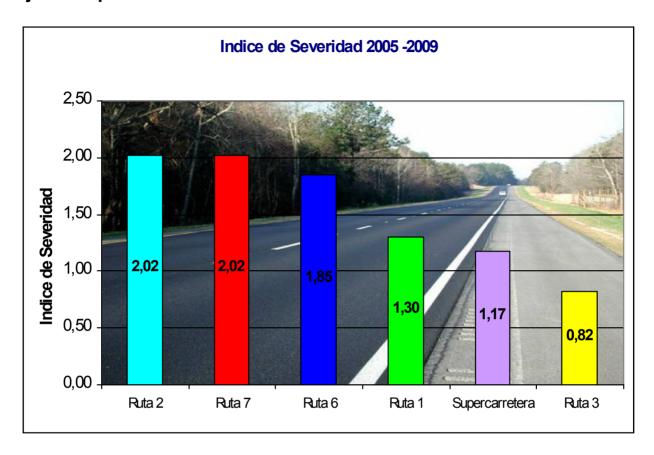
A continuación se presentan algunos de los resultados generales. En el siguiente gráfico podemos visualizar la jerarquización de las rutas objeto del presente estudio en base a los índices de severidad.



En la tabla de más abajo se presentan los resultados de los 50 puntos con mayor índice de severidad, ordenado de mayor a menor, obteniéndose la jerarquización de los sitios más críticos desde el punto de vista de la accidentalidad.

JERARQUIZACIÓN DE LOS SITIOS CRÍTICOS MEDIANTE EL ÍNDICE DE SEVERIDAD										
N° ORDEN	Ruta	Km.	Longitud	IS 2005	IS 2006	IS 2007	IS 2008	IS 2009	IS Promedio	
1	1	14 - 15	1	26,92	15,68	36,54	40,40	20,57	28,02	
2	10	10 - 11	1	43,6	38,7	19,7	15,6	16,9	26,90	
3	6	2 - 3	1	2,42	21,13	12,54	74,13	18,26	25,70	
4	10	11 - 12	1	0,0	36,8	41,1	43,4	0,0	24,28	
5	7	320 - 321	1	21,10	44,19	24,18	4,54	-	18,80	
6	10	12 - 13	1	20,9	5,5	39,4	0,0	25,3	18,21	
7	7	323 - 324	1	12,41	28,52	35,10	9,85	0,00	17,18	
8	6	6 - 7	1	0	2,3	31,9	24,3	17,2	15,16	
9	6	3 - 4	1	-	23,48	-	25,45	7,52	11,29	
10	1	16 - 17	1	9,15	12,55	14,21	14,29	5,26	11,09	
11	2	72 - 73	1	6,00	20,66	3,60	8,49	11,15	9,98	
12	1	17 - 18	1	5,38	8,36	17,26	10,35	3,83	9,04	
13	7	260 - 261	1	11,24	8,00	14,12	4,11	7,32	8,96	
14	2	132 - 132	1	-	16,44	6,84	-	21,50	8,96	
15	7	177 - 178	1	21,22	14,60	-	8,13	-	8,79	
16	2	134 -135	1	7,86	14,10	12,54	6,95	1,61	8,61	
17	2	13 - 14	1	6,46	7,37	12,04	9,49	7,14	8,50	
18	7	174 - 175	1	5,31	7,73	11,67	17,62	-	8,47	
19	2	133 - 134	1	10,89	3,52	21,10	5,56	-	8,21	
20	1	13 - 14	1	12,92	1,57	9,64	10,84	5,26	8,05	
21	7	176 - 177	1	5,31	6,01	5,00	14,23	9,17	7,94	
22	1	15 - 16	1	11,31	2,61	8,12	9,85	6,22	7,62	
23	7	316 - 317	1	8,28	9,64	15,60	3,03	-	7,31	
24	2	10 - 11	1	7,06	5,83	7,65	7,84	6,74	7,02	
25	2	14 - 15	1	7,36	6,42	8,85	6,12	4,87	6,72	
26	7	317 - 318	1	2,48	10,85	14,04	4,17	-	6,31	
27	7	321 - 322	1	1,24	15,27	8,58	6,06	0,00	6,23	
28	7	324 - 325	1	10,34	13,26	6,24	0,00	0,00	5,97	
29	2	18 - 19	1	5,40	6,71	3,79	10,11	3,35	5,87	
30	2	127 - 128	1	-	12,92	5,13	11,07	-	5,82	
31	2	71 - 72	1	10,36	6,36	3,09	3,49	3,39	5,34	
32	2	16 - 17	1	6,03	4,51	4,62	6,21	3,46	4,96	
33	7	325 - 326	1	5,38	11,65	7,02	-	-	4,81	

