



**MOVILIDAD  
SOSTENIBLE**

**INTRANT**  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE

**MAYO 2022**

# PMUS GSD

## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL GRAN SANTO DOMINGO

 **INTRANT**  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE

 **AFD**  
AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT



 **Mobilise  
Your City**



# Mobilise Your City

**MobiliseYourCity (MYC)** es una iniciativa mundial para el clima que apoya la planificación integral de la movilidad urbana para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en las ciudades de los países en desarrollo y en transición. Hace parte de las 15 iniciativas internacionales para el transporte del *Global Climate Action* (GCA) de la ONU.

La iniciativa apoyada por varios socios fue lanzada durante la **COP21** en París.

MYC fue creada como una Alianza global e inclusiva que tiene por ambición proporcionar un apoyo a los socios beneficiarios – i.e. los gobiernos nacionales y locales en los países en desarrollo y en transición – en la elaboración de Políticas Nacionales para la Movilidad Urbana.



**INTRANT**  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE



**AFD**  
AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT



# ¿ Qué es un PMUS ?

Es un plan **estratégico** concebido para responder a las necesidades de **movilidad** de las **personas**, de los negocios de la ciudad y de sus **entornos** para garantizarles una **mejor calidad de vida** actual y futura.

Se apoya en las prácticas de **planificación** para todos los modos de transporte y toma en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.

Contribuye a fortalecer la capacidad de las ciudades para **planificar**, **financiar** e **implementar** proyectos de transporte urbano sostenibles.



INTRANT  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE



AFD  
AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT



# ¿ Cuáles son los objetivos de un PMUS ?

- Permitir cambios transformacionales hacia ciudades más **inclusivas y habitables**.
- Apoyar una **planificación de la movilidad** para que sea más **global, integral y participativa** a nivel local y nacional.
- **Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero** (GEI) de las ciudades participantes de más de **50%** para el 2050 en comparación con una evolución sin cambios ("Business As Usual").
- Acompañar a los beneficiarios para ayudarles a alcanzar sus Contribuciones Determinadas a nivel Nacional (CDN) en el sector de transporte.
- Contribuir a alcanzar los **Objetivos de Desarrollo Sostenible** (ODS), en particular el objetivo que se vincula con la **salud** (ODS 3.6: *para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo*) y el objetivo sobre las **ciudades y comunidades sostenibles** (ODS 11.2 : *para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad*).



# Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo

Los habitantes del Gran Santo Domingo enfrentan **dificultades mayores** para movilizarse cotidianamente, sea para irse al trabajo, a la escuela o ir de ocio.

**Demoran** un tiempo importante, sufren de las **condiciones** y **estado** de las infraestructuras que son degradadas e inadecuadas, así como de la **organización concéntrica** de la metrópolis.

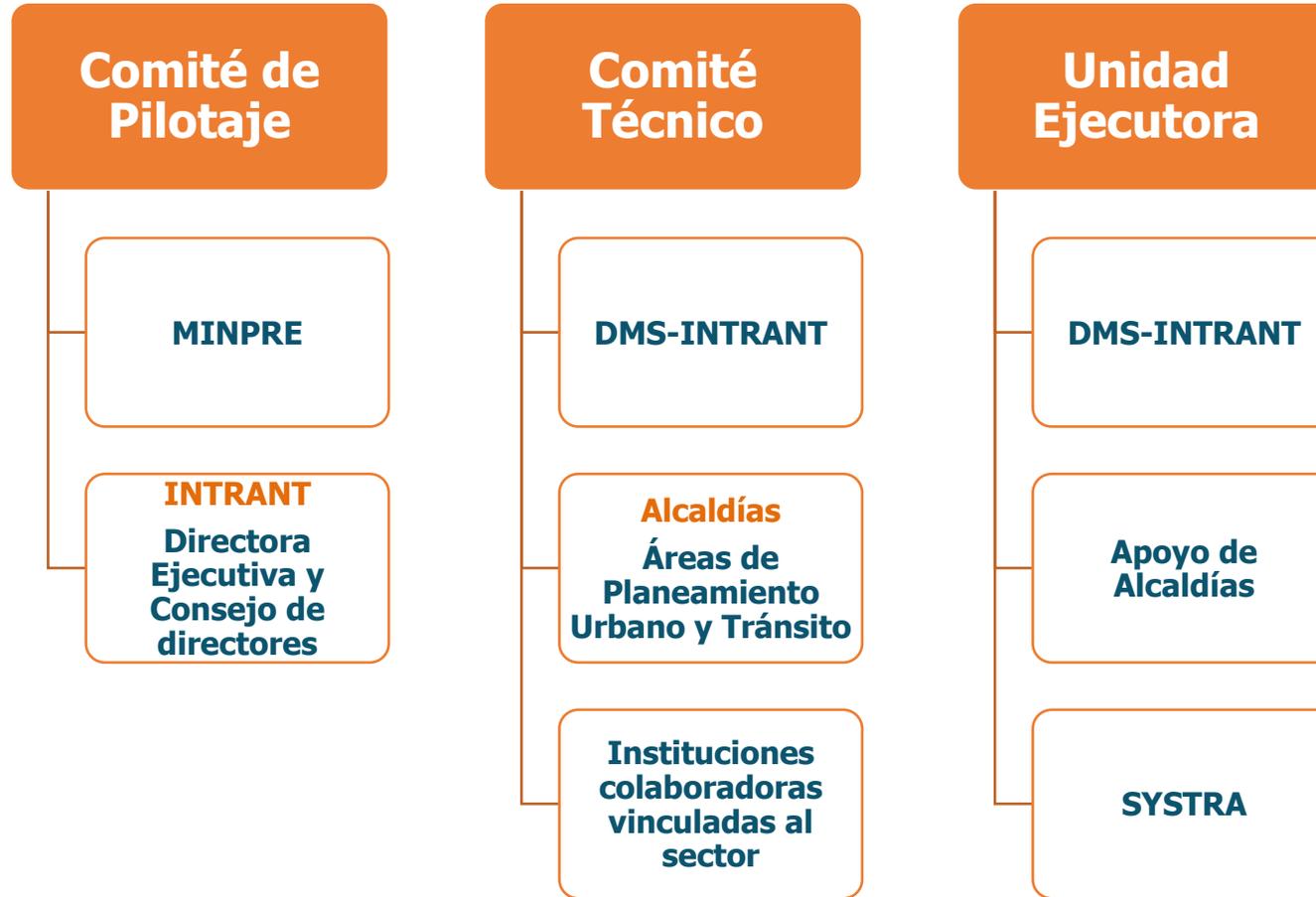
Además este sistema de organización de la movilidad tiene costos externos importantes:

- Contaminación ambiental local y global.
- Baja calidad del entorno urbano.
- Inseguridad vial.
- Desigualdades de acceso a la movilidad.





# Equipo de Trabajo del PMUS



# Proceso Participativo

**16** meses de trabajo

**4** Presentaciones al Comité de Pilotaje (COFIL)

**9** Capacitaciones al personal técnico del INTRANT



**2** talleres

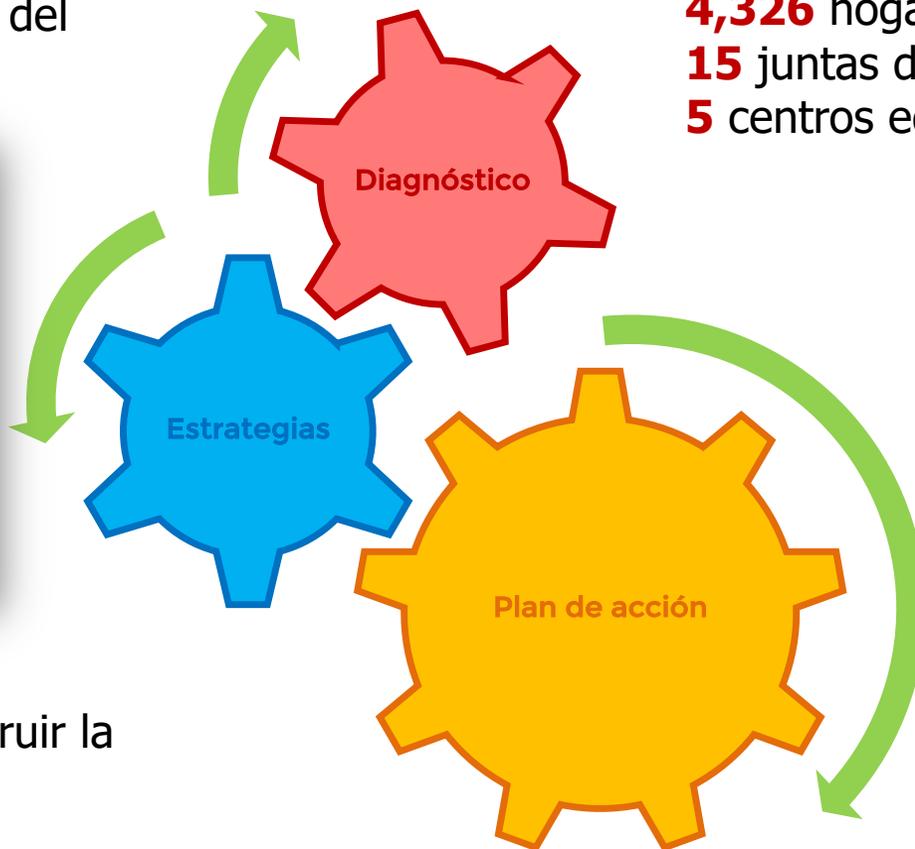
**10** reuniones bilaterales para construir la estrategia junto con los Municipios

