

DÍA NACIONAL DE LA Seguridad Vial

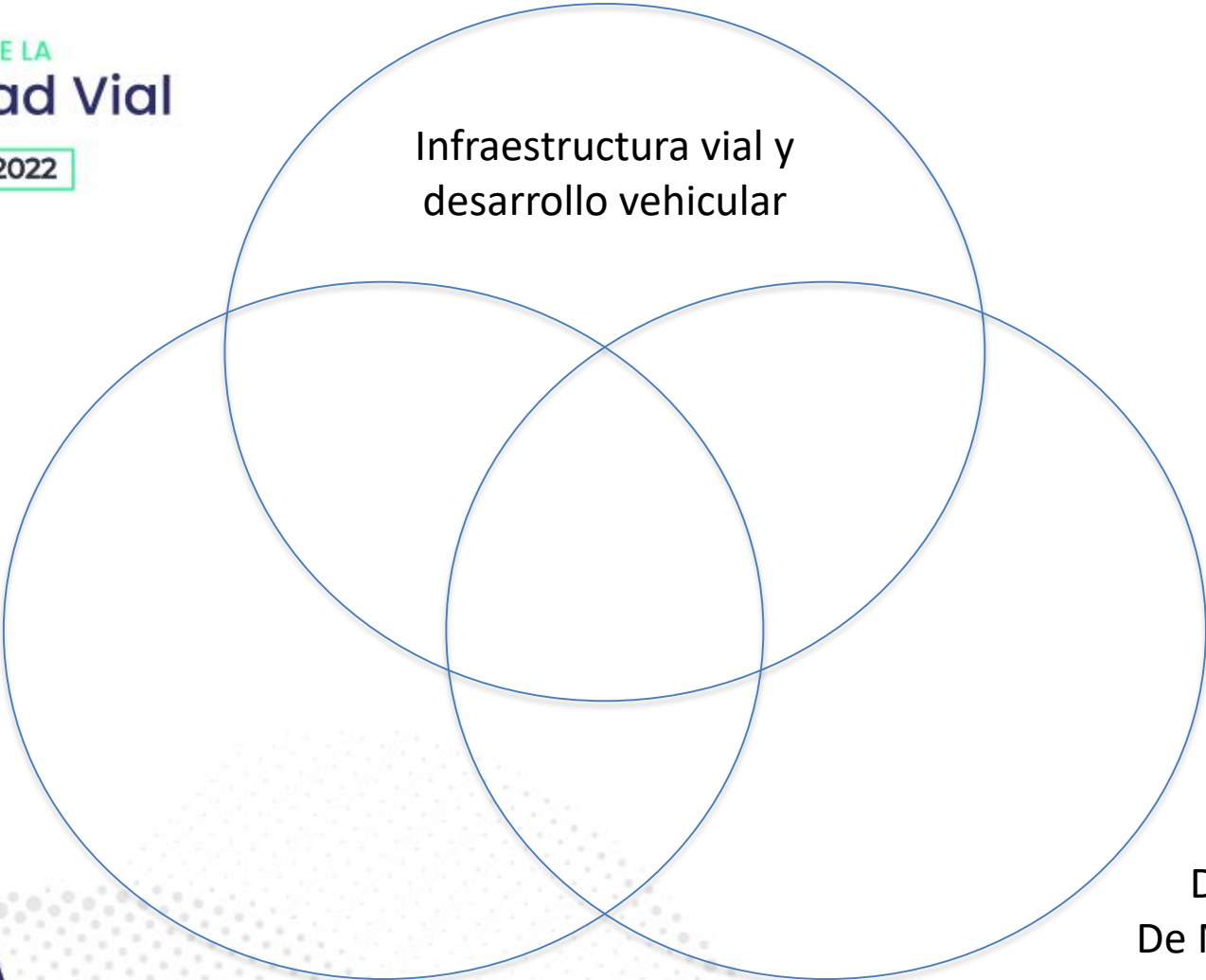
10 de junio de 2022

**El diseño no es todo, pero cómo ayuda: las
Ciencias del Comportamiento aplicadas a la
