

PROYECTO DEL PAR VIAL CHURCHILL - LINCOLN

Distrito Nacional

Y TRANSPORTE TERRESTRE



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Motivación del Proyecto

- El Distrito Nacional tiene una alta concentración de servicios, empleos y residencias, con una densidad poblacional de **9,930** hab/km²
- La tasa de motorización más alta la tiene el Distrito Nacional con **220** vehículos por cada mil habitantes.
- El área metropolitana ha evolucionado hacia un modelo a favor de modos motorizados y del vehículo particular, con poca consideración para los espacios públicos o desplazamientos peatonales. Destacando que el tejido urbano del DN no deja mucho espacio al margen para ampliar tales espacios.
- Los niveles de servicio indican que los ejes viales más cargados son los que dan acceso al Distrito Nacional, siendo niveles de servicio **F**, incluyendo las **Avenidas Churchill y Lincoln**.
- La oferta de transporte público es de: METRO como transporte masivo y con una línea de teleférico como complementaria. El transporte de superficie es una oferta de autobuses organizados (operadora del estado OMSA), mini-micro buses y conchos, siendo estos últimos no formalizados.



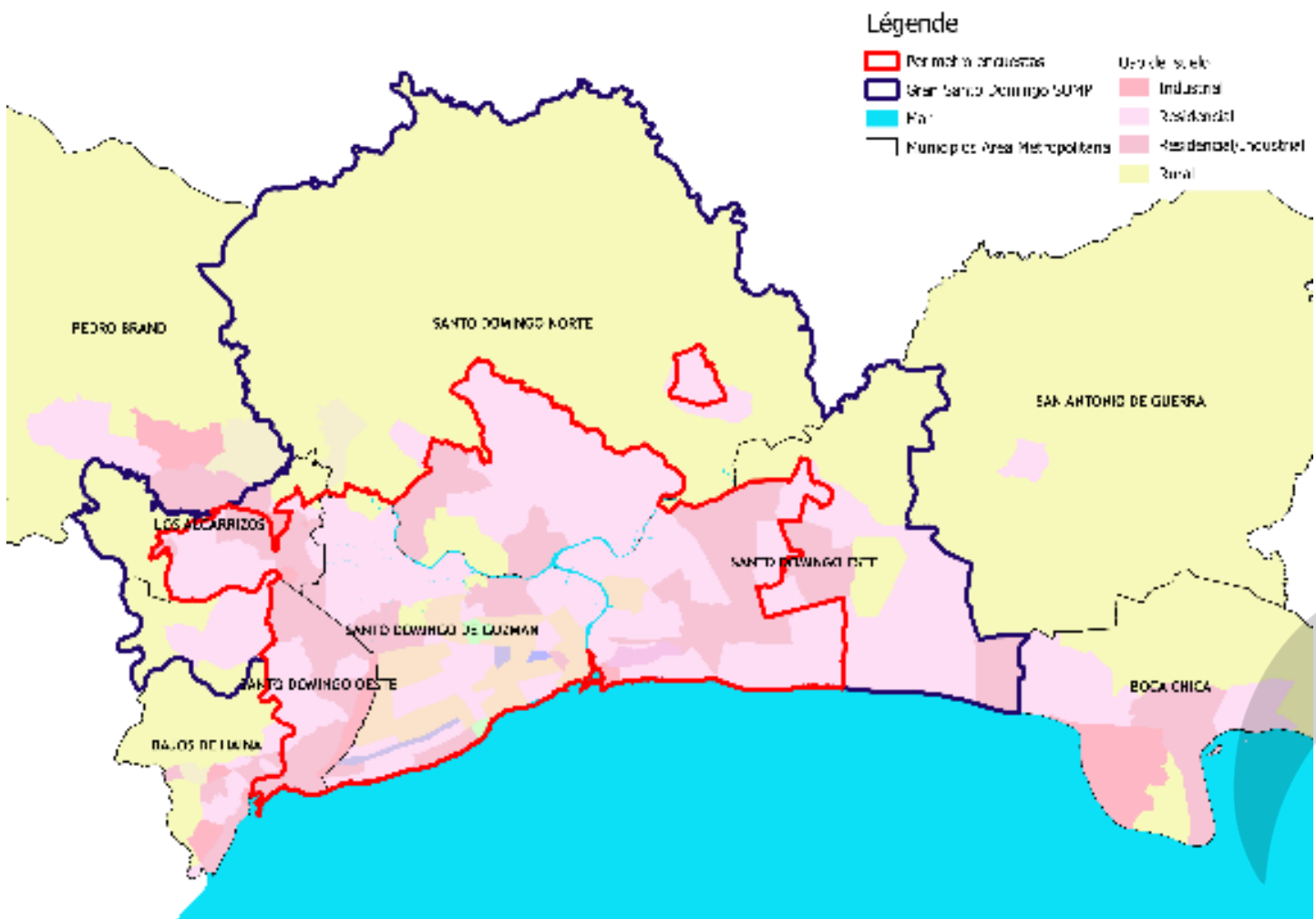
Motivación del Proyecto



- En la oferta de Transporte Público se suma el transporte escolar privado, especializado por ser puerta a puerta; y el transporte interurbano, que la mayor parte de las rutas de las provincias ingresa al Distrito Nacional.
- El Distrito Nacional, es una de las principales ciudades con mayor ocurrencia de accidentes. La segunda causa de víctimas mortales es por atropello.
- La red vial urbana principal es la más usada por los vehículos pesados, teniendo una alta incidencia en los períodos pico, aumentando los niveles de congestionamiento.
- El sector transporte representa el **20%** de las emisiones de CO₂ de los habitantes del Gran Santo Domingo.



LA MOVILIDAD EN EL GRAN SANTO DOMINGO



Perímetro encuestado

1,6 desplazamiento al día de la población de más de 10 años y dentro del perímetro encuestado

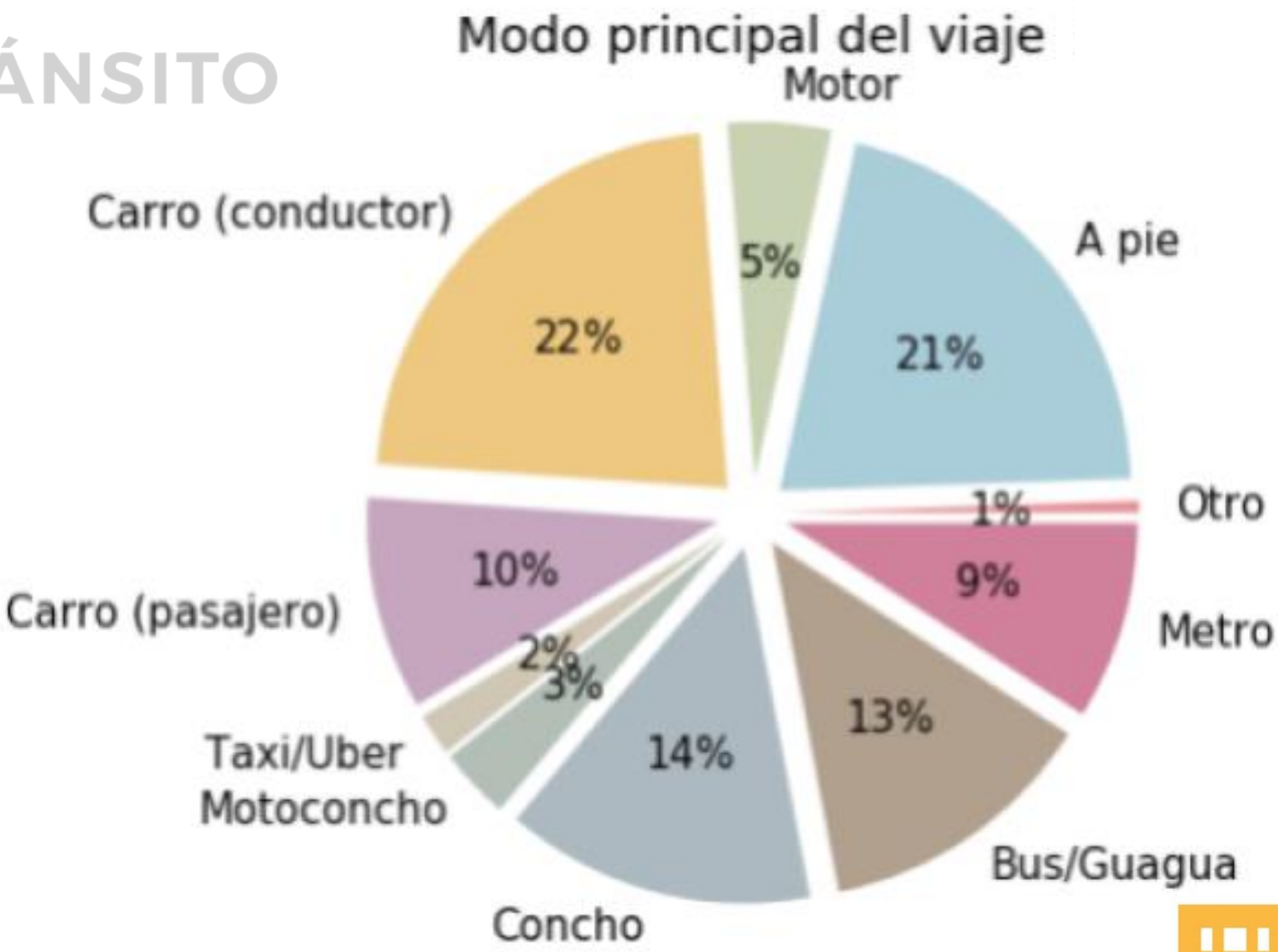
1 millón de toneladas de CO₂eq debido al sector transporte
20% del total de las emisiones del Gran Santo Domingo



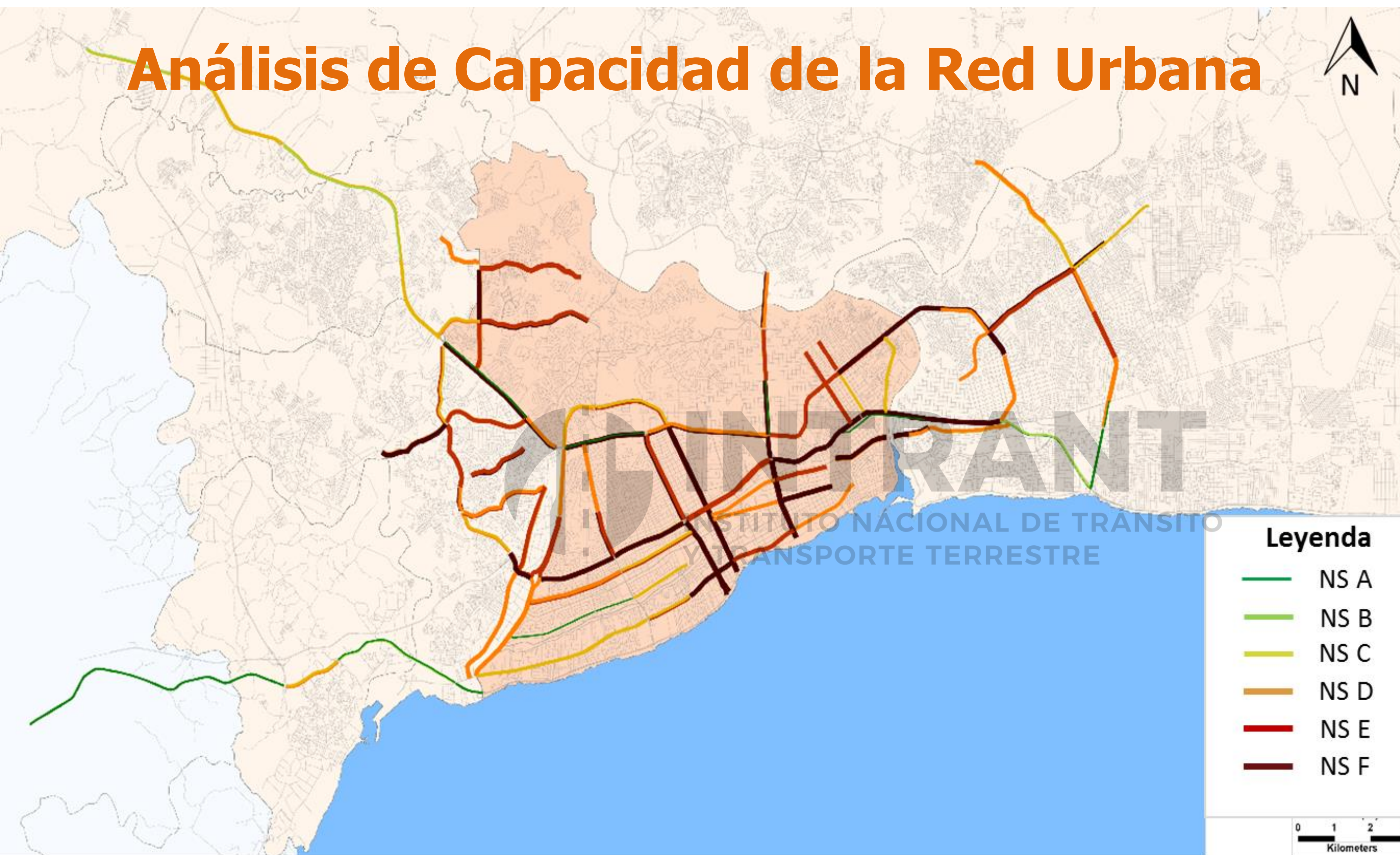
55 RD\$ | por viaje
1h15min | en promedio

70% de la población se desplazó el día anterior
>65% entre los trabajadores
<35% entre los no empleados

3 097 106 viajes diarios en el GSD
42% transporte privado
36% transporte públicos (9% Metro)
21% a pie
Menos de 1% bicicletas



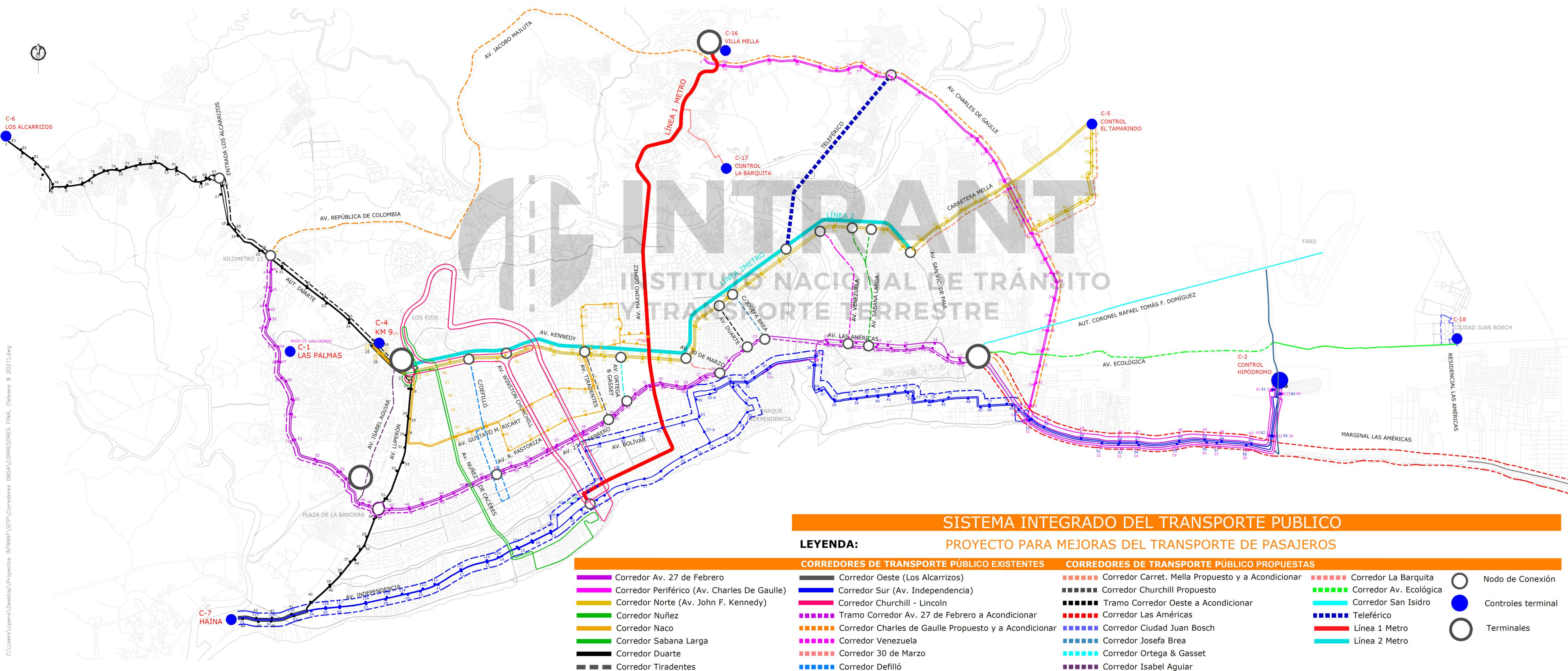
Análisis de Capacidad de la Red Urbana



ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE PASAJEROS



CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO GSD-SITP



Antecedentes



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE





México



Quito, Ecuador



Bogotá, Colombia



Buenos Aires,
Argentina



Guatemala



Sao Paulo,
Brazil

Acciones del PMUS



En el plan de acción (**PMUS, 2019**), coordinado con las alcaldías del Gran Santo Domingo, en base a la estrategia 1, se establece como acción 1.3 mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto y en la **acción 1.3.3** aumentar la eficiencia del sistema vial mediante optimización de la gestión del tránsito.