**26** entrevistas de actores vinculados a la movilidad

**4,326** hogares encuestados

**15** juntas de vecinos

**5** centros educativos consultados en grupos focales



**9** juntas de vecinos

**12** centros educativos que participaron en la definición de acciones

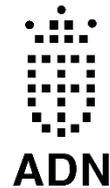
**60** acciones identificadas

# Actores del PMUS del GSD

● INTRANT



● Alcaldías



● Instituciones vinculadas al sector



URBE



● Grupos focales

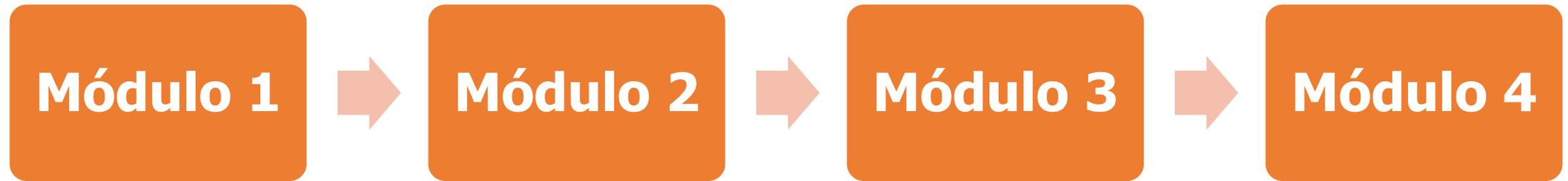


COMUNIDADES



ENTORNOS ESCOLARES

# Metodología de MobiliseYourCity para elaboración del PMUS



**Diagnóstico**  
**Inventario**  
**Evaluación**

**Visión**  
**Objetivos**

**Plan de Acción**

**Proceso Participativo**



# Metodología de MobiliseYourCity para elaboración del PMUS

**Diagnóstico**

**Fortalezas**  
**Oportunidades**  
**Debilidades**  
**Amenazas**  
**Levantamiento en campo**  
**Encuestas**

**Visión**

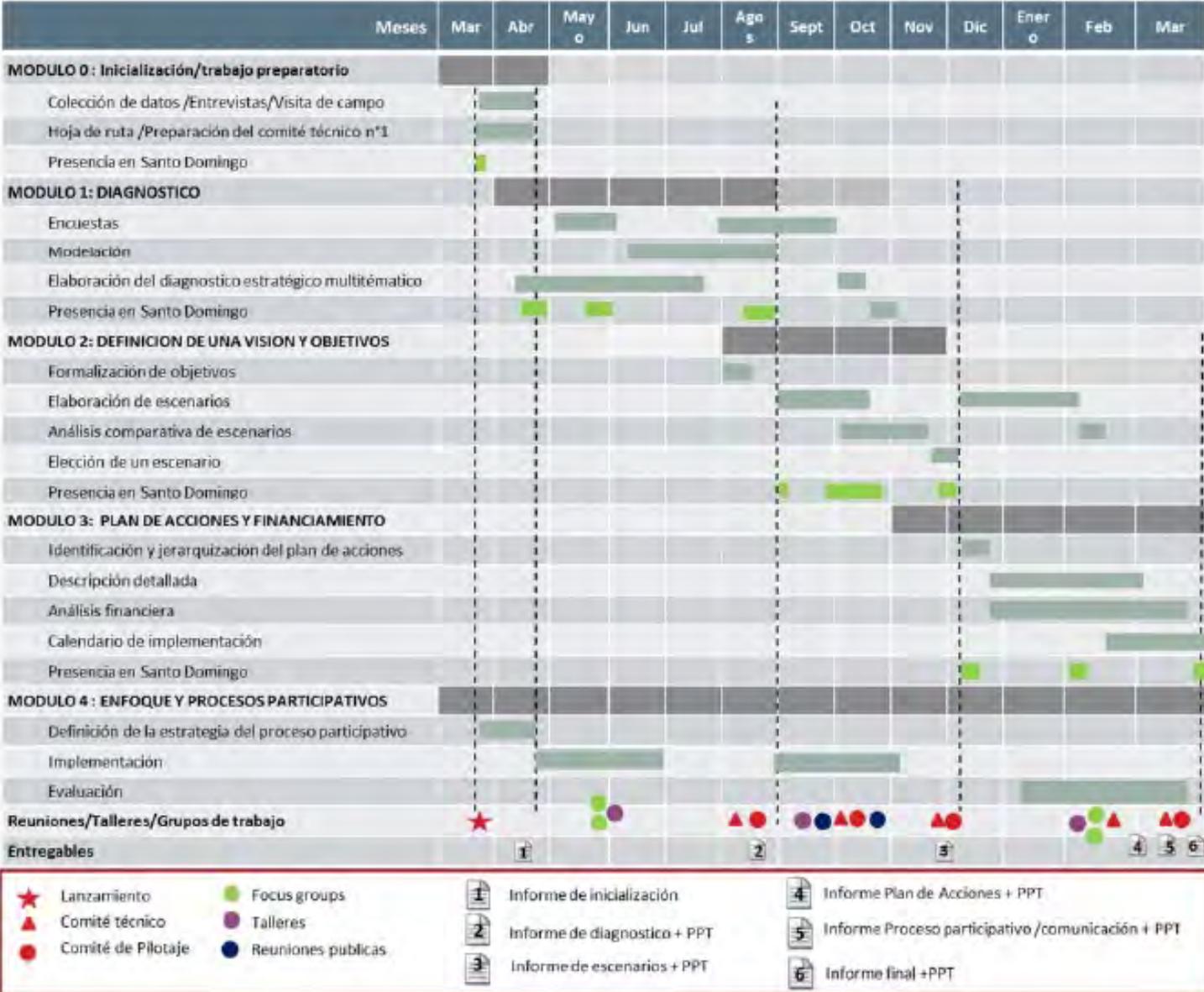
**Prioridades**  
**Orientaciones por el territorio**  
**Objetivos**

**Escenario**

**Fortalecimiento institucional y financiero**  
**Redes de transportes**  
**Políticas públicas**



# Programación del Plan Movilidad Urbana Sostenible

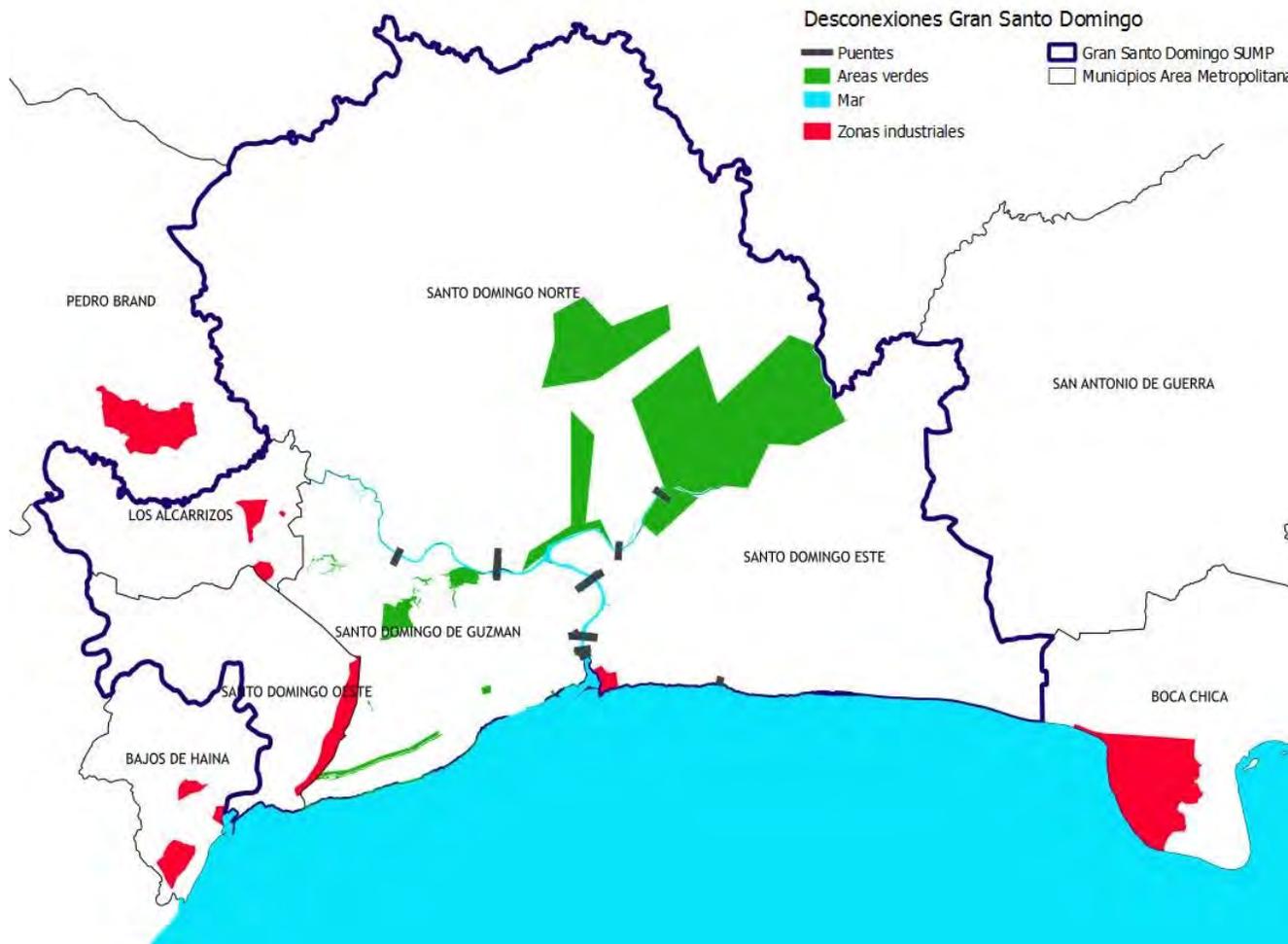


# DIAGNÓSTICO



# El territorio del Gran Santo Domingo

SYSTRA



- **Asimetría** entre el Distrito Nacional y los municipios periféricos.
- Situación de **vulnerabilidad** o riesgos naturales.
- **Impedimento** a la movilidad.
- Red vial **restringida** a nivel de los puentes.
- Drenaje **insuficiente**.



INTRANT  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE



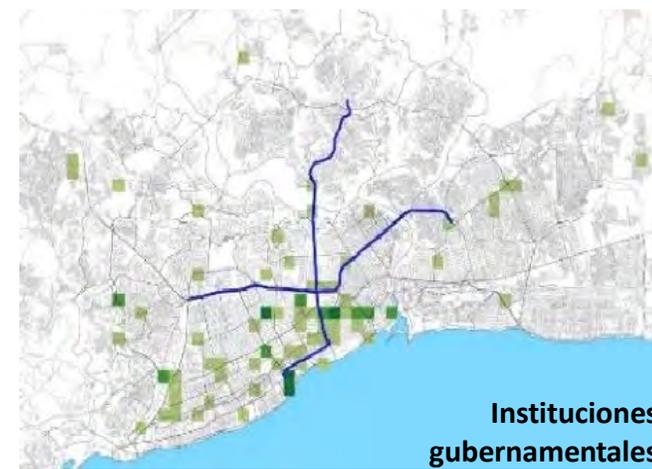
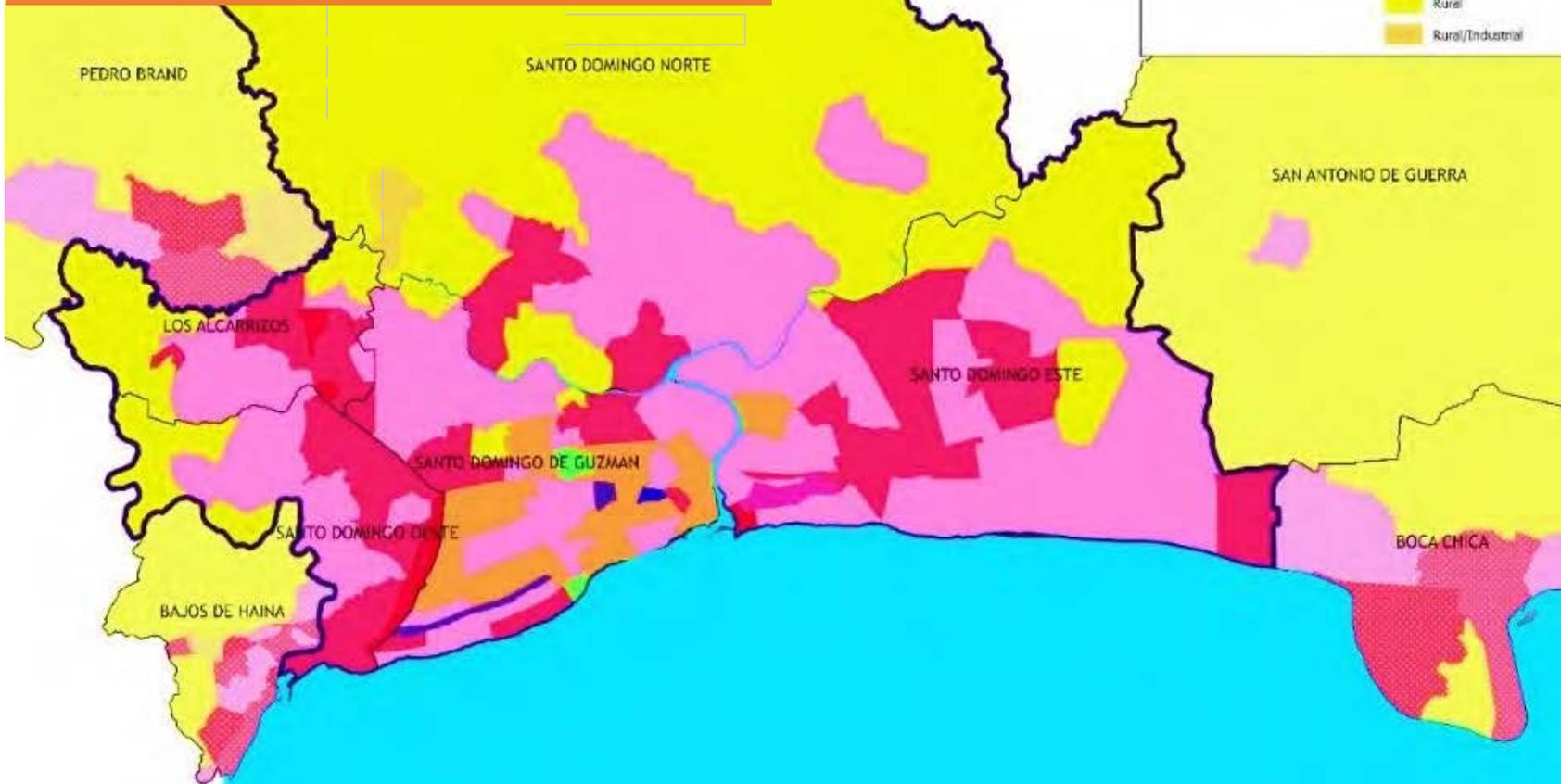
AFD  
AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT



# Concentración de las actividades, recursos y servicios en el Distrito Nacional

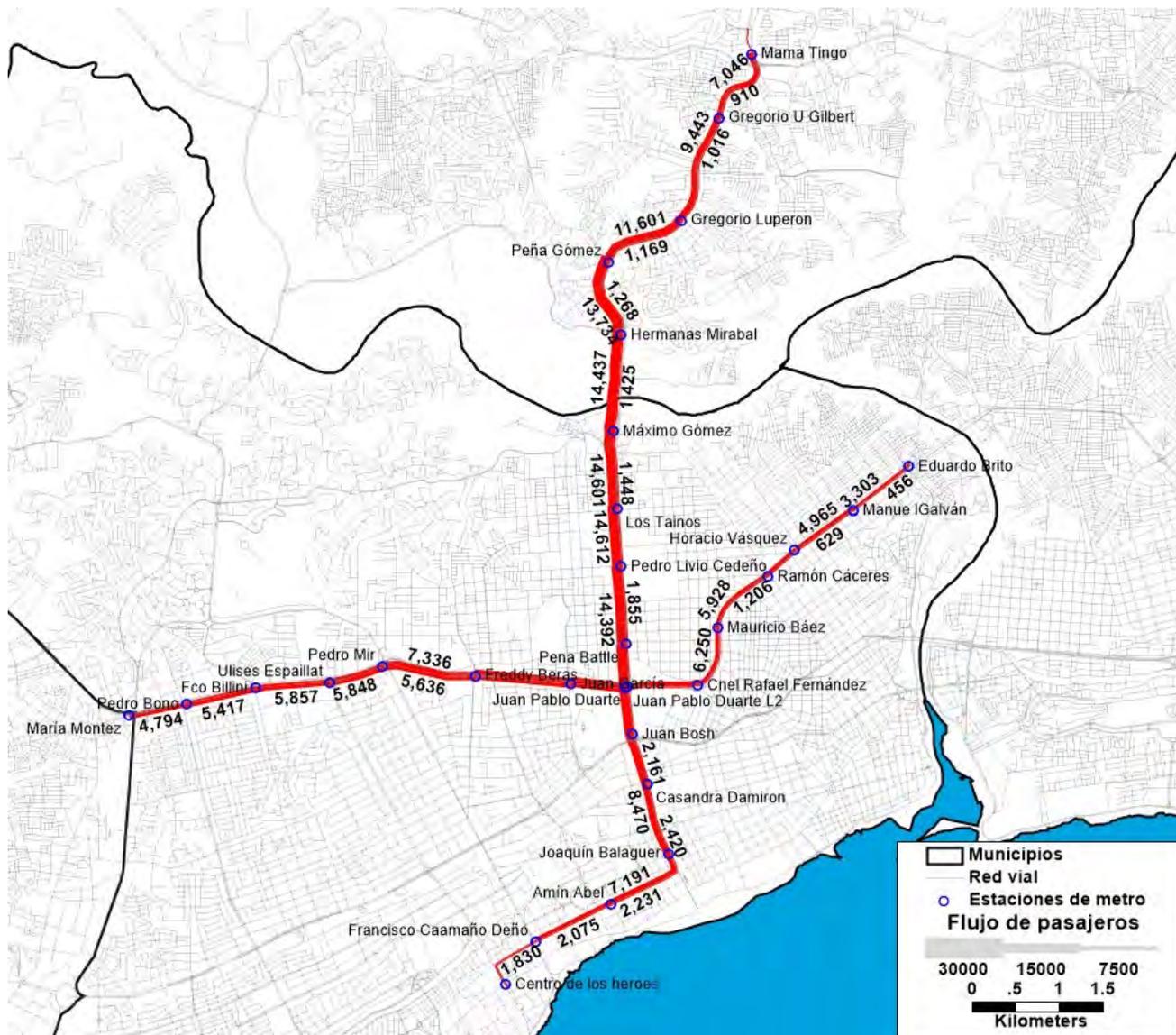
## Situación amenazada por un crecimiento poblacional proyectado en la periferia

MUNICIPIO	POBLACIÓN 2018	EVOL. 2023	EVOL. 2028
Los Alcarrizos	322 000	9%	18%
SD Este	1 121 000	8%	16%
SD Guzman	1 030 000	3%	6%
SD Norte	625 000	11%	21%
SD Oeste	429 000	9%	17%
<b>Total</b>	<b>3 527 000</b>	<b>7%</b>	<b>14%</b>

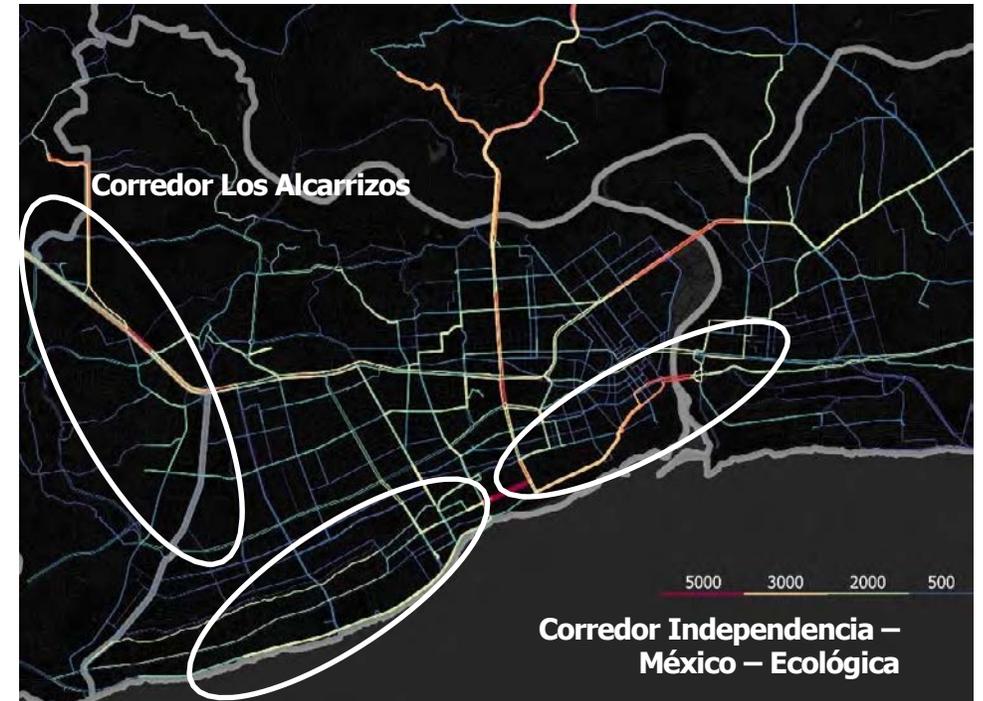


# Oferta de Transporte Público





## Demanda TP: Líneas de Deseo.



El **metro** sirve los principales corredores pero está saturado en hora pico.

La **Línea 1** tiene capacidad para 13,500 pasajeros por sentido durante la Hora Pico Mañana (HPM) y la **Línea 2** presenta capacidad para 8,000 pasajeros en la HPM.



INTRANT  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE



AFD  
AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT



SYSTRA



El **Teleférico Este**, en sus 5 kilómetros de extensión contiene **4** estaciones: Charles de Gaulle, Sabana Perdida, Los Tres Brazos y Gualey.

Conecta **3** municipios: Santo Domingo Norte, Santo Domingo Este y el Distrito Nacional.

Abastece la Línea 2 del metro en la estación Eduardo Brito y beneficia directamente a 287 mil personas.

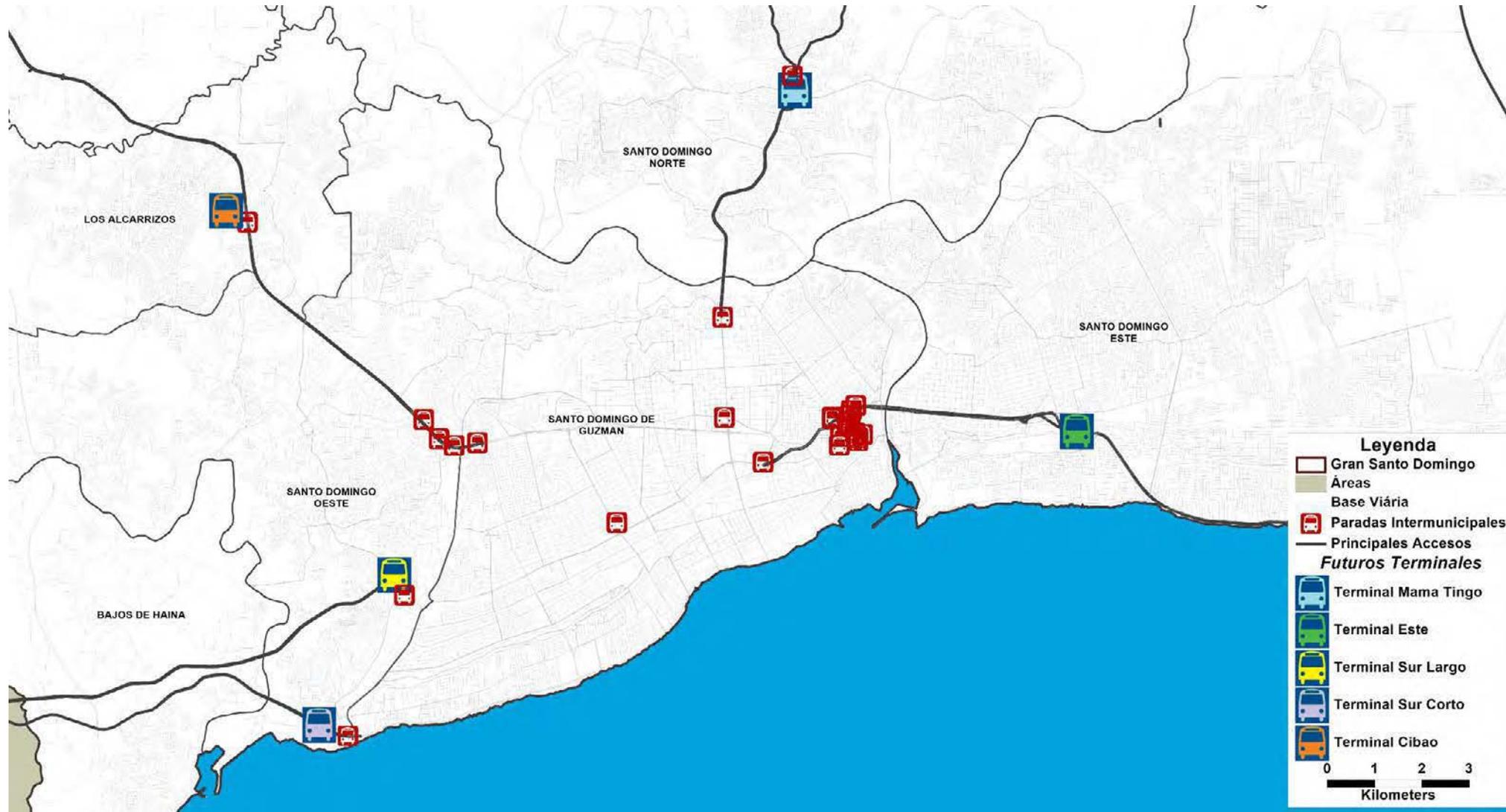
Transporta hasta **3,000** pasajeros/hora/sentido a una velocidad de 6 m/s.

## OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE

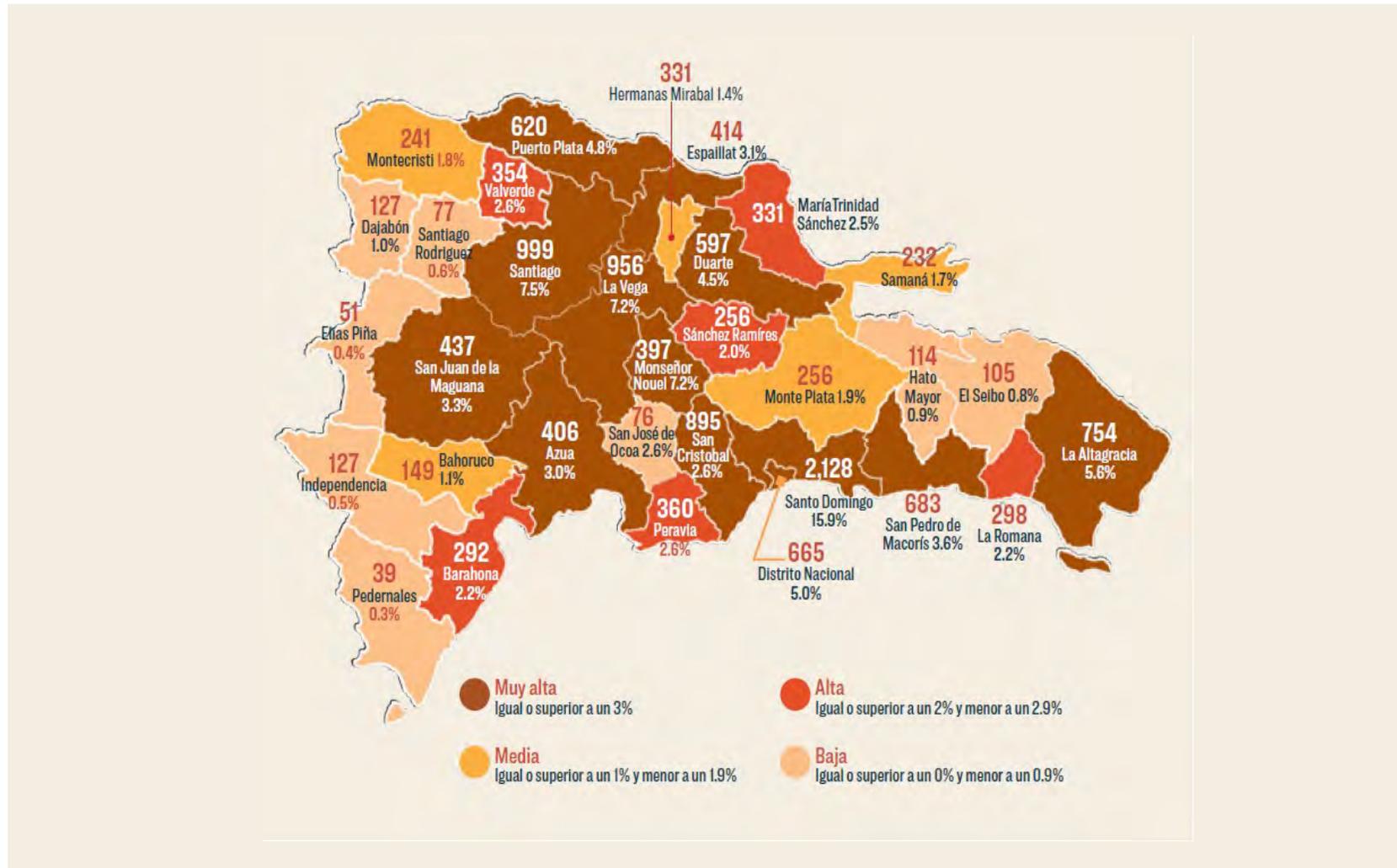
SERVICIO	MODO	OPERACIÓN	FLOTA
Oferta de bus organizada	Buses	OMSA (operador estatal)	160
Oferta de bus independiente	Minibuses o Microbuses	Sindicatos	3 000
Conchos	Carro o Motor	Sindicatos	16 000



# OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO



# Seguridad Vial

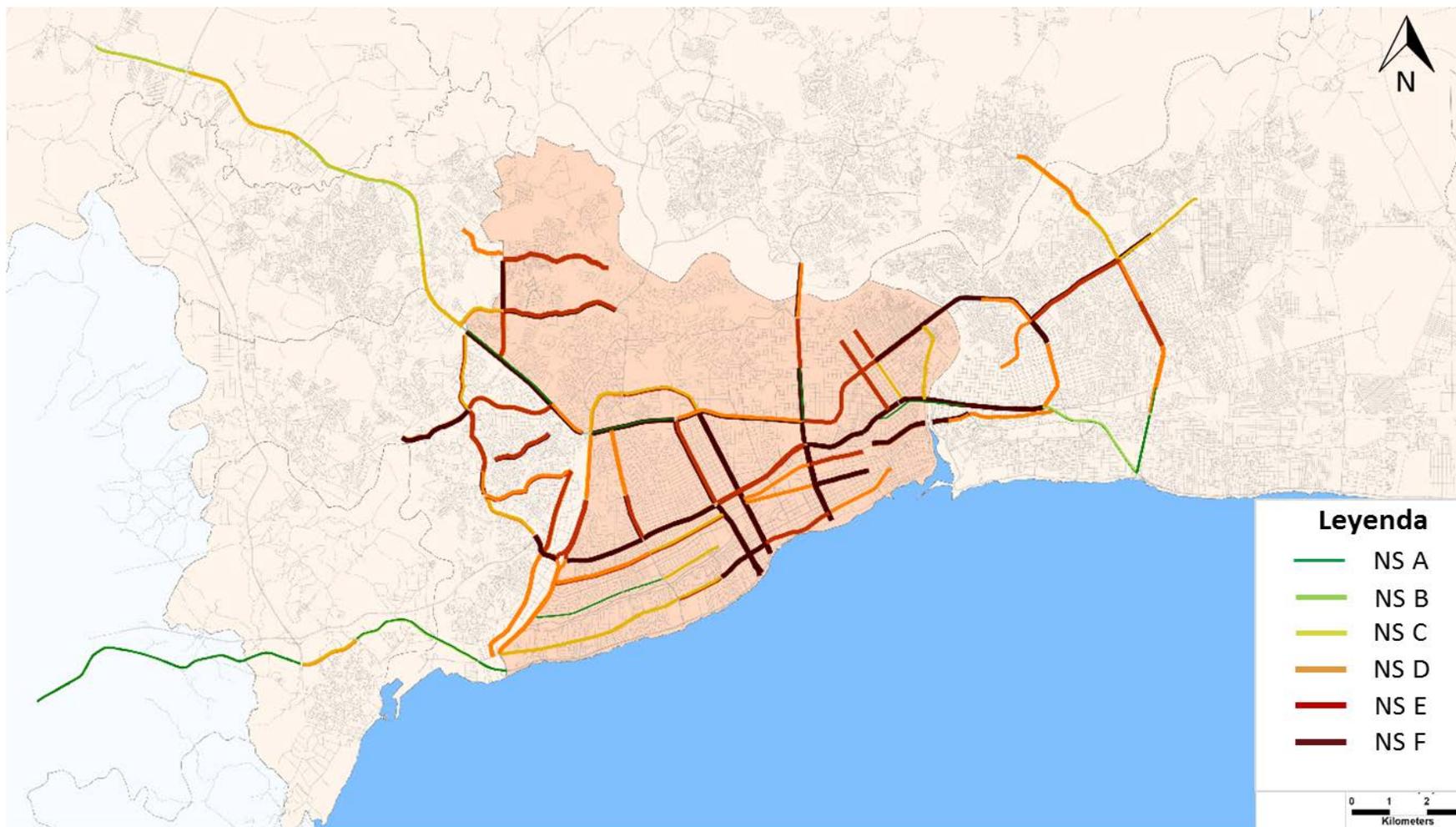


Cantidad de fallecidos por provincia

Enero 2010 – Noviembre 2016



# Análisis de Capacidad de la Red Urbana



# Gestión de la Demanda

## ESTACIONAMIENTO PÚBLICO

Diferentes condiciones de parqueo.

Práctica de estacionar en locales irregulares.

Ocupación del espacio destinado a los peatones y otros fines.

Reducción de la anchura disponible para transitar en la vía.

## ÁREAS DE CARGA Y DESCARGA

La operación y circulación de vehículos de carga y descarga son reguladas por el INTRANT.

Oferta de plazas destinadas a la operación de carga y descarga desconocida.

## CONGESTIONES

Grandes congestiones durante las horas pico.

Los cruces permiten demasiados movimientos, lo que dificulta la eficiencia del flujo del vehículo.

Los giros a la izquierda en los cruces también perjudican en gran medida la eficiencia del flujo del vehículos.

## PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA VÍA

Embarque y desembarque ocurren en lugares no destinados a ese fin.

Problema por la eficiencia de ese servicio, además de la movilidad de la ciudad.

## ESTRUCTURA DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO

Falta de personal técnico para atender a todas las demandas de la ciudad.

Problema agravado ante la propuesta de creación de los corredores de transporte previstos por el SITP.



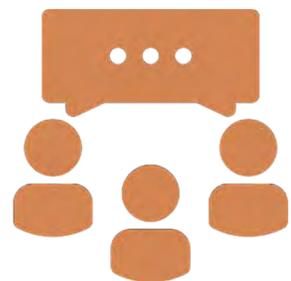
**INTRANT**  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE



**AFD**  
AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT



**SYSTRA**



# Encuestas de Movilidad





**10,000**  
Encuestas



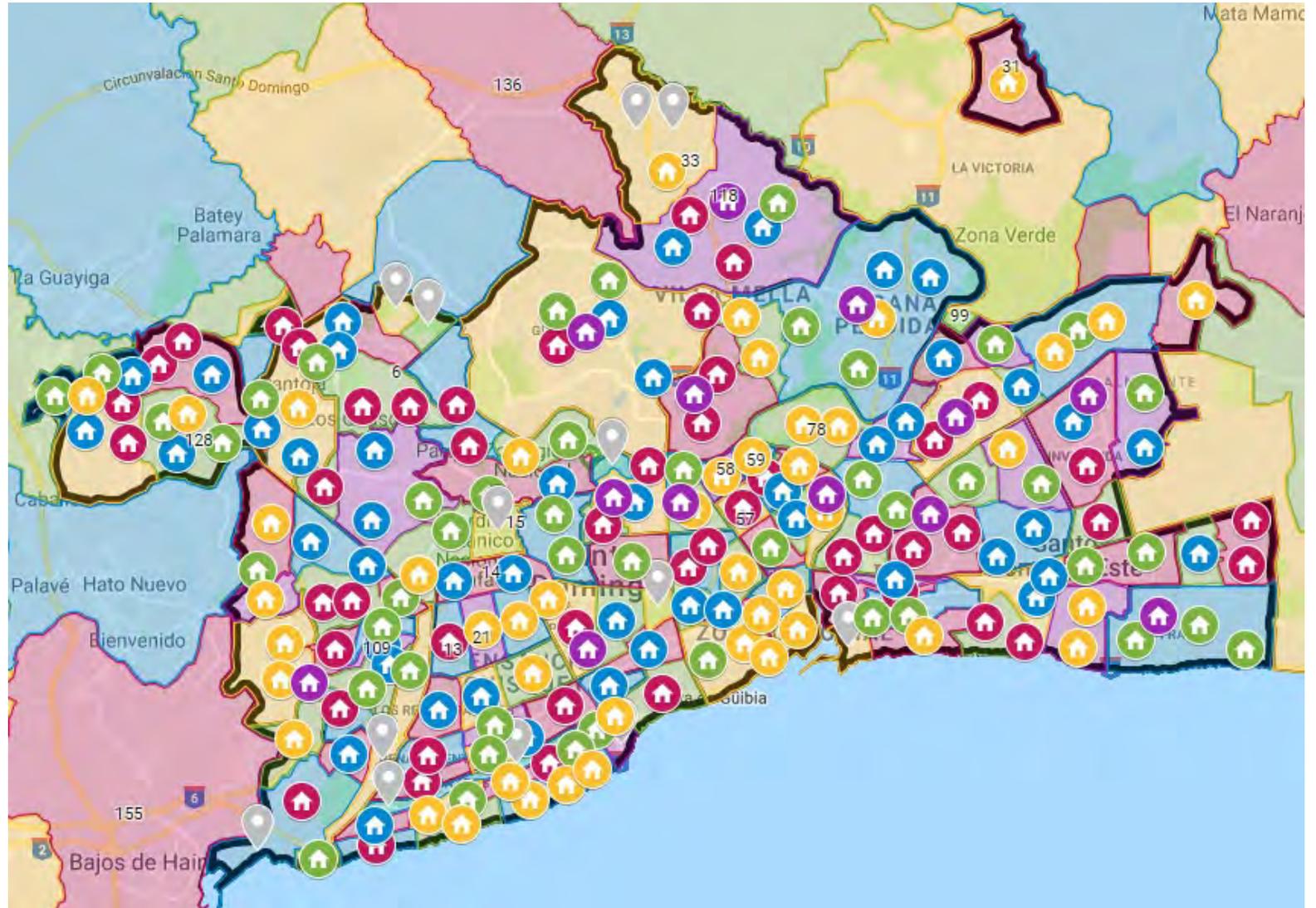
**4,326**  
Hogares

**70%** de la población se desplaza

- > **65%** empleados
- < **35%** no empleados

MUNICIPIO	POBLACIÓN MÓVIL
Los Alcarrizos	63%
SD Este	67%
Distrito Nacional	72%
SD Norte	77%
SD Oeste	75%
<b>Promedio</b>	<b>71%</b>

# Encuestas de Movilidad





**55 RD\$** | por viaje



**1h15 min** | en promedio



**1.6 desplazamiento** al día

**1 millón de toneladas de CO2eq** debido al sector transporte



**20%** del total de las emisiones del Gran Santo Domingo

Motivo del viaje (sin "domicilio")



