

connecta

¿Todos los Caminantes son Peatones?

Primer estudio de
Caracterización del
Comportamiento de Peatones en
Colombia.

INTELIGENCIA
VIAL ÚSALA

Febrero de 2011



La accidentalidad vial es un problema significativo para los colombianos:

- En 2009 dejó 30 veces más muertos que la AH1N1
- Es la primera causa de muerte en niños entre los 5 y los 14 años, niños que no manejan!
- Es la segunda causa de muerte en personas entre los 15 y los 44 años, incluso por encima de enfermedades cardiovasculares
- El 75% de las personas creen que los errores son de otros
- Es impostergable actuar

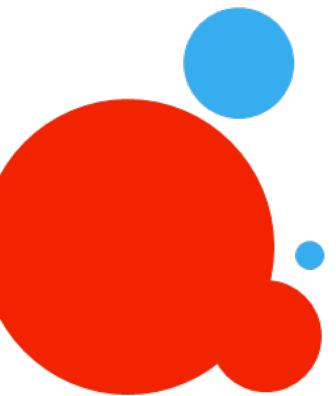
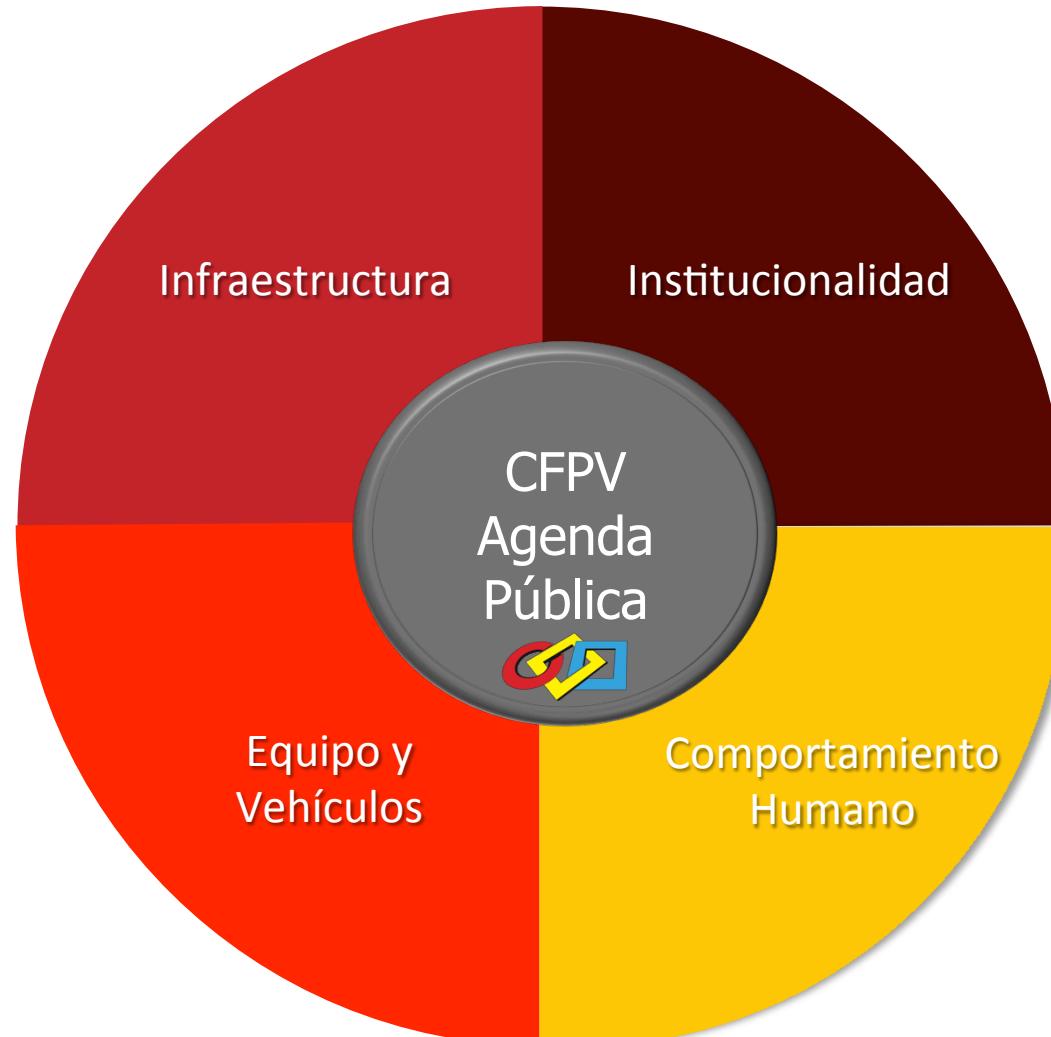


El compromiso del FPV

- El Fondo de Prevención Vial está comprometido con la protección de la integridad de todas las personas que usan las calles y carreteras de Colombia, sin importar el medio que elijan para movilizarse.
- Nuestro trabajo es salvar vidas.
- La accidentalidad vial es un problema significativo para los colombianos. Los peatones representan uno de los dos principales actores viales muertos en choques.
- El mayor conocimiento de su conducta es fundamental para corregir esta problemática.



El reto en Seguridad Vial implica acción en 4 frentes:



Objetivos Específicos

ACTITUDES COMO PEATON:

- Cómo se describen los ciudadanos en su rol de peatones, cómo se reconocen en este rol
- Cuáles son sus comportamientos como peatones
- Cuáles son sus emociones cuando ejercen como peatones
- Cuáles son los riesgos percibidos
- Cómo evalúan los riesgos en materia de seguridad vial
- Entender los elementos que determinan el cálculo/evaluación de riesgos y las acciones de mitigación que toman y porque creen que son las adecuadas para manejar esos riesgos
- Entender cuales son los mecanismos más efectivos y las barreras para hacer consciente de los riesgos a los peatones y para influenciarlos a ser más precavidos



Objetivos Específicos

HÁBITOS:

- Cuándo deciden ser peatones y cuáles son los medios de transporte alternativos. Variables para elegir.
- Restricciones percibidas frente a otros medios de transporte (p.e. problemas de oferta de transporte público, restricciones monetarias para acceder a transporte individual).
- Uso de la infraestructura vial.
- Tiempos promedio de viaje (como peatón), descripción de la complementariedad con otros medios de transporte.



METODOLOGÍA

- La metodología implementada para la fase cualitativa es AOE (acompañamiento–observación–entrevista). La técnica consiste en 3 pasos:
 - Realizar un **acompañamiento**, es decir estar con la persona durante el comportamiento que se está evaluando (en este caso su rol como peatón).
 - **Observación:** el acompañante va haciendo una observación y registro de los **comportamientos** que tiene el sujeto de investigación en su rol de peatón (por ejemplo si cruza por la cebra, si espera el cambio del semáforo, etc). De la misma forma observa y registra las **actitudes** durante el proceso (por ejemplo, disgustos, tranquilidad, afán, etc).
 - Finalmente hace una **entrevista** donde se realiza una confrontación frente a lo observado y registrado (por ejemplo: “ví como pasó corriendo cuando el semáforo pasó a amarillo, qué implicaciones tiene esto? Porqué lo hace?” etc).



METODOLOGÍA

Técnica: Cualitativa con 42 observaciones, acompañamientos y entrevistas.

Cuantitativa, con aplicación de cuestionario estructurado. Se realizó la selección de la muestra a partir de un muestreoaleatorio multietápico, sector, sección, manzana

Grupo Objetivo. Hombres y mujeres, de edades comprendidas entre los 12 y los 65 años, pertenecientes a niveles socio-económicos alto, medio y bajo.

Cobertura. Por sugerencia del Fondo de Prevención Vial, el proyecto se realizó en las siguientes ciudades: Bogotá, Soacha, Cali, Medellín, Barranquilla, Bucaramanga y Cúcuta.

Alcance. En la fase cuantitativa, 1.050 encuestas



Metodología fase cuantitativa

Distribución muestral

Ciudad	Adolescentes	Jóvenes	Adultos	Adultos Mayores	TOTAL
Bogotá	37	38	37	38	150
Soacha	38	37	38	37	150
Cali	37	38	37	38	150
Medellín	38	37	38	37	150
Barranquilla	37	38	37	38	150
Bucaramanga	37	38	37	38	150
Cúcuta	38	37	38	37	150
TOTAL	262	263	262	263	1.050

Los resultados fueron ponderados con el fin de dar a cada segmento el peso poblacional que le corresponde.

