

El 19 de Marzo 2019

PMUS del Gran Santo Domingo – Comité de pilotaje

Evaluación de los escenarios



AFD



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

SYSTRA

- 
- 1. Avance del proyecto**
 - 2. Estrategia del PMUS**
 - 3. Red de transporte masivo proyectada**
 - 4. Impacto medioambiental**
 - 5. Próximos pasos**
 - 6. Anexos técnicos**
 - Principios de evaluación
 - Escenarios de trabajo
 - Evaluación multicriterio
 - Análisis financiero
 - Análisis medioambiental
 - Estructuración de la red de buses
 - Benchmark “Transformación del transporte artesanal”

INTRANIT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

Lógica del proceso

Etapa 0

Inicialización

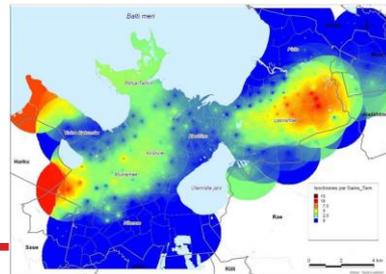
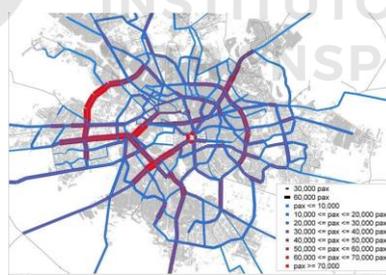
Entrevistas
Colección de
datos



Etapa 1

Diagnóstico

Estructura urbana
Oferta
Demanda
Marco institucional



Etapa 2

Prospectiva
Estrategia

Objetivos
Escenario



Etapa 3

Plan de
acción



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

Demanda total (líneas de deseo)

5000 3000 2000 500 100

Alta demanda en las radiales, esp. Oeste y norte
Desequilibrio territorial (servicios)
Crecimiento poblacional proyectado en la periferia

Potencialidades para proteger o valorizar (zonas verdes, malecón)
Invasión del espacio público
Predominio del transporte individual (42%)

Reforma del sector de los transportes en curso
Mejora de coordinación institucional, vertical y horizontal
Modelo económico para definir



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

Ejes para desarrollar en el plan de acción

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

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

Vincular políticas de ordeamiento urbano y de movilidad

Regular y profesionalizar el sector de transporte informal

Fortalecer las capacidades del INTRANT

Acción 1

Formalizar la gobernanza de los transportes a nivel metropolitano por un departamento parte del INTRANT, responsable por la implementación del SUMP, así como el papel de los Municipios

