



CORREDORES
NÚÑEZ DE CÁCERES
WINSTON CHURCHILL
CHARLES DE GAULLE
INDEPENDENCIA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE - PMUS -



QUE ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE - PMUS -

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 limitativo

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



**DIAGNÓSTICO
- PMUS -**

INTRANT

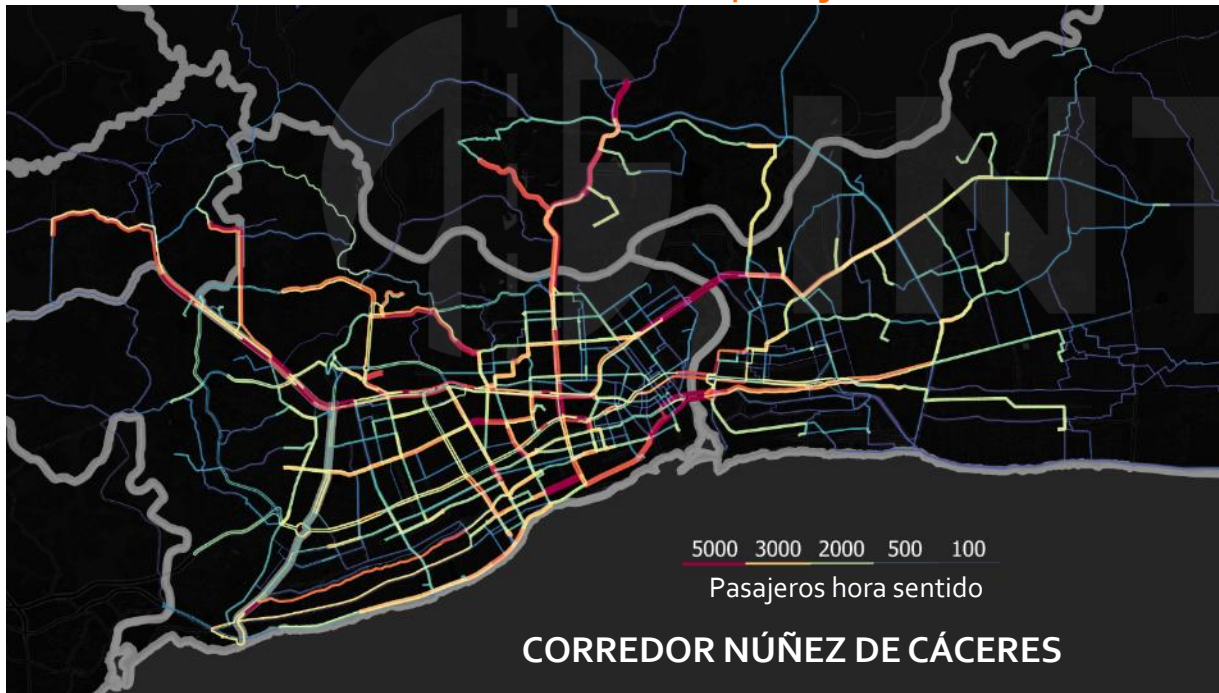


OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

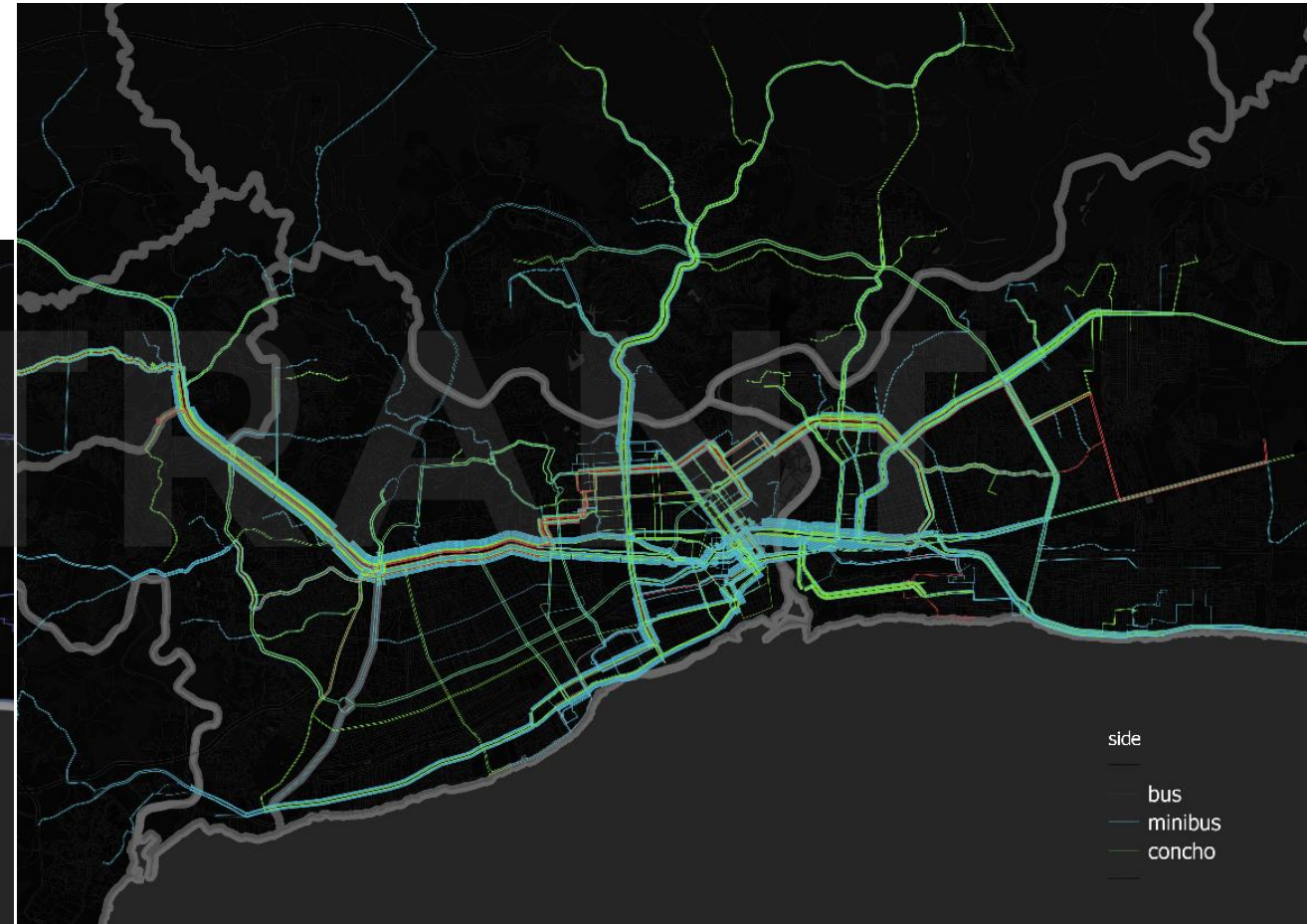


OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICA

Demanda total de pasajeros



Red de transportes de superficie



ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE PASAJEROS






15000 10000 7000 5000 2000 1000

Pasajeros hora sentido

METAS PMUS DEL GRAN SANTO DOMINGO

Metas a plazo 2030

- 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



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

Objetivos estratégicos

1. Favorecer el acceso a la movilidad y a las oportunidades metropolitanas 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

Mejorar la conectividad de los barrios y municipios poco integrados

Perpetuar un diálogo con la sociedad civil

Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

Fomentar el cambio de los usos para una movilidad sostenible

Asegurar la movilidad de los públicos vulnerables en la ciudad

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

Modificar el reparto del espacio público

Reconquista de los ríos Isabel y Ozama

Relación puerto/ciudad

Favorecer el desarrollo de formas urbanas poco generadoras de desplazamientos motorizados

