



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

EL TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTO DOMINGO SE CARACTERIZA POR:

COSTOSO

Usuarios pagan el 25 % de sus ingresos mensuales en transporte

INSEGURO

Más de 2.000 accidentes al año en vehículos de transporte público

CONTAMINANTE

Más de 14.700 Tons – Año de CO₂ y otros Gases Tóxicos Contaminantes

DESORGANIZADO

Existen muy pocas empresas de transporte, el servicio es atomizado

INEFICIENTE

Velocidad 8-10 KM/H en hora pico

LENTO

Tiempos de Viaje promedio de más de una hora en traslado y media hora de espera

INCOMODO

Vehículos no apropiados para el transporte público



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

- Con el objetivo de erradicar para siempre la anarquía que caracteriza el servicio de transporte público de Santo Domingo, proponemos impulsar un Plan Maestro para su reordenamiento, el cual sería ejecutado en un plazo de 25 años, siguiendo dos programas de implementación que serían:
 1. Programa de Reestructuración y Reorganización del Servicio de Transporte Público
 2. Programa de Fortalecimiento y Reestructuración Institucional



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

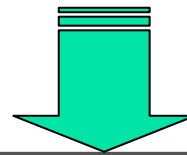
El Programa de Reestructuración y Reorganización del Servicio de Transporte Público conlleva dos acciones principales :

- **Poner en práctica un plan de ejecución de un Sistema Integrado de Transporte Rápido Masivo (SITRAM), a ser desarrollado en un plazo de 24 años, en 8 etapas de construcción, incluyendo 5 terminales interurbanas, con una inversión promedio anual de 105 millones de dólares.**
- **Definir una Política Nacional de Transporte Público**

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

Antecedentes del servicio de transporte público

- ✓ Crecimiento dislocado de la demanda, como consecuencia del desarrollo desorganizado de la ciudad.
- ✓ Modelo de servicio de transporte basado en su mayoría en vehículos de baja capacidad, (automóvil particular)
- ✓ Servicio en manos de propietarios privados individuales, principalmente. (escasa organización del servicio en empresas).
- ✓ Debilidad Institucional



