

ENCUESTA

NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN (2)

Resultados preliminares. 11.06.22

ÍNDICE

OBJETIVO

RESULTADOS PRELIMINARES

Demográficos

Sectoriales

Viajes habituales

Distribución modal

Traspaso potencial de modo

La velocidad como riesgo

Entornos 30km/h

CONCLUSIONES PRELIMINARES

/ 01 Objetivo

OBJETIVO

La **Comisión Asesora de Seguridad Vial | CASV** ha iniciado un **proceso consultivo**, del cual esta encuesta constituye la segunda etapa, con el objeto de tener **un mejor y mayor acercamiento hacia el pensar y sentir de los habitantes y visitantes del Partido de General Pueyrredón** respecto a las temáticas relacionadas con la **seguridad vial** y la **movilidad urbana sostenible**.

Bajo la certeza de que **la seguridad vial es responsabilidad de todos, que no se puede demorar más tiempo para comprometerse como sociedad en la construcción de entornos que protejan la vida y promuevan la convivencia y el desarrollo**, este ciclo de encuestas propone **reflexionar acerca del rol de cada uno como individuos parte de una comunidad, particularmente en cuanto a la reducción de las velocidades máximas y los modos elegidos**.

Habiendo alcanzado el **50% de la meta propuesta**, se presentan a continuación los resultados parciales.

RESULTADOS PRELIMINARES. demográficos

> ¿dónde residís?

mar del plata	98%
batán	0%
general alvarado	2%

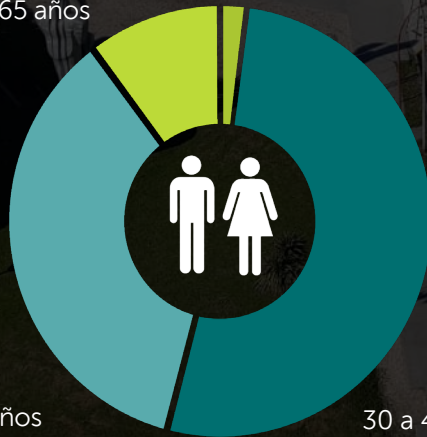
> ¿cuántos años tenés?