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

Reforzar las capacidades del INTRANT

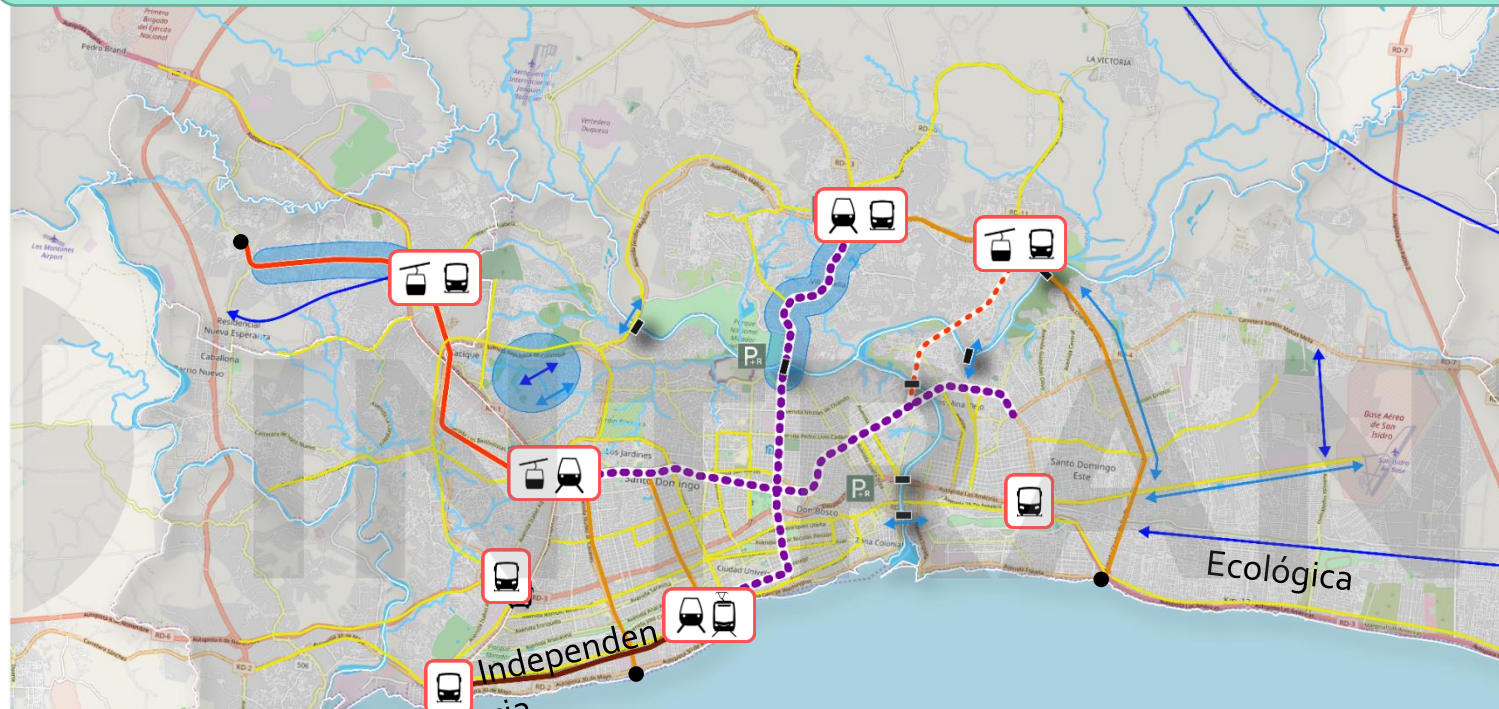


PLAN DE ACCIÓN

INTRANT

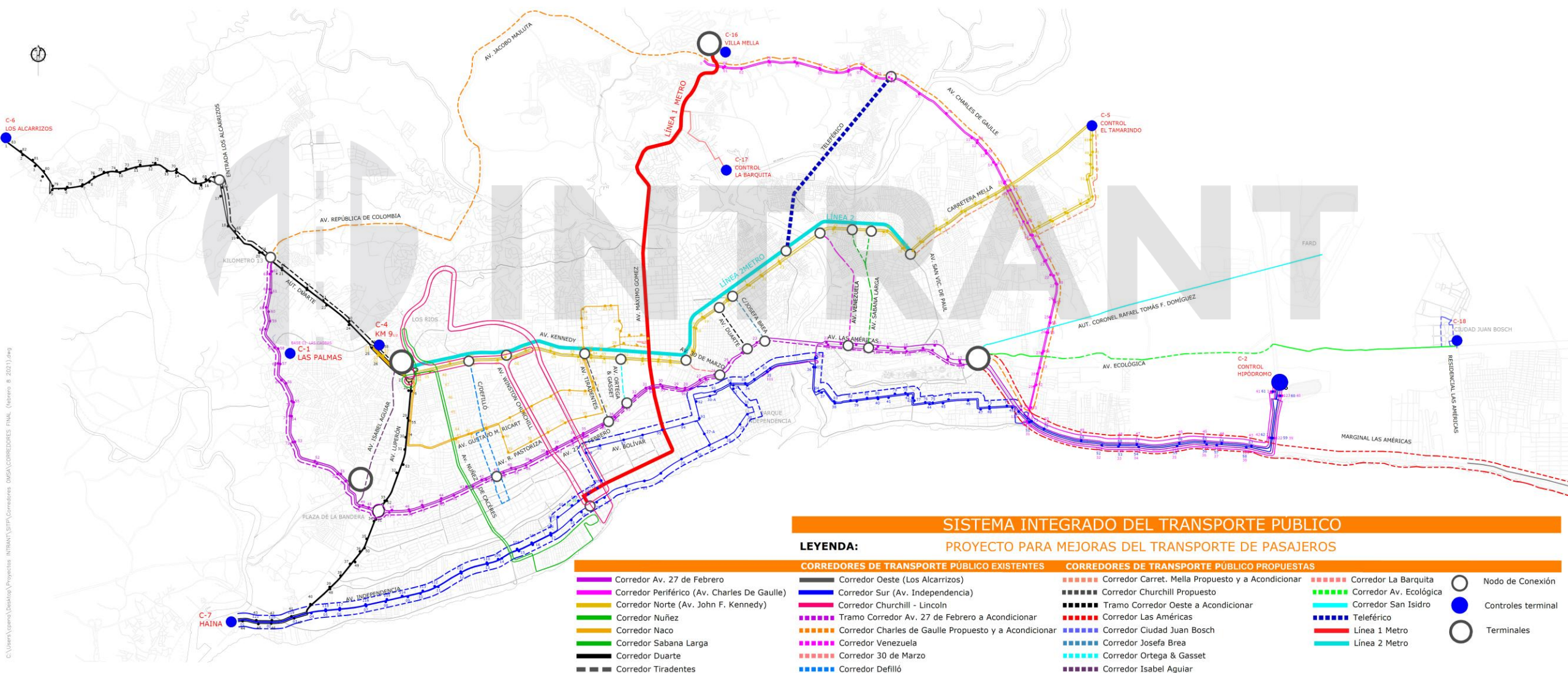


1. Favorecer el acceso a la movilidad y los polos metropolitanos a todos los ciudadanos



<p>Crear una red metropolitana publica vinculada con servicios alternativos regulados</p>	<p>Mejorar la conectividad de los barrios y municipios poco integrados</p>	<p>Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto</p>
<p>Red de transporte masivo</p> <ul style="list-style-type: none"> Metro Tranvia/BRT Teleférico <p>Red complementaria</p> <ul style="list-style-type: none"> Bus Express Bus secundaria 	<p>Proyectos viales</p> <ul style="list-style-type: none"> Creacion de via o conexon Adecuacion de via o conexon Aparcamiento disuasorio <p>Zonas prioritarias para mejora de la conectividad local</p>	<p>Intercambiadores modales</p>