De la misma manera, en este plan de acción se destaca que la **acción 1.1.16**, la cual describe el carril exclusivo en la Av. Churchill, y este INTRANT está implementando la primera etapa con lo que es la coordinación de la red semafórica, para preparar una segunda etapa con lo que establece el PMUS.

Elaboración de un Plan de Movilidad urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo Presentación



Referencia:

Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo

INTRANT- SYSTRA

SEPTIEMBRE 2019

1.3 MEJORAR LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN SU CONJUNTO Acción 1.3.3 : AUMENTAR LA EFICIENCIA DEL SISTEMA VIAL MEDIANTE OPTIMIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO

Contexto

- Nivel de congestión alto en las horas pico
- Sistema de bus hoy en día es poco atractivo. Sin embargo presenta la ventaja de poder desarrollarse muy rápido y en cualquier zona

Objetivos

- Mejorar la eficiencia de los servicios colectivos, propiciando reducción de los tiempos de viaje y de emisión de contaminantes atmosféricos;
- Favorecer el nivel de competitividad del transporte organizado frente a operadores que permanecieren en la informalidad.
- Garantizar la conformidad al plan horario de las líneas de autobús

Principio de acción

- Reorganización de los movimientos a nivel de las intersecciones de los corredores de transporte público
 - ✓ Eliminación de movimientos de giros a la izquierda en los cruces, garantizando más fluidez al tráfico.
 - ✓ Reducción de fases y tiempo del ciclo semafórico, favoreciendo la prioridad al peatón y al transporte colectivo
- Implantación de un sistema de prioridad semafórica para el transporte público.
- Reforzar el equipo técnico de la CCT, además de los recursos técnicos empleados en la gestión del tráfico (software de modelación y en la ampliación de la red de monitoreo por cámaras).

Modalidades

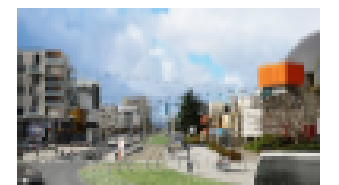
- Inicio de los estudios en 2020, incluso un estudio exploratorio respecto a la reorganización de movimientos en las intersecciones y un diagnóstico del funcionamiento y eficiencia operativa del CCT.
- Combinar con los estudios sobre las líneas express (prioridad semafórica)
- Piloto en los corredores de mayor demanda, y en prioridad las líneas de bus express o de BRT (6 meses de experimentación, seguido por 6 meses de evaluación) antes de extender gradualmente el perímetro para instrumentar.



1.1 CREAR UNA RED METROPOLITANA PUBLICA VINCULADA CON SERVICIOS ALTERNATIVOS REGULADOS Acción 1.1.16 : CREACIÓN DE UNA LÍNEA DE BUS EXPRESS EN LA CHURCHILL

Contexto

- Licitación del mismo corredor contemplada como parte del SITP
- Perfil que permite una velocidad elevada y un impacto sobre el tránsito vehicular limitado, de acuerdo con el ancho y la rectitud de la vía



Objetivos

- Favorecer el acceso a la red de transporte masivo, induciendo un "efecto red"

Principio de acción

- Fortalecimiento de la oferta de bus en el corredor, parte de la red SITP, gracias a la reformulación de la Avenida : creación de carriles exclusivos o preferenciales así como prioridad semafórica

Modalidades

- Adelantar las negociaciones con los operadores en 2021



BRT Av. Churchill



CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA

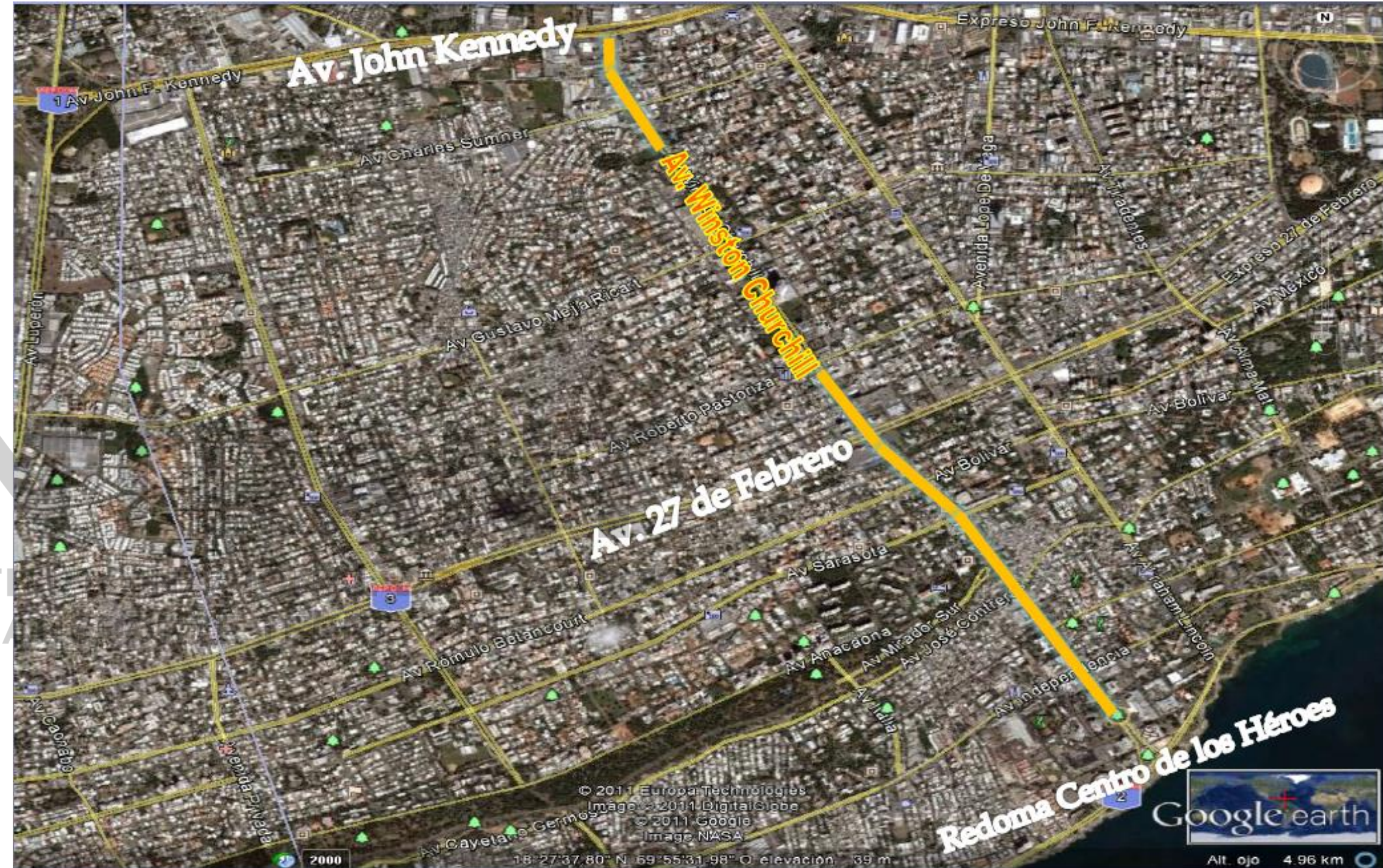
- **Vía Arterial:** Av. Winston Churchill / Av. Jiménez Moya
- **Uso del Suelo:** Comercial, Financiera e Institucional
- **Sección Típica:** 3 carriles/sentido, veredas de 2 a 4 m, berma de 10 m
- **Intersecciones:** 19 (15 semaforizadas)
- **Tránsito Vehículos Particulares:** Alto
- **Rutas de Transporte Público:** 3
- **Periodo de congestionamiento:** Extendido en más de 8 horas al día

Referencia:

Proyecto de Diseño Conceptual de un Sistema Alimentador Tipo TRB para la Línea 2 del Metro de Santo Domingo

Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)

Unidad Ejecutora SIRA-BID (Sistema Integrado de Rutas Alimentadoras – Banco Interamericano de Desarrollo) FEBRERO 2012



BRT Av. Churchill



CARACTERÍSTICAS OPERATIVAS DEL PROYECTO

- Flota estimada: 12 vehículos
- Cantidad de paradas: 12
- Dimensión de la Flota: 45 pasajeros
- Frecuencia de operación: 24 Bus/h en intervalos de 2.30 min
- Velocidad de operación: de 25 a 30 km/h
- Tiempo de parada en estaciones: de 20 a 30 segundos
- Restricción de giros a izquierda
- Carril Central



TIPOS DE ESTACIONES

- ESTACIÓN TERMINAL
- ESTACIÓN TERMINAL - INTERMODAL
- ESTACIÓN INTEGRADORA - INTERMODAL
- ESTACIÓN INTERMEDIA

NOMBRES DE ESTACIONES

- | | |
|--------|----------------------|
| 1-1a | CENTRO DE LOS HÉROES |
| 2-2a | INDEPENDENCIA |
| 3-3a | CORREA Y CIDRÓN |
| 4-4a | CONTRERAS |
| 5-5a | BOLÍVAR |
| 6-6a | 27 DE FEBRERO |
| 7-7a | PASTORIZA |
| 8-8a | DÍAZ |
| 9-9a | MEJÍA |
| 10-10a | SOLER |
| 11-11a | SUMMER |
| 12 | CHURCHILL |

ESTACIONES Y PARADAS	PROPUESTAS
ESTACIÓN TERMINAL	2
ESTACIÓN TERMINAL - INTERMODAL	1
ESTACIÓN INTEGRADORA - INTERMODAL	6
ESTACIÓN INTERMEDIA	14

Referencia:

Proyecto de Diseño Conceptual de un Sistema Alimentador Tipo TRB para la Línea 2 del Metro de Santo Domingo

Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)

Unidad Ejecutora SIRA-BID (Sistema Integrado de Rutas Alimentadoras – Banco Interamericano de Desarrollo)

FEBRERO 2012



BRT Av. Churchill



Referencia:

OPRET Unidad Ejecutora SIRA-BID, FEBRERO 2012

SECCIÓN TÍPICA EN AV. CHURCHILL



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



BRT Av. Churchill



- INTRANT actualiza el diseño del BRT realizado por la OPRET, por formar parte de los corredores priorizados de transporte público, considerando la implementación de un **carril exclusivo de autobuses en el lado izquierdo** de la vía con las paradas ubicadas en la isleta central acorde al entorno.



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



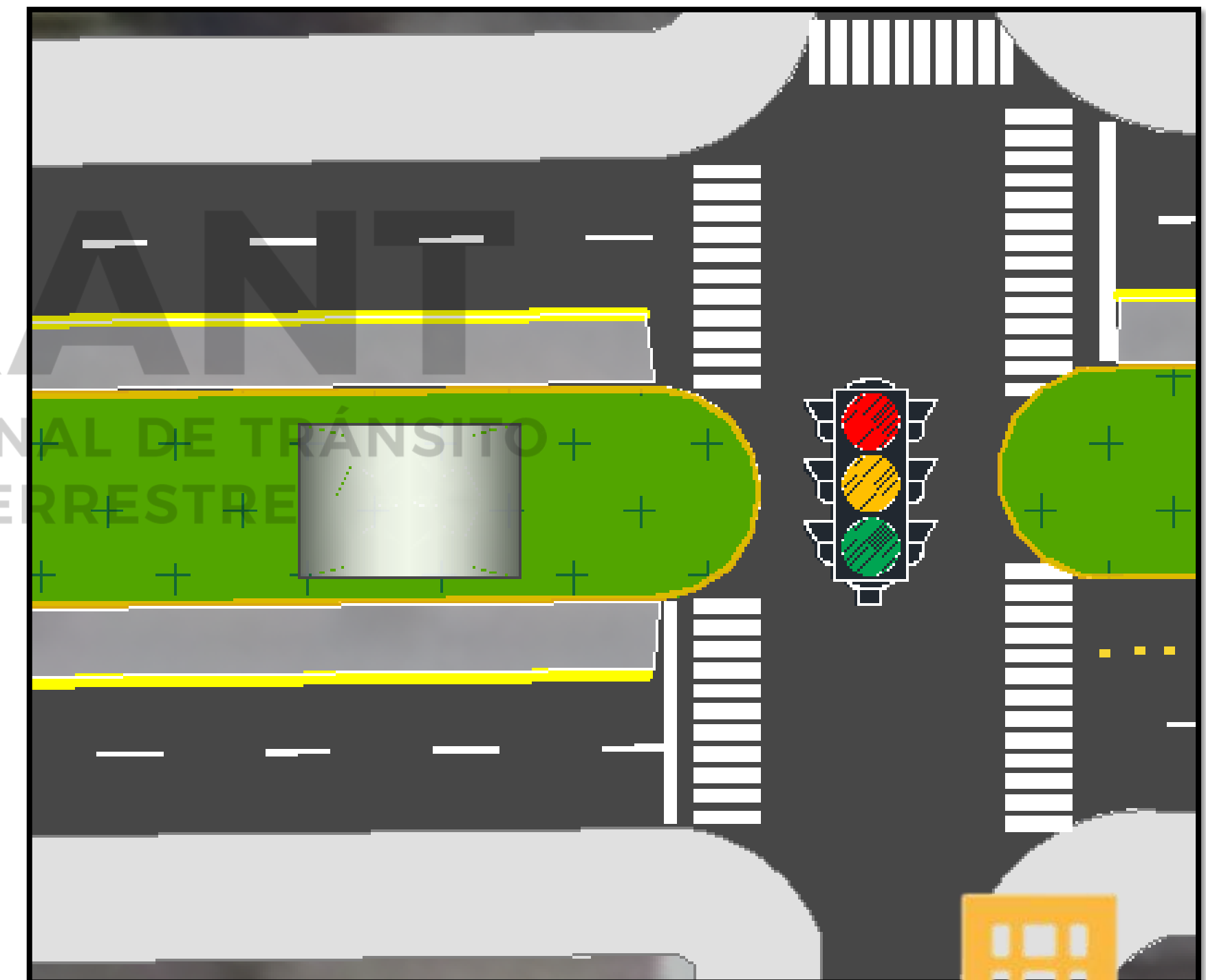
ACTUALIZACIÓN DEL PROYECTO



BRT Av. Churchill



- Para actualizar esta propuesta, se realizaron conteos y análisis de la red semaforica en las intersecciones de la Av. Churchill. También se consideró como parte de la red de transporte público la carga de pasajeros que se estarán movilizando como parte del sistema integrado, conectando Línea 1 y 2 del Metro de Santo Domingo por la Av. Churchill.