movilidad segura**

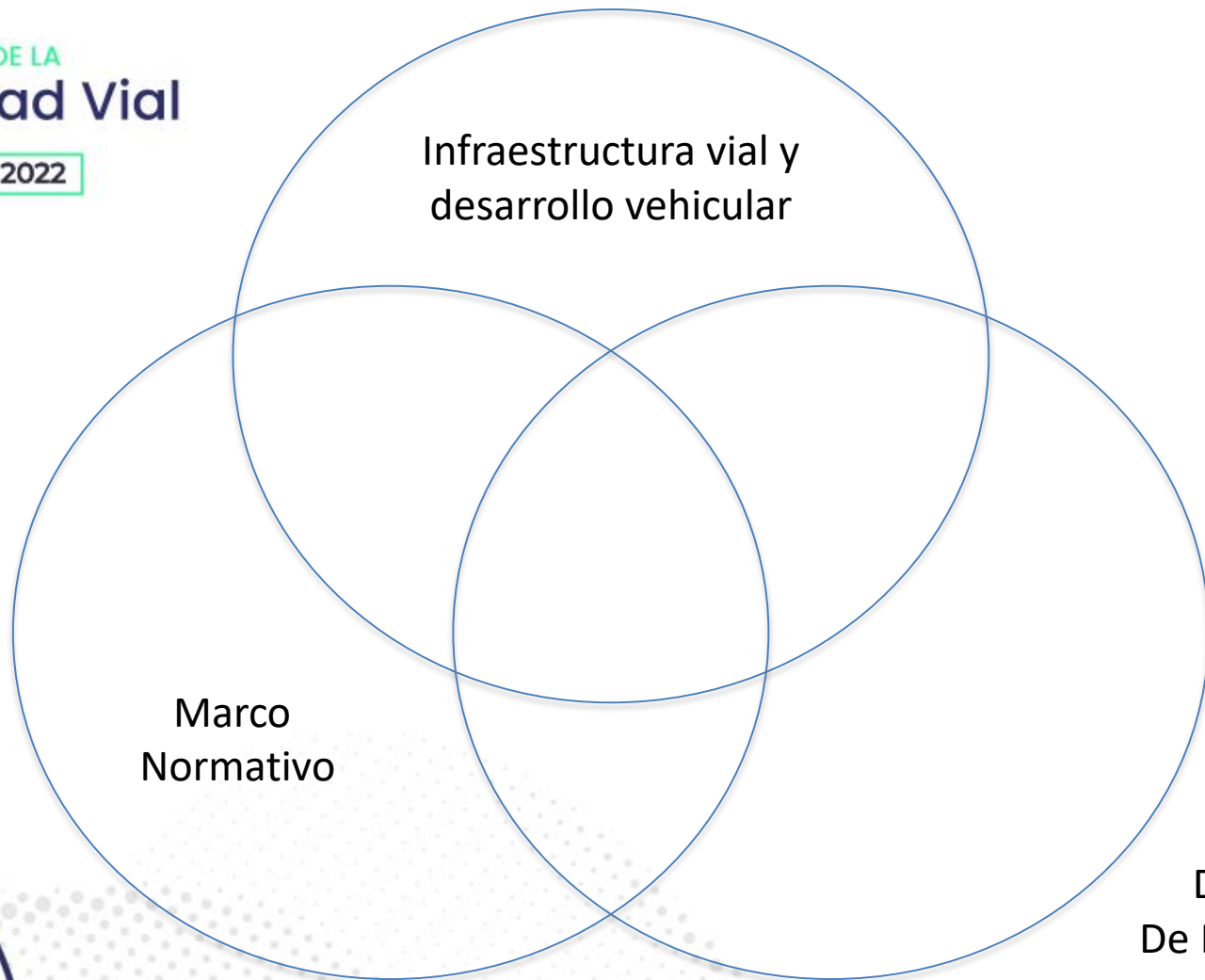
Dr. José Nesis



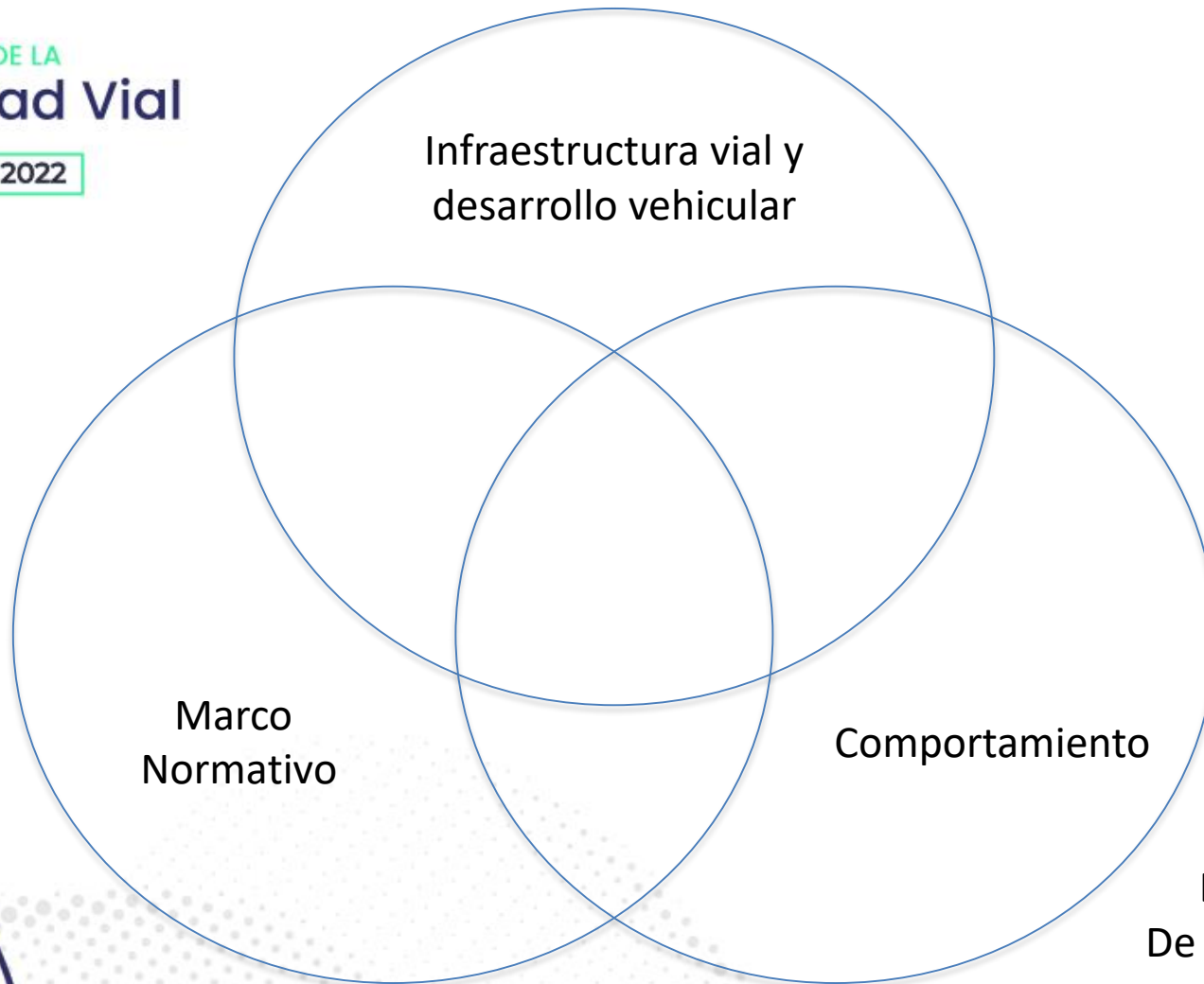
Infraestructura vial y
desarrollo vehicular