Acción 2

Organizar el fortalecimiento de capacidades de los Municipios

Acción 3

Identificar una contraparte del INTRANT competente para la política urbana

Acción 4

Fortalecer la cooperación del INTRANT con los Municipios

Enfoque del PMUS

Para cumplir los objetivos estratégicos, es necesario abarcar dos dimensiones

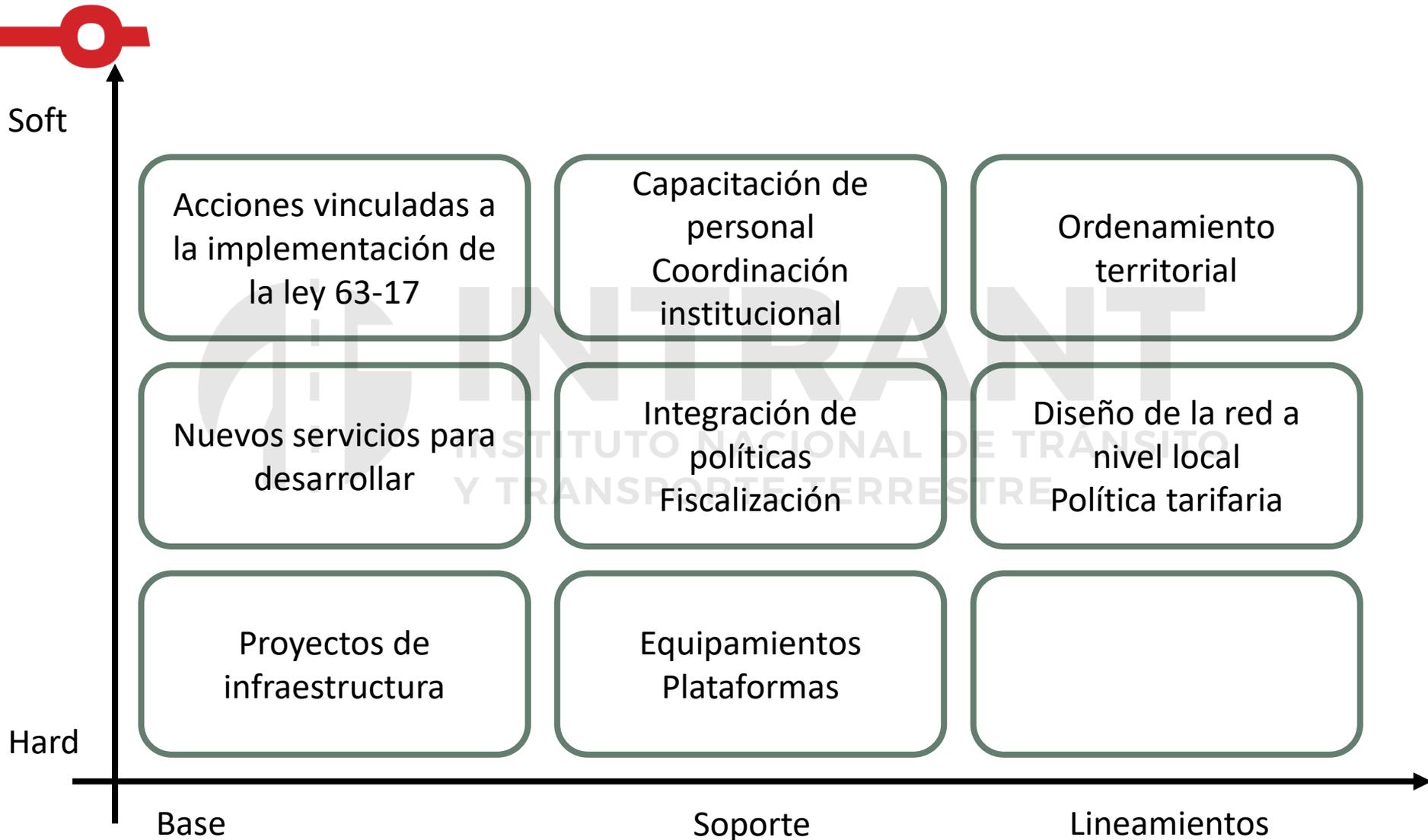
« Hard » : infraestructura, material rodante, polos de intercambio, intervenciones viales

« Soft » : institucional, instrumentación de las políticas de ordenamiento, capacitación

La filosofía

- Favorecer el desarrollo de un sistema de movilidad sostenible e inclusivo
- Las vías como soporte para todos los modos y no exclusivo del carro
- Desarrollo de la red principal de TP combinado con la mejora de los servicios y la transformación del sistema
- Implementar poco a poco una política tarifaria integrada para los TP
- Identificar nuevas fuentes de financiación para actuar sobre la forma urbana : favorecer proyectos urbanos que generen pocos desplazamientos y polos de intercambio como puntos de concentración urbana

