

Secretaría de Transporte >

Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura >

Dirección General del Cuerpo de Agentes de Tránsito y Seguridad Vial >

Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires

Estudio Observacional sobre la Prioridad Peatonal en la Ciudad de Buenos Aires

Año 2017

/ Este estudio fue elaborado de manera conjunta por la Gerencia Operativa de Planificación Estratégica de la Movilidad y por el Observatorio de Seguridad Vial dependientes de la Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Resumen ejecutivo.

/ Se evaluó la conducta de ceder el paso al peatón en intersecciones calle-calle de la Ciudad de Buenos Aires por parte de conductores que circulan por la Ciudad.

/ El 19,5% de los conductores ceden el paso al peatón.

/ Ceder el paso es más frecuente al girar (39%) y se incrementa al girar en esquinas semaforizadas (45%).

/ El comportamiento de dar prioridad al peatón es similar entre los conductores profesionales y particulares.

/ Los conductores de vehículos livianos (particulares y taxis) muestran una ligera tendencia a ceder más el paso al peatón que los conductores de vehículos pesados (camiones y colectivos).

Ficha técnica.

Trabajo de campo: abril a junio de 2017.

Marco geográfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Universo: conductores de vehículos que circulan por la Ciudad de Buenos Aires.

Diseño Muestral: probabilístico, bi-etápico, estratificado por conglomerados de acuerdo a zonas geográficas de Buenos Aires.

- Unidades primarias de muestreo: Intersecciones calle-calle con y sin semáforo por las que circulan colectivos.
- Unidades finales de muestreo: vehículos livianos y pesados, taxis y colectivos que circulan por los puntos de intersección seleccionados.

Tamaño de la muestra: 2075 interacciones con un margen de error +/-2,23.

Técnica de relevamiento: Observación no participante, a partir de registros video gráficos.

Índice.

01. Objetivos
02. Definición de la prioridad peatonal
03. Resultados
04. Conclusiones
05. Metodología

01. Objetivos.

01.

Objetivo general

/ Evaluar la prevalencia de la conducta por parte de los conductores de vehículos motorizados de dar prioridad de paso al peatón en las intersecciones de la Ciudad de Buenos Aires.

Objetivos específicos

/ Comparar la prioridad peatón en función de:

- Presencia de semáforo.
- Tipo de movimiento (giro, pasante).
- Zonas de la CABA
- Tipo de conductor (particulares y profesionales).
- Tipo de vehículo (particulares, taxis, camiones y colectivos)

02. Definición de prioridad peatonal.

¿Qué es la prioridad peatonal?

Se considera que se le da prioridad al peatón cuando el vehículo detiene la marcha o disminuye la velocidad (a) al girar en esquinas semaforizadas o (b) al girar o aproximarse a una bocacalle no semaforizada, siempre que haya al menos un peatón presente orientado hacia el cruce de la calle.

Se considera que se le dio prioridad de paso al peatón cuando éste completa el cruce de la arteria desde la posición inicial delimitada previamente antes que el vehículo pase la senda peatonal.

Resultados

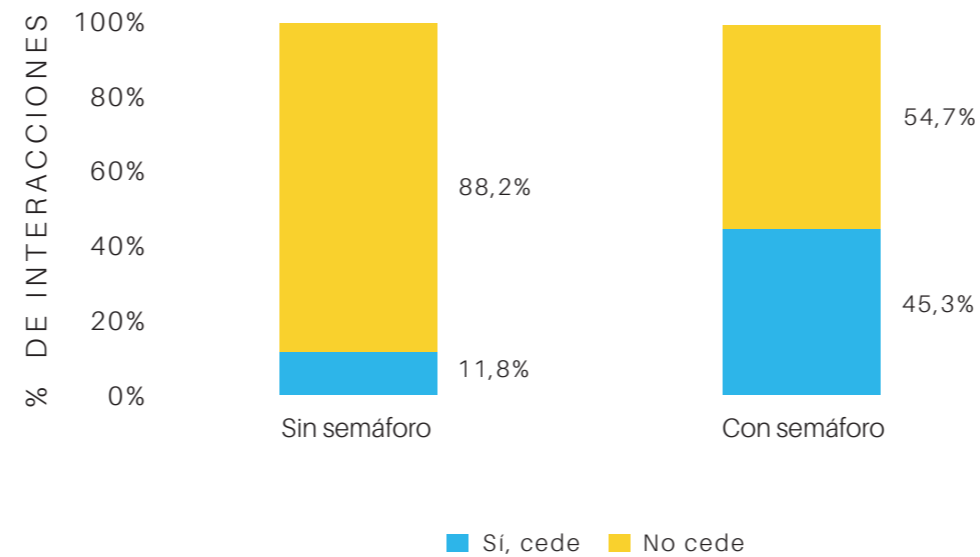
03. Conducta general de ceder el paso al peatón.

