



Proposición de la Cámara Chilena de la Construcción para el mejor aprovechamiento de la estructura vial existente

La congestión vehicular en las ciudades del país y especialmente en la capital, se está transformando paulatinamente en una causa de deterioro de la vida de sus habitantes, tanto por las molestias y peligros directos que conlleva, como por su gravitante participación en la mala calidad del aire que respiran sus habitantes.

La proyección creciente del parque automotriz hace presumir un agravamiento progresivo de esta situación, lo que lleva a sus habitantes a esperar, de parte de las autoridades, alguna solución; sin embargo, ésta es compleja y onerosa. Compleja porque abarca una gama enorme de problemas desde los más generales, como descentralización del país, planificación del crecimiento de las ciudades, construcciones viales, nuevos medios de transporte; hasta los más específicos, como disposición adecuada de semáforos, etc.

Tanto por su complejidad como por su costo, no es posible esperar una pronta y completa solución a este problema.

Estas circunstancias han llevado a la Cámara Chilena de la Construcción, a proponer algunas medidas simples, económicas y de aplicación inmediata, que permitan cooperar a la solución del problema mediante el mejor aprovechamiento de las vías existentes.

Las medidas que se proponen son las siguientes:

A. Rediseño de puntos de atochamiento

1. Rotondas

- 1.1. Entradas y salidas tangenciales y no radiales.
- 1.2. Entrada por tres pistas, salida por dos pistas.
- 1.3. Núcleo central de menor diámetro, para dar mayor capacidad de circulación.
- 1.4. Prohibición de detenciones para todo tipo de vehículos, buses, taxis, automóviles, 30 metros antes y después de las entradas y salidas.
- 1.5. Cebras peatonales, alejadas de las rotondas.
- 1.6. Retiro de arbustos y letreros publicitarios.
- 1.7. Colocación de letreros y distribución de volantes que enseñen a usar eficientemente las rotondas, como ser:
 - acelerar al entrar, y si la salida será más adelante, buscar con prudencia el rápido entrecruzamiento con vehículos vecinos hasta alcanzar la pista interior. De este modo se consigue vía más expedita para los demás.
 - señalizar en forma ininterrumpida, de modo que todos los conductores conozcan de antemano la intención de rumbo de los otros vehículos.

2. Esquinas importantes

- 2.1. Cuantas veces sea posible, ensanchar las calzadas, 25 metros antes y después, de las esquinas.

- 2.2. Aumentar sus radios de giro, de acuerdo al Manual REDEVU.
- 2.3. Permitir "viraje a la derecha con precaución".
- 2.4. Alejar de las esquinas las cebras peatonales, los paraderos de buses, taxis y vehículos, los parquímetros, estacionamientos y kioscos de ventas.
- 2.5. Prohibir los vendedores ambulantes.

3. Pistas de Circulación

- 3.1. Demarcar las pistas con el mismo criterio en todo el país, para no confundir a los conductores.
- 3.2. Demarcar las pistas de viraje, con varias flechas indicativas sucesivas 50 m. antes de llegar a una esquina. El vehículo que ha escogido determinada pista, no puede cambiarse a último momento y si tomó la pista de viraje, quedará obligado a virar, para no entorpecer el flujo de los que vienen detrás de él.
- 3.3. Acentuar la obligación de señalizar todo cambio de pista.
- 3.4. En virajes permitidos "a la izquierda", demarcar las pistas de tal manera que los vehículos detenidos que esperan poder virar, tengan un espacio al centro de la calle, que permita pasar a los vehículos que vienen detrás.
- 3.5. Diseñar el ancho de las pistas de acuerdo a las siguientes variables:
 - Tipos de vehículos que **normalmente** las transitan; (si son automóviles serán más angostas que si son buses o camiones).
 - Velocidad: se pueden ir estrechando las pistas que van llegando a un cruce, de modo que quepan más pistas. Posteriormente, a medida que los vehículos vuelven a tomar velocidad se irán ensanchando, y consecuentemente disminuyendo su cantidad.