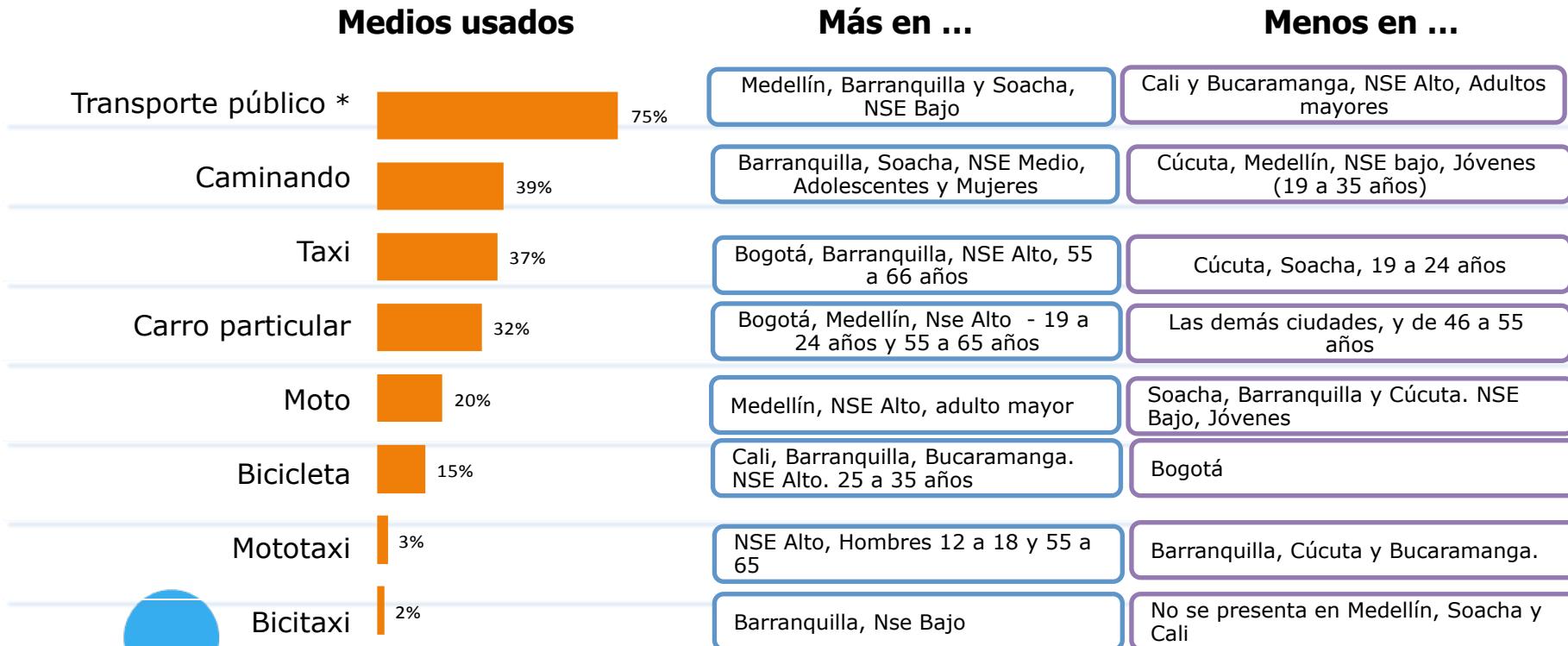


Todos somos peatones

- Si bien, todos somos peatones, no siempre somos conscientes de ello
- El medio de transporte **preferido** es el carro particular aunque ...
- El medio de transporte más **frecuente** es el transporte público
- El 61% de los colombianos son caminantes habituales



En promedio una persona utiliza entre 2 y 3 medios de transporte para movilizarse. El **transporte público** es el medio con mayor nivel de uso reportado.

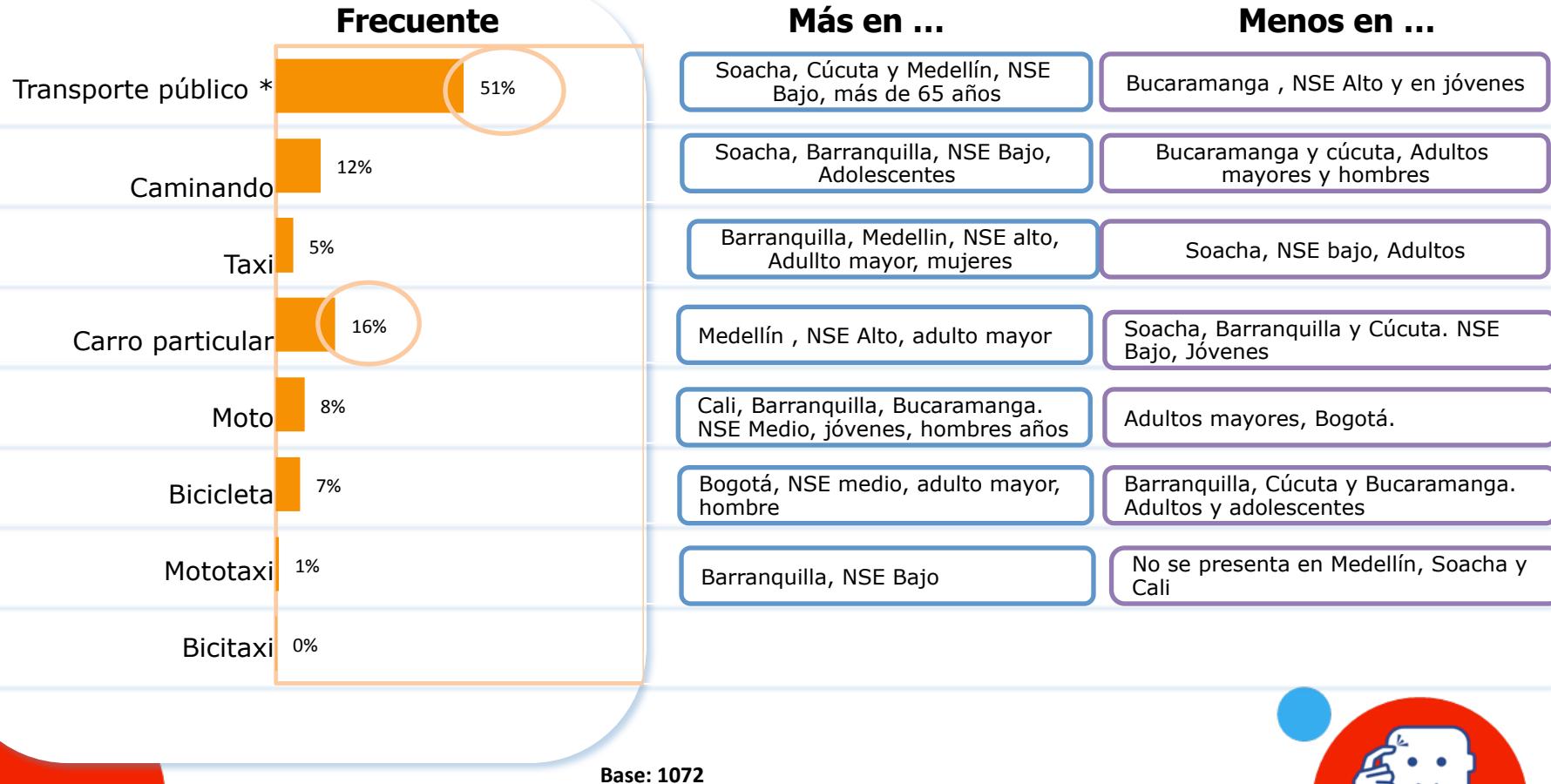


Base: 1072
Rtas/persona: 2,5

P1. ¿En cuál/cuáles de los siguientes medios de transporte se moviliza usted?

* Transporte público: Bus / Buseta / Colectivo/ Transmilenio/Metrobus/Transmetro

El transporte público es la forma más frecuente de desplazamiento que se reporta, en un segundo pero lejano lugar está el **vehículo particular**.