19,5% de los conductores cede el paso al peatón.



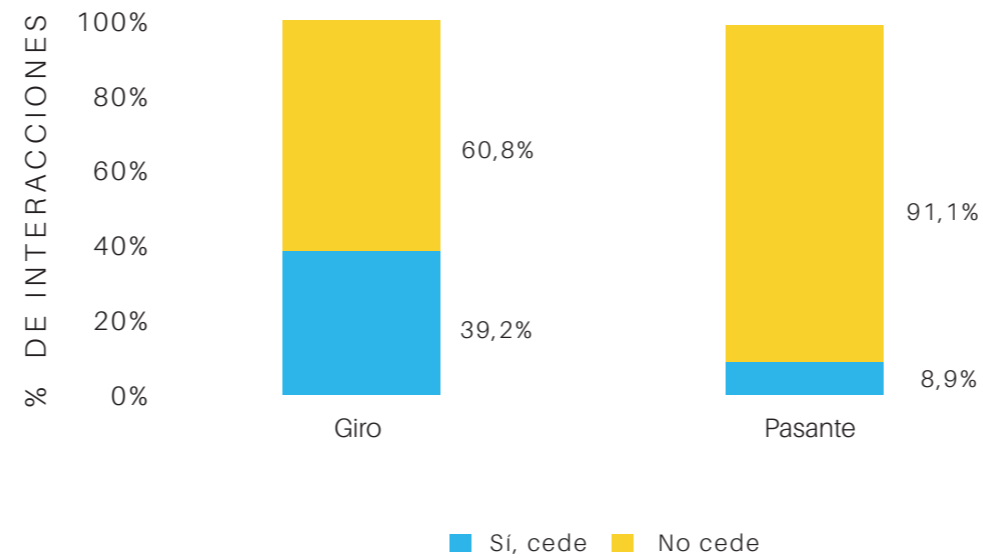
03. Prioridad peatonal según la presencia de semáforo.

La conducta de ceder es el paso más frecuente en intersecciones con semáforo.



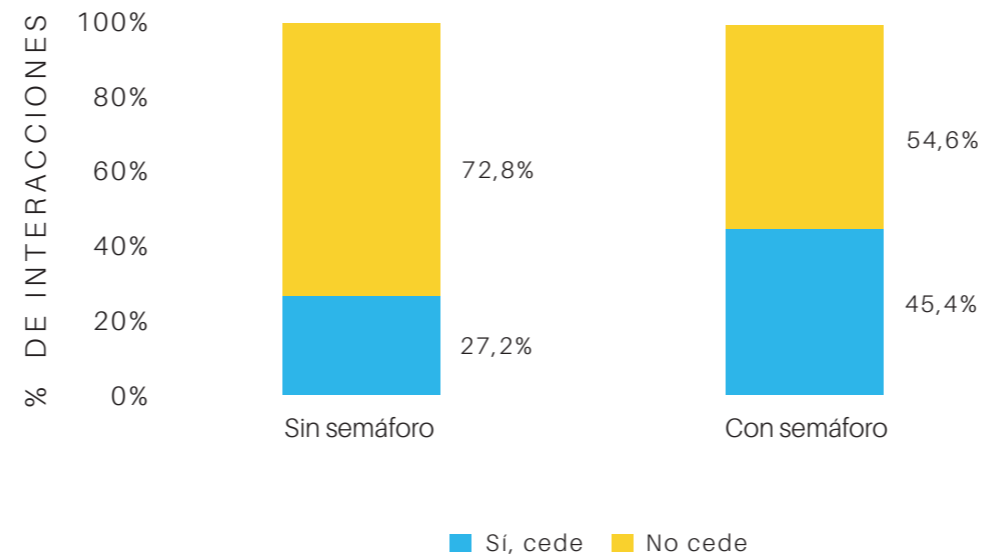
03. Prioridad peatonal según movimiento: giro vs pasante.

