

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

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

Año 2018

Índice.

02.

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

01. Objetivos.

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

/ Comparar la prevalencia con la del año 2017 y conocer las condiciones que favorecen o inhiben el comportamiento.

02. Definición de prioridad peatonal.

¿Qué es la prioridad de paso al peatón?

/ La prioridad de paso al peatón se observa cuando, un vehículo detiene la marcha o la disminuye:

- al girar en esquinas semaforizadas o
- 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 hubo prioridad de paso al peatón cuando éste completa el cruce de la arteria desde la posición inicial delimitada previamente antes que el vehículo pase.

¿En qué circunstancias puede evaluarse la prioridad de paso al peatón?

/ Para cada intersección (y para cada maniobra) se delimitan las posiciones en las que deben encontrarse peatón y vehículo para poder evaluar la conducta de ceder el paso. Esto puede variar para cada intersección de acuerdo a su geometría (ver diapositivas 16 y 17).

/ Sólo cuando hay un vehículo y un peatón en las zonas delimitadas se registra si el conductor cede o no el paso al peatón.

/ A su vez, se tienen en cuenta los siguientes criterios:

- Sólo se registra 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 tiene en cuenta el comportamiento de ese conductor ante los peatones que cruzan a continuación ni aquellos que no tienen el semáforo a su favor.
- Tampoco se tiene en cuenta el comportamiento de los conductores cuando hay 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 (para un esquema del área de interacción ver diapositivas 16 y 17).

Resultados

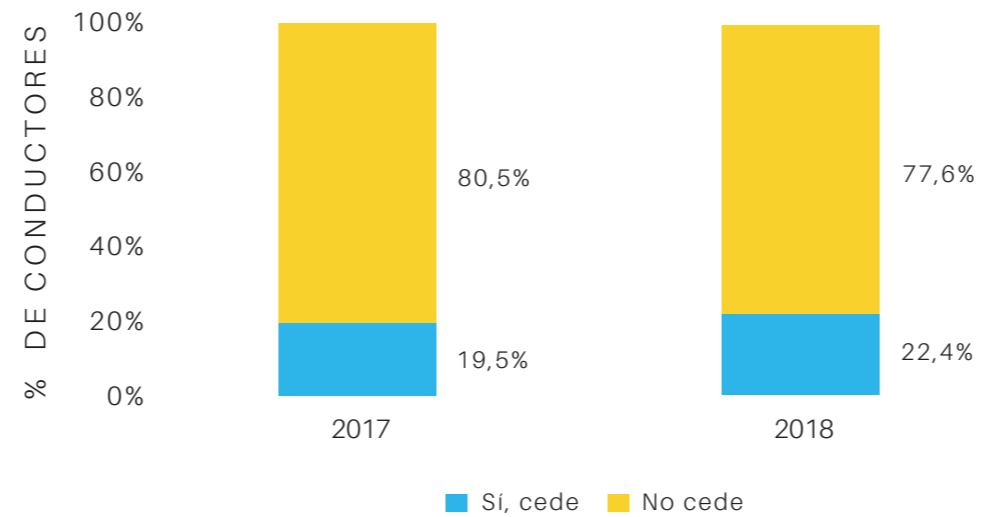
03. Conducta general Prioridad Peatón 2018.

22,4% de los conductores cede el paso al peatón.