10%
más de 65 años

2%
19 a 29 años

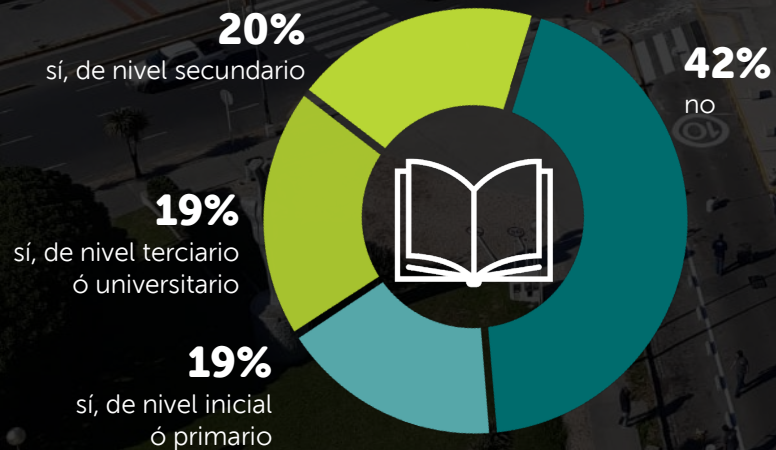
36%
45 a 64 años

52%
30 a 44 años

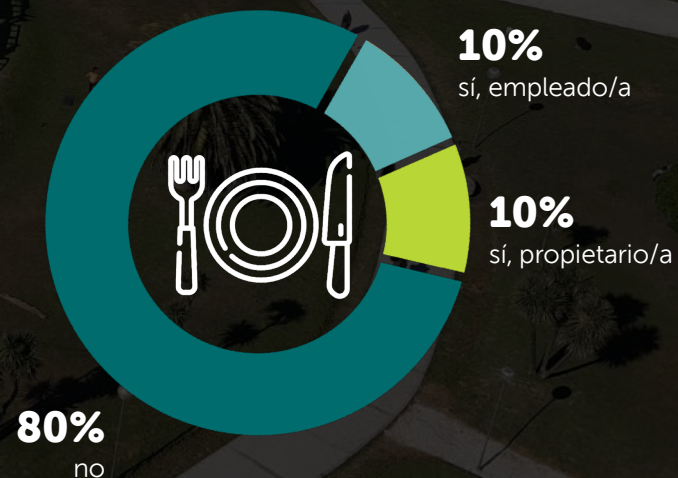


RESULTADOS PRELIMINARES. sectoriales

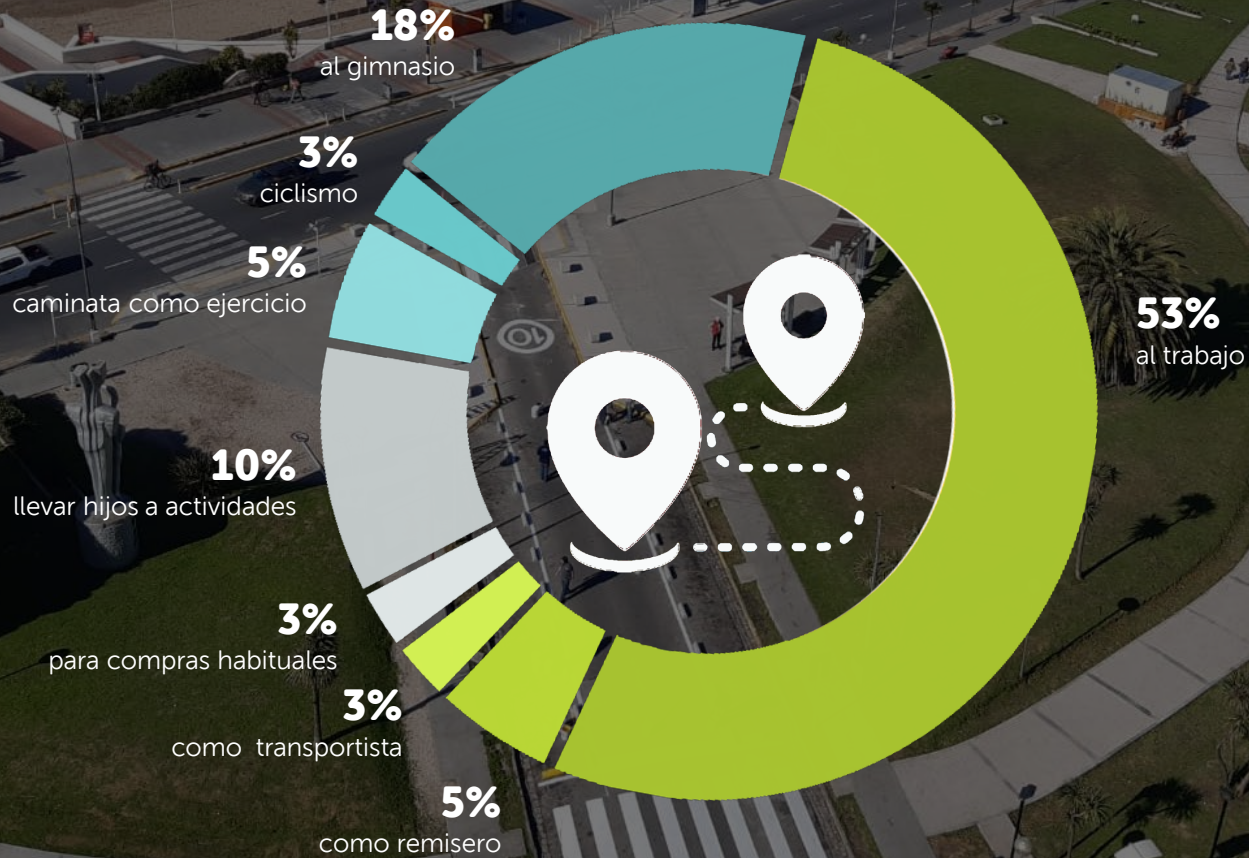
¿sos estudiante, docente o tutor/a de una persona en edad escolar?