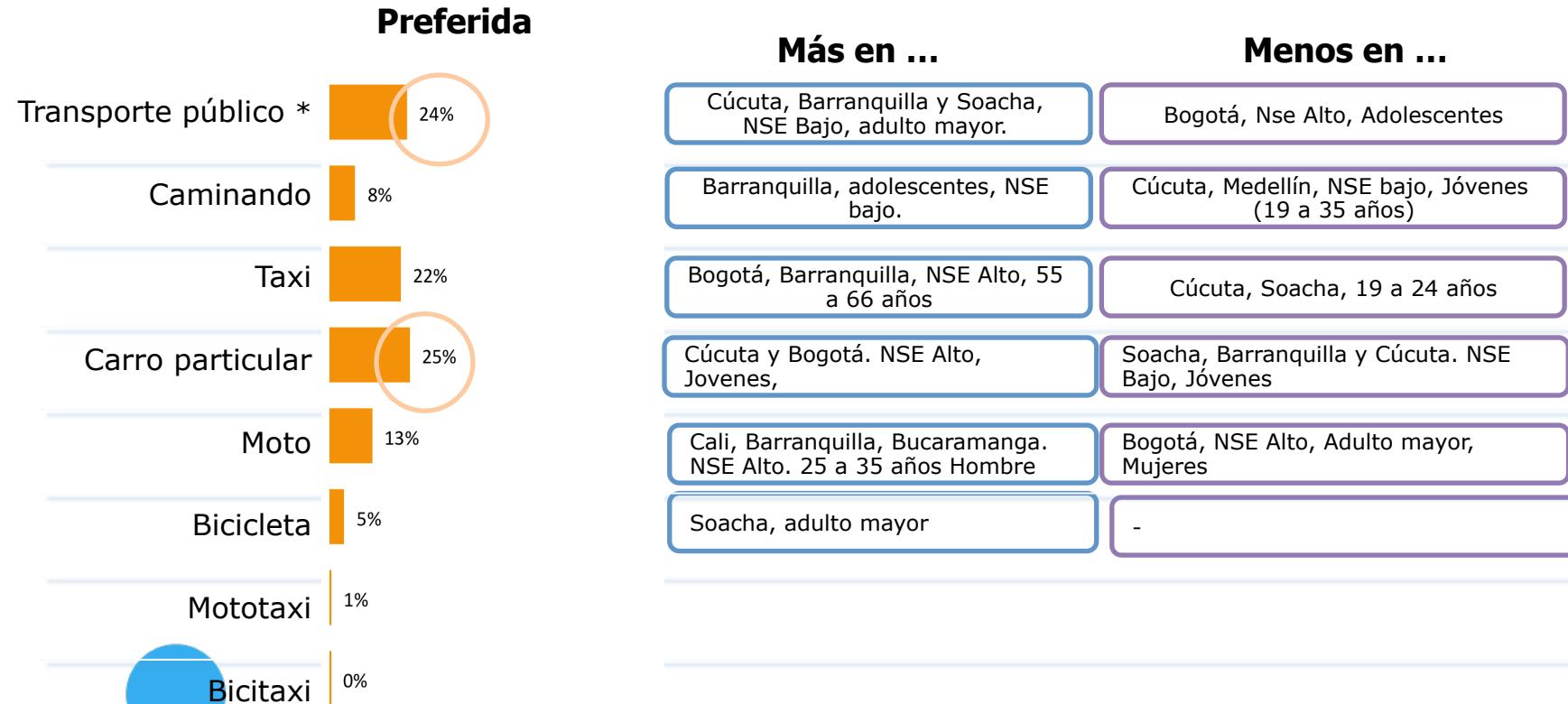


P2. ¿Y cuál de esos medios es el que más veces por semana usa usted ?

* Transporte público: Bus / Buseta / Colectivo/ Transmilenio/Metrobus/Transmetro



Frente a medio preferido, el **carro particular** y el taxi son los que logran mayores porcentajes...

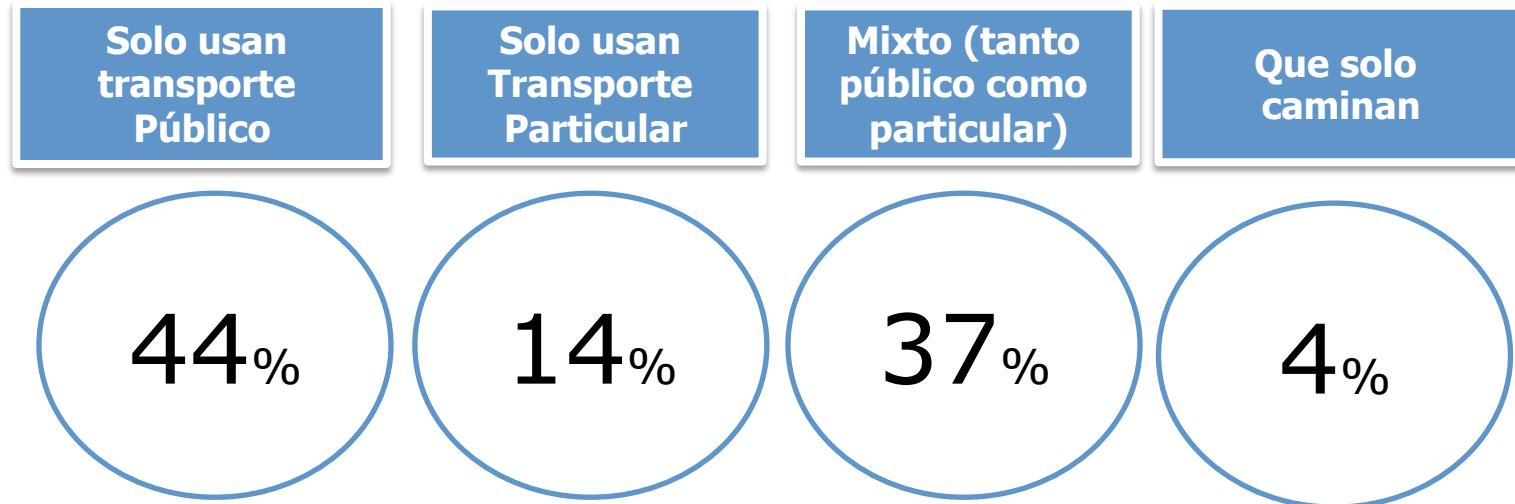


Base: 1072

P3. Cuál es el medio de transporte que más le gusta?

* Transporte público: Bus / Buseta / Colectivo/ Transmilenio/Metrobus/Transmetro

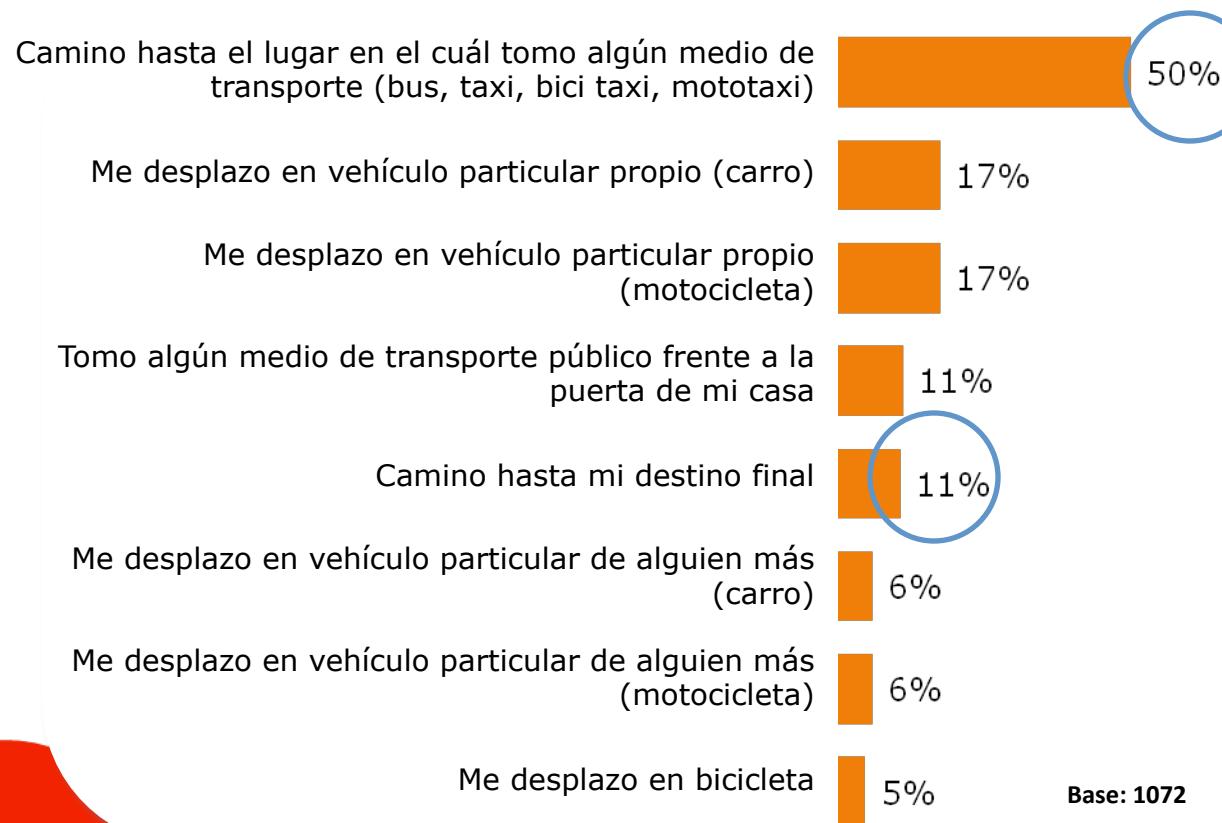
Teniendo en cuenta que una persona usa entre 2 y 3 medios para su movilización, se **identificaron 4 perfiles de usuarios:**



P1. ¿En cuál/cuáles de los siguientes medios de transporte se moviliza usted?