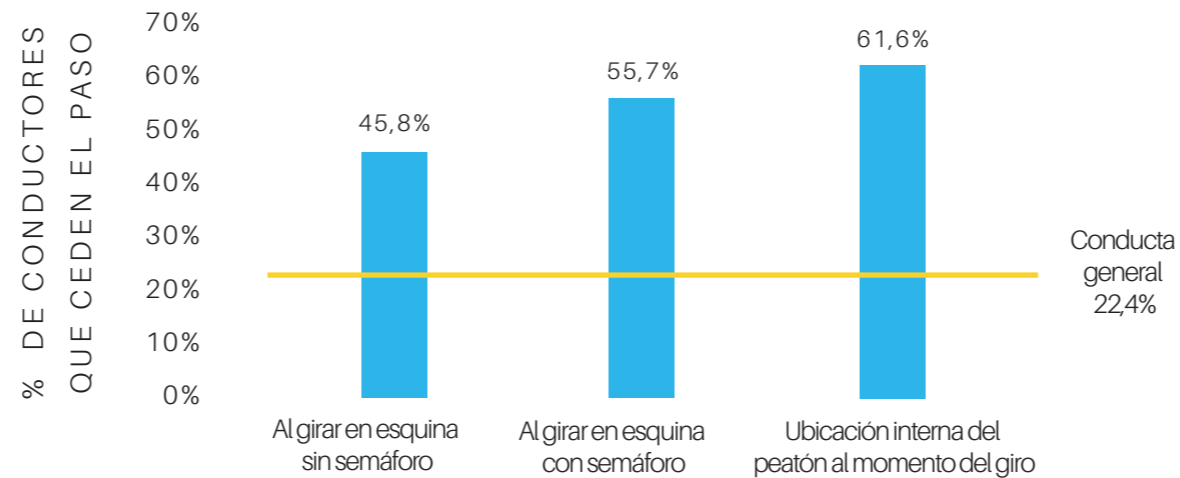


03. Conducta general Prioridad Peatón – Comparativo 2017-2018.

Si bien se observa una tendencia a la suba en la conducta de ceder el paso respecto de 2017, las diferencias no son significativas.



03. Condiciones que incrementan la conducta de ceder el paso.



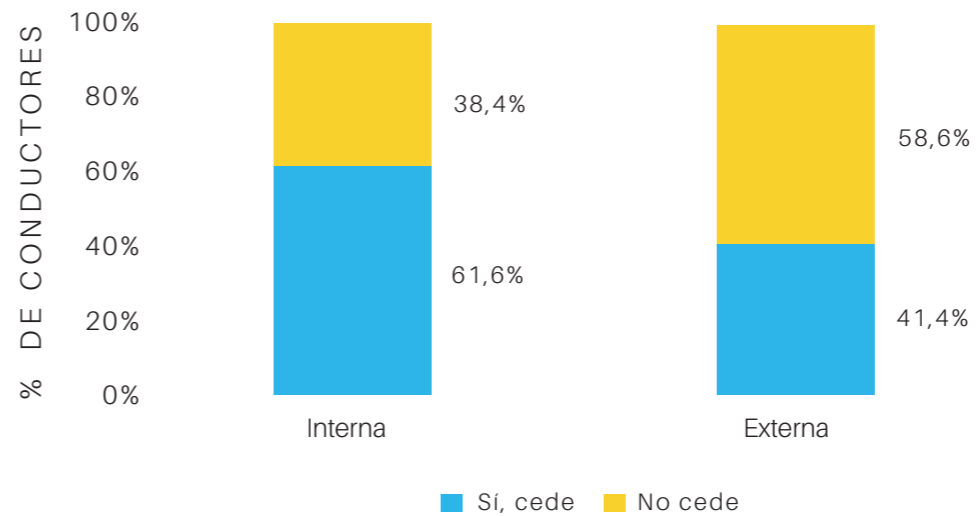
03. Giro: Ceder el paso varía según la ubicación del peatón al girar.



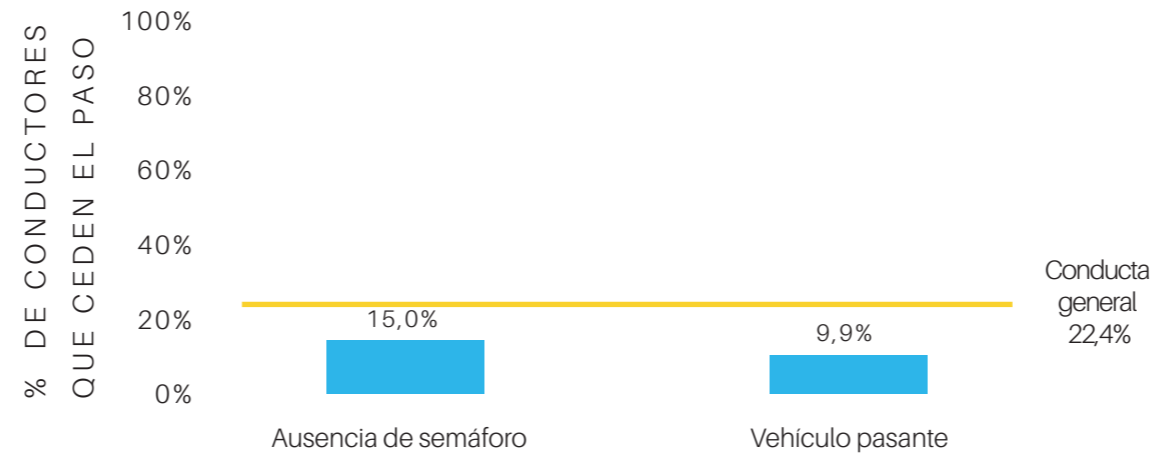
Ubicación interna.



