

El 18 de Junio 2019

PMUS del Gran Santo Domingo – Comité de pilotaje

Presentación del plan de acción



AFD



Mobilise
Your City



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

SYSTRA



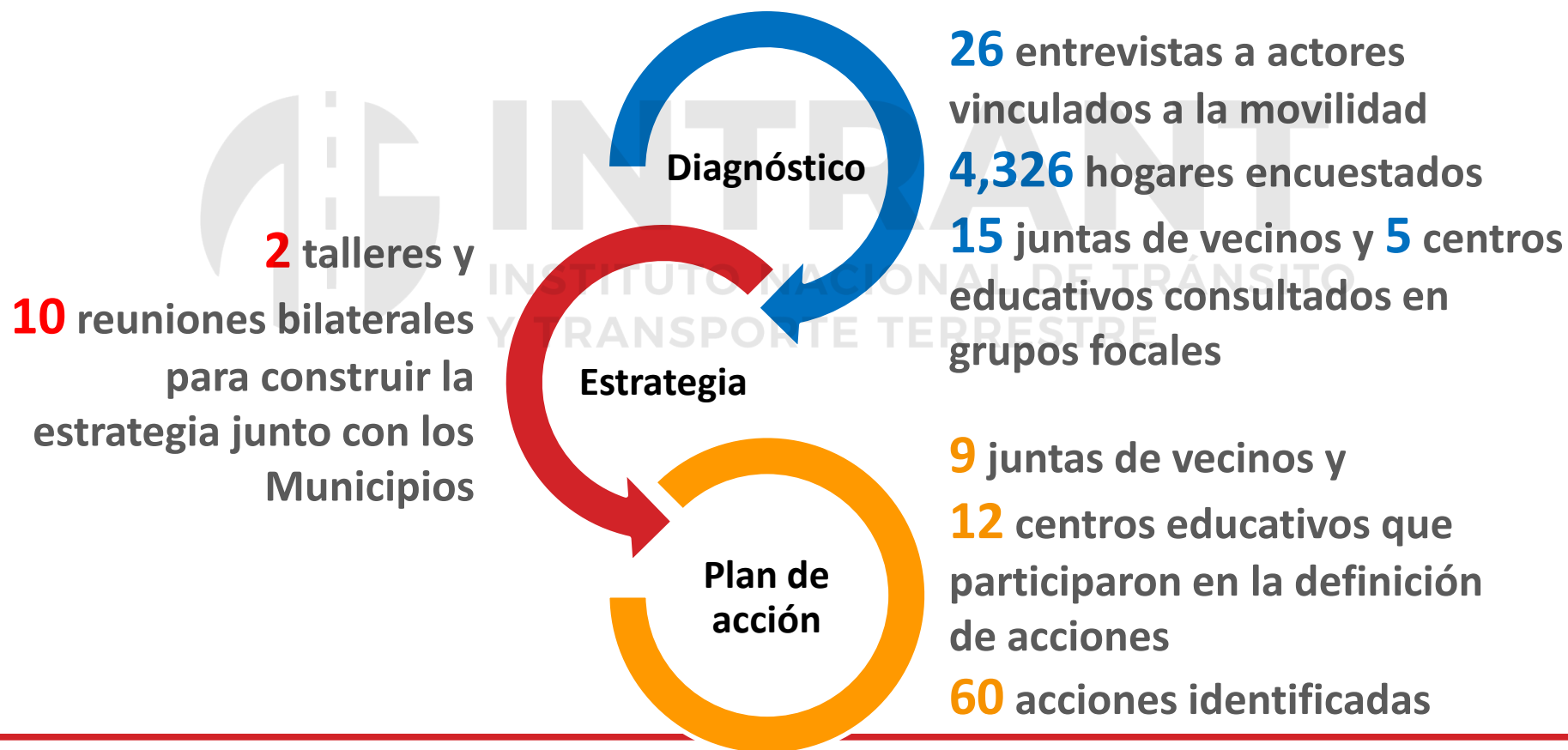
El resultado de un proceso amplio y participativo



16 meses

4 presentaciones al Comité de Pilotaje (COPIL)

9 capacitaciones impartidas por especialistas al personal técnico del INTRANT





Una guía para un desarrollo sostenible a 10 años



Lo que **es** un PMUS...