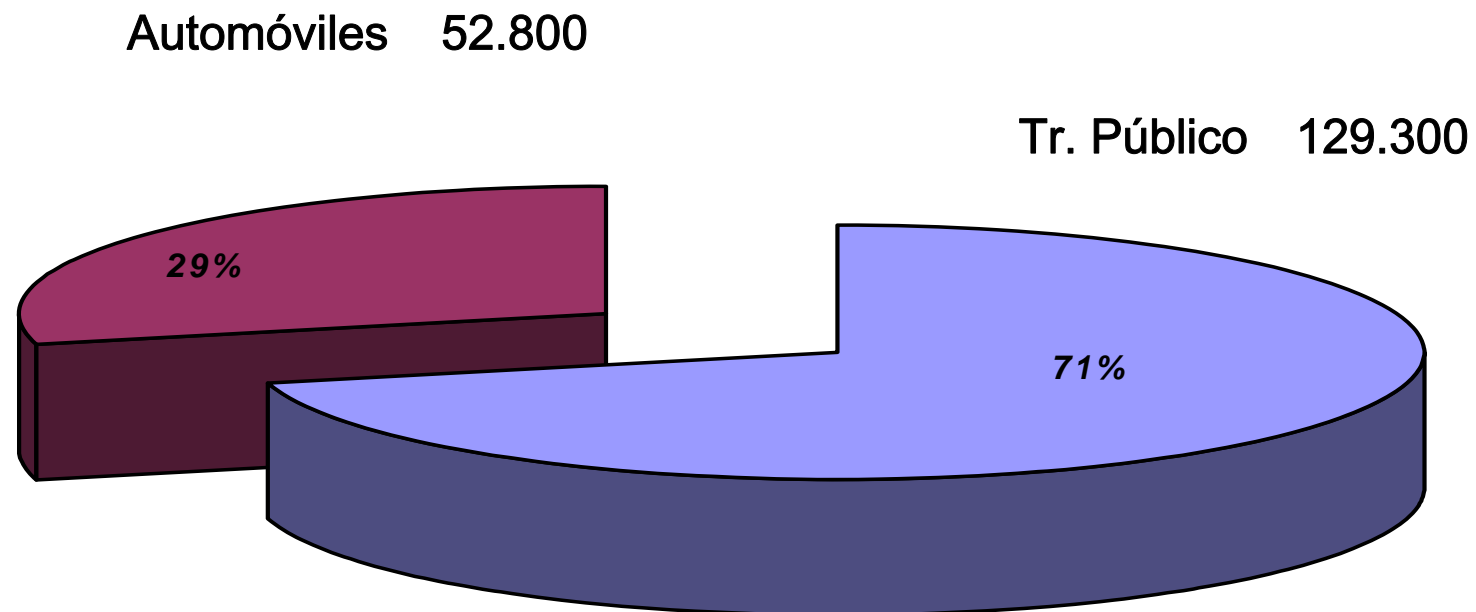
Consecuencias

- ✓ Servicio Anárquico
- ✓ Costos sociales muy elevados (tiempos de espera y de viaje, Impacto ambiental, contaminación, etc..)
- ✓ Uso ineficiente de combustibles fósiles con aumento sostenido de su consumo
- ✓ Afectación de la productividad comercial e industrial.