**3,097,106**

**viajes diarios en el GSD**

**42%**

transporte privado

**36%**

transporte públicos (**9%** Metro)

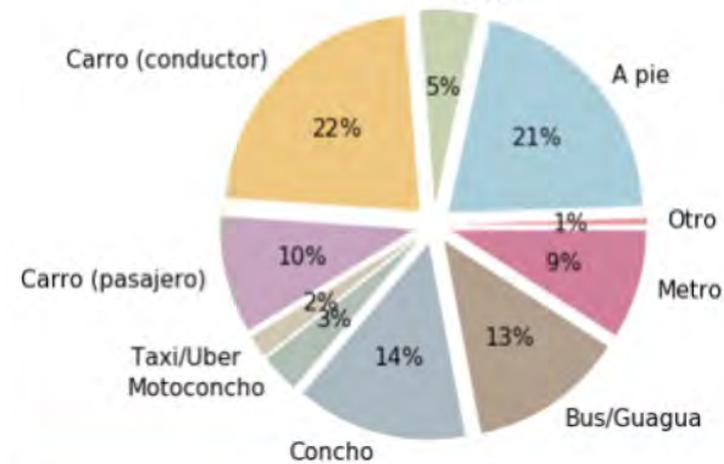
**21%**

a pie

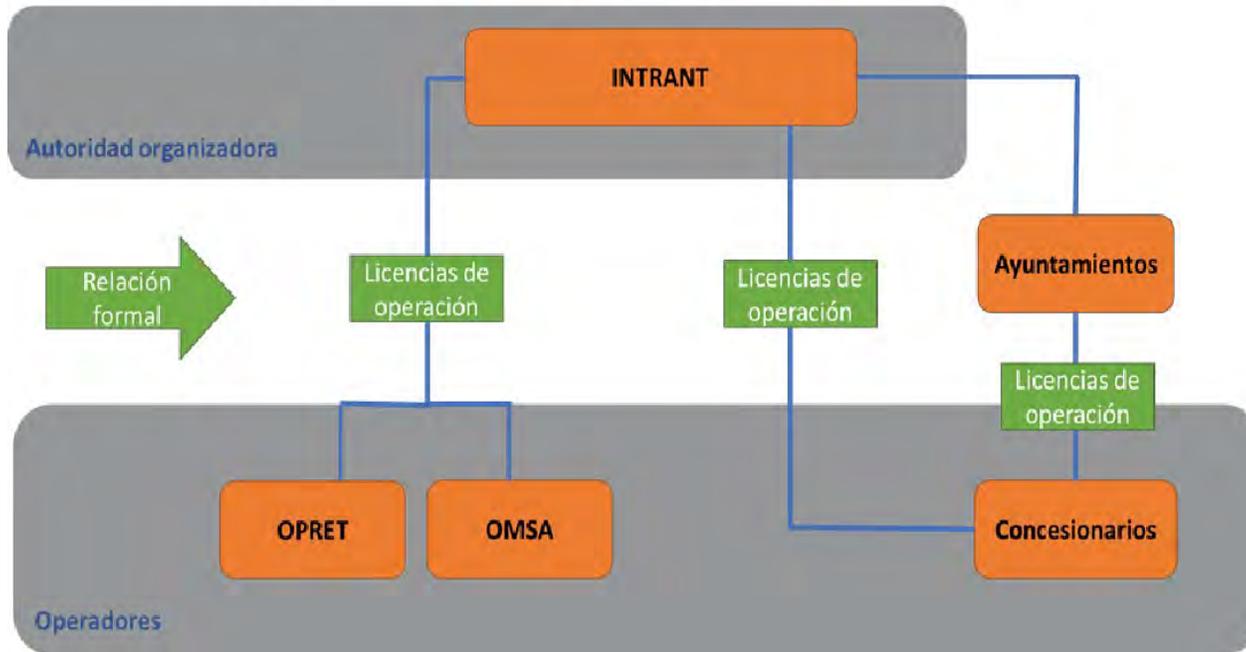
**<1%**

bicicletas

Modo principal del viaje



# Marco Institucional



Creación del **INTRANT**, primer paso hacia una política de movilidad integrada.



# VISIÓN Y OBJETIVOS



# 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

Fomentar el cambio de los usos para una movilidad sostenible

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

Perpetuar un diálogo con la sociedad civil

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

Asegurar el financiamiento de un sistema de movilidad sostenible y transparente

Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

Reconquista de los rios Isabela y Ozama

Regular y profesionalizar el sector de transporte informal

Mejorar la conectividad de los barrios y municipios poco integrados

Relación puerto/ciudad

Vincular políticas de ordeamiento urbano y de movilidad

Favorecer el desarrollo de formas urbanas poco generadoras de desplazamientos motorizados

Modificar el reparto del espacio público

Fortalecer las capacidades del INTRANT

Asegurar la movilidad de los usuarios vulnerables en la ciudad

# Política pública por escenario

## Escenario Base

Definir una política de renovación de la flota de buses : 20% de la flota con energía limpia

Chatarrización (normativa) e incentivo a la compra de nuevos vehículos como parte del proceso de integración de la oferta informal

Generalización de la inspección técnica de vehículos

Programa de infraestructura

## Escenario Central

Creación de un fondo para la inversión en los TP financiado por las multas, incluso multas por tema de estacionamiento

Chatarrización : objetivo de renovación de un 100% de la flota actual

Programa de infraestructura

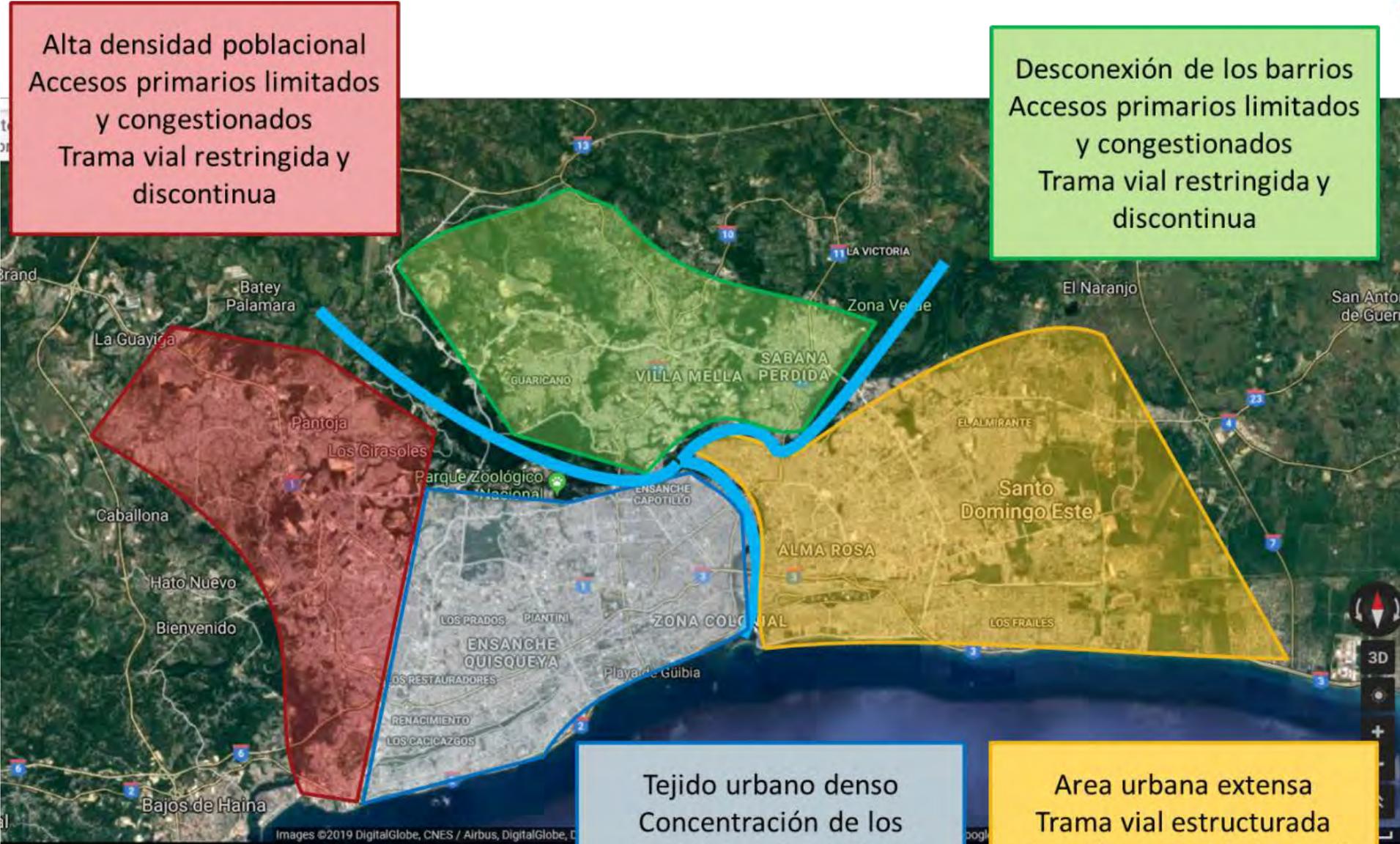
## Escenario Ambicioso

Implementación de medidas fiscales de mayor eficiencia : complemento a la tasa predial, tasa a la compra de vehículo y tasa al combustible

Contribución de los beneficiarios indirectos en la financiación de los transportes : usuarios del carro, empresas de tamaño medio o grande y promotores inmobiliarios

Incentivo a las empresas para que participen en la promoción de comportamientos sostenibles, incluso la organización y uso del carro compartido

Programa de infraestructura



Alta densidad poblacional  
Accesos primarios limitados  
y congestionados  
Trama vial restringida y  
discontinua

Desconexión de los barrios  
Accesos primarios limitados  
y congestionados  
Trama vial restringida y  
discontinua

Tejido urbano denso  
Concentración de los  
servicios y oferta de TP  
Amenidades y calidad del  
entorno para mejorar

Area urbana extensa  
Trama vial estructurada  
Complementaridad con el  
centro (polos recreativos,  
comerciales, estudiantil)

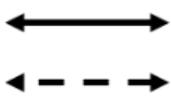
Ejes de transporte masivo para conectar al centro  
 Servicios locales para acceder a la red principal, libre de las limitaciones en superficie

Servicios locales para unificar los barrios y acceder a la red principal, libre de las limitaciones en superficie



Recalificación de los ejes mas emblemáticos, incluso mediante el fortalecimiento de la oferta de transporte

Estructuración de una red de transporte masivo integrada con la del Distrito Nacional



Eje metropolitano  
 Eje local



- |                |   |                                       |
|----------------|---|---------------------------------------|
| Línea 1 Metro  | Tramo Corridor Av. 27 de Febrero (a Acondicionar)       | Tramo Corridor Oes:e (a Acondicionar) |
| Línea 2 Metro  | Corredor Charles de Gaulle Propuesto y (a Acondicionar) | Corredor Av. Ecológica                |
| Línea 2B Metro | Corredor Carret. Mella Propuesto y (a Acondicionar)     | Corredor Churchill Propuesto          |
| Teleférico     | Corredor Independencia                                  | Corredor Las Américas                 |



**LEYENDA**  
SÍMBOLO DESCRIPCIÓN

- Nodo de Conexión
- Terminales

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

## Metas al 2030

Red más **equitativa** e **inclusiva**, aumentando un tercio de la cobertura territorial.



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

Sistema **eficiente** y **atractivo**, generando un cambio de paradigma.



+**8%** desplazamientos en transporte público  
-**20**min del tiempo promedio diario dedicado al transporte

Mejora sustancial de la **calidad del aire** alineado con los objetivos país para el **cambio climático**, mediante esfuerzos conjuntos a nivel económico y político.