Un **acuerdo compartido** entre las partes interesadas sobre las necesidades y las prioridades para el territorio

Un **compromiso** para implementar las acciones o proyectos prioritarios por ser mas rentable y así lograr sus objetivos

Una **herramienta operativa**, que soporta la financiación y la ejecución efectiva del plan así como su evaluación y seguimiento

... Y lo que **no es** un PMUS

Exhaustivo o **limitativo**

Fijado, se puede ajustar de acuerdo con la evaluación continua del mismo

La movilidad hoy en día



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

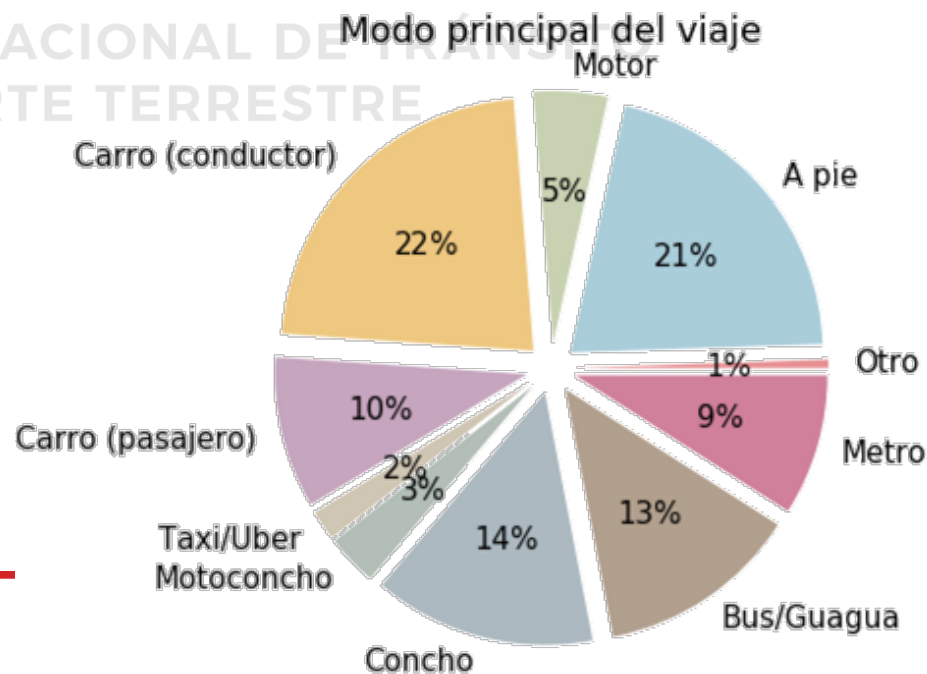


3 097 106 viajes diarios en el GSD

- 42%** transporte privado
- 36%** transporte públicos (9% Metro)
- 21%** a pie
- Menos de 1%** bicicletas



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





Para un futuro « ambicioso » de la movilidad en el Gran Santo Domingo



Una red mas equitativa e inclusiva, con un aumento de un tercio de la cobertura territorial



+33% de la cobertura territorial de la red de transporte masivo
10% en situación actual

Un sistema eficiente y atractivo, que genera un cambio de paradigma
Atendiendo la mayoría de los ciudadanos



+8% de los desplazamientos se realizan en transporte publico
- 20min del tiempo promedio diario dedicado al transporte

Una mejora sustancial de la calidad del aire, alineados con los objetivos del país para cambio climático
Mediante esfuerzos conjuntos a nivel económico y político



-20% de las emisiones de CO2eq por año



Lo que contiene el Plan de Movilidad Urbano y Sostenible

Un programa de infraestructuras



Red de transporte masivo

Principios de estructuración de la red de bus

Conexiones viales para crear/mejorar

Mallas peatonal y ciclista

Ordenamientos viales y herramientas de gestión de tránsito

Un plan de política pública



Organización del servicio y de la intermodalidad

Política tarifaria integrada y social

Política fiscal a favor de la movilidad sostenible

Política de gestión de la demanda

Modernización del parque vehicular

Un plan de evaluación y seguimiento



Fichas acciones que detallan actores responsables, fuentes de financiación, indicadores para monitorear y valores en situación actual

2.5 FOMENTAR EL CAMBIO DE LOS USOS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ACCIÓN 2.5.1 : MEJORAR LA IMAGEN Y ATRACTIVIDAD DEL SISTEMA DE BUS

Contexto

Percepción muy negativa del sistema actual, por el tema de la seguridad y nivel de servicio poco atractivo (irregularidad, frecuencias y velocidad muy bajas).