Como se había planteado, caminar es mencionado por el 39% como un medio de transporte utilizado. Sin embargo, al presentar alternativas de respuesta, se encuentra que un 61% lo mencionan como medio de transporte al caer en cuenta que esto incluye también desplazarse para tomar otro medio de transporte



En resumen, un 61% de los entrevistados (uniendo la información de las dos preguntas) SON **CAMINANTES HABITUALES**

P5. Cuál de las siguientes frases describe mejor su uso de medios de transporte?



En síntesis...

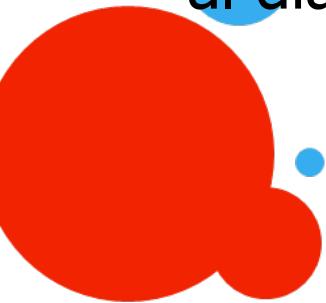
- Se identifica una mayor afinidad al transporte particular, en términos de preferencia, y una evaluación más positiva en cuanto a la experiencia de uso. En general los medios particulares se describen como más agradables y rápidos y más lejanos a aspectos negativos como robo o incomodidad
- Los medios de transporte públicos, son de uso más frecuente pero generan una evaluación negativa en términos de imagen.
- Casi 70% camina, ya sea como medio de transporte principal o como forma de desplazarse a otro medio de transporte, genera asociaciones relacionadas con economía y ser una forma de estar en contacto con el mundo.





Razones para caminar

- Se prefiere caminar porque es un medio económico, fácil de tomar y porque permite contacto con el mundo
- También influyen restricciones económicas que no permiten acceso a otros medios y limitación en la oferta y acceso geográfico del transporte público
- Se le atribuyen ventajas en términos de menores tiempos de desplazamiento en trayectos cortos y como desventajas el clima y riesgos de seguridad
- En promedio, se destina más de una hora para caminar al día, distribuida entre 3 y 4 trayectos



Caminar se convierte en un medio de transporte con ventajas y desventajas percibidas frente a los demás...

"Me rinde más caminar"

" Yo prefiero caminar, porque desde que se sube uno al bus, los conductores son muy imprudentes, y arrancan sin que uno haya terminado de subirse, se pasan los semáforos en rojo ... es riesgoso"

"Caminar es más seguro, ir en bus depende de otras personas".

"Caminando si te enteras de lo nuevo que hay!"

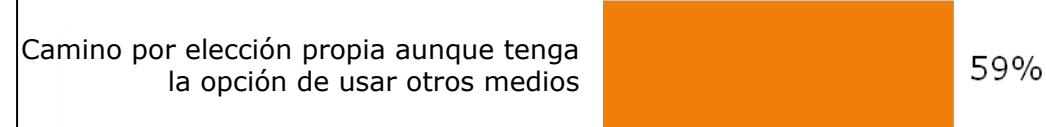
"Existen sectores más peligrosos por la velocidad en que van los carros"

"una moto se subió a un andén y casi me hace caer"

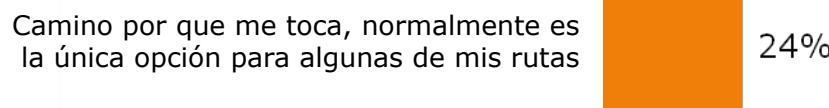
"Si está haciendo mucho calor llegas sudando a donde vas!"

"Al caminar corres muchos más riesgos de robo"

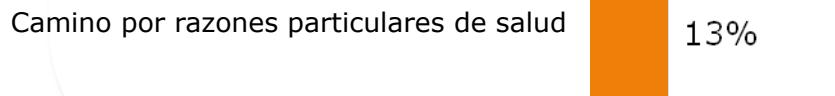
En términos generales se reporta que caminar es una elección



Se reporta LIBERTAD en la elección de CAMINAR como una opción de movilizarse.



Siendo más un requerimiento no voluntario entre:
31% NSE Bajo
32% Más de 65 años



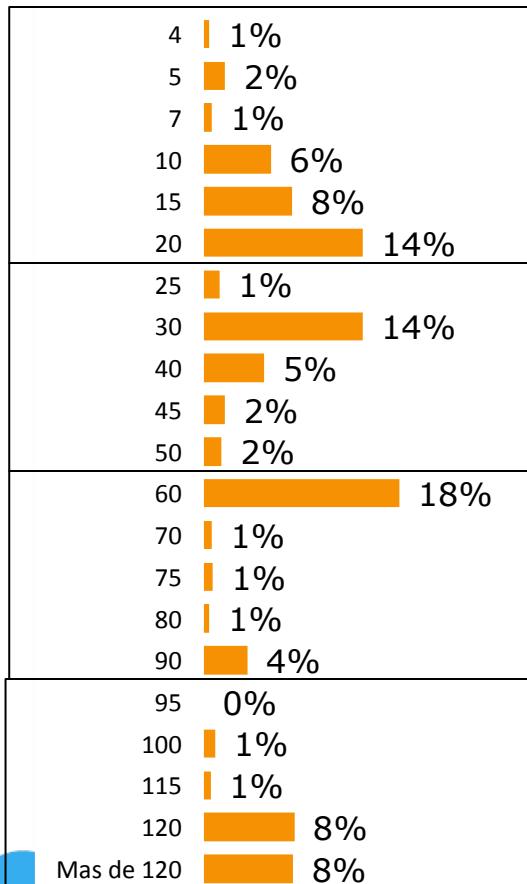
Y más asociado a salud por los mayores entre 55 a 65 años(33%).

Base: 1072

P11. ¿Cuál de las siguientes frases describe mejor la razón por la cual usted amina normalmente?



En Promedio se destina un poco más de una hora al día para caminar repartidos entre 3 y 4 trayectos



Base: 1072

Entre 4 y 20 min por día
32%

Entre 25 y 50 min por día
24%

Entre 60 y 90 min por día
25%

Más de 90 min por día
18%

**Promedio diario: 69,2
mins**

P17. En un día normal, ¿Cuántos recorridos a pie realiza usted fuera de su casa o del conjunto en el cuál vive?



Caminar es en términos generales una actividad considerada agradable.



P8 ¿En una escala de 1 a 5, qué tanto le gusta a usted caminar?

En general la actitud hacia caminar es MUY POSITIVA

El **77%** de la gente reporta AGRADO frente a esta actividad.



Más positiva en:
Cali y entre los adultos mayores.

En "Me agrada mucho" en Soacha, NSE alto, hombres



Menos positiva en:
Cúcuta y Barranquilla, probablemente por el clima.

Y entre adolescentes.



En general se describe lo positivo y negativo de caminar como:

Positivo

Es bueno para la salud	54%
Para ejercitarse / ejercicio	34%
Por cambio de rutina / conocer	11%
Baja el estrés	8%
Por economía	6%
Para respirar aire puro	6%
Porque ayuda al corazón/ circulación	5%
Por compartir con la gente / amigos	4%
Disfrutar del paisaje	4%
Por relajación	3%

Lo positivo frente a caminar es su asociación con SALUD Y EJERCICIO

Negativo

Por cansancio/sudor	25%
Por inseguridad	24%
Por el calor/clima	22%
Porque me demoro mucho	4%
Trayectos largos/pereza	4%
Ninguno	24%

Base: 1072

Lo negativo está asociado, por un lado al CANSANCIO y al CLIMA pero también a la INSEGURIDAD.

Para un porcentaje importante caminar no tiene aspectos negativos

P9. ¿Cuáles son las cosas positivas de caminar?

P10. ¿Cuáles son las cosas negativas de caminar?

Elección del producto

Entre los entrevistados la opción de caminar es elegida porque representa un ejercicio, porque el desplazamiento planeado no es tan lejano, o se tiene el tiempo suficiente para realizarlo. En muchos casos caminar es una actividad obligatoria porque no hay medios alternativos para hacer el recorrido. Para llegar al paradero o al lugar donde pueden tomar el bus es una de las razones más frecuentes para caminar.

Motivador principal

Salud y desestrés son los principales motivadores. Adicionales a la obligatoriedad que diríamos es el principal motivador de esta actividad.