Ámbitos y niveles de prescripción



Insumos claves para el diseño de los escenarios

Criterios para la elección del modo

Determinantes

Capacidad

Condiciones de
integración

CAPEX/OPEX



20 000 hasta
50 000 pphpd

10 m ancho en línea
20 m ancho en estación
300 m curva

50 – 150 M€/km
3- 10 €/veh*km



3 000 hasta
10 000 pphpd

6 - 7 m ancho en línea
15 m ancho en estación
25 – 30 m curva

10 – 30 M€/km
2 - 8 €/veh*km



5 000 hasta
50 000 pphpd

7,5 - 15 m ancho en línea
12 m ancho en estación
12 m curva

1,5 – 5 M€/km
1 - 3 €/veh*km

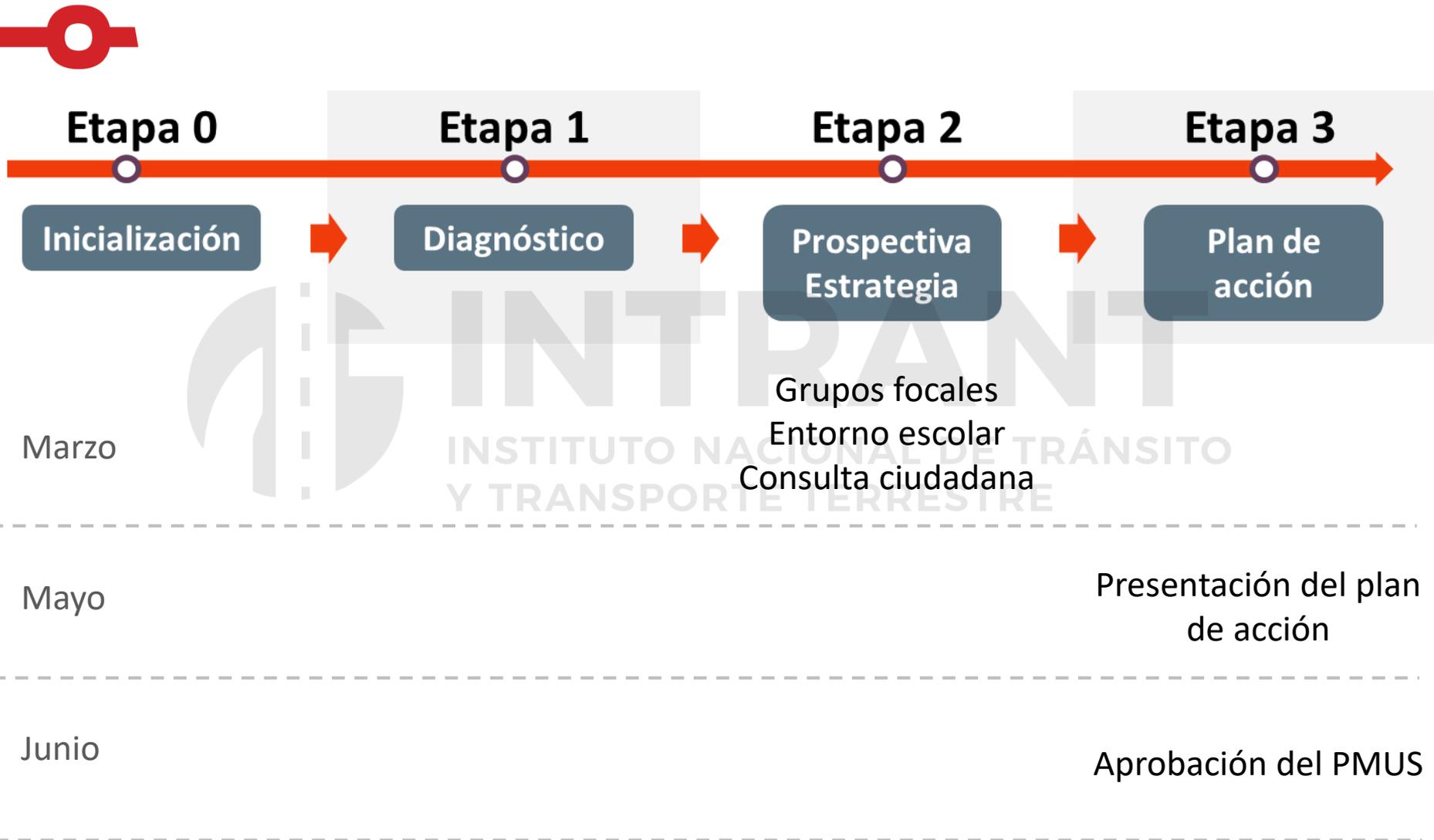


1 800 hasta
5 000 pphpd

23 - 30 m ancho en línea
no curva

5 – 20 M€/km

Próximos pasos



Gracias por su atención!