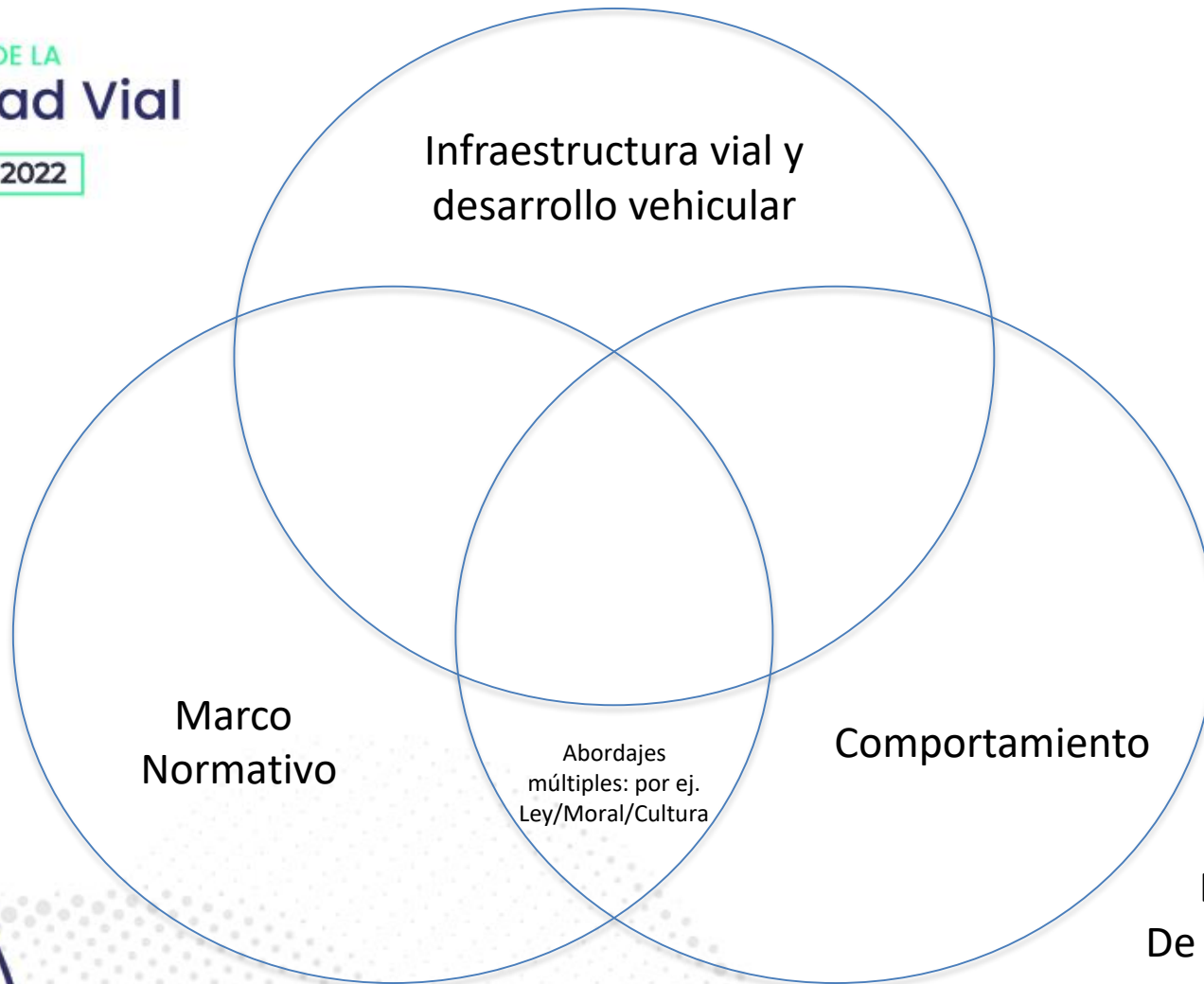
Determinantes
De Movilidad Segura



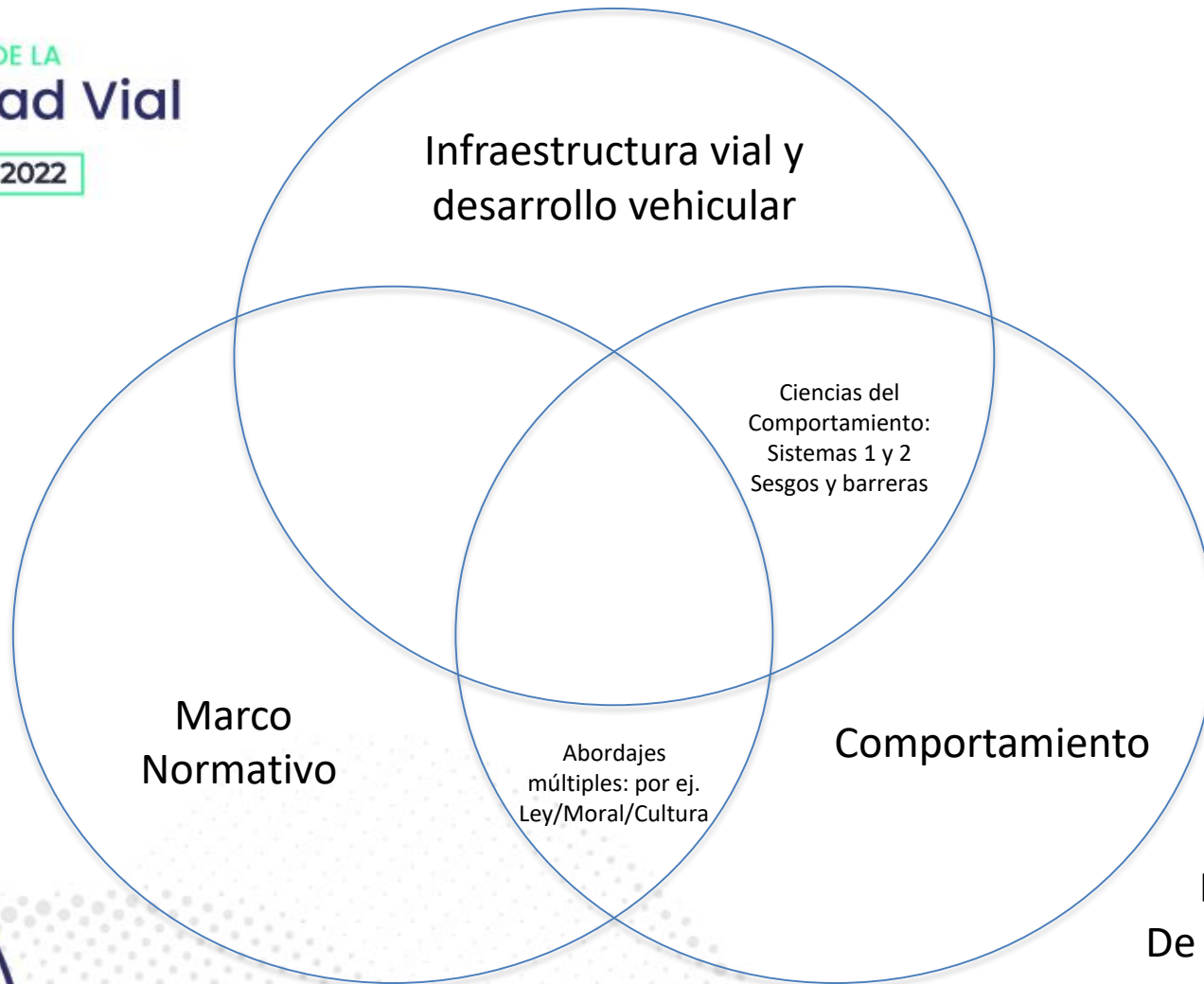
**Determinantes
De Movilidad Segura**



**Determinantes
De Movilidad Segura**



**Determinantes
De Movilidad Segura**



**Determinantes
De Movilidad Segura**

Sesgos y barreras que intervienen en el comportamiento vial, tanto en problemas como en soluciones:

- 1- Sesgo optimista
- 2- Carga cognitiva
- 3- Ilusión de control
- 4- Efecto Hawthorne
- 5- Falta de feedback
- 6- Sesgo del presente
- 7- Presión de pares
- 8- Reciprocidad
- 9- Sesgo de aversión a la pérdida



Contents lists available at [ScienceDirect](https://www.sciencedirect.com)

Accident Analysis and Prevention

journal homepage: www.elsevier.com/locate/aap



Short Communication

Why are there so few experimental road safety evaluation studies: Could their findings explain it?

Rune Elvik

Institute of Transport Economics, Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway

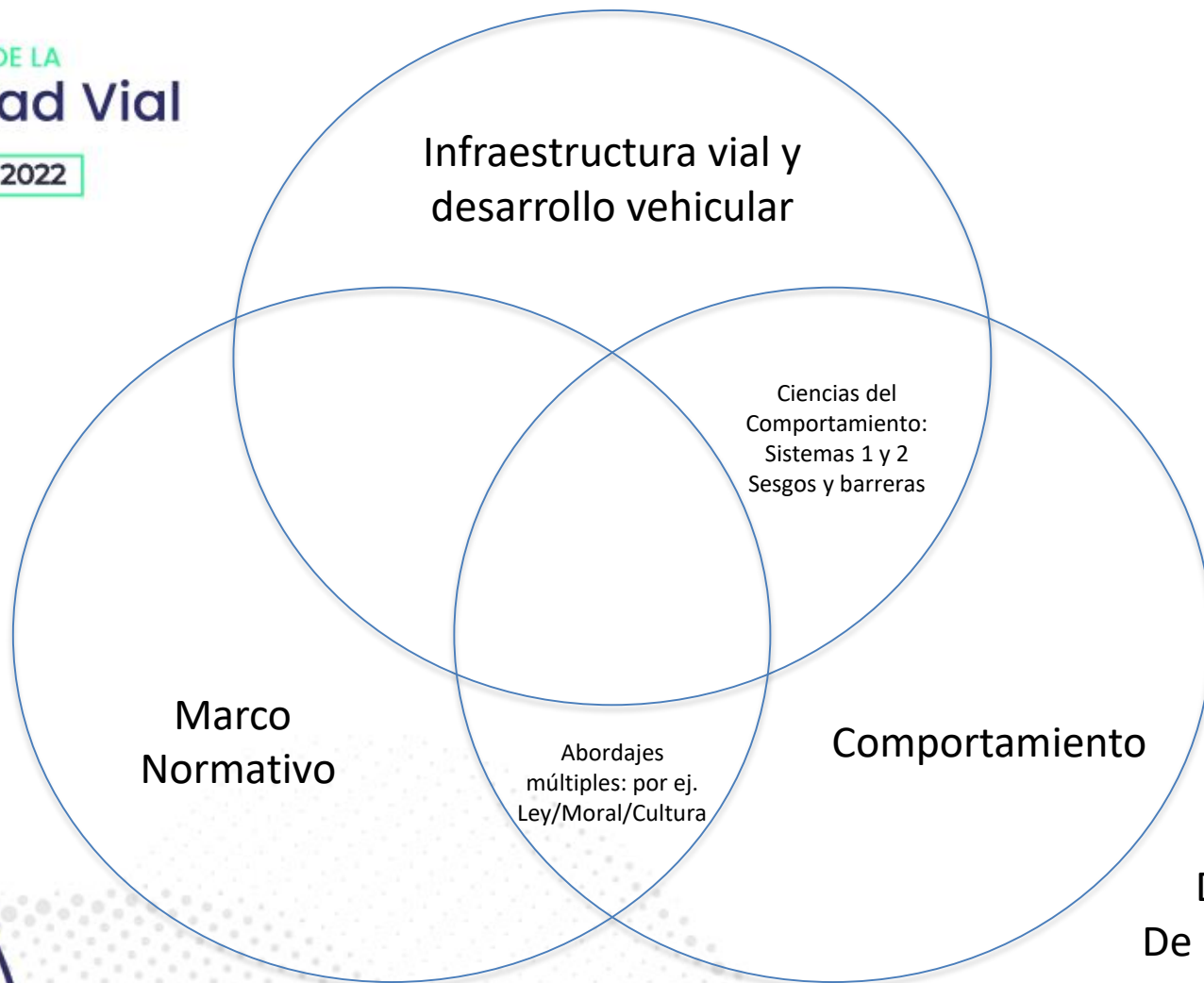
ARTICLE INFO

Keywords:

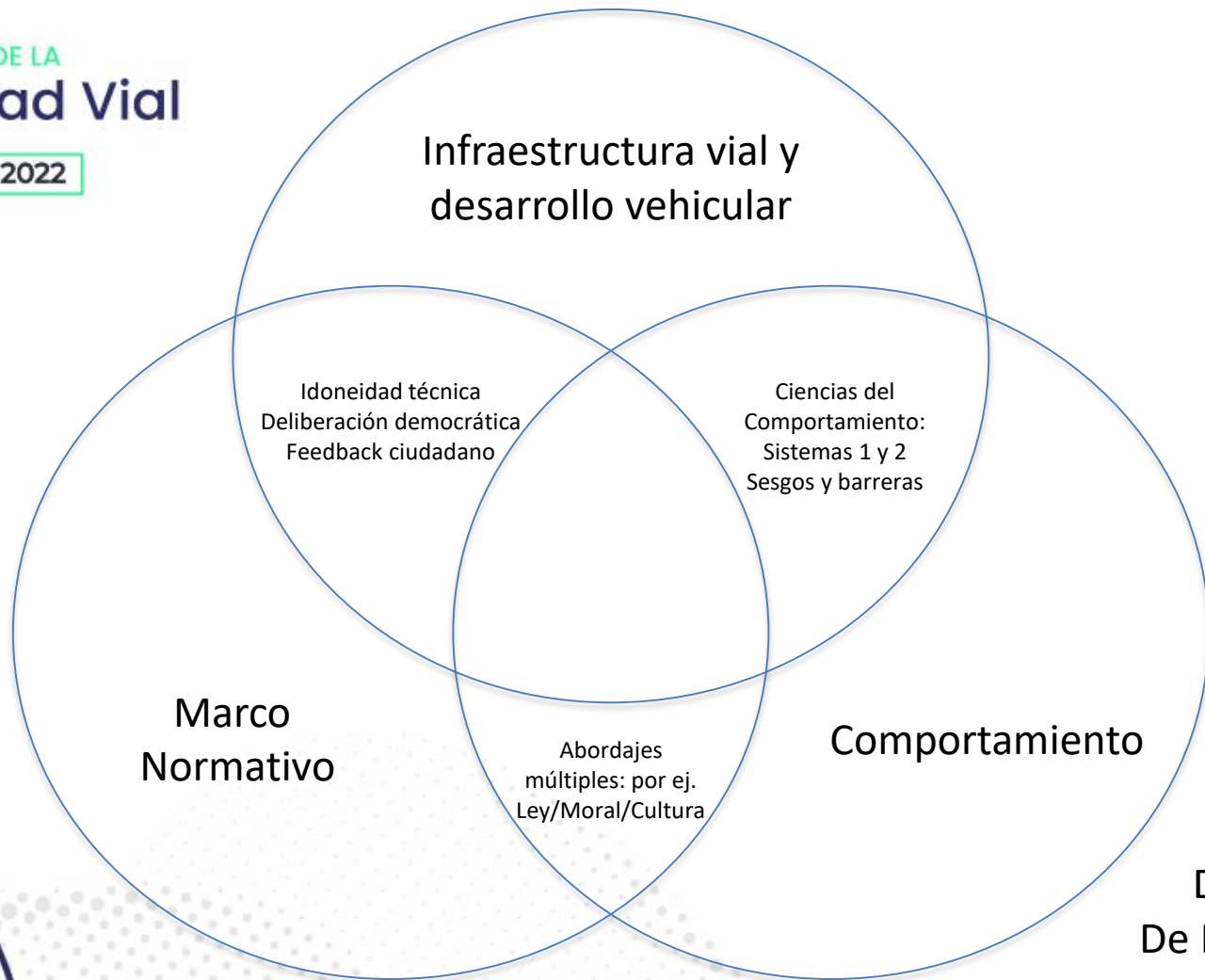
Experiment
Inventory
Safety effects
Replication
Unwanted results

ABSTRACT

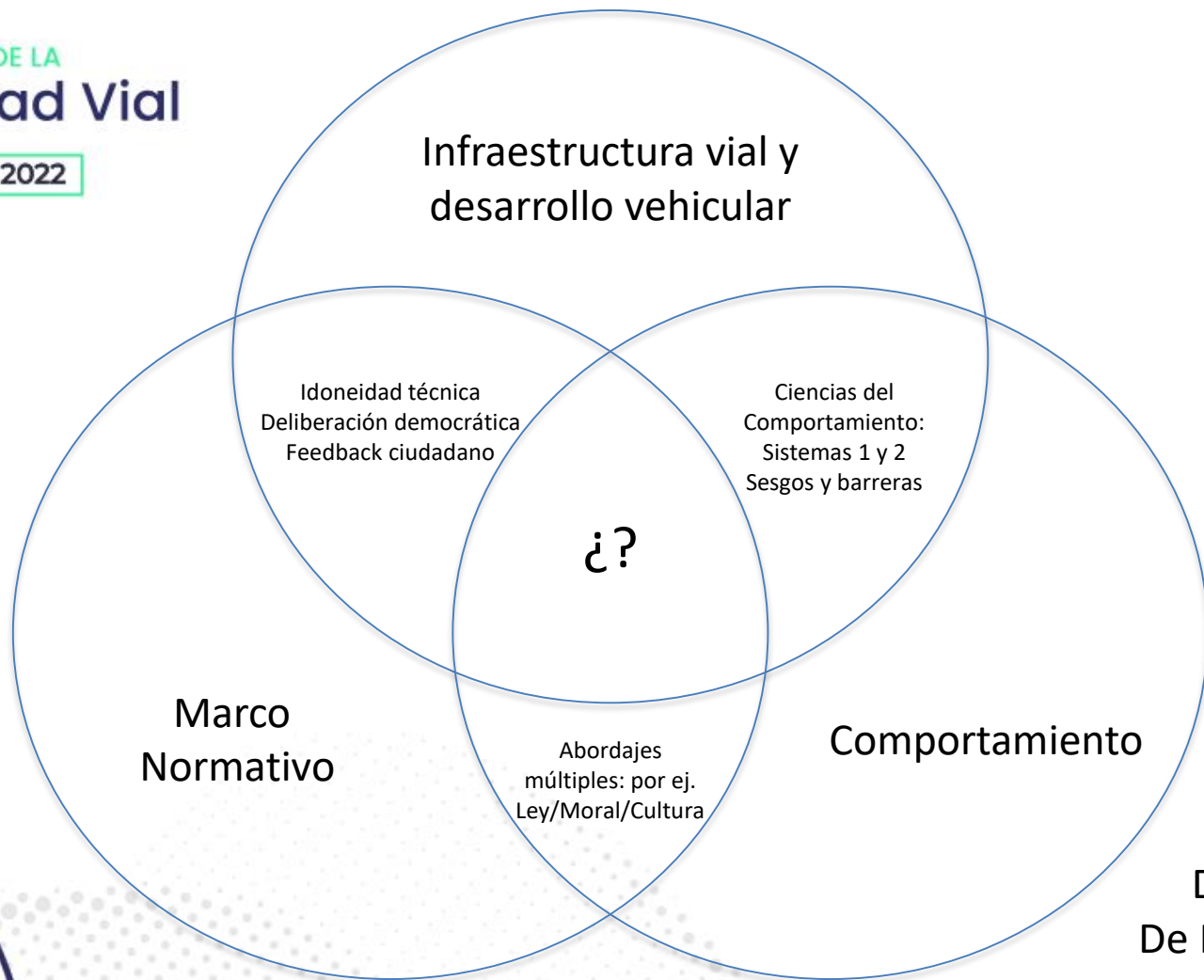
Randomised controlled trials (also known as experiments) are widely regarded as the best design of studies that aim to estimate the effects of a treatment, like a road safety measures. However, as noted by [Hauer \(2016\)](#) there are few randomised controlled trials in the field of road safety. Hauer has suggested (2019) that not finding an effect of the measure being evaluated could be one reason for this. This paper provides an inventory of experimental evaluations of road safety measures. 24 different road safety measures have been evaluated experimentally. More than one experiment was reported for 8 road safety measures; for the other 16 only a single experiment was found. With few exceptions, experiments find no effect on accidents of the measures subjected to experiments. Most of the exceptions are due either to failure of randomisation or refer to measures whose effects tend to erode as they become more commonly used. Thus, the effects found in initial experiments with daytime running lights and high-mounted stop lamps have gradually eroded as more cars got these systems. Driver training is one of the few road safety measures for which more than one experiment has been carried out. Results consistently show no effect on accidents of driver training.



