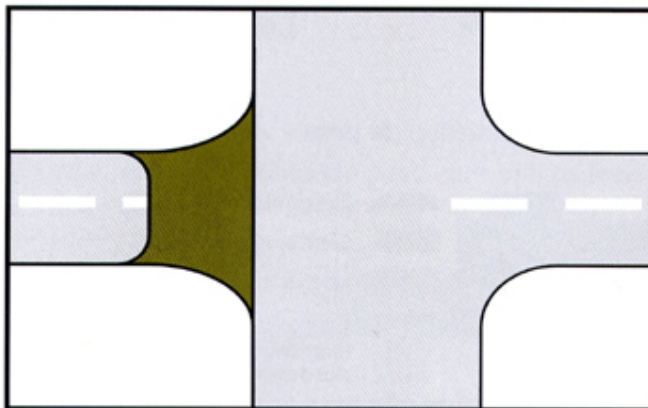


ALTERNATIVA 2: Plan de Área con medidas de bajo costo se elimina el tráfico de paso y se calma el que entra

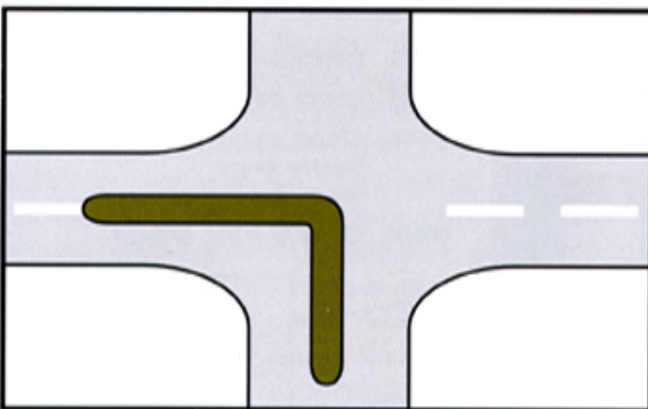


NOTA IMPORTANTE: Cuando se diseñen planes de área, estos deberán reportarse a los servicios de emergencia tales como bomberos y ambulancias. Además los planes requieren de un continuo monitoreo para detectar posibles infiltraciones tráfico de paso. En este sentido es muy útil consultar a residentes y personas que trabajen en el área.

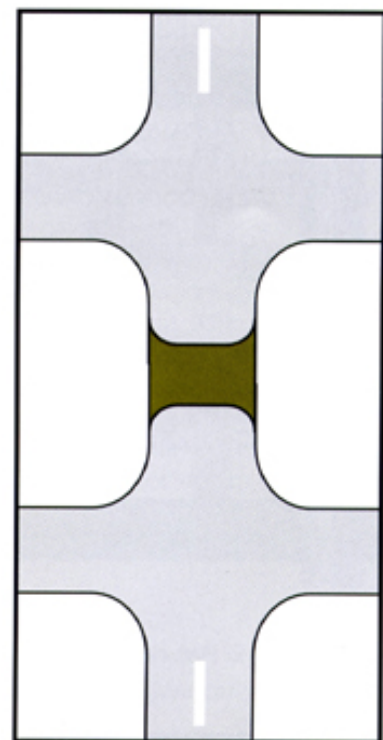
ALGUNAS MEDIDAS PARA IMPEDIR Y/O DESINCENTIVAR TRÁFICO DE PASO Y CALMAR VELOCIDADES



Cierre total de la vía



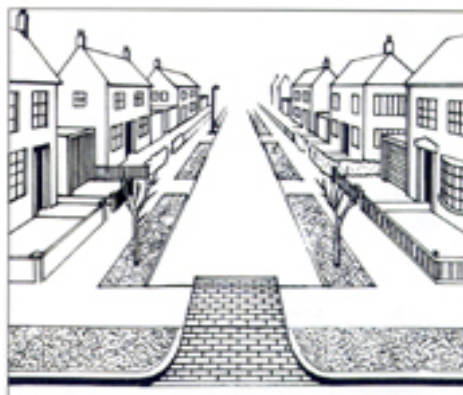
Cierre parcial de Intersección



Cierre de tramo



Estrangulamiento de la vía



Prolongaciones de acera y lomo de toro



Restrictores de ancho



Umbral



Isla calmante



Mini-rotondas



Bandas alertadoras



Resaltos (planos y redondeados)