



1.25 MM MUERTES/AÑO OMS	5.5M / 8M MUERTES/AÑO ARG	546.565 ACCID. 2009-14 ANSV	92.3% AREAS URBANAS 79.3% BUEN CLIMA	75.9% CALLES Y AVENIDAS 71.6% DIURNOS	90.8% DENTRO CALZADA 64.2% CAMINOS BIEN
--------------------------------------	----------------------------------------	------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------

ARGENTINA NO DISPONE DE LEYES ESPECÍFICAS QUE DEFINAN LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

FALTAN INVESTIGACIONES QUE CONSIDEREN LA RESPONSABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN LOS ACCIDENTES

<p>HIPÓTESIS GENERAL</p> <p>LOS VEHÍCULOS SE DESPLAZAN SIN MODIFICAR EL MEDIO FÍSICO. POR ENDE, LAS CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO SON LAS CONDICIONES INICIALES QUE DEFINEN LA CIRCULACIÓN. IDENTIFICANDO Y MINIMIZANDO AQUELLAS QUE HOY PROPICIAN EL ERROR HUMANO Y LAS CONDUCTAS RIESGOSAS; SE ESPERA RECONSTRUIR LA SEGURIDAD VIAL.</p> <p>TÉRMINOS PUNTUALES</p> <p>LAS CALZADAS SON EXCESIVAMENTE ANCHAS EN RELACIÓN AL ANCHO DE LOS VEHÍCULOS, TOLERANDO A LOS CONDUCTORES UN ALTO MARGEN DE ERROR EN SUS MANIOBRAS, PROPICIANDO INDIRECTAMENTE CONDUCTAS RIESGOSAS Y FACILITANDO EL ERROR HUMANO.</p> <p>EN LAS INTERSECCIONES, COMO CONSECUENCIA DIRECTA DEL EXCESIVO ANCHO DE CALZADA, CADA CONDUCTOR DISPONE DE UN ALTO NÚMERO DE DECISIONES POSIBLES, GENERANDO UNA ERRÓNEA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD Y UNA ELEVADA INCERTIDUMBRE RESPECTO DEL DESENLACE.</p> <p>UNA DISMINUCIÓN DEL ANCHO DE CALZADA REPORTARÁ UNA MAYOR PRECISIÓN AL CONDUCIR Y UNA TOMA DE DECISIONES MÁS SIMPLE EN LAS INTERSECCIONES.</p>	<p>CARACTERÍSTICAS DEL ESTUDIO REALIZADO</p> <p>8 PROVINCIAS ARGENTINAS (ENTRE PARENTESIS % DE MUNICIPIOS < 50.000 HAB) 70% MUNICIPIOS DEL PAÍS EN IGUAL CONDICION</p> <p>BUENOS AIRES (61%) LA PAMPA (91%) SANTIAGO DEL ESTERO (93%) SAN LUIS (78%)</p> <p>MENDOZA (50%) SALTA (83%) CORRIENTES (88%) RÍO NEGRO (83%)</p> <p>ANCHO PROMEDIO DE CALLES 7.625 MTS. CALLES RECTAS E INTERSECCIONES A 90° ANCHO GENÉRICO DE VEHÍCULO: 2.00 MTS</p> <p>NO SE CONSIDERARON LEYES DE TRÁNSITO DADO QUE VARÍAN DE PROVINCIA A PROVINCIA</p> <p>SOLO SE CONSIDERARON LAS LEYES FÍSICAS DADO QUE TODAS LAS CONDUCTAS ESTÁN REGIDAS POR ELLAS</p> <p>EL ESTUDIO SE CENTRA EN EL FENÓMENO DE LA CIRCULACIÓN Y SE REALIZÓ CONSIDERANDO LA FASE PREVIA AL EVENTO DE LA MATRIZ DE HADDON</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

INDICADORES PROPUESTOS
MARGEN DE ERROR TOLERADO (MET)

MET 0 = +/-140.625%
MET 1 = -40.625% / +140.625%
MET 2 = +/-40.625%

SITIOS POSIBLES DE COLISIÓN (SPC)

PARA MATERIALIZAR UNA INTERSECCIÓN CON MET 1, Y EVALUAR LOS BENEFICIOS DE REDUCIR EL ANCHO DE CALZADA, SE PROPUSO EXTENDER LA ACERA EN DOS DE LAS ESQUINAS.

EN LA ESQUINA IZQUIERDA INFERIOR, BUSCARÁ DISUADIR EL GIRO A CONTRAMANO Y MEJORARÁ EL CRUCE PEATONAL, REDUCIENDO LA EXPOSICIÓN AL RIESGO.

PARA MATERIALIZAR UNA INTERSECCIÓN CON MET 2, A LAS MODIFICACIONES DE LA FIGURA ANTERIOR, SE SUMARON LA EXTENSIÓN EN FORMA CURVA DE LAS DOS ACERAS RESTANTES.

EN LA SECUENCIA DE FIGURAS, SE PUEDE FÁCILMENTE OBSERVAR COMO LA REDUCCIÓN DEL MET ACOMPAÑA UNA NOTORIA DISMINUCIÓN DEL NÚMERO DE SPC.

DECISIONES POSIBLES POR CONDUCTOR (DPC) + UNIVERSO DE DESENLACES POSIBLES (UDP)

EL CUADRO MUESTRA LAS DPC DE CADA CONDUCTOR EN COMBINACIÓN CON C/U DE LAS DPC DEL OTRO CONDUCTOR. EN ROJO, SE INDICAN LAS TRAYECTORIAS CONVERGENTES Y EN GRIS, LAS DPC ANULADAS POR EL REDISEÑO DE LA INTERSECCION.

MET 0																											MET 1																											MET 2																										
[Grid of DPC/UDP for MET 0]																											[Grid of DPC/UDP for MET 1]																											[Grid of DPC/UDP for MET 2]																										

CONCLUSIONES

EN TÉRMINOS NUMÉRICOS SE OBSERVAN LAS SIGUIENTES RELACIONES:

MET	140,625%	90,625%	40,625%	Variación Absoluta	-100	Variación Relativa	-71,120%
SPC	21	9	3		-18		-85,710%
DPC	27	16	3		-24		-88,880%
UDP	729	256	9		-720		-98,760%

PRODUCTO DE LAS VARIACIONES DE MET 0 A MET 2 SE OBSERVAN ESTOS BENEFICIOS:

- < ANCHO DE CALZADA,
- < MET, < SPC, < DPC, < UDP
- > PRECISIÓN REQUERIDA AL CONDUCIR;
- > PROBABILIDAD DE PREDICCIÓN DE DPC
- TOMA DE DECISIONES MÁS SIMPLE