Principales inhibidores

El calor, la lluvia y la falta de tiempo son los principales inhibidores. Cuando la distancia es muy larga se divide el trayecto y una parte de éste se toma en un medio alternativo

Emociones asociadas a su utilización

Las emociones son positivas, a pesar de la obligatoriedad se trata de encontrar lo positivo a caminar (libertad, descanso físico y mental, emoción de conocer nuevas cosas)

Riesgos

Se percibe un alto riesgo de robos. En algunos casos se habla de accidentes de tránsito al caminar pero no lo consideran tan frecuente ni con un impacto tan importante.

En síntesis...

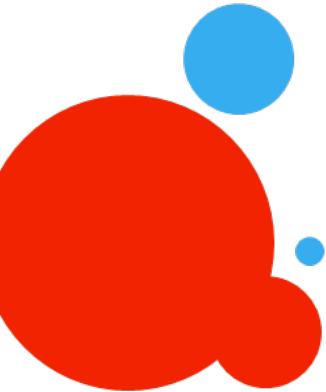
- Caminar es una actividad que se reporta como de libre elección, especialmente en el grupo de usuarios de transporte público y privado. Los usuarios de transporte público caminan para desplazarse hasta el lugar donde toman el transporte.
- Es algo que se reporta hacer varias veces durante un día normal
- Reportan un alto nivel de gusto y lo asocian con sentimientos principalmente positivos
- Sin embargo, se reportan también sentimientos negativos dados los temas de seguridad, generando una actitud evasiva o defensiva.



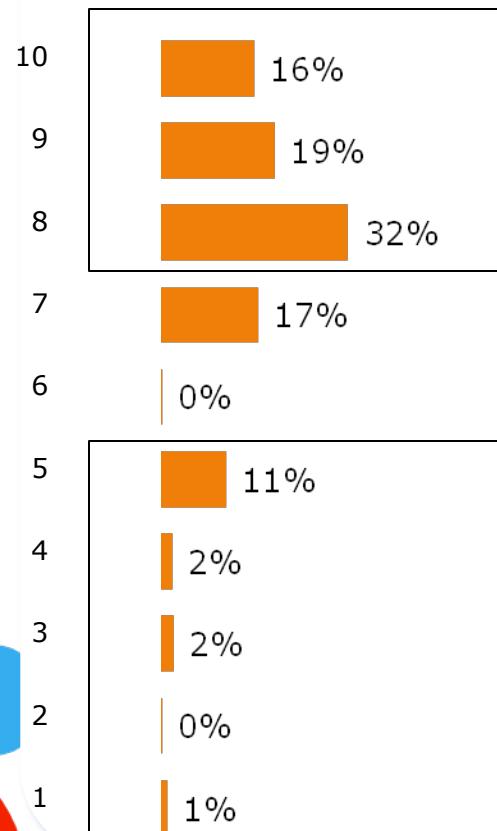


El comportamiento de los peatones

- Los colombianos califican muy bien su comportamiento de manera muy positiva aunque el comportamiento efectivamente observado es contradictorio
- Los caminantes más frecuentes son más realistas con su propia calificación



La mayor parte de los CAMINANTES tiende a darse una calificación en comportamiento PEATONAL alta.



Un **67%**
se califica con
8 o más

Promedio:
7,7

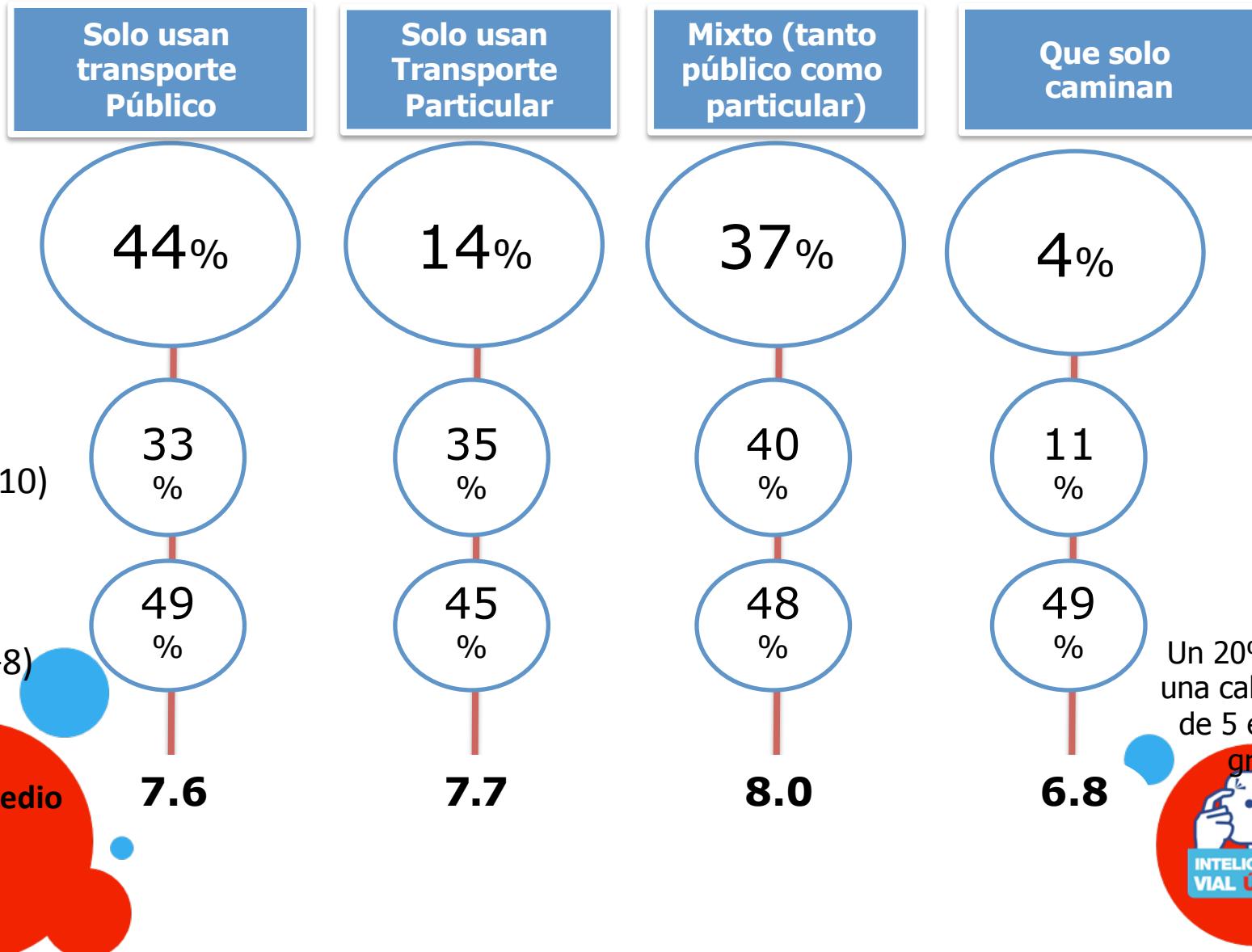
Un **16 %**
es más crítico y
se califica por
debajo de 6