- ✓ Exceso en el gasto de transporte para las familias de menores ingresos

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

DISTRIBUCION DE VIAJES EN HORA PICO DE LA MAÑANA , 2.004

TOTAL DE VIAJES MOTORIZADOS EN HORA PICO: 182,000 viajes



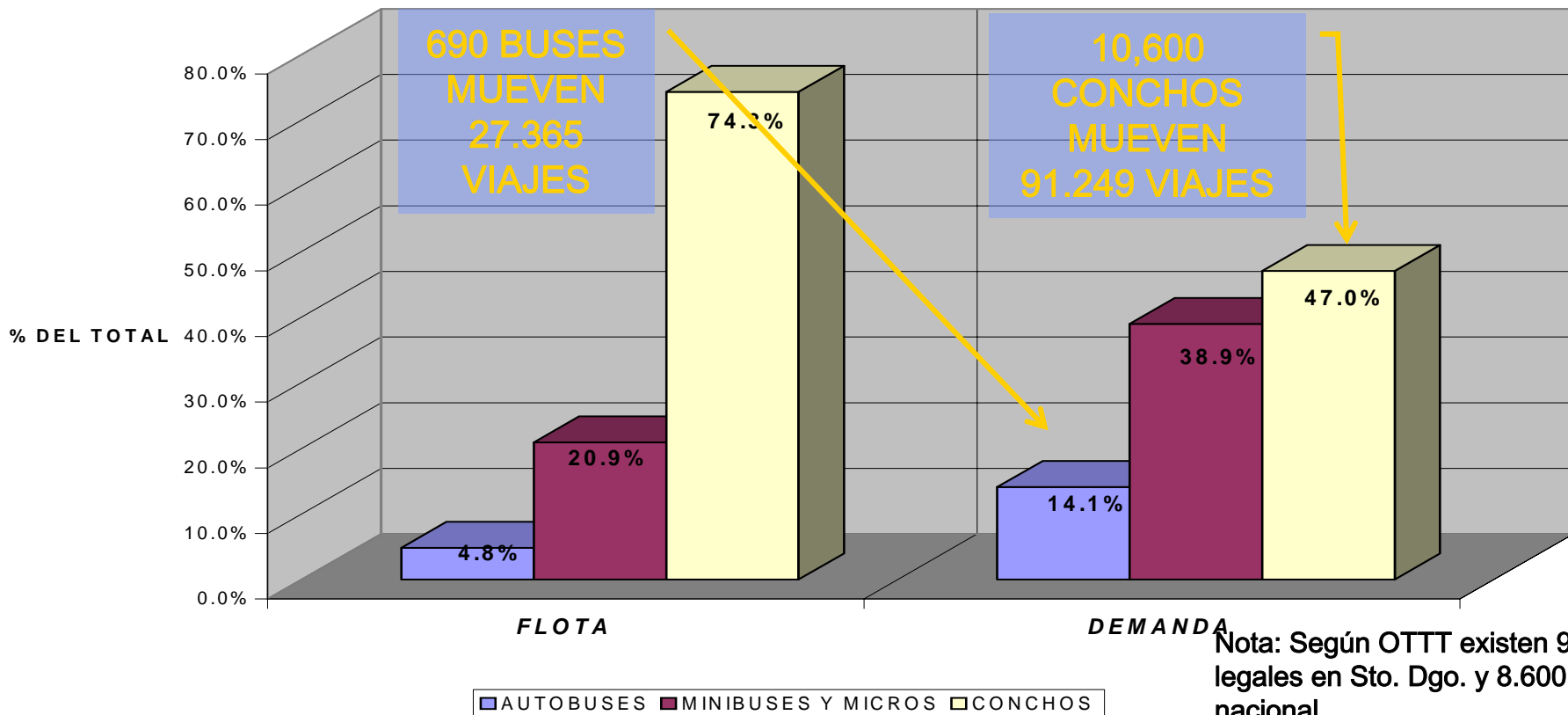
TOTAL DE VIAJES DIARIOS EN TODOS LOS MODOS
MOTORIZADOS: 2,000.000

