

UNIBE



LEADING GLOBAL EDUCATION

Proyecto de Grado

Capstone

Facultad de Ingeniería Civil

Universidad Iberoamericana

Santo Domingo, República Dominicana

Integrantes:

Marcos Jose Loinaz Mejia 19-0063

Laura Baez Ramirez 18-0491

Asesores:

Melina Santos - Coordinador

Iván Méndez - Vial

Mayra Sanchez - Hidrología/Hidráulica

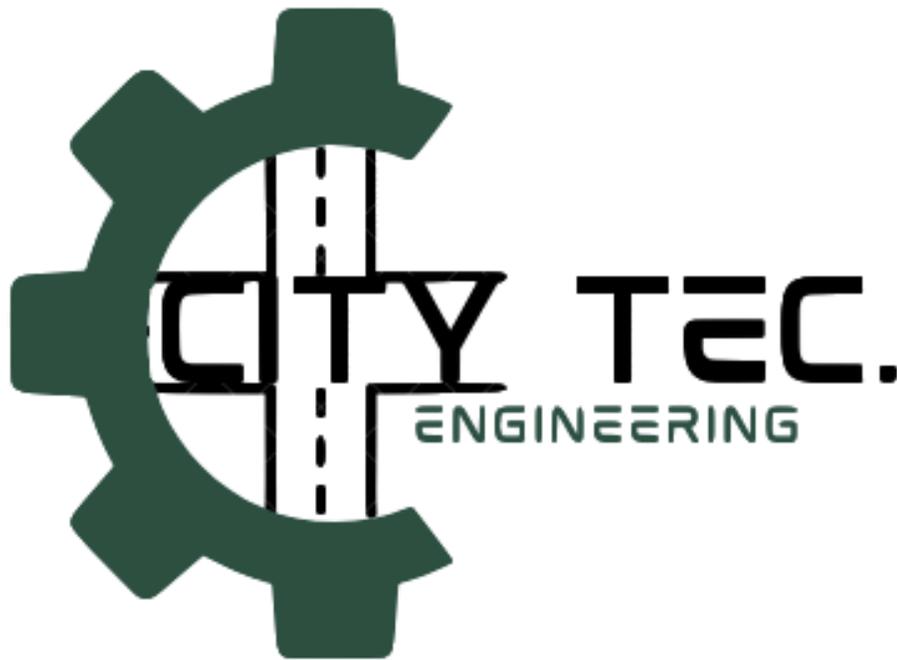
Fray Pozo - Estructura

Frinet Muñoz - Topografía/ Mecánica de Suelos

Julio Morales - Gerencia y Procesos de Construcción

Jose Baez - Presupuesto, Cronograma, y Proyección de Flujos

Semestre Septiembre - Diciembre 2022



PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA ZONA
COLONIAL, SANTO DOMINGO

INFORME FINAL
2022

Tabla de contenido

<u>ANTECEDENTES</u>	3
SITUACIÓN ACTUAL	4
SITUACIÓN DESEADA	4
OBJETIVOS DEL PROYECTO	4
ALCANCE DEL PROYECTO	5
LEVANTAMIENTO SOCIODEMOGRÁFICO	5
ENTRADAS Y SALIDAS DE LA ZONA COLONIAL	5
POBLACIÓN ZONA COLONIAL	5
DEMANDA TURÍSTICA	6
TRABAJOS FUTUROS EN LA ZONA COLONIAL	7
<u>PROBLEMA DEL PROYECTO Y SOLUCIÓN POR CREAR</u>	7
PROBLEMA:	7
SOLUCIONES	10
SOLUCIÓN A PUNTOS DE MAYOR CONGESTIÓN VEHICULAR	10
SOLUCIÓN ESTACIONAMIENTOS	12
<u>PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS</u>	12
<u>RESUMEN DE CUMPLIMIENTO CON ESTÁNDARES DE DISEÑO NACIONALES E INTERNACIONALES</u>	14
<u>ENTREGABLES</u>	15
PLAN DE GESTIÓN DE LOS RIESGOS	16
PRESUPUESTO	16
PLAN DE GESTIÓN DEL CRONOGRAMA.	16
PLAN DE MANEJO AMBIENTAL	17
<u>CONCLUSIONES</u>	18
<u>RECOMENDACIONES</u>	18
<u>REFERENCIAS</u>	19

Antecedentes

La ciudad colonial también conocida como la zona colonial, es el lugar más antiguo de Santo Domingo, comenzando su construcción en 1496 por los españoles que luego de su llegada utilizaron la madera de las embarcaciones para crear el fuerte de la navidad, así naciendo la historia del nuevo mundo.

