

Secretaría de Transporte y Obras Públicas >

Subsecretaría de Planificación de la Movilidad >

Dirección General de Planificación, Uso y Evaluación >

Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires

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

Año 2019

Índice

02.

- 01. Objetivos
- 02. Definición de la prioridad peatonal
- 03. Resultados
 - 03a. Ceder el paso en intersecciones sin intervenir
 - 03b. Ceder el paso en intersecciones con intervenciones peatonales
- 04. Metodología

01. Objetivos

03.

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)
- Ubicación del peatón al girar
- Tipo de conductor (particulares y profesionales)
- Tipo de vehículo (particulares, taxis, camiones y colectivos)
- Infraestructura intervenida.

02. Definición de prioridad peatonal

04.

¿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.

/ 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.

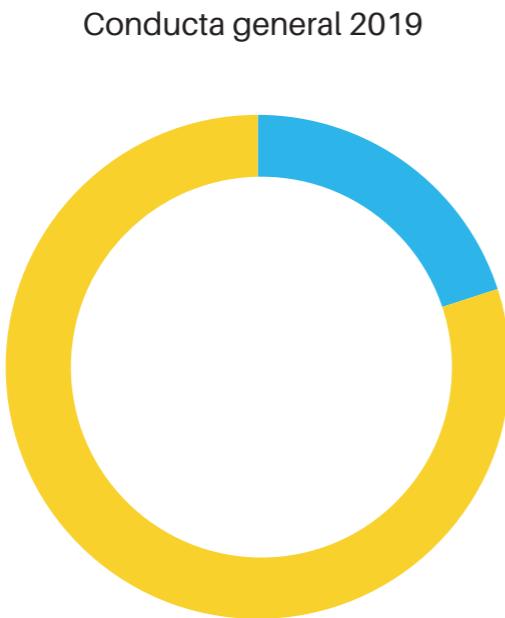
- Tampoco se tiene en cuenta el comportamiento de los conductores cuando hay un vehículo inmediatamente detrás. El primer conductor (o target) tiene que estar conduciendo en condición de "flujo libre" y no condicionado por otros vehículos.

Resultados

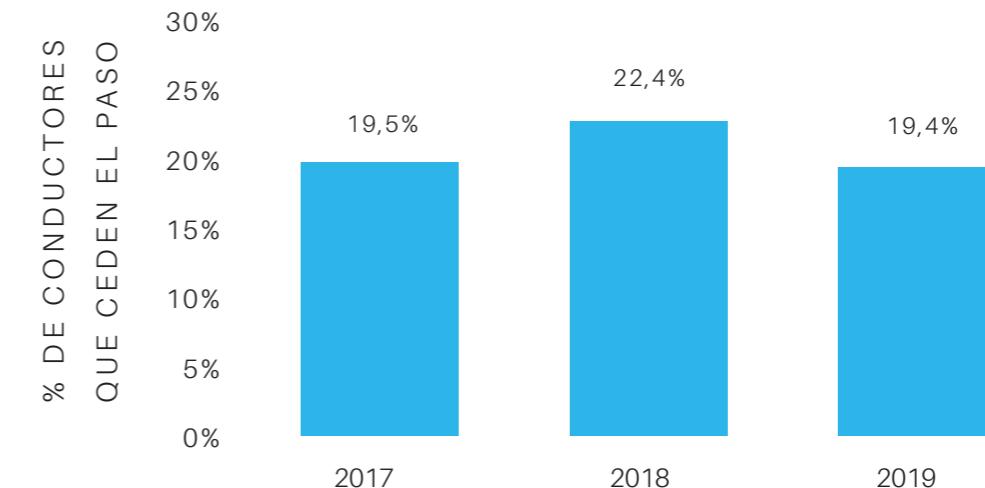
Ceder el paso
en intersecciones sin intervenir

03a. Conducta general ceder el paso al peatón en intersecciones sin intervenir 2017- 2019