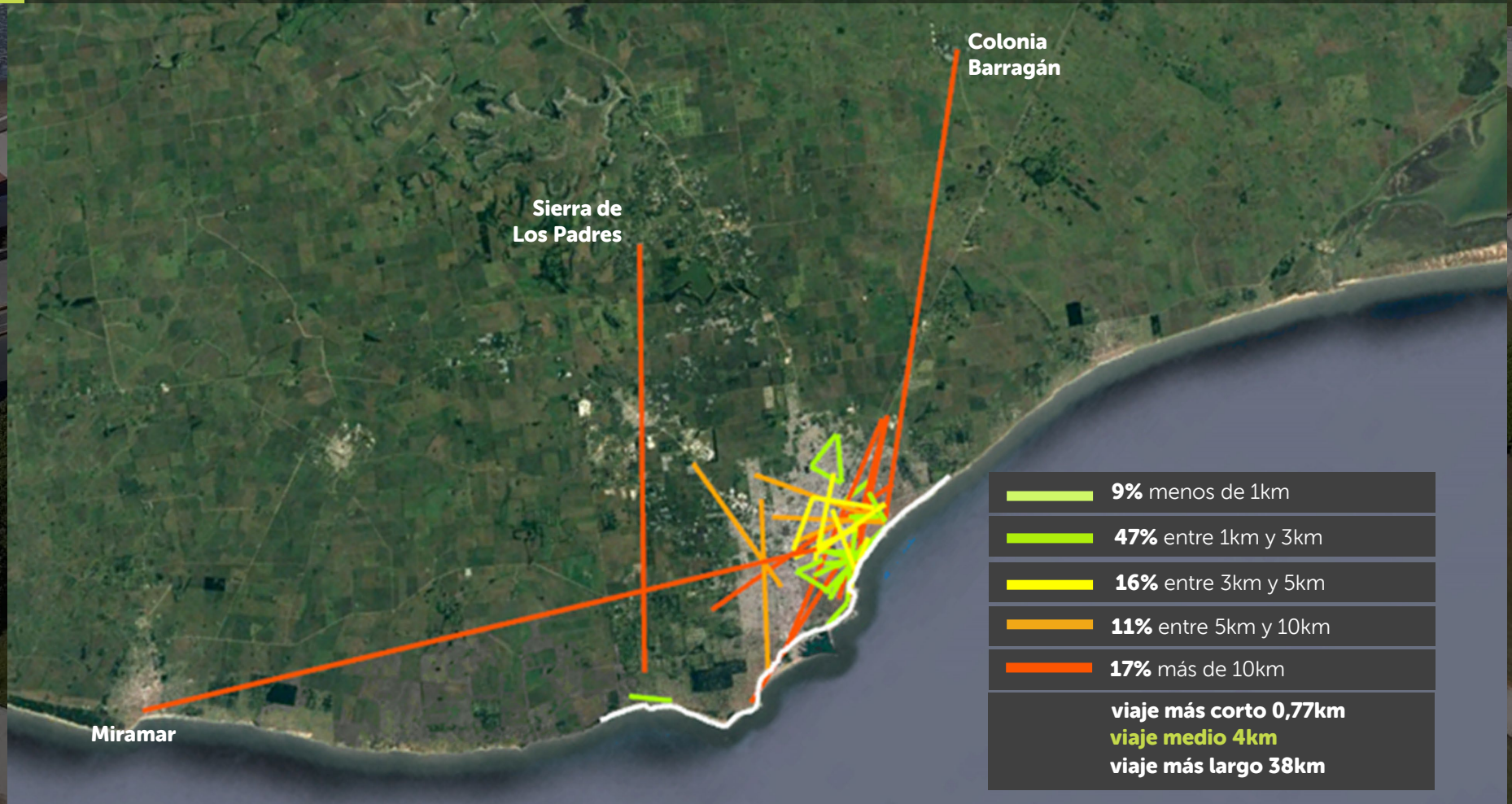
¿sos propietario/a o empleado/a de un comercio gastronómico?