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO



SISTEMA INTEGRADO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

PROYECTO PARA MEJORAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS

LEYENDA:

CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTES	CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO PROPUESTAS	OTROS
Corredor Av. 27 de Febrero	Corredor Carret. Mella Propuesto y a Acondicionar	Corredor La Barquita
Corredor Oeste (Los Alcarrizos)	Corredor Churchill Propuesto	Corredor Av. Ecológica
Corredor Sur (Av. Independencia)	Tramo Corredor Oeste a Acondicionar	Corredor San Isidro
Corredor Norte (Av. John F. Kennedy)	Corredor Las Américas	Corredor Ciudad Juan Bosch
Corredor Nuñez	Corredor Charles de Gaulle Propuesto y a Acondicionar	Corredor Josefa Brea
Corredor Naco	Corredor 30 de Marzo	Corredor Ortega & Gasset
Corredor Sabana Larga	Corredor Venezuela	Corredor Isabel Aguiar
Corredor Duarte	Corredor 30 de Marzo	
Corredor Tiradentes	Corredor Defilló	
		Control terminal
		Nudo de Conexión
		Terminales

CORREDOR NÚÑEZ DE CÁCERES
- Operación -

CORREDOR NÚÑEZ DE CÁCERES

Características Operativas

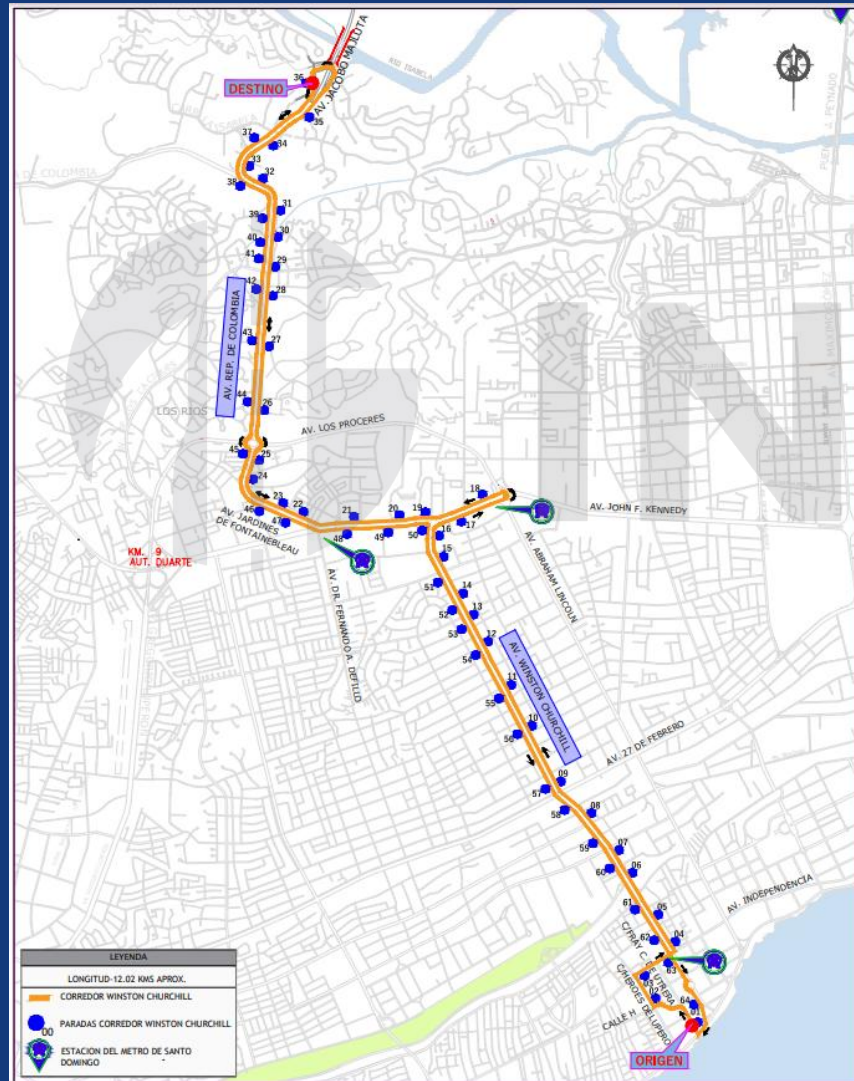


- Longitud de
 - Núñez de Cáceres: **21.94** km
 - Núñez de Cáceres - INTEC: **21.22** km
- Paradas: **55**
- Intervalo de operación: **10** min, con prioridad semafórica para garantizar la calidad en el servicio.
- **30** autobuses de 90 pasajeros
- Velocidad comercial: **20** km/h.
- Patio y Taller principal: Patio CONATRA, Km 9 Autopista Duarte
- Patio sur: Ciudad Ganadera, Av. 30 de Mayo.