-**20%** de las emisiones de CO<sub>2</sub>eq por año



# PLAN DE ACCIÓN



# 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

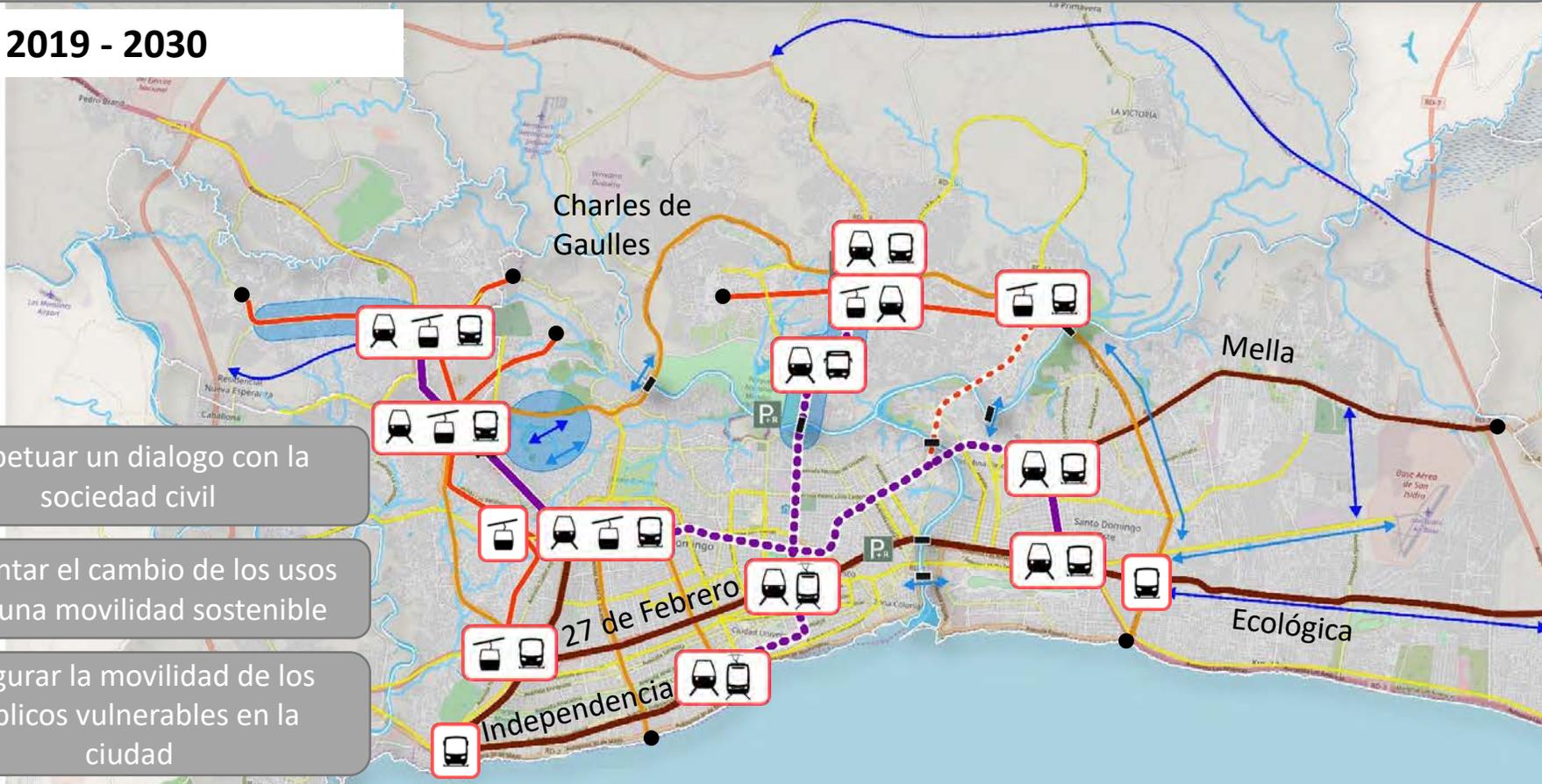


Fichas acciones que detallan actores responsables, fuentes de financiación, indicadores para monitorear y valores en situación actual

2.5 FOMENTAR EL CAMBIO DE LOS USOS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE		ACCIÓN 2.5.1	
<p><b>ACCIÓN 2.5.1 : MEJORAR LA IMAGEN Y ATRACTIVIDAD DEL SISTEMA DE BUS</b></p> <p><b>Contexto</b> Percepción muy negativa del sistema actual, por el tema de la seguridad y nivel de servicio poco atractivo (irregularidad, frecuencias y velocidad muy bajas).</p> <p><b>Objetivos</b> Aumentar la percepción de confort y seguridad frente al sistema de bus</p> <p><b>Principio de acción</b> 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La calidad del entorno de las estaciones debe ser contemplada, incluyendo travessías seguras, buena pavimentación e iluminación de las calzadas.</li> <li>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.</li> <li>Es fundamental que las estaciones sean adecuadas a las personas de movilidad reducida, priorizando siempre la instalación de rampas y guardaespaldaes de conformidad con la legislación local.</li> </ul> <p>Creación de una plataforma de gestión de la comunicación con el usuario, mediante una central de asistencia o un chat  integrado en una aplicación móvil.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		<p><b>Actores Responsables</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>INTRANS</li> <li>Municipios</li> <li>Donantes</li> </ul> <p><b>Nivel de impacto</b></p> <p><b>Indicadores</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Evolución del número de usuarios del sistema</li> <li>Medición de la satisfacción de los usuarios y percepción del modo bus por encuestas periódicas</li> </ul>	
<p><b>Monto de inversión</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2023</li> </ul>	<p><b>Plazo</b></p>	<p><b>Perímetro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>DN</li> <li>SDO</li> <li>LA</li> <li>SDN</li> <li>SDE</li> </ul>	<p><b>Tipo de acción</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura</li> <li>Servicio</li> <li>Herramienta</li> </ul>

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

2019 - 2030



Perpetuar un dialogo con la sociedad civil

Fomentar el cambio de los usos para una movilidad sostenible

Asegurar la movilidad de los públicos vulnerables en la ciudad

Crear una red metropolitana publica vinculada con servicios alternativos regulados

- |                                 |                           |
|---------------------------------|---------------------------|
| <b>Red de transporte masivo</b> | <b>Red complementaria</b> |
| Metro                           | Bus Express               |
| Tranvia/BRT                     | Bus secundaria            |
| Teleférico                      |                           |

Mejorar la conectividad de los barrios y municipios poco integrados

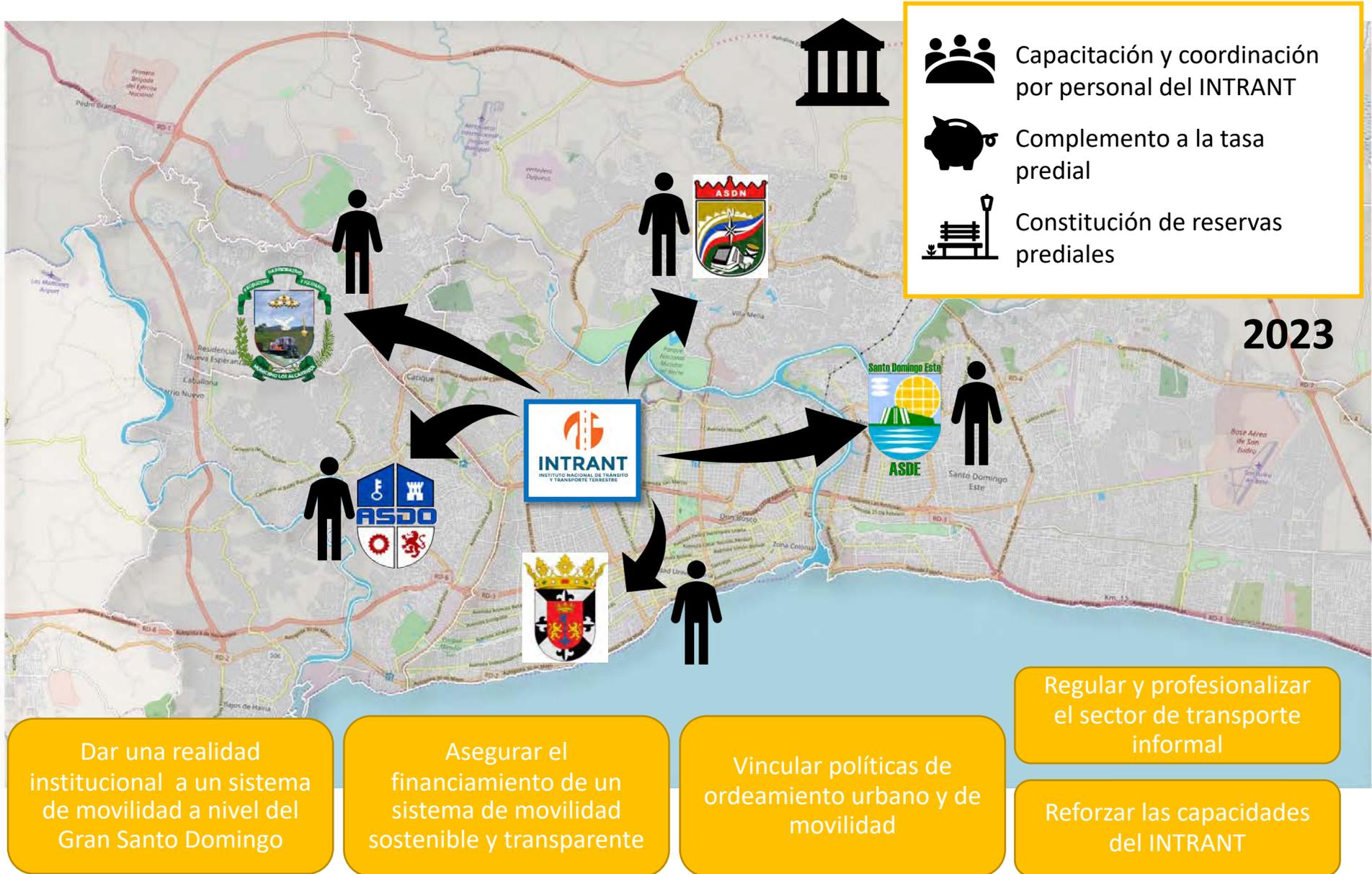
- Proyectos viales**
- Creacion de via o conexion
  - Adecuacion de via o conexion
  - Aparcamiento disuasorio
  - Zonas prioritarias para mejora de la conectividad local

Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

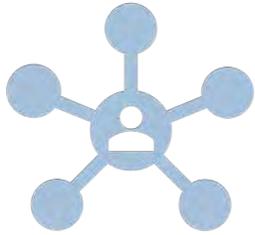
- Intercambiadores modales



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



# ¿Quién hace qué?

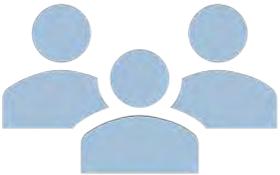


**Piloto General**  
INTRANS

**Plan de Movilidad Urbana Sostenible**

**Acciones puntuales**

**Pilotos Delegados**  
INTRANS, Alcaldías, APORDOM, Operadores, Mesa de coordinación para la política urbana del territorio, ...



**Socios y financiadores**  
Alcaldías, APORDOM, Operadores, Ministerio de Hacienda, MOPC, URBE, Donantes, Mesa de coordinación para la política urbana del territorio, ...

# PLAN DE TRABAJO

## Trabajos en curso

### TRANSPORTE DE CARGA

- Piloto de Carga
- Corredor logístico
- Otros

### GESTIÓN DE TRÁFICO

- Cambios Viales
- Estacionamiento
- Implementación de ITS en el Centro de Control de Tráfico Santo Domingo y Santiago

### CONEXIONES VIALES

- Km 9
- Ave. Rómulo hasta Autopista 6 de Noviembre
- Marginal en Autopista Duarte (extensión Metro)
- Hípica SDE
- Avenida Ecológica
- Metro Los Alcarrizos
- Circunscripción 2 DN: Ave. República de Colombia, Rotonda Camino Chiquito y otros.

