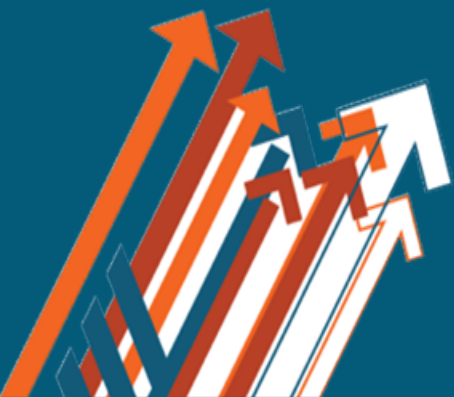


PLAN PEATÓN SEGURO

REPÚBLICA DOMINICANA

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



REPÚBLICA DOMINICANA

Área : 48,442 km²

Población : 10 MM Hab.



TEMAS

- EI INTRANT

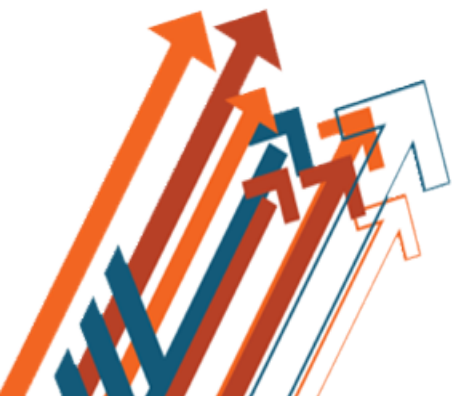
- Generalidades de la movilidad

- Situación de la Seguridad Vial

- Planes Estratégicos de Movilidad Urbana Sostenible y Nacional de Seguridad Vial

- Plan de Peatón Seguro

- Próximos Pasos



EL Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT),

es el órgano nacional rector del sistema de movilidad de la República Dominicana.

Su creación es ordenada en el artículo 7 de la Ley 63-17: de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“Por medio de la presente ley se crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, encargado de cumplir y hacer cumplir la presente ley y sus reglamentos”.



PERFIL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE





Población Total: **10,266,149 hab.**

Gran Santo
Domingo:
3,834,835
Hab.

Distrito Nacional: **27%**

Provincia Sto. Dgo.
73%



Proyección de Población
2017, ONE

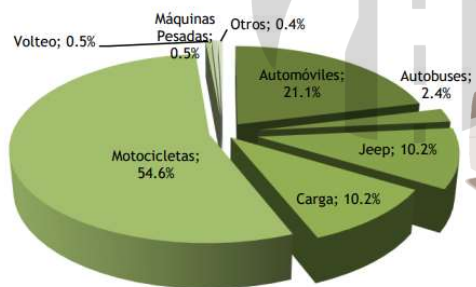


19,705 KM DE RED VIAL

- 5,514 Km de Carreteras
- 8,672 Km de Caminos Vecinales
- 5,519 Km de caminos temporales
- y trochas

PARQUE VEHICULAR DE REPÚBLICA DOMINICANA

Participación porcentual de los vehículos de motor
Al 31 de diciembre de 2017



Nota: Cifras generadas al 15 de febrero de 2018.
Fuente: Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

El total de vehículos registrados en el país es de 4, 097, 334 unidades al 2017 de los cuales el **41%** está concentrado en el Gran Santo Domingo.

El **54.6%** corresponde a motocicletas



SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA



MUNDIAL

PUESTO No.	INFORME MUNDIAL OMS 2013		INFORME MUNDIAL OMS 2015	
	País	No. muertes/ 100,000 hab.	País	No. muertes/ 100,000 hab.
1	Niue	68.3	Libia	73.4
2	República Dominicana	41.7	Tailandia	36.2
3	Tailandia	38.1	Malawi	35.0
4	Venezuela	37.2	Liberia	33.7
5	Irán	34.1	República Democrática El Congo	33.2
6	Nigeria	33.7	República Tanzania	32.9
7	Sur África	31.9	República Central África	32.4
8	Iraq	31.5	Ruanda	32.1
9	Guinea	31.2	Irán	32.1
10	Omán	30.4	Mozambique	31.8
11	Chad	29.7	Santo Tomé y Príncipe	31.1
12	Uganda	28.9	Togo	31.1
13	Lesoto	28.4	Burkina Faso	30.0
14	Mauritania	28.0	Gambia	29.4
15	Guyana	27.8	República Dominicana	29.3
16	Burkina Faso	27.7	Kenia	29.1
17	Ecuador	27.0	Madagascar	28.4
18	Sudan	25.1	Zimbawe	28.2
19	Namibia	25.0	Lesoto	28.2
20	Malasia	25.0	Benin	27.7

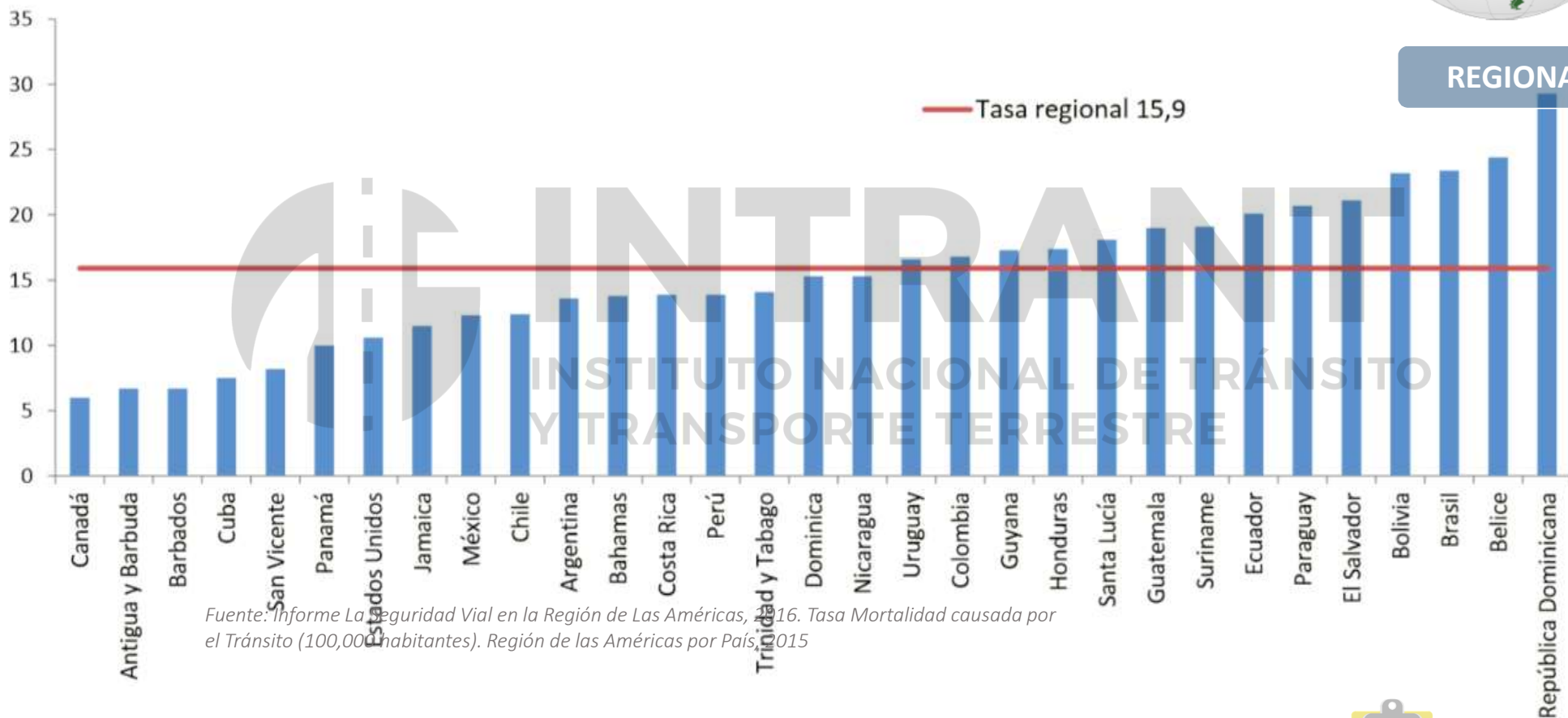


Situación de la seguridad vial en RD, según el informe mundial de la OMS 2015

SITUACIÓN REGIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA



REGIONAL



Fuente: Informe La Seguridad Vial en la Región de Las Américas, 2016. Tasa Mortalidad causada por el Tránsito (100,000 habitantes). Región de las Américas por Países, 2015



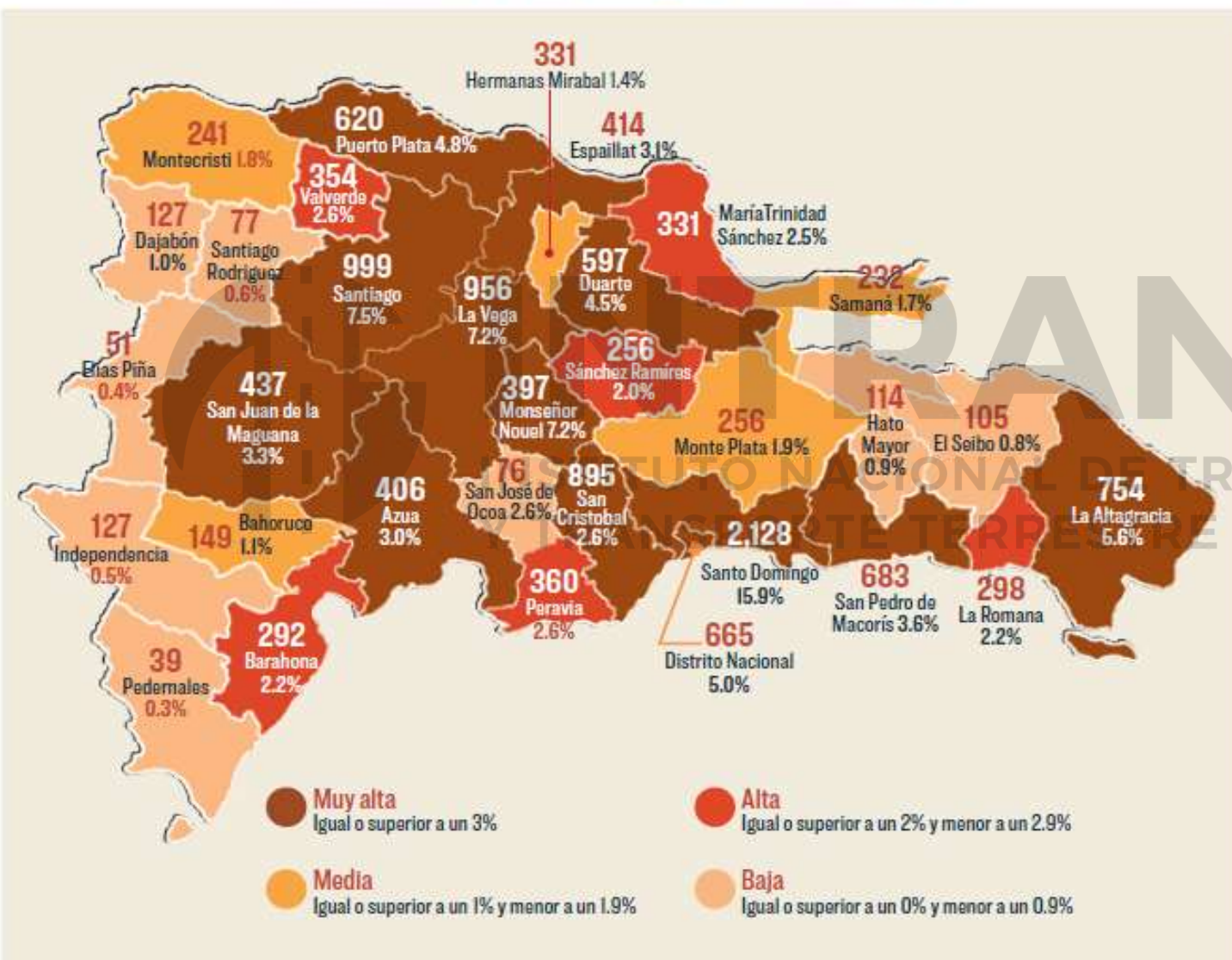
Situación de la seguridad vial en RD, según el informe mundial de la OMS 2015

SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA

Estratificación Provincias del País de Acuerdo al Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito. Período Enero 2010-Noviembre 2016



NACIONAL

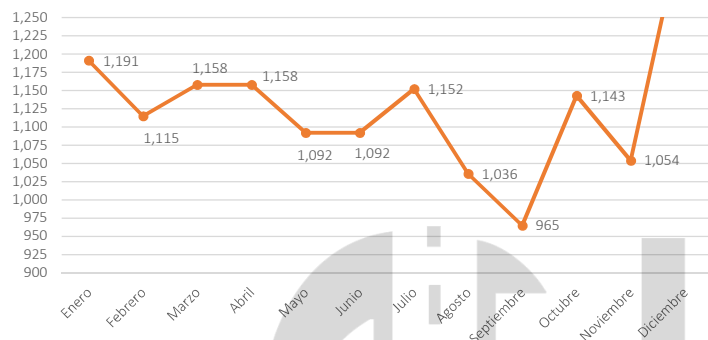


Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial

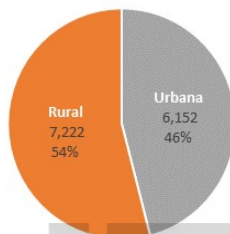
SITUACIÓN LOCAL DE LA SEGURIDAD VIAL



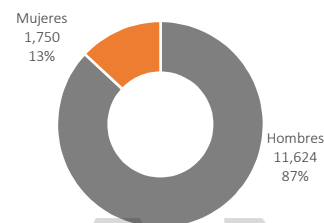
Tendencia Mensual de Incidentes Fatales en Accidentes de Tránsito (2010-2016)



Fallecidos por Zona (2010-2016)



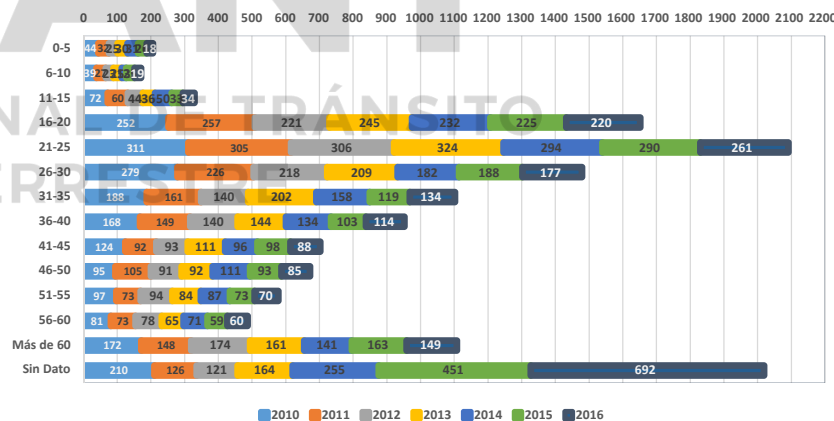
Muertes por el tránsito por sexo 2010-2016



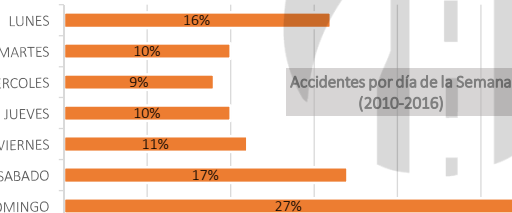
Mayor tipo de accidente:

1. Colisiones
2. Atropello
3. deslizamientos

Proporción de Víctimas Fatales en Accidentes de Tránsito según su Rango de Edad (2010-2016)



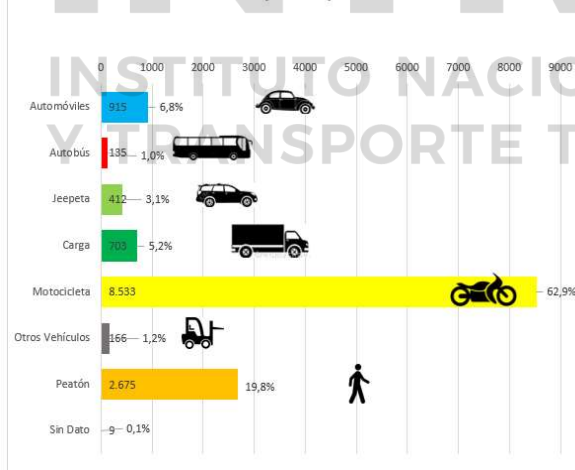
Accidentes por día de la Semana (2010-2016)



Accidentes por Rango Horario (2010-2016)



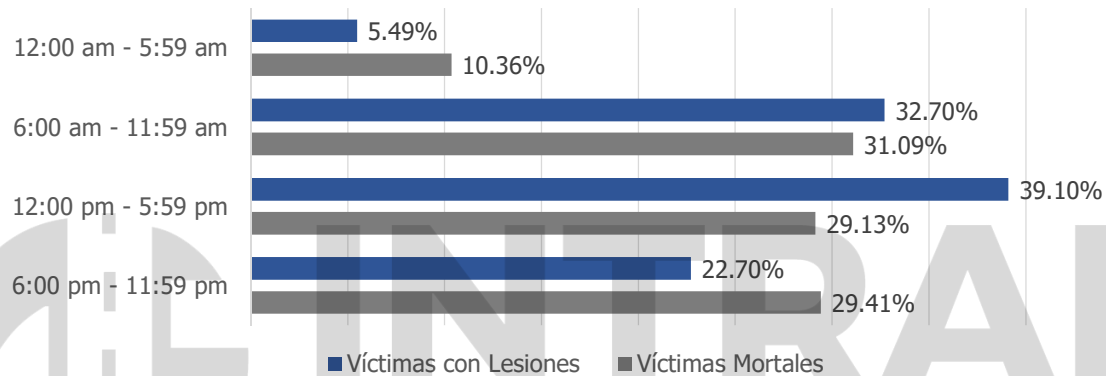
Relación de Fallecimientos Según Tipo de Vehículos a Nivel Nacional (2010-2016)



PENSIV 2016

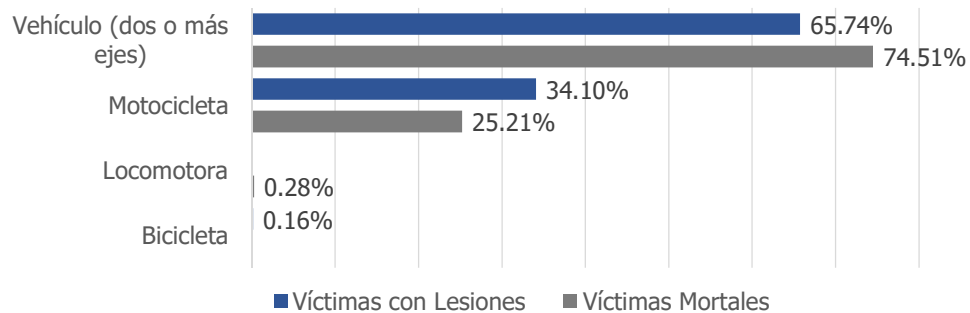
DESCRIPCIÓN SITUACIÓN PEATONES ATROPELLADOS EN EL 2016

Víctimas por Atropello por Rango Horario en el 2016

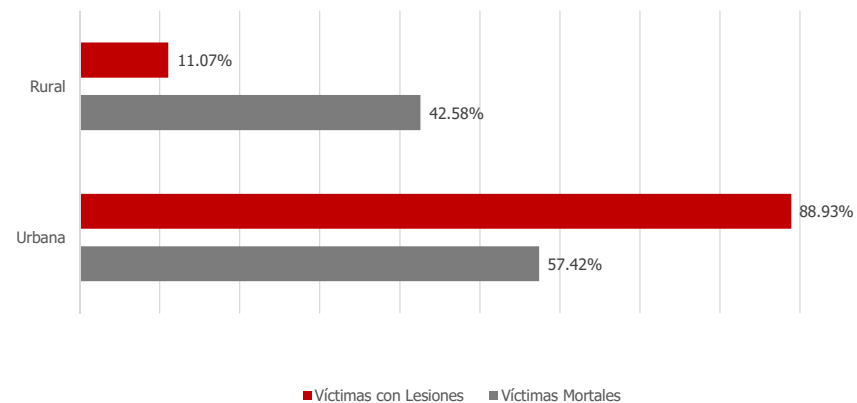


INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

Víctimas por Tipo de Vehículos Involucrado en el Atropello en el 2016



Víctimas Atropelladas por Zona de Ocurrencia del Accidente en el 2016



SITUACIÓN SEGURIDAD VIAL DE LOS PEATONES IMPLICADOS EN ATROPELLOS



En la República Dominicana del 2010 al 2016 Los peatones que perdieron la vida en un atropello representaron un **19.8%**, ocupando el segundo lugar de los usuarios más vulnerables, después de los motociclistas. En el 2017 representó el **17.13%** de las víctimas mortales. Para una reducción del **16%** respecto al 2016.

PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE RD

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Surge por los problemas medioambientales y sociales ocasionados por un modelo de transporte urbano basado en el vehículo particular; lo que ha provocado una voluntad colectiva por encontrar alternativas que ayuden a paliar los efectos negativos de este modelo y a idear un nuevo modelo de ciudad sostenible.



OBJETIVO GENERAL

Diseñar y desarrollar un conjunto de políticas, lineamientos y propuestas de actuación para garantizar una movilidad sostenible de personas y de mercancías en la República Dominicana.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Transformar la movilidad predominante en RD, hacia un transporte público masivo y de mayor integración con el desarrollo urbano.
- Definir políticas de gestión de la demanda de transporte que incentiven y prioricen el uso de modos sostenibles.



1. Gestión Social
2. Movilidad No Motorizada
3. Transporte de Pasajeros
4. Transporte de Carga
5. Infraestructura Vial
6. Seguridad Vial
7. Ordenamiento Territorial
8. Sistemas Inteligentes de Transporte
9. Fortalecimiento Institucional



PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DE R.D. (2017-2020)

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE





Reducir al 2020 un 30% de muertes ocasionadas por el tránsito.

1 INSTITUCIONALIDAD		1.1 Implementación del Nuevo Marco Legal
		1.2 Integración y Coordinación de Esfuerzos Institucionales
		1.3 Fortalecimiento de Capacidades Institucionales
		1.4 Modernización del Marco Jurídico y de las Políticas Públicas
		1.5 Promoción de la Gestión Local
2 MOVILIDAD		2.1 Creación Infraestructura Vial Segura y pensada para Grupos Vulnerables
		2.2 Vehículos con condiciones técnicas y cumplimiento de normas internacionales
		2.3 Conductores con los conocimientos y capacidades requeridas y hábitos y comportamientos seguros
		2.4 Desarrollo Sistema de Transporte Público ordenado, seguro, eficiente y no contaminante
3 EDUCACIÓN		3.1 Integración Seguridad Vial en Currícula Escolar y Académica
		3.2 Formación del Personal funcional responsable de la Seguridad Vial
		3.3 Difusión de Campañas masivas y programas novedosos de Concientización y Sensibilización
		4.1 Fortalecimiento Proceso de Control y Matriculación de Vehículos
4 FISCALIZACIÓN		4.2 Modernización Equipos y Sistemas de Control
		4.3 Incremento de Agentes, Vehículos y Materiales para Fiscalización
		4.4 Fortalecimiento del Sistema de Consecuencias y los Modelos de Autoridad
5 ATENCIÓN		5.1 Incremento de Capacidades de Respuesta a Emergencias y Prehospitalarias
		5.2 Eficientización de la Atención en Salas de Emergencia y en Internamiento
		5.3 Rehabilitación y Apoyo a Pacientes Lesionados y deudos de los fallecidos
6 INFORMACIÓN		6.1 Gestión de la Calidad y la Confiabilidad de la Información
		6.2 Difusión y Comunicación Continua de Resultados



INICIATIVA PEATÓN SEGURO

INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



PEATÓN SEGURO

OBJETIVOS

- Mejorar la movilidad peatonal en las principales intersecciones del Gran Santo Domingo y otras ciudades del país.
- Mayor seguridad a las personas que utilizan esas vías mejorando las aceras, con restricciones de algunas áreas para todos los transeúntes.
- Promover la movilidad no motorizada, tiene el propósito de preservar la integridad física de los ciudadanos

ACCIONES

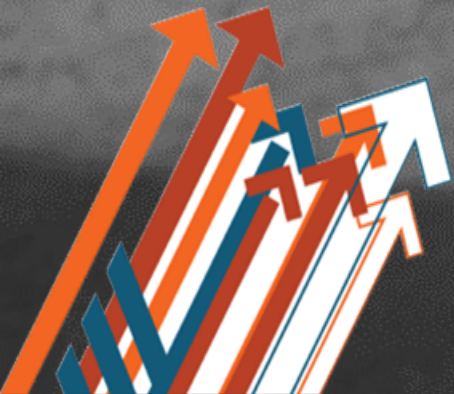
- Remozamiento y ampliación de isletas
- Modificación e instalación de barandas
- Crear las facilidades de accesibilidad universal para las personas de movilidad reducida
- Habilitación de las nuevas áreas peatonales
- Iluminación de las áreas intervenidas
- Programas de educación vial dirigida a peatones y conductores
- Campañas educativas



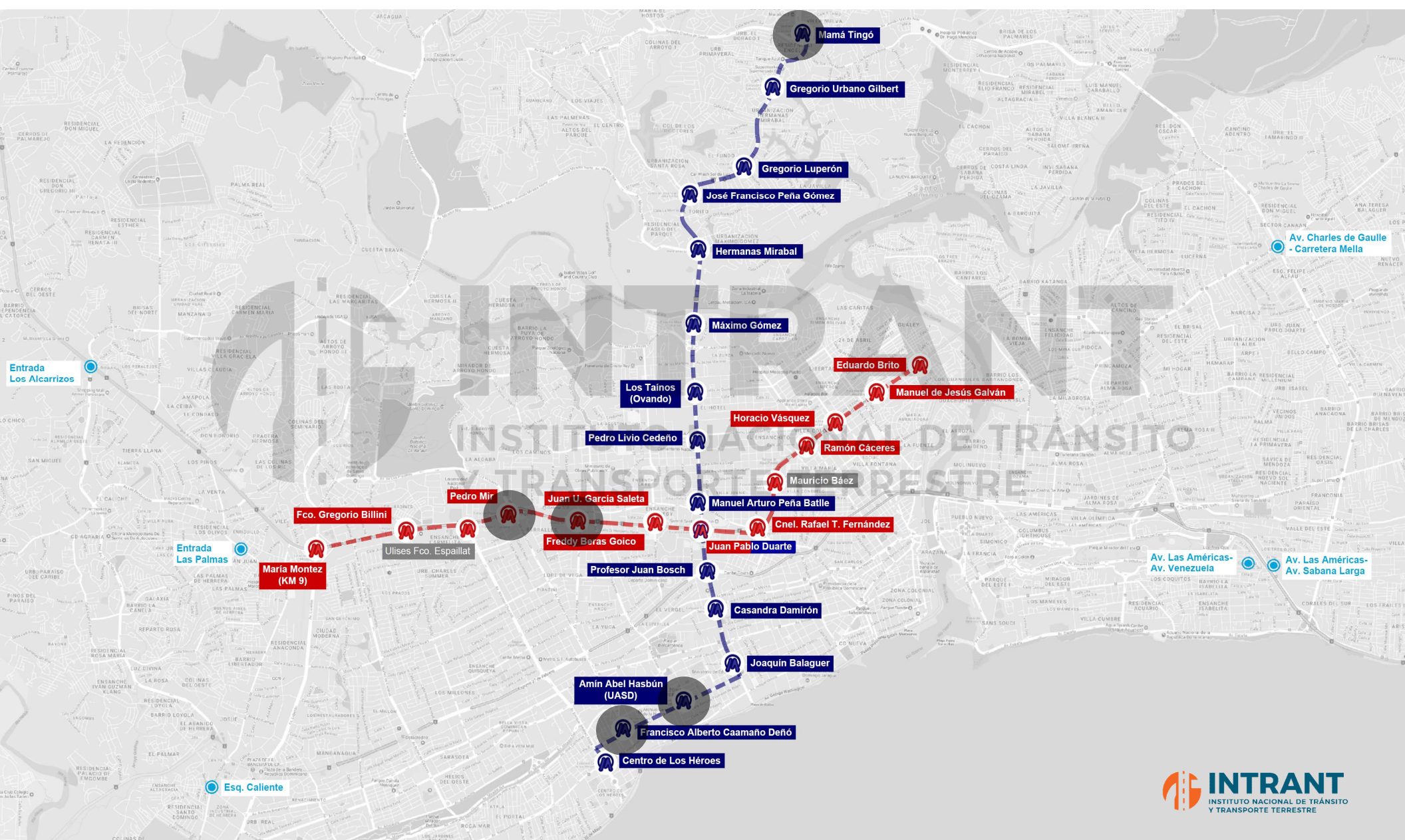
ETAPA 1

PUNTOS DE ALTA CONCENTRACIÓN PEATONAL DE LA CIUDAD

ESTACIONES DEL METRO DE SANTO DOMINGO

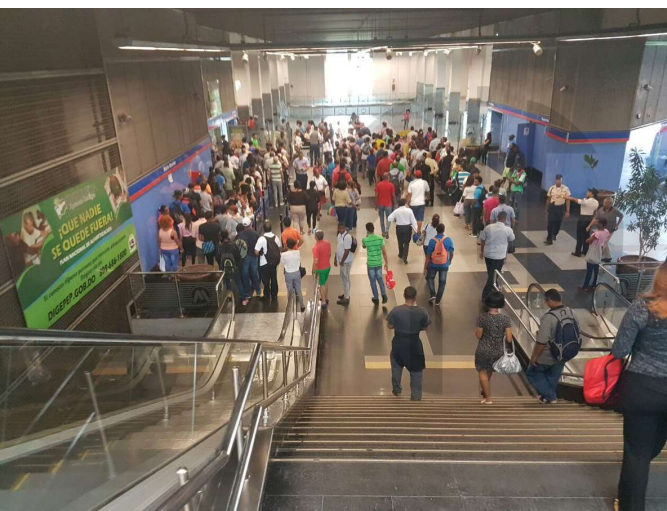


UBICACIÓN INTERVENCIONES ACCIÓN PEATÓN SEGURO | ESTACIONES LINEA 1 Y 2 DEL METRO DE SANTO DOMINGO



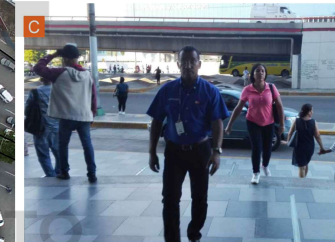
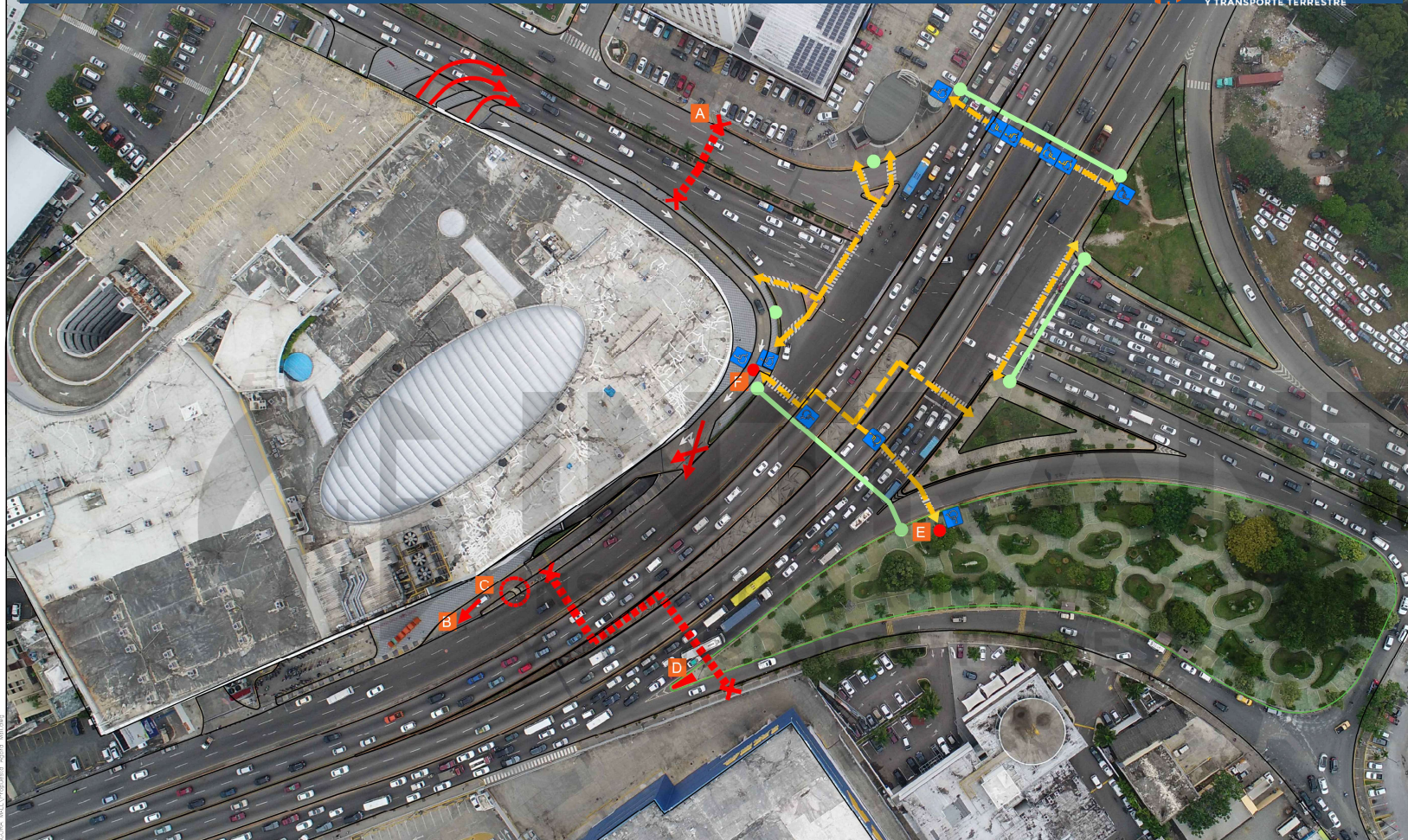
ESTACIONES DEL METRO SD INTERVENIDAS

NIVEL CRITICO



ESTACIÓN METRO PEDRO MIR | AV. KENNEDY – AV. LINCOLN

SITUACIÓN INICIAL



LEYENDA

Continuidad

Conexión

Tipo de conexión

Accesibilidad para personas con movilidad reducida

Seguridad

Permeabilidad Peatonal

Moderada. El cruce no es directo, sin embargo cuenta con pasos peatonales.

Alta. El cruce no es directo sin embargo cuenta con pasos peatonales.

Insuficiente. Pasos peatonales sin semáforo peatonal.

Moderada. Rampas que facilitan el cruce para el peatón con algunas interrupciones de isletas sin rebaje.

Alta. Buena iluminación durante la noche. Existe una actividad alta.

Conflictos



Conflicto peatón/motorizado.



Cruce peatonal improvisado.



Obstáculo en cruce peatonal



Agrupación de peatones, parada de transporte público improvisado.



Entrada y salida de vehículos.



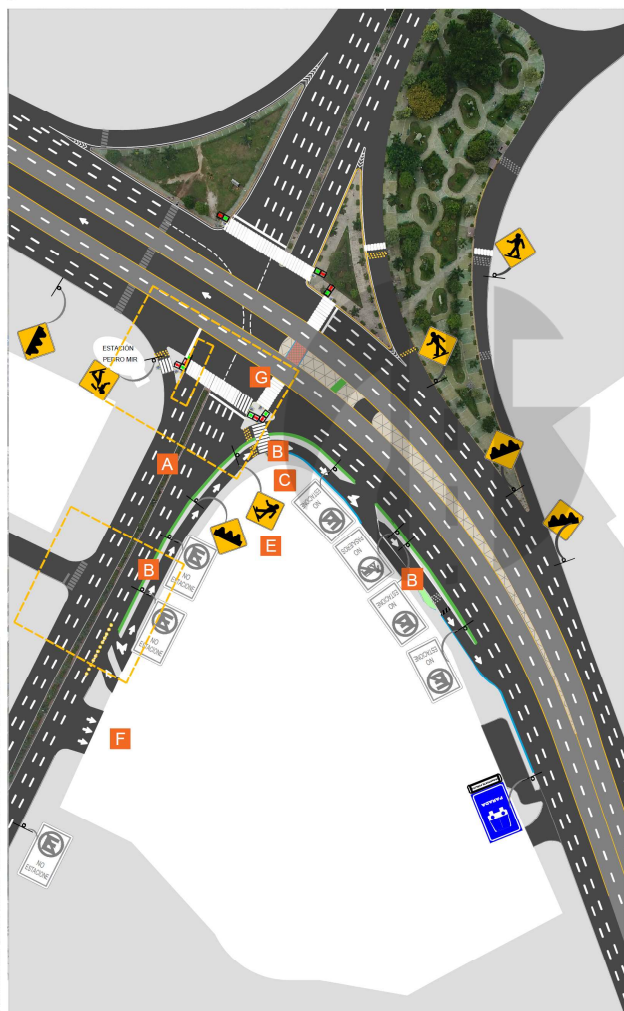
Salida vehicular obstruyendo el tráfico en sentido Sur-Norte.



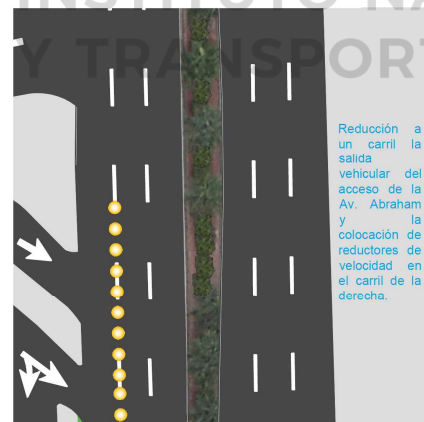
Salida vehicular/Parada de transporte público improvisado.