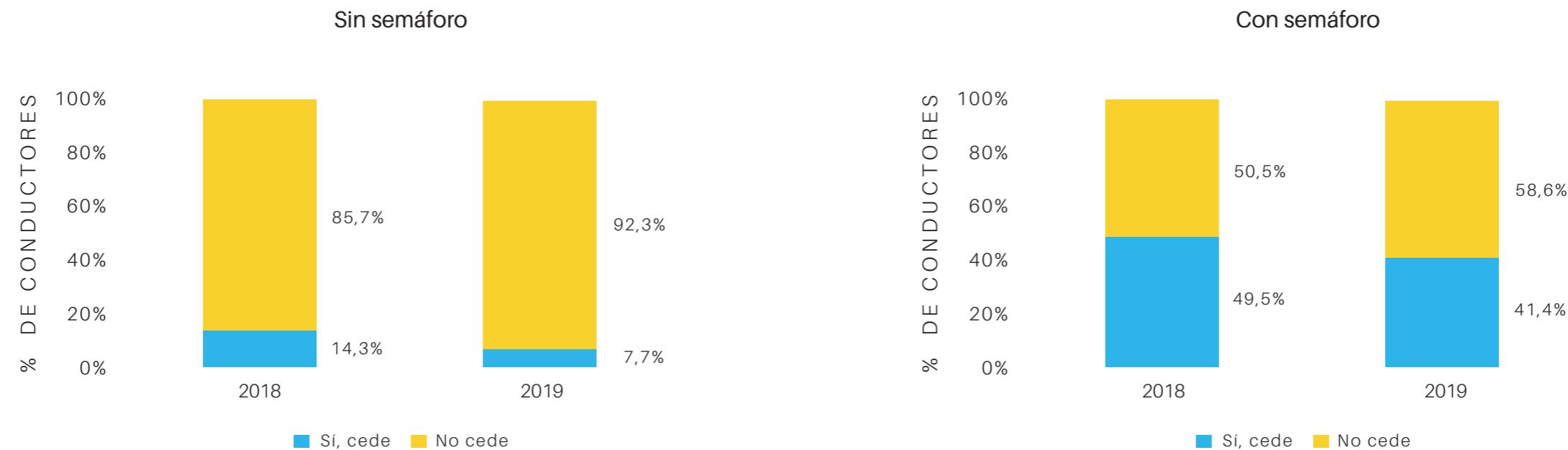
19,4% de los conductores cede el paso al peatón.