Ubicación externa



03. Condiciones que disminuyen la conducta de ceder el paso.



04. Conclusiones.

/ La conducta de ceder el paso al peatón en intersecciones calle-calle de la ciudad de Buenos Aires tiene una prevalencia del 22,4%.

/ El comportamiento de ceder el paso se incrementa al girar y sobre todo en los giros en intersecciones semaforizadas.

/ Ceder el paso al girar es más frecuente cuando el peatón se encuentra del lado interno del giro, es decir, cuando está ubicado en la dirección hacia la que dobla el vehículo.

/ Los conductores que no giran (pasantes) y los que transitan por intersecciones sin semáforo ceden menos el paso al peatón.

Metodología

05. Ficha técnica.

Trabajo de campo: 27 de junio al 27 de julio de 2018

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.

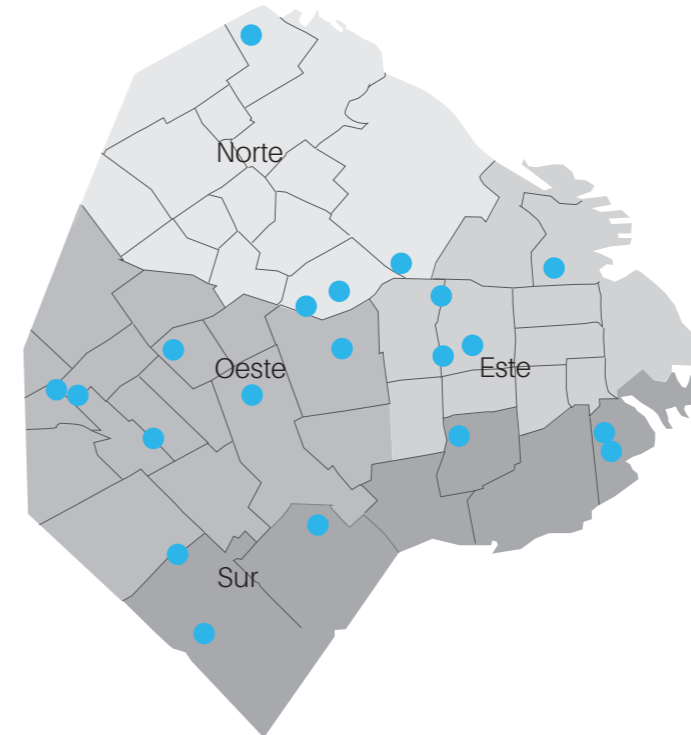
- Unidades primarias de muestreo: Intersecciones calle-calle con y sin semáforo.

- Unidades finales de muestreo: vehículos livianos y pesados, taxis y colectivos que circulan por los puntos de intersección seleccionados.

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

05. Puntos de Observación.

Zonas	Intersecciones
Este	Agüero y Lavalle
Este	Guido y Rodríguez Peña *
Este	Moreno y Alberti
Este	Urquiza, Gral. y La Rioja *
Norte	Ramallo y Zapiola *
Norte	Viale, Luis y Rodríguez, Manuel A., General
Norte	Araoz y Ramírez De Velasco, Juan *
Norte	Gorriti y Gascón
Oeste	Magariños Cervantes, A. y Lamarca, Emilio
Oeste	Lascano y Virgilio *
Oeste	White y Falcon, Ramon L., Cnel. *
Oeste	Roma y Lascano
Oeste	Hidalgo y Aranguren, Juan F., Dr.
Oeste	Pedernera y Falcon, Ramon L., Cnel. *
Sur	Chilavert, Martiniano, Coronel y Cosquin
Sur	Larrazabal y Zuviria *
Sur	Suarez y Necochea *
Sur	Valle, Aristobulo Del y Rodríguez, Martin
Sur	Santander y Pedernera *
Sur	Rondeau y La Rioja *



* Estos puntos reemplazaron a los empleados en 2017. Los motivos de reemplazo se debieron a obstrucciones en la vía, bajo flujo peatonal y/o presencia de infraestructura vial inadecuada.

05. Ficha técnica.

Tamaño de la muestra: 1952 interacciones; margen de error asociado: +/- 2,23.

Zona	Interacciones	Porcentajes	Número de esquinas
Este	334	17%	5
Norte	369	19%	4
Oeste	768	39%	6
Sur	481	25%	7
Total	1952	100,0%	22

/ 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 semafórica de las intersecciones sin avenidas de la Ciudad. El coeficiente fue aplicado para la muestra en general (Factor de corrección 0,47 para las esquinas con semáforo; y de 1,5 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. 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.

