



- Velocidad
 - factor relevante según estadística de accidentes
 - particularmente en tránsito urbano, donde velocidad afecta calidad de vida del área medioambiental
- Control de velocidad
 - No necesariamente aplicable donde vehículos exceden límites de velocidad
 - También donde velocidades son incompatibles con entorno urbano y/o sección de vía, aún cuando están dentro de límites permitidos



- Competencia por espacio
 - La calidad de vida de villas se ve afectada por creciente circulación de tráfico a velocidades inapropiadas
 - Demanda por estacionamiento en la calle, compite con necesidad de equipamiento urbano y espacios para peatones
- Diseños inadecuados
 - Sección transversal y longitudinal de vía da sensación de conducción a velocidad segura, aún cuando se excede la velocidad límite
 - Diseños de las vías que enfatizan el entorno pueden ayudar a modificar esta sensación errada

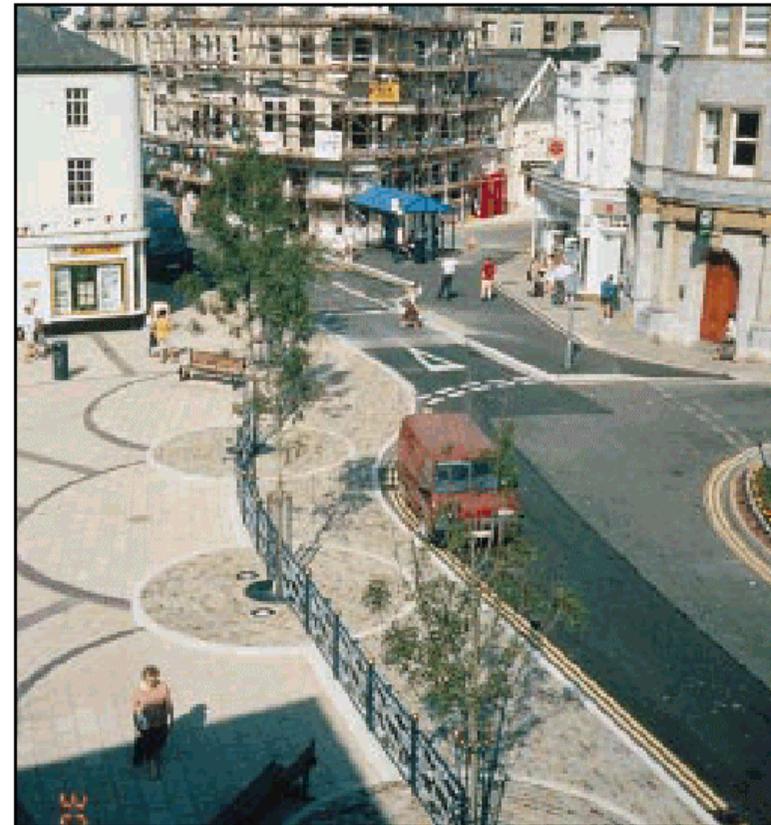


Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Control de la Velocidad

- La principal contribución a los accidentes es el factor humano (95%)
 - Actitud
 - Cultura
 - Forma de conducción
- Cambios físicos en layout de las vías
- Educación, Capacitación, Fiscalización y publicidad



Ensanche plataforma peatonal

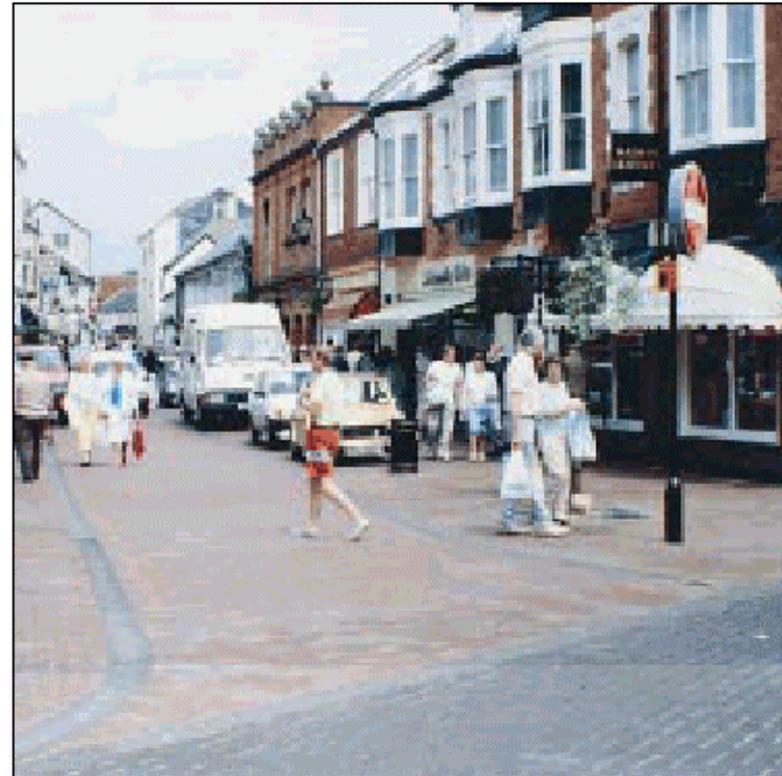


Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Control de la Velocidad

- Componentes de *traffic calming*:
 - Técnicas tradicionales
 - Gestión de Tránsito
 - Técnicas nuevas
 - Gestión Ambiental de Tránsito
- Objetivo General:
 - Reducir los efectos negativos del tráfico en áreas urbanas (Buchanan et al, 1963)