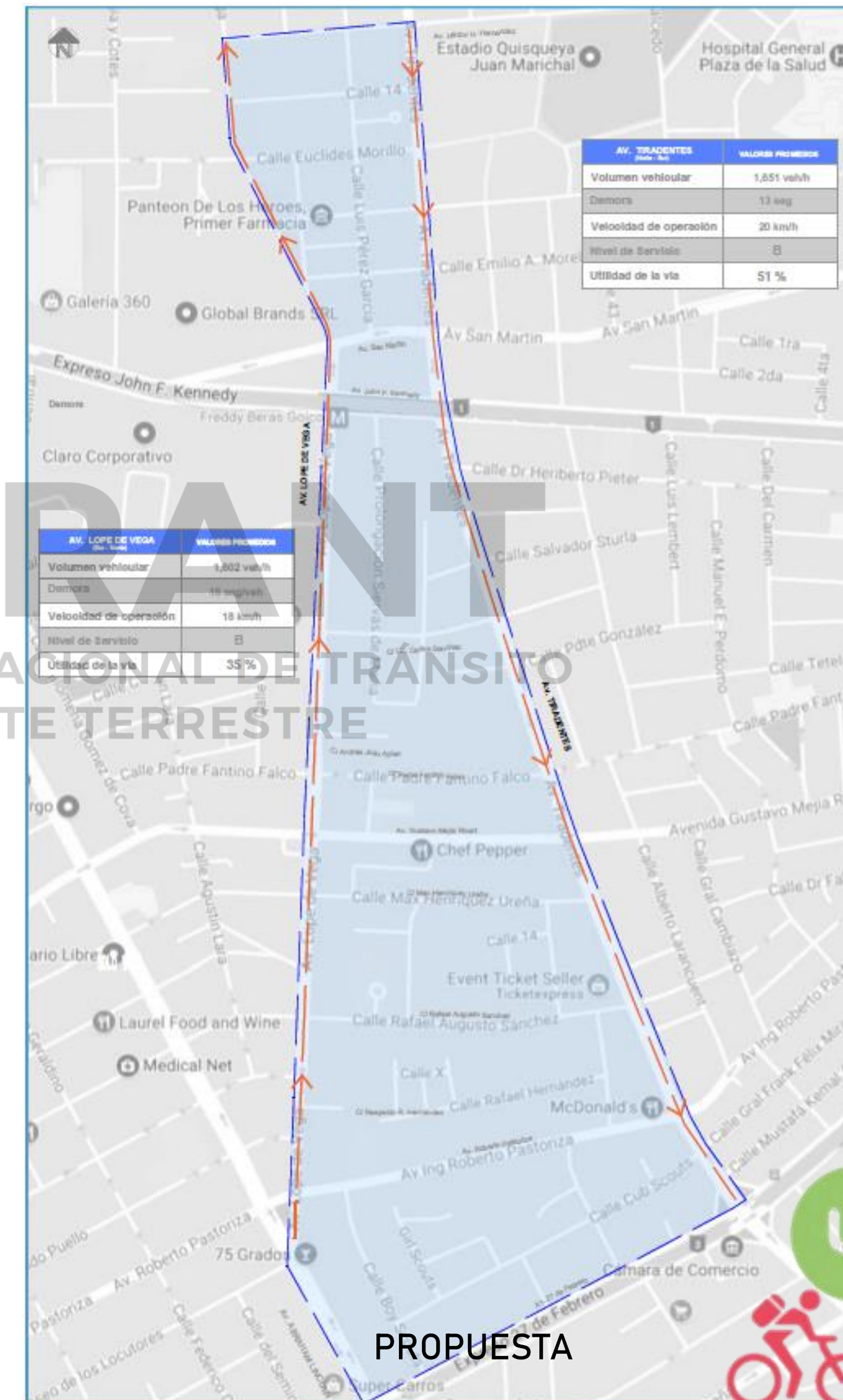
	Carril Mixto
	Carril Exclusivo
	Parada de autobús



INTRANTE
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Par Vial Lope de Vega - Tiradentes



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Situación Actual



VOLÚMENES DE TRÁFICO DIARIOS EN EL DN

Situación Actual



Av. Winston Churchill (Sentido N-S) Martes 7:30 AM



Av. Winston Churchill (Sentido S-N) Miércoles 5:30 PM



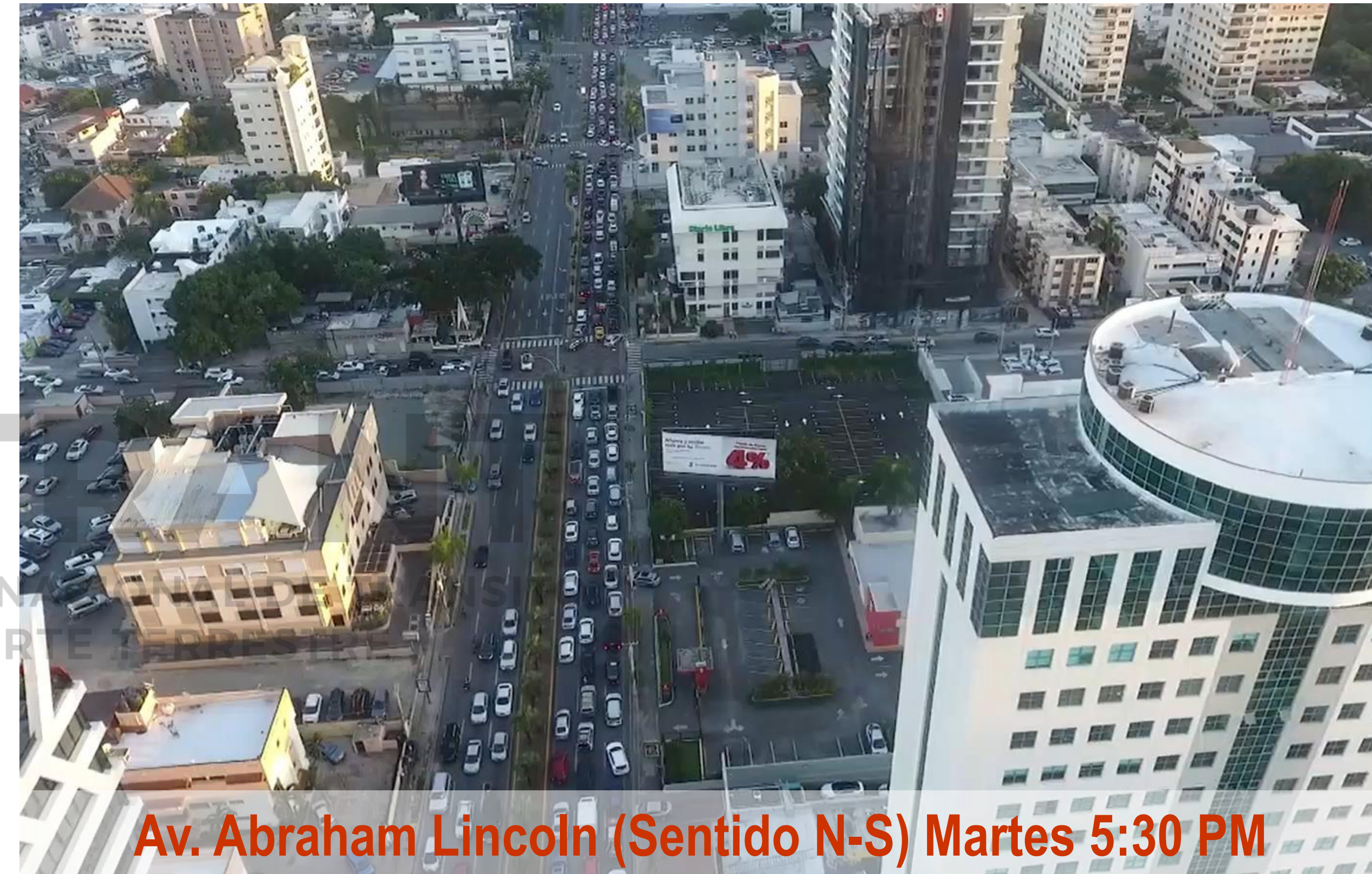
VUELO DE DRONE AV. CHURCHILL



Situación Actual



Av. Abraham Lincoln (Sentido N-S) Martes 7:30 AM



Av. Abraham Lincoln (Sentido N-S) Martes 5:30 PM



VUELO DE DRONE AV. LINCOLN



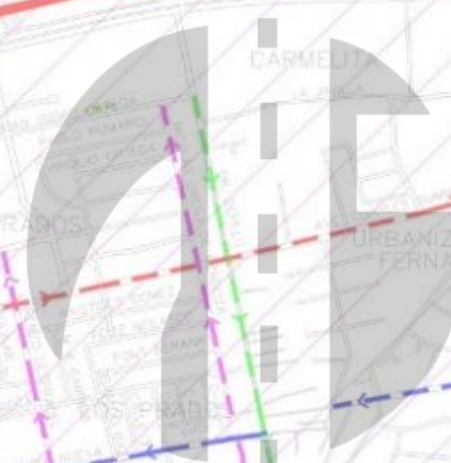
¿Donde estamos?

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



PROYECTO DEL POLÍGONO AMPLIADO

Distrito Nacional



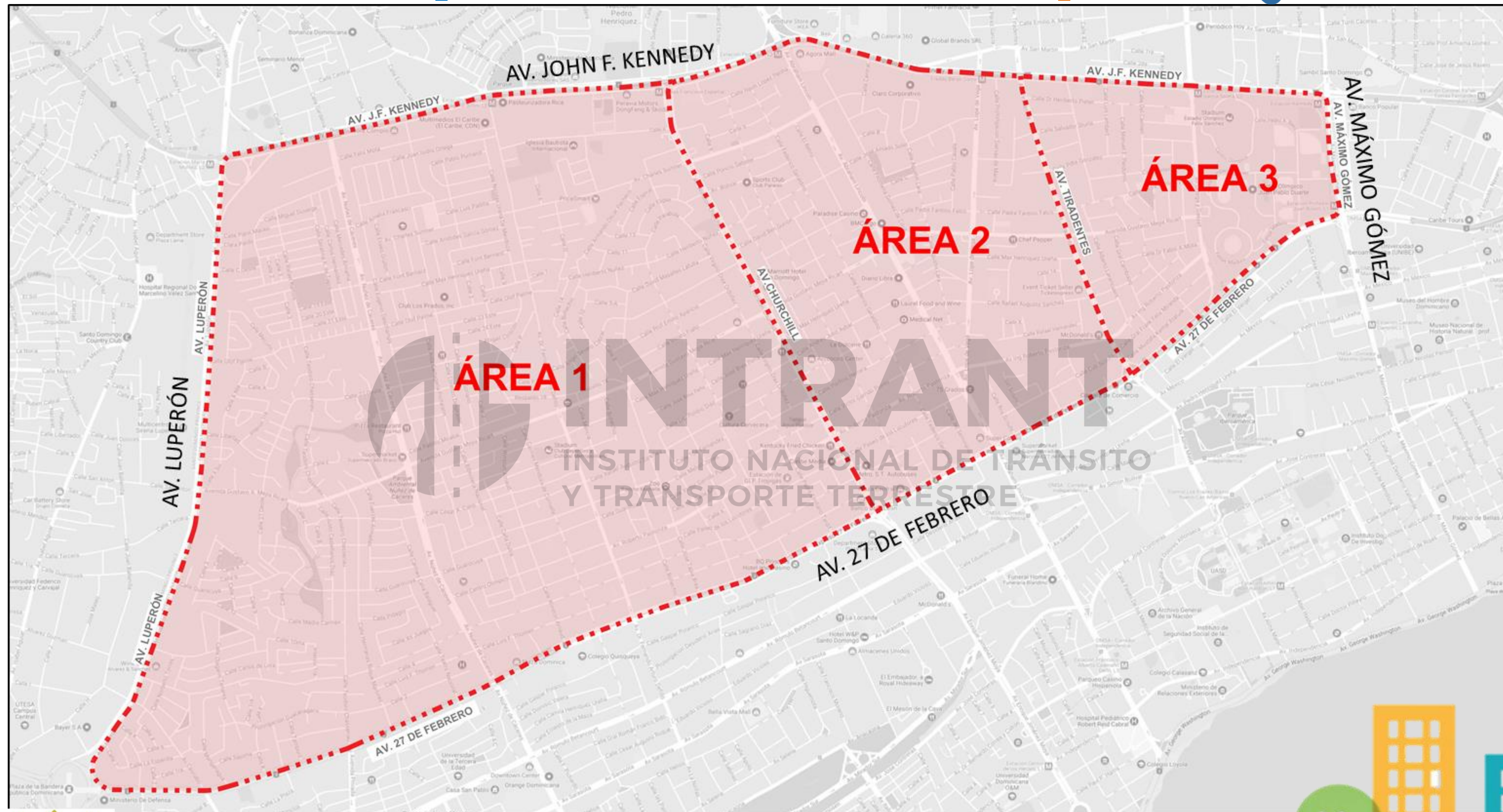
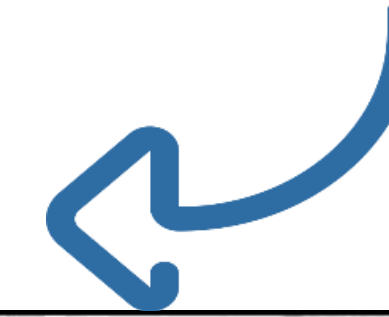
INTRAN
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



INTRAN
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Implementación Por Etapas



