

# **CLASIFICACIÓN POR ESTRELLAS**

## **Reporte detallado**

**UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA-  
SISTEMA DE EVALUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL**

18-Jun-2021

## Tabla de contenidos

<a href="#">Capítulo 1. Descargo de responsabilidad</a> .....	1
<a href="#">Capítulo 2. Información del archivo</a> .....	2
<a href="#">Capítulo 3. Atributos vial codificados</a> .....	3
<a href="#">Capítulo 4. Procedimiento de cálculo</a> .....	6
<a href="#">4.1. Clasificación por Estrellas para Ocupante del vehículo</a> .....	6
<a href="#">4.2. Clasificación por Estrellas para Motocicletas</a> .....	15
<a href="#">4.3. Clasificación por Estrellas para ciclistas</a> .....	25
<a href="#">4.4. Clasificación por Estrellas para peatones</a> .....	31

---

## Capítulo 1. Descargo de responsabilidad

Este descargo de responsabilidad es un acuerdo entre la UTPL y usted el usuario.

El software SIEC y toda la documentación relacionada, son y deben ser siempre propiedad intelectual de la UTPL. Nada de lo contenido en este acuerdo debe ser considerado por el usuario para darle título de propiedad al software o de la documentación relacionada.

Este software fue desarrollado para analizar el nivel de seguridad vial de las carreteras rurales del Ecuador. Incluye dos funcionalidades principales. La primera funcionalidad hace uso del archivo VBOX donde los radios de las curvas horizontales son aproximaciones del diseño horizontal, dado que se obtuvieron con el uso de los datos de posición del Video VBOX Lite. Así mismo, la pendiente fue calculada mediante los datos del perfil del mismo equipo utilizando el promedio de dos métodos: método a y método b. El ancho del carril, espaldón y la separación de objetos de la calzada fueron calculados a partir de una imagen del video del mismo archivo. La velocidad de operación fue calculada en base a las ecuaciones de predicción locales. El resto de elementos han sido ingresados de manera manual por el usuario. La segunda funcionalidad hace uso sólo de fotografías, en la cual se eliminará lo que no corresponde con el Video VBOX Lite. El usuario debe comprender explícitamente los supuestos de la metodología, análisis y resultados obtenidos mediante el software. La información producida por el software debe ser comprobada por un ingeniero calificado y con experiencia. El ingeniero debe verificar independientemente los resultados y tomar profesional responsabilidad por la información que se utiliza.

Este programa ha sido probado y verificado exhaustivamente, sin embargo, como ocurre con todo software complejo, es posible que estos programas no estén completamente libres de errores y que no sean aplicables en todos los casos. El usuario acepta y entiende que no hay garantía expresa o implícitas por los desarrolladores o los distribuidores sobre la precisión o la fiabilidad de este producto. En ningún caso la Universidad Técnica Particular de Loja. Será responsable por daños directos, indirectos, especiales, incidentales o consecuentes que surjan del uso del programa y / o documentación asociada. Además, la reproducción y difusión del material generado por el software son solo para fines educativos e informativos, los fines comerciales sin el permiso por escrito de los titulares de los derechos de autor está prohibida.

Si no está satisfecho con alguna parte del software SIEC o con alguno de estos términos de uso, su único y exclusivo recurso es dejar de usar el programa.