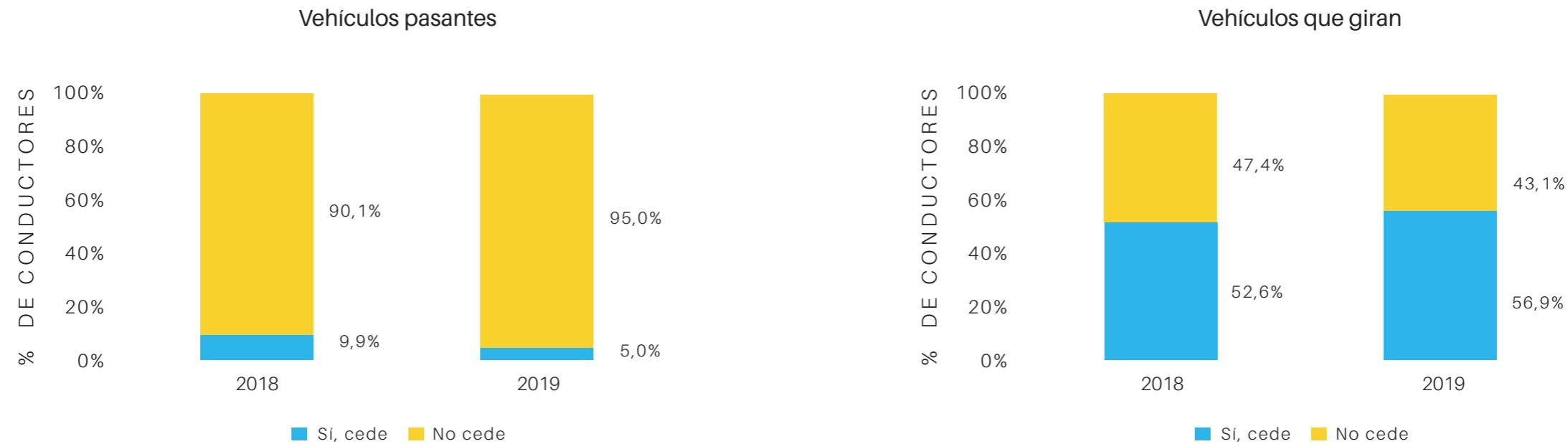
Total Interacciones: 1919



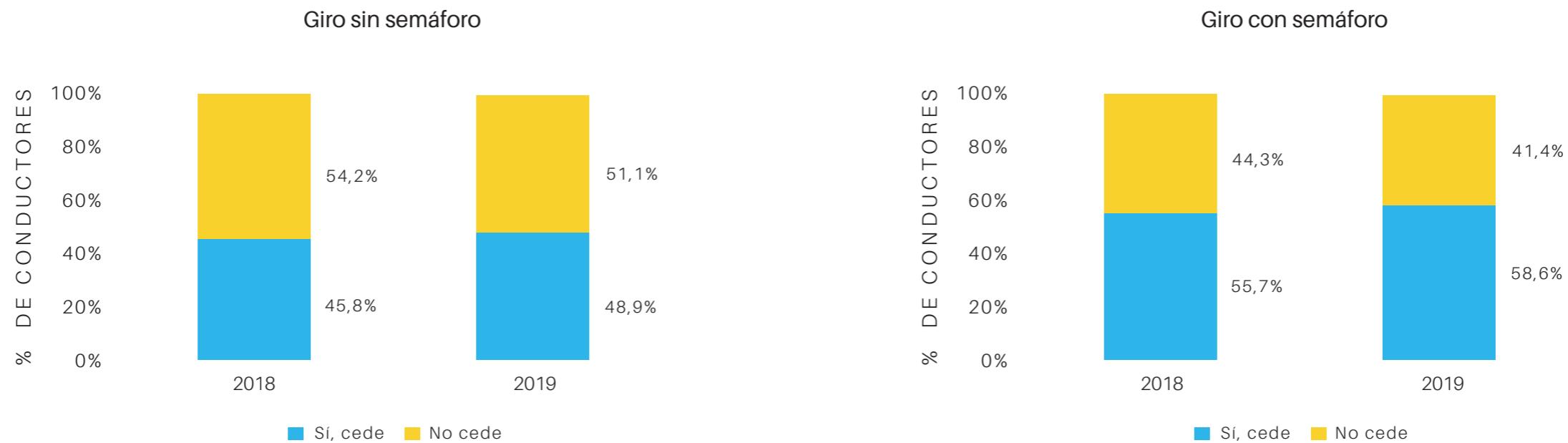
03a. Conducta de ceder el paso según la presencia de semáforo



03a. Conducta de ceder el paso según movimiento: vehículo pasante vs vehículo que gira