RESULTADOS PRELIMINARES. viajes habituales

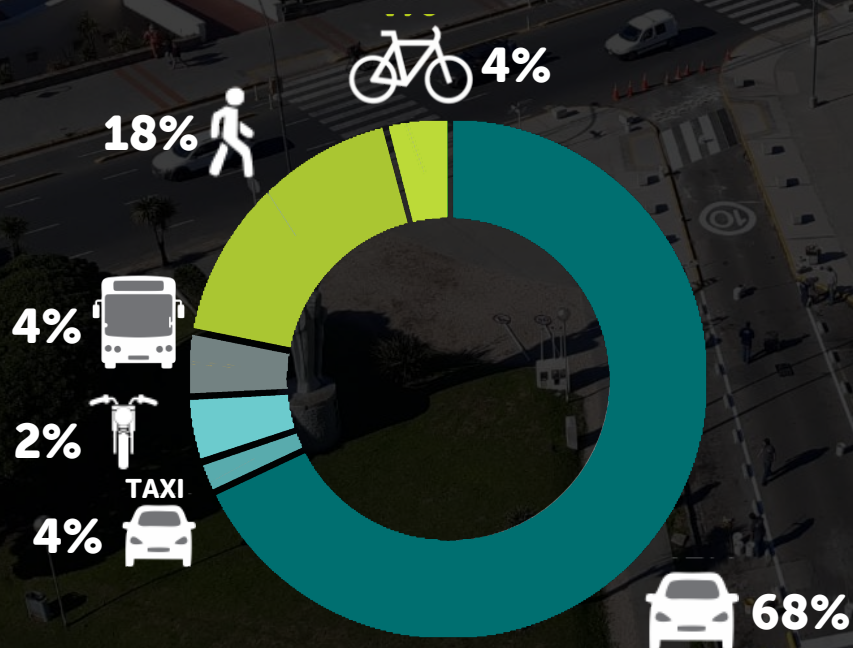


RESULTADOS PRELIMINARES. viajes habituales

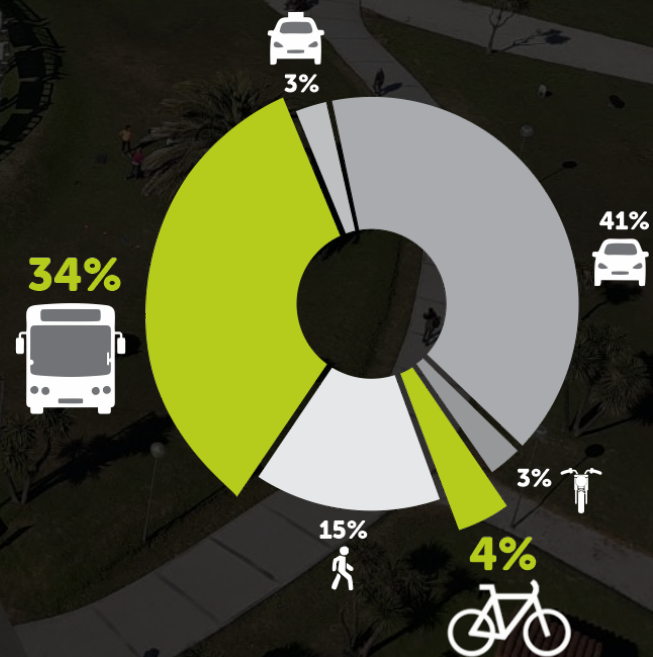


RESULTADOS PRELIMINARES. distribución modal

¿qué medio de transporte usás para ir y volver?