---

## **Capítulo 2. Información del archivo**

Nombre del proyecto: VIA LOJA SARAGURO

Ubicación del proyecto: LOJA

Tramo analizado: 2

Fecha de elaboración del análisis: 18-Jun-2021

Descripción del proyecto: SE ENCUENTRA CERCA AL PUENTE NABAMBOLA

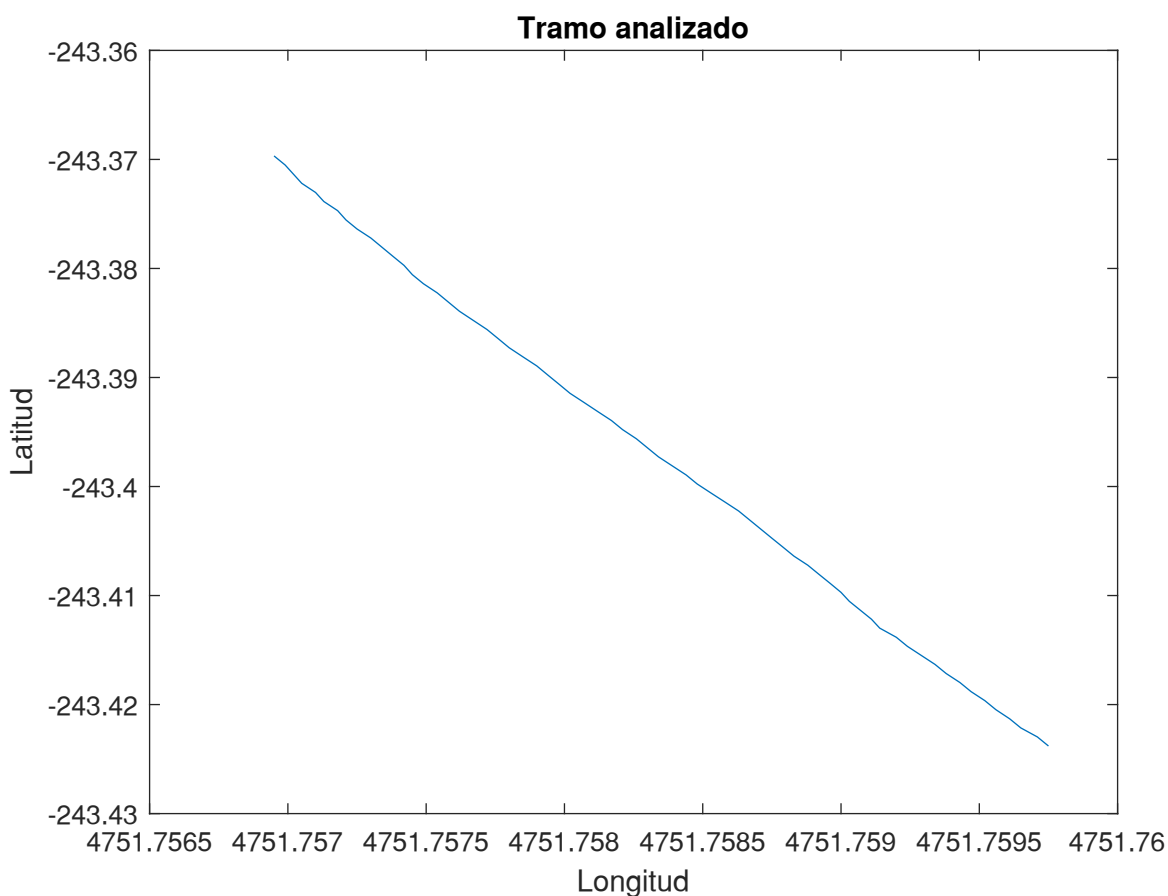
---

## Capítulo 3. Atributos vial codificados

### Resumen de atributos

#### Imagen del tramo

##### Tramo



##### Costado de la via

Severidad lateral – distancia al objeto lado del conductor:  $\geq 10$  m

Severidad lateral – distancia al objeto (lado del copiloto): 1 a  $< 5$  m

Severidad lateral – objeto (lado del conductor): Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro)

Severidad lateral – objeto (lado del copiloto): Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro)

Bandas sonoras en el espaldón: Ausente

Ancho de espaldón pavimentado (lado del conductor): Ninguno

Ancho de espaldón pavimentado (lado del copiloto): Ninguno

**Mediana:**

Tipo de carretera: Calzada B de una calzada dividida

Costo de modernización: Bajo

Tipo de mediana: Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m

Bandas sonoras centrales: Ausente

Número de carriles: Dos

Ancho de carril: Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m)

Curvatura: Recto o ligeramente curvado

Calidad de la curva: No aplica

Pendiente: 0 % a  $< 7,5$  %

Estado de la superficie de la vía: Buena

Resistencia al deslizamiento: Pavimentado – regular

Delineación: Deficiente

Alumbrado público: Ausente

Estacionamiento para vehículos: Un lado

Vía de servicio: Presente

Obras en la carretera: Obra menor en proceso

Distancia de visibilidad: Adecuada

**Intersecciones:**

Tipo de intersección: Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m

Canalización de la intersección: Ausente

Volumen de la intersección: 1,000 a 5,000 vehículos

Calidad de la intersección: Deficiente

Puntos de acceso a la propiedad: Acceso comercial 1+

**Flujo:**

Flujo vehicular (TDPA): 8000 - 16000

% Porcentaje motocicletas: 21 % - 40 %

Flujo peatonal en hora pico que cruzan la carretera: 26 a 50

Flujo peatonal en hora pico a lo largo de la carretera (lado del conductor): 101 a 200

Flujo peatonal en hora pico a lo largo de la carretera (lado del copiloto): 101 a 200

Flujo de bicicletas en hora pico: 51 a 100

**Infraestructura para usuarios vulnerables y uso del suelo:**

Uso de suelo (lado del conductor): Comercial

Uso de suelo (lado del copiloto): Comercial

Tipo de área: Urbano/ población pequeña o pueblo

Infraestructura de cruce peatonal en el tramo analizado: Sin infraestructura

Calidad de cruce peatonal: No aplica

Infraestructura de cruce peatonal en la intersección: Sin infraestructura

Vallas peatonales: Ausente

Acera (lado del conductor): Ninguno

Acera (lado del copiloto): Camino informal de 0 m a < 1,0 m

Infraestructura para motocicletas: Ninguno

Infraestructura para bicicletas: Ninguno

Advertencia de zona escolar: No aplica (no hay escuela en el lugar)

Supervisor en el cruce de zona escolar: No aplica (no hay escuela en el lugar)

**Velocidades**

Límite de velocidad: 60 km/h

Diferencial de límites de velocidad: Ausente

Gestión de la velocidad/calmante del tráfico: Ausente

Velocidad de operación (percentil 85): 80 km/h

---

## Capítulo 4. Procedimiento de cálculo

El SRS representa el riesgo relativo de fallecimiento o de lesiones serias para un usuario de carretera en particular. Para calcular las puntuaciones para la clasificación por estrellas (Star Rating Scores - SRS), es necesario estimar las puntuaciones parciales por tipo de siniestro. Los siniestros que intervienen son salida del camino (lado del conductor), salida del camino (lado del copiloto), choque frontal (pérdida de control), choque frontal (adelantamiento), siniestros en intersecciones y en acceso a propiedades.

### 4.1. Clasificación por Estrellas para Ocupante del vehículo

#### a) Salida del camino (lado del conductor)

##### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2)

El atributo vial curvatura es Recto o ligeramente curvado , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 5).

El atributo vial bandas sonoras en el espaldón es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.25 (tabla 6).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 7).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.4 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

La probabilidad de siniestro vial en el lado del conductor se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = ancho del carril x curvatura x calidad de la curva x delineación x bandas sonoras en el espaldón x condición de la vía x pendiente x resistencia al deslizamiento

Probabilidad =  $1.1 \times 1 \times 1 \times 1.2 \times 1.25 \times 1 \times 1 \times 1.4$

Probabilidad = 2.31

##### Severidad de los atributos viales



Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial severidad lateral – distancia al objeto (lado del conductor) es  $\geq 10$  m , por lo que el factor de riesgo es 0.1 (tabla 10).

El atributo vial severidad lateral – objeto (lado del conductor) es Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro) , en consecuencia, el factor de riesgo es 60 (tabla 11).

El atributo vial ancho de espaldón pavimentado (lado del conductor) es Ninguno , por lo tanto el factor de riesgo es 1 (tabla 12).