Con los años la ciudad de Santo Domingo fue creciendo alrededor de la zona colonial, está conservando gran parte de sus estructuras del siglo XVI que son consideradas parte del patrimonio del país.

La Zona Colonial siendo la primera ciudad construida por los Españoles en América, forma parte de nuestro pasado y por eso en el presente se busca conservarla y adaptarla a las demandas actuales tanto de la población como de los miles de turistas que la visitan al año. Ya que al conservar parte de su patrimonio es un punto turístico por excelencia de la ciudad tanto para los miles de visitantes locales e internacionales que recibe diariamente.

La problemática de la zona colonial hoy en día es que el nivel de demanda supera sus capacidades, ya que fue una ciudad planeada en el siglo pasado pero sufriendo las demandas tan exigentes de este siglo, por lo cual muchas veces la experiencia de visitarla puede llegar a ser caótica.

Situación Actual

La Ciudad Colonial de Santo Domingo actualmente sufre la falta de una planificación de la red vial, la cual se traduce en grandes taponamientos en los momentos de mayores flujos vehicular.

Existen dos factores fundamentales que afectan el tráfico de la Ciudad Colonial:

- El gran flujo de automóviles en horas pico que no tienen como destino final la zona colonial, si no que la utilizan como un atajo.
- Los estacionamientos no dan abasto con la cantidad de visitantes que recibe la Zona Colonial.

Situación deseada

La situación deseada a corto plazo sería que la zona colonial sea un lugar fácil de transitar tanto para los peatones como los usuarios de automóviles privados, con la creación de una ruta que cierra los puntos de mayor congestión vehicular que solucionaría parcialmente el caos que generan los conductores que utilizan la zona colonial como un atajo además con la creación de nuevos estacionamientos estaríamos cubriendo una parte de la demanda actual de estacionamientos; de esta manera menos vehículos están estacionados en las aceras.

A largo plazo la situación deseada sería que con los esfuerzos actuales del estado dominicano en adecuar las calles de la zona colonial y con proyectos como el nuestro que busca que sus vías estén funcionando de manera óptima, la zona se convierta en un lugar de fácil acceso tanto para los automóviles y peatones.

Objetivos del proyecto

- Establecer cambios en la configuración del funcionamiento de la vía para evitar el acceso de vehículos de paso a la zona colonial.
- Plan de señalización.
- Realizar una torre de parqueos, cumpliendo con las necesidades demanda de los visitantes.

Alcance del proyecto

Este proyecto tiene como visión integrar dos soluciones las cuales afectan una zona del país que cuenta con un número moderado de residentes, pero con muchas visitas de turistas y visitantes locales los cuales van con la finalidad de conocer y disfrutar de su historia sin pensar en el caos que puede resultar transitar en dichas vías.

Nuestro proyecto pretende establecer una ruta para mitigar el recorrido de vehículos los cuales no tengan como destino final la zona colonial, así de esta manera se puede reducir el flujo de vehículos en hora pico y que los vehículos que sí deban estar transcurran sin en taponamientos.

De igual forma para solucionar el caos de los estacionamientos, re-estructuramos el estacionamiento municipal encontrado en la calle Arzobispo Meriño que cuenta con 70 plazas el cual triplicamos para poder tener un mayor número de estacionamientos, ya que este cuenta con el espacio necesario y está ubicado en un punto clave con una gran transurrencia en la Zona Colonial.

Levantamiento Sociodemográfico

La Zona Colonial cuenta con una extensión de 1.1 kilómetros cuadrados.

Al norte desde la Av. George Washington, el Este con la Calle Palo Hincado hasta llegar a la Av. Mella, el Sur desde la Av. Mella hasta llegar al Oeste en la Av. Francisco Alberto Caamaño.

Entradas y salidas de la Zona Colonial

- Al norte:

Entrada Calle. Arzobispo Meriño.

Salida Calle. Isabel La catolica.

- Al oeste:

Entrada Calle. Arzobispo Nouel y Padre Billini.