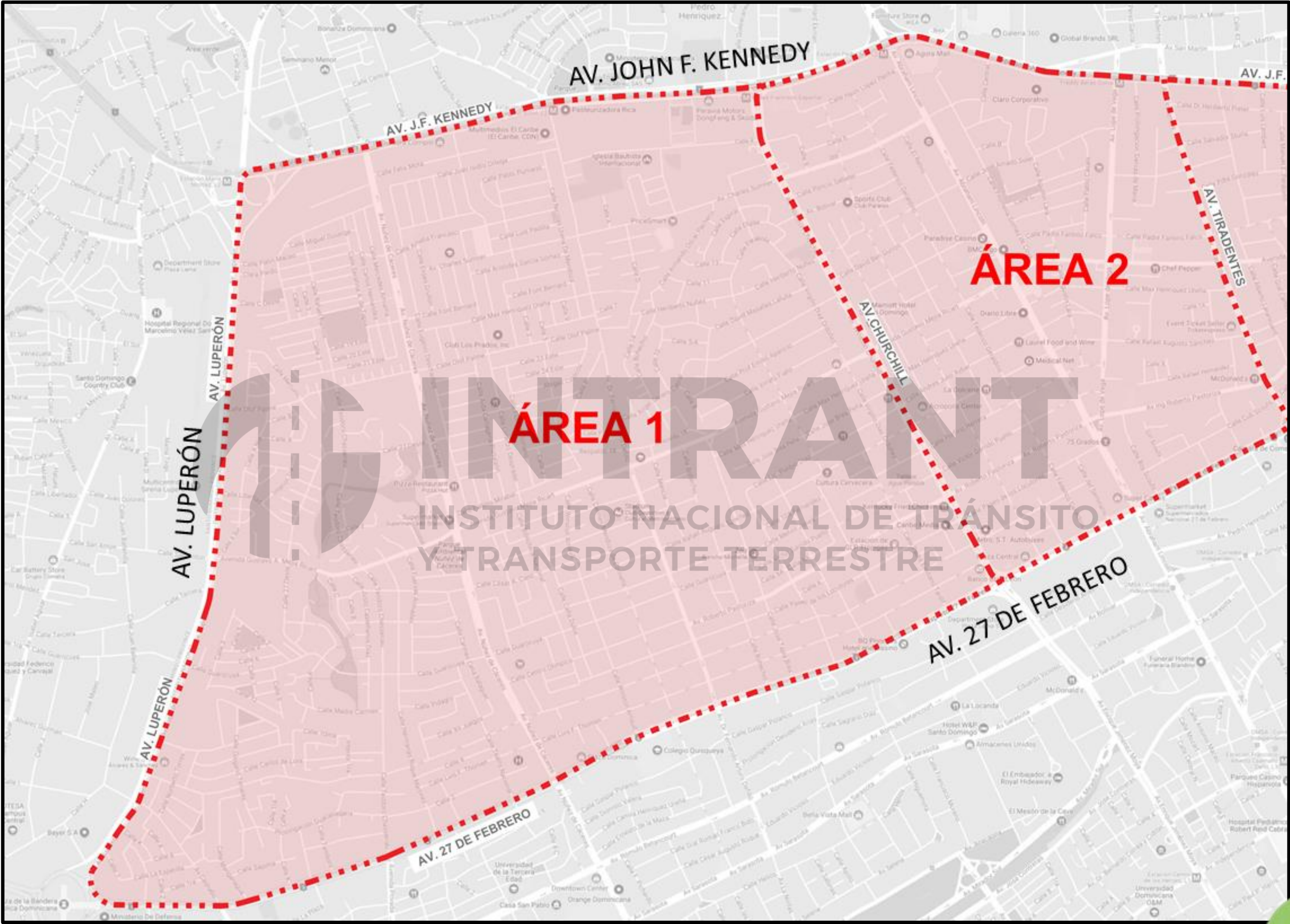
INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



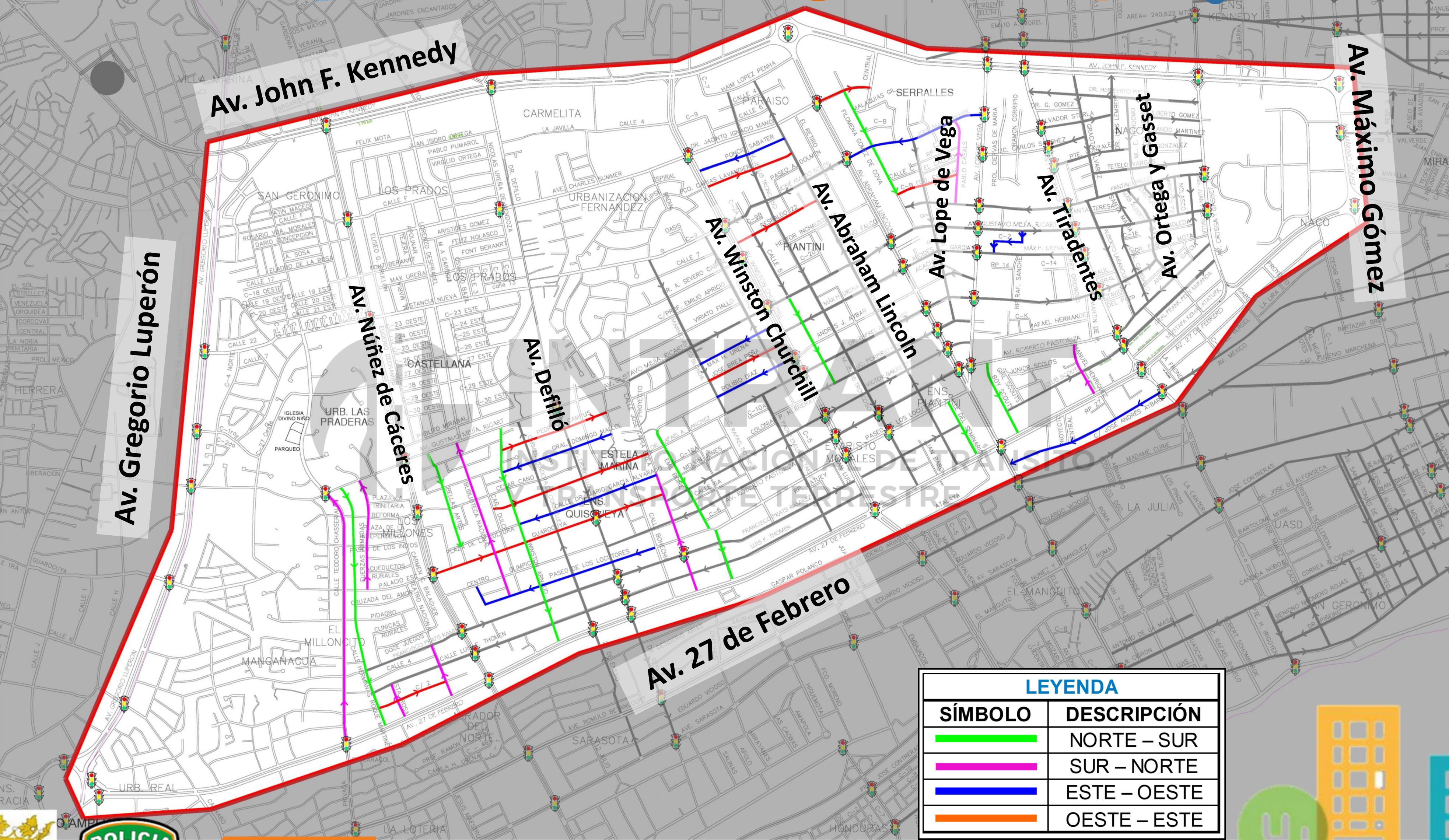
GENERALIDADES – POLÍGONO AMPLIADO



Implementación Segunda Etapa



Implementación Segunda Etapa



LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	NORTE – SUR
	SUR – NORTE
	ESTE – OESTE
	OESTE – ESTE

PATRÓN DE CIRCULACIÓN ACTUAL

Implementación Segunda Etapa

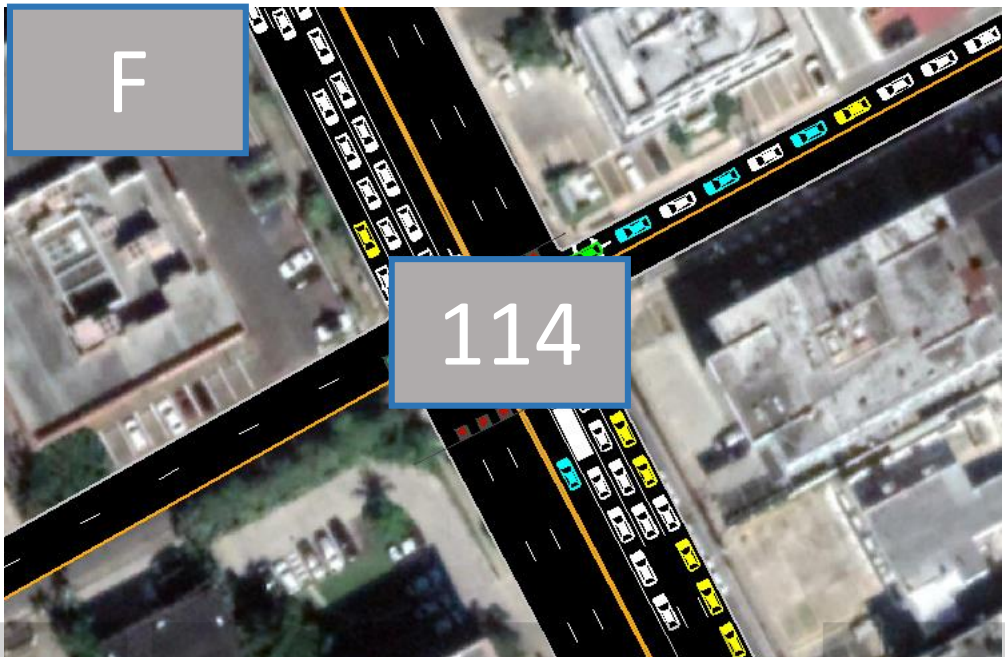


Av. Lope de Vega – C/
José A. Soler

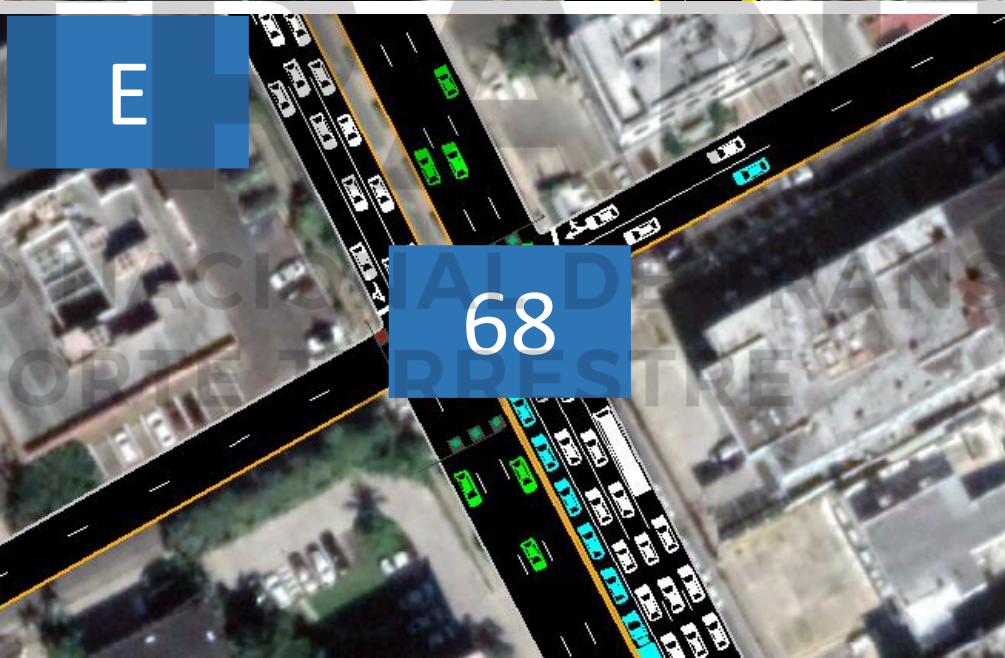
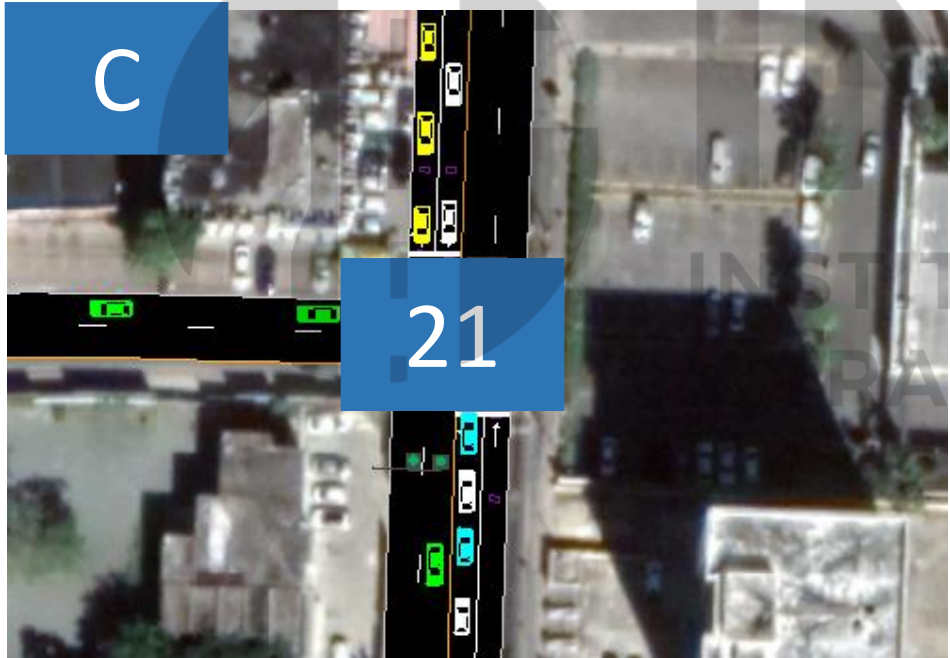
Av. Abraham Lincoln – C/
José A. Soler