CORREDOR WINSTON CHURCHILL
- Operación -

CORREDOR WINSTON CHURCHILL

Características Operativas

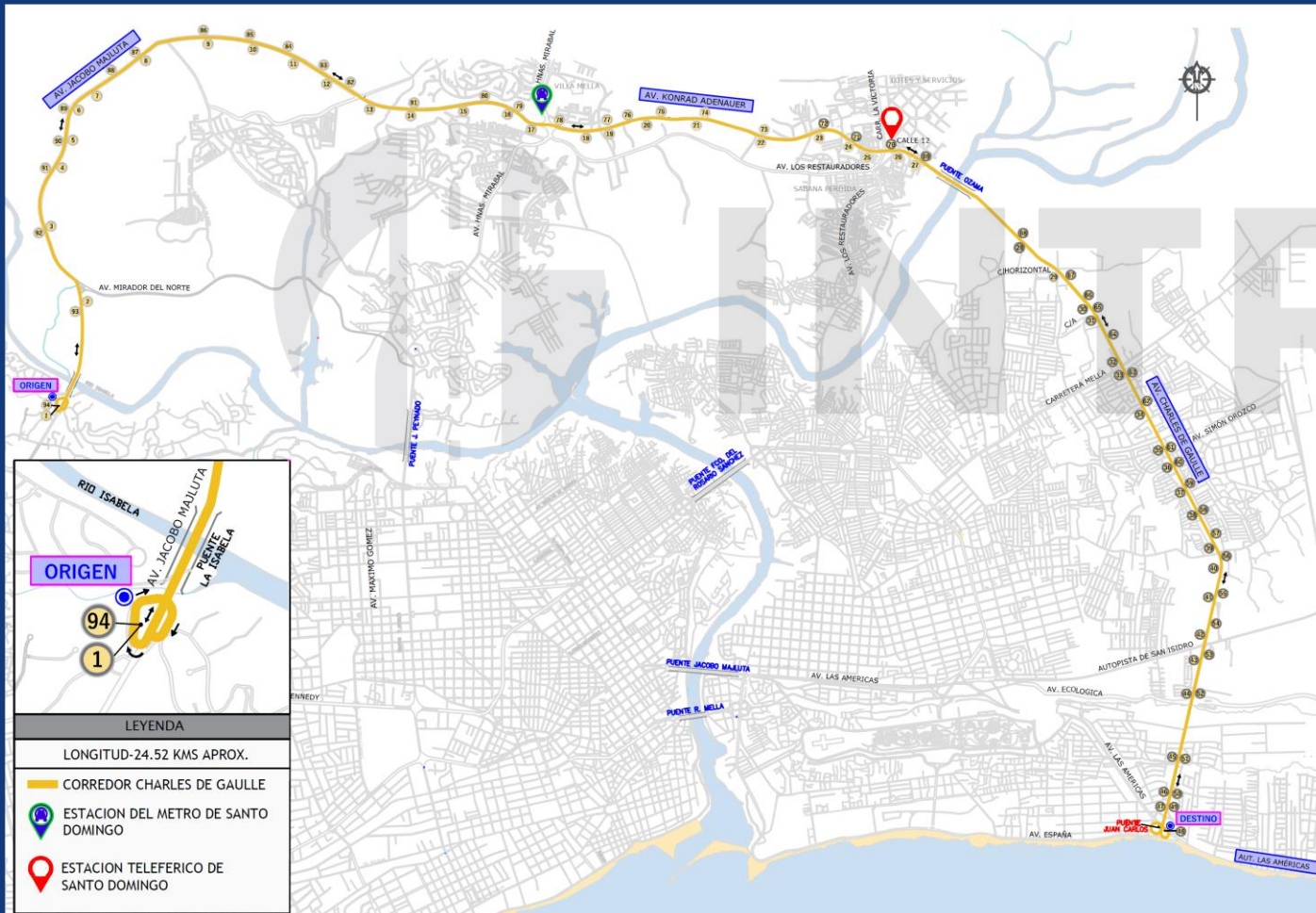


- Longitud de:
 - Winston Churchill: **35.14** km
 - Winston Churchill Corto: **8.77** km
- Paradas: **70**
- Intervalo de operación: **4** min, con prioridad semafórica para garantizar la calidad en el servicio.
- **47** autobuses de 90 pasajeros
- Velocidad comercial: **20** km/h sobre la Churchill con prioridad semafórica.
- Patio y Taller principal: avenida Jacobo Majluta
- Patio sur: Feria Ganadera

CORREDOR CHARLES DE GAULLE
- Operación -

CORREDOR CHARLES DE GAULLE

Características Operativas



- Longitud de **40** km
- Paradas: **82**
- Intervalo de operación: **4** min, con prioridad semafórica para garantizar la calidad en el servicio.
- **64** autobuses de 90 pasajeros
- Velocidad comercial: **20** km/h promedio en el corredor, de acuerdo a levantamiento realizados por Depto. Licencias de Transporte Urbano del INTRANT
- Patio y Taller 1: Avenida Jacobo Majluta
- Patio y Taller 2: Autopista Las Américas



CORREDOR INDEPENDENCIA
- Operación -

CORREDOR INDEPENDENCIA

Características Operativas