### TRANSPORTE PÚBLICO

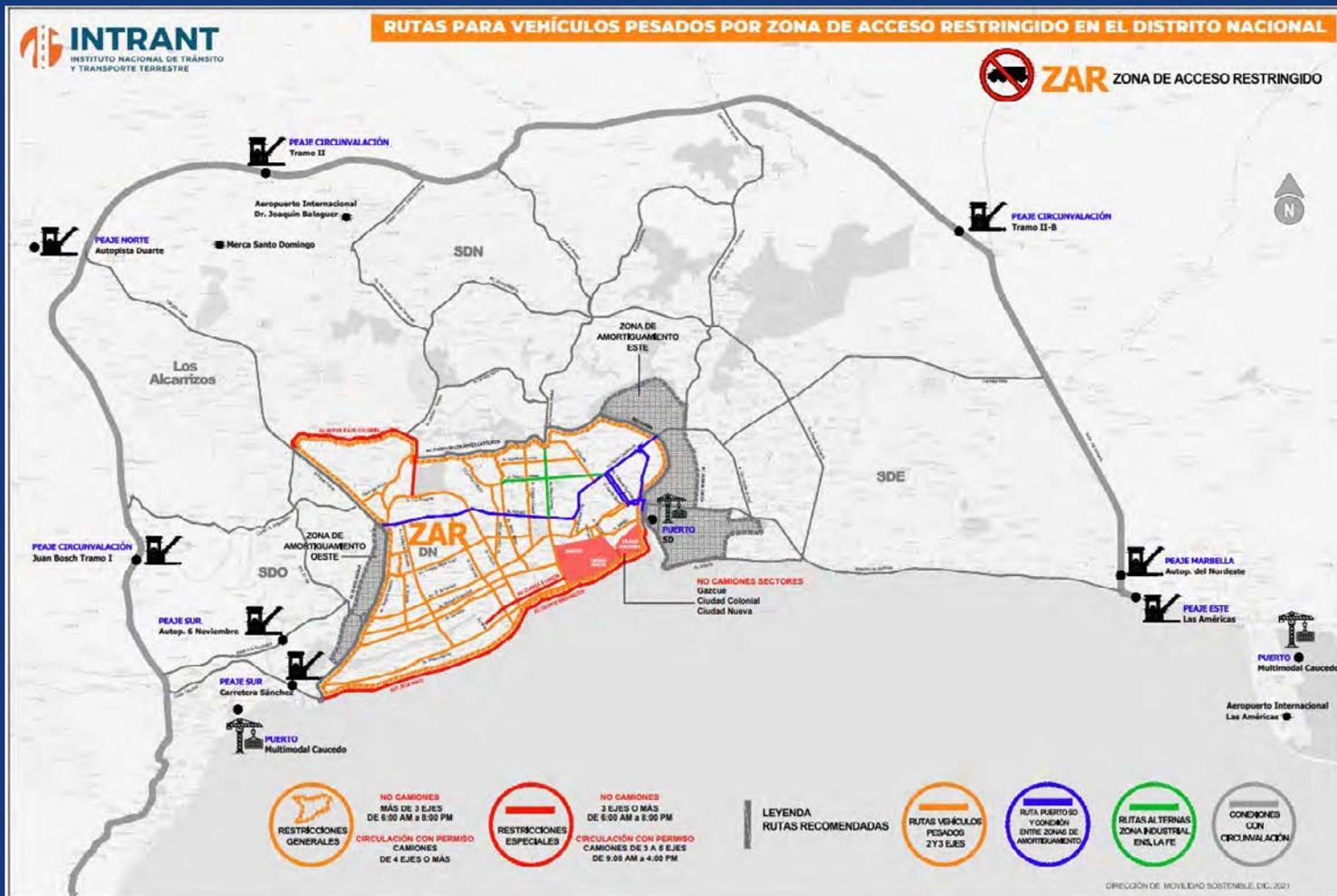
- Corredores del SITP GSD
- Reestructuración corredores OMSA, incluyendo corredor eléctrico
- Corredor piloto eléctrico Ciudad Colonial
- Corredor eléctrico Domingo Savio
- Ampliación de la capacidad de la Línea 1 de Metro SD
- Extensión de la Línea 2 de Metro SD
- Construcción de la Línea 2 del Teleférico SD
- Sistema integrado de transporte en Santiago
- Ampliación del Sistema de Pago Electrónico

### ESTUDIOS EN CURSO AIPMUS

- 18 proyectos en curso en transporte público, electromovilidad, transporte no motorizado, logística, terminales interurbanas, gestión de tráfico y comunicaciones
- Recursos para implementación de piloto movilidad no motorizada y corredor eléctrico

# TRANSPORTE DE CARGA

## Piloto de Carga



- Trabajos para generación de apoyo tecnológico para sostenibilidad del piloto de carga

# TRANSPORTE DE CARGA

## Resolución del Corredor Logístico entre Puerto Haina - INTRANT



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

DIRECCIÓN EJECUTIVA

RESOLUCIÓN SOBRE CORREDOR LOGÍSTICO DE HAINA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Fecha:

30 de noviembre del 2021

**Artículo Quinto - Reglamento Operativo.** La Dirección de Vehículos de Motor del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), la Alcaldía del Distrito Nacional (ADN), la Alcaldía de Santo Domingo Oeste (ASDO), la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) y la Asociación de Navieros de la República Dominicana (ANRD), coordinarán acciones conjuntas para desarrollar, aprobar y promover el reglamento correspondiente que registrará y designará las responsabilidades de cada entidad respecto a la operatividad del Corredor Logístico de Haina.

**Artículo Sexto - Comunicación.** Instruye que la presente Resolución sea remitida al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Ministerio de Hacienda, la Asociación de Navieros de la República Dominicana (ANRD), a la Dirección de Comunicaciones y la Dirección de Vehículos de Motor del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y las Alcaldías del Distrito Nacional (ADN) y Santo Domingo Oeste (ASDO) para su publicación y divulgación.

Dada en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Capital de la República Dominicana, a los treinta (30) días del mes de noviembre del año dos mil veintiuno (2021).

Rafael Arias  
Director Ejecutivo





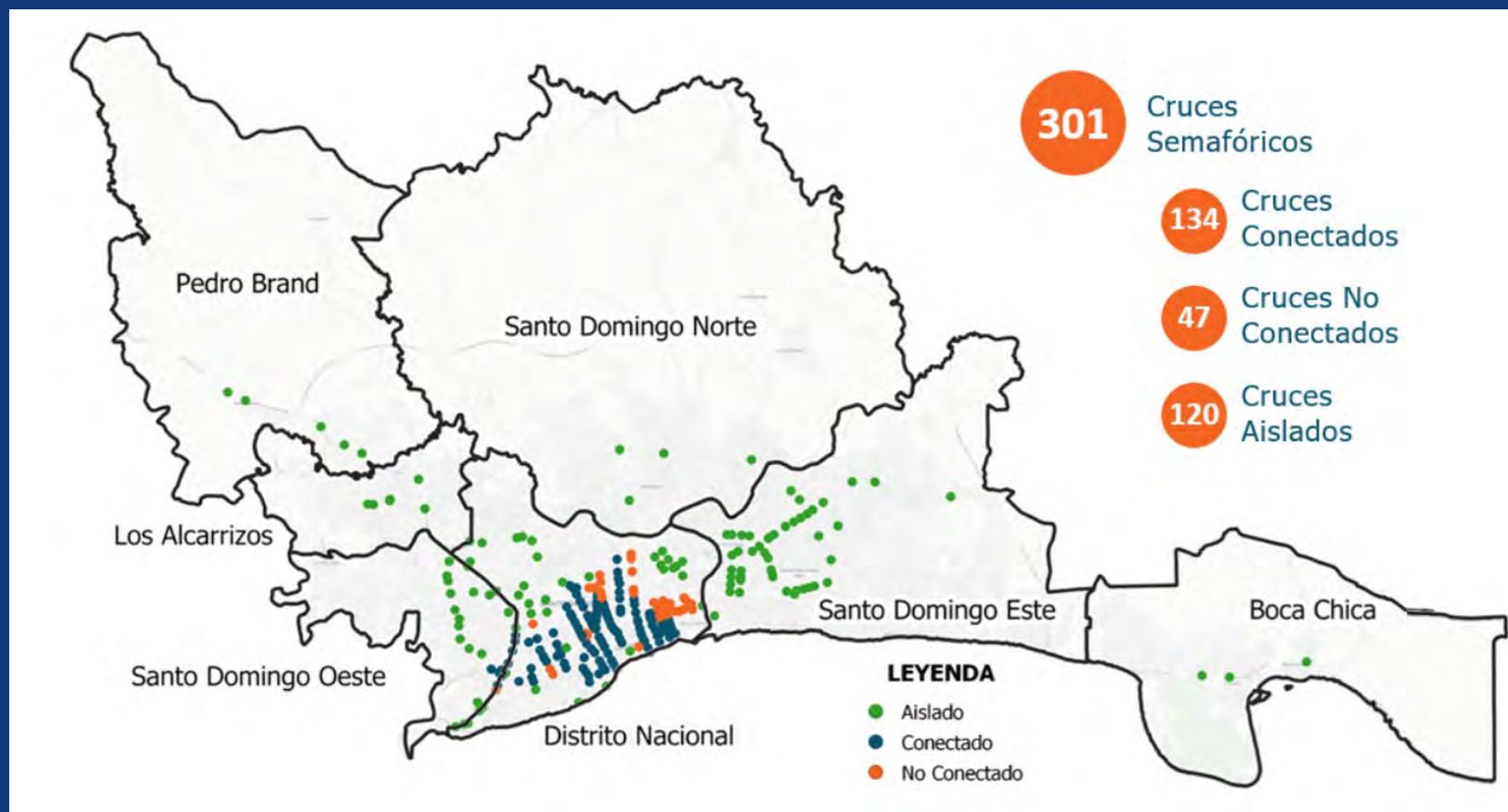
# GESTIÓN DE TRÁFICO

## ITS para el Centro de Control de Tráfico



## GESTIÓN DE TRÁFICO

### ITS para el Centro de Control de Tráfico

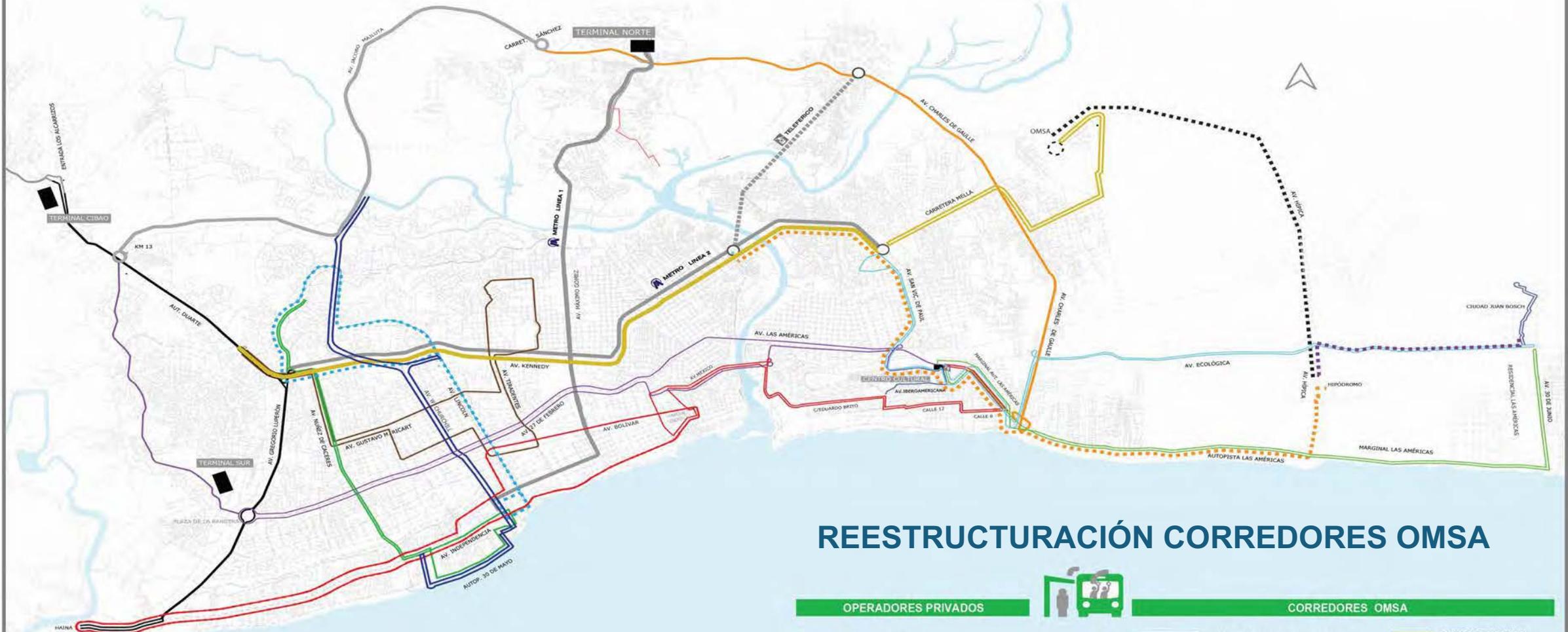


## CONEXIONES VIALES Gran Santo Domingo



### Intervenciones priorizadas:

- Km 9
- 27 de Febrero: Ave. Rómulo hasta Autopista 6 de Noviembre
- Marginal en Autopista Duarte (extensión Metro)
- Avenida Hípica - SDE
- Avenida Ecológica - SDE
- Rotonda Camino Chiquito (Arroyo Hondo)
- **Conexiones en Avenida República de Colombia**