SITUACIÓN INICIAL





E 5 - Detalle intersección Av. Abraham Lincoln esq. John F. Kennedy



F 6 - Propuesta canalización vehicular



A 2 - Detalle cruce peatonal en mediana Av. Abraham Lincoln esq. John F. Kennedy



B 3 - Extensión muro vivo existente



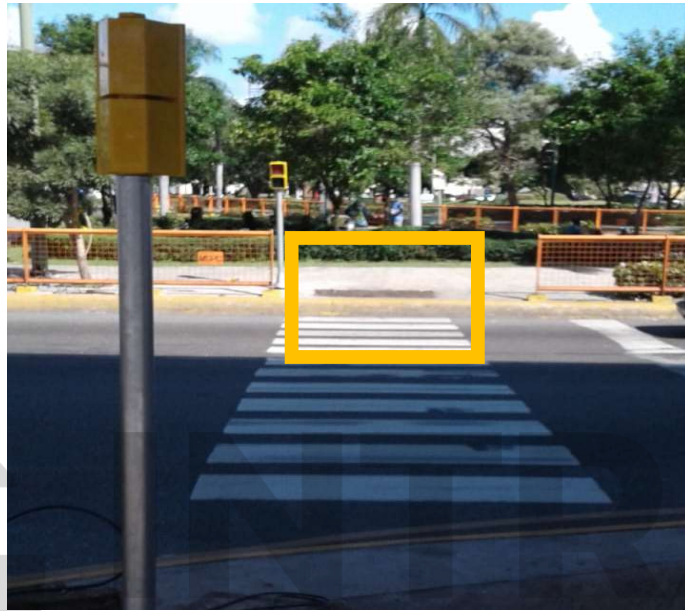
C 4 - Detalle cruce peatonal en mediana Av. Abraham Lincoln esq. John F. Kennedy



G 7 - Propuesta pasarela peatonal debajo elevado Av. John F. Kennedy

Baranda peatonal compuesta de bolardeos de 0.90 m de altura, espaciados a 1.00 m que dirige a los peatones al cruce peatonal, acompañado de una valla informativa con el mensaje que se presenta en el detalle.

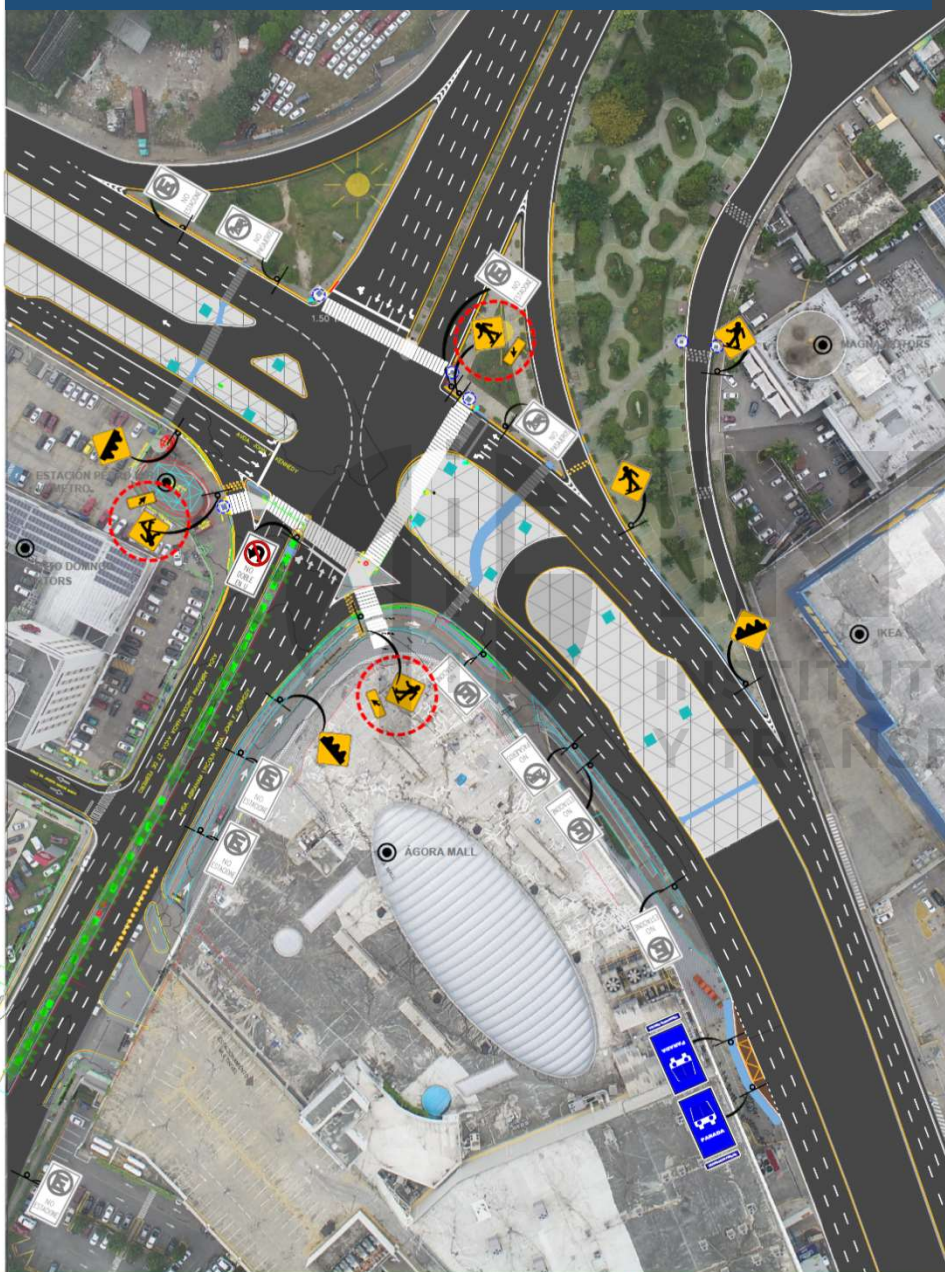
ESTACIÓN METRO PEDRO MIR | MEJORA EN EJECUCIÓN



CONSTRUCCIÓN DE RAMPAS CON ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



ESTACIÓN METRO PEDRO MIR | MEJORA EN EJECUCIÓN



RAMPA PROYECTADA CON CRUCE PEATONAL
QUE CONECTA NIVEL DE CALZADA CON ACERA



REBAJE A NIVEL DE CALZADA

AUMENTO ANCHO DE CRUCE PEATONAL

ESTACIÓN METRO AMIN ABEL HASBÚN | SITUACIÓN ACTUAL



ESTACIÓN AMIN ABEL HASBUN | MEJORA PROPUESTA



LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	A construir
	Baranda peatonal
	Semáforo peatonal y vehicular
	Speed table

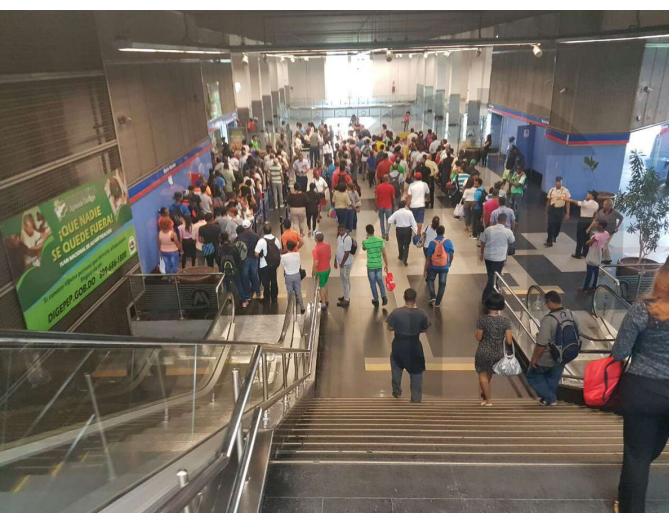
LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	Arq. efímera vendedores ambulantes
	Propuesta clausura acceso parqueo
	Muro bajo delineador de carril
	Estaciones del metro

LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	Valla de publicidad
	Hidrantes
	Registro

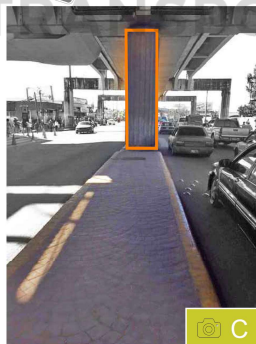
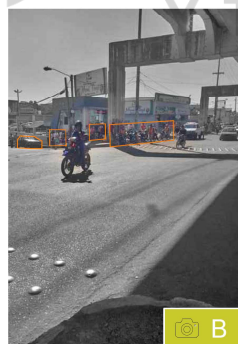
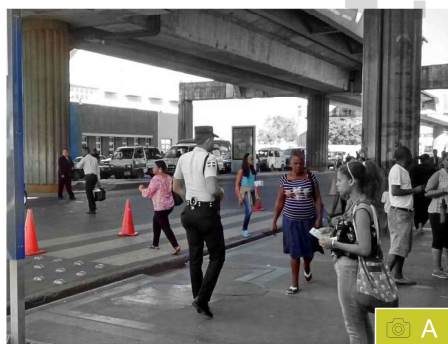
LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	Poste de luz
	Señalética del metro
	Teléfono público

ESTACIONES DEL METRO SD INTERVENIDAS

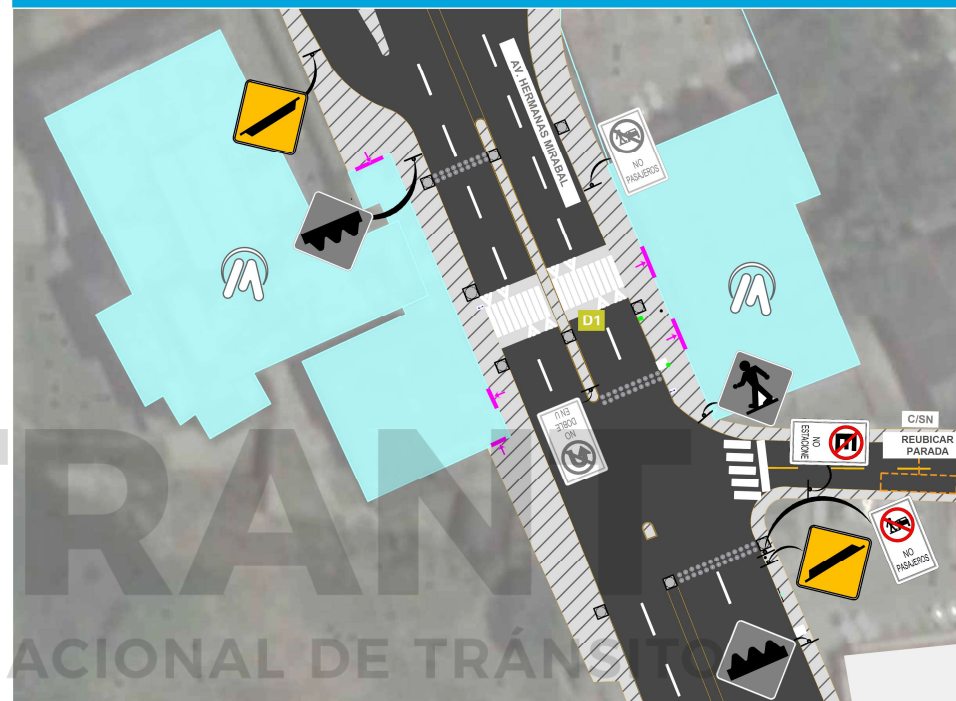
NIVEL MEDIO



SITUACIÓN ACTUAL

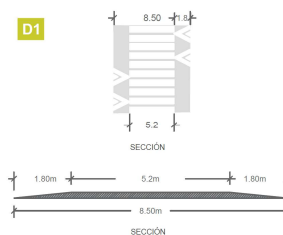


PROPUESTA

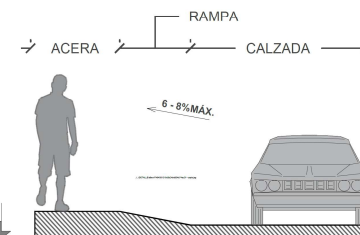
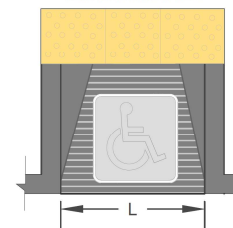


DETALLES

REDUCTOR DE VELOCIDAD SPEED TABLE



L = ANCHO TOTAL DEL CRUCE PEATONAL
RAMPA DE HORMIGÓN VISTO



LEYENDA DE PROBLEMÁTICAS DE SITUACIÓN ACTUAL



ESTADO

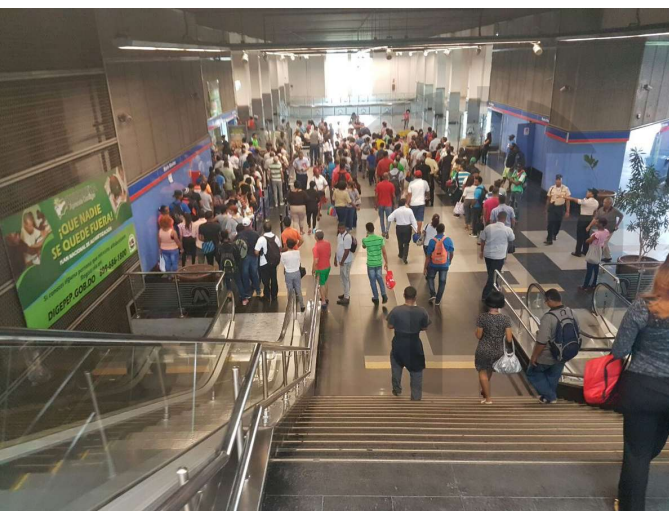


EVALUACIÓN GLOBAL

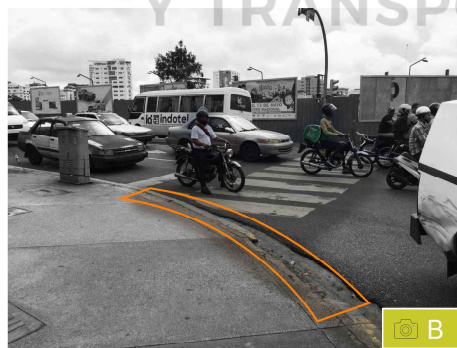
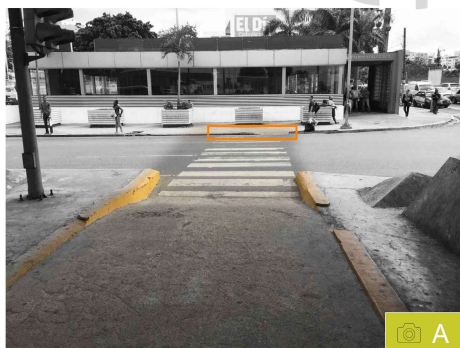


ESTACIONES DEL METRO SD INTERVENIDAS

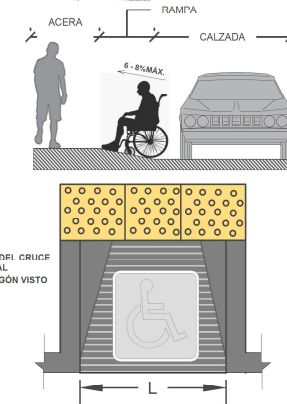
NIVEL BÁSICO



SITUACIÓN ACTUAL



PROPUESTA



LEYENDA DE PROBLEMÁTICAS DE SITUACIÓN ACTUAL



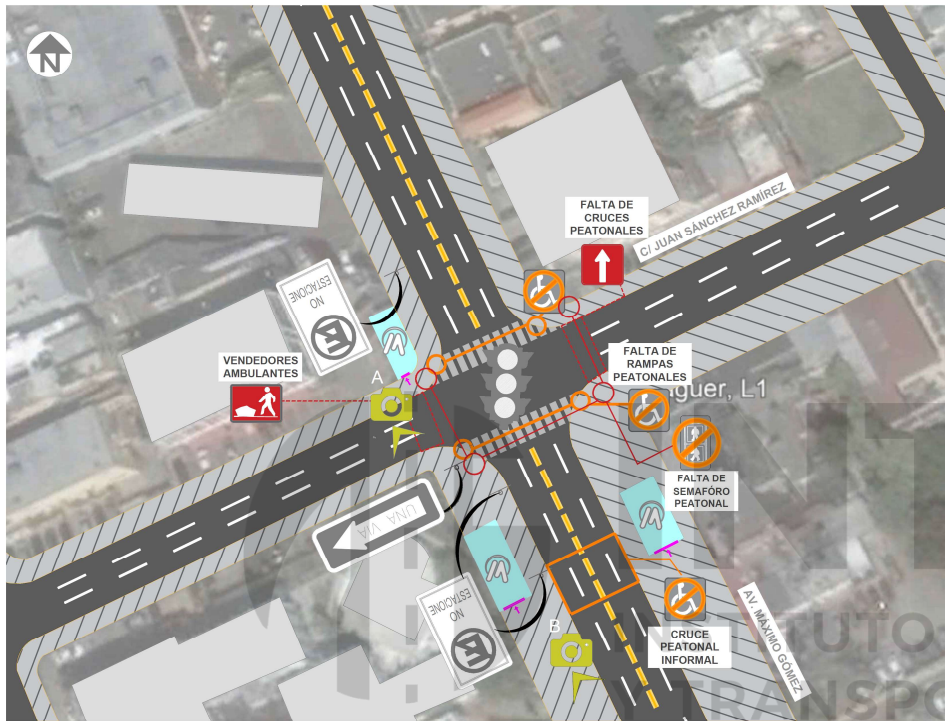
ESTADO



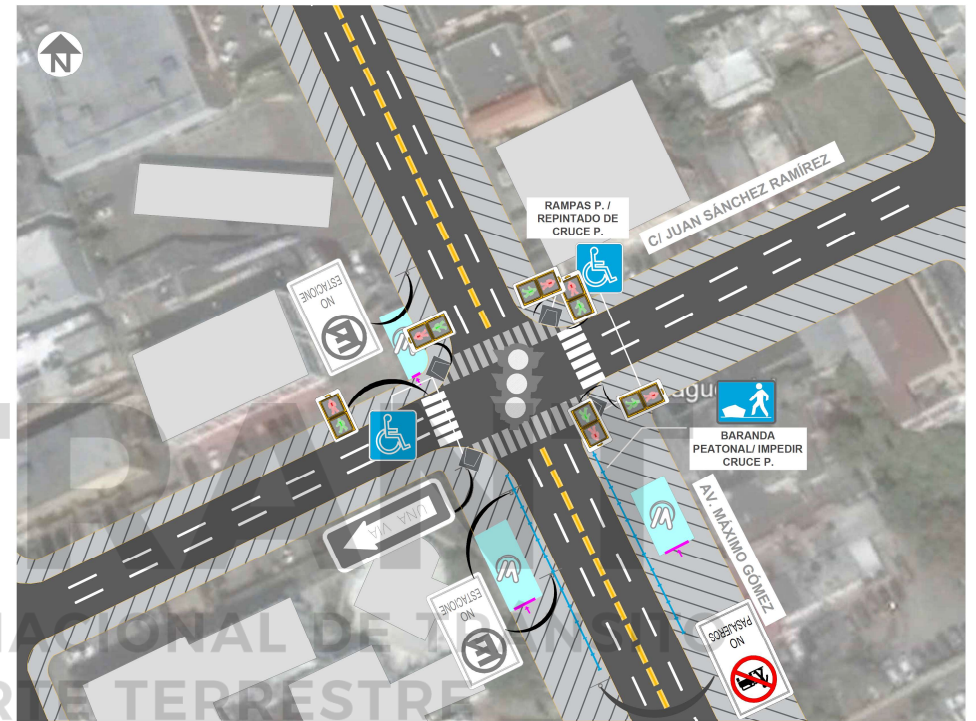
EVALUACIÓN GLOBAL SITUACIÓN ACTUAL



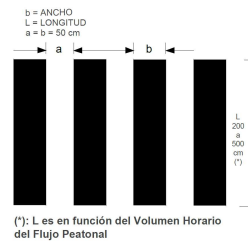
SITUACIÓN ACTUAL



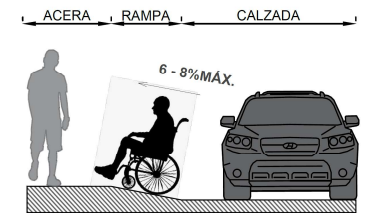
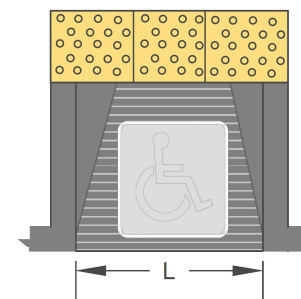
PROPUESTA