Salida Calle. Las Mercedes.

- Al sur:

Entrada Calle. 19 de Marzo.

Las Calle Palo Hincado y la Avenida Mella, funcionan como un colector del tráfico que va hacia la zona.

Población Zona colonial

Según el censo realizado a la ciudad colonial en el 2015 realizado por el ministerio de turismo, BID y CESDEM que busca conocer las características de las viviendas de los residentes de la Zona Colonial y sus conocimientos en los programas turísticos, se puede ver cómo a través de los años la población de residentes de la zona colonial ha disminuido y que la población restante en su mayoría es mayor de 65 años.



El 42% de los residentes de la ciudad colonial trabaja dentro de la zona colonial, donde casi el 32% es con fines turísticos. Aunque su población disminuye su actividad comercial y turística va en crecimiento, los residentes entienden que esto afecta de manera positiva al crecimiento de la zona pero que a la misma vez este es el foco del caos vehicular de la zona.

De las 3,788 viviendas que existen, una de cada tres tiene un vehículo particular de los cuales el 44% debe estacionarse en las calles debido a que no cuenta con un estacionamiento particular, esto influye al problema de los estacionamiento en la zona.

Demanda Turística

La actividad turística de la zona colonial ha crecido en los últimos años tanto de los turistas que visitan el país como los residentes locales, en gran parte esto se debe al interés del ministerio de turismo en desarrollar esta zona.

Según el informe de la evolución de la actividad turística de la ciudad colonial del 2020, podemos ver los números de visitantes extranjeros como locales en la zona colonial.

Principales Indicadores de la actividad Turísticas	2019

Visitantes Extranjeros en ciudad colonial	645,948
Visitas Turísticas mensual (Extranjeras)	53,829
Visitas Diarias (Extranjeros)	1,772
Visita de dominicanos no residentes en la ciudad colonial	108,842

En esta tabla vemos cómo los extranjeros conforman un gran número de manera anual pero que a su vez el número de visitantes dominicanos con fines turístico no es muy alto, ya que no se consideran las visitas a instituciones públicas y privadas de la zona, ni las personas que laboran en la zona colonial por lo que el número de visitas de la zona sería mucho más grande para los dominicanos que diariamente están en la ciudad colonial.

TRABAJOS FUTUROS EN LA ZONA COLONIAL

El 10 de Octubre del 2022, el Presidente Luis Abinader en conjunto con el Ministro de turismo y la alcaldesa del DN, inauguraron los trabajos de la rehabilitación de 11 calles principales de la Zona Colonial.

Este proyecto conlleva la intervención de sus pavimentos, aceras, soterramiento de cables, sustitución de red de agua potable. Además el proyecto incluye la rehabilitación de la red hidrosanitaria, el soterrado de las redes eléctricas y de comunicaciones, un plan medioambiental, al igual de un plan piloto de electro buses o electromovilidad.

Con una inversión de aproximadamente 5 mil millones de pesos.

Problema del proyecto y solución por crear

Problema:

Los principales problemas detectados en la zona colonial en materia vial son:

- Los embotellamientos en las principales vías, esto mayormente se debe a que las personas toman la ciudad colonial como un atajo para pasar de un punto a otro de la ciudad sin tener que tomar las avenidas principales. Esto crea un flujo vehicular mayor del que debería recibir una zona turística, ya que limita a las personas a utilizar otro tipos de movilidades dentro de ella porque implica un riesgo para las personas además de que los peatones deben lidiar con los carros que están dentro de las calles de la zona que no fueron creadas para esta interacción.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señala que “se ha identificado que el volumen de tráfico de paso vehículos que no tienen su destino final dentro de Ciudad Colonial, que acceden por los tres principales puntos de entrada, dentro de Ciudad Colonial representa el 15,4%.

Mediante la calle Arzobispo Meriño entra el 6,4% del tráfico de paso, este es más representativo en el acceso de Arzobispo Nouel con un 8,4%, sin embargo por el acceso del 19 de Marzo tan solo un 0,7% de los vehículos contabilizados eran vehículos de paso. “



La zona colonial cuenta con una red vial con las siguientes características:

- Todos sus calles se encuentran pavimentadas.
- Cada una de sus calles opera en un sentido de circulación.
- Los carriles de la red varían entre uno o dos.
- En su mayoría las calles se encuentran señalizadas.
- Es recurrente el estacionamiento sobre las vías y en espacios peatonales.