03a. Conducta de ceder el paso al girar según presencia/ausencia de semáforo



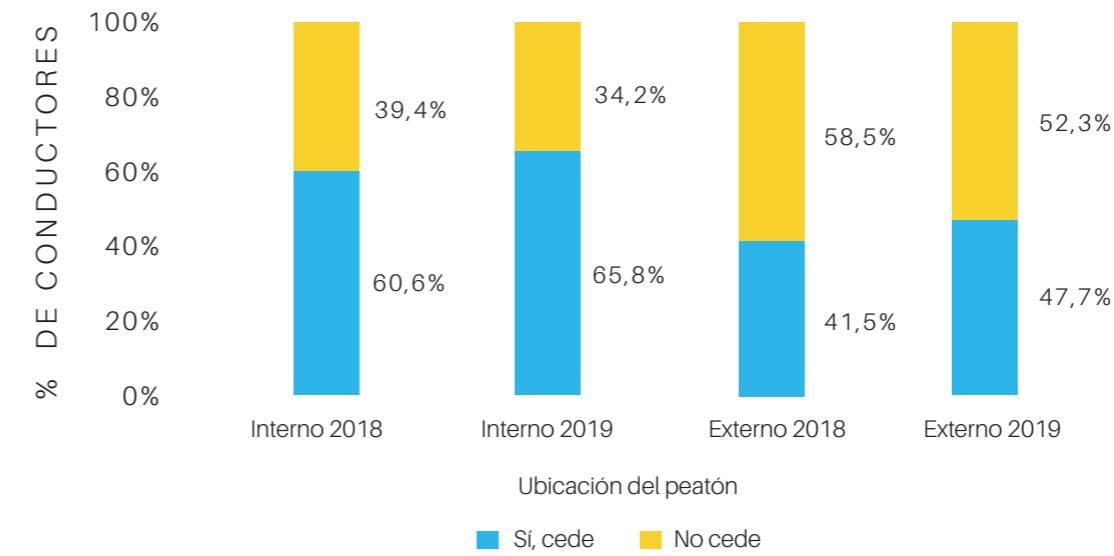
03a. Conducta de ceder el paso al peatón según ubicación del peatón al girar



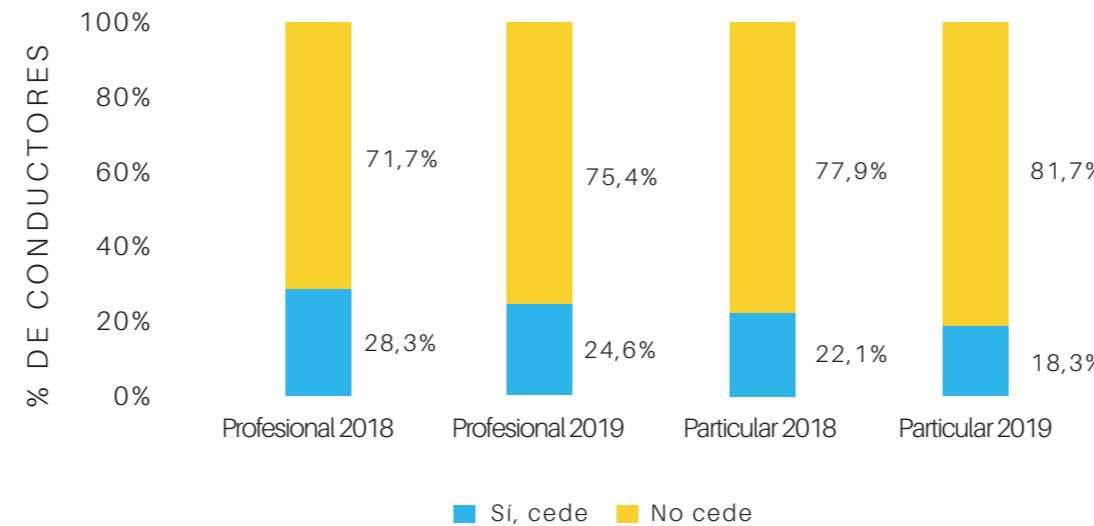
Ubicación interna.