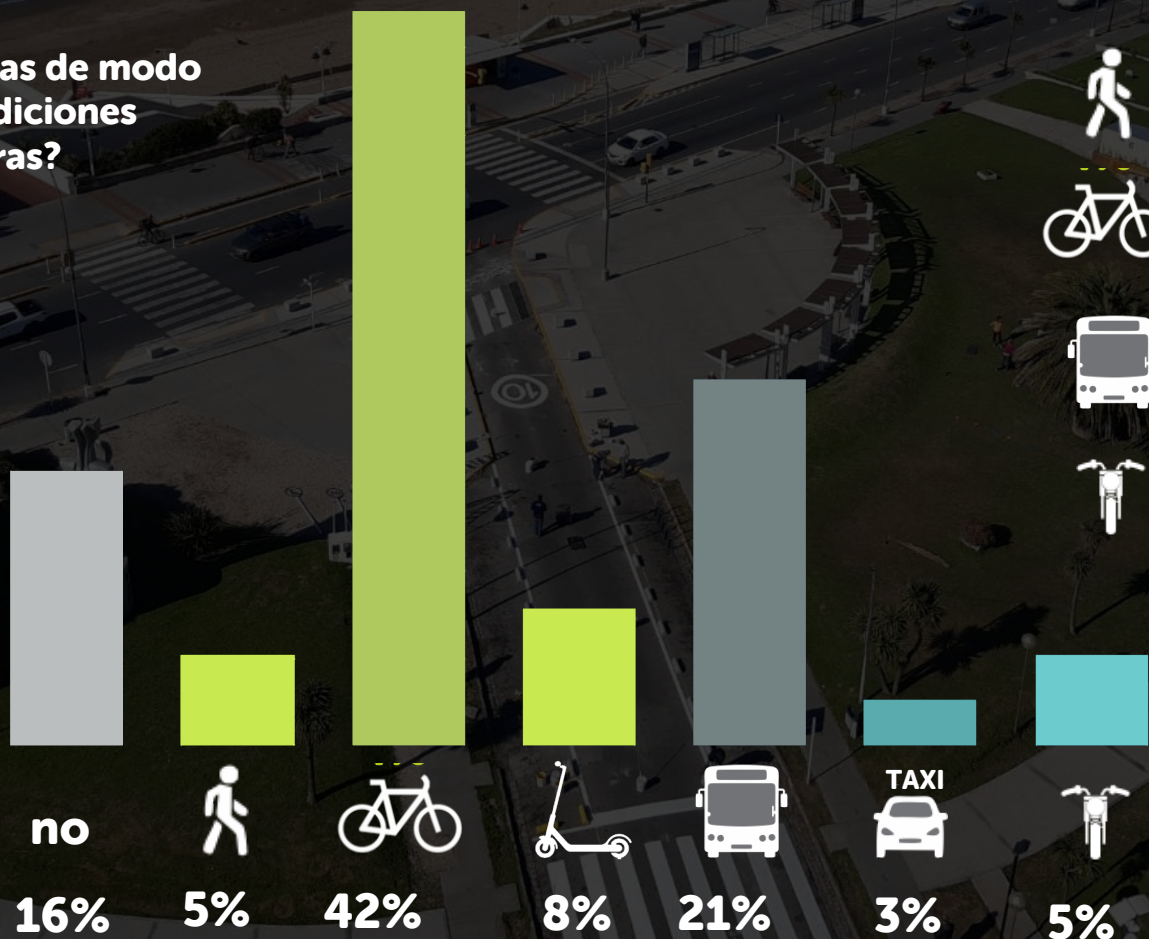


Distribución modal General Pueyrredon (PMTT 2015)



RESULTADOS PRELIMINARES. traspaso potencial de modo

¿cambiarías de modo
si las condiciones
fueran otras?



si tuviera que hacer
distancias más cortas



si hubiera **más seguridad**
es más cómodo, ágil, económico,
ecológico, y saludable



si tuviera **mejor frecuencia**
si anduviera correctamente la app

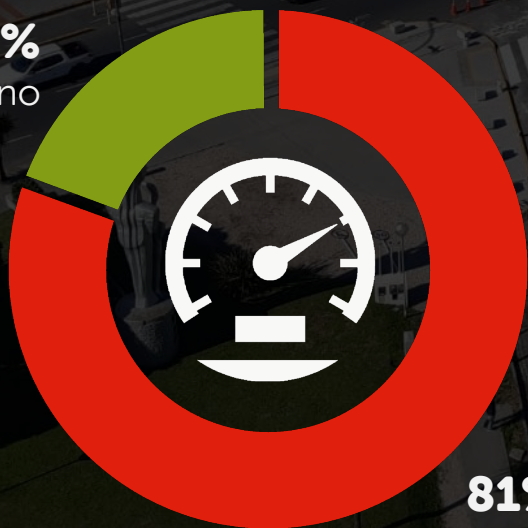


si las **calles fueran más seguras**
y estuvieran **en condiciones**

RESULTADOS PRELIMINARES. la velocidad como riesgo

¿creés que la velocidad a la que se conduce representa un riesgo para la seguridad vial? ¿en qué sector de la ciudad?

19%
no



81%
sí

en **calles angostas**
en **cruces de avenidas**
en las **intersecciones sin semáforo**
en las **rotondas**
frente a las **escuelas**
en la **Av. Colón a la altura de plaza Mitre, las calles Tucumán y Gascón, y en las avenidas Vértiz y De los Trabajadores**
en la **ciudad en general**

no se respetan las normas
se conduce de manera violenta e imprudente

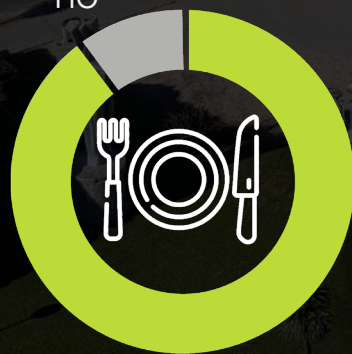
reducir la velocidad salva vidas, posibilita mayor tiempo de reacción, disminuye el riesgo de grado lesivo

falta mantenimiento de pavimentos y demarcación, controles, educación y sanciones

RESULTADOS PRELIMINARES. entornos 30km/h

¿estarías de acuerdo en reducir la velocidad máxima en zonas comerciales/gastronómicas, escolares y de salud de 40km/h a 30km/h para favorecer una mejor convivencia y seguridad vial?

10%
no



90%
sí

10%
no



90%
sí

6%
no



94%
sí

RESULTADOS PRELIMINARES. entornos 30km/h

¿conocés algún otro sector de la ciudad en donde considerarás que se debería reducir la velocidad máxima permitida?