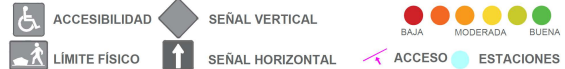
L = ANCHO TOTAL DEL CRUCE PEATONAL
RAMPA DE HORMIGÓN VISTO



(*): L es en función del Volumen Horario del Flujo Peatonal



LEYENDA DE PROBLEMÁTICAS DE SITUACIÓN ACTUAL



EVALUACIÓN GLOBAL



SITUACIÓN ACTUAL

AV. PEDRO HENRIQUEZ UREÑA

VIA VNI

FALTA DE SEMAFORO PEATONAL

A-A

AV. MÁXIMO GÓMEZ

SEÑALIZACIÓN V. UBICADA EN SEMAFORO

CRUCE PEATONAL INFORMAL

C/BALTAZAR BRUM

TRANS. PUB

PAUSE



D1: INSTALACIÓN DE BARANDA PEATONAL

a = BRECHA
b = ANCHO
L = LONGITUD
a = b = 50 cm

L = ANCHO TOTAL DEL CRUCE PEATONAL
RAMPA DE HORMIGÓN VISTO

1.3773

ACERA

RAMPA

CALZADA

6-8% MAX.

[illegible]

PROPUESTA ESTACIÓN CASANDRA DAMIRÓN

 ACCESIBILIDAD
 SEÑAL VERTICAL
 BAJA MODERADA BUENA

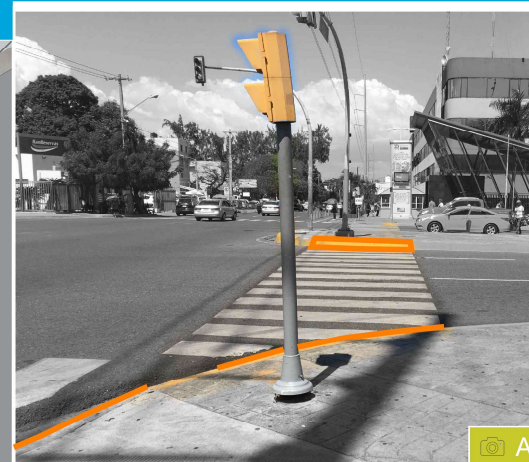
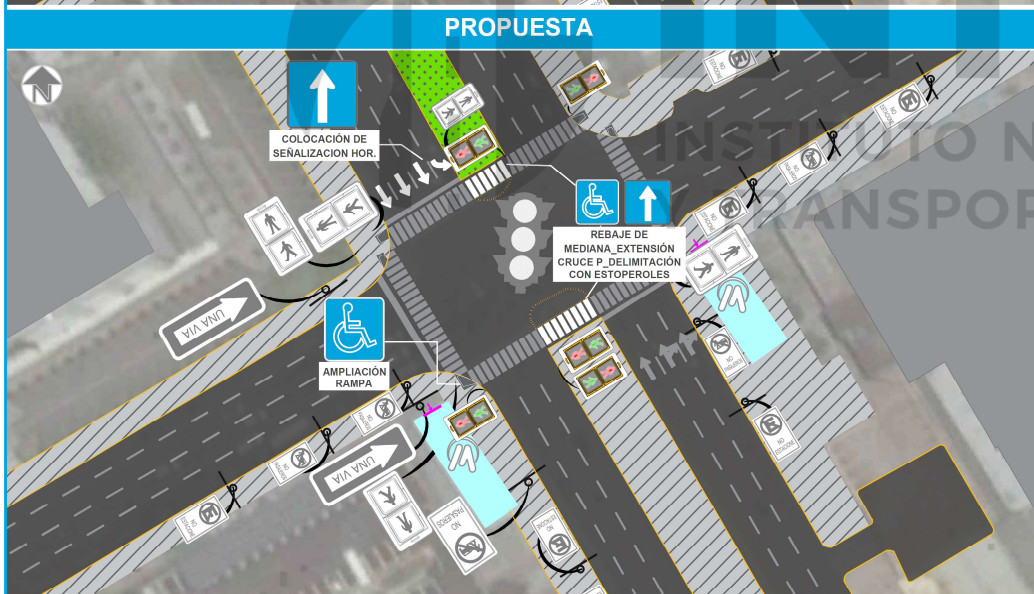
 LÍMITE FÍSICO
 SEÑAL HORIZONTAL
 ACCESO
 ESTACIONES

BAJA MODERADA BUENA

ACCESO ESTACIONES

 CONECTIVIDAD
 (CIRCULACION PEATONAL)

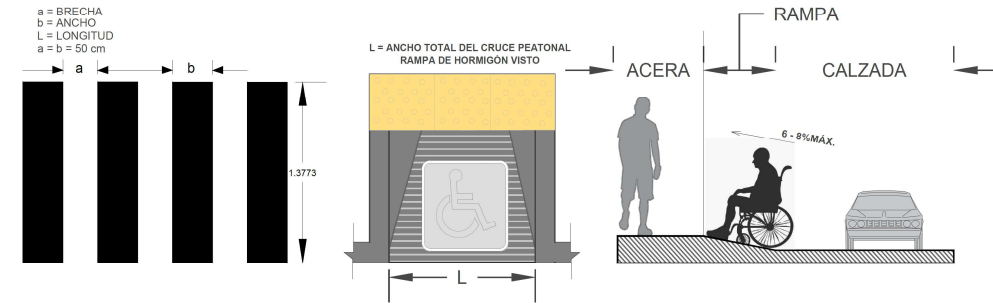
 SEGURIDAD
 (ILUMINACION NOCTURNA)



DETALLES



COLOCACIÓN DE RAMPAS EN LA ACERA A CONTINUACIÓN DEL CRUCE PEATONAL Y REBAJE DE LA ISLETA CONTINUANDO EL CRUCE A NIVEL DE CALLE



LEYENDA DE PROBLEMÁTICAS DE SITUACIÓN ACTUAL

ESTADO	BAJA	MODERADA	BUENA
ACCESIBILIDAD			
LÍMITE FÍSICO			
SEÑAL VERTICAL			
SEÑAL HORIZONTAL			
ACCESO			
ESTACIONES			

EVALUACIÓN GLOBAL SITUACIÓN ACTUAL

CONECTIVIDAD (CIRCULACIÓN PEATONAL)									
SEGURIDAD (ILUMINACIÓN NOCTURNA)									

SITUACIÓN ACTUAL

AV. NICOLÁS DE OVANDO

AV. MÁXIMO GÓMEZ

TRANS. PÚB. REGULADO

SEÑALIZACIÓN HOR. BORROSA

ACERA SIN RAMPA

TRANS. PÚB.

ESTACIONAMIENTO DE MOTOCICLISTAS

MEDIANA SIN REBAJE

VENDEDORES AMBULANTES

SEÑALIZACIÓN HOR. FALTANTE

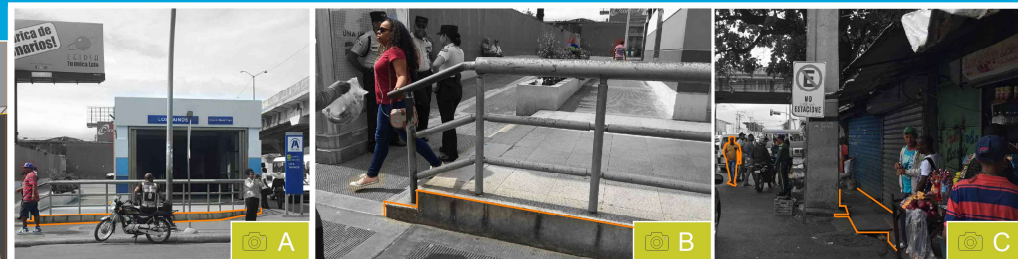
ACERA SIN RAMPA Y BORDILLO CON BACHES. ENTRADA ELEVADA

ESTACIONAMIENTO DE TRANSPORTE PÚB. REGULADO

VENDEDORES AMBULANTES

Diagrama de la intersección de Av. Nicolás de Ovando y Av. Máximo González, mostrando las medidas de mejora de accesibilidad y movilidad:

- REBAJE DE MEDIANA, EXTENSIÓN CRUCE PEATONAL**
- DESPLAZAMIENTO DE VENDEDORES AMBULANTES - UBICACIÓN DE BAHÍA PARA TRANSPORTE PÚBL.**
- UBICACIÓN DE RAMPAS PEATONALES**
- COLOCACIÓN DE SEÑALIZACIÓN HOR.**
- ELIMINACIÓN DE ESCALONES, REEMPLAZAR CON RAMPAS EN EL ACCESO**
- DESPLAZAMIENTO DE VENDEDORES AMBULANTES**

[illegible]

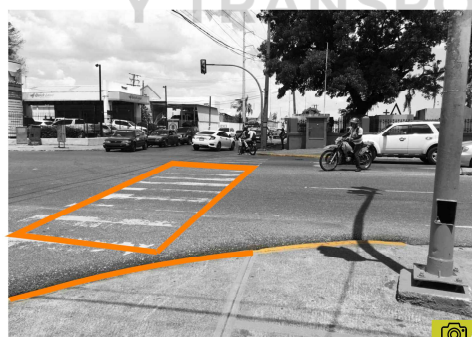
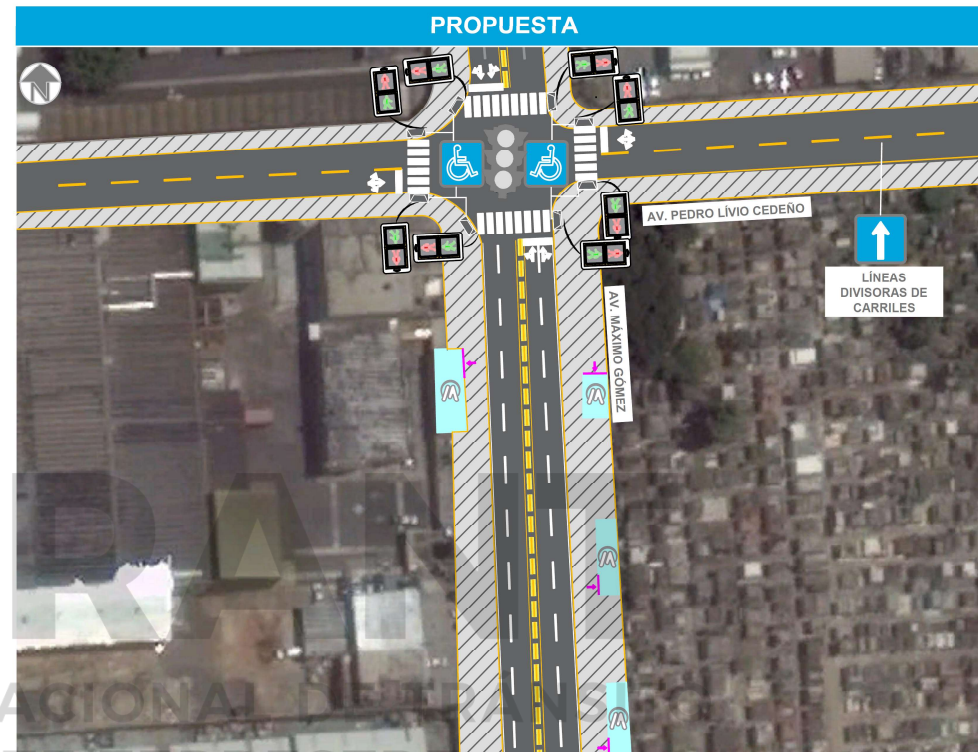
El diagrama ilustra la construcción y uso de una rampa de hormigón visto. A la izquierda, se detallan los componentes de la rampa: una brecha (a) y un ancho (b), con una longitud (L) y una altura de 1.3773. Se especifica que a = b = 50 cm. El ancho total del cruce peatonal (L) y la rampa de hormigón visto son indicados. A la derecha, se muestra la rampa en uso, con una acera, una calzada y una rampa de hormigón visto. Se indica una pendiente máxima de 6-8% y se muestran siluetas de una persona caminando, una persona en silla de ruedas y un coche.



 ACCESIBILIDAD
 LÍMITE FÍSICO

CONECTIVIDAD
(CIRCULACIÓN PEATONAL)

SEGURIDAD
(ILUMINACIÓN NOCTURNA)

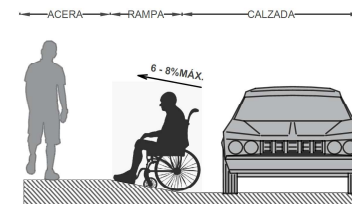
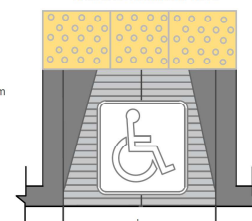


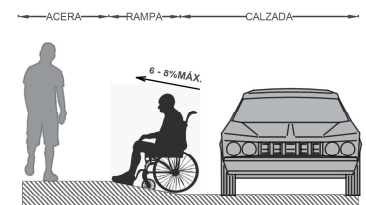
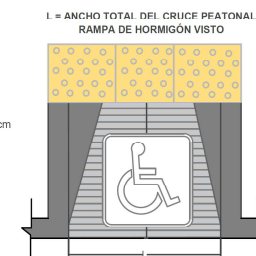
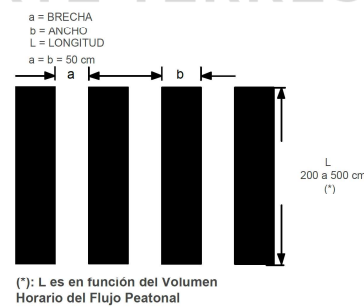
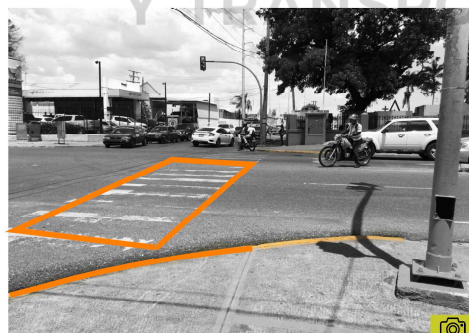
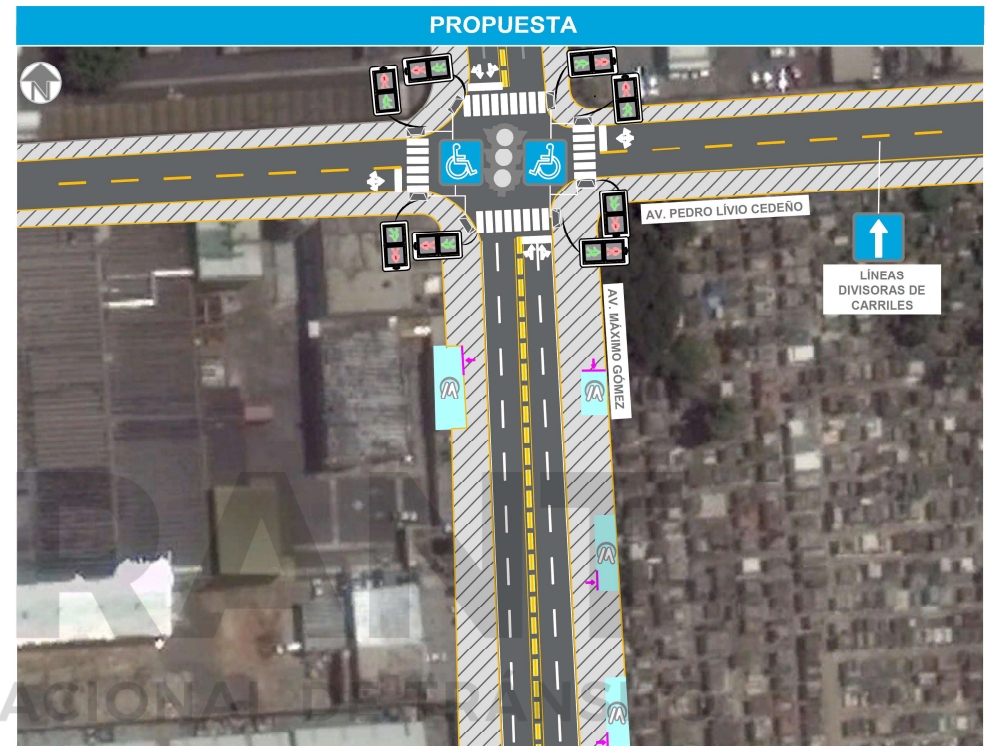
a = BRECHA
b = ANCHO
L = LONGITUD
a = b = 50 cm