- El otro problema que presenta la zona colonial es la falta de estacionamiento, gran parte de esto se debe a los visitantes locales que recibe la zona además de la falta de estacionamiento para los residentes.

Aunque actualmente existen distintos estacionamiento estos no dan abasto con la cantidad de vehículos que la visitan, esto creando una experiencia negativa en este casco histórico.

Con respecto a los estacionamientos de la zona colonial existen dos formas en las cuales son estacionados los vehículos privados:

- Son estacionados en las calzadas o en la vías, sin tomar en cuenta ninguna regulación.
- Son estacionados en lotes que pueden ser tanto privados como públicos, de forma regulada.

Dentro de estos tipos de formas de estacionamientos podemos destacar las siguientes características:

- Existen señalizaciones ubicando los puntos de cargas y donde no estacionarse, de igual forma de manera irregular se estacionan conductores en dichas vías.
- Se tiene una falta de regulación en los estacionamientos privados.
- Existen estacionamientos irregulares en las calzada sin ningún tipo de manejo de costos, con pagos informales y sin regulación, de esta manera sobreocupado la vía pública y afectando el buen funcionamiento de esta.
- Los vehículos ocupan espacio peatonal.



Los estacionamientos fuera de la calzada se estima que alcanzan aproximadamente 830 plazas, los demás son lotes establecidos con dichos fines.

De igual forma en los días de semana en las horas de mayor afluencia y los fines de semana el flujo vehicular privado es tan alto, que estos estacionamientos no dan abasto; así causando embotellamientos debido personas buscando dónde estacionar.

