

ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA GENERAL DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

Reinhold Maier & Allan Aurich

Technische Universität Dresden, Faculty of Transport and Traffic Sciences, Chair of Road Traffic Engineering and Theory of Transportation Planning, Germany

info@gsv-dresden.de

RESUMEN

Los procedimientos estándar de mejoras de la seguridad están ampliamente enfocados en medidas preventivas en lugares con mayor frecuencia de accidentes, por ejemplo: la gestión de los llamados "puntos negros (black spots)".

Eso no es suficiente por varias razones: En principio la regresión para el efecto medio se traduce en tendencias de la selección y muestra la reducción de los accidentes solo en las estadísticas. De este modo las consecuencias de las medidas han sido calificadas de imprecisas o incompletas. Sin embargo la gestión de "puntos negros" es una parte del sistema que no se puede evitar. El segundo hecho evidente es que el número de todos los accidentes que ocurren en lugares fijos es tan solo un 15 % y 25%. Además esta proporción resulta aún más insignificante para accidentes con víctimas mortales y heridos graves. El análisis en las ciudades alemanas revela que entre 70 y 80% de la concentración dentro de estos "puntos negros" se limita a pequeños partes del sitio. Eso significa en otras palabras, que las deficiencias excesivas respecto a la seguridad vial, no son tratadas por los procedimientos estándar. Por otra parte, fue desarrollado un ejemplo de herramientas adicionales para detectar las faltas de la seguridad ampliamente calibradas. Además fueron elaborados nuevos métodos para calcular la rentabilidad de las medidas oportunas. Para definir el potencial de mejoras tiene que ser definido el mejor estándar de seguridad para diferentes partes de la red vial urbana. Debido a guía para la planeación del tráfico urbano y el diseño vial en las diferentes ciudades grandes se concentra en las situaciones estándar de las carreteras. Desde entonces a esos estándares, que aún no se han establecido en grande escala, fue necesario ajustar e igualar existentes situaciones en diferentes ciudades. A base de eso podemos entender los distintos niveles de la seguridad en situaciones vial estándar. El desafío es definir las mejores prácticas respecto a las tasas de accidentes, para que sea posible calcular la diferencia entre las tasas existentes y las superiores que se podrían conseguir. La cantidad de potencial de la seguridad de cada sección relevante de la red se concentra de manera parecida a los "puntos negros", pero la ocurrencia de las faltas de seguridad demuestra la necesidad de tratamiento adicional. Varias aplicaciones de los procedimientos en distintas ciudades enseñan la necesidad de acciones coordinadas de diversos actores en la ejecución de este plan. Por lo tanto, fue útil instalar un grupo de participantes con intereses y compromisos. El enfoque de esas estrategias es analizar la red de diferentes clases de usuarios viales como, por ejemplo, peatones, ciclistas o usuarios de transporte público, para identificar sobre todo el peligro del cruce ente los mismos.