**Determinantes
De Movilidad Segura**



**Determinantes
De Movilidad Segura**

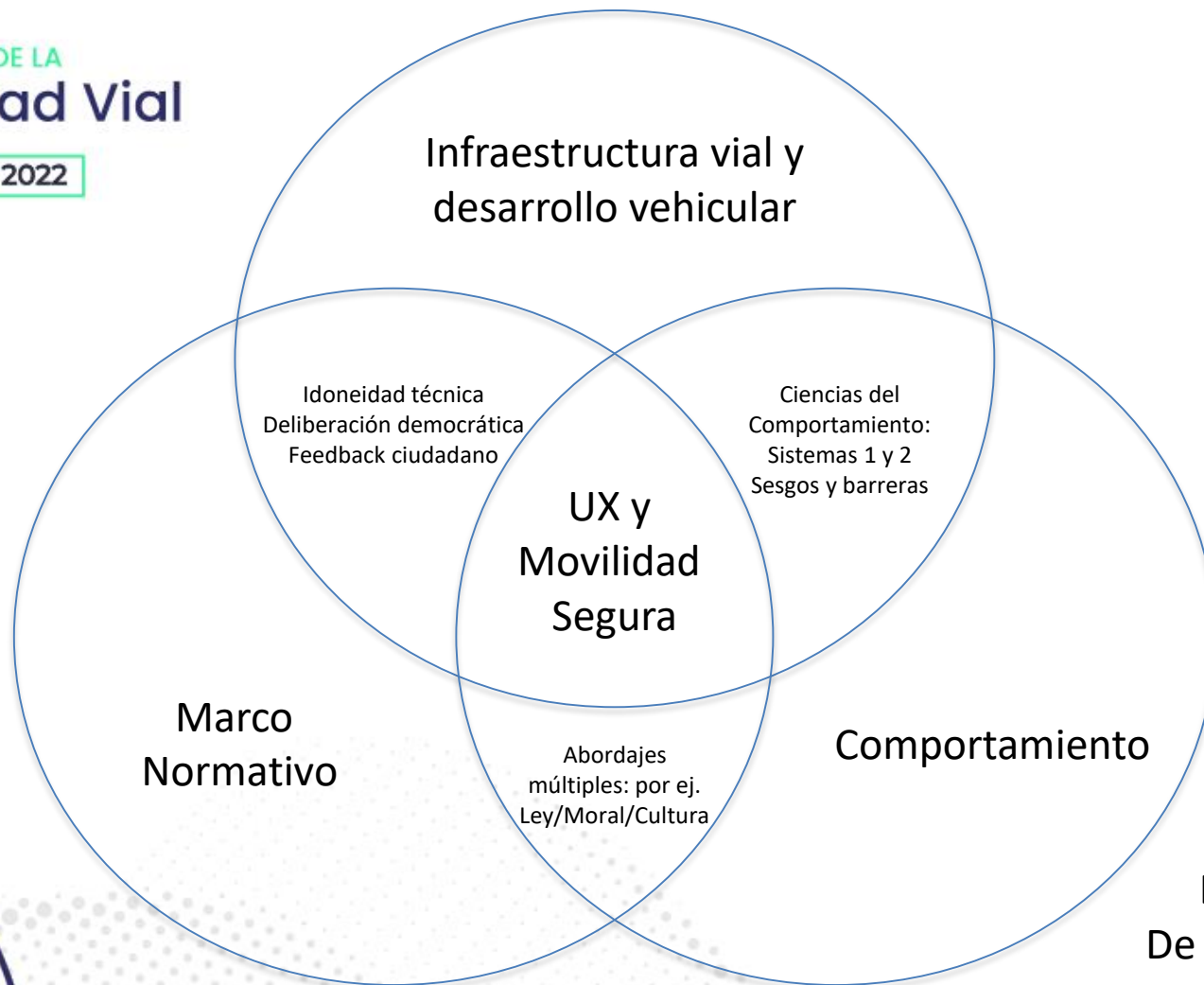


DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS





**Determinantes
De Movilidad Segura**

DÍA NACIONAL DE LA Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS

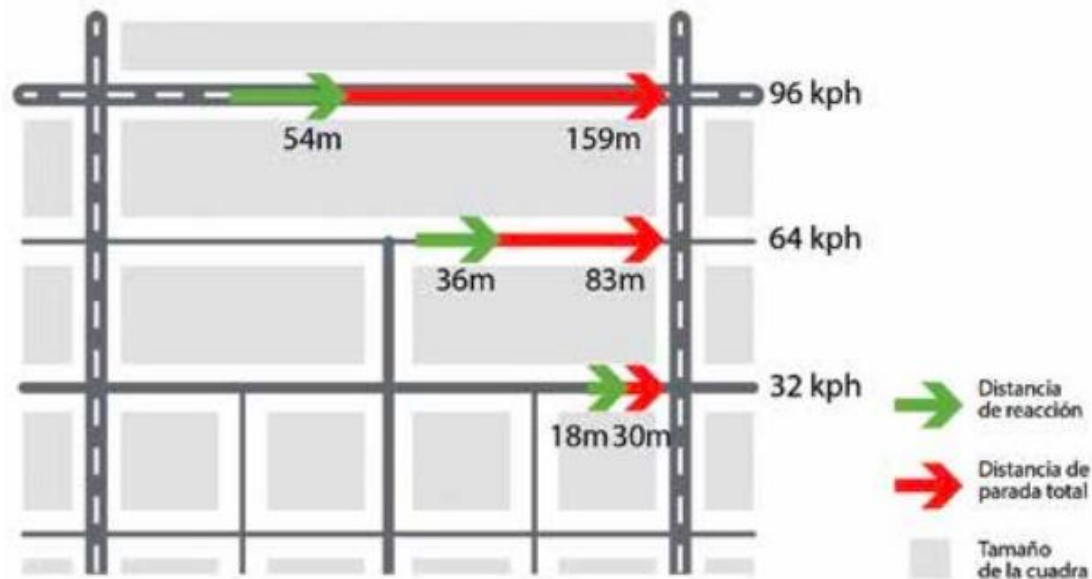


DÍA NACIONAL DE LA Seguridad Vial

10 de junio de 2022

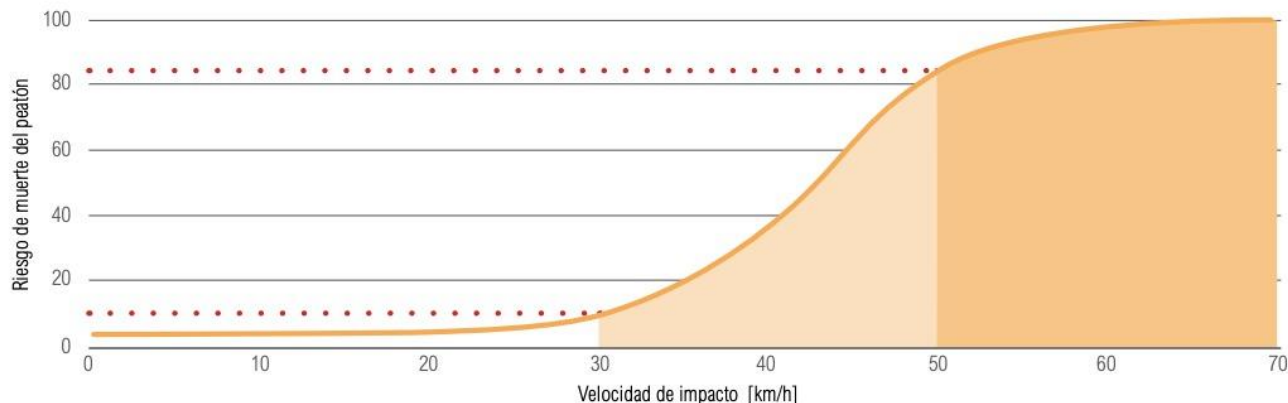


ARGENTINA
RETERAS



Nota: Se asumen 2 segundos como tiempo de reacción y una tasa de desaceleración vehicular de 3.4 m/s^2 .

Figura 1.2 | La relación entre seguridad vial del peatón y velocidad del vehículo al momento del impacto)



Nota: La figura anterior muestra la relación entre las muertes de peatones y la velocidad de impacto de vehículos publicada por la OCDE (2006). Algunos estudios recientes demuestran una relación similar pero cuentan el sesgo de la muestra para encontrar riesgos ligeramente más bajos de 