Av. Abraham Lincoln – C/
Jacinto Mañón

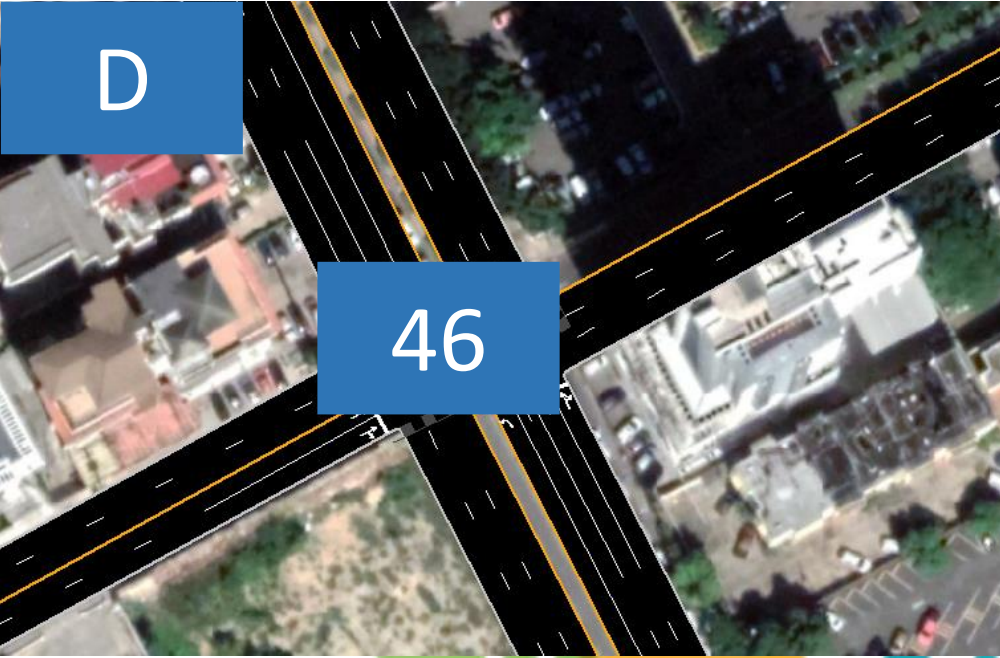
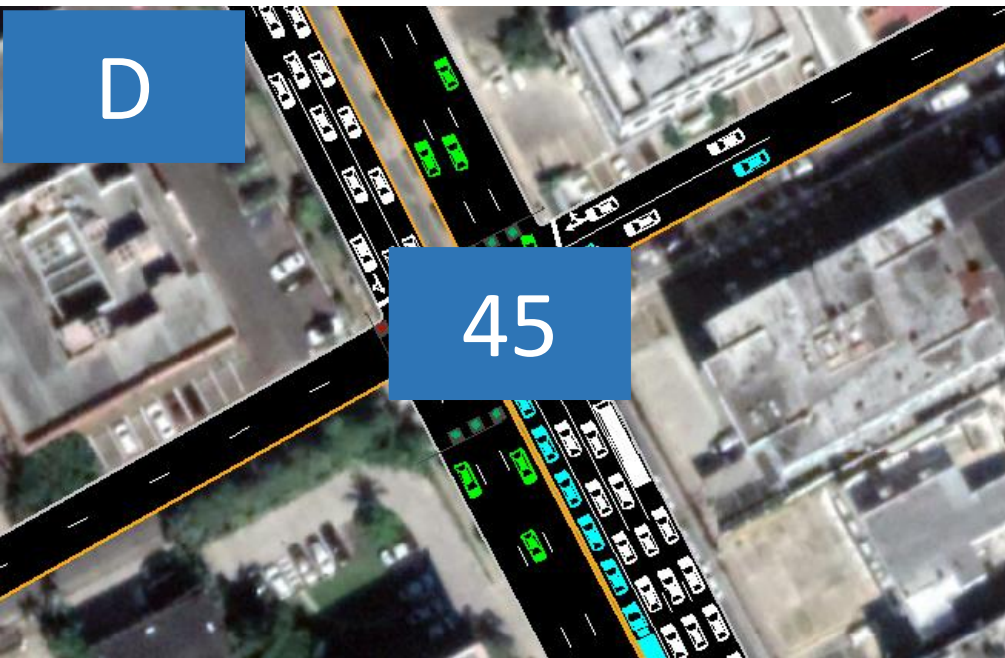
SITUACIÓN ANTES DE
CAMBIOS VIALES



SITUACIÓN PROYECTADA
CON CAMBIOS VIALES



SITUACIÓN LUEGO DE
IMPLEMENTACIÓN DE
CAMBIOS VIALES



DEMORA Y NDS INTERSECCIONES



Implementación Segunda Etapa



Medidas en Pandemia



- Restricciones de Movilidad
- Modos de transporte sostenibles
- Ciclovías

GABINETE DE SALUD PRESENTA NUEVAS MEDIDAS PARA EVITAR LA EXPANSIÓN DEL COVID-19:
(DEL 27 DE ENERO AL 08 DE FEBRERO)

TOQUE DE QUEDA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

De lunes a viernes,
de 7:00 P.M. a 5:00 A.M.
con un libre tránsito hasta las **10:00 P.M.**

Sábados y domingos, de
5:00 P.M. a 5:00 A.M.
con un libre tránsito hasta las **8:00 P.M.**



Los servicios de **OPRET** y **OMSA** operarán hasta finalizar el **libre tránsito.**



FUENTE: «Decreto Presidencial 037-21» y «Ley General de Salud (No. 42-01)»

 **MINISTERIO DE LA SALUD**
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
Gabinete de Salud

Par Vial Churchill – Lincoln

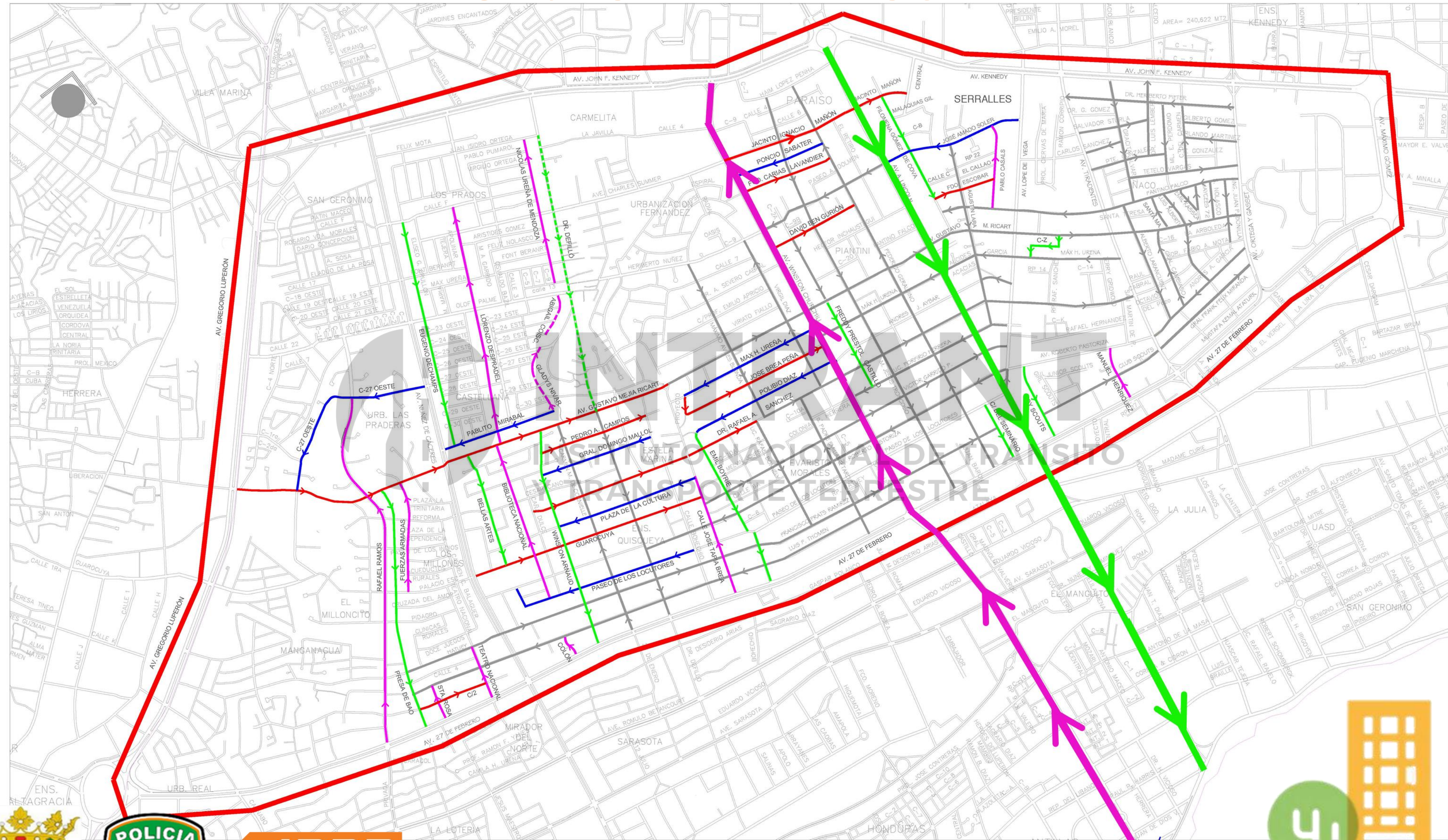


INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Par Vial

Churchill – Lincoln



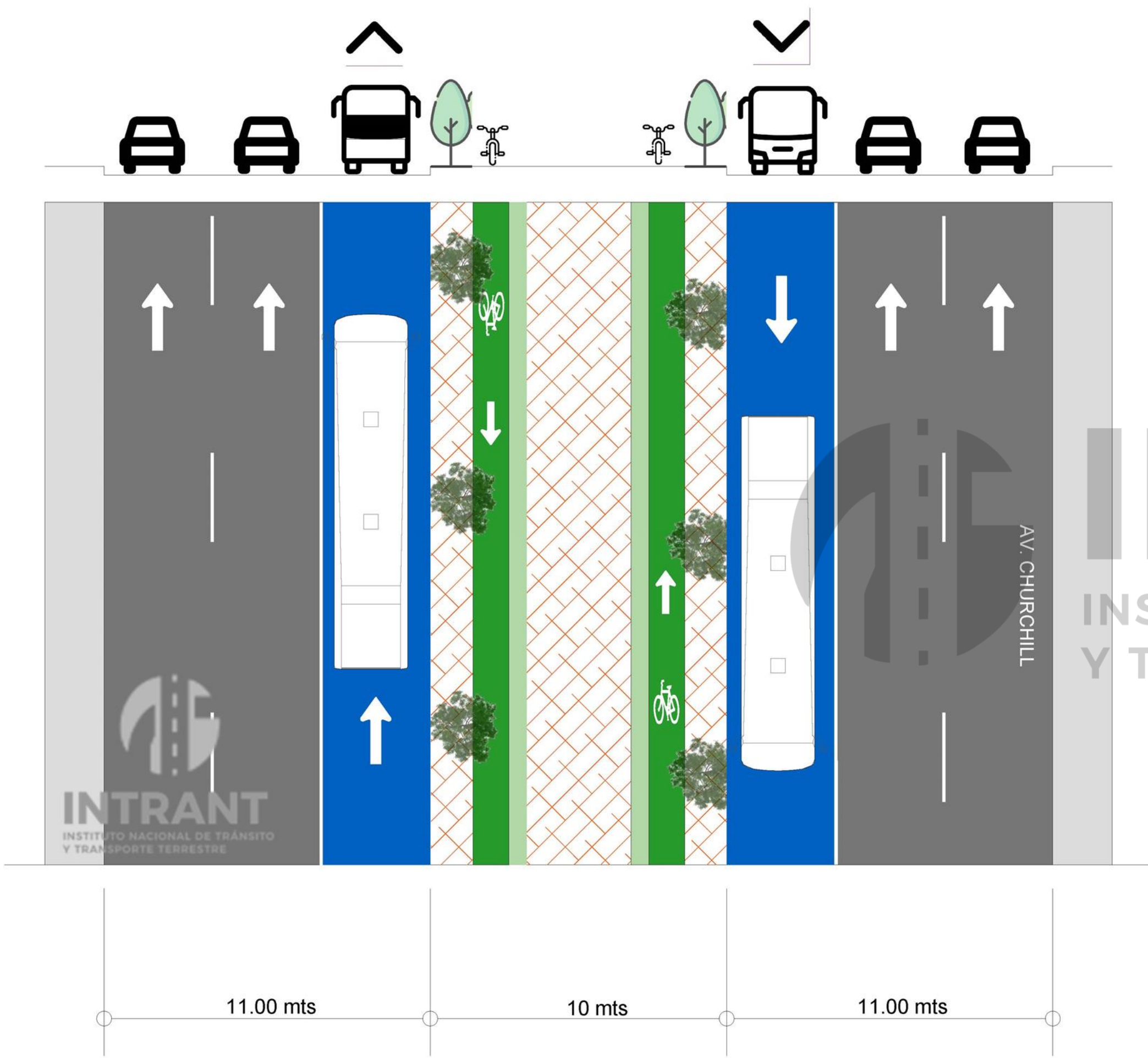
INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



MOPC



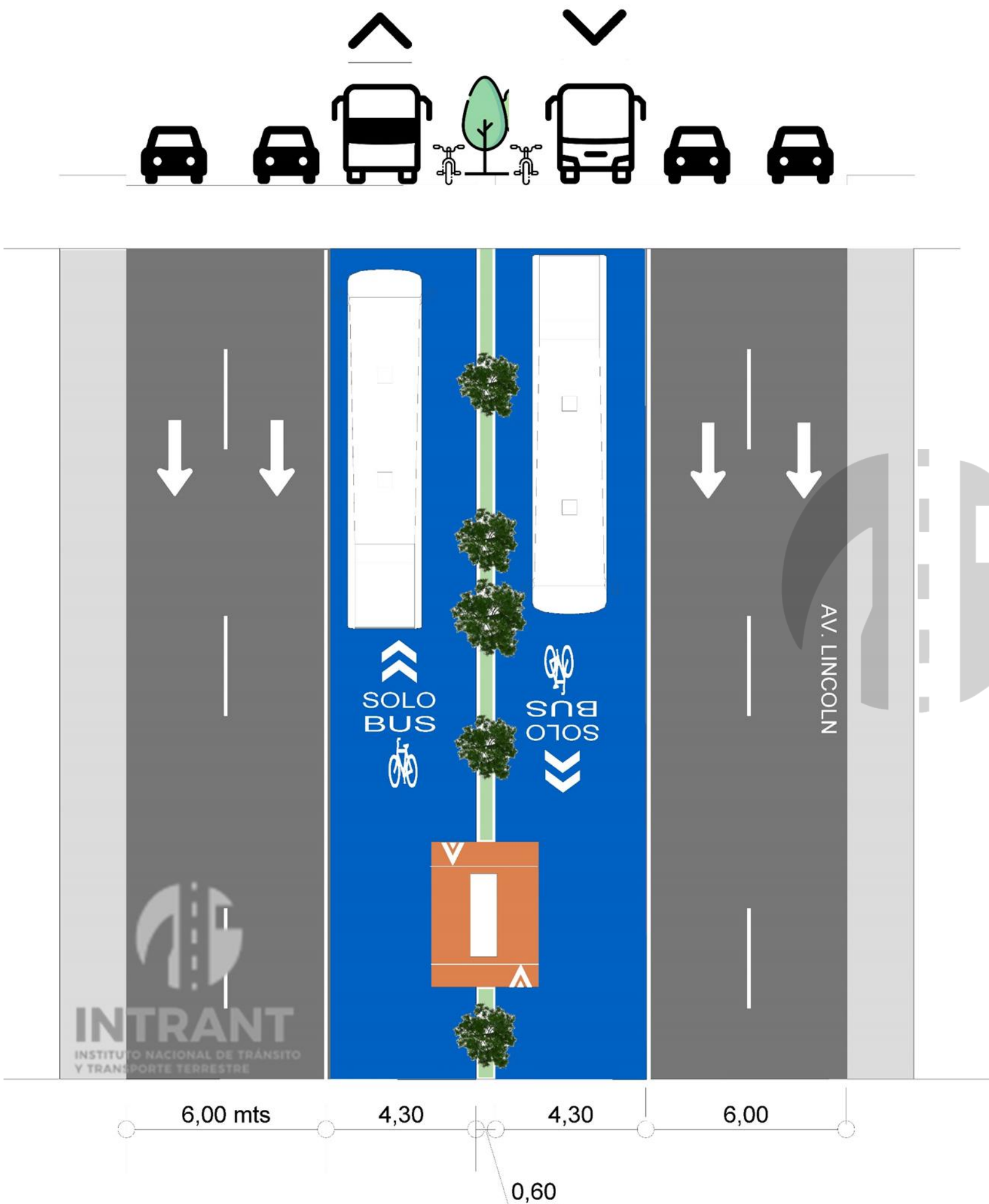
Par Vial Churchill - Lincoln



SECCIÓN TÍPICA AV. WINSTON CHURCHILL



Par Vial Churchill - Lincoln



SECCIÓN TÍPICA AV. ABRAHAM LINCOLN



Par Vial Churchill - Lincoln



No.	Intersección	Sin Par Vial	
		NDS	Demora (seg)
1	Av. Abraham Lincoln -Av. John F. Kennedy	F	303.5
2	Av. Abraham Lincoln -C/ Jacinto Mañón	D	52.7
3	Av. Abraham Lincoln -C/ José A. Soler	D	41.0
4	Av. Abraham Lincoln -C/ Héctor I. Cabral*	F	188.8
5	Av. Abraham Lincoln -Av. Gustavo Mejía R.	F	131.6
6	Av. Abraham Lincoln -C/ Máx Henríquez U.	C	26.6
7	Av. Abraham Lincoln -C/ Andrés J. Aybar**	A	2.5
8	Av. Abraham Lincoln -Av. Rafael A. Sánchez	F	81.0
9	Av. Abraham Lincoln -C/ Porfirio Herrera	C	22.1
10	Av. Abraham Lincoln -C/ Víctor Garrido P.	E	26.0
11	Av. Abraham Lincoln -Av. Roberto Pastoriza	E	59.1
12	Av. Abraham Lincoln -C/ Paseo de los Locutores*	-	-
13	Av. Abraham Lincoln -Av. 27 de Febrero	F	192.0
14	Av. Abraham Lincoln -C/ José A. Aybar*	A	3.6
15	Av. Abraham Lincoln -Av. Pedro Henríquez U.	A	4.0
16	Av. Abraham Lincoln -Av. Simón Bolívar	C	34.8
17	Av. Abraham Lincoln -Av. Sarasota	F	207.7
18	Av. Abraham Lincoln -C/ Núñez y Domínguez*	F	1,006.8
19	Av. Abraham Lincoln -Av. José Contreras	D	48.2
20	Av. Abraham Lincoln -C/ Modesto Díaz	F	1,000.9
21	Av. Abraham Lincoln -C/ Antonio de la Maza	A	2.1
22	Av. Abraham Lincoln -Av. Correa y Cidrón	D	51.3
23	Av. Abraham Lincoln -Av. Independencia	D	46.7
24	Av. Abraham Lincoln -C/ Paul Harris	A	9.2
25	Av. Abraham Lincoln -Av. George Washington	D	55.0