Objetivos

Aumentar la percepción de confort y seguridad frente al sistema de bus

Principio de acción

Creación o adecuación de abrigos en puntos de paradas de autobuses con condiciones mínimas de confort y accesibilidad a los puntos de embarque y desembarque.

- La calidad del entorno de las estaciones debe ser contemplada, incluyendo travesías seguras, buena pavimentación e iluminación de las calzadas.
- En términos de iluminación, se recomienda que el proyecto garantice los niveles de iluminación y uniformidad necesarios para permitir al menos el reconocimiento mutuo, además de proporcionar suficiente información visual sobre las personas y sus intenciones a distancia segura.
- Es fundamental que las estaciones sean adecuadas a las personas de movilidad reducida, priorizando siempre la instalación de rampas y guardaespalda de conformidad con la legislación local.

Creación de una plataforma de gestión de la comunicación con el usuario, mediante una central de asistencia o un chat bot integrado en una aplicación móvil.

Implantación de sistema de información estática en las paradas de bus para información al usuario de forma más directa y simplificada, tales como mapas del entorno y de las líneas del sistema, tabla de horarios, e itinerarios contextualizados con puntos de interés de la ciudad.

La información de llegada del bus en tiempo real, que también aumenta la confianza del usuario en el sistema puede ser difundida tras una aplicación móvil.

ACCION

2.5.1

Actores responsables

- INTRANT
- Municipios
- Operadores
- AUPORDOM
- Ministerios

Financiación

- INTRANT
- Municipios
- Operadores
- AUPORDOM
- Ministerios
- Donantes

Nivel de impacto

- Medioambiental
- Social
- Urbano

Indicadores

- Evolución del número de usuarios del sistema
- Medición de la satisfacción de los usuarios y percepción de modo bus por encuestas periódicas

Monto de inversión	Plazo	Perímetro	Tipo de acción
	2023	DN	Infraestructura
	2025	SDO	Servicio
	2030	LA	Herramienta
		SDN	Estudio/AT
		SDE	Política
			Organización y financiación

Un sistema de movilidad integrado para un Gran Santo Domingo atractivo y sostenible

Objetivos estratégicos

1. Favorecer la movilidad y el acceso a los polos metropolitanos a todos los ciudadanos

2. Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano

3. Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad sostenible a nivel metropolitano

Necesidades

Crear una red metropolitana pública vinculada con servicios alternativos regulados

Perpetuar un diálogo con la sociedad civil

Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

Mejorar la conectividad de los barrios y municipios poco integrados

Favorecer el desarrollo de formas urbanas poco generadoras de desplazamientos motorizados

Asegurar la movilidad de los usuarios vulnerables en la ciudad

Fomentar el cambio de los usos para una movilidad sostenible

Reducir la contaminación ambiental debida a los transportes y al patrón de desplazamientos

Reconquista de los rios Isabela y Ozama

Relación puerto/ciudad

Modificar el reparto del espacio público

Dar una realidad institucional a un sistema de movilidad a nivel del Gran Santo Domingo

Asegurar el financiamiento de un sistema de movilidad sostenible y transparente

Regular y profesionalizar el sector de transporte informal

Vincular políticas de ordeamiento urbano y de movilidad

Fortalecer las capacidades del INTRANT

[illegible]

Fomentar el cambio de los usos para una movilidad sostenible

Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

 Intercambiadores
modales

- Establecer un diálogo con la sociedad civil
- Mantener el cambio de los usos del suelo para una movilidad sostenible
- Garantizar la movilidad de los grupos vulnerables en la ciudad