La gravedad de siniestro vial en el lado del conductor se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = severidad lateral – distancia al objeto (lado del conductor) x severidad lateral – objeto (lado del conductor) x ancho de espaldón pavimentado (lado del conductor)

Severidad =  $0.1 \times 60 \times 1$

Severidad = 6

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0

### Transitabilidad de la mediana

El atributo vial transitabilidad de la mediana es Transitable , por lo tanto, el factor de riesgo es 1

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por salida del camino (lado del conductor)

El puntaje por salida del camino (lado del conductor) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x transitabilidad de la media x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $2.31 \times 6 \times 0 \times 1 \times 0.15$

Puntaje = 0

## **b) Salida del camino (lado del copiloto)**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/ población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2)

El atributo vial curvatura es Recto o ligeramente curvado , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 5).

El atributo vial bandas sonoras en el espaldón es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.25 (tabla 6).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 7).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.4 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

La probabilidad de siniestro vial en el lado del conductor se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = ancho del carril x curvatura x calidad de la curva x delineación x bandas sonoras en el espaldón x condición de la vía x pendiente x resistencia al deslizamiento

Probabilidad =  $1.1 \times 1 \times 1 \times 1.2 \times 1.25 \times 1 \times 1 \times 1.4$

Probabilidad = 2.31

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial severidad lateral – distancia al objeto (lado del copiloto) es 1 a  $< 5$  m , por lo que el factor de riesgo es 0.8 (tabla 10).

El atributo vial severidad lateral – objeto (lado del copiloto) es Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro) , en consecuencia, el factor de riesgo es 60 (tabla 11).

El atributo vial ancho de espaldón pavimentado (lado del copiloto) es Ninguno , por lo tanto el factor de riesgo es 1 (tabla 12).

La gravedad de siniestro vial en el lado del copiloto se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = severidad lateral – distancia al objeto (lado del copiloto) x severidad lateral – objeto (lado del copiloto) x ancho de espaldón pavimentado (lado del copiloto)

Severidad =  $0.8 \times 60 \times 1$

Severidad = 48

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por salida del camino (lado del copiloto)

El puntaje por salida del camino (lado del conductor) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $2.31 \times 48 \times 0 \times 0.15$

Puntaje = 0

## **c) Choque frontal (pérdida del control)**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y choque frontal (pérdida del control) se describen a continuación:

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2)

El atributo vial curvatura es Recto o ligeramente curvado , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 5).

El atributo vial bandas sonoras centrales es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.2 (tabla 16).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 7).

El atributo vial pendiente es 0 % a < 7,5 % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.4 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

La probabilidad de siniestro vial por pérdida del control se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = ancho del carril x curvatura x calidad de la curva x delineación x bandas sonoras centrales x condición de la vía x pendiente x resistencia al deslizamiento

Probabilidad =  $1.1 \times 1 \times 1.2 \times 1.2 \times 1.4$

Probabilidad = 2.2176

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y choque frontal (pérdida del control) se describen a continuación:

El atributo vial tipo de mediana es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a < 1 m , por lo que el factor de riesgo es 90 (tabla 17).

La gravedad de siniestro vial por pérdida de control se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = tipo de mediana

Severidad = 90

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.1622

### Transitabilidad de la mediana

El atributo vial transitabilidad de la mediana es Transitable , por lo tanto, el factor de riesgo es 1

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por choque frontal (pérdida del control)

El puntaje por choque frontal (pérdida del control) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x transitabilidad de la media x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje=2.2176x90x0.1622x1x0.15

Puntaje=4.8559

### **d) Choque frontal (adelantamiento))**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y choque frontal (adelantamiento) se describen a continuación:

El atributo vial pendiente es 0 % a < 7,5 % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8)

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.4 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

El atributo vial diferencial de límites de velocidad es 60 km/h , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 18).

El atributo vial número de carriles es Dos , por lo tanto, el factor de riesgo es 0.02 (tabla 19).

La probabilidad de siniestro vial por adelantamiento se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = pendiente x resistencia al deslizamiento x diferencial de límites de velocidad x número de carriles

Probabilidad =1x1.4x1x0.02

Probabilidad =0.028

#### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y choque frontal (adelantamiento) se describen a continuación:

El atributo vial tipo de mediana es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a < 1 m , por lo que el factor de riesgo es 0 (tabla 17).

La gravedad de siniestro vial por pérdida de control se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = tipo de mediana

Severidad =0

#### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por choque frontal (adelantamiento)

El puntaje por choque frontal (adelantamiento) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $0.028 \times 0 \times 0 \times 0.15$

Puntaje = 0

## **e) Intersecciones**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para el ocupante del vehículo e intersecciones se describen a continuación:

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , entonces, el factor de riesgo es 16 (tabla 20)

El atributo vial calidad de la intersección es Deficiente , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 22).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.15 (tabla 23).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.4 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 24).

El atributo vial canalización de la intersección es Ausente , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 25).

El atributo vial gestión de la velocidad/calmante del tráfico es Ausente , entonces, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 26).

La probabilidad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = tipo de intersección x calidad de la intersección x pendiente x alumbrado público x resistencia al deslizamiento x distancia de visibilidad x canalización de la intersección x gestión de la velocidad/calmante del tráfico

Probabilidad =  $16 \times 1.2 \times 1 \times 1.15 \times 1.4 \times 1 \times 1.2 \times 1.25$

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo e intersecciones se describen a continuación:

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , entonces, el factor de riesgo es 45 tabla(20).

La gravedad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = tipo de intersección

Severidad=45

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.125

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por intersecciones

El puntaje por intersecciones se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $46.368 \times 45 \times 0.125 \times 0.15$

Puntaje =39.123

## **f) Acceso a propiedades**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y acceso a propiedades se describen a continuación:

El atributo vial puntos de acceso a la propiedad es Acceso comercial 1+ , entonces, el factor de riesgo es 2 (tabla 27)

El atributo vial tipo de mediana es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , por lo tanto, el factor de riesgo es 0.7 (tabla 17).