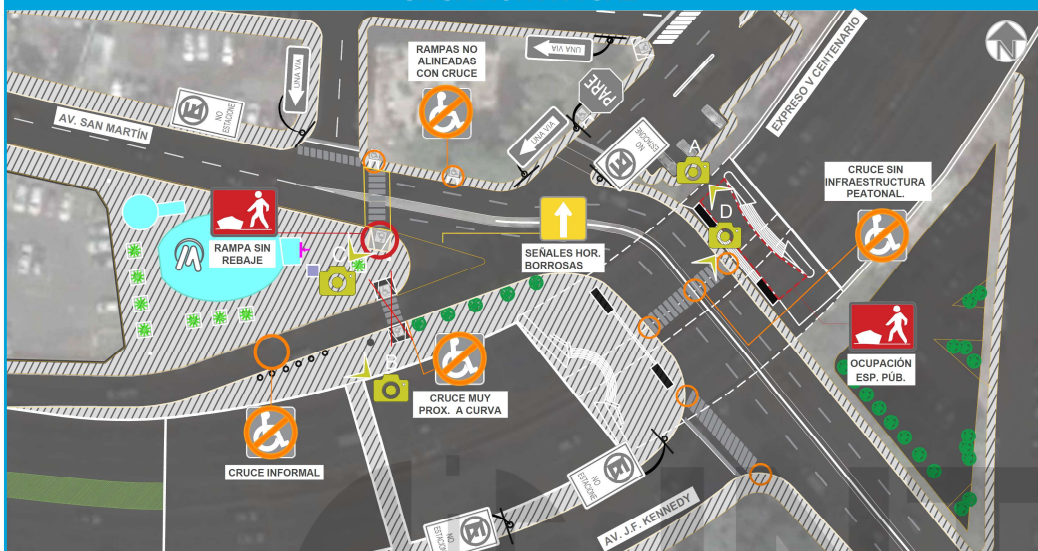
(*): L es en función del Volumen Horario del Flujo Peatonal

L = ANCHO TOTAL DEL CRUCE PEATONAL
RAMPA DE HORMIGÓN VISTO

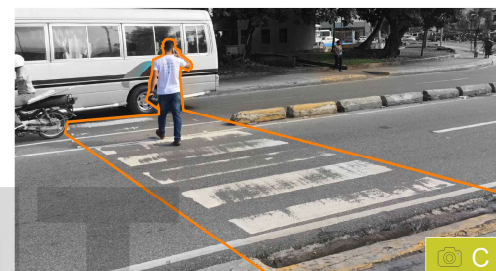
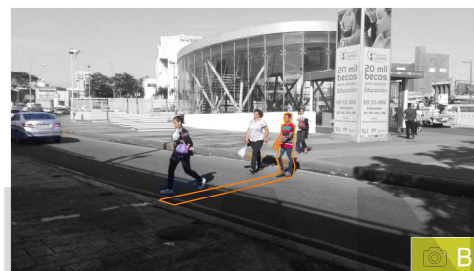
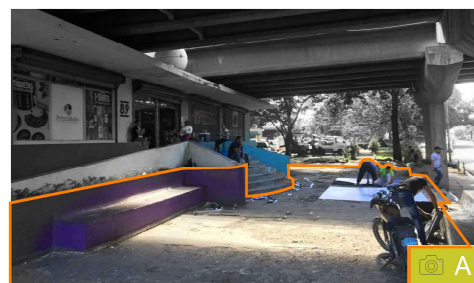
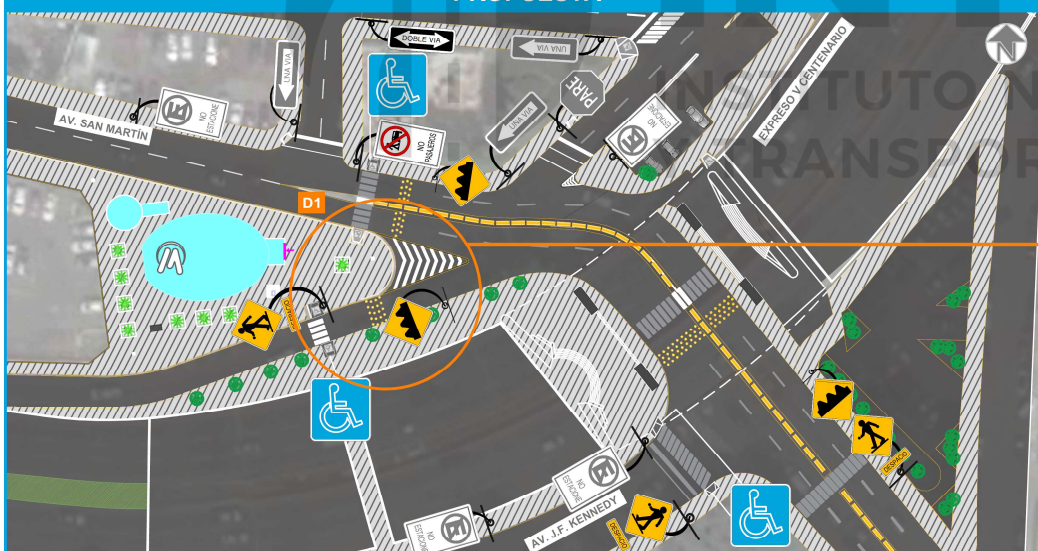




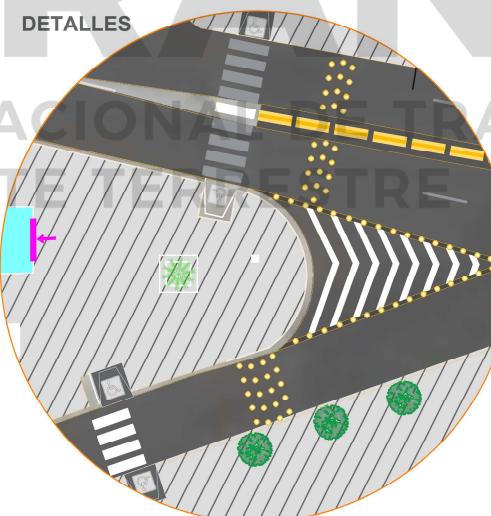
SITUACIÓN ACTUAL



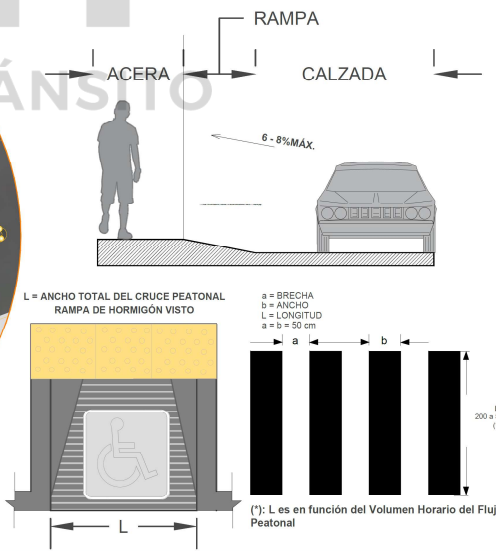
PROPUESTA



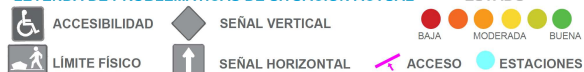
DETALLES



D1: MEJORAMIENTO DE CRUCE PEATONAL
DEFINICIÓN DE ZONA CON CHEVRON Y ESTOPEROLAS



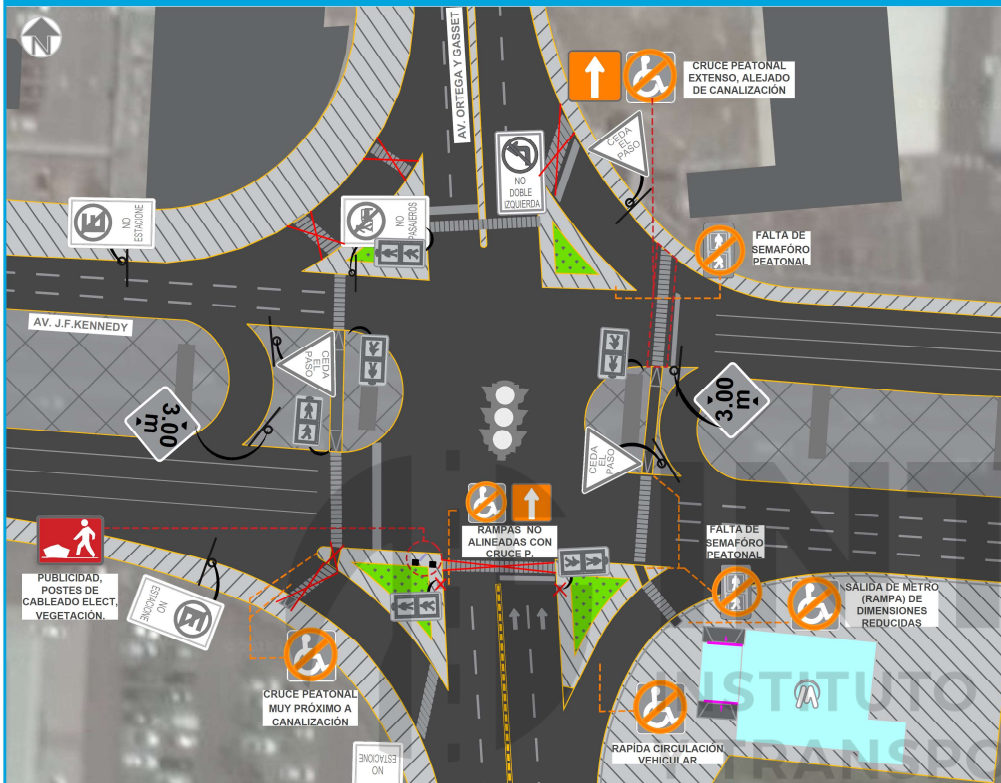
LEYENDA DE PROBLEMÁTICAS DE SITUACIÓN ACTUAL



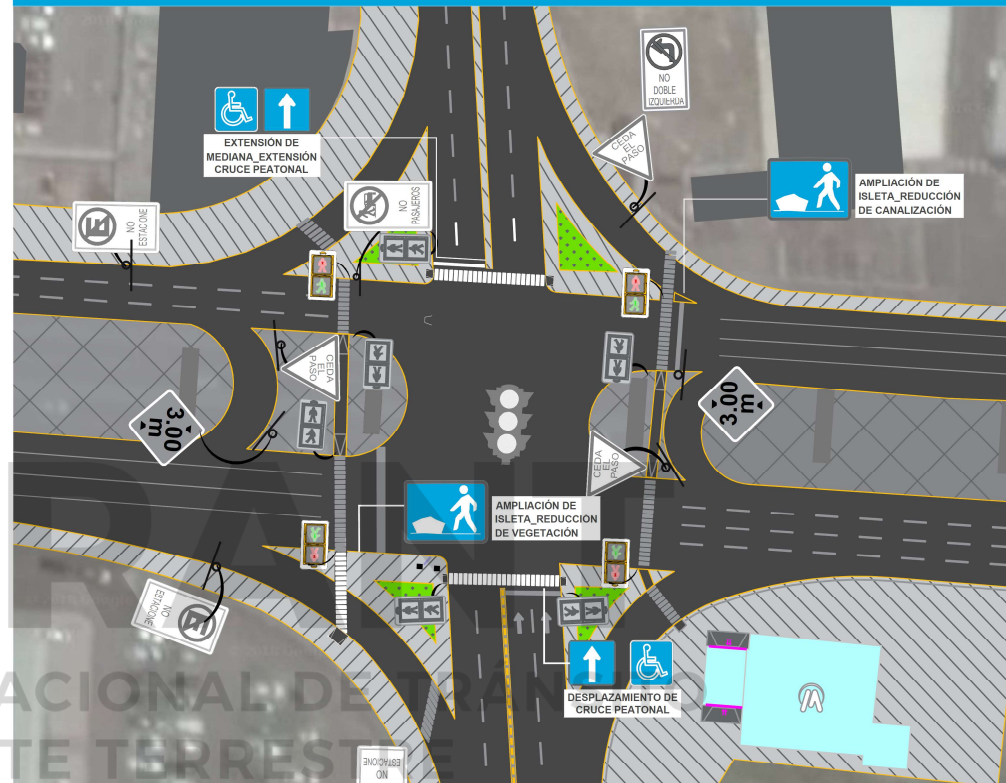
EVALUACIÓN GLOBAL SITUACIÓN ACTUAL



SITUACIÓN ACTUAL

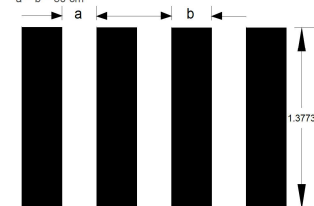


PROPUESTA

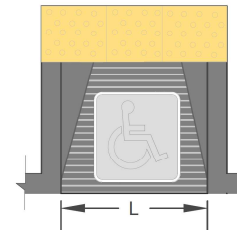


DETALLES

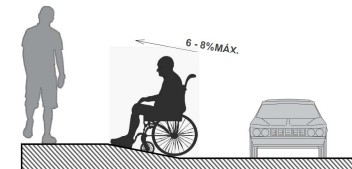
a = RRFCHA
b = ANCHO
L = LONGITUD
a = b = 50 cm



L = ANCHO TOTAL DEL CRUCE PEATONAL
RAMPA DE HORMIGÓN VISTO



ACERA / RAMPA / CALZADA



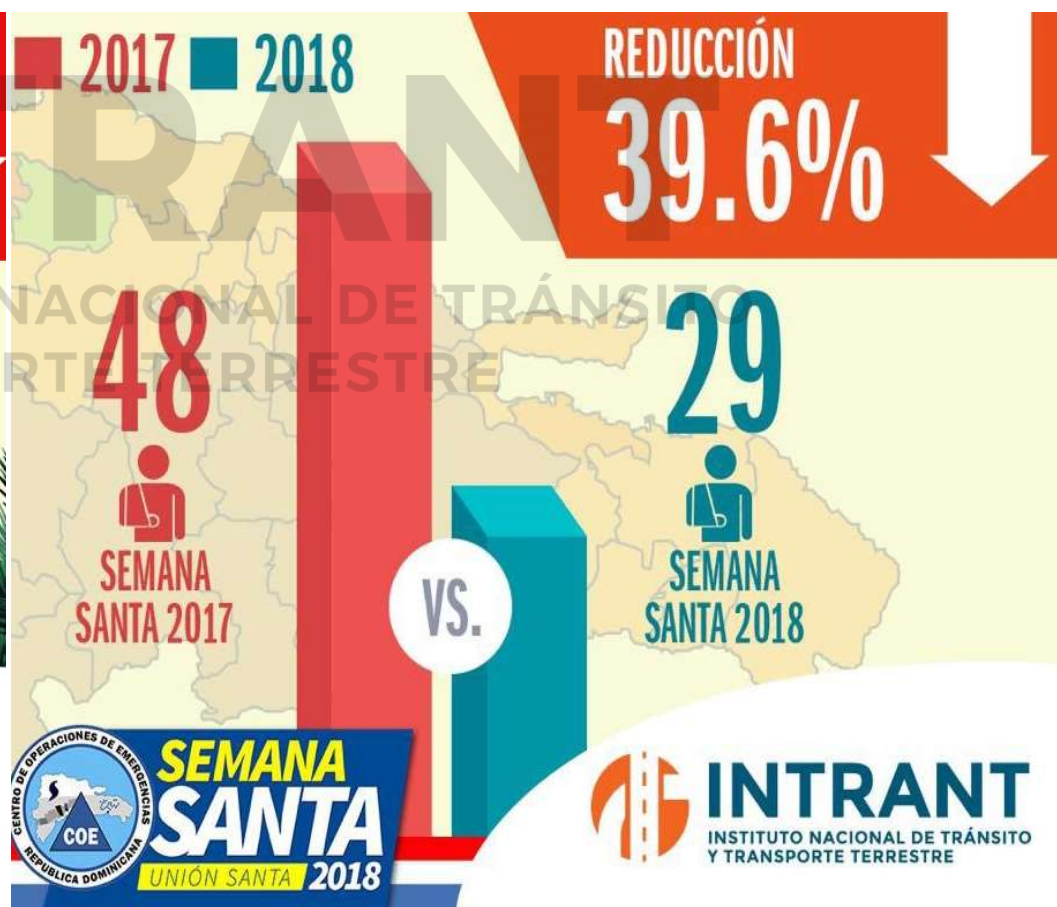
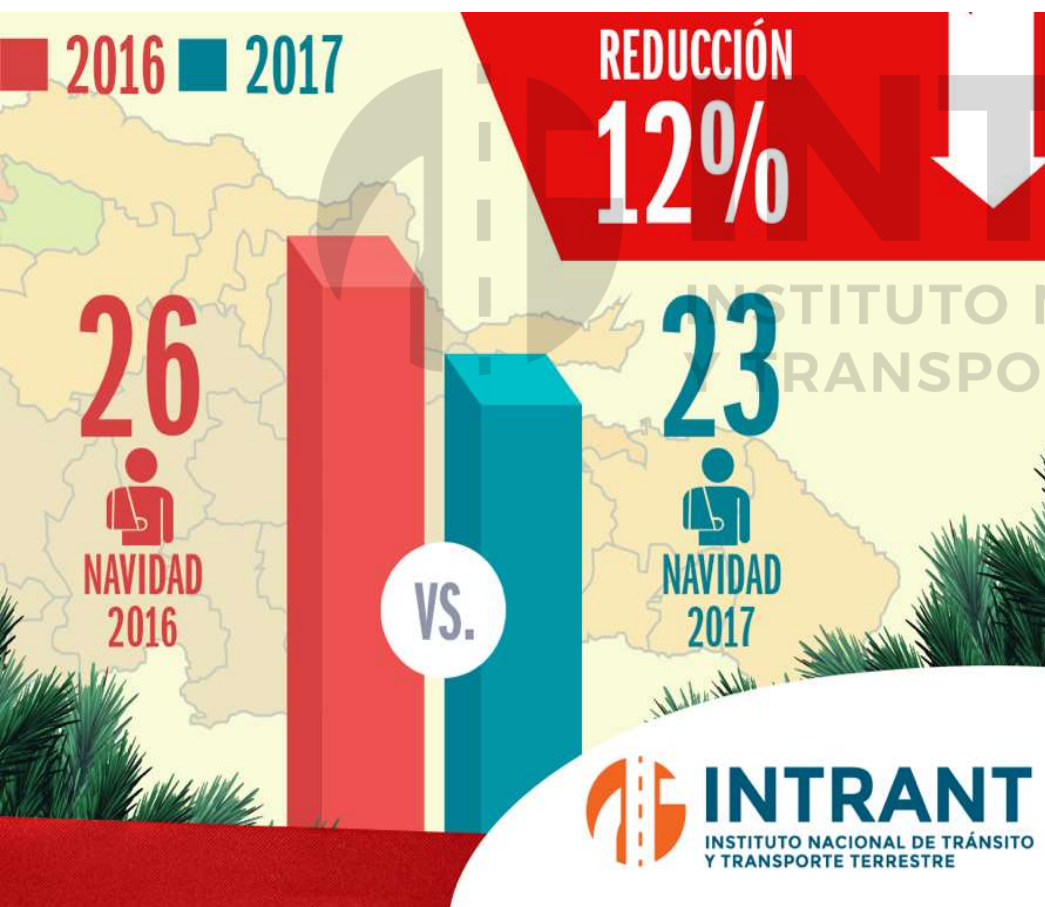
LEYENDA DE PROBLEMÁTICAS DE SITUACIÓN ACTUAL



EVALUACIÓN GLOBAL SITUACIÓN ACTUAL



ATROPELLAMIENTOS



PRÓXIMOS PASOS

- . Diseño de vías para una movilidad sostenible, priorizando como un cambio de paradigma al peatón, esto en coordinación con el BID, las alcaldías y MOPC mediante un taller a mediados de Mayo 2018
- . Ampliación de Programa Peatón Seguro a nivel nacional.
- . Implementación de programas de educación vial a nivel nacional focalizado a los peatones
- . Se esta trabajando las nuevas integraciones por la ampliación de la Línea 2B del METRO y del Teleférico.