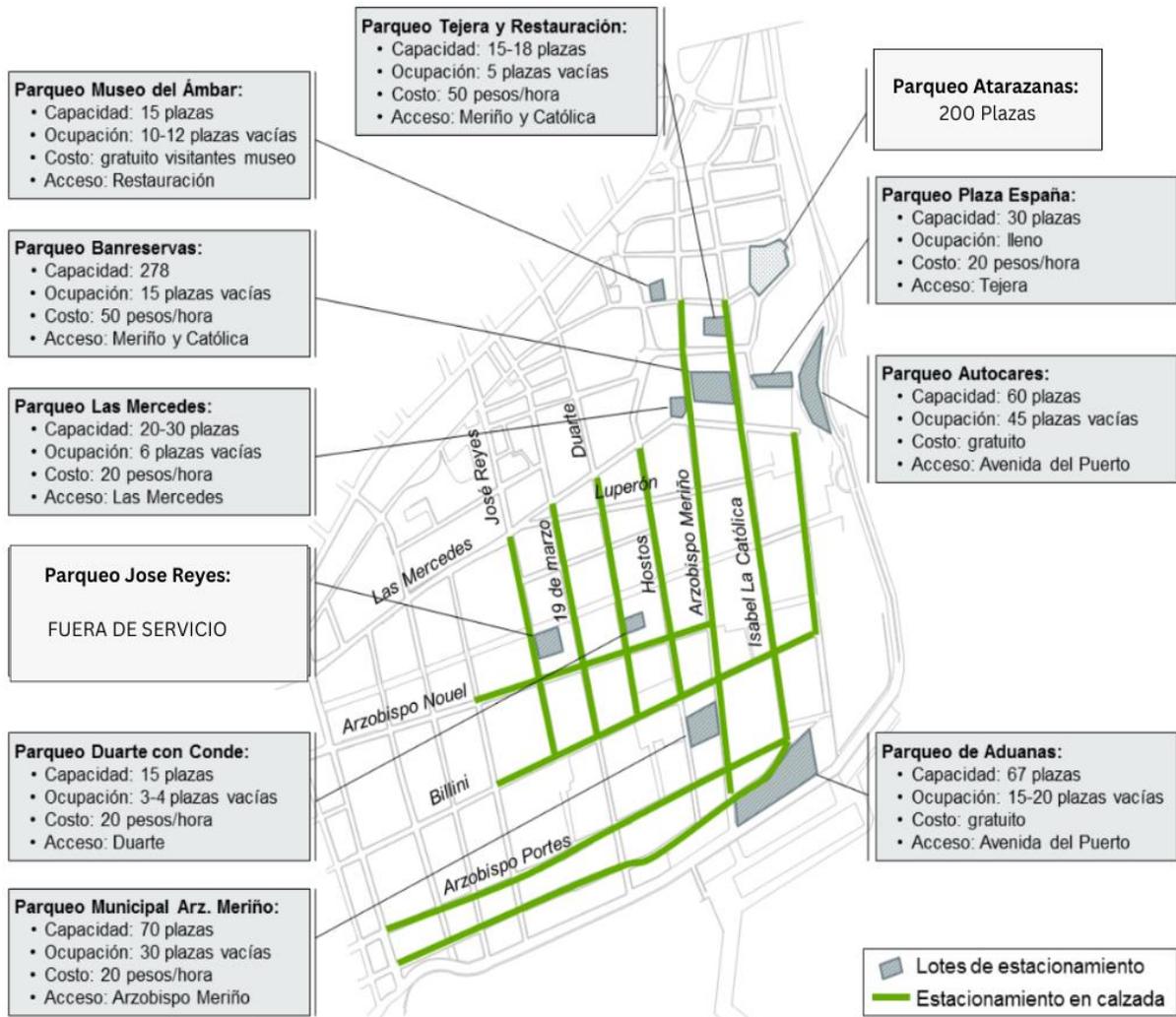


Imagen obtenida del Diseño de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la Ciudad Colonial (Producto 1.4)

Soluciones

SOLUCIÓN A PUNTOS DE MAYOR CONGESTIÓN VEHICULAR

La problemática principal son los vehículos que desean transitar por la Zona Colonial con el propósito de tomarla como un atajo para cruzar desde el Malecón hasta la Ave. 27 de Febrero y viceversa en las horas de mayor flujo vehicular que suele ser de 4 pm a 6 pm.

Las calles donde se presenta un mayor punto de congestión vehicular son:

- Calle Arzobispo Meriño
- Calle Arzobispo Nouel
- Calle Padre Billini



SOLUCIÓN ESTACIONAMIENTOS

Para la solución de los estacionamientos de la Zona Colonial, decidimos realizar una torre de parqueos de 4 niveles que cuenta con 207 estacionamientos para automóviles y 20 estacionamientos para motores, en el actual estacionamiento municipal del ayuntamiento del DN ubicado en la calle arzobispo meriño con padre Billini.

Actualmente existe un estacionamiento techado de 70 plazas, 3 baños y una caseta con seguridad las 24 Horas.

Hoy en día el estacionamiento se encuentra de forma regular ocupado a su máxima capacidad, ya que se encuentra en un punto donde se estacionan turistas, personal de instituciones cercanas, visitantes de dichas instituciones y está cumpliendo con la función del estacionamiento José Reyes que fue cerrado hace un año.

Además de esto en las noches se alquilan unos 50 estacionamientos para residentes de la Zona Colonial.

Con la creación de este estacionamiento no solo estaríamos cubriendo la demanda de los residentes sino que también tendríamos la capacidad de recibir a los visitantes de una de las vías con mayores negocios y transcurrida que es la arzobispo meriño.

Pliego de especificaciones técnicas

Ubicación: Zona colonial Santo Domingo.

Memoria descriptiva:

El plan integrado al desarrollo de la infraestructura vial de la zona colonial de Santo Domingo contará con dos propuestas para reducir el caos en las principales vías de la zona colonial para esto se construirá una torre de parqueos en el actual estacionamiento municipal ubicado en la calle Arzobispo Meriño con Padre Billini además del cambio del funcionamiento de las principales vías de la zona colonial.

Generalidades:

Se construirá una torre de parqueos de 4 niveles que contará con 207 estacionamientos, estacionamiento para motores, un baño y ascensores, para esto se demolerá la estructura existente en el parqueo municipal que pertenece al Ayuntamiento del Distrito Nacional. De igual forma se realizará el cambio en las intersecciones C/ Arzobispo Meriño esq. C/ Padre Billini, C/ Arzobispo Meriño esq. C/ Arzobispo Nouel, C/ Arzobispo Meriño esq. C/ general Luperón y C/ Padre Billini esq. C/ Isabel La Católica, estos cambios contemplarán el cierre en estos puntos con unos muros new jersey para evitar el flujo de los carros de paso en la zona colonial.