El atributo vial vía de servicio es Presente , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 28).

La probabilidad de siniestro vial en los accesos a propiedades se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = puntos de acceso a la propiedad x tipo de mediana x vía de servicio

Probabilidad =  $2 \times 0.7 \times 1$

Probabilidad = 1.4

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y acceso a propiedades se describen a continuación:

El atributo vial puntos de acceso a la propiedad es Acceso comercial 1+ , entonces, el factor de riesgo es 50

La gravedad de siniestro vial en los accesos a propiedades se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = puntos de acceso a la propiedad

Severidad = 50

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.01

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por acceso a propiedades

El puntaje por acceso a propiedades se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $1.4 \times 50 \times 0.01 \times 0.15$



Puntaje =0.105

### **SRS para ocupante del vehículo y clasificación por estrellas**

Las puntuaciones para la clasificación por estrellas (SRS) para el ocupante del vehículo es la suma de los puntajes previos por cada tipo de siniestro.

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) = salida del camino (lado del conductor) + salida del camino (lado del copiloto) + choque frontal (pérdida de control) + choque frontal (adelantamiento) + siniestros en intersecciones + siniestros en acceso a propiedades.

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) =0+0+4.8559+0+39.123+0.105

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) =44.0839

Al SRS de 44.0839 le corresponde 1 estrellas para ocupante del vehículo (tabla 37).

El SRS representa el riesgo relativo de fallecimiento o de lesiones serias para un usuario de carretera en particular. Para calcular las puntuaciones para la clasificación por estrellas (Star Rating Scores - SRS), es necesario estimar las puntuaciones parciales por tipo de siniestro. Los siniestros que intervienen son salida del camino (lado del conductor), salida del camino (lado del copiloto), choque frontal (pérdida de control), choque frontal (adelantamiento), siniestros en intersecciones, en acceso a propiedades y a lo largo de la vía.

## **4.2. Clasificación por Estrellas para Motocicletas**

### **a) Salida del camino (lado del conductor)**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para motociclistas y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2)

El atributo vial curvatura es Recto o ligeramente curvado , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 5).

El atributo vial bandas sonoras en el espaldón es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.25 (tabla 6).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 7).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para motociclistas y salida del camino se describen a continuación:

Probabilidad = ancho del carril x curvatura x calidad de la curva x delineación x bandas sonoras en el espaldón x condición de la vía x pendiente x resistencia al deslizamiento

Probabilidad =  $1.1 \times 1 \times 1.2 \times 1.25 \times 1 \times 1.6$

Probabilidad = 2.64

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial severidad lateral – distancia al objeto (lado del conductor) es  $\geq 10$  m , por lo que el factor de riesgo es 0.1 (tabla 10).

El atributo vial severidad lateral – objeto (lado del conductor) es Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro) , en consecuencia, el factor de riesgo es 60 (tabla 11).

El atributo vial ancho de espaldón pavimentado (lado del conductor) es Ninguno , por lo tanto el factor de riesgo es 1 (tabla 12).

La gravedad de siniestro vial en el lado del conductor se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = severidad lateral – distancia al objeto (lado del conductor) x severidad lateral – objeto (lado del conductor) x ancho de espaldón pavimentado (lado del conductor)

Severidad =  $0.1 \times 60 \times 1$

Severidad = 6

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0

### Transitabilidad de la mediana

El atributo vial transitabilidad de la mediana es Transitable , por lo tanto, el factor de riesgo es 1

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (camino dividido, no dividido y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por salida del camino (lado del conductor)

El puntaje por salida del camino (lado del conductor) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x transitabilidad de la media x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $2.64 \times 6 \times 0 \times 1 \times 0.15$

Puntaje = 0

### **b) Salida del camino (lado del copiloto)**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para el motociclista y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/ población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2)

El atributo vial curvatura es Recto o ligeramente curvado , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 5).

El atributo vial bandas sonoras en el espaldón es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.25 (tabla 6).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 7).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

La probabilidad de siniestro vial en el lado del conductor se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = ancho del carril x curvatura x calidad de la curva x delineación x bandas sonoras en el espaldón x condición de la vía x pendiente x resistencia al deslizamiento

Probabilidad =  $1.1 \times 1 \times 1 \times 1.2 \times 1.25 \times 1 \times 1 \times 1.6$

Probabilidad = 2.64

#### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial severidad lateral – distancia al objeto (lado del copiloto) es 1 a < 5 m , por lo que el factor de riesgo es 0.8 (tabla 10).

El atributo vial severidad lateral – objeto (lado del copiloto) es Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro) , en consecuencia, el factor de riesgo es 60 (tabla 11).

El atributo vial ancho de espaldón pavimentado (lado del copiloto) es Ninguno , por lo tanto el factor de riesgo es 1 (tabla 12).

La gravedad de siniestro vial en el lado del copiloto se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = severidad lateral – distancia al objeto (lado del copiloto) x severidad lateral – objeto (lado del copiloto) x ancho de espaldón pavimentado (lado del copiloto)

Severidad =  $0.8 \times 60 \times 1$

Severidad = 48

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por salida del camino (lado del copiloto)

El puntaje por salida del camino (lado del conductor) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $2.64 \times 48 \times 0 \times 0.15$

Puntaje = 0

## **c) Choque frontal (pérdida del control)**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para motociclistas y choque frontal (pérdida del control) se describen a continuación:

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2)

El atributo vial curvatura es Recto o ligeramente curvado , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 5).