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

CARACTERÍSTICAS DE LA FLOTA EN SANTO DOMINGO

TOTAL DE 14,270 VEHICULOS (690 autobuses, 2,980 Minibuses y 10,600 conchos)

FLOTA Y DEMANDA POR MODO EN LA HORA PICO AM





PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

**Plan de ejecución de un Sistema Integrado de
Transporte Rápido Masivo (SITRAM)**

Etapas de desarrollo, tiempos y costos actuales

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO



Línea 1: Corredor Máximo Gómez

Tramo Villa Mella-Río Isabela: elevado

Tramo Río Isabela-La Feria: Soterrado

Long: 14.00 Kms, 16 Est. **Construcción:** 4 años **Periodo:** 2005-2009 **Inversión:** US\$ 580,000,000

- Línea 1 del SITRAM
- Estaciones de Integración
- ▲ Patios y Talleres
- ▨ Terminal Interurbano

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO



Línea 2 Corredor Kennedy

Tramo 2-A: Los Alcarrizos – Puente C/17 Soterrado

Long: 18.50 Kms, 16 Est. **Construcción:** 3 años **Periodo:** 2009-2012

Inversión : US\$ 581,000,000

— Línea 2A del SITRAM

● Estaciones de Integración
▲ Patios y Talleres

▨ Terminal Interurbano

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO



Línea 2 Corredor Kennedy

Tramo 2-B: Puente C/17 – San Luis Soterrado

Long: 8.20 Kms., 6 Est. **Construcción:** 4 años **Periodo:** 2015-2019

Inversión: US\$ 332,000,000

— Línea 2B del SITRAM



Estaciones de Integración

Pacios y Talleres

Terminal Interurbano

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO



Línea 3 Corredor 27 de Febrero

Tramo 3-A: Haina – Av. Luperon / M. Gómez Soterrado

Long: 12.50 Kms., 11 Est. **Construcción:** 3 años **Periodo:** 2019-2022

Inversión : US\$ 412,000,000

Línea 3A del SITRAM



Estaciones de Integración
Pacios y Talleres
Terminal Interurbano

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO



Línea 3 Corredor 27 de Febrero

Tramo 3-B: Av. M. Gómez – Puente Juan Bosch Soterrado

Long: 3.55 Kms., 4 Est. **Construcción:** 3 años **Periodo:** 2022-2025

Inversión : US\$ 180,000,000

Línea 3B del SITRAM



● Estaciones de Integración
▲ Patios y Talleres
▨ Terminal Interurbano

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO



Línea 3 Corredor 27 de Febrero

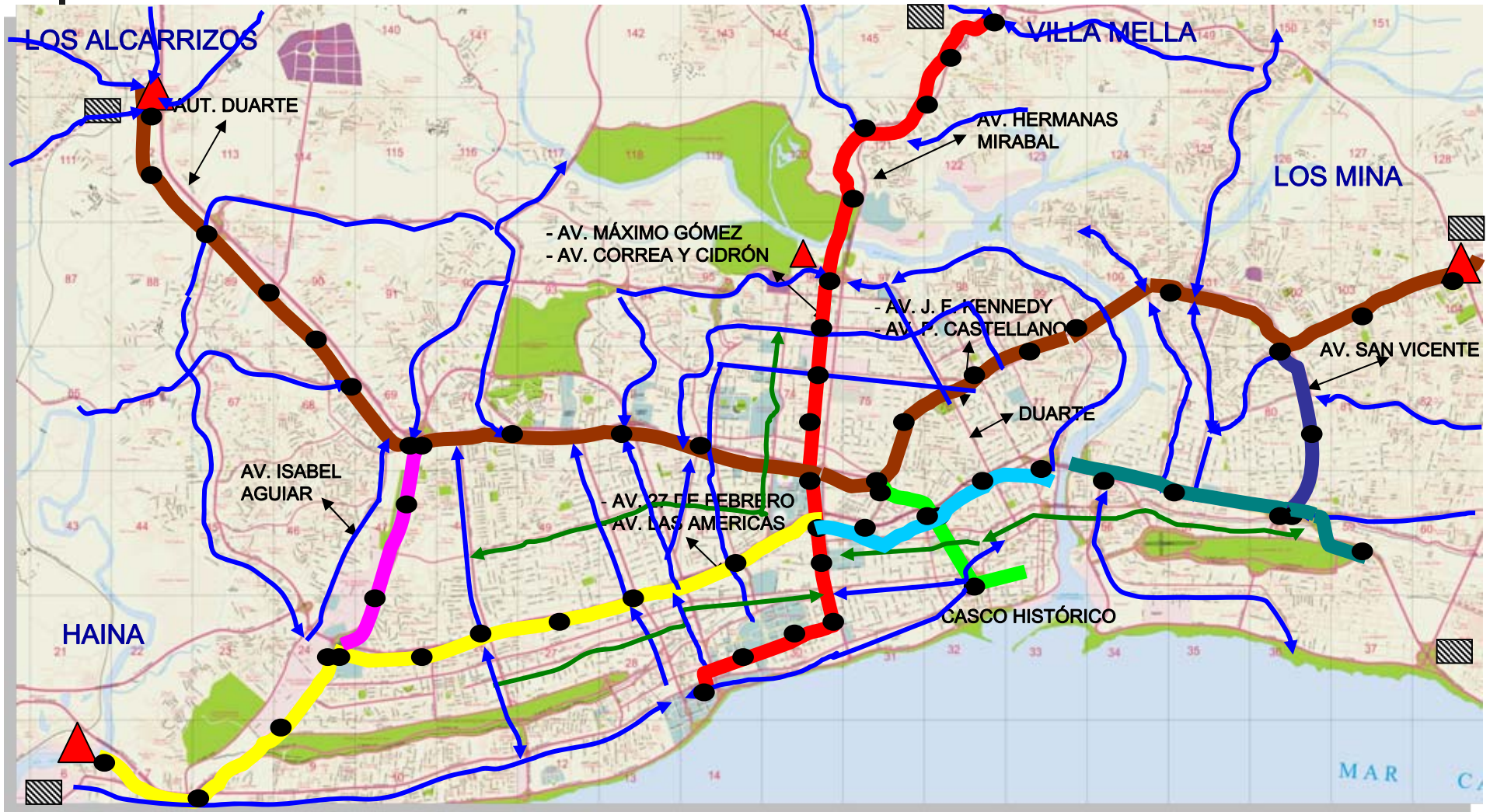
Tramo 3-C: Puente Juan Bosch – Los tres Ojos Soterrado

Long: 6.45 Kms. 5 Est. **Construcción:** 3 años **Periodo:** 2025-2028
Inversión : US\$ 219,000,000

— Línea 3C del SITRAM

- Estaciones de Integración
- ▲ Patios y Talleres
- ▨ Terminal Interurbano

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO



Línea 4 Parque Independencia – San Martín, L= 2.00 Kms.