En los entornos de plazas

En entornos de estaciones de servicio

En los entornos de grandes equipamientos

En los sectores que tienen decks gastronómicos

En la costa

En los centros de día y geriátricos

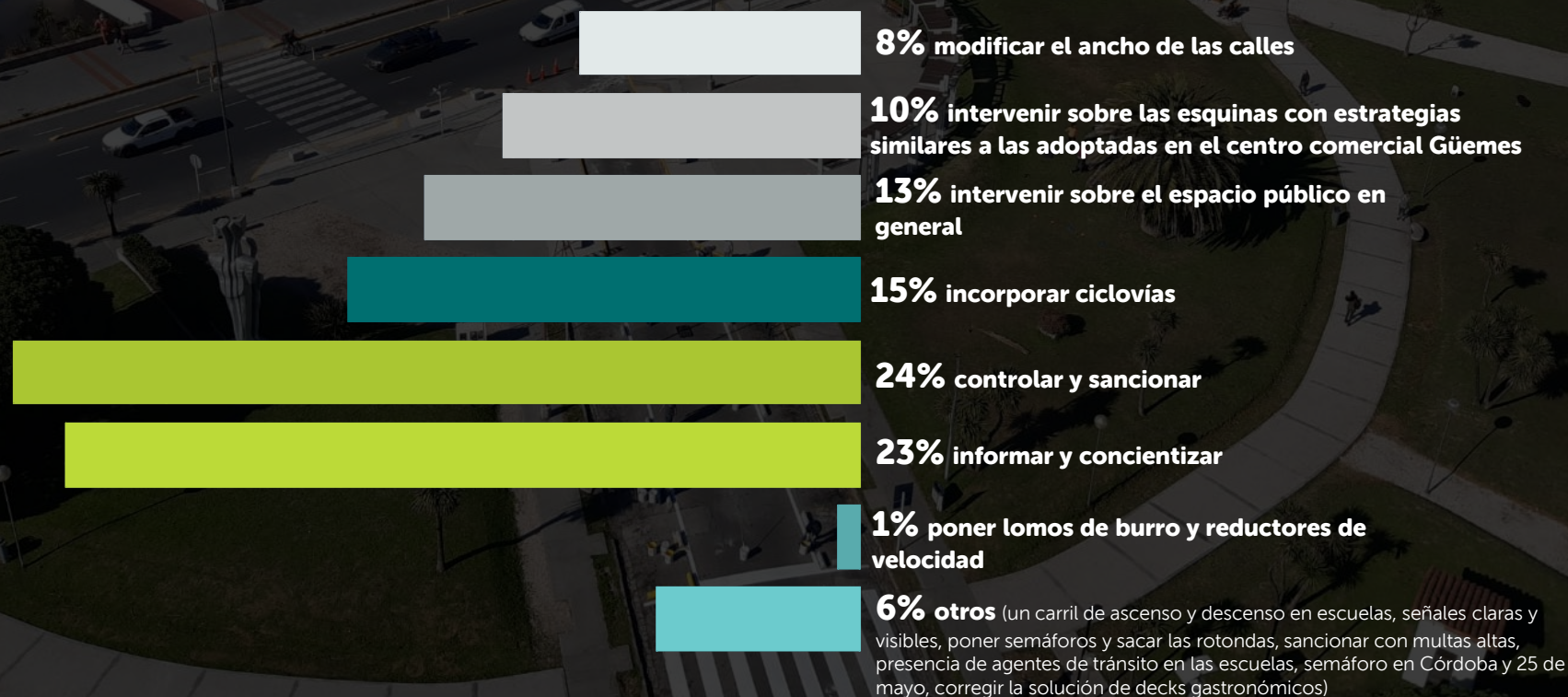
En las rotondas

En el centro, Güemes, Olavarría, y San Juan y en la intersección de Córdoba y 25 de mayo

En las avenidas Colón, Constitución y en la Av. Luro desde la rotonda hacia el oeste