Abril 2018, Panamá

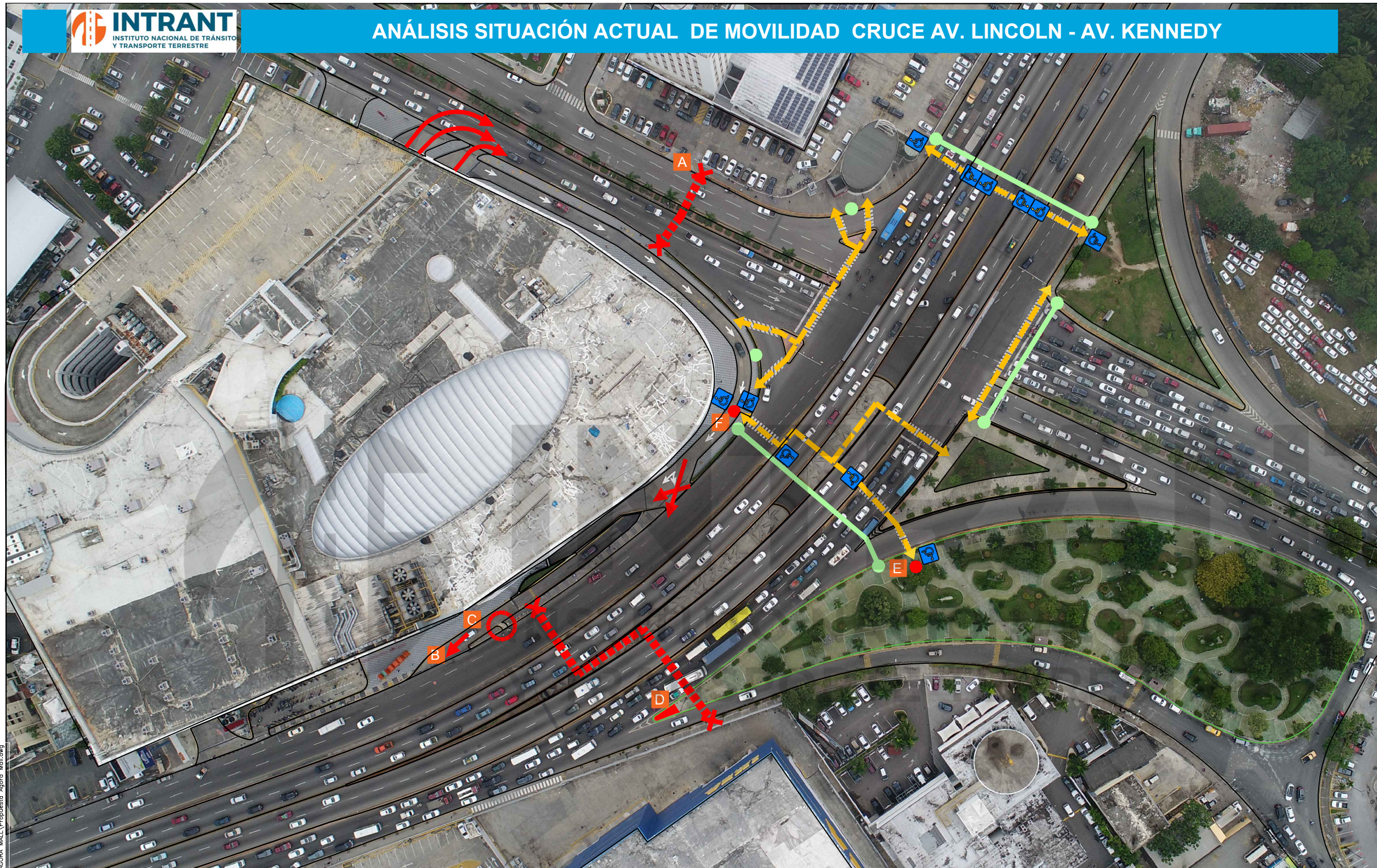


PROYECTO PEATON SEGURO – PROPUESTA ENTORNO ESTACIÓN PEDRO MIR

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



DIRECCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



LEYENDA

- Permeabilidad Peatonal**
- Continuidad**
 - Modera. El cruce no es directo, sin embargo cuenta con pasos peatonales.
 - Conexión**
 - Alta. El cruce no es directo sin embargo cuenta con pasos peatonales.
 - Tipo de conexión**
 - Insuficiente. Pasos peatonales sin semáforo peatonal.
 - Accesibilidad para personas con movilidad reducida**
 - Modera. Rampas que facilitan el cruce para el peatón con algunas interrupciones de isletas sin rebaje.
 - Seguridad**
 - Alta. Buena iluminación durante la noche. Existe una actividad alta.

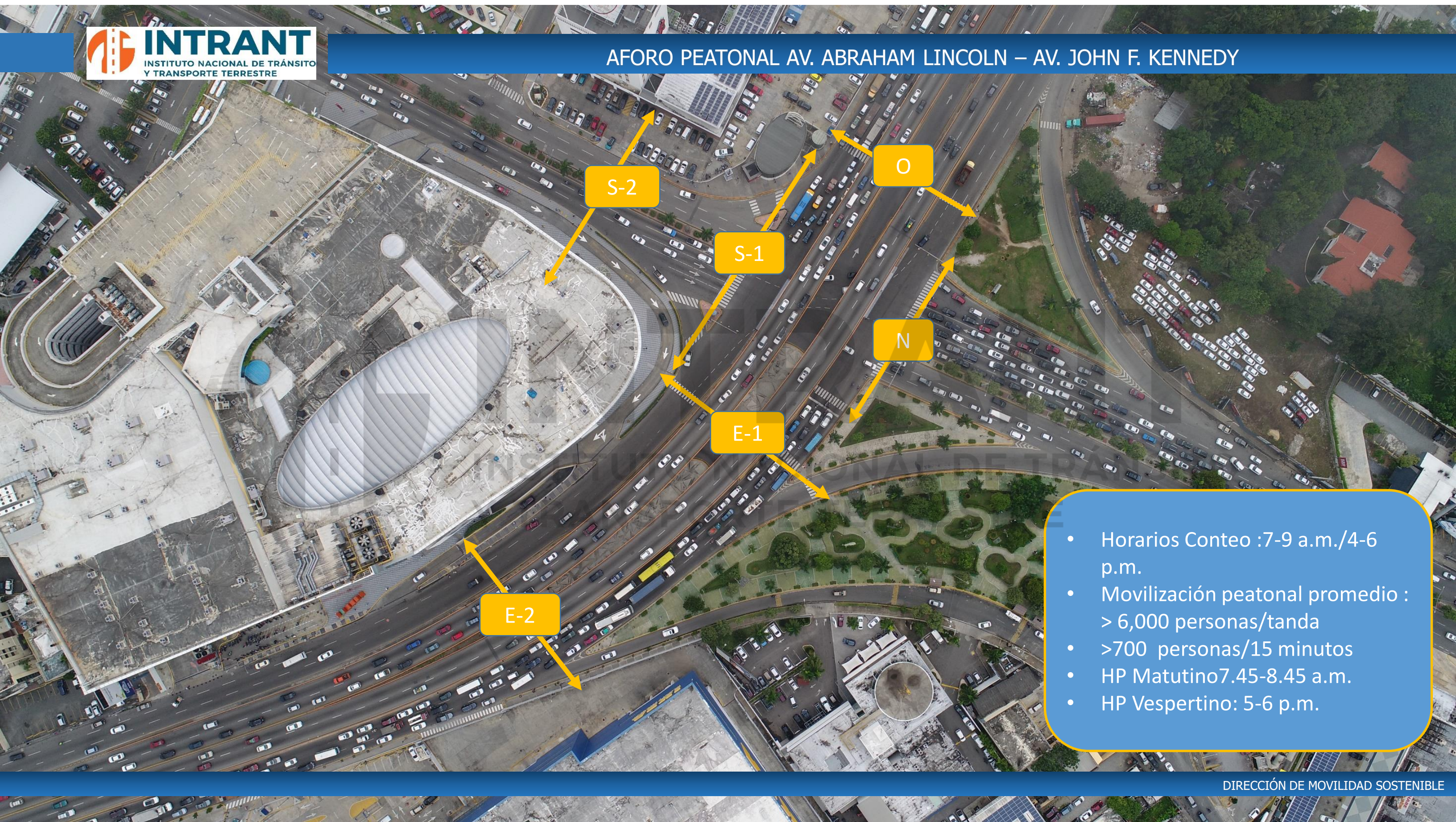
Conflictos

- Conflicto peatón/motorizado.
- Cruce peatonal improvisado.
- Obstáculo en cruce peatonal
- Agrupación de peatones, parada de transporte público improvisado.
- Entrada y salida de vehículos.
- Salida vehicular obstruyendo el tráfico en sentido Sur-Norte.
- Salida vehicular/Parada de transporte público improvisado.

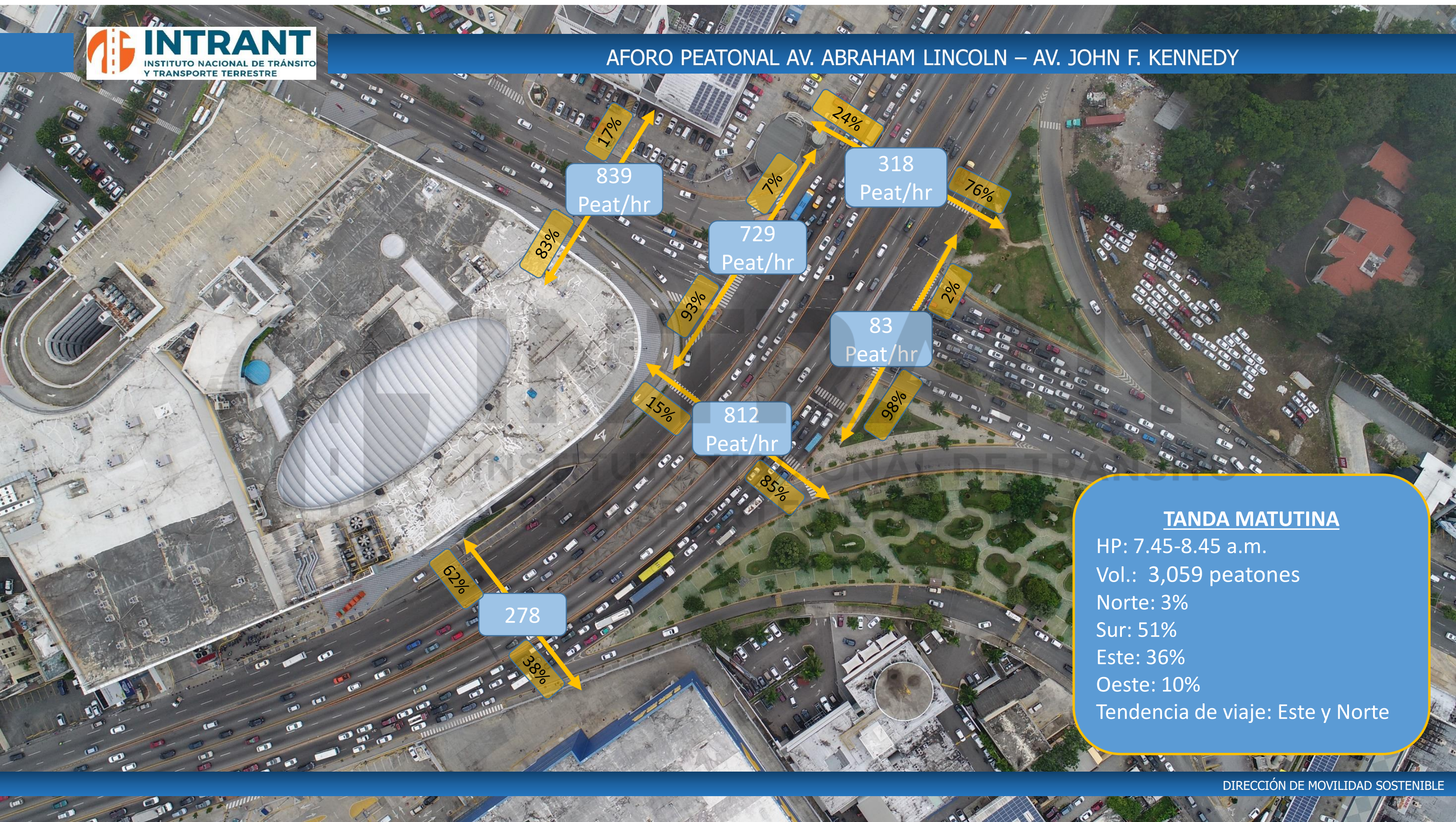
AFORO PEATONAL

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE





- Horarios Conteo :7-9 a.m./4-6 p.m.
- Movilización peatonal promedio : > 6,000 personas/tanda
- >700 personas/15 minutos
- HP Matutino 7.45-8.45 a.m.
- HP Vespertino: 5-6 p.m.



TANDA MATUTINA

HP: 7.45-8.45 a.m.

Vol.: 3,059 peatones

Norte: 3%

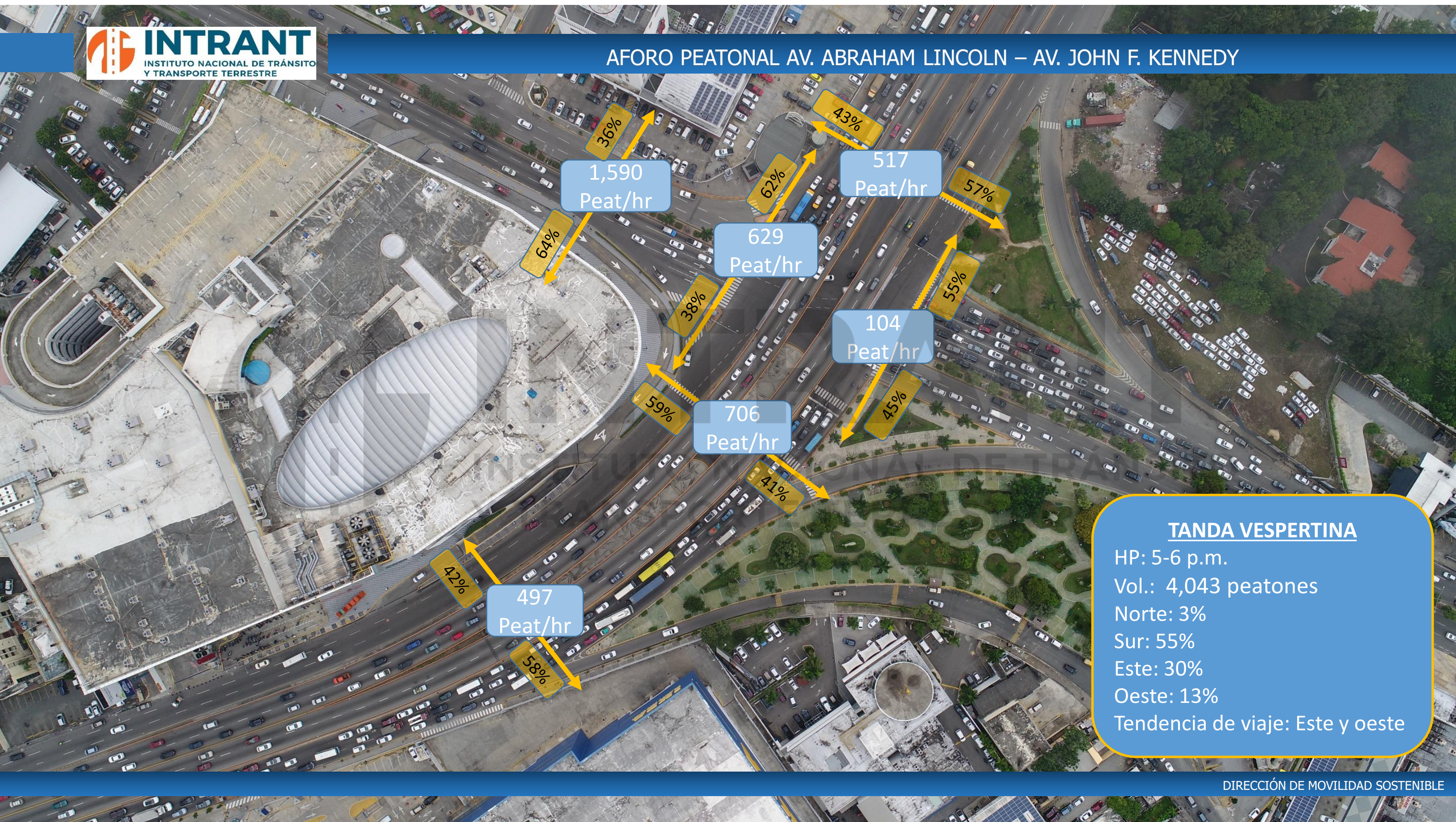
Sur: 51%

Este: 36%

Oeste: 10%

Tendencia de viaje: Este y Norte

AFORO PEATONAL AV. ABRAHAM LINCOLN – AV. JOHN F. KENNEDY



TANDA VESPERTINA

HP: 5-6 p.m.