**REESTRUCTURACIÓN CORREDORES OMSA**

OPERADORES PRIVADOS	CORREDORES OMSA	
CORREDOR NÚÑEZ	CORREDOR 27 DE FEBRERO	CORREDOR KENNEDY
CORREDOR CHURCHILL	CORREDOR LINCOLN	CORREDOR MELLA
CORREDOR CHARLES	CORREDOR ECOLÓGICA	SHUTTLE CJB-HIPÓDROMO
EXTENSIÓN CORREDOR CHARLES	NUEVO CORREDOR CHARLES	CORREDOR HÍPICA
	CORREDOR INDEPENDENCIA	CORREDOR DUARTE
	CORREDOR NACO	ENLACE CJB-CENTRO CULTURAL

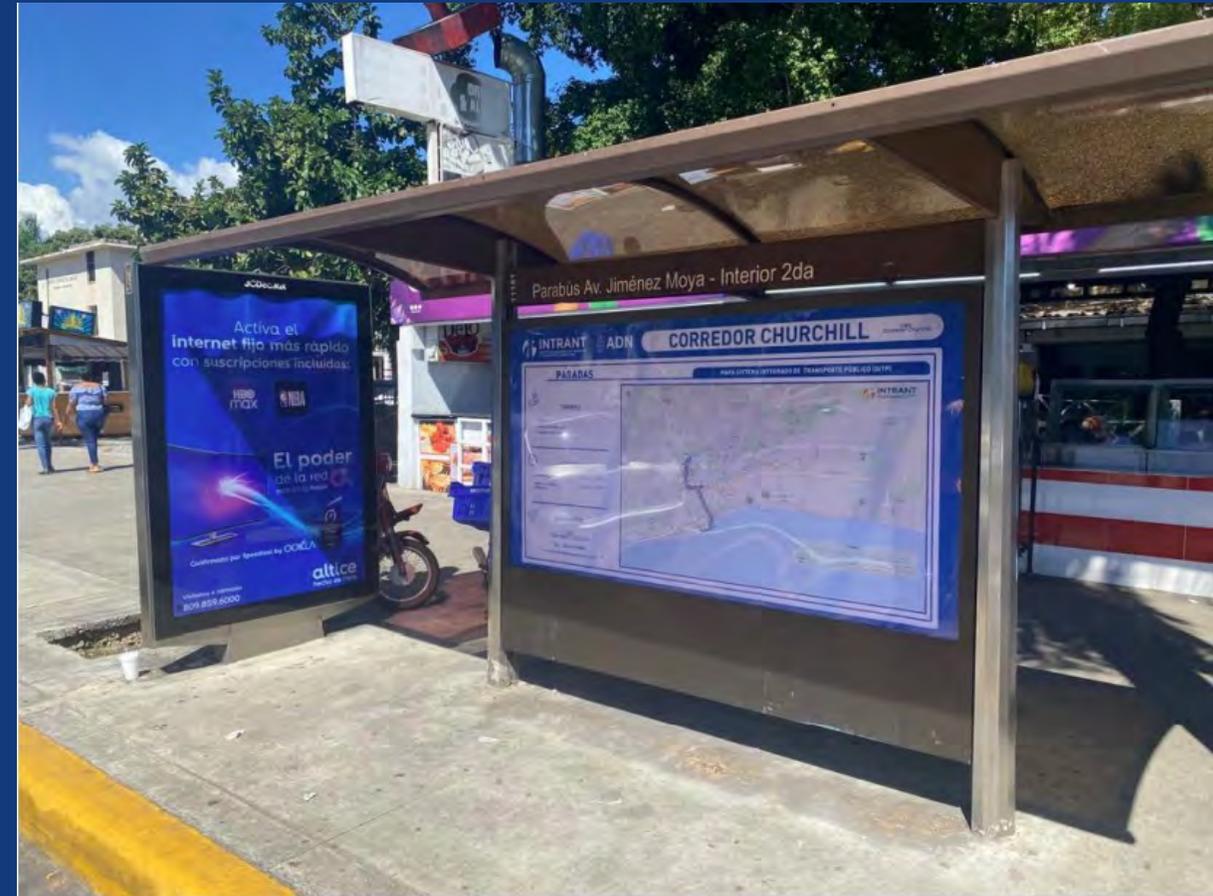
## ROTULACIÓN DE AUTOBUSES CORREDOR NÚÑEZ DE CÁCERES



## ROTULACIÓN DE AUTOBUSES CORREDOR WINSTON CHURCHILL



## SEÑALIZACIÓN DE LAS PARADAS CORREDOR CHURCHILL



# ESTANDAR IDENTIFICACIÓN AUTOBUSES

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP -



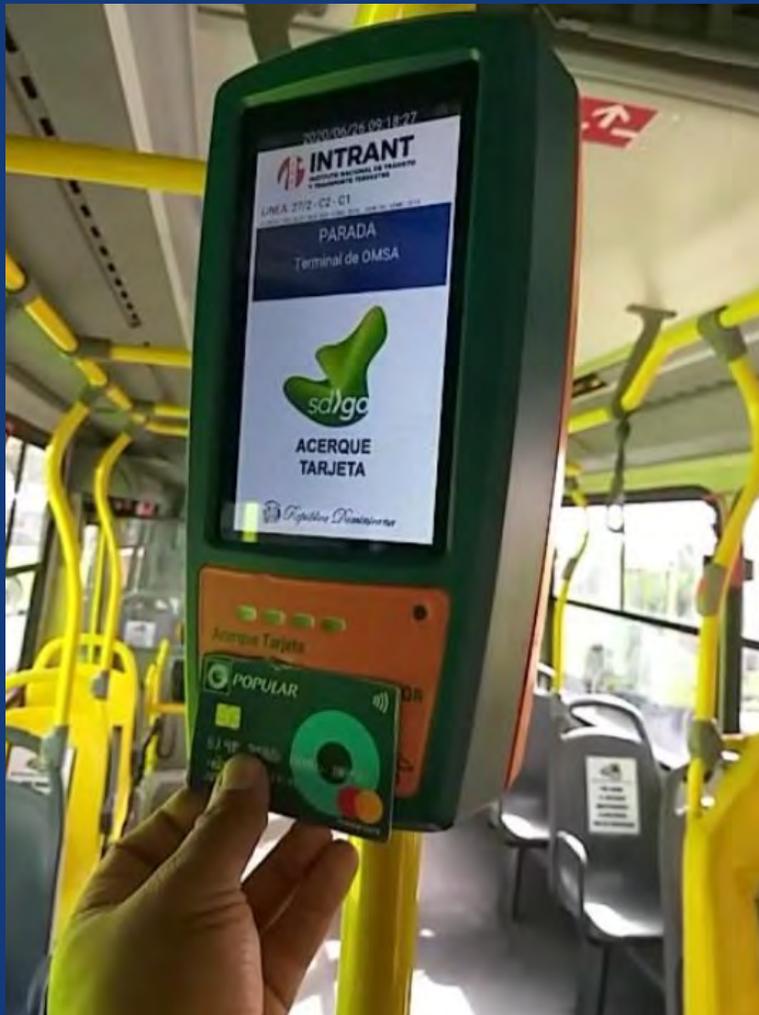
\* Rótulos a ambos lados \*



## -ITS PARA EL PAGO ELECTRÓNICO-



Autobuses equipados con validadores para pagos electrónicos con tarjeta de movilidad “SDGo” y tarjetas de crédito y débito tipo “contact less” sin contacto.



## -ACCESIBILIDAD UNIVERSAL-



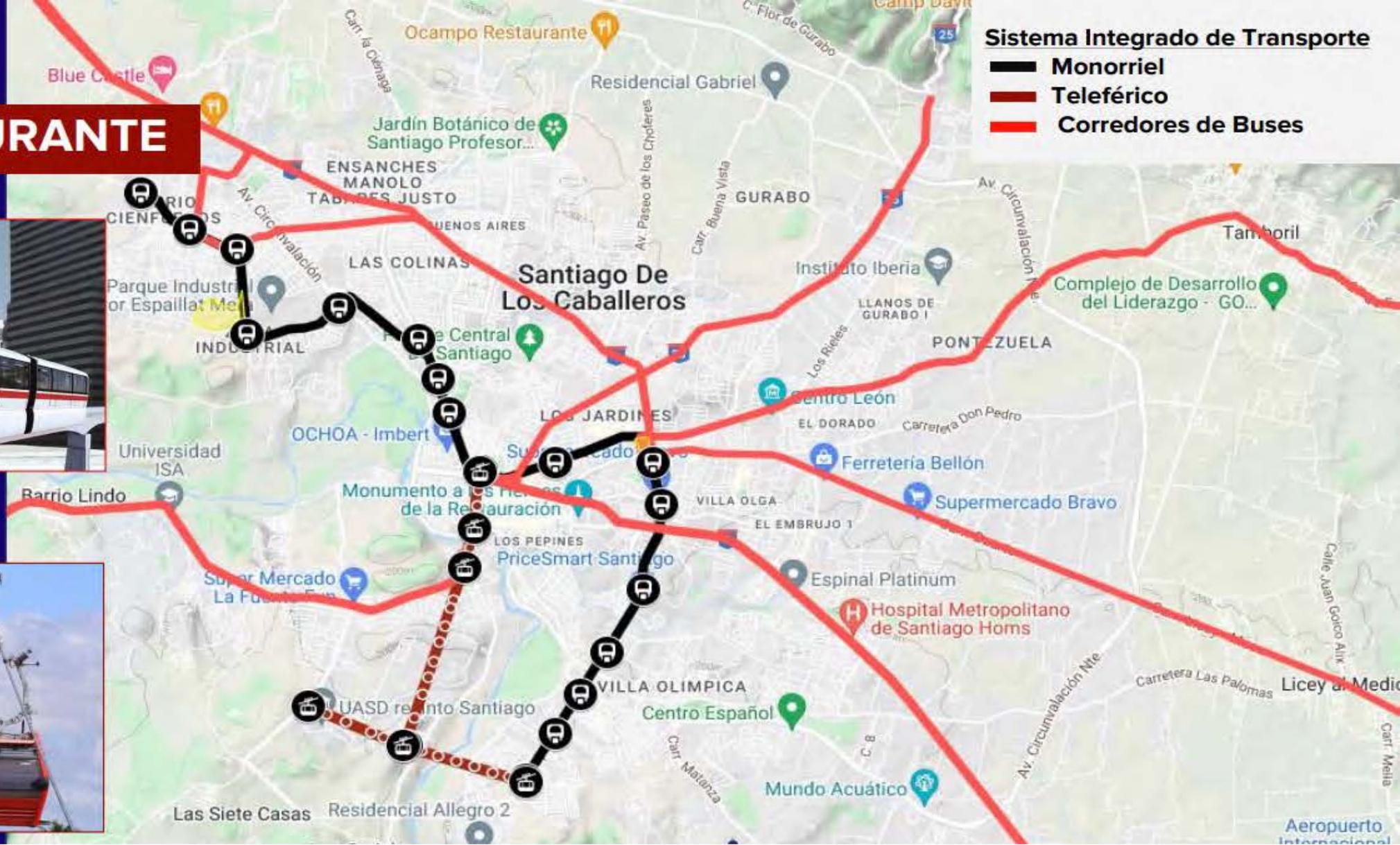
Autobuses rígidos de 90 pasajeros, con asientos preferenciales y alguno de ellos con rampas para personas de movilidad reducida



# RED ESTRUCTURANTE

## Sistema Integrado de Transporte

- Monorriel
- Teleférico
- Corredores de Buses





## LISTADO DE PROYECTOS EN CURSO

- 1.1 Diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y modelación de escenarios
- 1.3 Sistema tarifario integrado
- 1.4 Diseño detallado de 2 corredores BRT
- 1.5 Apoyo a la reforma de reestructuración de corredores de buses
- 1.6 Capacitación a operadores OMSA y privados
- 1.7 Estructuración proyecto terminal intermunicipal
- 1.8 Diseño conceptual SITP y diseño corredor de transporte masivo Santiago
- 1.9 Apoyo social reestructuración de corredores de buses
- 2.1-2.2 Piloto bus eléctrico y línea de transporte eléctrico en buses
- 3.1 Manual de cicloinfraestructura
- 3.2 Estructuración sistema de bicicleta pública
- 3.3 Red piloto de ciclovías en ADN
- 3.4 Ciclovía piloto Santiago
- 4.1 Plan vial del GSD
- 4.2 Plan de circulación del centro de SD
- 5.1-5.2 Mesa de logística y medidas estratégicas
- 6.1 Estrategia de comunicación