El atributo vial bandas sonoras centrales es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.2 (tabla 16).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 7).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

La probabilidad de siniestro vial por pérdida del control se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = ancho del carril x curvatura x calidad de la curva x delineación x bandas sonoras centrales x condición de la vía x pendiente x resistencia al deslizamiento

Probabilidad =  $1.1 \times 1 \times 1 \times 1.2 \times 1.2 \times 1 \times 1.6$

Probabilidad = 2.5344

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y choque frontal (pérdida del control) se describen a continuación:

El atributo vial tipo de mediana es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  mx , por lo que el factor de riesgo es 90 (tabla 17).

La gravedad de siniestro vial por pérdida de control se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = tipo de mediana

Severidad = 90

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.1622

### Transitabilidad de la mediana

El atributo vial transitabilidad de la mediana es Transitable , por lo tanto, el factor de riesgo es 1

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por choque frontal (pérdida del control)

El puntaje por choque frontal (pérdida del control) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x transitabilidad de la media x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje=2.5344x90x0.1622x1x0.15

Puntaje=5.5496

### **d) Choque frontal (adelantamiento))**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para motociclistas y choque frontal (adelantamiento) se describen a continuación:

El atributo vial pendiente es 0 % a < 7,5 % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8)

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

El atributo vial diferencial de límites de velocidad es 60 km/h , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 18).

El atributo vial número de carriles es Dos , por lo tanto, el factor de riesgo es 0.02 (tabla 19).

La probabilidad de siniestro vial por adelantamiento se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = pendiente x resistencia al deslizamiento x diferencial de límites de velocidad x número de carriles

Probabilidad =1x1.6x1x0.02

Probabilidad =0.032

#### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y choque frontal (adelantamiento) se describen a continuación:

El atributo vial tipo de mediana es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , por lo que el factor de riesgo es 0 (tabla 17).

La gravedad de siniestro vial por pérdida de control se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = tipo de mediana

Severidad =0

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por choque frontal (adelantamiento)

El puntaje por choque frontal (adelantamiento) se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =0.032x0x0x0.15

Puntaje =0

## **e) Intersecciones**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para motociclistas e intersecciones se describen a continuación:

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , entonces, el factor de riesgo es 20 (tabla 20)

El atributo vial calidad de la intersección es Deficiente , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 22).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.15 (tabla 23).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 24).

El atributo vial canalización de la intersección es Ausente , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 25).

El atributo vial gestión de la velocidad/calmante del tráfico es Ausente , entonces, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 26).

La probabilidad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = tipo de intersección x calidad de la intersección x pendiente x alumbrado público x resistencia al deslizamiento x distancia de visibilidad x canalización de la intersección x gestión de la velocidad/calmante del tráfico

Probabilidad =  $20 \times 1.2 \times 1 \times 1.15 \times 1.6 \times 1 \times 1.2 \times 1.25$

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo e intersecciones se describen a continuación:

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , entonces, el factor de riesgo es 45 (tabla 20).

La gravedad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = tipo de intersección

Severidad = 45

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.125

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por intersecciones

El puntaje por intersecciones se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.



Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $66.24 \times 45 \times 0.125 \times 0.15$

Puntaje = 55.89

### **f) Acceso a propiedades**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para motociclistas y acceso a propiedades se describen a continuación:

El atributo vial puntos de acceso a la propiedad es Acceso comercial 1+ , entonces, el factor de riesgo es 2 (tabla 27)

El atributo vial vía de servicio es Presente , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 28).

La probabilidad de siniestro vial en los accesos a propiedades se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = puntos de acceso a la propiedad x tipo de mediana x vía de servicio

Probabilidad =  $2 \times 1$

Probabilidad = 2

#### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para el ocupante del vehículo y acceso a propiedades se describen a continuación:

El atributo vial puntos de acceso a la propiedad es Acceso comercial 1+ , entonces, el factor de riesgo es 50

La gravedad de siniestro vial en los accesos a propiedades se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = puntos de acceso a la propiedad

Severidad = 50

#### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.01

#### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (camino dividido, no dividido y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15 (tabla 15).

### Puntaje por acceso a propiedades

El puntaje por acceso a propiedades se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $2 \times 50 \times 0.01 \times 0.15$

Puntaje = 0.15

### **g) A lo largo**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para motociclistas y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial infraestructura para motocicletas es Ninguno , entonces, el factor de riesgo es 2 (tabla 27)

La probabilidad de siniestro vial a lo largo de la vía se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = infraestructura para motocicletas

Probabilidad=2

#### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para motociclistas y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial infraestructura para motocicletas es Ninguno , entonces, el factor de riesgo es 2 (tabla 27)

La gravedad de siniestro vial a lo largo de la vía se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = infraestructura para motocicletas

Severidad=2

#### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es Influencia del flujo externo – flujo predeterminado – Sin TPDA de motocicletas (M/C) por carril , entonces, el factor de riesgo es 0.1

#### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (camino dividido, no dividido y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.15

### Puntaje a lo largo

El puntaje a lo largo se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

$$\text{Puntaje} = 2 \times 2 \times 0.1 \times 0.15$$

$$\text{Puntaje} = 1.5$$

### **SRS para ocupante del vehículo y clasificación por estrellas**

Las puntuaciones para la clasificación por estrellas (SRS) para el ocupante del vehículo es la suma de los puntajes previos por cada tipo de siniestro.

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) = salida del camino (lado del conductor) + salida del camino (lado del copiloto) + choque frontal (pérdida de control) + choque frontal (adelantamiento) + siniestros en intersecciones + siniestros en acceso a propiedades.

$$\text{Puntaje de clasificación por estrellas (SRS)} = 0 + 0 + 5.5496 + 0 + 55.89 + 0.15 + 1.5$$

$$\text{Puntaje de clasificación por estrellas (SRS)} = 63.0896$$

Al SRS de 63.0896 le corresponde 1 estrella para motocicletas (tabla 37).