4. Velocidad

Permitir la máxima velocidad posible de acuerdo a las características técnicas de cada tramo.

B. Locomoción Colectiva

- Racionalizar su frecuencia y alejar mucho más un paradero de otro, para dar más velocidad al flujo vehicular.
- Paraderos, ubicarlos lejos de las esquinas, a fin de no bloquear los semáforos ni obstruir pistas de circulación.
- Prohibición, sancionada, de detenerse a tomar o dejar pasajeros, fuera del paradero.

C. Estacionamientos

Apoyar las iniciativas que permitan la construcción de estacionamientos tanto en edificios como en subterráneos bajo lugares públicos, de modo de ir eliminando paulatinamente los estacionamientos en la vía pública.

D. Fiscalización

Propiciar una fiscalización por Carabineros del cumplimiento de la Ley de Tránsito, apoyada por la aplicación de multas severas, proporcionarles a la incidencia de la infracción en la perturbación del flujo vehicular.

Por ejemplo, debe sancionarse al conductor que queda atrapado en medio de un cruce, porque si bien tenía luz verde, no tenía espacio más adelante que le permitiera no quedar bloqueando el paso.

Propiciar que Carabineros o las Municipalidades dispongan del equipo necesario para retirar vehículos en "panne" o "mal estacionados".

E. Educación

Propiciar y apoyar campañas masivas de educación, dirigidas a conductores, pasajeros y peatones, conducentes a extirpar los malos hábitos a lograr fluidez y seguridad en el tránsito.

Procurar que tanto el examen para obtener licencia como para renovarla sea lo más estricto y práctico posible.

El examen debe ser especialmente exigente para los conductores de camiones y locomoción colectiva, llegando en este caso a un nivel profesional.

F. Con relación a la ejecución de Obras en las Vías Públicas

Considerar como factor determinante en la ejecución de obras de modificación, mantención o reparación de vías, la minimización del grado de alteración de circulación fluida de vehículos, debiendo tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- Ejecución de obras en horarios nocturnos, aunque éstas causen algún grado de molestia menor a los vecinos.
- Exigencia a las empresas que realizarán estas obras, ejecutarlas de acuerdo a programas muy afinados de trabajo, en los cuales se determine detalladamente las modalidades y horarios de ejecución.
- Considerar que los mayores costos en que se pueda incurrir al establecer mayores exigencias operativas a las empresas constructoras, siempre serán menores que los ocasionados por la congestión vehicular que producen estas obras. Se debería implantar, cuando las necesidades lo requieran, modalidades de trabajo como las siguientes:

1. No trabajar en horas de congestión, sino que desplazar los horarios.
2. No dejar materiales, escombros, tierra de relleno, junto al trabajo; trasladarlos a sitios destinados temporalmente para este efecto, en las cercanías.
3. Devolver a las vías de circulación esta calidad, ya sea tapando las excavaciones con planchas, tablonos o estructuras adecuadas, para no entorpecer la circulación a las horas que no se trabaje.
4. Emplear todos los recursos humanos, económicos y de tiempo (3 turnos) para hacerlas lo más rápido posible. Los costos impuestos a la ciudadanía son siempre mucho mayores.
5. Tener como objetivo no obstruir las vías durante el desarrollo de los trabajos y planificar todos los aspectos que sea necesario para lograrlo, incluso fijar un premio por hora-vía despejada u otros incentivos.

G. Conclusión

La Cámara Chilena de la Construcción piensa que un mejoramiento en las medidas del tránsito que aumente su fluidez y evite sus interrupciones tiene un efecto beneficioso en el medio ambiente, al disminuir las emisiones de gases y piensa también que la aplicación de las medidas prácticas, sencillas y económicas señaladas pueden cooperar desde ya a la solución del problema.

De las medidas señaladas piensa que la más relevante es la que se refiere a la educación de los conductores, pasajeros y peatones.