40 a 50 km/h (Rosen & Sander 2009, Tefft 2011, Richards 2010, Hannawald y Kauer 2004). Sin embargo, no existen estudios de países de bajos y medianos ingresos donde factores como el tipo de vehículo, el tiempo de respuesta para emergencias y otras características puedan influir en esta relación. En cualquier caso, existen pruebas claras que respaldan las políticas y prácticas que exigen una reducción de la velocidad vehicular a 30 km/h donde los peatones normalmente están presentes, y no más de 50 km/h en las calles que no son separadas por nivel.

DÍA NACIONAL DE LA Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vi

10 de junio de 2022



IÓN ARGENTINA
'ARRETERAS



Ilustración que muestra los diferentes aspectos del ancho de la calle.

DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

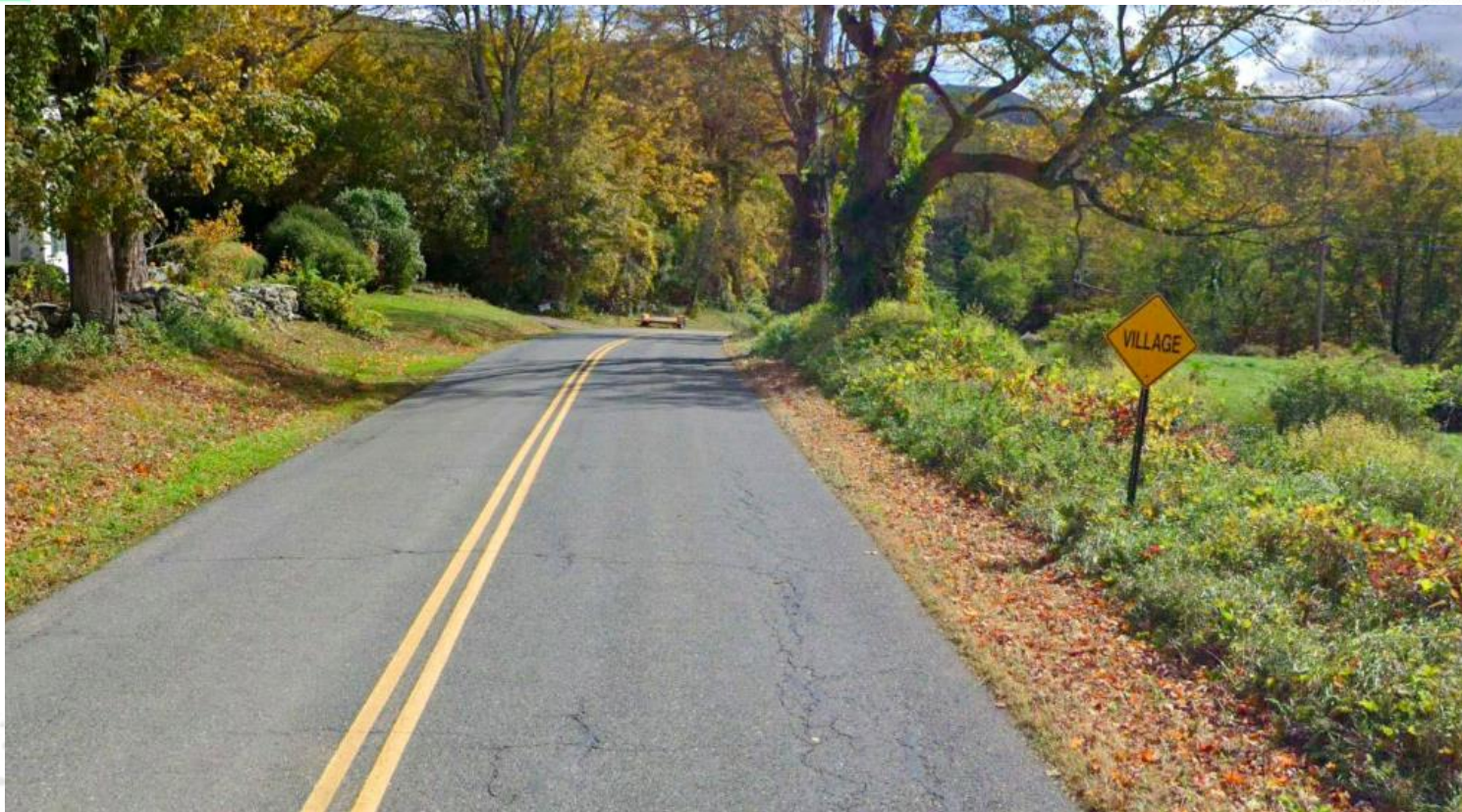
AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE ARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