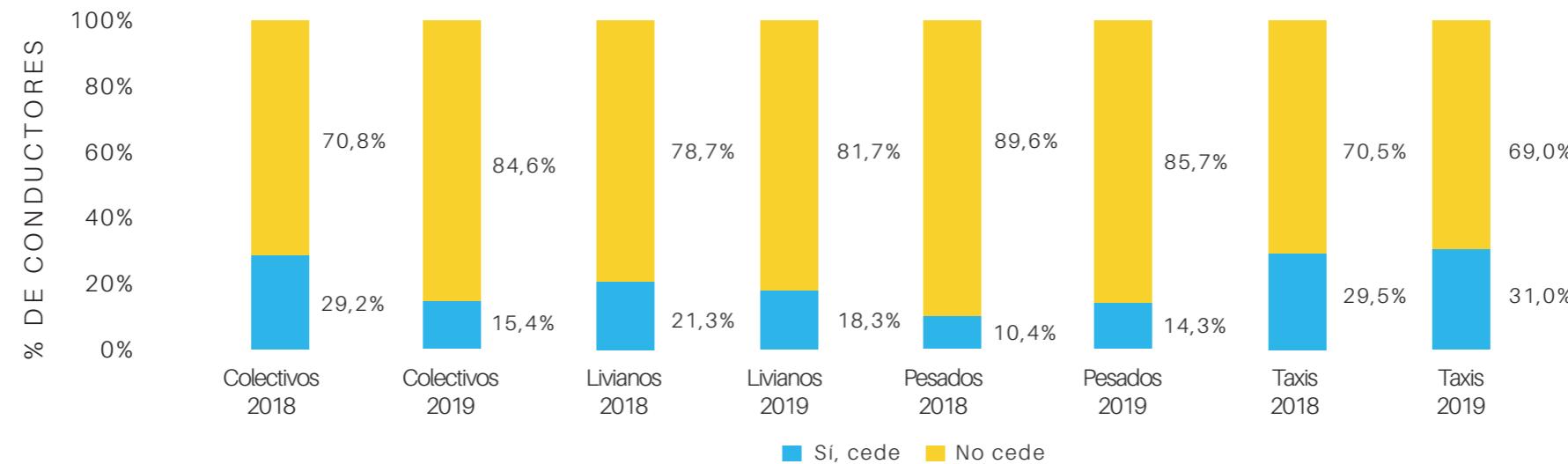
Ubicación externa



03a. Conducta de ceder el paso según conductores profesionales vs. particulares



03a. Conducta de ceder el paso según tipo de vehículo



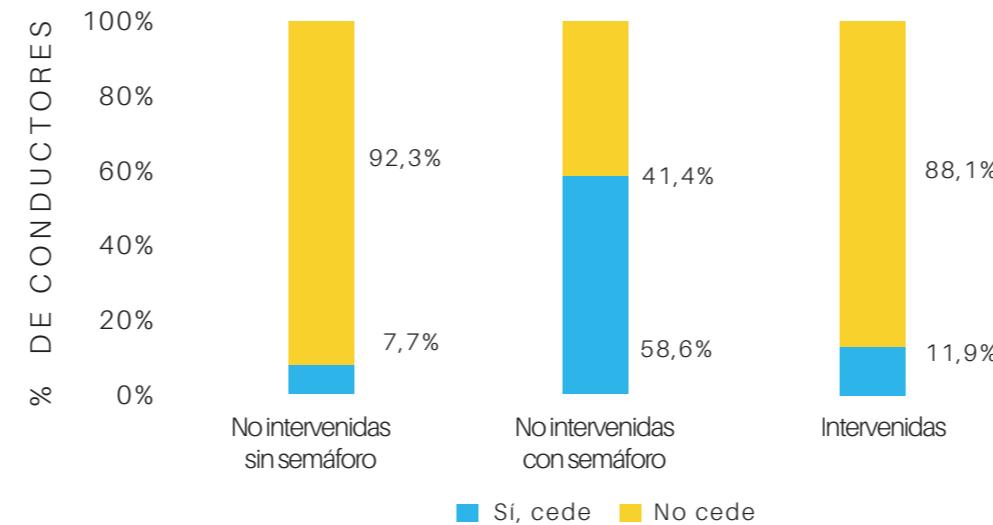
03a. Conclusiones

14.