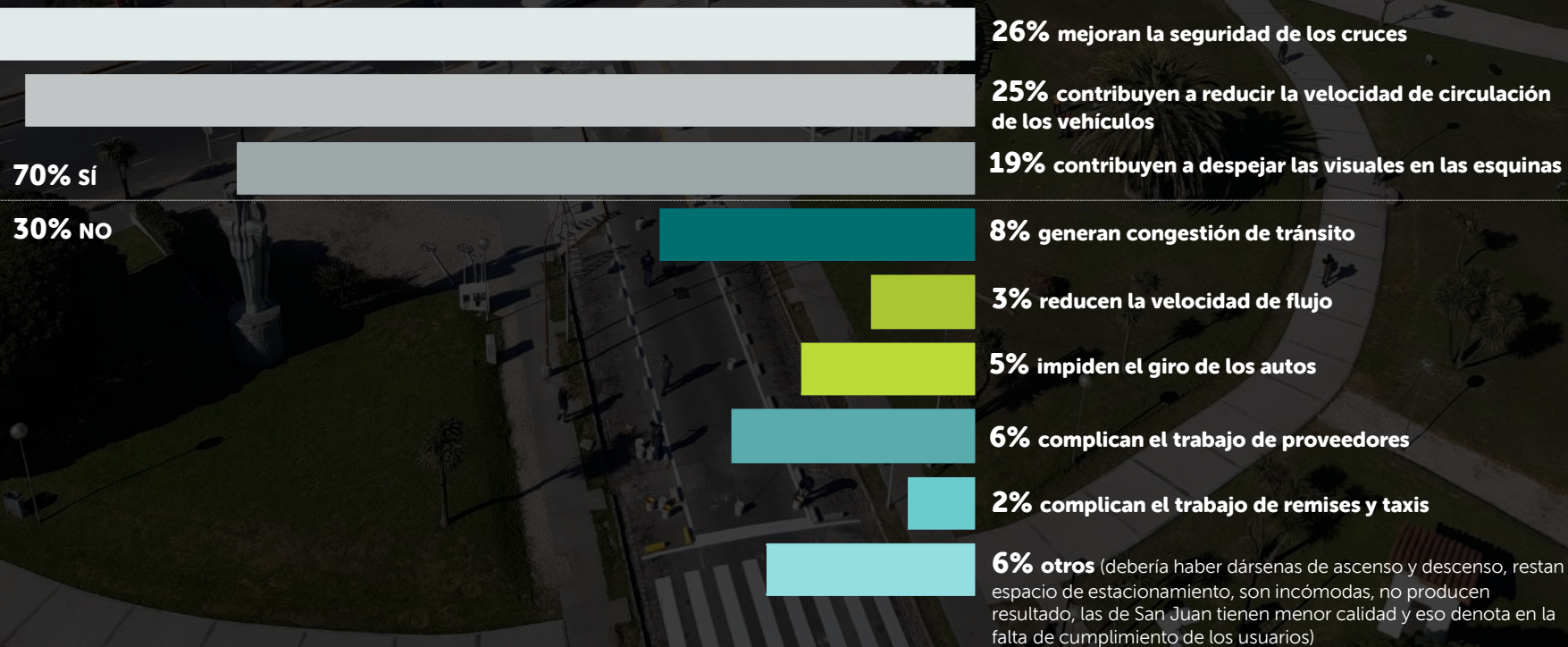
RESULTADOS PRELIMINARES. entornos 30km/h

¿cuáles considerás que son las mejores estrategias para la implementación de áreas con velocidad reducida?



RESULTADOS PRELIMINARES. entornos 30km/h

¿considerás que las intervenciones en las esquinas del centro comercial Güemes o San Juan contribuyen a la seguridad vial?



RESULTADOS PRELIMINARES. entornos 30km/h

¿considerás que la intervención de Plaza España contribuyó a mejorar el funcionamiento general del sector?



/ 03 Conclusiones

CONCLUSIONES

En términos generales, se puede establecer que los resultados obtenidos corresponden a **personas en edad activa (52% entre 30 y 44 años y 36% entre 45 y 65 años), que utilizan el automóvil como modo de desplazamiento habitual (68%)**. Asimismo, se puede decir que, mientras **cerca del 60%** de las personas han referido ser **parte del sector educativo**, sólo el **20%** lo han hecho en referencia al **gastronómico**.

En cuanto a los motivos de viaje, mientras que **el 71% se desplaza para realizar actividades cotidianas** (trabajo, llevar a los hijos a distintas actividades), **el 26% lo hace con motivos de deporte** y un **3% para hacer compras**.

Al analizar **comparativamente la elección de modo de desplazamiento habitual con la distribución modal establecida en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito PMTT 2015**, se observa un desequilibrio entre el uso de transporte público y vehículo particular, manteniéndose estables las otras cuotas. **Mientras que los resultados transporte público colectivo / auto particular obtenidos en la encuesta son 4% / 68%, los mismo ítems en el PMTT representan 34% / 41%**.

Resulta relevante esto último si se lo relaciona con la pregunta subsiguiente.

En tal sentido, **al consultar si se cambiaría de modo** si las condiciones cambiaran, **el 84% respondió afirmativamente**, distribuyéndose de la siguiente forma: a bicicleta 42%, a monopatín 8%, a desplazamientos peatonales 5%, a transporte público 21%, a taxi 3%, a moto 5%. Es decir, **un 76% optaría por un modo de desplazamiento sustentable**.

Se considera que tales resultados están en relación con la **distancia media del viaje habitual**, siendo ésta de **4km**, con un **58% de personas que declararon viajes habituales de hasta 3km**. Sin embargo, resulta relevante destacar que el paulatino traspaso de movilidad motorizada a activa, no sólo dependerá de las distancias a recorrer, sino también de la infraestructura, no siendo equivalente un viaje de 3km en el macrocentro que en barrios más alejados con mayores demandas insatisfechas de infraestructura.

