

Actualmente, varias legislaturas estatales están considerando restricciones de carriles para vehículos motorizados comerciales con el supuesto de que reducirán la congestión y los retrasos en los viajes y al mismo tiempo mejorarán la seguridad, la contaminación y la actividad económica. Sin embargo, las investigaciones han demostrado que las restricciones a los carriles para camiones son difíciles de hacer cumplir, aceleran el deterioro del pavimento, crean diferencias de velocidad y aumentan los conflictos y los choques en las fusiones.

En 2004, Virginia promulgó una ley para restringir el paso de todos los camiones por el carril más a la izquierda de las interestatales con tres o más carriles por dirección cuando el límite de velocidad es de 65 mph o más, a lo largo de toda la I-81 y en el norte de Virginia. Por ello, el Consejo de Investigación del Transporte de Virginia (Virginia Transportation Research Council- VTRC) inició un estudio para determinar la eficacia de la ley en materia de movilidad y seguridad. En última instancia, el estudio concluyó que la seguridad se degradaba en las carreteras de gran tránsito, pero reconoció la necesidad de reexaminar el análisis de seguridad para garantizar que los hallazgos no fueran producto de una creciente congestión u otros factores de confusión. El VTRC llevó a cabo una reevaluación en 2009.

El análisis original estimó que las restricciones de carriles para camiones provocaron que el número total de accidentes con camiones involucrados fuera un 37 % mayor de lo previsto y que el número de accidentes con muertes o lesiones relacionados con camiones fuera un 27 % mayor de lo esperado. Después de utilizar análisis empíricos para descartar accidentes que no fueron influenciados por la restricción, el VTRC confirmó que los accidentes fueron mayores de lo esperado después de que se implementó la restricción y, por lo tanto, no fueron simplemente productos de una congestión creciente. De hecho, el estudio recomendó que el Departamento de Transporte de Virginia (Virginia Department of Transportation) promueva una legislación para eliminar las restricciones de carriles para camiones en las carreteras interestatales de gran volumen con tres o más carriles en cada dirección.¹ Los siguientes estudios de investigación han confirmado aún más los peligros de implementar restricciones en los carriles para camiones:

- I-95 Condado de Broward, Florida: la tasa general de accidentes aumentó un 6,3%
- I-20, Luisiana: no concluyente, pero los accidentes aumentaron junto con las millas recorridas por los vehículos
- I-95, cerca de Washington DC: la tasa de accidentes aumentó un 13,8%
- New Jersey Turnpike: la tasa de accidentes en carriles de tráfico mixto fue aproximadamente el doble que en los carriles exclusivos para vehículos de pasajeros.

La mayoría de las otras investigaciones han encontrado muy poca o ninguna mejora en la velocidad media de viaje y los retrasos en los viajes debido a las restricciones de carriles para camiones, mientras que otros estudios han demostrado que concentrar camiones en ciertos carriles acelera los daños a las carreteras en esos carriles. Un estudio de la Universidad Estatal de Luisiana (Louisiana State University) realizado en 2009

¹ Michael Fontaine et al., *Evaluation of Truck Lane Restrictions in Virginia: Phase II*, VTRC (2009)



encontró que restringir los vehículos del carril más a la izquierda en una instalación con cuatro carriles reduce la vida útil del pavimento en un 7%, mientras que restringir los vehículos de los dos carriles más a la izquierda reduciría la vida útil del pavimento en un 34%.²

La Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (Owner-Operator Independent Drivers Association) se opone a restringir el acceso de los camiones a cualquier carril de tráfico, ya que esto inevitablemente bloquea las rampas de entrada y salida e impide a los automovilistas entrar y salir de la carretera de manera segura. Las restricciones de carril crean un “efecto barrera”, disminuyendo la seguridad al crear condiciones peligrosas para incorporarse y cambiar de carril, una conducción más agresiva y, en última instancia, aumentan los accidentes.

² Mini Radhakrishnan and Chester G. Wilmot, *Impact of Left Lane Truck Restriction Strategies on Multilane Highways in Louisiana—A Literature Review*, Louisiana State University (2009)

OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468
e-mail: foundation@ooida.com • website: www.ooidafoundation.org