- / Apenas 2 de cada 10 conductores ceden el paso al peatón en intersecciones calle-calle de la Ciudad de Buenos Aires. Esta tendencia se mantiene estable respecto de 2017.
- / La mitad de los conductores cede el paso al girar y casi 6 de cada 10 lo hace cuando gira en una esquina semaforizada. Estas tendencias muestran una leve mejora respecto del año previo.
- / Casi 7 de cada 10 conductores ceden el paso cuando giran hacia el lado en que está el peatón (ubicación interna), mientras que cerca de 5 de cada 10 ceden el paso cuando el peatón esta del lado opuesto al giro.
- / La conducta de ceder el paso es ligeramente mayor entre los conductores profesionales (24,6%) respecto de los particulares (18,3%). Específicamente, los conductores de taxis muestran un mejor desempeño (31%) que aquellos que conducen colectivos (15,4%) o transporte de cargas (14,3%). A su vez, se observa una caída de 47% en el comportamiento de cesión del paso de los choferes de colectivo respecto del año previo.

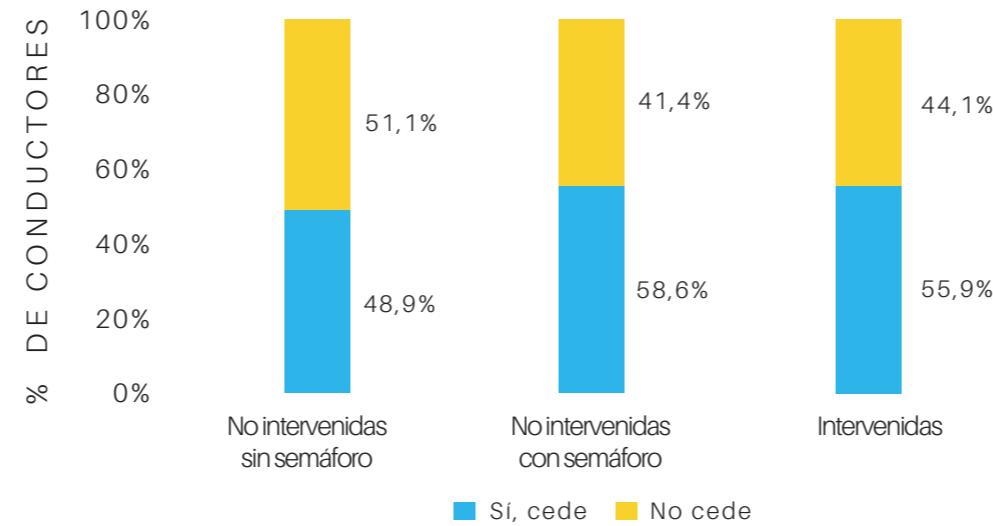
Ceder el paso
en intersecciones con intervenciones peatonales.

03b. Conducta general ceder el paso al peatón en diferentes tipos de intersecciones

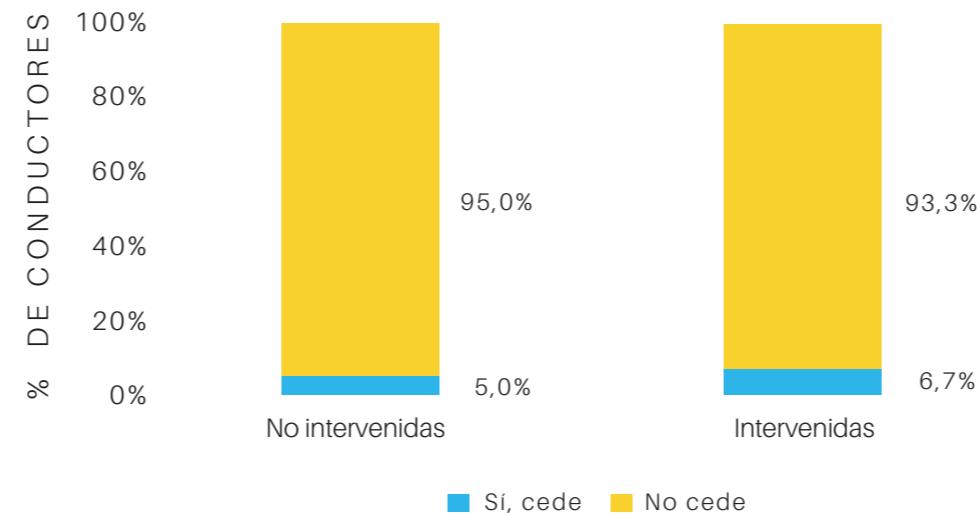


03b. Conducta de ceder el paso al peatón al girar en diferentes tipos de intersecciones