Vol.: 4,043 peatones

Norte: 3%

Sur: 55%

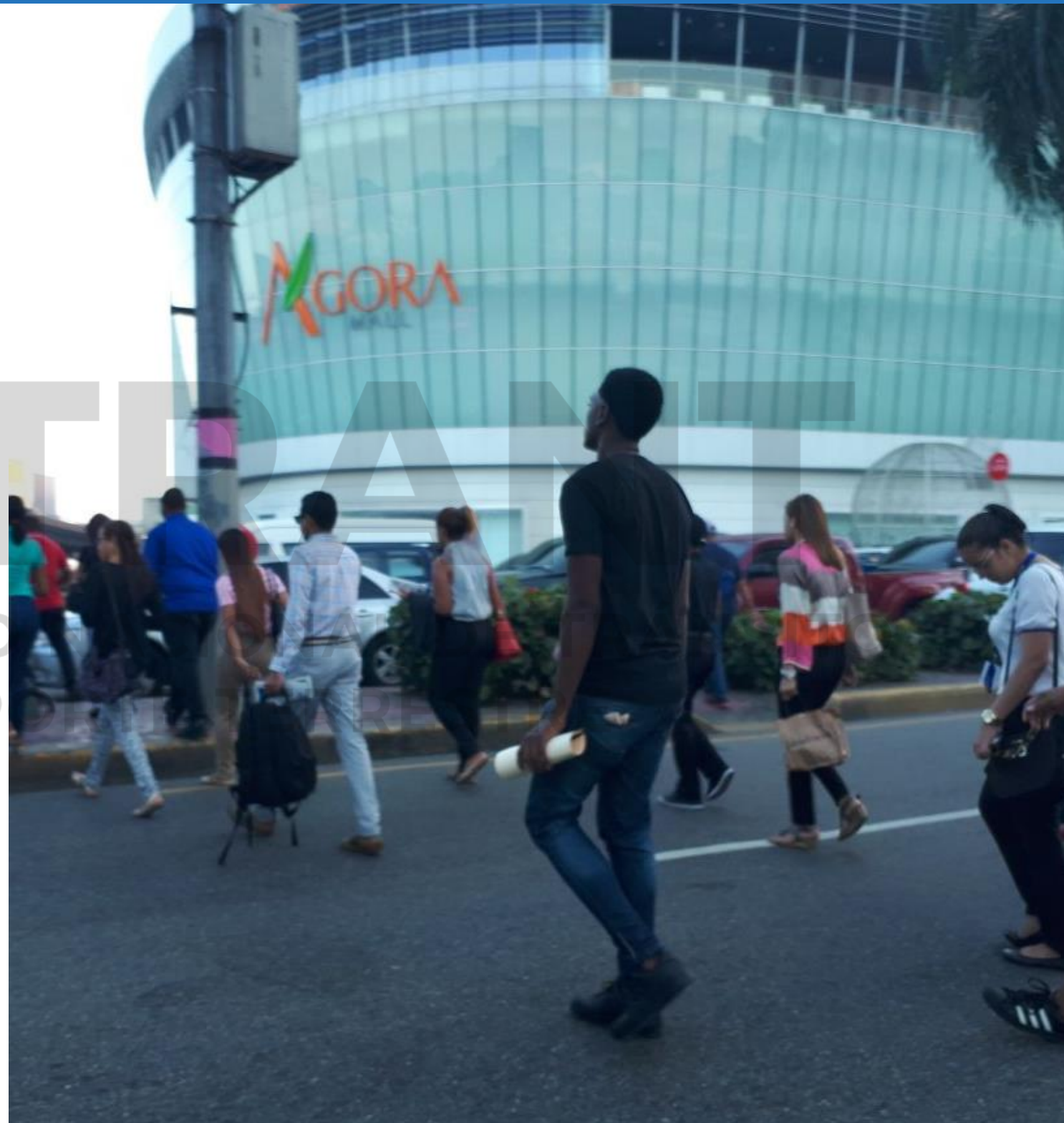
Este: 30%

Oeste: 13%

Tendencia de viaje: Este y oeste

AFORO PEATONAL AV. ABRAHAM LINCOLN – AV. JOHN F. KENNEDY



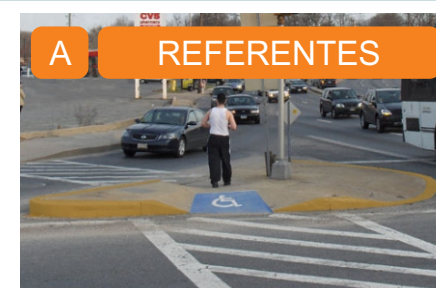
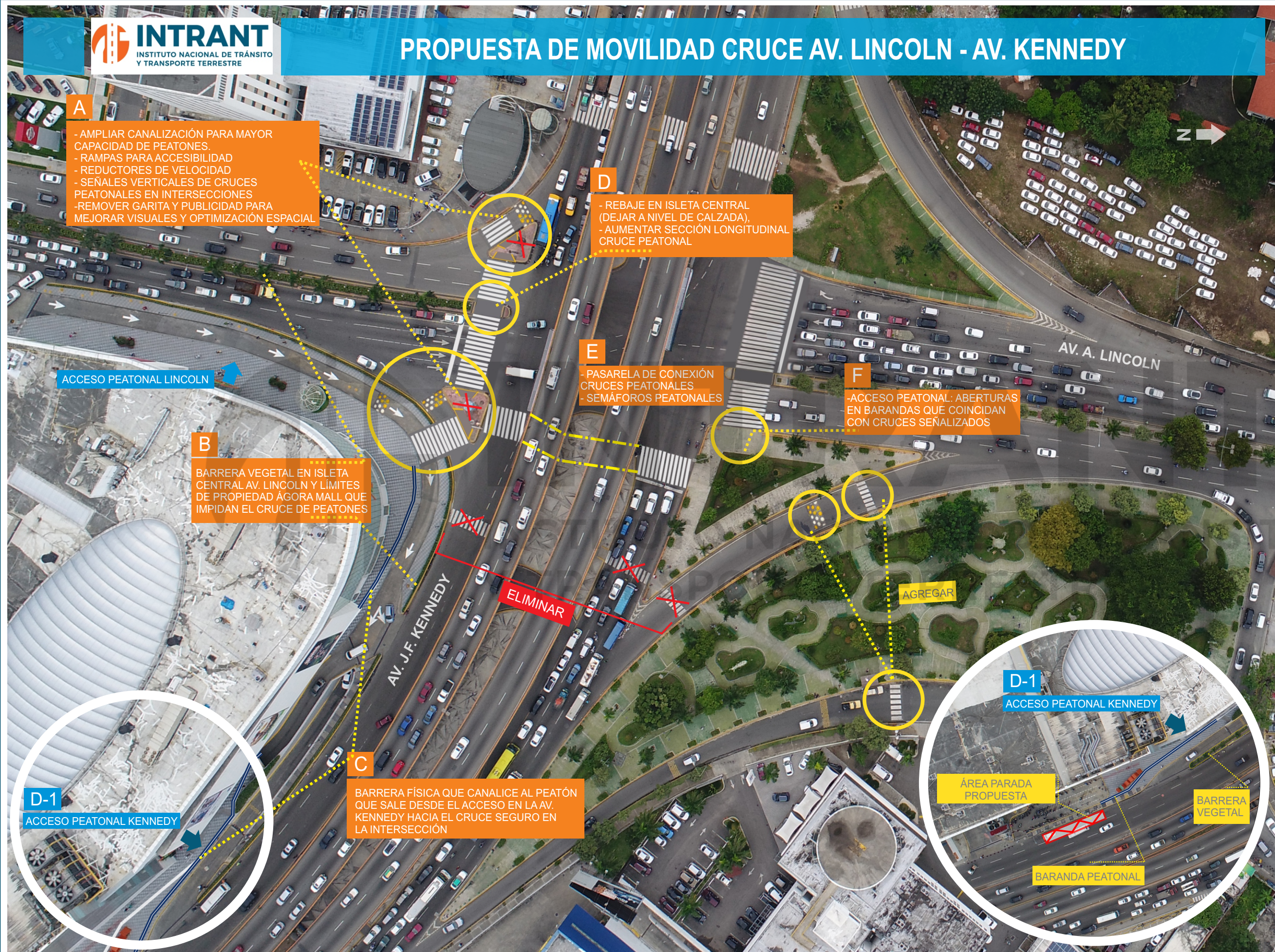


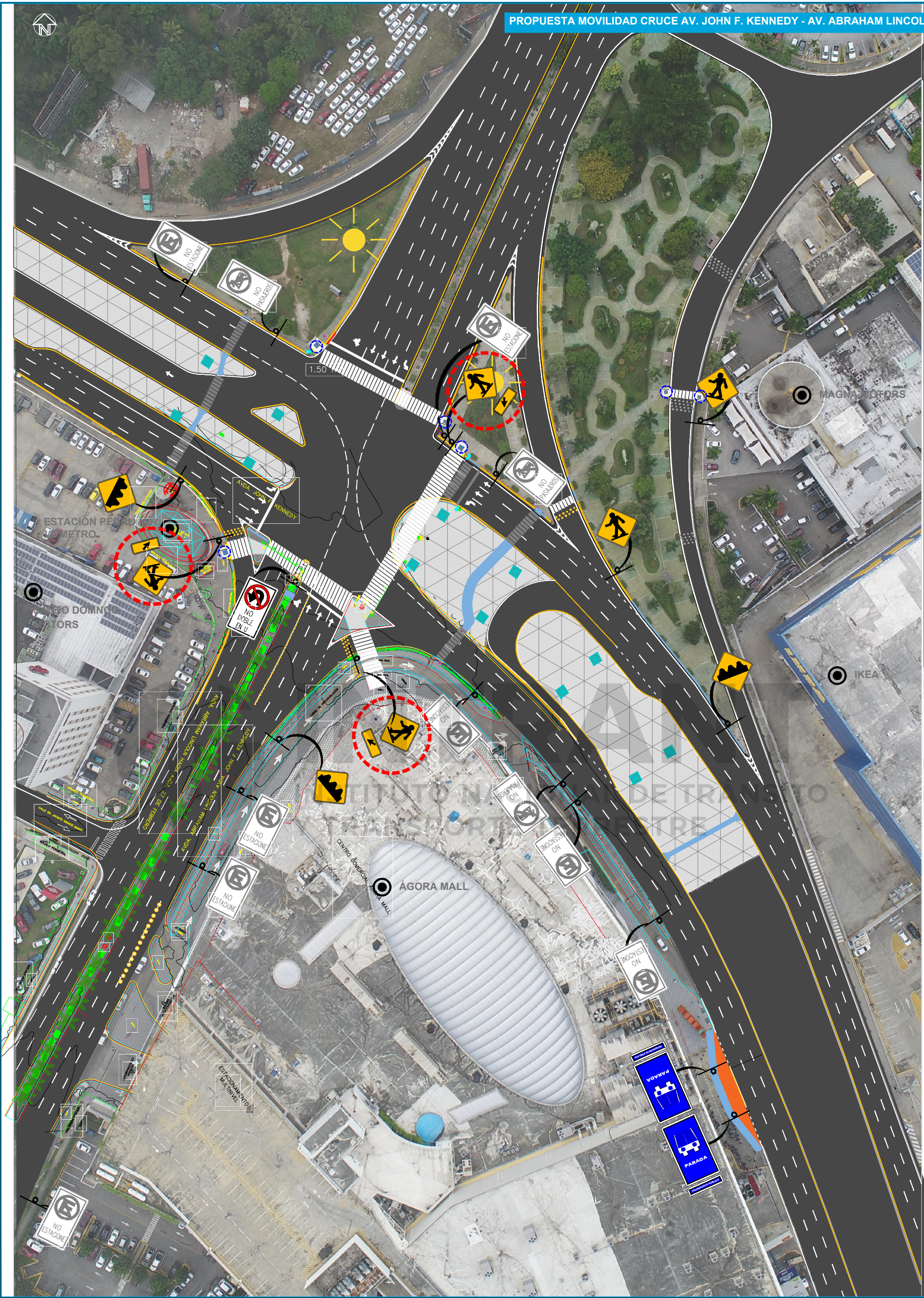
PROPUESTA DE MOVILIDAD

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

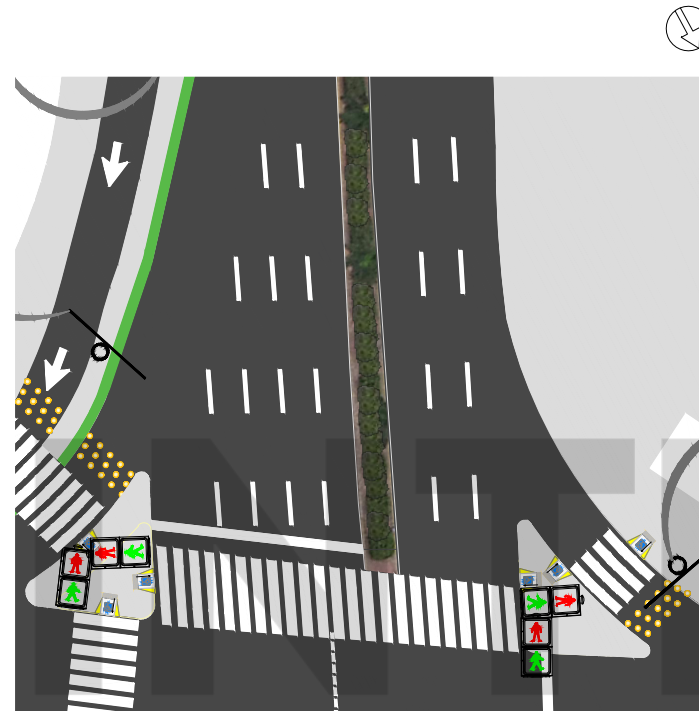
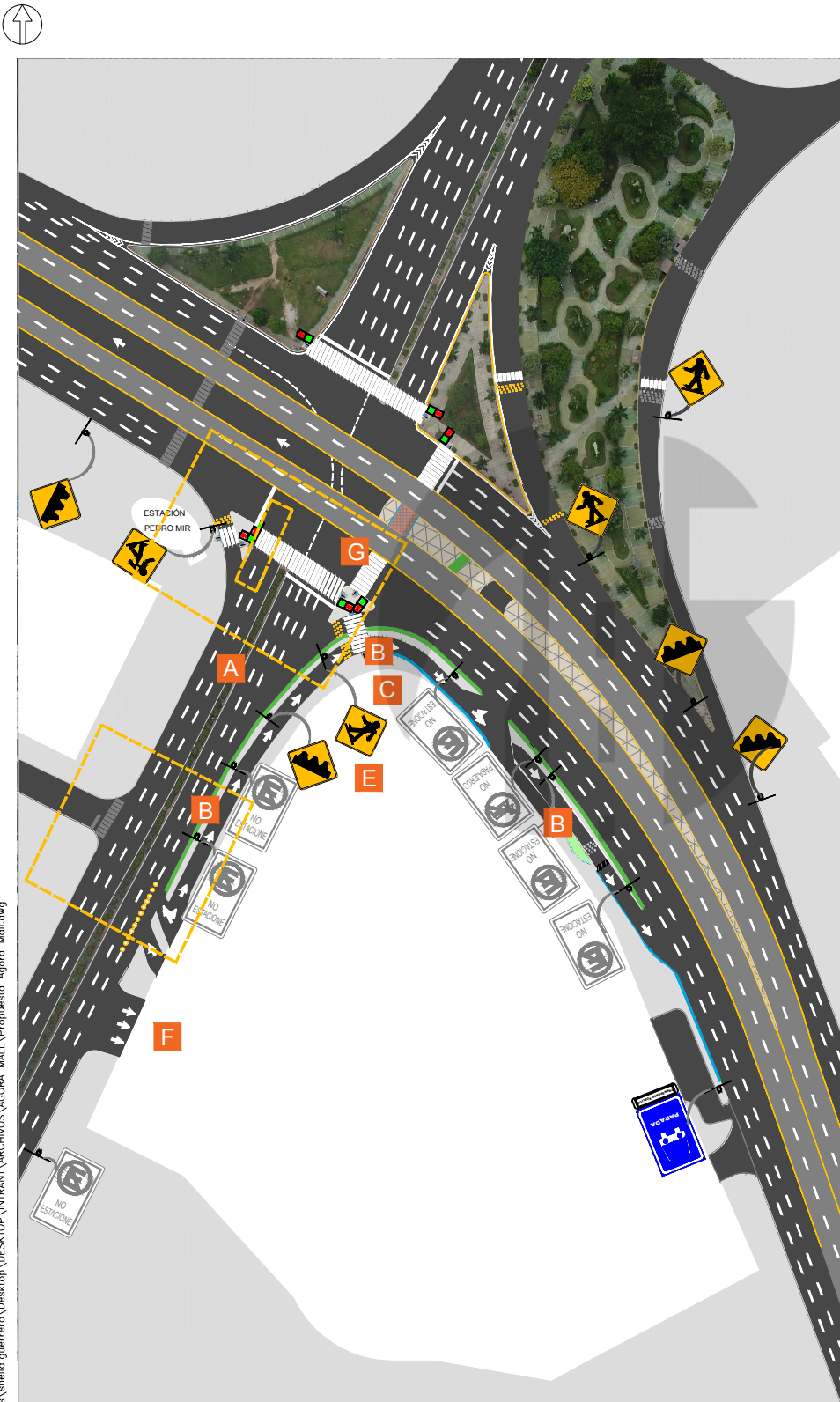