Trabajos preliminares

Se realizarán los trabajos preliminares para iniciar el trabajo de construcción los cuales son limpieza del terreno, instalación de almacén y oficina, replanteo de área de trabajo entre otros.

- **Cierre de protección de la obra:** Se debe proveer zinc y madera para el cierre del espacio del terreno durante la construcción, tomando en cuenta los muros de mampostería del siglo XVI que se encuentran alrededor del terreno. No se aceptan carteles publicitarios alrededor de éste sin autorización previa del ayuntamiento del distrito y director del proyecto.
- **Servicios necesarios para la realización de la obra:** La obra debe contar con la iluminación artificial necesaria para trabajos nocturnos, debe contar con servicio de vigilancia las 24 horas para asegurar los materiales.
- **Plantel y equipos:** Los equipos que se estarán necesitando deben ser provistos por la compañía y cumplir con los controles de calidad necesarios.

Demolición

Alcance:

Se realizará una demolición de la estructura del parqueo existente para poder dar inicio a la preparación de la nueva edificación. Esto se llevará a cabo con uso de maquinarias para demoler y sacar los escombros.

Disposiciones vigentes

La compañía debe realizar la demolición cumpliendo con las normativas de uso de zonificación para la ciudad colonial de Santo Domingo, además de los requerimientos establecidos por MOPC y el ayuntamiento del distrito nacional.

Movimiento de tierras y fundación

Alcance:

Se realizan trabajos de replanteos con una brigada de topografía para delimitar las excavaciones de las cimentaciones que serán usadas en la edificación. Estas incluyen excavación de columnas, cisternas, sépticos, entre otros.

Estructura de Hormigón armado

Hormigón

Se deben de llevar controles del hormigón usado para las diferentes áreas del edificios y realizar pruebas para verificar que coincidan con los valores suministrados en los planos estructurales.

Acero

El acero utilizado en la edificación ya sean perfiles o armado de varillas deben ser monitoreados por los ingenieros para su colocación adecuada tal cual como es especificado en el plano estructural y como mandan los reglamentos.

Planos

La estructura debe contar con todo de acuerdo a los planos, memorias de cálculo siempre tomando en cuenta las especificaciones arquitectónicas del proyecto. Estos deben estar presentados tanto en PDF como en AutoCAD.

Cambio en las vías

Para el uso de cambio de vías se deben seguir las normativas establecidas por el INTRANT para el funcionamiento adecuado, debe contar con señalizaciones en las entradas de cada vía de la ciudad colonial. Las señalizaciones verticales deben ser lo suficientemente resistentes por si ocurre cualquier fenómeno natural.

Ambiental

Se tiene que establecer un plan ambiental para mitigar el impacto de las construcciones en la zona colonial.

Cumplimiento con las restricciones y limitaciones del proyecto

- El proyecto será llevado a cabo en 1 año y 2 meses.
- Se necesitará apoyo del estado dominicano para la realización de este proyecto.
- Consideraciones de la estructura existente del siglo XV a la hora de construir la torre de parqueos.
- El cambio de vía debe ser respaldado por el INTRANT para poder llevarse a cabo.
- Este proyecto se integra a los cambios que se realizarán en los próximos años en la zona colonial, así solucionando una de las partes no atendidas.
- Para que el plan vial funcione se debe complementar con campañas publicitarias fomentando acciones positivas a la hora de conducir.
- El parqueo existente debe ser demolido de la forma menos destructiva.
- La zona colonial posee calles estrechas para el flujo de vehículos pesados .
- El muro perimetral no puede ser demolido ni modificado.
- Las excavaciones deben ser lo menos invasivas posibles.
- Durante la construcción los parqueos existentes estarán fuera de servicio.

RESUMEN DE CUMPLIMIENTO CON ESTÁNDARES DE DISEÑO NACIONALES E INTERNACIONALES

Diseños y Cálculos Estructurales

- R-001 Reglamento para el Análisis y Diseño Sísmico de Estructuras (MOPC).
- R-002 Reglamento para estacionamiento vehicular en edificaciones (MOPC).

- R-028 Reglamento para Diseño, Fabricación y Montaje en Estructuras de Acero (MOPC).

Diseños y Cálculos Eléctricos

- R-003 Reglamento para Instalaciones Eléctricas en Edificaciones (MOPC).