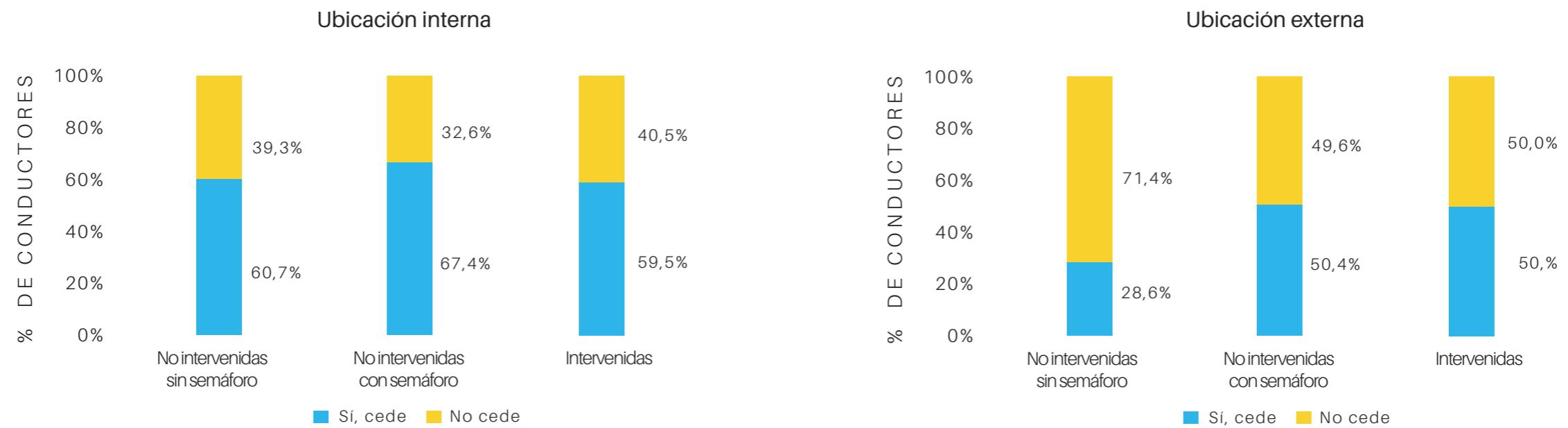
17.



03b. Conducta de ceder el paso al peatón en vehículos pasantes.



03b. Conducta de ceder el paso al peatón según ubicación del peatón al girar



03b. Conclusiones impacto de las intersecciones intervenidas en la conducta.

/ En particular, las intervenciones mejoran la conducta de ceder el paso cuando el peatón está ubicado en el lado opuesto al giro, pasando del 28,6% al 50%. Esto posiblemente se relacione con que las intervenciones aumentan la visibilidad del peatón. Del mismo modo, permiten que el transeúnte esté mas cerca del vehículo y que tenga una distancia menor de cruce, a diferencia de lo que sucede en una intersección tradicional.

Metodología

04. Ficha técnica

/ Trabajo de campo: 10 de junio al 11 de julio de 2019.

/ 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.

- Además, se trabajó con una submuestra intencional de seis intersecciones con intervención peatonal. Las mismas pertenecían a cruces calle-calles, ortogonales, llanas, sin semáforo por las que circulan colectivos.