Base: 1072

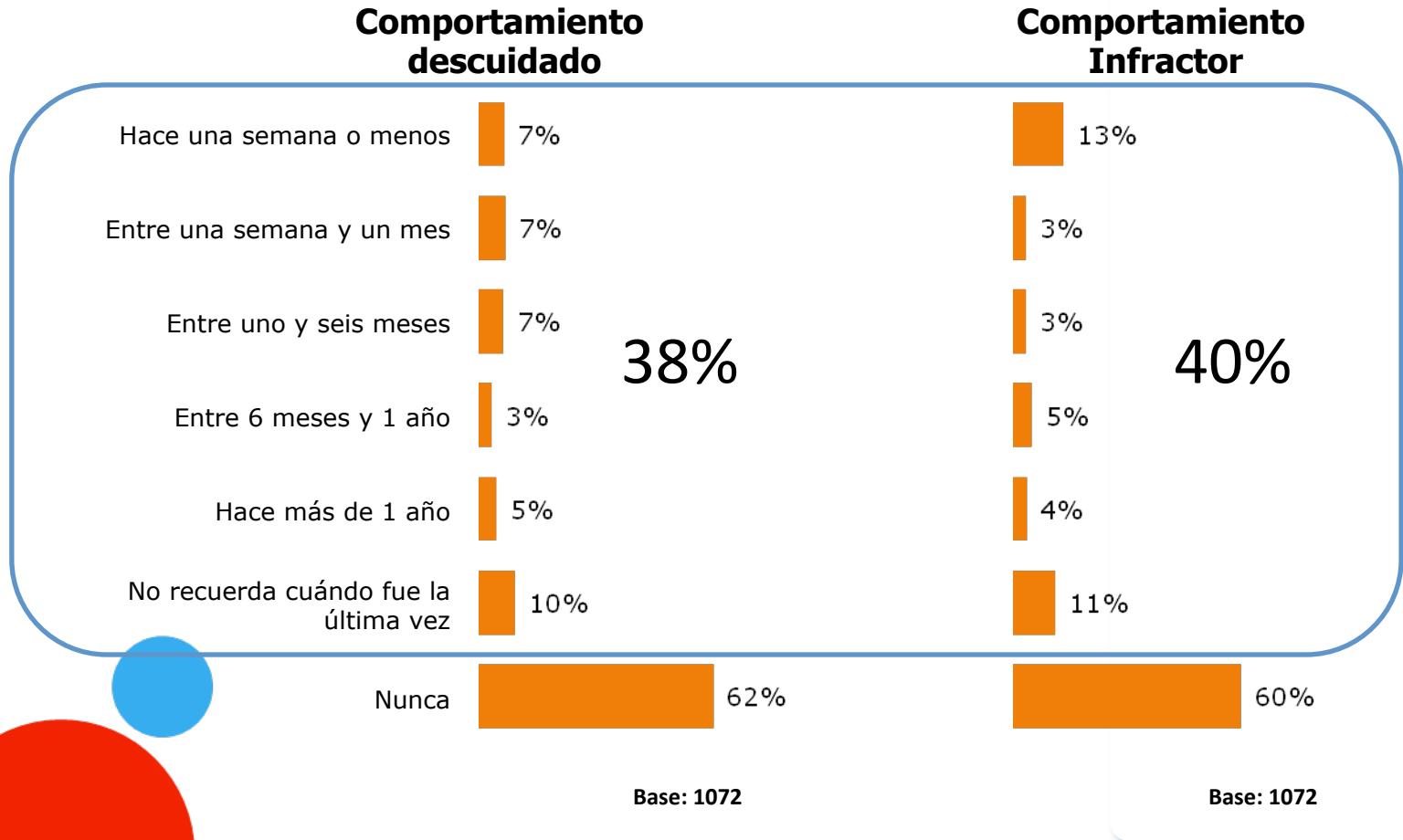
P19. En algunas entrevistas, la gente define un buen peatón como "aquel que cumple las normas peatonales y no pone en riesgo ni su vida ni la de las demás personas que transitan por la vía pública" En una escala de 1 a 10, en la cual 10 significa excelente y 1 significa pésimo, ¿cómo calificaría usted su rol como peatón?



Revisando la autoevaluación peatonal entre los diferentes perfiles de usuarios de medios, **los caminantes exclusivos** son más **críticos** en su evaluación **y los usuarios mixtos** se otorgan la **mejor** calificación



Al preguntar sobre el comportamiento descuidado e infractor, se identifica que entre un 38 a un 40% de los entrevistados reconocen cometer acciones de este tipo.



P32. ¿Cuándo fue la última vez que tuvo un comportamiento **descuidado** que hubiera podido ponerlo en peligro a Ud. o a otras personas en la vía pública?

P33 Cuándo fue la última vez que usted hizo como peatón algo que no era permitido, aún cuando usted crea que haya sido algo inofensivo?



Comportamientos correctos

Los comportamientos correctos son casi inexistentes, de los 42 casos del estudio se encontró una persona que planea sus recorridos de forma consciente y busca tener comportamientos de peatón que se ajusten a las normas.

Es un hombre de Medellín a quien por razones de salud le recomendaron caminar. Se acostumbró a caminar haciendo diariamente todos sus recorridos de esta forma. El hacer tantos y tan largos recorridos lo ha llevado a la búsqueda de comportamientos de peatón muy ajustados a la norma.

Busca en *google maps* muchas veces la mejor ruta para ir a un lugar y con el tiempo ha ido encontrando caminos que son más seguros y, según él, prácticos.

LA EXCEPCIÓN A LA REGLA!!



ANALISIS DEL ROL DE PEATON

Los comportamientos PEATONALES se pueden clasificar en comportamientos correctos e incorrectos.

La mayoría de comportamientos peatonales observados son incorrectos y podemos clasificarlos en...

Comportamientos incorrectos

Errores

- Facilitados principalmente por el entorno

Lapsus

- Determinados por la falta de atención o la costumbre

Transgresiones

- Conscientemente decididos por razones personales



Errores

Facilitados principalmente por el entorno

Se observaron una gran cantidad de ERRORES en el comportamiento peatonal.

Lugares por donde la gente no ha hecho conciencia de no poder pasar, y no hay señales de tránsito explícitas o son ignoradas.

Dos señales simultáneas que generan confusión

Andenes obstruidos que obligan al peatón a caminar por la vía.

Medellín: Puente peatonal y semáforo peatonal en la misma ubicación



Bogotá: 116 con 7ma: Hay un paso indicado con semáforo peatonal y al cruzar la calle uno indebidamente con una señal de NO PASAR. Sin embargo la gente ignora la señal y toma esta ruta.



Determinados por falta de atención y/o costumbre

Ir pensando en el destino final o ir acompañado son los motivadores más frecuentes de lapsus.

Entradas a centros comerciales o conjuntos residenciales frente a una avenida transitada, incitan a hacer el paso por allí y no a buscar un paso peatonal seguro más próximo.

Cruzar sin mirar a los dos lados, aunque normalmente se haga. Comportamiento más frecuente dentro del mismo barrio o en calles que se recorren con alta frecuencia

Bajarse del andén involuntariamente cuando se va con un grupo de personas.



Conscientemente decidido por razones personales

Se argumenta falta de tiempo en muchos casos o incluso se pone en duda la idoneidad de la norma. Buscando de esta forma transgredir, con justificación.

Los puentes peatonales son el mejor ejemplo de transgresiones ya que en ninguna ciudad se vió consistencia en su utilización.

Solo por citar dos ejemplos de lo observado:

"Nunca uso los puentes peatonales, eso si me parece que es gastar mucho tiempo y energía"

"El puente no lo paso porque me da miedo que se caiga".

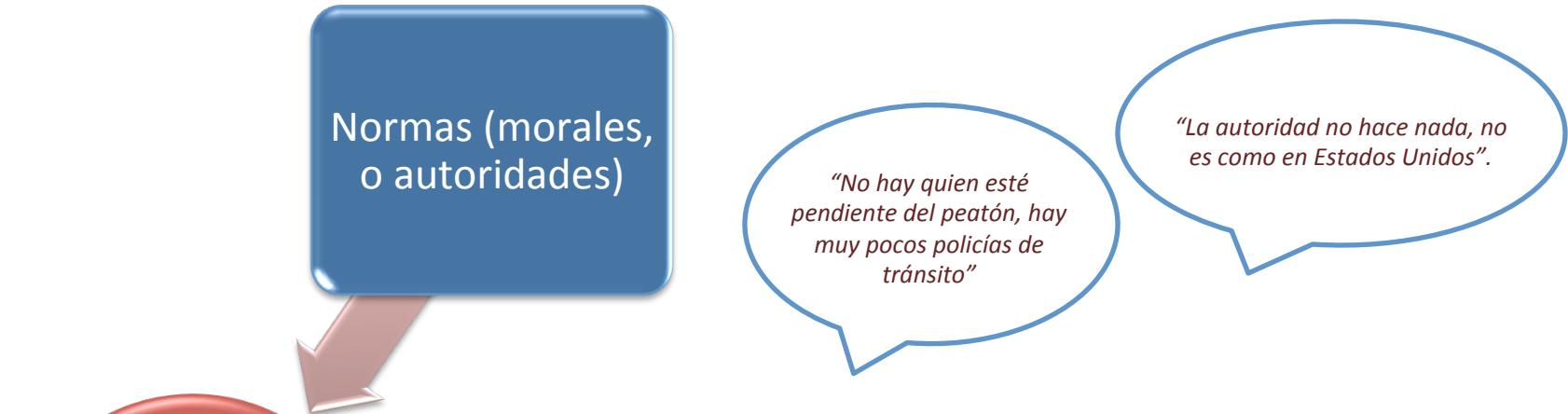
Cruces cuando el semáforo ha cambiado o lejos del semáforo. Son otros de los comportamientos donde se ignora y transgrede la norma de una forma consciente.

Barranquilla: Puente Universidad Autónoma. Frente a la universidad murió un estudiante atropellado, el puente tiene una valla grande pidiendo que lo usen. Aún así es ignorado, a pesar de encontrarse con un paso difícil debajo del mismo.

Cúcuta: Puente Atalaya. Hay una malla que impide cruzar por debajo del puente, la gente prefiere bordearla y hacer el cruce indebido antes que subir el puente.



Se percibe inexistente la relación entre el peatón y las autoridades:



Peatón

El código de la **libertad**: No se tiene claridad sobre normatividad y correctivos relacionados con infracciones peatonales.