* Intersección No Semaforizada Actualmente

No.	Intersección	Sin Par Vial	
		NDS	Demora (seg)
1	Av. Winston Churchill -C/ Jacinto Mañón	F	83.2
2	Av. Winston Churchill -C/ José A. Soler	F	220.8
3	Av. Winston Churchill -C/ Ángel Severo C.	F	101.4
4	Av. Winston Churchill -Av. Gustavo Mejía R.	F	80.6
5	Av. Winston Churchill -C/ Andrés J. Aybar	F	83.4
6	Av. Winston Churchill -Av. Rafael A. Sánchez	E	73.4
7	Av. Winston Churchill -C/ Víctor Garrido P.	C	25.4
8	Av. Winston Churchill -Av. Roberto Pastoriza	C	20.5
9	Av. Winston Churchill -C/ Paseo de los Locutores	F	127.6
10	Av. Winston Churchill -Av. 27 de Febrero	F	222.5
11	Av. Jiménez Moya -Av. Simón Bolívar	D	52.2
12	Av. Jiménez Moya -Av. Sarasota	F	96.0
13	Av. Jiménez Moya -C/ El Recodo*	E	48.4
14	Av. Jiménez Moya -Av. José Contreras	D	41.7
15	Av. Jiménez Moya -C/ Batalla del Memiso*	A	4.9
16	Av. Jiménez Moya -Av. Correa y Cidrón	D	35.7
17	Av. Jiménez Moya -C/ B*	A	4.9
18	Av. Jiménez Moya -Av. Independencia	F	131.8
19	Av. Jiménez Moya -C/ República del Líbano*	A	2.5
20	Av. Jiménez Moya -C/ Paul Harris*	F	3,358.3

Tras la implementación del Proyecto del Polígono Ampliado, el nivel de servicio de las intersecciones analizadas de la Av. Winston Churchill y Av. Abraham Lincoln opera de manera general en **F**, con una demora promedio de **240 seg/veh** para el caso de la Av. Winston Churchill, y **150 seg/veh** para el caso de la Av. Abraham Lincoln.

Par Vial Churchill - Lincoln



SIN PAR VIAL

CON PAR VIAL



Nota: Las simulaciones fueron realizadas destinando 4 carriles para el tráfico vehicular, tomando en consideración que los dos carriles restantes serán de uso exclusivo de transporte público.