La conducta de ceder el paso al peatón se incrementa en los vehículos que giran en comparación a los que siguen de largo en la intersección.



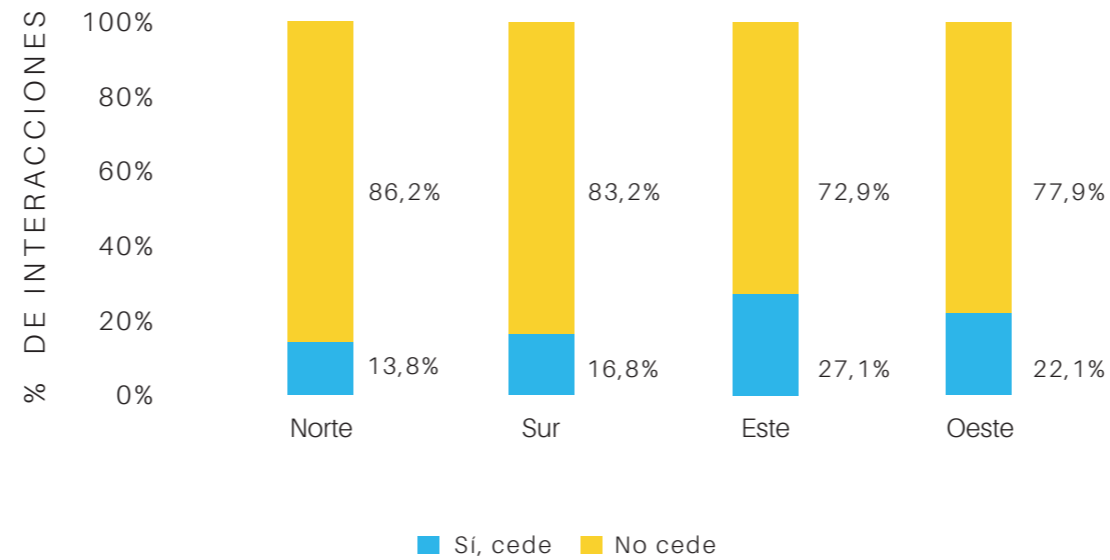
03. Prioridad peatonal al girar en intersecciones con y sin semáforo.

La prioridad de paso al peatón es aún mayor en los giros que se producen de intersecciones semaforizadas que en las que se efectúan en las intersecciones sin semáforos.



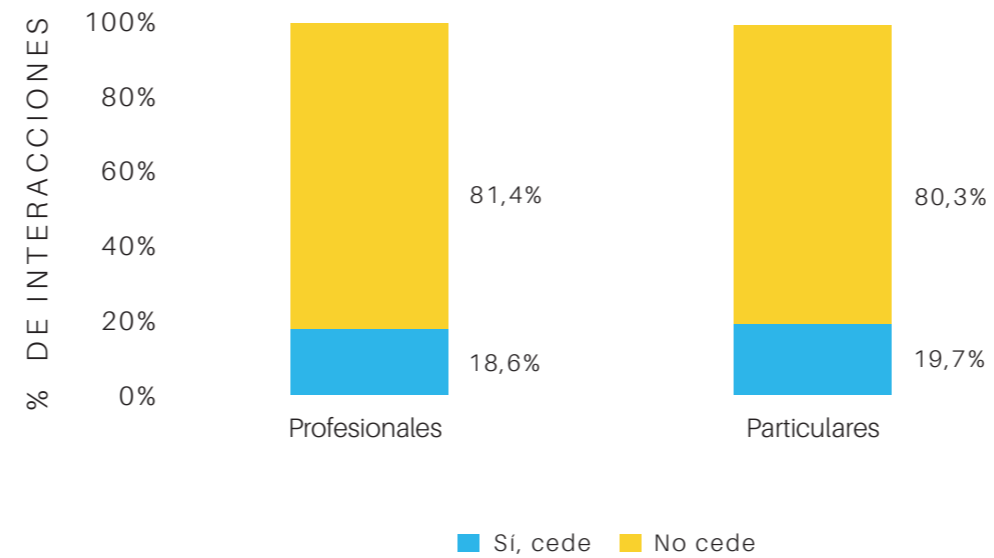
03. Prioridad peatonal según zona.