- Longitud de:
 - Haina – Pte. Bicicleta, Lincoln: **30.97** km
 - Quitasueño – Ciudad Sanitaria: **39.10** km
 - Haina – Pte. Bicicleta, Gómez: **30.52** km
- Paradas: **97**
- Intervalo de operación: **6** min, con prioridad semafórica para garantizar la calidad en el servicio.
- 64** autobuses de 90 pasajeros
- Velocidad comercial: **20** km/h promedio en el corredor, de acuerdo a levantamiento realizados por Depto. Licencias de Transporte Urbano del INTRANT
- Patio y Taller 1: Terminal Quitasueño, localizada en la Carretera Quitasueño – Manoguayabo, El Carril, San Cristóbal.
- Patio y Taller 2: Terminal Ciudad Sanitaria, Calle Osvaldo Basil, Ciudad Sanitaria.



ESQUEMA DE OPERACIÓN CORREDORES

ESQUEMA DE OPERACIÓN

- ✓ Esquema de operación mediante empresas de transporte público de pasajeros
- ✓ Operación por medio del otorgamiento de licencia de operación
- ✓ Horario de operación definido de acuerdo a la demanda de pasajeros: 5:00 am – 11:00 pm
- ✓ Choferes capacitados de manera inicial y periódica
- ✓ Turnos de choferes para garantizar la seguridad de los pasajeros y disminuir el riesgo de accidentes por jornadas extendidas.