“Uno puede hacer lo que quiera”



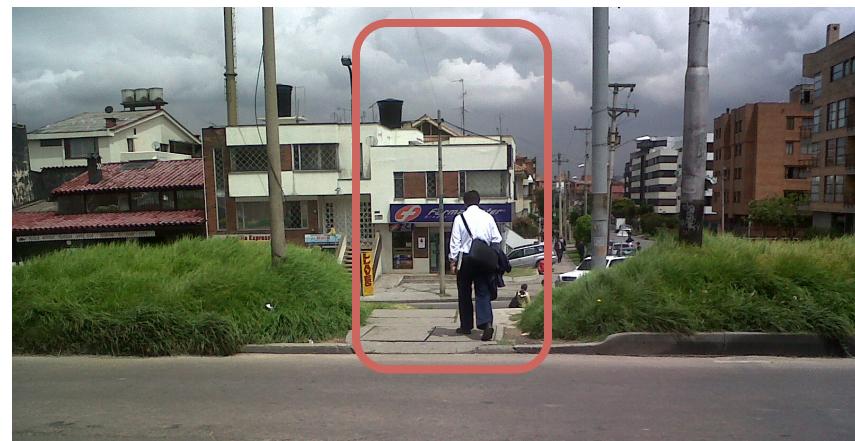
Andenes en mal estado u obstruidos



Medellín: un barrio en el que en particular se dificulta el uso de los andenes, por los árboles, postes, bicicletas. Tienen escalones que hay que subir y bajar constantemente. Los obstáculos obligan a salirse a caminar por la calle.



Soacha: Este cruce sugerido como peatonal, termina con una pared. No hay andén al otro lado del cruce!!!



Bogotá: Sobre la avenida 9na hay varios pasos sobre las vías del tranvía. En ocasiones creados sin intención sobre el pasto por gente que ha caminado por allí, pero en otros casos hechos de cemento.



COMPORTAMENTAL

- QUE HACEN? Los comportamientos reales que se observan a través del acompañamiento en recorridos

Principales aprendizajes

Se presenta una **total falta de planeación** frente a los comportamientos peatonales:

Teniendo en cuenta que los comportamientos se dan como un conjunto de:

DECISIONES IN SITU



ACCIONES IMPULSIVAS

Se toman frente a la situación puntual.
Guiadas por la satisfacción personal y el individualismo

versus la ética del cuidado colectivo.

El comportamiento se caracteriza por una serie amplia de comportamientos incorrectos



En síntesis...

- Frente a la autopercepción como peatones, en general se otorgan altas evaluaciones.
- A pesar de reportar cierta frecuencia de ocurrencia frente a comportamientos considerados riesgosos.
- No reportan alto nivel de conciencia en las consecuencias de estos eventos.
- Es evidente que algunos comportamientos que se reportan de baja ocurrencia son mecánicos o inconscientes por lo que es probable que la frecuencia de ocurrencia sea mayor a la reportada.

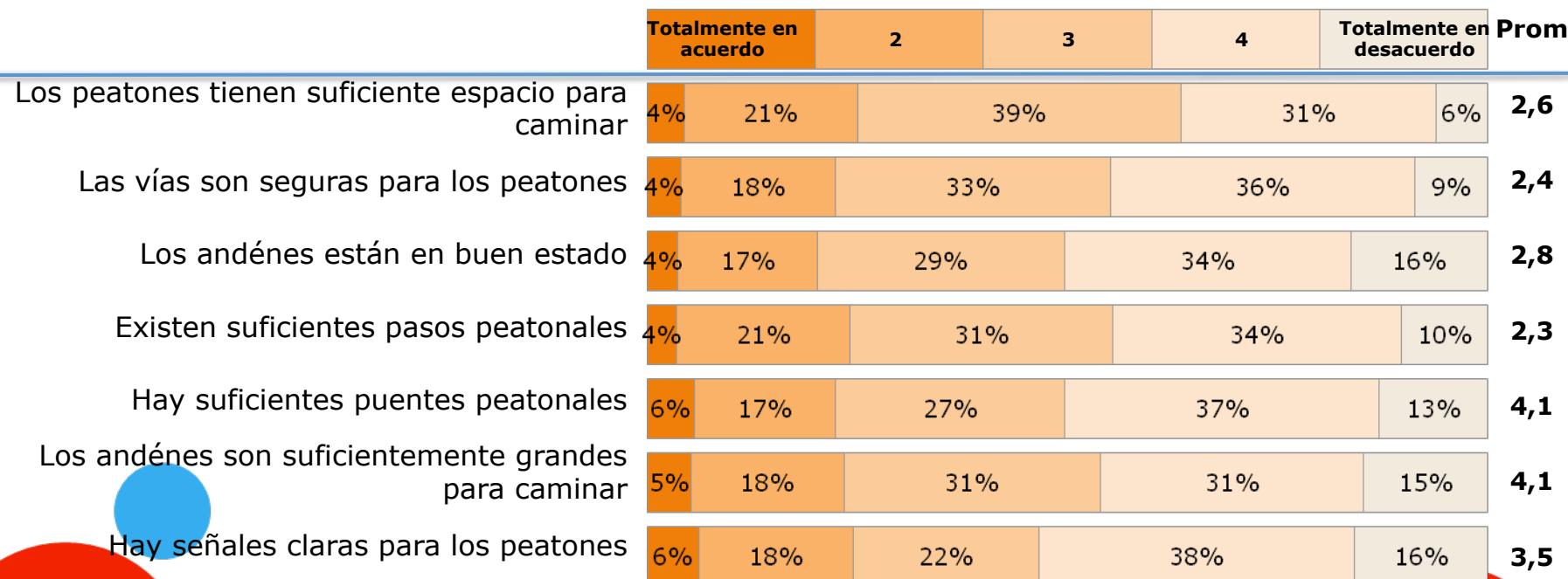


La infraestructura es percibida como inadecuada

- Los peatones sienten que la infraestructura no es adecuada para caminar
- Las personas sienten que no tienen suficiente espacio para caminar
- La infraestructura manda mensajes contradictorios
- Los peatones sienten que las normas son sólo para los conductores y son sólo ellos quienes son sujetos de control
- La mayor fuente de conocimiento viene de los padres. El aprendizaje incluye: las normas, cómo violarlas y el proceso de autojustificación para incumplirlas



Se considera que hay puntos críticos en la infraestructura, al sentir que **no se tiene espacio para caminar**, no perciben altos niveles de seguridad en las vías y adicionalmente no consideran que los andenes sean de tamaño suficiente ni se encuentren en buen estado.



P28. En una escala de 1 a 5, en la cuál 5 significa TOTALMENTE DE ACUERDO y 1 significa TOTALMENTE EN DESACUERDO, qué tan de acuerdo está usted con cada una de las siguientes frases

Las razones principales por las que sienten que no es adecuada están relacionadas con el estado de las calles puentes y andenes

Obras de mejora	24%
Hace falta adecuar las calles de toda la ciudad	10%
Las obras de mejoramiento son insuficientes	6%
Falta aun intervenir algunas calles	3%
Las calles, avenidas están en muy mal estado	2%
Faltan vías de acceso para discapacitados	2%
Faltan aun sectores por intervenir	1%
Puentes	17%
Falta construir puentes peatonales	14%
Se han construido más puentes peatonales	2%
Los puentes peatonales están deteriorados	1%
Andenes	28 %
No hay espacio para caminar	8%
Faltan aun algunos andenes por mejorar	10%
Los andenes están en muy mal estado	6%
Los andenes son muy estrechos	5%
Señales	23%
Falta señalización	13%
Falta instalar más semáforos	8%
Las cebras y señalizaciones se han borrado	2%
Obstáculos	17%
Hay muchas obras que impiden el paso	7%
Los automóviles invaden los andenes	7%
Hay muchos vendedores ambulantes	4%

Más importante entre usuarios de **transporte privado**

Más importante entre quienes más caminan y entre usuarios MIXTOS

Más importante entre usuarios que **solo caminan**

Solo un 5% indica que frente a la infraestructura lo que falta es respeto y una buena cultura ciudadana para su buen uso

Base: 503 (poco y nada adecuada)

P27. ¿Por qué razones considera usted que....?



La mayoría de los entrevistados indica una actitud positiva frente al cumplimiento de las normas.

Sin embargo 25% de los entrevistados se muestran más flexibles y reportan la posibilidad de infringir normas según la situación.

