Boletín N° 9.893-15

Proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Ossandón, que modifica la Ley de Tránsito para establecer una zona de detención de bicicletas en los cruces regulados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

1.- La realidad vial en Chile está en constante cambio, siendo el aumento del uso de la bicicleta uno de los fenómenos de movilidad urbana más notorios en nuestro país. Esto ocurre sobre todo en las grandes ciudades, como una respuesta al colapso vial por el excesivo uso de los vehículos motorizados.

Se estima que sólo en Santiago los viajes en bicicleta superarán el millón de trayectos diarios para el año 2015[1]. Frente a este crecimiento, es fundamental para Chile y sus habitantes que la legislación y la reglamentación se adapten al innegable aumento de ciclistas, así como al aumento de trayectos diarios en este medio de transporte.

2.- Considerando la bicicleta de manera formal como medio de transporte, uno de los desafíos es asegurar la implementación de políticas de protección hacia los usuarios. Esto porque la bicicleta es un vehículo de mayor vulnerabilidad en relación con los medios motorizados, debido a la ausencia de carrocería protectora, por lo que en caso de accidente el riesgo de lesiones para sus conductores es mayor.

El concepto de vulnerabilidad toma cada vez más importancia, pues se calcula, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, que Chile es el segundo país sudamericano donde más ciclistas mueren[2]. En efecto, según el último Informe de Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el 9% de quienes fallecen en un accidente de tránsito en Chile son ciclistas[3]. En ese sentido, resulta fundamental, urgente y necesario implementar medidas que, en conjunto, garanticen un trayecto seguro a los usuarios de la bicicleta a nivel nacional.

3.- Una investigación realizada en la Pontificia Universidad Católica de Chile señala que una buena medida para reducir la accidentabilidad consiste en establecer líneas de detención para los ciclistas en los cruces regulados[4]. De esta forma, los ciclistas dispondrán de un espacio exclusivo para las bicicletas entre el cruce peatonal y la línea de detención de los autos, que les permitirá ser percibidos por los automovilistas al momento de virar.

Diversos estudios nacionales establecen que, en Chile, la visibilidad en las intersecciones es un problema fundamental: la visibilidad media es solo de 30 metros,

comparado con 150 metros en Europa[5]. Dicha situación es preocupante, ya que la mayoría de los accidentes que involucran a ciclistas (17%) en áreas urbanas ocurren en intersecciones[6] y más de la mitad de los accidentes entre peatones y ciclistas ocurre de la misma forma[7]. En ese sentido, esta diferenciación permitirá dar mayor visibilidad a los ciclistas al favorecer su ubicación y otorgar más tiempo para realizar las maniobras de viraje o avance recto por la vía de circulación.

4.- La propuesta de las líneas de detención para ciclistas en cruces regulados ha recibido en algunas regiones del norte de Europa el nombre de “Bike boxes” y llevan ya más de 20 años de uso en los Países Bajos, Alemania, Dinamarca y Reino Unido, entre otros. Adicionalmente, nuevos países han incorporado este tipo de limitación, siendo estos Taiwan, Australia, Nueva Zelanda, Francia, Canadá y los Estados Unidos[8].

En relación a su eficacia, recientes estudios efectuados en las ciudades estadounidenses de Portland y Austin han demostrado la efectividad de este medio para reducir la accidentabilidad en ciclistas y en particular en los cruces[9]. Este último estudio, no sólo destaca las mejoras de seguridad en relación a automóviles y vehículos más pesados, sino que, además, destacan una mayor seguridad para los ciclistas que usan esta delimitación en relación al riesgo de accidentes con vehículos más livianos como las motocicletas[10].

Cabe destacar que la experiencia internacional recomienda establecer una zona demarcada siguiendo los parámetros del "Manual on Uniform Traffic Control Devices’’. Dicho manual, establece que para la demarcación del área reservada para los ciclistas, la señalética horizontal se ubicará centrada entre la línea de paso peatonal y la línea de detención vehicular, y la simbología puede ser un símbolo bicicleta (MUTCD 9C-3A) o un ciclista con casco (MUTCD 9C-3B.)[11].

Asimismo, a partir de los diseños más recientes de “zonas de detención” en distintas ciudades de Estados Unidos[12], se practica la demarcación total de la zona en color verde por lo que, contando adicionalmente con la superposición de el ícono de una bicicleta, se obtiene una forma más eficiente para señalar la exclusividad de esa zona para la detención de vehículos no motorizados.