En referencia a las **condiciones necesarias**, las respuestas obtenidas para **modos vulnerables** estuvieron relacionadas con **distancias y condiciones de seguridad de la infraestructura**, para **transporte público** con **frecuencias y servicio**, y para **motos** con la **seguridad y el estado de las calles**.

En coincidencia con la **primera etapa de la encuesta**, en la que **la velocidad fue establecida como el principal factor de riesgo**, en esta oportunidad **el 81% respondió afirmativamente respecto a considerar a la velocidad de conducción en General Pueyrredon como un factor de riesgo vial**, puntualizando una serie de localizaciones: en calles angostas, cruces de avenidas, intersecciones sin semáforo, las rotondas, frente a las escuelas, en la Av. Colón a la altura de plaza Mitre, las calles Tucumán y Gascón, y en las avenidas Vértiz y De los Trabajadores, y en la ciudad en general.

Siendo que esta segunda etapa de la encuesta pretende indagar particularmente sobre la generación de **áreas calmas escolares, comerciales/gastronómicas y de salud**, se incluyó una pregunta acerca de la **reducción de la velocidad máxima de desplazamiento a 30km/h** en estos entornos. Se obtuvo en **90% de respuestas afirmativas en los dos primeros y un 94% en los de salud**.

CONCLUSIONES

Asimismo, se recibieron propuestas de reducción de la velocidad máxima de desplazamiento en: **los entornos de plazas, estaciones de servicio, grandes equipamientos, centros de día y geriátricos; los corredores que presentan decks gastronómicos; la costa; las rotondas; el centro, las calles Güemes, Olavarría, y San Juan y en la intersección de Córdoba y 25 de mayo; en las avenidas Colón, Constitución y en la Av. Luro desde la rotonda hacia el oeste.**

En cuanto a establecer las **mejores estrategias para la implementación de áreas de velocidad reducida**, se detectó **paridad respecto a las respuestas en torno a las medidas blandas** (educación, concientización, control, y sanción) **y a las medidas duras** (intervención sobre el espacio público), **ambas con un 47%.**

Sin embargo al desagregar cada categoría es posible establecer que **las medidas de control y sanción, e información y concientización son las que recibieron mayor cantidad de respuestas positivas, con un 24% y 23%, respectivamente.** Mientras que las respuestas en torno a medidas duras estuvieron más divididas: **incorporar ciclovías (15%); intervenir sobre el espacio público en general (13%); intervenir sobre las esquinas con estrategias similares a las adoptadas en el centro comercial Güemes (10%); modificar el ancho de las calles (8%); y poner lomos de burro y reductores de velocidad (1%).**

Esta segunda etapa de encuesta concluyó con dos **preguntas sobre intervenciones puntuales de generación de entornos calmos.**

Mientras que el **70% respondió afirmativamente respecto a considerar que las intervenciones en las esquinas del centro comercial Güemes o San Juan contribuyeron a la seguridad vial;** el **72% lo hizo en referencia a la mejora del funcionamiento general del sector que aportó la intervención de Plaza España.**

En el primer grupo, se pueden discriminar los siguientes resultados: mejoran la seguridad de los cruces (26%); contribuyen a reducir la velocidad de circulación de los vehículos (25%); contribuyen a despejar las visuales en las esquinas (19%); generan congestión de tránsito (8%); complican el trabajo de proveedores (6%); impiden el giro de los autos (5%); reducen la velocidad de flujo (3%); complican el trabajo de remises y taxis (2%) y otros. Éstos últimos son: debería haber dársenas de ascenso y descenso, restan espacio de estacionamiento, son incómodas, no producen resultado, las de San Juan tienen menor calidad y eso denota en la falta de cumplimiento de los usuarios.

Por su parte, en el segundo grupo, los resultados pueden enumerarse de la siguiente manera: reconvirtió el sector dándole prioridad a peatones y ciclistas (21%); contribuyó a eliminar la circulación de bicicletas por la vereda (19%); contribuyó a integrar la plaza con el paseo costero (17%); ordenó la circulación de los vehículos (15%); contribuye a que los peatones crucen por la mitad de cuadra (7%); restó espacio de estacionamiento (5%); generó la necesidad de parar en doble fila para bajar a la playa (4%); complica el trabajo de taxis y remises (3%); generó más desorden de peatones y bicicletas (3%); complican el trabajo de proveedores (1%) y otros: habría que haber levantado el nivel general de la calle no sólo los cruces, se requieren bisendas en toda la costa, no alcanza a resolver el desorden, sigue siendo muy rápida-

casv | **mgp**
Comisión Asesora
Seguridad Vial | Municipalidad
de General
Pueyrredon