Asegurar la movilidad de los públicos vulnerables en la ciudad

Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

 Intercambiadores modales

Pedro Brand

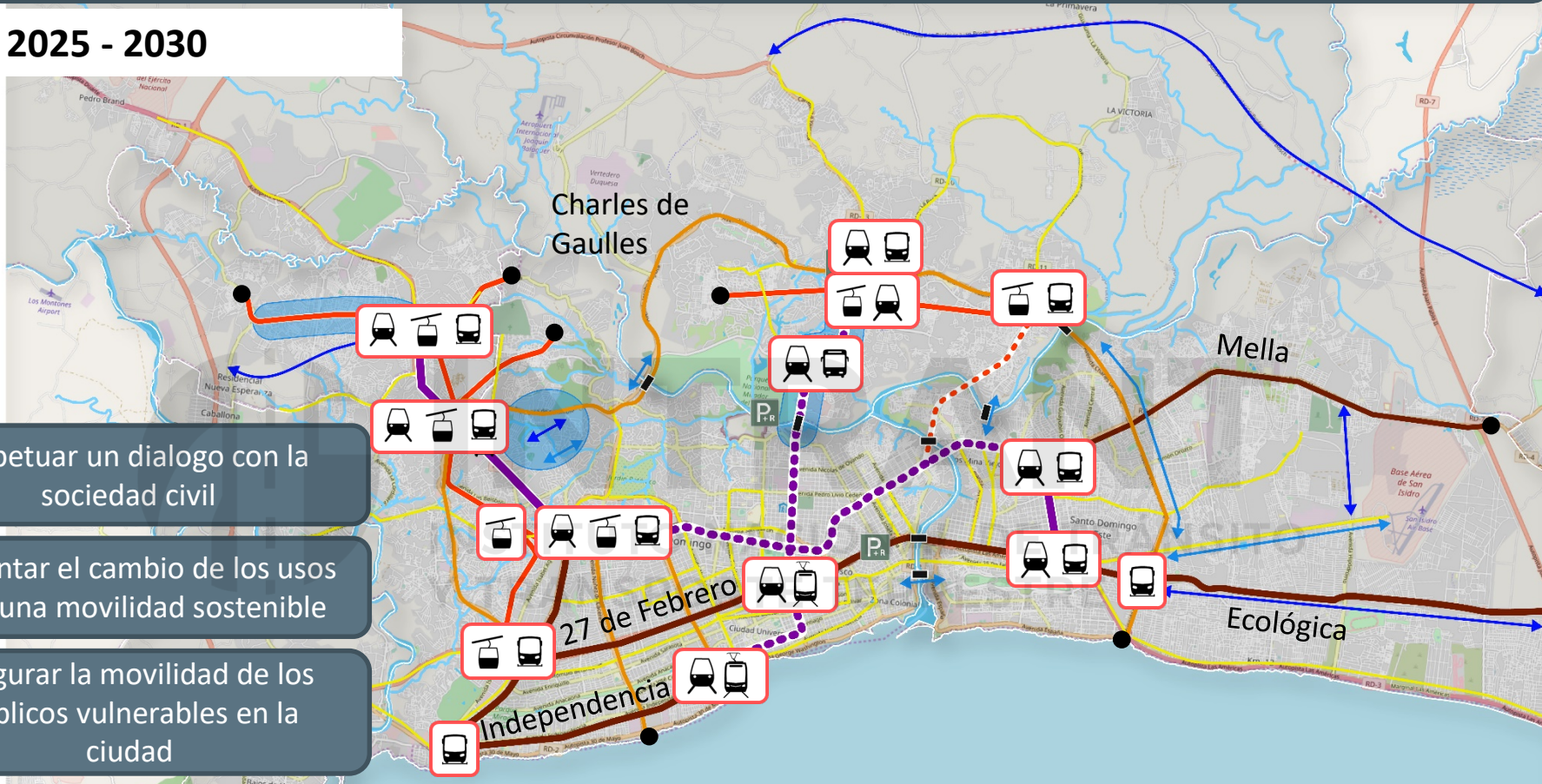
El Ejército Nacional

Los Montes Airport

Residencial Nueva Esperanza

Caballona

Asegurar la movilidad de los públicos vulnerables en la ciudad

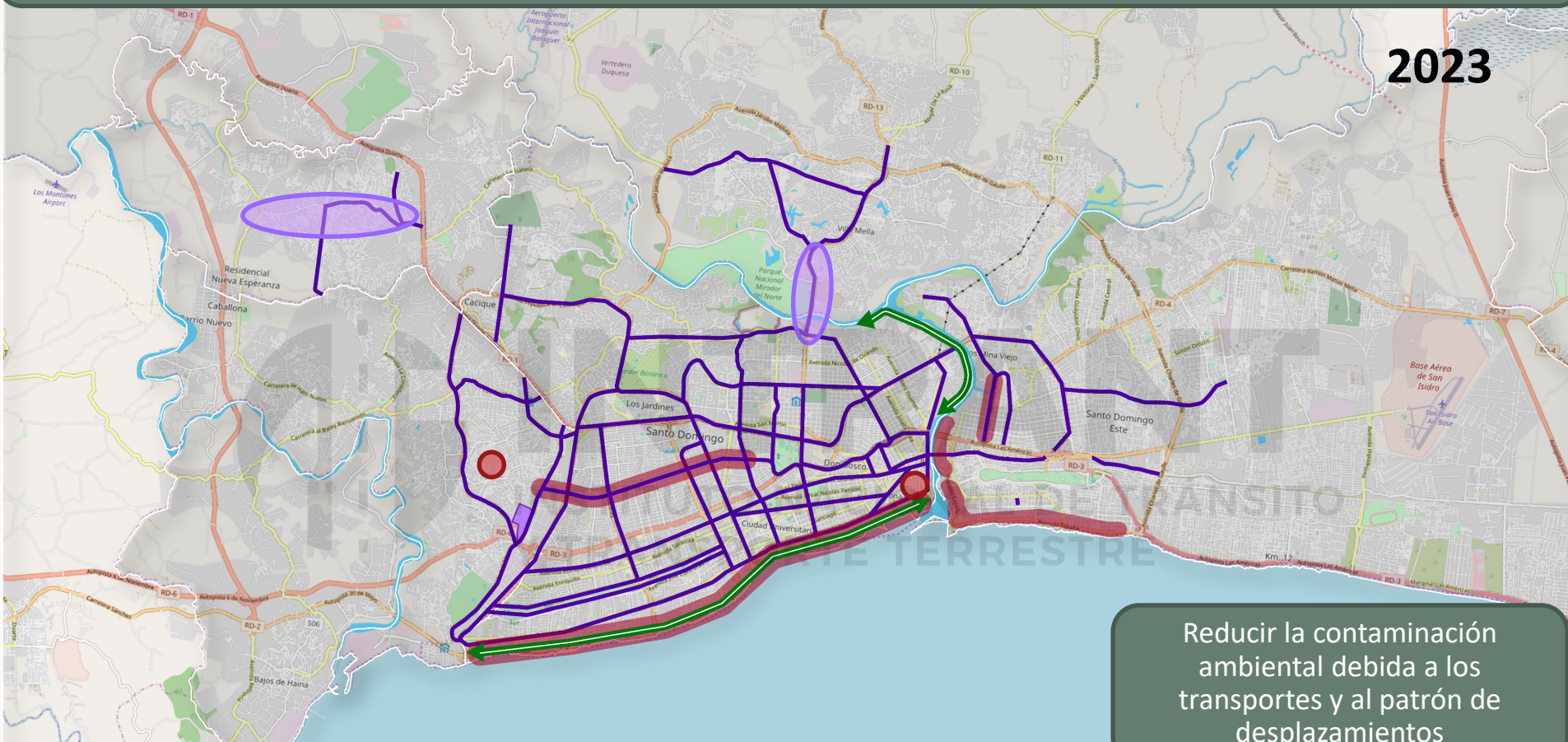


Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