5.- El proyecto de ley que se somete a la consideración del Congreso, tiene por finalidad dotar de un marco jurídico a la implementación de las zonas de detención para ciclistas. Así, creando una zona especial entre la línea de detención vehicular y el paso peatonal, por un lado, y, por el otro, penalizando a aquellos vehículos motorizados que no respeten esa zona, se busca mejorar la visibilidad de los ciclistas y, por lo tanto, reducir la tasa de accidentabilidad en las intersecciones, teniendo ya evidencia empírica y de derecho comparado, sobre los efectos positivos de esta medida.

Por las razones antes expuestas, vengo a someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Modifícase la Ley N° 18.290 de Tránsito de la siguiente forma:

1) En el artículo 2°, numeral 26, letra a), para reemplazar la frase "a no menos de un metro antes de éstos" por la frase "a no menos de tres metros antes de éstos''. Quedando en definitiva el texto como a continuación se indica:

"a) en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de tres metros antes de éstos, y''.

2) En el artículo 2°, para agregar un numeral 51, nuevo, del siguiente tenor:

"51) Zona de detención de bicicletas en cruces regulados: Aquella zona exclusiva para la detención de bicicletas, comprendida entre el paso para peatones y la línea de detención de vehículos, y que podrá estar demarcada con colores distintivos que indiquen su condición de zona de exclusión vehicular.".

3) En el artículo 201, para agregar el siguiente numeral 27), nuevo, del siguiente tenor:

‘’27. Detenerse o estacionar un vehículo motorizado en una zona de detención de bicicletas en cruces regulados.’’.

Dios guarde a V.E.,

[1] Equipo Plataforma Urbana,"Transportes prepara plan frente al auge de las bicicletas: superarán el millón de viajes en 2015", consultado el 07/10/2014. Disponible en: http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/08/12/transportes-prepara-plan-frente-al-auge-de-las-bicicletas-superaran-el-millon-de-viajes-en-2015/

[2] Equipo Plataforma Urbana, "Chile es el segundo país de Sudamérica donde más ciclistas mueren, según informe OMS", consultado el 07/10/2014. Disponible en: http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/02/23/chile-es-el-segundo-pais-de-sudamerica-donde-mas-ciclistas-mueren-segun-informe-oms/

[3] idem.

[4] Delgado, Felipe, Nicholas Means, Osvaldo Schwenke, Valentina Suárez, and Mariana Valle. "TEMA 1: Ciudad." Libro UC Propone 2013. ", consultado el 07/10/2014. Disponible en: http://politicaspublicas.uc.cl/cpp/static/uploads/adjuntos_publicaciones/adjuntos_publicacion.archivo_adjunto.a7ec8fd94c863bff.55432050726f706f6e655f6c6962726f20323031332e706466.pdf

[5] Gallegos, Montero J.P.,2013. 95 Propuestas Para Un Chile Mejor. Capítulo 9. Grupo Res Publica, Chile.

[6] El Plan Maestro De Ciclo Rutas Del Bicentenario. Consultado el 12/01/2015. Disponible en: http://www.paho.org/blogs/dds-sociedadcivil/wp-content/uploads/2011/09/CicloRutasBicentenario.pdf

[7] idem

[8] Dill, Jennifer, Christopher Monsere, and Nathan McNeil. Evaluation of Bike Boxes at Signalized Intersections. Tech. no. OTREC-RR-11-06. N.p.: Oregon Transportation Research and Education Consortium, 2011. Print.

[9] Idem p. 47.

[10] Brady, J., Mills, A., Loskorn, J., Duthie, j., Machemehl, R., Center for Transportation Research. (2010). Effects of Bicycle Boxes on Bicyclist and Motorist Behavior at Intersections. The City of Austin, consultado el 12/01/2015. Disponible en: http://media.oregonlive.com/commuting/other/austinbikeboxreport.pdf

[11] Manual on Uniform Traffic Control Devices." Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD). N.p., n.d. consultado el 12/01/2015. Disponible en: http://mutcd.fhwa.dot.gov/pdfs/2009r1r2/mutcd2009r1r2edition.pdf

[12] Newton, D,"At Strathmore and Westwood, It's UCLA's Bike Box". Disponible en: http://la.streetsblog.org/2012/11/01/at-strathmore-and-westwood-its-uclas-bike-box/