### **4.3. Clasificación por Estrellas para ciclistas**

El SRS representa el riesgo relativo de fallecimiento o de lesiones serias para un usuario de carretera en particular. Para calcular las puntuaciones para la clasificación por estrellas (Star Rating Scores - SRS), es necesario estimar las puntuaciones parciales por tipo de siniestro. Los siniestros que intervienen son a lo largo de la vía, salida del camino y siniestros en intersecciones.

#### **a) A lo largo**

##### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para ciclistas y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial infraestructura para bicicletas es Ninguno, entonces, el factor de riesgo es 20 (tabla 30)

El atributo vial curvatura es No aplica, por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica, entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , en consecuencia, el factor de riesgo es 1 (tabla 24).

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/ población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es El atributo vial ancho del carril es (tabla 5).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 7).

El atributo vial gestión de la velocidad/calmante del tráfico es Ausente , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 26).

El atributo vial bandas sonoras en el espaldón es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.1 (tabla 6).

El atributo vial estacionamiento para vehículos es Un lado , entonces, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 31).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 (tabla 9).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 23).

La probabilidad de siniestro vial a lo largo de la vía se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = infraestructura para bicicletas x curvatura x calidad de la curva x distancia de visibilidad x ancho de carril x delineación x pendiente x condición de la vía x gestión de la velocidad/calmante del tráfico x estacionamiento para vehículos x resistencia al deslizamiento x alumbrado público

Probabilidad=20x1x1x1x1.1xEl atributo vial ancho del carril esx1x1.2x1x1.1x1.2x1.6x1.25

Probabilidad=99

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para ciclistas y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial infraestructura para bicicletas es Ninguno , entonces, el factor de riesgo es 90 (tabla 30).

La gravedad de siniestro vial a lo largo de la vía se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = infraestructura para bicicletas

Severidad=90

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es (tabla 9).

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de ciclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es El atributo vial infraestructura para bicicletas es (tabla 15).

### Puntaje a lo largo de la vía

El puntaje a lo largo de la vía se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje= $0.99 \times 90 \times (\text{tabla 9}) \times \text{El atributo vial infraestructura para bicicletas es}$

Puntaje=48.2143

## **b) Salida del camino**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para ciclistas y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/ población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2).

El atributo vial curvatura es No aplica , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es El atributo vial ancho del carril es (tabla 5).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 23).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 7).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 (tabla 9).

La probabilidad de siniestro vial salida del camino se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = ancho del carril x curvatura x calidad de la curva x delineación x alumbrado pública x condición de la vía x pendiente x resistencia al deslizamiento

Probabilidad =  $1.1 \times 1 \times 1 \times 1.25 \times 1.2 \times 1.6$

Probabilidad = 2.64

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para ciclistas y salida del camino se describen a continuación:

El atributo vial severidad lateral – distancia al objeto (lado del conductor) es  $\geq 10$  m , por lo que el factor de riesgo es 0.01 (tabla 10).

El atributo vial severidad lateral – objeto (lado del conductor) es Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro) , en consecuencia, el factor de riesgo es 60 (tabla 11).

El atributo vial severidad lateral – distancia al objeto (lado del copiloto) es  $1 < 5$  m , por lo que el factor de riesgo es 0.6 (tabla 10).

El atributo vial severidad lateral – objeto (lado del copiloto) es Árbol ( $\geq 10$  cm de diámetro) , en consecuencia, el factor de riesgo es 60 (tabla 11).

La gravedad de siniestro vial en la salida del camino se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = ((severidad lateral – distancia al objeto (lado del conductor) x severidad lateral – objeto (lado del conductor)) + (severidad lateral – distancia al objeto (lado del copiloto) x severidad lateral – objeto (lado del copiloto)))/2

Severidad =  $((0.01 \times 60) + (0.6 \times 60))/2$

Severidad = 18.3

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.015031

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de ciclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.36 (tabla 15).

### Puntaje por salida del camino

El puntaje por salida del camino se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje=0.15x18.3x0.015031x0.36

Puntaje=0.26143

### **c) Interseccion**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para ciclistas e intersecciones se describen a continuación:

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , entonces, el factor de riesgo es 55 (tabla 20)

El atributo vial calidad de la intersección es Deficiente , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 22).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.1 para ocupante del vehículo, salida del camino e intersección (tabla 9).

El atributo vial infraestructura para bicicletas es Ninguno , entonces, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 30)

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 23).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , entonces, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 24).

El atributo vial canalización de la intersección es Ausente , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 25).

El atributo vial gestión de la velocidad/calmante del tráfico es Ausente , entonces, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 26).

El atributo infraestructura para cruce peatonal - Vía inspeccionada es Sin infraestructura , entonces, el factor de riesgo es 6.7 para supervisor en el cruce de zona escolar No aplica (no hay escuela en el lugar) (tabla 32).

La probabilidad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = tipo de intersección x calidad de la intersección x pendiente x resistencia al deslizamiento x instalación para bicicletas x alumbrado público x distancia de visibilidad x canalización de la intersección x gestión de la velocidad/calmante del tráfico x infraestructura para cruce peatonal - Vía inspeccionada

Probabilidad =  $55 \times 1.2 \times 1.1 \times 1.2 \times 1.2 \times 1.25 \times 1.2 \times 6.7$

Probabilidad = 1591.92

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para ciclistas e intersecciones se describen a continuación:

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , entonces, el factor de riesgo es 45 tabla(20).

La gravedad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = tipo de intersección

Severidad=45

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.02

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.36 (tabla 15).

### Puntaje por intersecciones

El puntaje por intersecciones se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $1591.92 \times 45 \times 0.02 \times 0.36$

Puntaje = 515.7821

### **SRS para ciclistas y clasificación por estrellas**

Las puntuaciones para la clasificación por estrellas (SRS) para ciclistas es la suma de los puntajes previos por cada tipo de siniestro.

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) = a lo largo + salida del camino + intersecciones

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) =  $48.2143 + 0.26143 + 515.7821$

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) = 564.2578

Al SRS de 564.2578 le corresponde 1 estrellas para ciclistas (tabla 37).