Las normas peatonales hay que cumplirlas siempre



71%

Comportamiento más fuerte entre los usuarios de SERVICIO PÚBLICO

Hay momentos en los que se pueden incumplir ciertas normas peatonales



25%

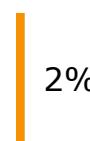
Comportamiento más fuerte entre los usuarios de SERVICIO PARTICULAR y que caminan como único medio de transporte

Casi siempre se pueden infligir las normas peatonales



2%

Siempre es posible infligir las normas peatonales



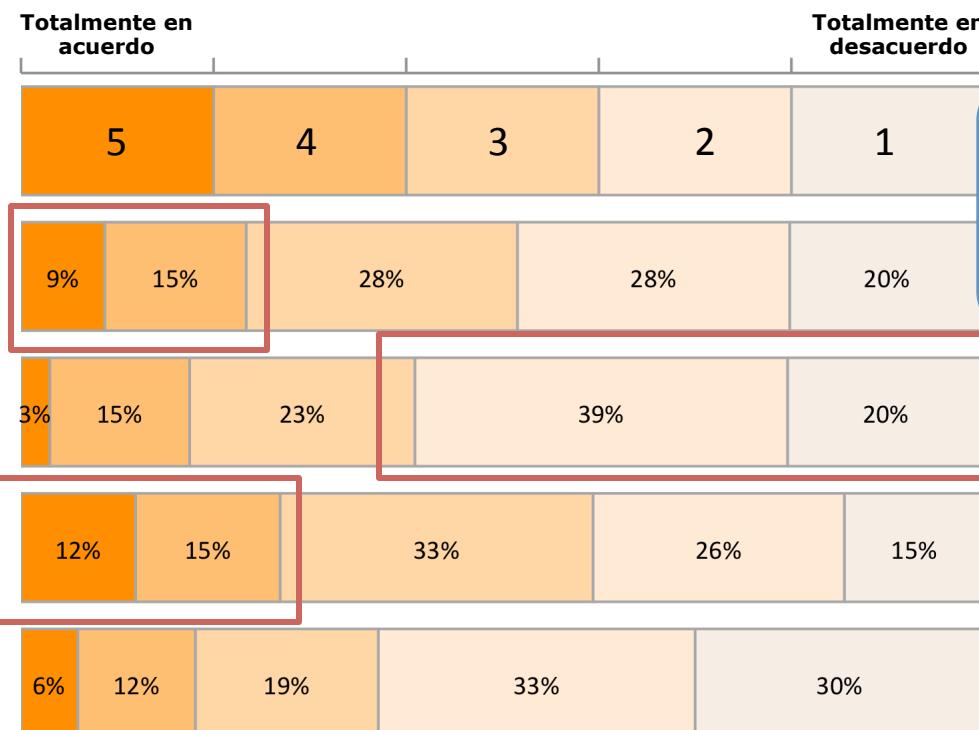
2%

Base: 1072

P21. Con cuál de las siguientes frases está usted más de acuerdo:



Se percibe un alto nivel de **desinformación** y se reporta la **NO existencia de control** frente a el cumplimiento de las normas peatonales, sumado a una **falta de interés de la sociedad de premiar y censurar** los comportamientos adecuados e inadecuados.



Quienes CAMINAN exclusivamente son quienes se sienten más desinformados

Sin embargo también quienes más se sienten controlados externamente

P30. Usando esta tarjeta por favor dígame qué tan de acuerdo está con las siguientes afirmaciones

Hay conocimiento de “normas” peatonales básicamente en dos sentidos

CRUCE DE CALLES

“Mirar a los dos lados antes de cruzar”

INSEGURIDAD

“Te enseñan de quien desconfiar”

De estos dos FOCOS de atención, se derivan las leyes o principios básicos de la seguridad al transitar en la calle



Este conocimiento viene principalmente de los padres quienes a partir de los recorridos que se hacen con los hijos, les van diciendo que deben hacer.



Sin embargo, durante el crecimiento, se ve a los padres consistentemente **transgredir e ignorar** estas normas básicas.



Mostrando por lo tanto una desconexión entre el discurso y el comportamiento.

Desde muy temprana edad nuestra sociedad ha sido educada con una contradicción entre el DEBER SER y los COMPORTAMIENTOS REALES





Hay desconocimiento de cualquier otra normatividad que rija el comportamiento de los peatones.

En términos generales lo que se reconoce es que existen una serie de medidas para el tránsito vehicular que son importantes y representativas, restándole relevancia a las normas peatonales.



La VIDA del Peatón gira en torno a los carros y no en torno a ellos mismos.

Esto hace que el peatón desplace su responsabilidad en el conductor y se sienta ajeno a las consecuencias de sus actos.



En síntesis...

- Los factores externos como son la infraestructura y la normatividad no se perciben como entes que ayuden al buen comportamiento peatonal.
- Por un lado, un alto porcentaje de entrevistados consideran la infraestructura insuficiente o en malas condiciones.
- Por otro lado, la normatividad asociada al comportamiento peatonal es también vista como escasa.
- Adicionalmente es muy bajo el porcentaje de entrevistados que se siente bien informado frente al comportamiento peatonal correcto.



CONCLUSIONES



Principales aprendizajes

No parece ser claro que todos somos peatones

La gente se considera buen peatón a pesar de no serlo

Actuar mal como peatón no tiene consecuencias

Caminar tiene ventajas y desventajas



No parece ser claro que todos somos peatones

HALLAZGOS:

- Un 70% de la gente reporta caminar, sin embargo el 100% de la muestra habla de una cantidad diaria de uso de este medio. Esto indica que no se tiene tan consciente el caminar o no se considera como un medio de transporte.
- En ciudades como Barranquilla y Soacha, entre los estratos más bajos y entre los jóvenes es donde más se CAMINA. Asociado en estas ciudades a mayores dificultades en otros medios de transporte.

IMPLICACIONES

- Al no ser conscientes del rol que se juega, tampoco hay conciencia sobre derechos y deberes en las formas de actuar.
- Se convierte en un comportamiento mecánico y poco consciente donde no hay planeación y atención al proceso.
- Creando entonces infracciones y posibilidades de accidentes



La gente se considera buen peatón a pesar de no serlo



HALLAZGOS:

- En general la autocalificación peatonal de los entrevistados es alta. Estando más del 84% en calificaciones por encima de 7. Sin embargo este porcentaje no se corresponde con la cantidad de gente que reporta cumplimiento de normas particulares, donde los porcentajes llegan hasta máximo 60% en el indicador de “siempre cumple esa norma”
- Lo más importante para la gente en la definición de un buen peatón está relacionado con los puentes peatonales, en segundo lugar los semáforos y el uso de la cebra. No siendo estos los comportamientos más respetados.
- El comportamiento que se respeta en mayor proporción es el uso del semáforo y mirar hacia los dos lados antes de cruzar.

IMPLICACIONES:

- Al percibir que el comportamiento es adecuado, no hay intención de cambio, no se genera culpa ni sentimientos negativos ya que se considera que la actuación es correcta.
- Se hace necesario entonces, primero hacer conciencia que el comportamiento es errado y después buscar un cambio en dicho comportamiento.



Actuar mal como peatón no tiene consecuencias

HALLAZGOS:

- Quienes son conscientes de comportamientos incorrectos como peatón no reportan consecuencias de los mismo, ni para ellos mismos ni para otros.
- No hay castigos para quienes actúan de forma incorrecta como peatones.
- Tampoco se ven mal socialmente los comportamientos incorrectos.

IMPLICACIONES:

- No se ha generado un aprendizaje de buenos comportamientos ya que no ha existido una relación comportamiento – consecuencia, ni positiva, ni negativa.
- Es decir, no se ha generado un reforzamiento de comportamientos adecuados a través de la percepción de no accidentes o de ser un buen ciudadano.
- Ni tampoco se ha generado un reforzamiento de comportamientos inadecuados a través de accidentes o castigos legales o sociales.



Caminar tiene ventajas y desventajas

HALLAZGOS:

- Se evidencian sentimientos muy positivos asociados a los recorridos caminando. Felicidad, tranquilidad y en general un sentimiento de bienestar. Sin embargo, se reportan sentimientos de inseguridad y desconfianza también muy relevantes. Esto indicaría que a pesar de estos sentimientos negativos, la acción de caminar sigue teniendo un balance positivo.
- Frente a los demás medios de transporte, el transporte particular o el transporte público personalizado son las opciones preferidas al movilizarse no solo por su agilidad y comodidad, sino también por ser considerados los medios más seguros frente a accidentes, robos y clima. En contraposición los sistemas de transporte público masivo son considerados más riesgosos, peligrosos y desagradables.

IMPLICACIONES:

- Potencializar los elementos positivos de caminar, podría generar una situación en que más personas realicen más recorridos a pie, sería necesario revisar si eso es lo que el FPV desea como estrategia de movilidad.