 Intercambiadores modales

2. Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano

2023



Modificar el reparto del espacio público

— Acondicionamiento de la vía a favor del peatón y del ciclista

○ Zona piloto para peatonalización de callecitas

Reconquista de los ríos
Isabela y Ozama

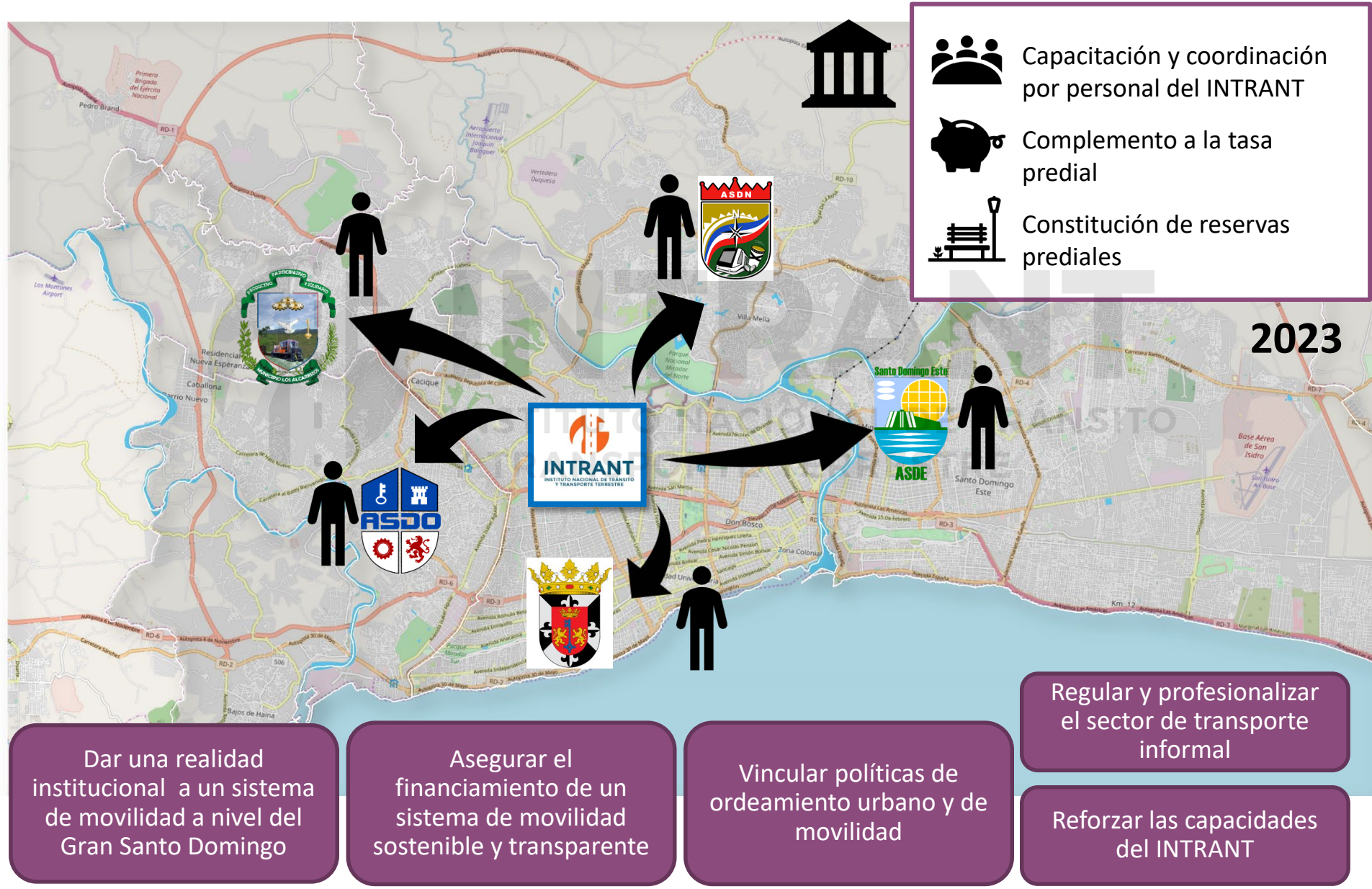
↔ Vías verdes

● Peatonalización
puntual

Reducir la contaminación
ambiental debida a los
transportes y al patrón de
desplazamientos

Relación puerto/ciudad

Favorecer el desarrollo de formas
urbanas poco generadoras de
desplazamientos motorizados



1. Favorecer el acceso a la movilidad y los polos metropolitanos a todos los ciudadanos

2. Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano

3. Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad sostenible a nivel metropolitano