PROPUESTA DE MOVILIDAD CRUCE AV. LINCOLN - AV. KENNEDY

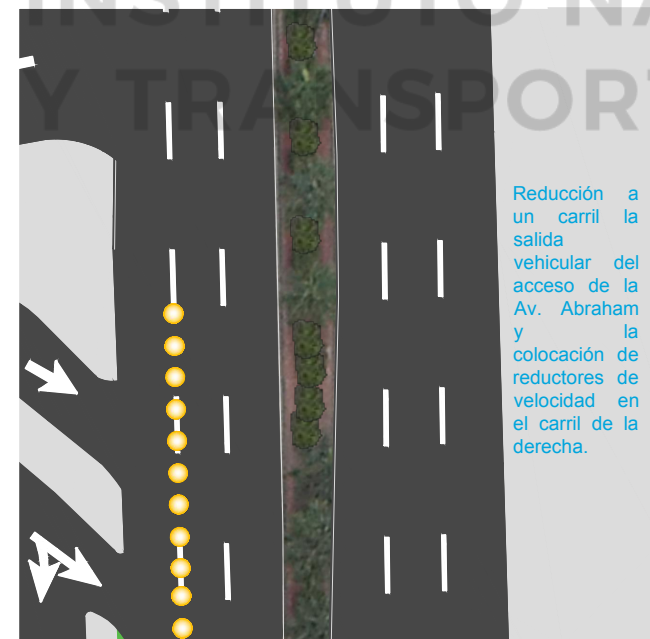




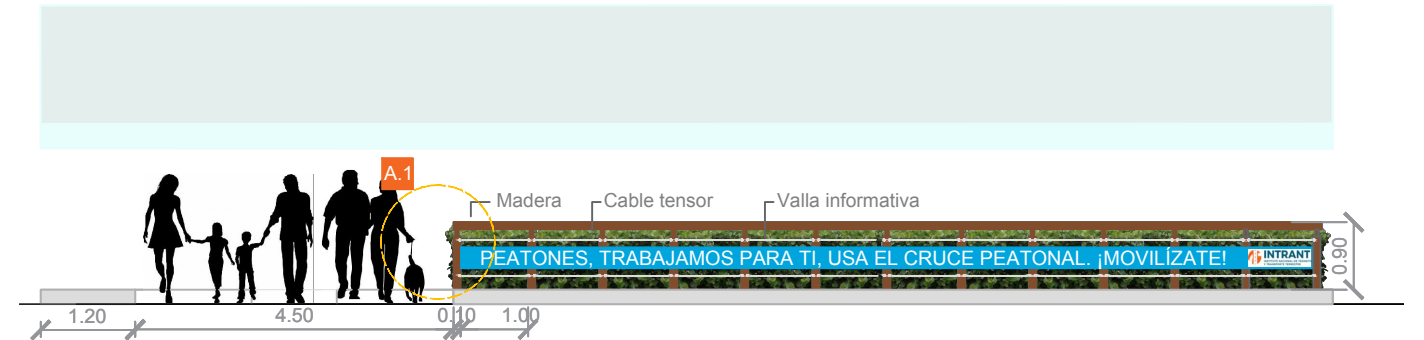
LEYENDA SEÑALES	
EXISTENTES	PROPUESTAS



E 5 Detalle intersección Av. Abraham Lincoln esq. John F. Kennedy



F 6 Propuesta canalización vehicular



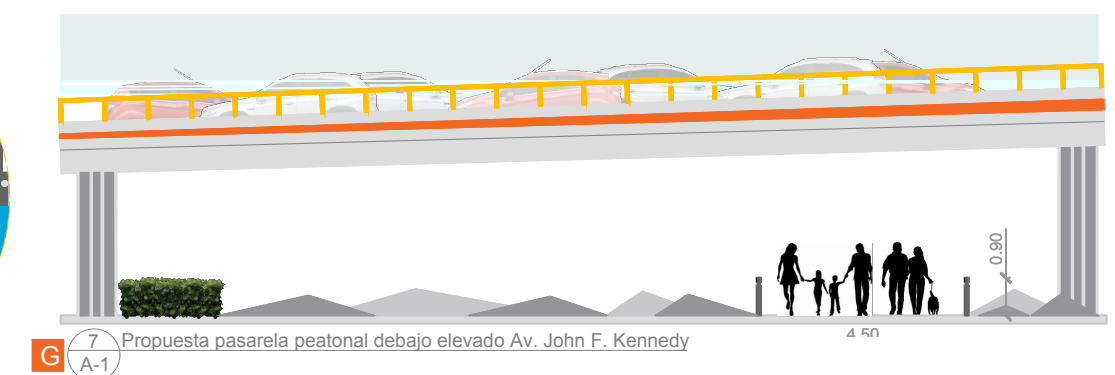
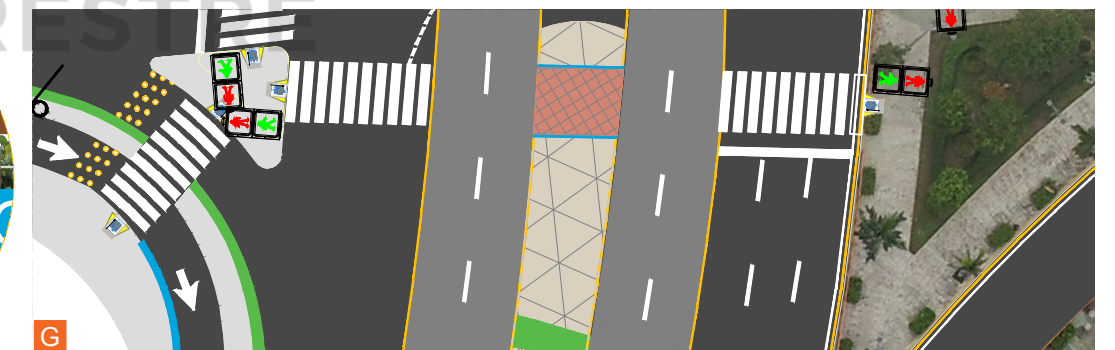
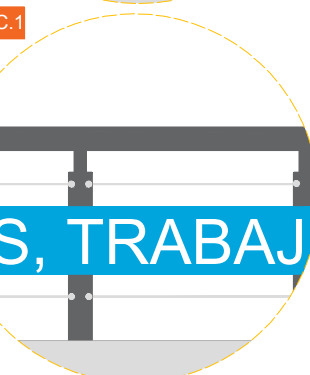
A 2 Detalle cruce peatonal en mediana Av. Abraham Lincoln esq. John F. Kennedy

B 3 Extensión muro vivo existente



C 4 Detalle cruce peatonal en mediana Av. Abraham Lincoln esq. John F. Kennedy

Baranda peatonal compuesta de bolardos de 0.90 m de altura, espaciados a 1.00 m que dirige a los peatones al cruce peatonal, acompañado de una valla informativa con el mensaje que se presenta en el detalle.



G 7 Propuesta pasarela peatonal debajo elevado Av. John F. Kennedy

PROYECTO PEATÓN SEGURO

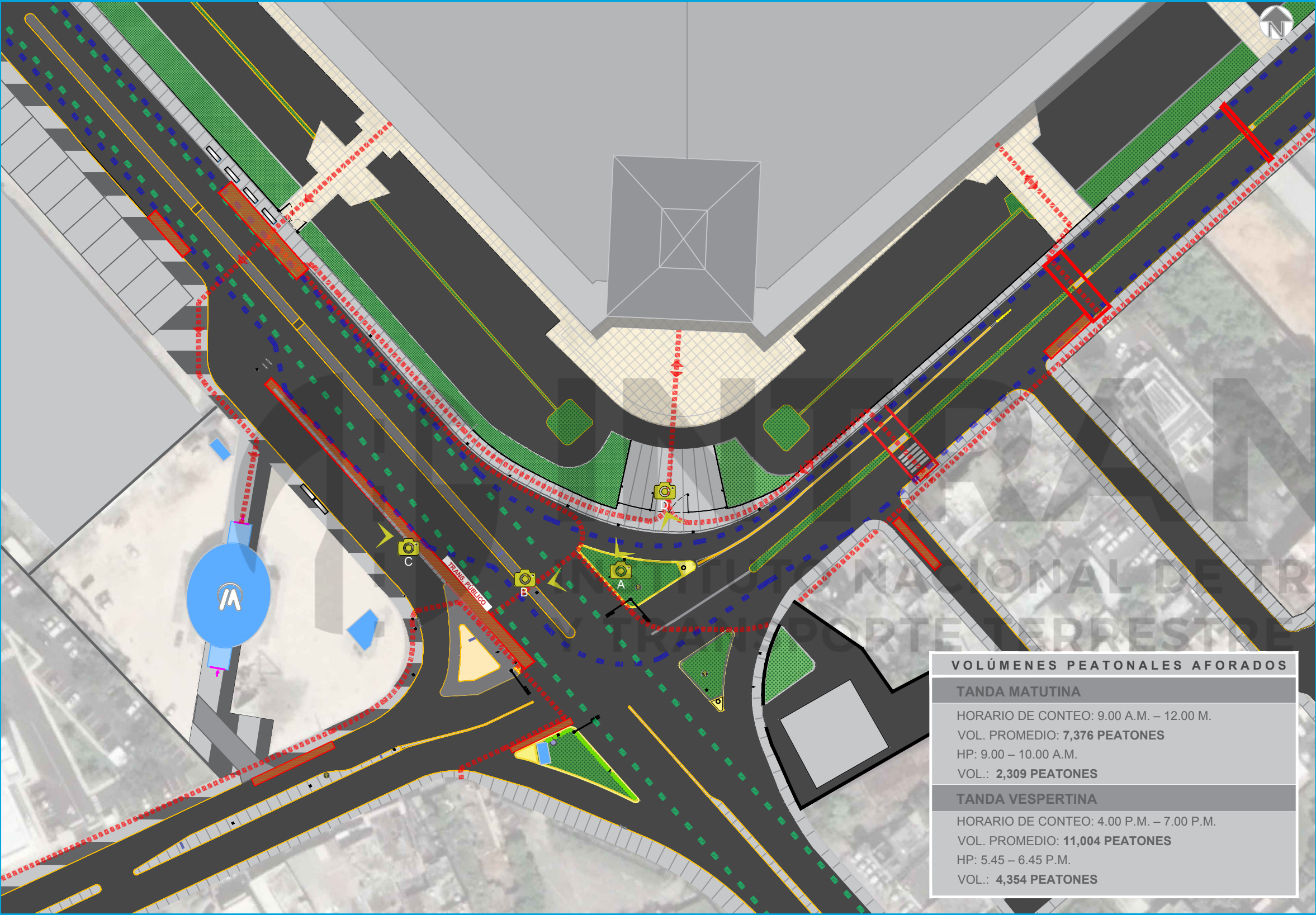
ESTACIÓN CONCEPCIÓN BONA

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

- SITUACIÓN ACTUAL AV. SAN VICENTE DE PAUL / CARR. MELLA -
ESTACIÓN CONCEPCIÓN BONA

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

SITUACIÓN ACTUAL



LEYENDA

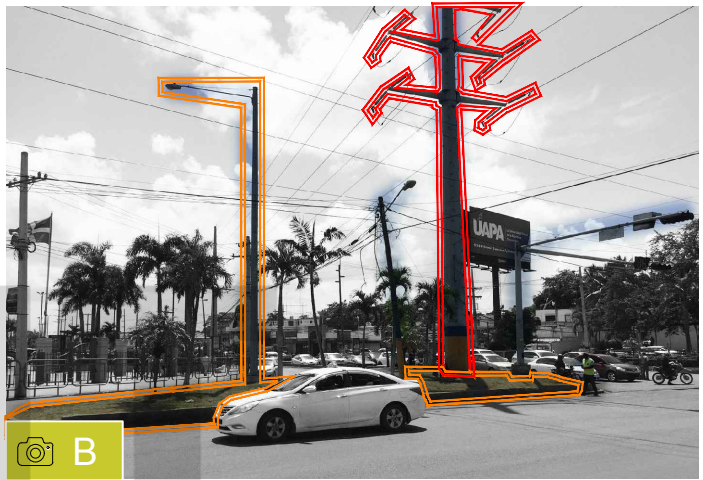
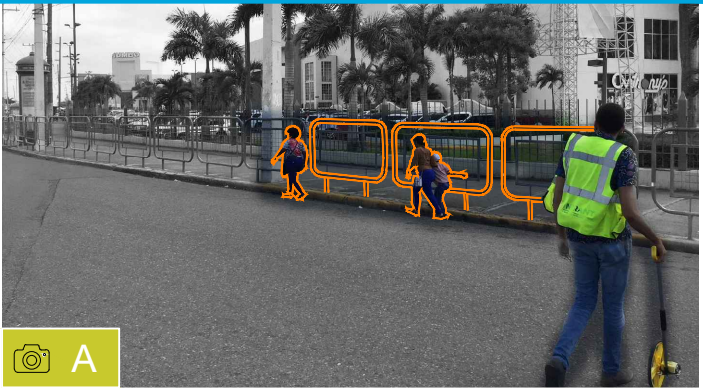
CIRCULACIÓN PEATONAL EXISTENTE

ESTACIONAMIENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO

RUTA DE CORREDOR CIUDAD JUAN BOSCH

RUTA DE CORREDOR NORTE

VOLÚMENES PEATONALES AFORADOS	
TANDA MATUTINA	
HORARIO DE CONTEO: 9.00 A.M. – 12.00 M.	
VOL. PROMEDIO: 7,376 PEATONES	
HP: 9.00 – 10.00 A.M.	
VOL.: 2,309 PEATONES	
TANDA VESPERTINA	
HORARIO DE CONTEO: 4.00 P.M. – 7.00 P.M.	
VOL. PROMEDIO: 11,004 PEATONES	
HP: 5.45 – 6.45 P.M.	
VOL.: 4,354 PEATONES	



PROYECTO PEATÓN SEGURO

ESTACIÓN CONCEPCIÓN BONA

LEYENDA

PROBLEMÁTICA A DESTACAR

PUERTA DE ENTRADA

CABINA DE ESTACIÓN

EVALUACIÓN GLOBAL SITUACIÓN ACTUAL

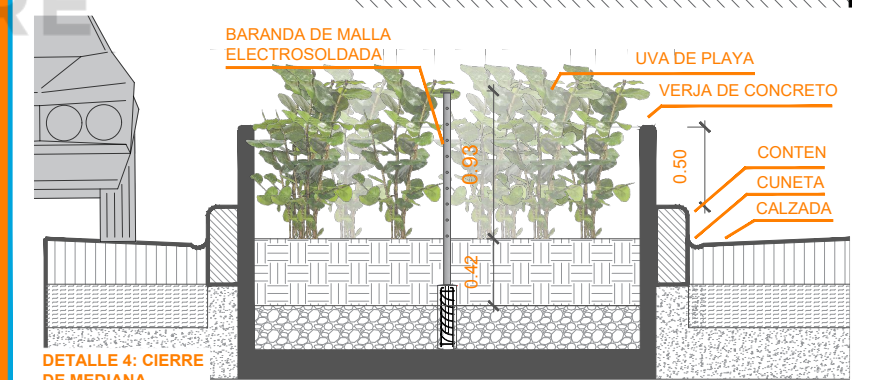
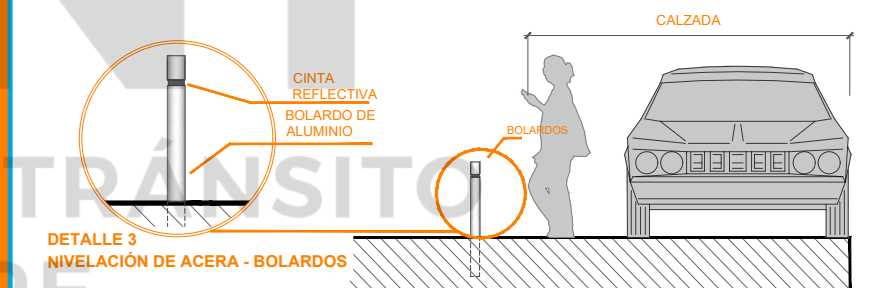
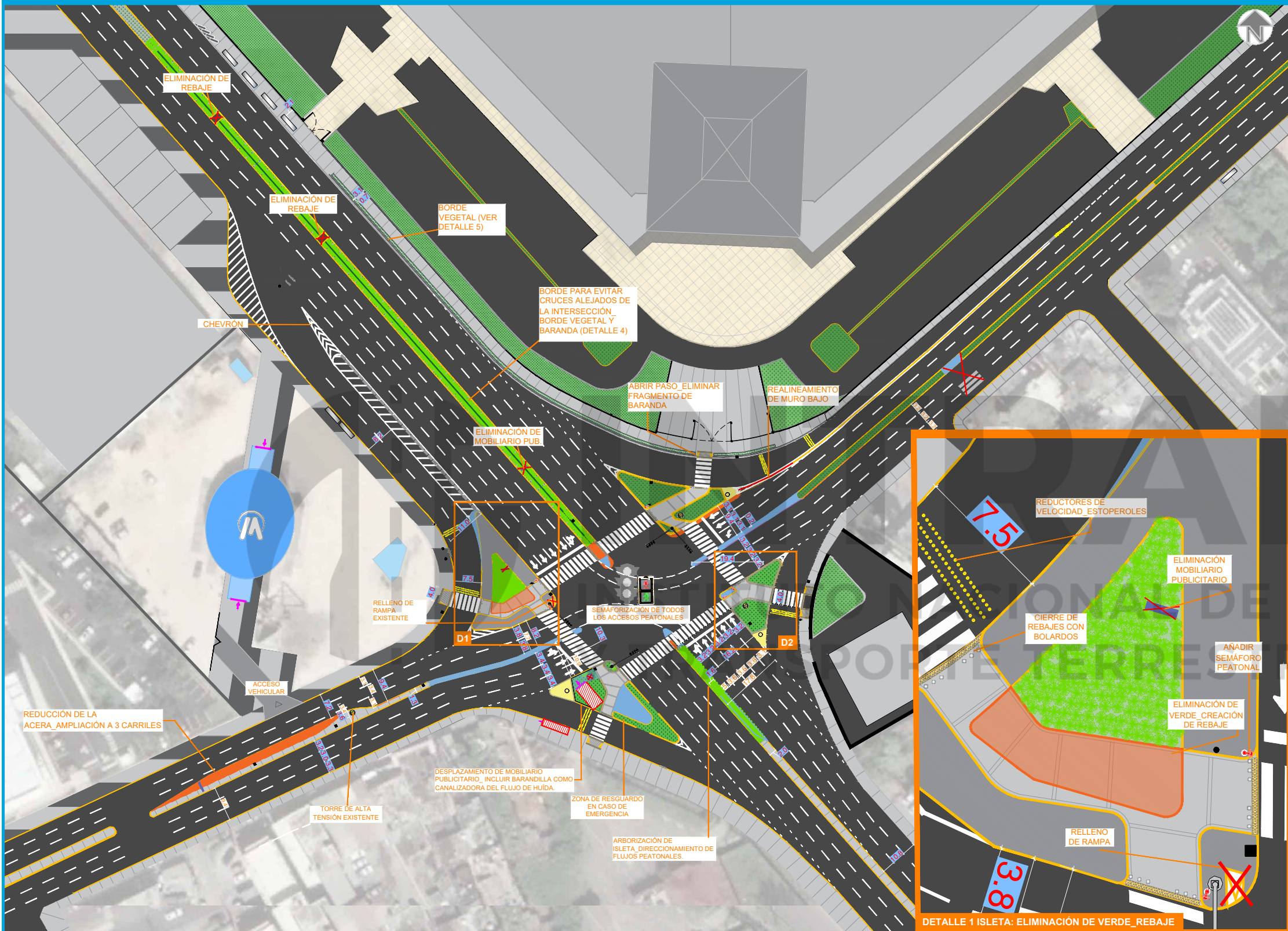
CONECTIVIDAD (CIRCULACIÓN PEATONAL) ●●●●●●●●

SEGURIDAD (ILUMINACIÓN NOCTURNA) ●●●●●●●●

- PROPUESTA DE MOVILIDAD - ESTACIÓN CONCEPCIÓN BONA

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

PROPUESTA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL E INTERVENCIONES DE ESPACIO PÚBLICO



LEYENDA													
	REJILLA PARA CUNETA (REBAJE)		REBAJE DE ACERA		ELEMENTO A REUBICAR		POSTE DE LUZ		ACERA O ÁREA A DEMOLER		ELEMENTO A ELIMINAR		CASETA DE ESCALERA DE EMERGENCIA
	REGISTROS SANITARIOS		SEMÁFORO PEATONAL PROPUESTO		RAMPAS PROPUESTAS		REGISTRO (CABLEADO, OTRO)		ÁREA A CONSTRUIR		TORRE DE ALTA TENSIÓN		

LEYENDA

PROBLEMÁTICA A DESTACAR

PUERTA DE
ENTRADA

CABINA DE ESTACIÓN

EVALUACIÓN GLOBAL SITUACIÓN ACTUAL

 **CONECTIVIDAD**
(CIRCULACIÓN PEATONAL)

SEGURIDAD
(ILUMINACIÓN NOCTURNA)

#

This image displays a complex urban intersection with a detailed traffic engineering plan overlaid on a grayscale aerial photograph. The plan features multiple lanes, roundabouts, and various traffic signs. A large blue circle with a white 'M' logo is prominent on the left. The background is a grayscale aerial photograph of the city street layout.

 REJILLA PARA CUNETA (REBAJE)	 REBAJE DE ACERA	 ELEMENTO A REUBICAR	 POSTE DE LUZ	 ACERA A DEMOLER	 CASETA DE
 REGISTROS SANITARIOS	 SEMÁFORO PEATONAL PROPUESTO	 RAMPAS PROPUESTAS	 REGISTRO (CABLEADO, OTRO)	 ÁREA A CONSTRUIR	 ESCALERA DE EMERGENCIA



PROYECTO PEATÓN SEGURO
ESTACIÓN CONCEPCIÓN BONA

PROBLEMÁTICA A DESTACAR

 PUERTA DE ENTRADA

CABINA DE ESTACIÓN

CONECTIVIDAD
(CIRCULACIÓN PEATONAL)

SEGURIDAD
(ILUMINACIÓN NOCTURNA)

#

ACCION PEATON SEGURIDAD



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



**TRABAJANDO POR UNA
MOVILIDAD SEGURA**