SISTEMA DE INFORMACIÓN AL USUARIO -SITP-

Autobuses identificados con color y codificación del corredor



ESTANDAR IDENTIFICACIÓN AUTOBUSES

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP -



*** Rótulos a ambos lados ***



ESTANDAR IDENTIFICACIÓN AUTOBUSES

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP -



*** Rótulos a ambos lados ***



ESTÁNDAR IDENTIFICACIÓN AUTOBUSES

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP - CORREDOR INDEPENDENCIA

Color Autobús

PANTONE

Trans White
CMYK: 0,0,0,0

Franja Corredor

PANTONE
PMS 2347 C



0.60 mts

0.30 mts

COMPañÍA / LOGO EMPRESA

COMPañÍA

(809) 888-8888

compañía@mail.com

Rótulo Informativo a Ambos Lados



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

(809) 368-0033

ayuda@intran.gov.do

GSD-002

CORREDOR INDEPENDENCIA

Panel Digital

SEÑALIZACIÓN DE LAS PARADAS



SISTEMA DE TRANSPORTES INTELIGENTES -ITS-



CENTRO DE CONTROL DE AUTOBUSES MONITOREO DE CORREDORES



BUS G.E.A.
Centro de Empresas de Autobuses

Usuario: **intrant** Grupo empresarial: **intrant**

Perfil: **Gestor empresa de transportes**

Ejercicio en uso: **busmatick**

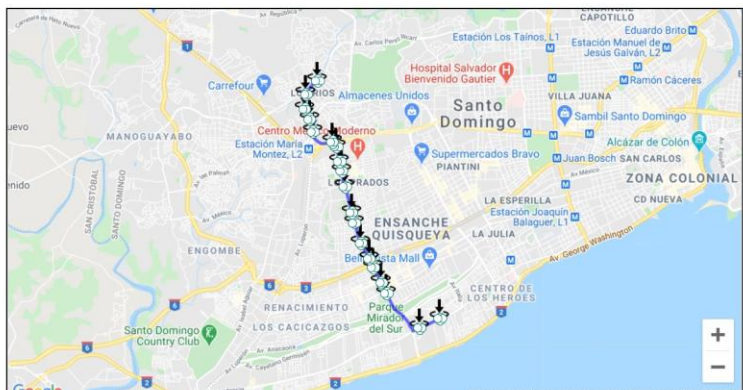
[Inicio](#) / [Gestión](#) / [Red de transporte](#) / [Recorridos \(paradas por sublínea\)](#) / [Sublínea ?](#)

Nombre de sublínea
SUR - NORTE

Código de sublínea
2

Guardar

Cancelar ✕



Datos de mapas ©2021 | Términos de uso | Notificar un problema de Maps

PRIORIDAD SEMAFÓRICA



CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO



DESCÁRGALA AHORA - INTRANT RD APP -



www.intrant.gob.do



APP DEL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO

-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



SERVICIO DE VIGILANCIA Y CONTROL



CONTROLES DE CALIDAD DEL SERVICIO

- ✓ Cumplimiento de la puntualidad del despacho
- ✓ Cumplimiento de la programación del servicio
- ✓ Cumplimiento de las señales de tránsito
- ✓ Cumplimiento de la velocidad máxima de circulación
- ✓ Detenerse en las paradas establecidas para el corredor
- ✓ No circular con autobuses que presenten fallas mecánicas
- ✓ Cumplir con los estándares de limpieza de las unidades
- ✓ Cumplir con el buen funcionamiento de la tecnología a bordo de las unidades: timbre de parada, validadores, iluminación interna, entre otros.

BENEFICIOS ASOCIADOS A LOS CORREDORES

- Transformación empresarial de acuerdo a lo establecido en la Ley 63-17
- Promoción de la alianza público-privada
- Proceso de capacitación en conducción segura a los choferes, incluyendo la nueva licencia con cambio de categoría
- Se gestionará el recaudo por pago electrónico por lo que se genera un cambio cultural
- Se integran operadores privados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de pasajeros
- Servicio de calidad