Diseños y Cálculos Sanitarios

- R-008 Reglamento para el Diseño y la Construcción de Instalaciones Sanitarias en Edificaciones (MOPC).

Plan de Manejo Ambiental

- Ley General sobre Medio Ambiente (**Ley 64-00**).

Entregables

Dentro de los entregables del proyecto están:

- Planos de cambio de vías.
- Planos de la torre de parqueos.
- Levantamiento Topográfico.
- Cálculos estructurales.
- Planos Sanitarios.
- Presupuesto.
- Plan de gestión de proyecto.
- Plan ambiental.

Perfiles de Acero

Los perfiles de acero son producidos por acero estrella y los siguientes son a usar

Columnas

W36X152

W30X173

W36X652

Hormigon Armado

El hormigón a usar dependiendo el elemento a vaciar tiene diferentes resistencias. El hormigón industrial se pide con grava $\frac{3}{4}$ y revenimiento 6. Las resistencias utilizadas serán:

210 kg/cm²

240 kg/cm²

280 kg/cm²

350 kg/cm²

Muros New Jersey

Los muros New Jersey a usar son prefabricados para colocar en las intersecciones.

Largo: 2.00 mts

Ancho: 0.60 mts

Alto: 0.80 mts

Plan de Gestión de las Comunicaciones

La comunicación que se utilizara en el proyecto se establecerá en reuniones en base a las necesidades del proyecto, tanto el personal de la directiva de la compañía como director del proyecto deben estar involucrados. La comunicación establecida debe estar estrictamente relacionada con las políticas de la empresa.

Existen 3 tipos de comunicaciones, establecidas para el proyecto:

- Comunicación verbal entre la gerencia y el director de la compañía, esta no es registrada por lo tanto puede ser para órdenes puntuales o algún proceso de ejecución inmediata.
- Comunicación verbal entre la gerencia y personal de la obra, se utiliza para dar órdenes, sugerencias o instrucciones inmediatas en los procesos. Este tipo de comunicación debe ser registrada en el registro de comunicación.
- Comunicación escrita, este tipo de comunicación es por oficio y puede ser entre todos los miembros de la compañía y entidades externas del proyecto.

Plan de Gestión de los Riesgos

Para el proceso de gestión de los riesgos se debe evaluar los riesgos y las estrategias para enfrentar este tipo de riesgos, para esto se debe desarrollar: una estructura de desglose de los riesgos, definir la probabilidad e impacto que tengan los riesgos, La matriz de la probabilidad, registrar los riesgos, análisis cualitativo y cuantitativo.

Presupuesto

El presupuesto actual para la torre de parqueos es de \$224,164,782.81 el cual debe ser ejecutado en 420 días. Comenzando el 2 de enero del 2023.

Plan de gestión del cronograma.

Nombre del proyecto:	Plan integrado al desarrollo de la infraestructura vial de la zona colonial, santo domingo
-----------------------------	--

Preparado por:	Laura Báez
Fecha:	2 de enero, 2023

Metodología de programación
Diagrama de red Diagrama de GANT
Herramientas de programación
Microsoft Project
Unidades de medidas
Días
Identificación de actividades
Secuencia en el proyecto (diagrama de red) Secuencia de actividades
Estimación de recursos
Es en base a las estimaciones de las duraciones de las actividades y el tipo de recurso que se utilizarán.
Estimación de la duración en las actividades
Es en base al tipo de recurso a utilizar si es recurso tipo personal o recurso de material o maquinarias.
Desarrollo del cronograma
Es en base a la secuencia que tenga el diagrama de red.

Plan de manejo ambiental

City Tec desarrollará una obra de gran impacto para el turismo en la zona colonial, lugar en donde los turistas y los mismos ciudadanos visitan a diario para aprovechar su belleza y centros históricos. La construcción de una edificación de parques dentro del centro histórico incentiva el turismo de gran manera. El desarrollo de dicha edificación conlleva procesos de demolición y construcción en el cual se generan muchas contaminaciones que pueden ser reguladas para disminuir el impacto negativo que esta tendrá en el entorno. El plan de manejo ambiental consiste en varias etapas de planeación, implementación, mantenimiento, seguimiento y control de las medidas establecidas.