#### 4.4. Clasificación por Estrellas para peatones

El SRS representa el riesgo relativo de fallecimiento o de lesiones serias para un usuario de carretera en particular. Para calcular las puntuaciones para la clasificación por estrellas (Star Rating Scores - SRS), es necesario estimar las puntuaciones parciales por tipo de siniestro. Los siniestros que intervienen son a lo largo de la vía (lado del conductor), a lo largo de la vía (lado del copiloto), siniestros en el cruce peatonal (tramo analizado) y siniestros en el cruce peatonal (intersección).

##### **a) A lo largo (lado del conductor)**

###### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para peatones y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial acera (lado del conductor) es Ninguno , entonces, el factor de riesgo es 20 (tabla 33)

El atributo vial curvatura es No aplica , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , en consecuencia, el factor de riesgo es 1 (tabla 24).

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a  $< 2,75$  m) en una zona Urbano/ población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es El atributo vial ancho del carril es (tabla 5).

El atributo vial pendiente es 0 % a  $< 7,5$  % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 7).

El atributo vial gestión de la velocidad/calmante del tráfico es Ausente , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 26).

El atributo vial estacionamiento para vehículos es Un lado , entonces, el factor de riesgo es 80 km/h (tabla 31).

El atributo vial bandas sonoras en el espaldón es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.1 (tabla 6).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 (tabla 9).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 23).

La probabilidad de siniestro vial en el lado del conductor se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = acera (lado del conductor) x curvatura x calidad de la curva x distancia de visibilidad x ancho de carril x delineación x pendiente x condición de la vía x gestión de la velocidad/calmante del tráfico x estacionamiento para vehículos x bandas sonoras en el espaldón x resistencia al deslizamiento x alumbrado público

Probabilidad =  $20 \times 1 \times 1 \times 1 \times 1.1 \times$  El atributo vial ancho del carril es  $1 \times 1.2 \times 1 \times 80 \text{ km/h} \times 1.1 \times 1.6 \times 1.25$

Probabilidad = 86.625

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para peatones y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial acera (lado del conductor) es Ninguno, entonces, el factor de riesgo es 90 (tabla 34).

La gravedad de siniestro vial a lo largo de la vía se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = acera (lado del conductor)

Severidad = 90

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es (tabla 9).

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de ciclistas (camino dividido, no dividido y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es El atributo vial acera (lado del conductor) es (tabla 15).

### Puntaje a lo largo de la vía

El puntaje a lo largo de la vía se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $86.625 \times 90 \times$  (tabla 9). El atributo vial acera (lado del conductor) es

Puntaje = 57.2197

### **b) A lo largo (lado del copiloto)**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para peatones y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial acera (lado del copiloto) es Camino informal de 0 m a < 1,0 m , entonces, el factor de riesgo es 6 (tabla 33)

El atributo vial curvatura es No aplica , por lo tanto, el factor de riesgo es 1 (tabla 3).

El atributo vial calidad de la curva es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 4).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , en consecuencia, el factor de riesgo es 1 (tabla 24).

El atributo vial ancho del carril es Estrecho ( $\geq 0$  m a < 2,75 m) en una zona Urbano/ población pequeña o pueblo , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 2).

El atributo vial delineación es Deficiente , en consecuencia, el factor de riesgo es El atributo vial ancho del carril es (tabla 5).

El atributo vial pendiente es 0 % a < 7,5 % , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 8).

El atributo vial condición de la vía es Buena , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 7).

El atributo vial gestión de la velocidad/calmante del tráfico es Ausente , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 26).

El atributo vial estacionamiento para vehículos es Un lado , entonces, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 31).

El atributo vial bandas sonoras en el espaldón es Ausente , con lo que el factor de riesgo es 1.1 (tabla 6).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.6 (tabla 9).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 23).

La probabilidad de siniestro vial en el lado del copiloto se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = acera (lado del copiloto) x curvatura x calidad de la curva x distancia de visibilidad x ancho de carril x delineación x pendiente x condición de la vía x gestión de la velocidad/calmante del tráfico x estacionamiento para vehículos x bandas sonoras en el espaldón x resistencia al deslizamiento x alumbrado público

Probabilidad=6x1x1x1x1.1xEl atributo vial ancho del carril esx1x1.2x1x1.25x1.1x1.6x1.25

Probabilidad=25.9875

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para peatones y a lo largo se describen a continuación:

El atributo vial acera (lado del copiloto) es Camino informal de 0 m a < 1,0 m , entonces, el factor de riesgo es 60 (tabla 34).

La gravedad de siniestro vial a lo largo de la vía se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = acera(lado del copiloto)

Severidad=60

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es (tabla 9).

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de ciclistas (caminos divididos, no divididos y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es El atributo vial acera (lado del copiloto) es (tabla 15).

### Puntaje a lo largo de la vía

El puntaje a lo largo de la vía se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje= $25.9875 \times 60 \times (\text{tabla 9}) \times \text{El atributo vial acera (lado del copiloto) es}$

Puntaje=11.4439

### **c) Cruce peatonal (tramo analizado)**

#### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para peatones y en el cruce peatonal se describen a continuación:

El atributo vial número de carriles Dos ,por lo tanto, el factor de riesgo es 2.8 (tabla 19).

El atributo vial tipo de mediana/separador central Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a < 1 m ,por lo que el factor de riesgo es 1.6 (tabla 19).

El atributo infraestructura de cruce peatonal en el tramo analizado es Sin infraestructura , entonces, el factor de riesgo es 6.7 para supervisor en el cruce de zona escolar No aplica (no hay escuela en el lugar) (tabla 32).

El atributo vial calidad del cruce peatonal es No aplica , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 35).

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m , entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 20)

El atributo vial calidad de la intersección es Deficiente , por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 22).