2023

- Línea de bus express en la Charles de Gaulles, tramo este
- Línea de bus express en la Nuñez
- Línea de bus express en la Churchill
- Línea de bus express en la Independencia
- Mejorar la conectividad interna a los Municipios
- Desarrollo de una política de gestión de la demanda
- Estudiar la necesidad y forma adecuada para un servicio escolar
- Aumentar la eficiencia del sistema vial
- Mejorar la imagen y atraktividad del sistema de bus
- Estructurar la interfaz entre el INTRANT y el publico
- Desarrollar una plataforma digital
- Modernización del parque de vehículos privados
- Definir una política de renovación de la flota de buses
- Implementación de una malla peatonal y ciclista
- Ordenamiento o valoración de una trama verde
- Promover un sistema de cita entre entrega y recogido de mercancías en los puertos
- Optimización del funcionamiento y mejora de la productividad de las zonas portuarias
- Formalizar la gobernanza de los transportes a nivel metropolitano
- Establecer un régimen de financiación transparente
- Organizar el fortalecimiento de capacidades de los Municipios
- Fortalecer la cooperación del INTRANT con los Municipios
- Constituir y mantener las herramientas clave para soportar las políticas de ordenamiento urbano y de movilidad
- Definición de un protocolo de seguimiento de la oferta y demanda por el INTRANT junto con los operadores
- Organizar la capacitación y reciclaje de los conductores
- Definir un plan de fiscalización conjunto entre el INTRANT y la DIGESETT

1. Favorecer el acceso a la movilidad y los polos metropolitanos a todos los ciudadanos

2. Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano

3. Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad sostenible a nivel metropolitano

2025

- Línea de teleférico en SDN
- Línea de teleférico en Herrera
- Línea de BRT/tranvía en la Mella
- Línea de BRT/tranvía en la 27 de Febrero
- Línea de BRT/tranvía en la Ecológica
- Línea de BRT/tranvía en la Independencia
- Línea de BRT/tranvía en la Luperón
- Diseñar una política tarifaria integrada
- Llevar operaciones de comunicación o incentivos para fomentar el cambio modal
- Garantizar el acceso a los servicios de movilidad a las personas en situación de discapacidad
- Mejorar la conectividad intermunicipal
- Definición de una política de parqueo
- Integrar la interfaz ciudad puerto en la planeación portuaria nacional y local
- Ofrecer estacionamiento a nivel de los puertos
- Evaluación, adaptación y regulación del tráfico de vehículos pesados
- Lanzar las bases para una política y planeación urbana
- Integrar en los planes instrumentos para articular desarrollo urbano y del transporte
- Identificar e integrar en el esquema de financiación fuentes de financiación complementarias

1. Favorecer el acceso a la movilidad y los polos metropolitanos a todos los ciudadanos

2. Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano

3. Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad sostenible a nivel metropolitano

2030

- Extensión L2 de Metro hasta Los Alcarrizos
 - Extensión L2 de Metro en la San Vicente
 - Línea de teleférico en Pantoja
 - Línea de bus express en la Prolongación de la 27
 - Línea de teleférico en la Monumental
 - Línea de bus express en la Charles de Gaulles, tramo oeste
 - Diseñar la red de bus complementaria
- Definición de una fiscalización virtuosa en términos de coherencia urbanismo transporte
- Definición de una fiscalización virtuosa en términos de impacto medioambiental

INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Quien hace que



Piloto general
INTRANT

El PMUS en su conjunto

Para cada acción

Pilotos delegados

INTRANT, Municipios,
AUPORDOM, Operadores,
Mesa de coordinación para
la política urbana del
territorio...



Socios y financiadores

Municipios, AUPORDOM,
Operadores, Min. Hacienda,
Mesa de coordinación para
la política urbana del
territorio, MOPC, URBE,
Donantes...



La evaluación y seguimiento es compromiso de todos

Ministerio de Hacienda

DGODT

Mesa de coordinación
para la política urbana
del territorio

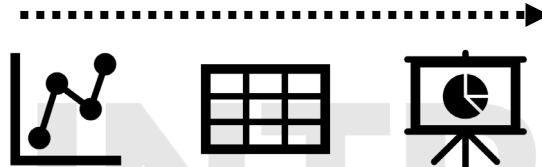
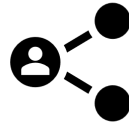
AUPORDOM

CNCC

Alcaldías

MOPC

Operadores de
transporte



Observatorio de
Movilidad Urbana



INTRAN
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Gracias por su atención!