La zona este muestra un porcentaje levemente mayor de prioridad al peatón que el resto de las zonas.



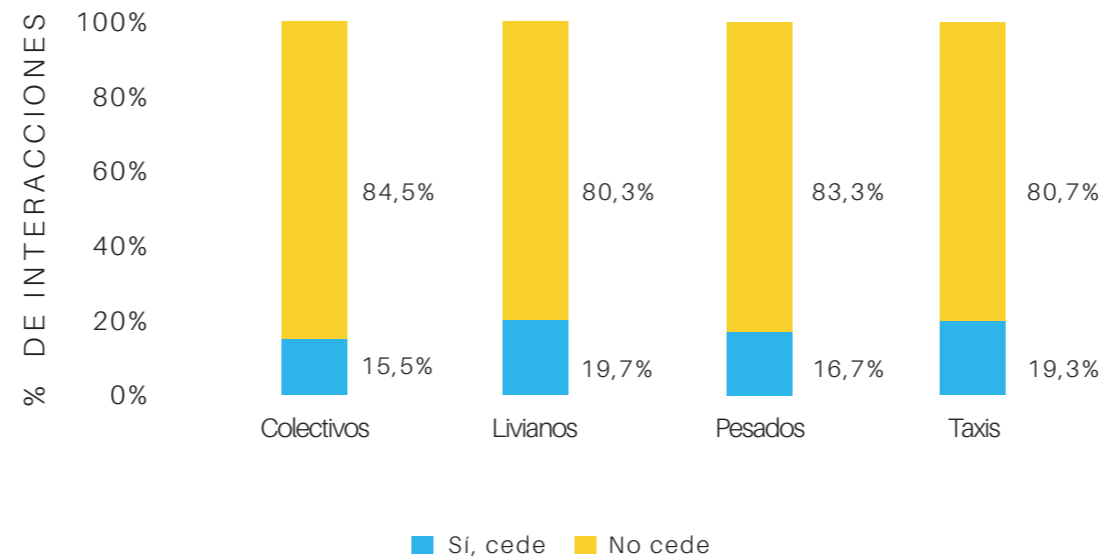
03. Prioridad peatonal según tipo de conductor.

No se observan diferencias en la conducta de ceder el paso entre conductores profesionales (colectivos, taxis y camiones) y particulares.



03. Prioridad peatonal según tipo de vehículo.

Los conductores de vehículos livianos (particulares y taxis) muestran una ligera tendencia a ceder más el paso al peatón que los conductores de vehículos pesados (camiones y colectivos).



04. Conclusiones.

/ La conducta de ceder el paso al peatón en intersecciones calle-calle de la ciudad de Buenos Aires tiene una prevalencia del 19,5%.

/ Ceder el paso es más frecuente entre los conductores que giran (39%) y en particular al girar en esquinas semaforizadas (45%). Por lo que la presencia de semáforos contribuye al cruce peatonal seguro.

/ La zona este muestra un porcentaje levemente mayor de prioridad al peatón que el resto de las zonas, no obstante esto puede deberse a una mayor presencia de esquinas semaforizadas entre las intersecciones evaluadas en esa zona.

/ Los conductores de vehículos livianos (taxis y particulares) muestran una mayor tendencia a ceder el paso que los conductores de vehículos de mayor porte. Dado que estos últimos implican un mayor riesgo para los peatones se sugiere trabajar con la población de conductores de colectivos y camiones.