El atributo vial vallas peatonales es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 36).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.4 (tabla 9).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 23).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 24).

El atributo vial estacionamiento para vehículos es Un lado , entonces, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 31).

Puntaje=11.4439

La probabilidad de siniestro vial en el cruce peatonal se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = número de carriles x tipo de mediana x infraestructura de cruce peatonal en el tramo x calidad de cruce peatonal x tipo de intersección x calidad de la intersección x vallas peatonales x resistencia al deslizamiento x alumbrado público x distancia de visibilidad x estacionamiento para vehículos x gestión de la velocidad/calmante del tráfico

Probabilidad =  $2.8 \times 1.6 \times 6.7 \times 1 \times 1.1 \times 1.2 \times 1.25 \times 1.4 \times 1.25 \times 1 \times 1.2 \times 1.25$

El atributo vial alumbrado público es 130.0068

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para peatones y en el cruce peatonal se describen a continuación:

El atributo vial infraestructura de cruce peatonal en el tramo analizado es Sin infraestructura , entonces, el factor de riesgo es 90 (tabla 20).

La gravedad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = infraestructura de cruce peatonal en el tramo analizado

Severidad=90

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.03

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (camino dividido, no dividido y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.53 (tabla 15).

### Puntaje por cruce peatonal en el tramo analizado

El puntaje por cruce peatonal en el tramo analizado se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $130.0068 \times 90 \times 0.03 \times 0.53$

Puntaje = 186.0397

## **d) Cruce peatonal (intersección)**

### Probabilidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la probabilidad del siniestro, para peatones y en el cruce peatonal se describen a continuación:

El atributo vial número de carriles Dos, por lo tanto, el factor de riesgo es 2.8 (tabla 19).

El atributo vial tipo de mediana/separador central Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m, por lo que el factor de riesgo es 1.6 (tabla 19).

El atributo infraestructura de cruce peatonal en la intersección es Sin infraestructura, entonces, el factor de riesgo es 6.7 para supervisor en el cruce de zona escolar No aplica (no hay escuela en el lugar) (tabla 32).

El atributo vial calidad del cruce peatonal es No aplica, entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 35).

El atributo vial tipo de intersección es Mediana física con un ancho  $\geq 0$  m a  $< 1$  m, entonces, el factor de riesgo es 1.1 (tabla 20)

El atributo vial calidad de la intersección es Deficiente, por lo tanto, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 22).

El atributo vial vallas peatonales es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 36).

El atributo vial resistencia al deslizamiento es Pavimentado – regular , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.4 (tabla 9).

El atributo vial alumbrado público es Ausente , en consecuencia, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 23).

El atributo vial distancia de visibilidad es Adecuada , entonces, el factor de riesgo es 1 (tabla 24).

El atributo vial estacionamiento para vehículos es Un lado , entonces, el factor de riesgo es 1.2 (tabla 31).

El atributo vial gestión de la velocidad/calmante del tráfico es Ausente , entonces, el factor de riesgo es 1.25 (tabla 26).

La probabilidad de siniestro vial en el cruce peatonal se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente obtenidos.

Probabilidad = número de carriles x tipo de mediana x infraestructura de cruce peatonal en la intersección x calidad de cruce peatonal x tipo de intersección x calidad de la intersección x vallas peatonales x resistencia al deslizamiento x alumbrado público x distancia de visibilidad x estacionamiento para vehículos x gestión de la velocidad/ calmante del tráfico

Probabilidad =  $2.8 \times 1.6 \times 6.7 \times 1 \times 1.1 \times 1.2 \times 1.25 \times 1.4 \times 1.25 \times 1 \times 1.2 \times 1.25$

El atributo vial alumbrado público es 130.0068

### Severidad de los atributos viales

Los factores de riesgo, asociados a la gravedad/severidad del siniestro, para peatones y en el cruce peatonal se describen a continuación:

El atributo vial infraestructura de cruce peatonal en la intersección es Sin infraestructura , entonces, el factor de riesgo es 90 (tabla 20).

La gravedad de siniestro vial en las intersecciones se obtiene multiplicando los factores de riesgo previamente determinados.

Severidad = infraestructura de cruce peatonal en la intersección

Severidad = 90

### Influencia del flujo

El atributo vial flujo vehicular (TDPA) es 8000 - 16000 vehículos por día, entonces, el factor de riesgo es 0.02

### Velocidad de operación (percentil 85)

El atributo vial velocidad de operación (percentil 85) es 80 km/h para ocupantes de vehículos y motociclistas (camino dividido, no dividido y rurales, de frente, de salida e intersección), en consecuencia, el factor de riesgo es 0.53 (tabla 15).

### Puntaje por cruce peatonal en el tramo analizado

El puntaje por cruce peatonal en el tramo analizado se obtiene multiplicando entre sí los factores de riesgos parciales.

Puntaje = probabilidad x severidad x influencia del flujo x velocidad de operación (percentil 85)

Puntaje =  $130.0068 \times 90 \times 0.02 \times 0.53$

Puntaje = 124.0265

### **SRS para ciclistas y clasificación por estrellas**

Las puntuaciones para la clasificación por estrellas (SRS) para peatones es la suma de los puntajes previos por cada tipo de siniestro.

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) = siniestros a lo largo de la vía (lado del conductor) + siniestros a lo largo de la vía (lado del copiloto) + promedio de los siniestros a lo largo de la vía (lado del conductor y copiloto) + siniestros en el cruce peatonal (tramo analizado) + siniestros en el cruce peatonal (intersección)

Promedio(A lo largo conductor y copiloto) =  $(57.2197 + 11.4439) / 2$

Promedio(A lo largo conductor y copiloto) = 34.3318

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) =  $34.3318 + 186.0397 + 124.0265$

Puntaje de clasificación por estrellas (SRS) = 344.398

Al SRS de 344.398 le corresponde 1 estrellas para peatones (tabla 37).