plataforma compartida

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Control de la Velocidad



- Objetivo que incluye:
 - Mejoras a la calidad medioambiental de las calles
 - Mejoras de la seguridad y reducción de accidentes
 - Mejoras en la seguridad a usuarios más desprotegidos
 - Reducción del ruido, ansiedad y caos
 - Restauración de comunidades divididas por el tráfico (segregación)
 - Realce de la apariencia de la calle
 - Desincentivo al uso de ruta inadecuadas al tráfico pesado y al tráfico de paso
 - Cambios en la actitud de conductores hacia la velocidad de circulación
 - Demostración tangible de que las calles son para la gente tanto como para los vehículos

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Marco político



- Esquema de traffic calming no debe ser diseñado aisladamente
 - Diseño debe ser parte de un marco político estratégico
 - Encajar dentro de políticas de planificación del área de análisis
- El marco político debe ser acorde a
 - Jerarquía vial
 - Accidentabilidad del entorno
 - Objetivos medioambientales
- Políticas específicas
 - Transporte público mayor
 - Usuarios vulnerables
 - Transporte de carga
 - Restricciones de tráfico - Medioambiente
 - Taxis
 - Transporte escolar
 - Peatones y ciclistas
 - Servicios de emergencia (utilidad pública)
 - Estacionamientos en la calle
 - Transporte público menor
 - Motocicletas

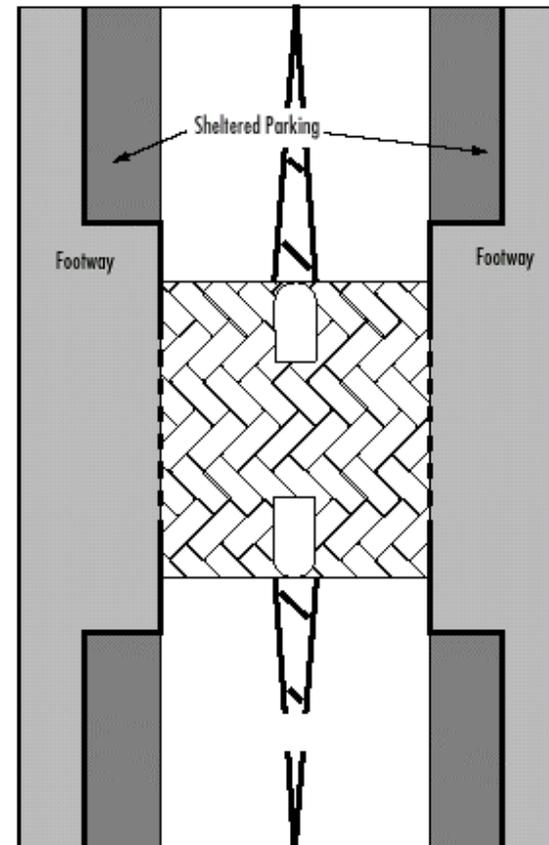


Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Ejemplos: Reducción de cruce peatonal

- Diseño de cruce de cebra ayuda a:
 - Reducir cruce peatonal (exposición a vehículos)
 - Mejora visibilidad
 - Delimita estacionamientos en la calle
 - Mejora espacio público para peatones