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

04. Ficha técnica

/ Tamaño de la muestra: 1919 interacciones; margen de error asociado: +/-2.26

/ Submuestra intersecciones intervenidas: 565 interacciones ; margen de error asociado: +/-4.24

Zona	NO INTERVENIDAS		INTERVENIDAS	
	N Interacciones	N Intersecciones	N Interacciones	N Intersecciones
Este	286	4	181	2
Norte	478	4	108	2
Oeste	646	7	190	1
Sur	509	7	86	1
Total	1919	22	565	6

/ Dado que la representación de esquinas semaforizadas de la muestra (41,2%) 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

04. Distribución del tipo de vehículo de la muestra

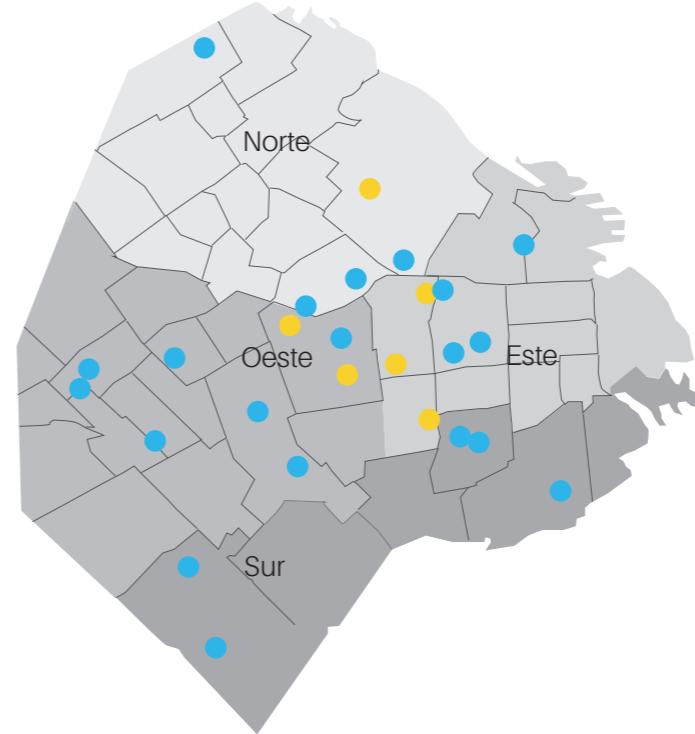
24.

INTERSECCIONES NO INTERVENIDAS		
Tipo de vehículo	Interacciones	Porcentaje
Colectivos	78	4,1%
Livianos	1562	81,5%
Pesados	63	3,3%
Taxis	213	11,0%
S/D	3	0,1%
Total	1919	100,0%

04. Puntos de Observación

25.

Zonas	Intersecciones
Este	Agüero y Lavalle
Este	Guido y Rodríguez Peña
Este	Moreno y Alberti
Este	La Rioja y Venezuela
Norte	Ramallo y Zapiola
Norte	Viale, Luis y Rodriguez, Manuel A, General
Norte	Araoz y Ramirez De Velasco, Juan
Norte	Scalabrini Ortiz, Raúl y Cabello
Oeste	Magariños Cervantes, A. y Lamarca, Emilio
Oeste	Lascano y Virgilio
Oeste	White y Falcon, Ramon L.,Cnel.
Oeste	Cervantes y Arregui
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	California y San Antonio
Sur	Patagones y Lavardén
Sur	Santander y Pedernera
Sur	Rondeau y La Rioja
Zonas	Intersecciones intervenidas
Este	Agrelo y Treinta y Tres Orientales
Este	Humahuaca y Billinghurst
Oeste	Paysandú y Coronel Apolinario Figueroa
Oeste	Guayaquil y San José de Calasanz
Sur	Maza e Inclán
Norte	Paraguay y Bonpland



04. Interacciones válidas en cruces sin intervenir: movimiento de giro



04. Interacciones válidas en cruces sin intervenir: movimiento pasante

27.



04. Interacciones válidas en intervención peatonal: movimiento de giro



04. Interacciones válidas en intervención peatonal: movimiento pasante





Observatorio
de Movilidad
y Seguridad Vial