1	Ì	1		1	İ		1		
34	2	73 - 74	1	2,18	4,24	3,09	5,99	6,79	4,46
35	2	11 - 12	1	3,00	2,84	6,09	5,02	4,87	4,37
36	7	319 - 13	1	5,79	5,62	7,41	2,65	-	4,30
37	2	15 - 16	1	4,65	5,85	4,32	4,02	2,01	4,17
38	2	131 -132	1	3,63	8,22	6,27	-	-	3,62
39	2	37 - 38	1	8,27	1,00	5,36	2,60	-	3,45
40	2	12 - 13	1	2,70	1,97	4,18	5,71	2,40	3,39
41	2	9 - 10	1	3,08	2,48	5,38	2,06	2,54	3,11
42	2	40 - 41	1	2,84	1,76	2,44	6,62	1,84	3,10
43	2	64 - 65	1	4,36	2,12	1	3,49	5,33	3,06
44	2	19 - 20	1	1,00	3,29	4,14	1,84	1,79	2,41
45	2	45 - 46	1	2,33	-	6,82	2,84	-	2,40
46	2	21 - 22	1	0,63	3,05	3,79	3,45	0,33	2,25
47	2	25 - 26	1	2,51	2,07	1,89	3,68	0,89	2,21
48	2	20 - 21	1	1,76	3,05	2,25	1,03	0,78	1,77
49	2	42 - 43	1	0,52	-	2,92	5,21	-	1,73
50	2	8 - 9	1	1,50	2,26	1,77	1,44	1,67	1,73

Para tener en cuenta el otro aspecto, que es el índice de accidentalidad, mostramos a continuación las tablas que corresponden a las mismas y la cantidad de accidentes por km, accidentes con víctimas por km, y número de víctimas por km.

Como resultado de este estudio se han identificado 50 puntos críticos, que al analizarlos en conjunto, vemos que no se presentan aislados, en su mayoría se tratan de tramos críticos.

Estos resultados servirán de base para la selección de los 20 puntos críticos de mayor accidentalidad a los efectos de implementar soluciones a corto plazo.

Cada ruta presenta un tramo de mayor accidentalidad, los cuáles se citan a continuación:

Ruta 1:

Tramo San Lorenzo – Capiatá que comprende un tramo de 4 Km., desde el km. 14 al 17.

Ruta2:

Tramo Fdo. De la Mora – San Lorenzo, desde el km. 7 hasta el 16.

Tramo San Lorenzo – Capiatá, desde los Km. 16 al 21.

Tramo Capiatá – Itaugua, desde los Km. 24 al 30.

Tramo Itaugua – Yparacarai, desde los Km. 36 al 45.

Cercanías de la ciudad de Eusebio Ayala, se localiza un tramo crítico desde el Km. 71 al 73. Cercanías a la ciudad de Cnel. Oviedo, se localiza un tramo crítico desde los Km. 127 al 134.

Ruta 6:

Los primeros kilómetros de la Ruta 6, representan a un tramo crítico desde los Km. 2 al 6.

Ruta 7:

Los últimos kilómetros del tramo Cnel. Oviedo – Caaguazú, representan un tramo crítico de esta ruta, desde los Km. 174 al 177.

Otro sitio crítico de la misma ruta está comprendido por un largo tramo que va desde el km. 317 al 326, en cuyo lugar la Policía Caminera no puede hacer intervención en accidentes de tránsito por disposición judicial y conflicto con la Jurisdicción de la Municipalidad de CDE.

Supercarretera Hernandarías:

Los primeros kilómetros del tramo CDE a Hernandarias representan un tramo de mayor accidentalidad, el tramo está comprendido por los Km. 10 al 12.

Mapas de Riesgo

Con el resultado obtenido se ha desarrollado un mapeo de tramos de mayor riesgo de accidentabilidad en la red vial objeto de estudio, implementando la información en un Sistema de Información Geográfica (SIG). Esto permite una mejor ubicación y visualización de dichos sitios críticos.

Las fuentes de esta información cartográfica digital han sido:

- DGEEC año 2002
- Inventario Vial MOPC

La fuente de la información alfanumérica, han sido los resultados del análisis estadístico de los 50 puntos que se visualizan en la tabla "Jerarquización de Puntos o Sitios Críticos Mediante el Índice de Severidad", utilizando los datos de ruta, Km. e Is.

La metodología es la denominada de segmentación dinámica y el producto obtenido es la representación de tramos o sitios críticos en un mapa.