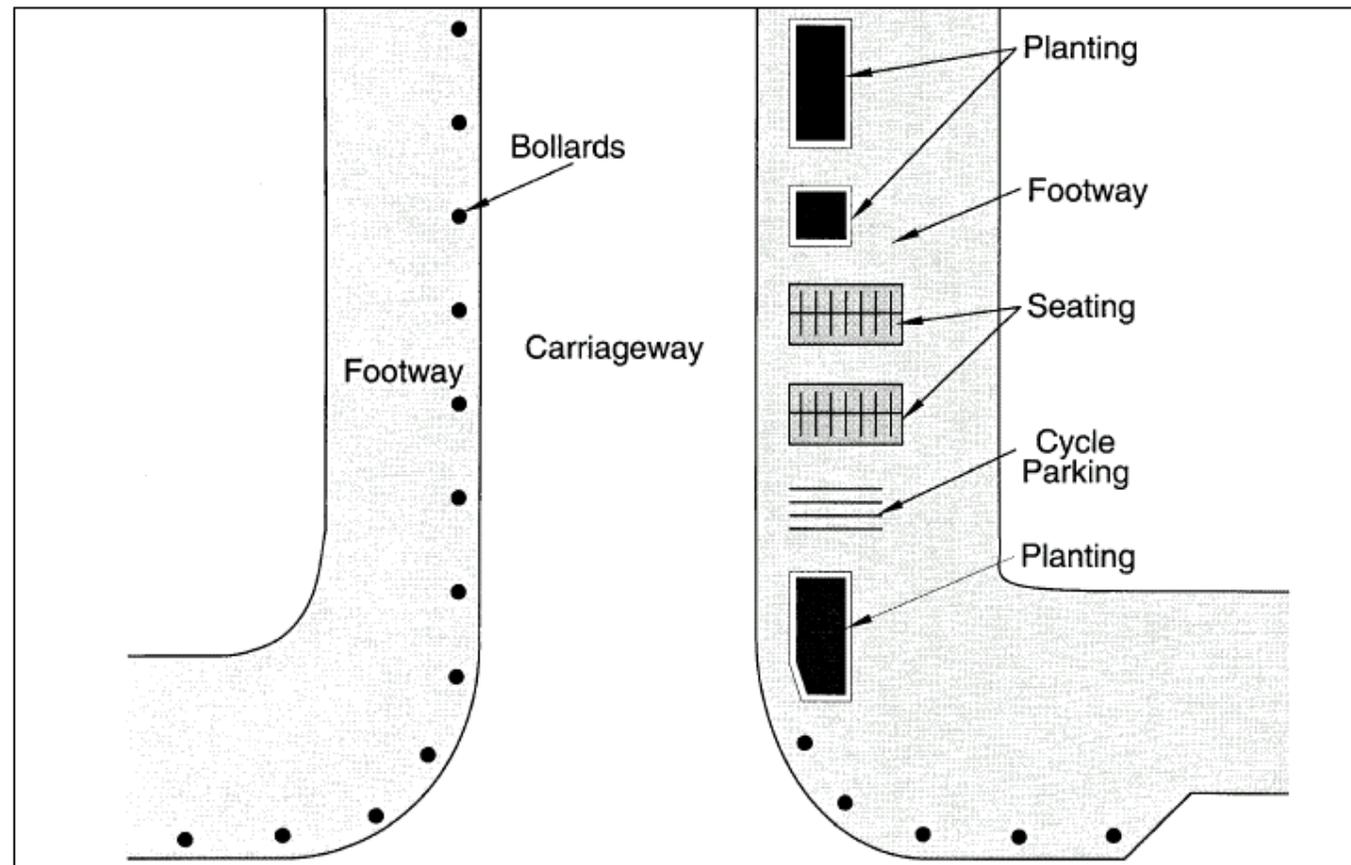


Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Ejemplos: Adición de facilidades al escenario de la calle

- Incentivo al transporte no motorizado
- Reducción de espacio a vehículos motorizados



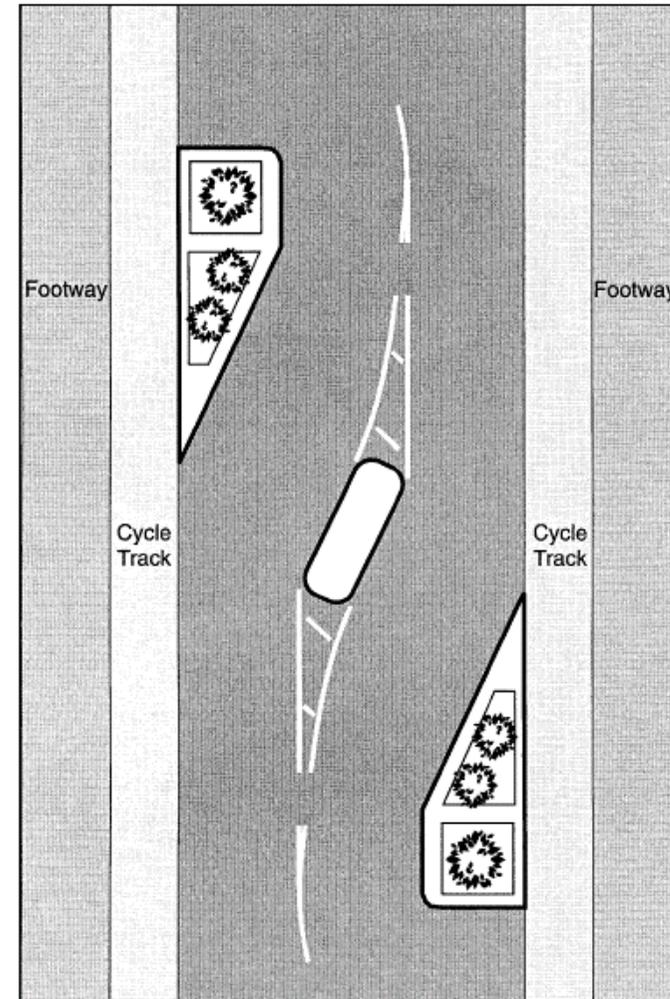


Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Ejemplos: Prevención de “pistas de carreras”

- Uso de Chicanas
 - Reducción de velocidad
 - Refugio Central





Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Ejemplos: Cruce peatonal





Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Ejemplos: Cruce peatonal + reductor de velocidad





Ingeniería de Tránsito – CI53G

AQUIETAMIENTO DE TRAFICO

Ejemplos: Refugio cruce escolar