News

Public Art Decreases Traffic Accidents by 17%, Report Finds

Art makes streets safer by “increasing visibility of pedestrian spaces and crosswalks” and “encouraging drivers to slow down.”

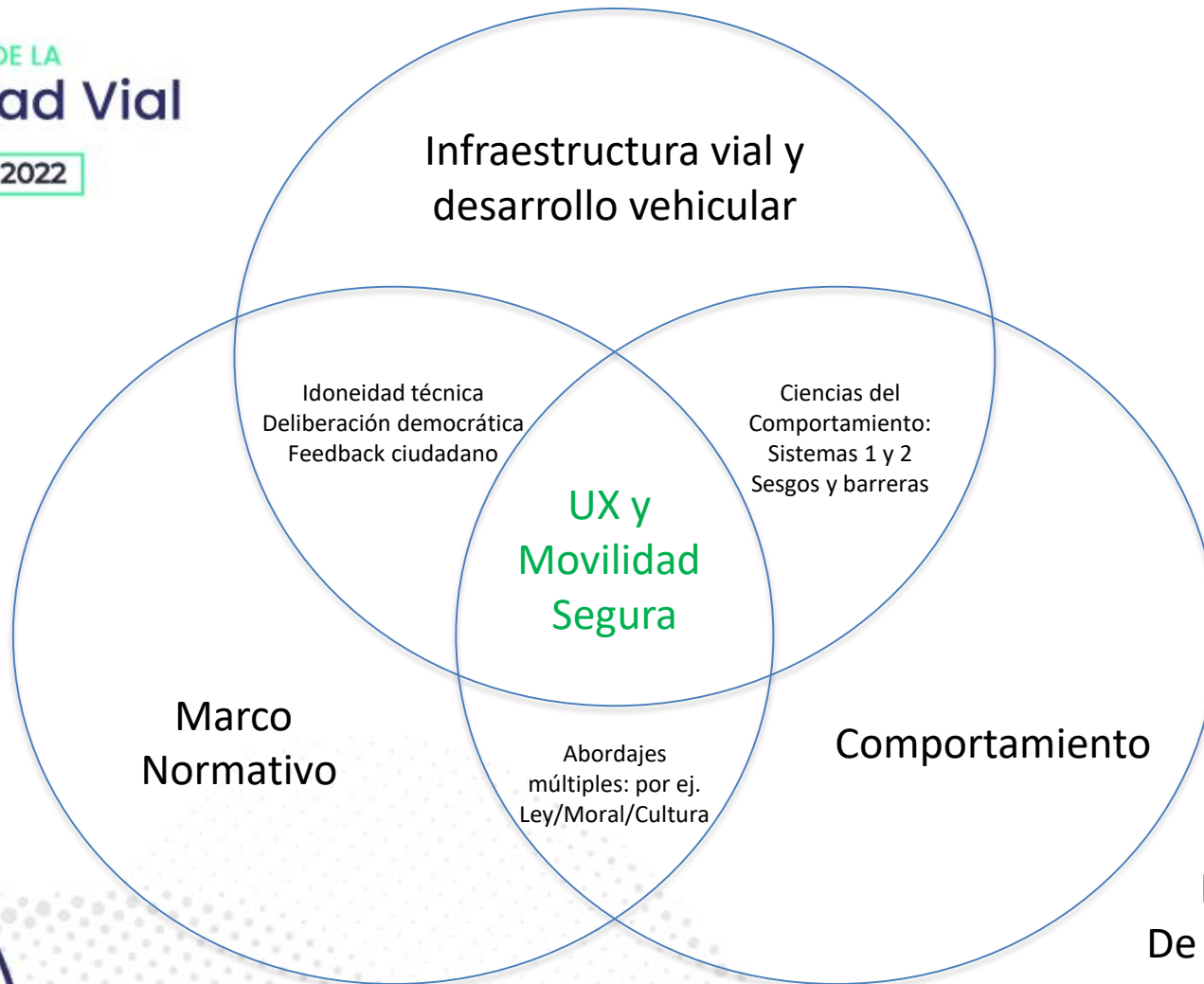


by Elaine Velle
April 19, 2022



Painted by Jade Warrick in Troy, New York (photo by Brittainy Newman; all images courtesy Bloomberg Philanthropies)

A study conducted by Bloomberg Philanthropies examined 17 sites over two years, before and after they were painted with “asphalt art” (art on surfaces such as roads, sidewalks, and underpasses). It found a 17% decrease in total crashes and a decrease in severity of the crashes that did occur: There were 37% fewer crashes that resulted in injury and 50% fewer crashes involving pedestrians and cyclists.



Determinantes
De Movilidad Segura

DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

The Oregon Experiment



Christopher Alexander
Murray Silverstein · Shlomo Angel
Sara Ishikawa · Denny Abrams

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS

DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022

AAC
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE CARRETERAS



Dirk Helbing, a German physics and math professor, studied *trampelpfads* – the German word for desire paths that combines the word “trample” and “path” – and discovered a human constant: **that travelers will form a desire path if the prescribed route is 20 to 30 percent longer.**

<https://news.wisc.edu/desire-paths-the-unofficial-footpaths-that-frustrate-captivate-campus-planners/>

DÍA NACIONAL DE LA
Seguridad Vial

10 de junio de 2022



¡MUCHAS GRACIAS!