SIMULACIÓN AV. CHURCHILL – C/ JACINTO MAÑÓN

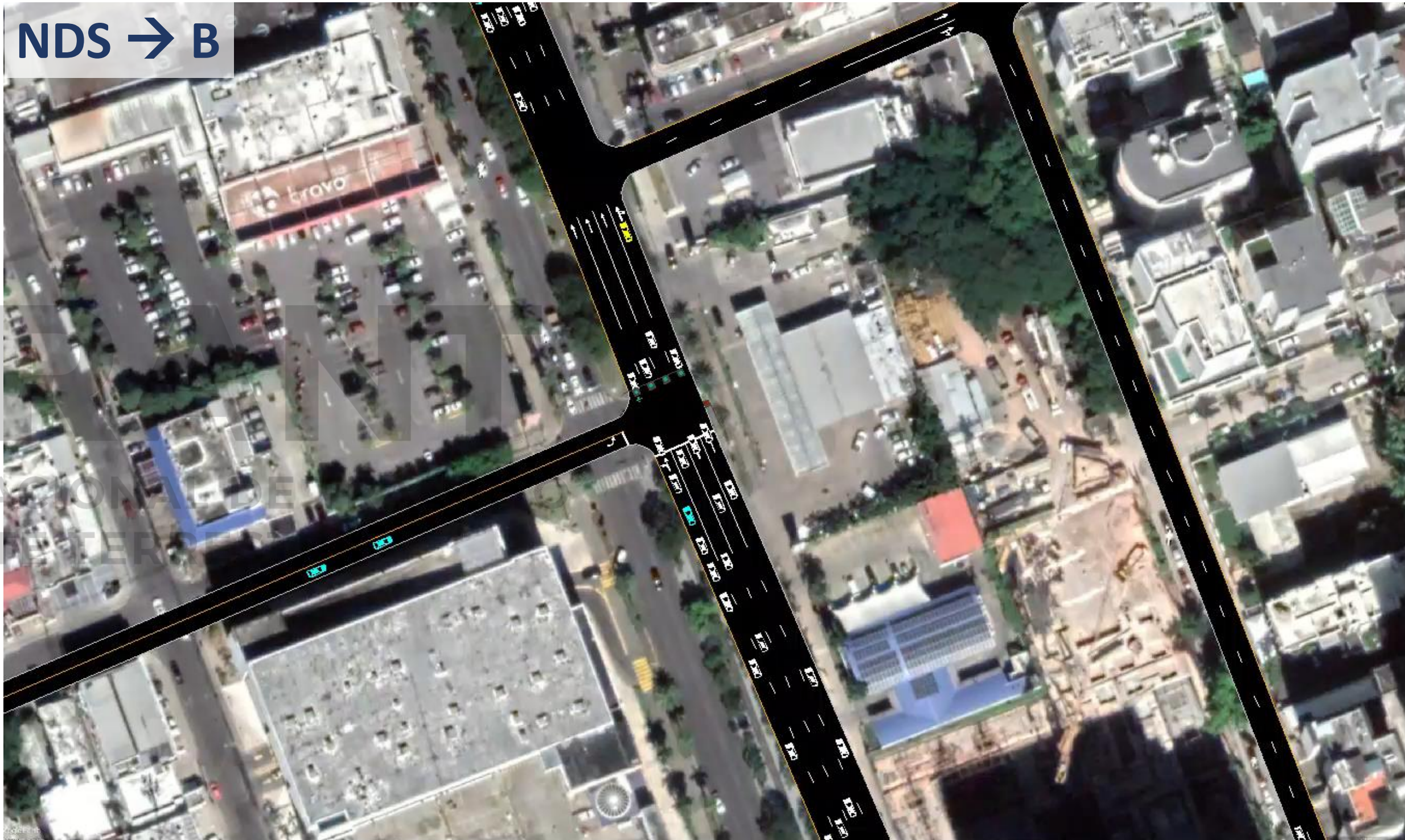


Par Vial Churchill - Lincoln



SIN PAR VIAL

CON PAR VIAL



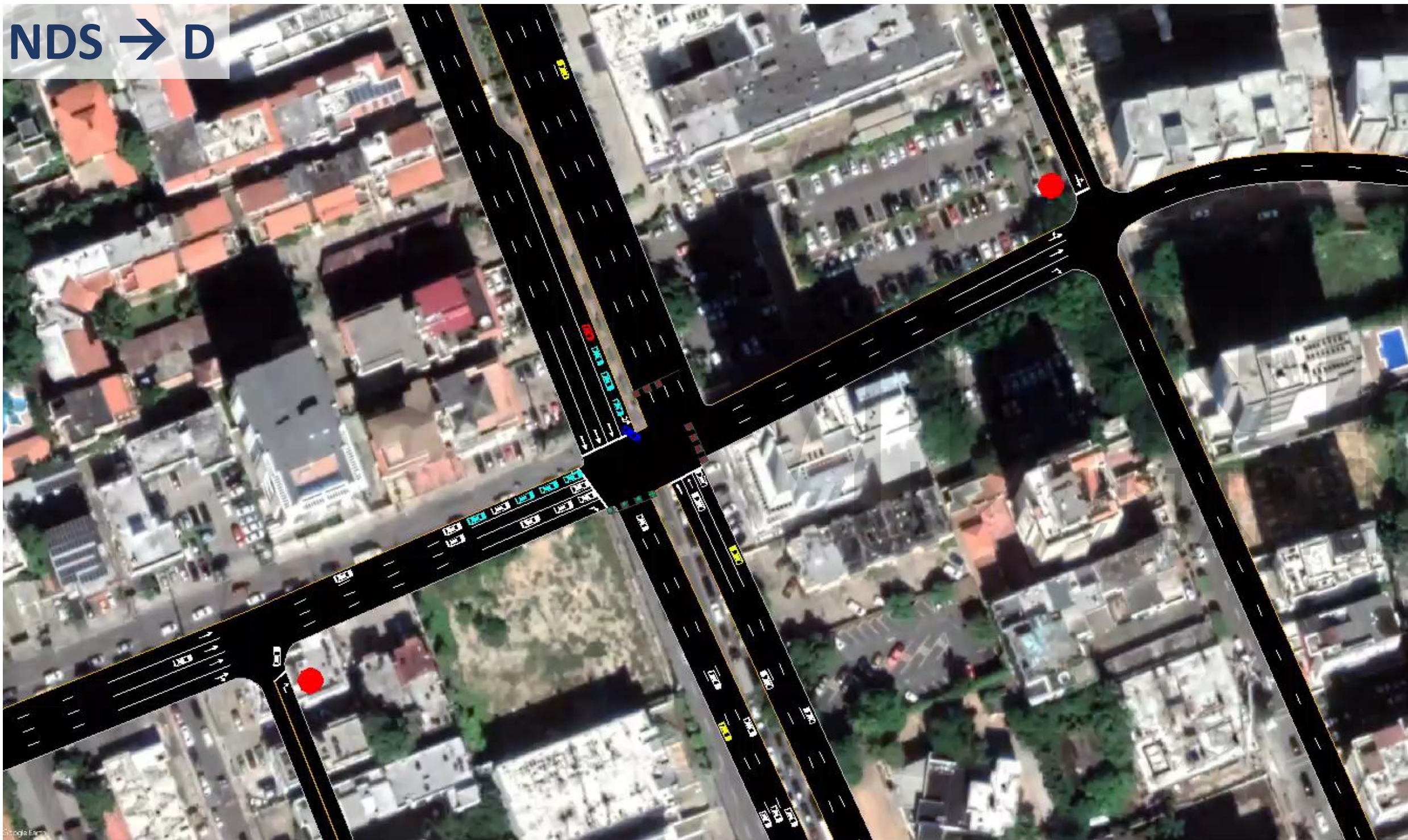
Par Vial Churchill - Lincoln



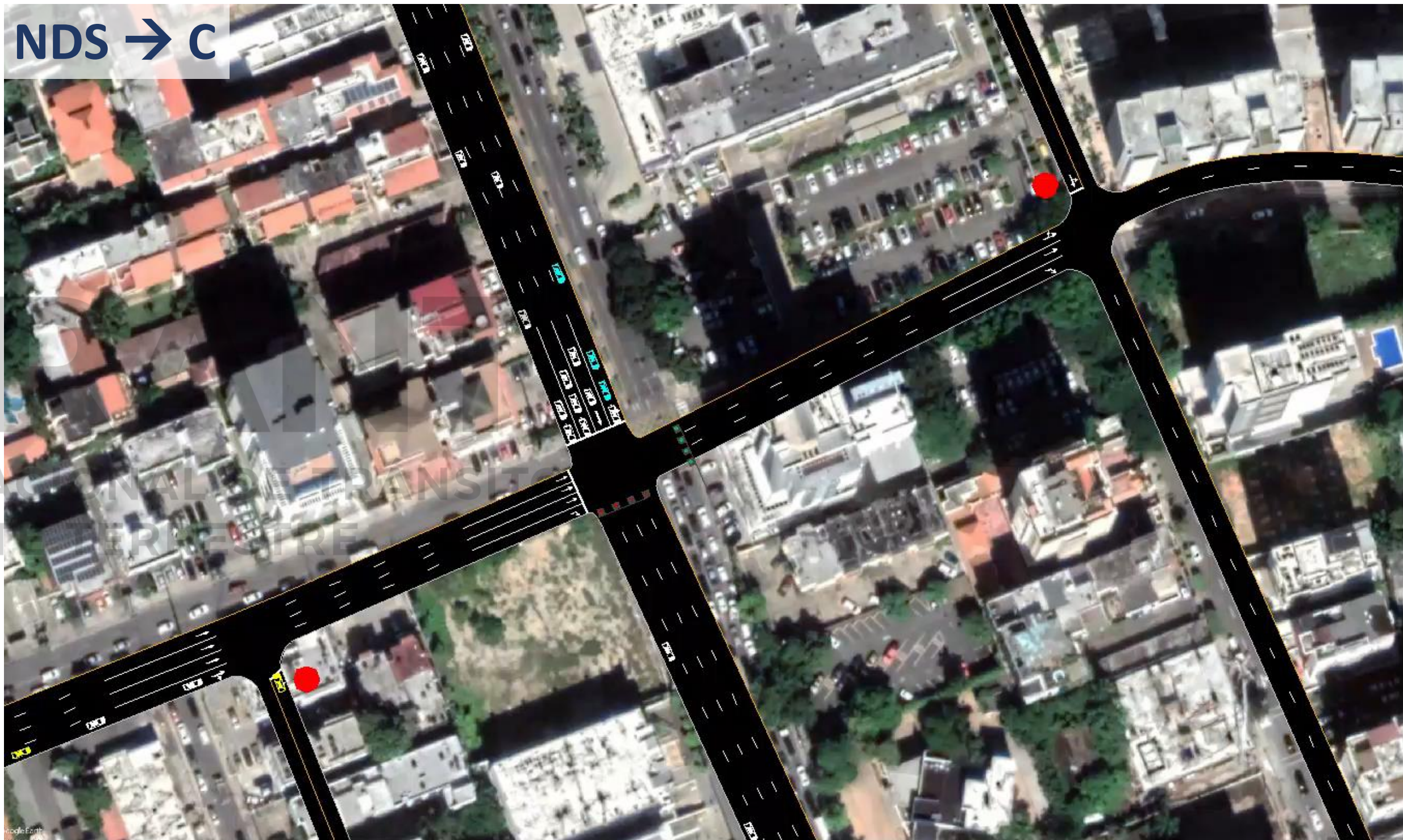
SIN PAR VIAL

CON PAR VIAL

NDS → D



NDS → C



Par Vial Churchill - Lincoln



SIN PAR VIAL

CON PAR VIAL

NDS → D



NDS → B

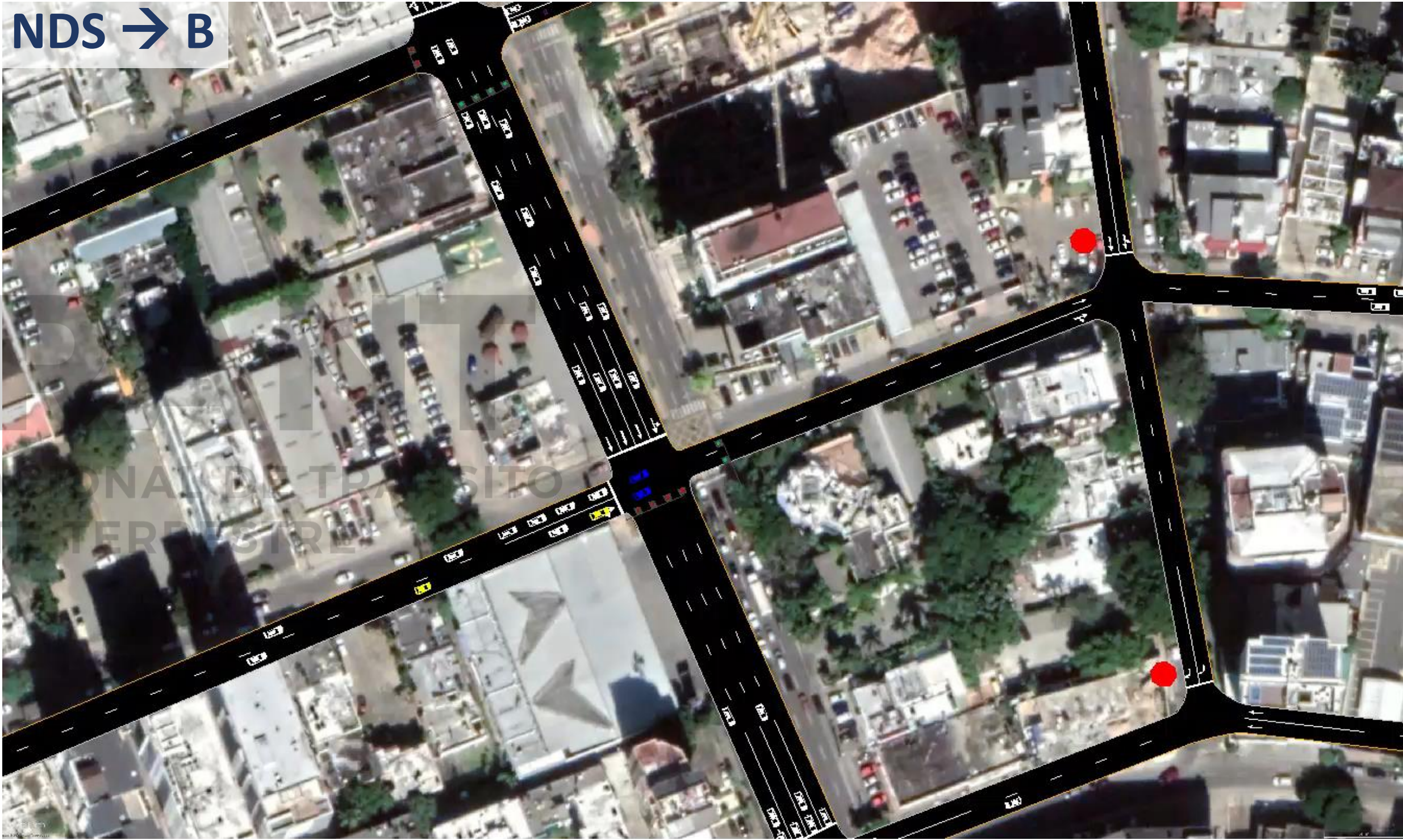


Par Vial Churchill - Lincoln

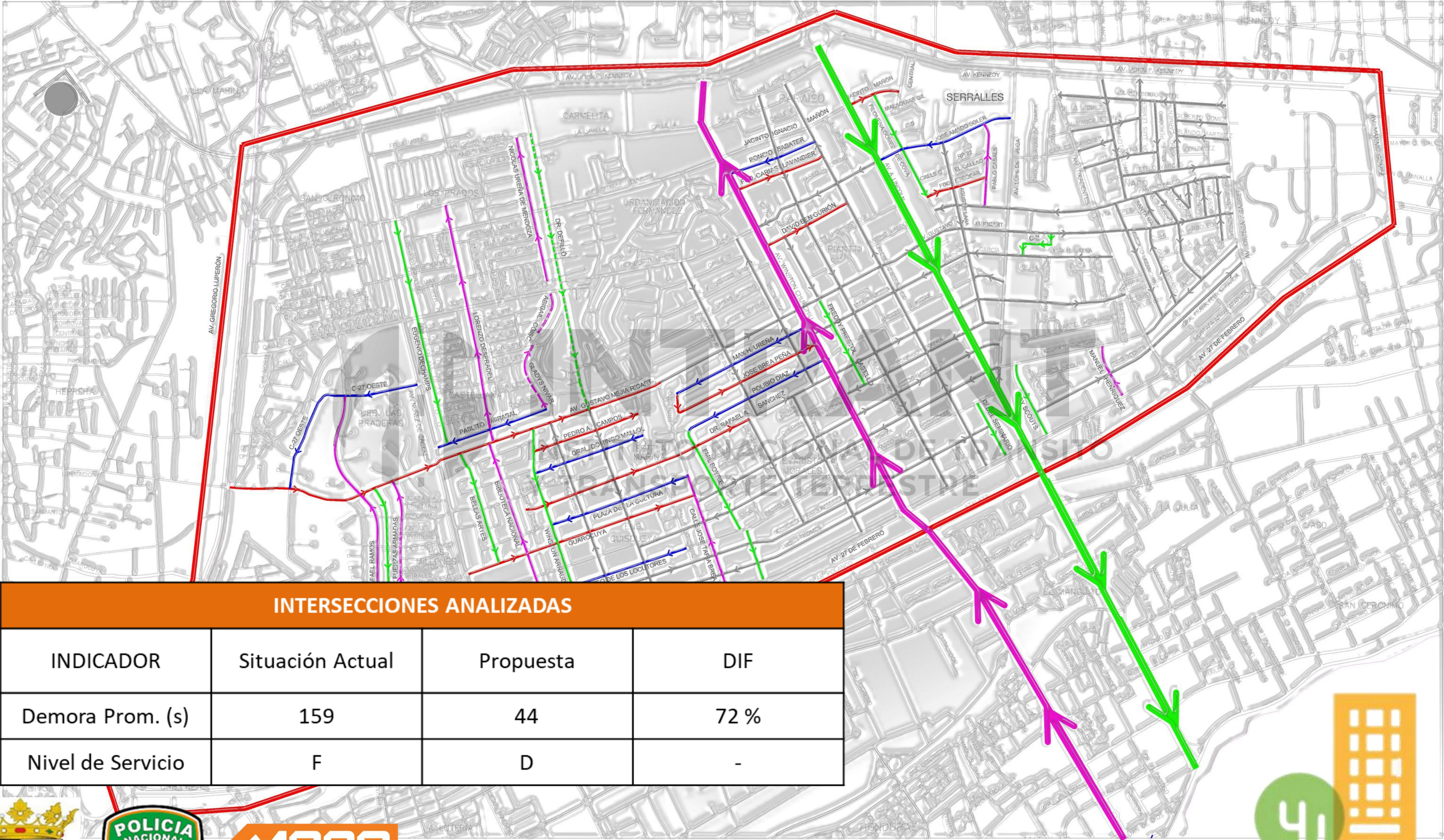


SIN PAR VIAL

CON PAR VIAL



Par Vial Churchill - Lincoln



INTERSECCIONES ANALIZADAS			
INDICADOR	Situación Actual	Propuesta	DIF
Demora Prom. (s)	159	44	72 %
Nivel de Servicio	F	D	-



RESUMEN DEMORA PROMEDIO Y NIVEL DE SERVICIO



Par Vial Churchill - Lincoln



Al comparar el consumo de combustible **equivalente**, según clasificación vehicular y tipo de combustible, se tiene que:

Con la ejecución del proyecto del **Polígono Central Ampliado**, en la Av. Winston Churchill y Av. Abraham Lincoln, se registró un consumo aproximado de **3,000 mil** galones de combustible equivalente por intersección en la hora pico matutina (7:30 – 8:30 AM).

En este mismo escenario, con la implementación del **Par Vial Churchill – Lincoln**, el consumo de combustible se vería afectado a causa de la **disminución** de los niveles de congestionamiento, representando un **10%** aproximadamente.

INTRAN
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



INTRAN
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



DISMINUCIÓN EN NIVELES DE CONGESTIONAMIENTO



Par Vial Churchill - Lincoln



Comparación Emisiones SIN PAR VIAL VS. CON PAR VIAL				
No.	Intersección	Ton CO ₂ Eq		Incremento
		SIN PAR VIAL	CON PAR VIAL	
1	Av. Abraham Lincoln -Av. John F. Kennedy	52.55	47.09	-10.39%
2	Av. Abraham Lincoln -C/ Jacinto Mañón	26.77	24.66	-7.87%
3	Av. Abraham Lincoln -C/ José A. Soler	26.10	22.51	-13.75%
4	Av. Abraham Lincoln -C/ Héctor I. Cabral*	22.09	16.62	-24.77%
5	Av. Abraham Lincoln -Av. Gustavo Mejía R.	31.81	29.56	-7.05%
6	Av. Abraham Lincoln -C/ Máx Henríquez U.	22.38	21.68	-3.16%
7	Av. Abraham Lincoln -C/ Andrés J. Aybar**	16.96	16.49	-2.76%
8	Av. Abraham Lincoln -Av. Rafael A. Sánchez	21.14	19.66	-7.00%
9	Av. Abraham Lincoln -C/ Porfirio Herrera	16.47	15.10	-8.31%
10	Av. Abraham Lincoln -C/ Víctor Garrido P.	20.45	19.05	-6.87%
11	Av. Abraham Lincoln -Av. Roberto Pastoriza	21.80	20.48	-6.03%
12	Av. Abraham Lincoln -C/ Paseo de los Locutores*	23.20	22.41	-3.40%
13	Av. Abraham Lincoln -Av. 27 de Febrero	44.12	43.43	-1.55%
14	Av. Abraham Lincoln -C/ José A. Aybar*	28.22	23.43	-17.00%
15	Av. Abraham Lincoln -Av. Pedro Henríquez U.	35.65	22.73	-36.24%
16	Av. Abraham Lincoln -Av. Simón Bolívar	35.27	30.81	-12.65%
17	Av. Abraham Lincoln -Av. Sarasota	20.27	19.55	-3.60%
18	Av. Abraham Lincoln -C/ Núñez y Domínguez*	17.01	16.31	-4.10%
19	Av. Abraham Lincoln -Av. José Contreras	20.58	20.32	-1.28%
20	Av. Abraham Lincoln -C/ Modesto Díaz	17.13	16.51	-3.63%
21	Av. Abraham Lincoln -C/ Antonio de la Maza	17.73	16.82	-5.15%
22	Av. Abraham Lincoln -Av. Correa y Cidrón	23.18	22.94	-1.01%
23	Av. Abraham Lincoln -Av. Independencia	23.18	22.62	-2.42%
24	Av. Abraham Lincoln -C/ Paul Harris	15.16	15.14	-0.10%
25	Av. Abraham Lincoln -Av. George Washington	44.06	43.84	-0.51%