Objetivos

- Identificar las actividades de construcción que requieren intervención de medidas que regulen el impacto ambiental
- Describir cuales son los impactos negativos que tienen dicha actividad
- Establecer las medidas que contrarrestan el impacto negativo
- Implementar las soluciones propuestas a través de un plan de manejo y ejecución
- Capacitar al personal de trabajo y medir la efectividad del plan

Conclusiones

El presente informe abarca todas las informaciones necesarias para la modificación de las vías y señalización de la misma y la construcción del Edificio de Parqueo Municipal Padre Billini ubicado en la Calle Arzobispo Meriño esq. Calle Padre Billini, Zona Colonial, Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana. Nosotros como empresa hemos decidido apostar por el turismo en el centro histórico de nuestra ciudad y el mejoramiento de la experiencia. Con este proyecto le facilitamos a los visitantes el acceso a estacionamientos seguros y una ciudad colonial que esté congestionada de tráfico para poder disfrutar sus atracciones al máximo.

El cambio de vías y redirección de flujo es un tema muy importante para poder lograr que los vehículos que transiten por la Ciudad Colonial tengan como destino final la misma. Esta solución es propuesta debido a que la mayoría de la congestión vehicular se provoca por los vehículos tomando la Ciudad Colonial como atajo para llegar a su destino más rápido en las horas pico del día.

El Edificio de Parqueo Municipal Padre Billini surge por la falta de plazas de estacionamiento que existe en la Ciudad Colonial. El actual estacionamiento municipal contiene 70 plazas de las cuales un 75% están alquiladas de noche a los residentes del área que no tienen estacionamientos en sus casas. En el día aproximadamente un 80% son usadas por el personal que trabaja en el Ayuntamiento del Distrito Nacional.

El manejo del tránsito y construcción de la edificación tendrán sus retos al principio pero sus beneficios a la larga son indiscutibles. Este proyecto marcará un inicio al mejoramiento de la infraestructura de la Ciudad Colonial y se llevará de la mano con el plan que comenzó a ejecutar la presidencia de la República Dominicana en Octubre del 2022 la cual abarca la reconstrucción de las calles, ampliación de las aceras peatonales y soterrado del cableado eléctrico.

Recomendaciones

- Mejoramiento de las vías en la Ciudad Colonial.
- Estudios geotécnicos.
- Evaluación de más edificios de parqueo en puntos claves.
- Educación vial continua sobre los cambios realizados.

- Mantenimiento de la edificación continua para evitar el deterioro.
- Implementar planes para que la edificación se incorpore al estilo antiguo de la Zona Colonial.
- Mantener una seguridad a todas horas en la edificación.
- Coordinar con Cestur para incorporar más patrullaje en el área.
- Plan de limpieza de las vías, aceras, y desagües.
- Implementación de transporte eléctrico para los turistas.

Referencias

- R-002 .- Reglamento para Estacionamiento Vehicular en Edificaciones.
- R-003 .- Reglamento para Instalaciones Eléctricas en Edificaciones
- R-008 .- Reglamento para el Diseño y la Construcción de Instalaciones Sanitarias en Edificaciones. (Decreto No. 572-10)
- R-017 .- Recomendaciones Provisionales para la Presentación de Proyectos Viales
- R-028 .- Reglamento para Diseño, Fabricación y Montaje en Estructuras de Acero
- R-033 .- Reglamento para Diseño y Construcción de Estructuras en Hormigón Armado.
- REGLAMENTO DE SEÑALIZACIÓN EN EL TRÁNSITO TERRESTRE
- RESOLUCIÓN 85-2009 MODIFICADA POR ORDENANZA 10-2020
- “Censo De La Ciudad Colonial De Santo Domingo 2015.” *Censo De La Ciudad Colonial De Santo Domingo 2015*, 2015, https://ewpdata.rightsindevelopment.org/files/documents/84/IADB-DR-L1084_fUKjgTP.pdf
- “Evolución De La Actividad Turística Ciudad Colonial De Santo Domingo Desde 2010 Hasta El Primer Trimestre De 2020.” *Ministerio De Turismo*, 2020, www.mitur.gob.do/tipo_de_publicacion/observatorio-turistico-ciudad-colonial.
- *Diseño De Un Plan De Movilidad Urbana Sostenible En La Ciudad Colonial (Producto 1.4)*. Jan. 2014, ewpdata.rightsindevelopment.org/files/documents/84/IADB-DR-L1084_Khm7pkP.pdf.