Metodología

05. Puntos de Observación.

Los puntos de observación se establecieron a través del muestreo de un conjunto de intersecciones calle-calle con y sin semáforo por las que circulan colectivos.

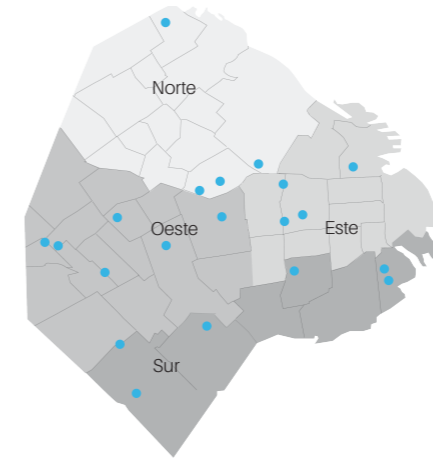
/ **Etapa I:** segmentación y estratificación del territorio de la Ciudad de Buenos Aires según zonas geográficas.

/ **Etapa II:** selección aleatoria del 10% del total de intersecciones de la CABA donde pasan colectivos y no hay avenidas.

/ **Etapa III:** conformación de áreas de la muestra primaria a partir de la selección aleatoria de 5 intersecciones por zona.

/ **Etapa IV:** relevamiento de las intersecciones y selección de los puntos definitivos. Debido al bajo flujo peatonal en algunas de las zonas y para garantizar la misma cantidad de interacciones por zona se redistribuyeron los puntos al interior de las zonas, de manera de generar una distribución homogénea de interacciones.

Zonas	Comunas	Intersecciones	Interacciones	Porcentajes
Este	1, 2, 3, 5	4	481	23%
Norte	12, 13, 14, 15	4	512	25%
Oeste	6, 7, 9, 10, 11	6	544	26%
Sur	4, 8	6	538	26%
Total		20	2075	100%



Dado que la representación de esquinas semaforizadas de la muestra (45%) fue superior al del universo de las intersecciones calle-calle con semáforos de la CABA (23%) y en vista de que la presencia de los mismos afecta el comportamiento de los conductores, se aplicó un factor de corrección de manera que los resultados representaran la distribución semaforizada de las intersecciones sin avenidas de la Ciudad. El coeficiente fue aplicado para la muestra en general (Factor de corrección 1,19 para las esquinas con semáforo; y de 0,63 para las esquinas sin semáforo) por lo que los resultados de cada zona deben ser interpretados considerando que pueden no ser representativos de la distribución de semáforos al interior de cada zona.

05. Número de interacciones por tipo de vehículo.

Tipo de vehículo	Interacciones	Porcentajes
Colectivos	60	2,9%
Livianos	1681	81,0%
Pesados	44	2,1%
Taxis	290	14,0%
Total	2075	100,0%

/ Las filmaciones se efectuaron de lunes a viernes durante el día en períodos de 6 h o hasta alcanzar un mínimo de 100 interacciones válidas por intersección.

05. Instrucciones para la codificación del comportamiento.

/ Para cada intersección (y para cada maniobra) se delimitaron las posiciones en las que debían encontrarse el peatón y el vehículo para que la interacción fuera válida. Estas posiciones variaban para cada intersección de acuerdo a su geometría.

/ Requisitos para identificar interacciones válidas:

- Solo se contabilizará el comportamiento del conductor al enfrentarse al primer peatón en el área de cruce (senda peatonal o la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada).
- No se tendrá en cuenta el comportamiento de ese conductor ante los peatones que crucen a continuación ni aquellos que no tengan el semáforo a su favor.
- Tampoco se tendrá en cuenta el comportamiento de los conductores cuando haya un vehículo inmediatamente detrás. El primer conductor (o target) tiene que estar conduciendo en condición de "flujo libre" y no condicionado por otros vehículos.
- No debe haber más de un vehículo dentro del área de interacción.
- El vehículo no debe haberse detenido por otras causas de la circulación.

05. Instrucciones para la codificación del comportamiento.

Posiciones de las interacciones válidas para el movimiento de giro.



05. Instrucciones para la codificación del comportamiento.

Posiciones de las interacciones válidas para los vehículos pasantes.