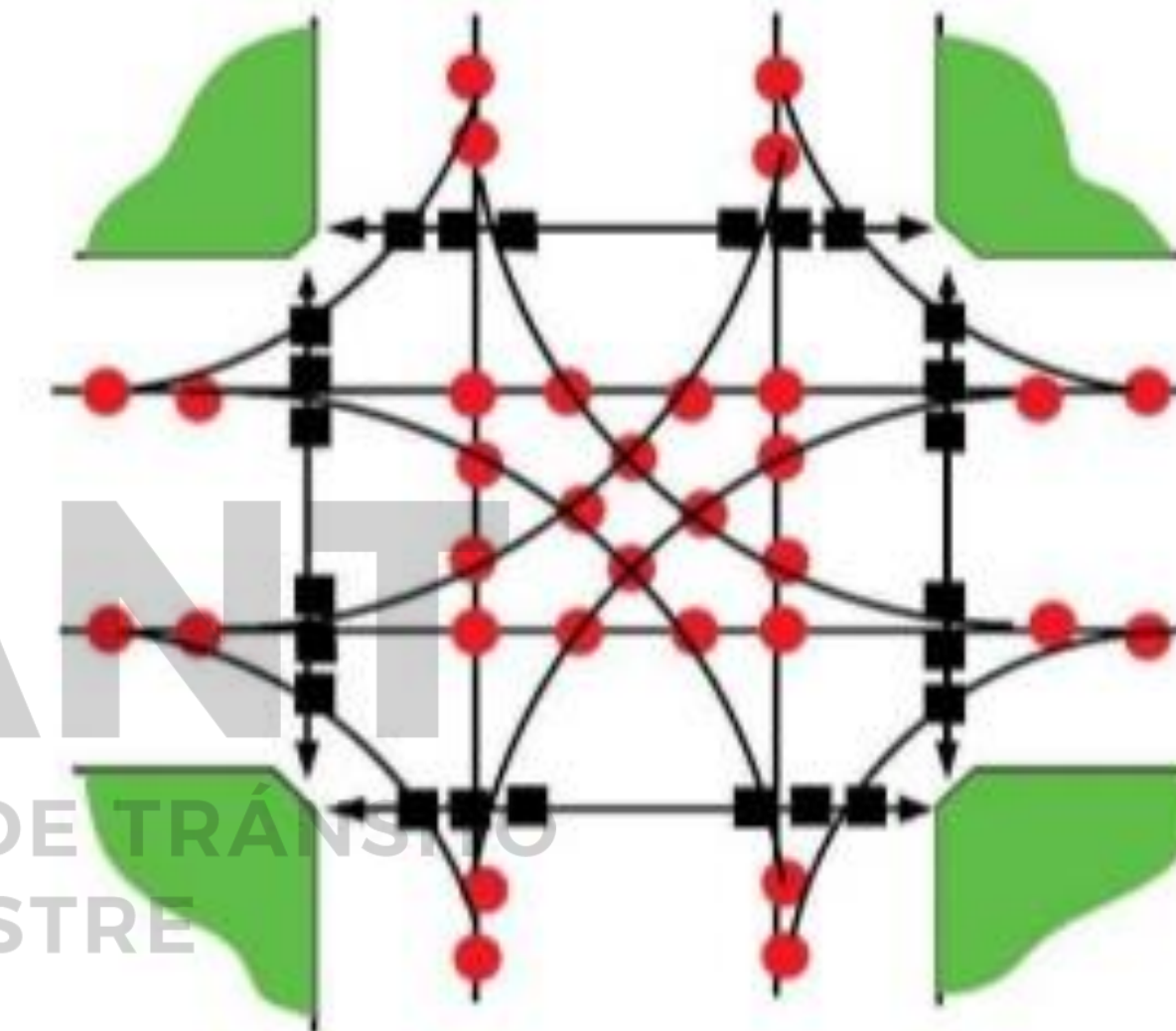
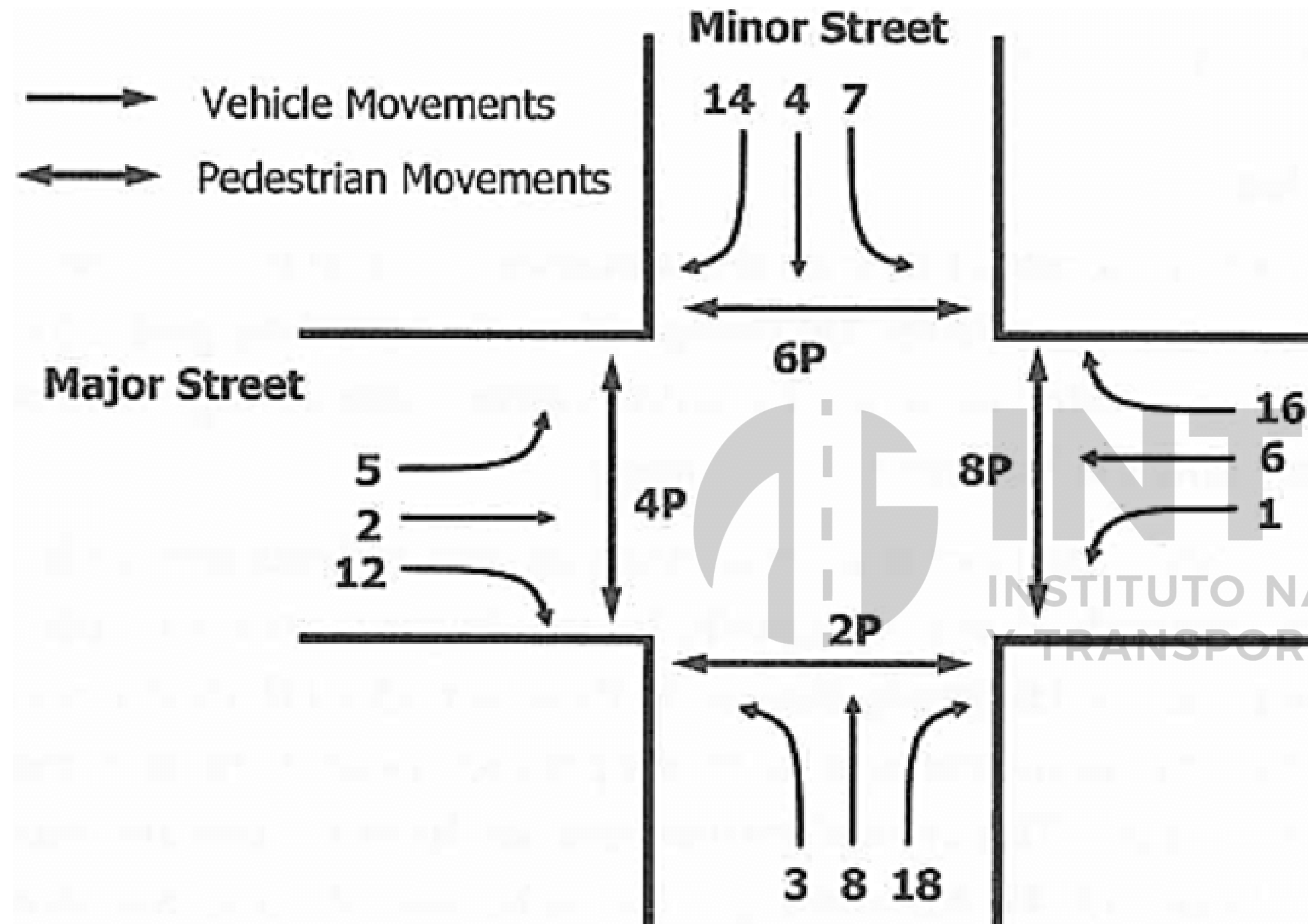
Comparación Emisiones SIN PAR VIAL VS. CON PAR VIAL				
No.	Intersección	Ton CO ₂ Eq		Incremento
		SIN PAR VIAL	CON PAR VIAL	
1	Av. Winston Churchill -C/ Jacinto Mañón	34.81	32.21	-7.48%
2	Av. Winston Churchill -C/ José A. Soler	35.19	33.82	-3.88%
3	Av. Winston Churchill -C/ Ángel Severo C.	29.98	25.32	-15.53%
4	Av. Winston Churchill -Av. Gustavo Mejía R.	32.99	32.54	-1.37%
5	Av. Winston Churchill -C/ Andrés J. Aybar	30.03	28.35	-5.59%
6	Av. Winston Churchill -Av. Rafael A. Sánchez	36.65	35.75	-2.47%
7	Av. Winston Churchill -C/ Víctor Garrido P.	30.91	22.12	-28.44%
8	Av. Winston Churchill -Av. Roberto Pastoriza	27.20	26.92	-1.02%
9	Av. Winston Churchill -C/ Paseo de los Locutores	34.99	34.21	-2.24%
10	Av. Winston Churchill -Av. 27 de Febrero	48.95	48.51	-0.91%
11	Av. Jiménez Moya -Av. Simón Bolívar	29.96	29.68	-0.95%
12	Av. Jiménez Moya -Av. Sarasota	32.29	32.05	-0.77%
13	Av. Jiménez Moya -C/ El Recodo*	20.02	19.59	-2.14%
14	Av. Jiménez Moya -Av. José Contreras	28.27	23.64	-16.39%
15	Av. Jiménez Moya -C/ Batalla del Memiso*	21.09	17.58	-16.66%
16	Av. Jiménez Moya -Av. Correa y Cidrón	26.72	19.45	-27.23%
17	Av. Jiménez Moya -C/ B*	19.03	10.07	-47.07%
18	Av. Jiménez Moya -Av. Independencia	35.25	28.38	-19.50%
19	Av. Jiménez Moya -C/ República del Líbano*	13.18	8.86	-32.76%
20	Av. Jiménez Moya -C/ Paul Harris*	17.21	15.20	-11.69%
INCREMENTO TOTAL				-9.66%

Al comparar las estimaciones para el escenario actual y las proyectadas con el proyecto del **Par Vial Churchill - Lincoln**, las emisiones de Gases de Efecto Invernadero se verán reducidas en una proporción considerable, del orden del **10%**.



COMPARACIÓN EMISIONES GEI

Seguridad Vial



- 32 conflictos entre vehículos
- 24 conflictos vehículo - peatón



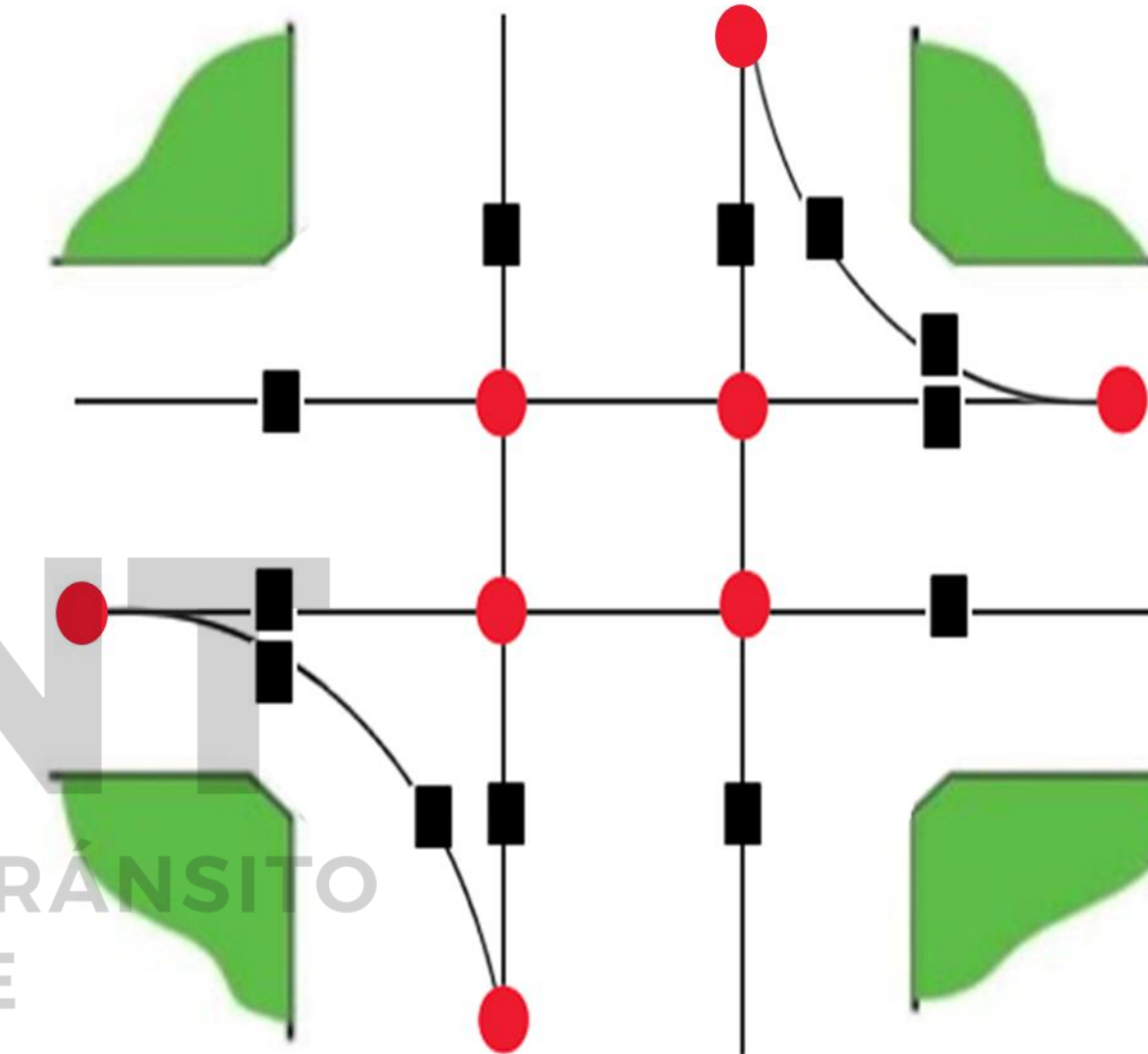
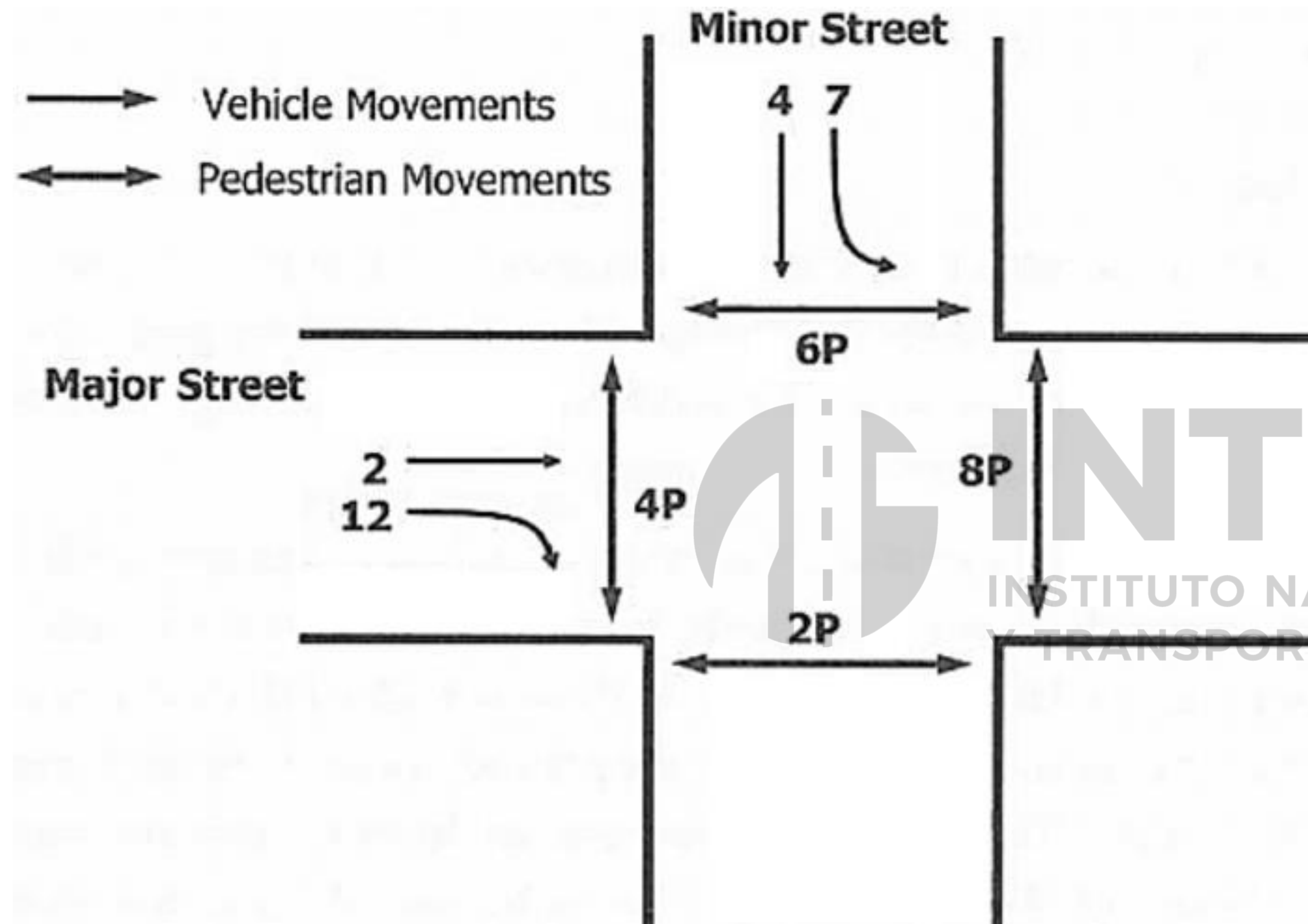
INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



SITUACIÓN ACTUAL



Seguridad Vial



- 8 conflictos entre vehículos
- 12 conflictos vehículo - peatón



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



SITUACIÓN PROPUESTA



Conclusiones



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Beneficios del Proyecto



- **Implementación** de carriles exclusivos para autobús, logrando así un **sistema de transporte público** masivo más eficiente, e integrado con otros medios de transporte como el Metro de Santo Domingo.
- **Optimización** de la gestión del tráfico al disminuir la **demora promedio** en las intersecciones analizadas de la Av. Winston Churchill y Av. Abraham Lincoln, representando una diferencia del **72%** con respecto a la situación actual.
- **Reducción** del **consumo de combustible** en un **10%** aproximadamente, a causa de la disminución en los niveles de congestión.
- **Disminución** de las emisiones de **Gases de Efecto Invernadero** (GEI) a causa de la reducción del consumo de combustible.
- **Aumento** de la **seguridad vial** en las intersecciones, al reducir los movimientos conflictivos del flujo vehicular y peatonal.





INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