Línea 5 Av. Luperón, L= 3.40 Kms.

Línea 6 Av. San Vicente de Paul L= 2.50 Kms.

Construcción: 3 años Periodo: 2028-2031 Inversión : US\$ 286,000,000

- Líneas 4 del SITRAM
- Líneas 5 del SITRAM
- Líneas 6 del SITRAM

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

Período	Línea	Longitud (Kms)	Tramo	Total US\$
	Corredor Máximo Gómez			
2005 - 2009	Línea 1	14.00	Villa Mella - Feria	580,000,000
	Corredor Av. John F. Kennedy			
2009 - 2012	Línea 2 - A	18.50	Los Alcarrizos - Puente c/17	581,000,000
2012 - 2015	Línea 2 - B	8.00	Puente c/17 - San Luis	332,000,000
	Corredor Av. 27 de Febrero			
2015 - 2018	Línea 3 - A	12.50	Haina - Av. Luperón - Av. Máximo Gómez	412,000,000
2018 - 2021	Línea 3 - B	4.00	Av. Máximo Gómez - Puente Juan Bosch	180,000,000
2021 - 2024	Línea 3 - C	6.00	Puente Juan Bosch - Los Tres Ojos	219,000,000
	Conexiones			
2024 - 2027	Línea 4	2.00	L2 - L3 - Zona Colonial	92,000,000
	Línea 5	3.40	L2 - L3 Av. Luperón	113,000,000
	Línea 6	2.50	L2 - L3 - Av. San Vicente de Paul	81,000,000
			Total	US\$ 2,590,000,000



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

Obras Incluidas en

2005 - 2009 Línea 1

Terminal Interurbana

Prolongación Av. Del Puerto

Elevado Av. Máximo Gómez - Ovando

Distribuidor Av. Paseo de los Reyes Católicos

Paso a Desnivel Av. Mirador Norte

Paso a Desnivel Entrada Guaricano

Paso a Desnivel Av. Charles De Gaulle

Galería de Drenaje Av. Máximo Gómez

Galería de Drenaje Av. Alma Mater



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

VENTAJAS DERIVADAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA PRIMERA LÍNEA DEL SITRAM



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

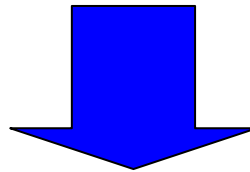
Una primera línea de un SITRAM es el elemento indicado y necesario, porque:

- ✓ Los SITRAM son estructurantes y su implantación naturalmente produce la organización integral del sistema
- ✓ Los niveles de demanda en los principales corredores lo justifican
- ✓ Al construir un SITRAM, éste requiere de una organización institucional fuerte y moderna
- ✓ Un SITRAM exige la definición de Políticas globales urbanas
- ✓ Un SITRAM requiere tener empresas operadoras modernas que lo alimenten

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

Visión :

Cambiar el esquema actual de servicio prestado por propietarios individuales a un sistema integrado, con participación multimodal y de distintas tecnologías, servido por operadores privados organizados en empresas modernas



Misión :

Seleccionar un sistema de transporte masivo que sirva de columna vertebral del sistema integrado de transporte.

Organizar los diferentes modos existentes de transporte, para que actúen como alimentadores de este sistema, y gradualmente se integren física y tarifariamente.



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

CÍRCULO VICIOSO DEL SITRAM Y LA REFORMA INSTITUCIONAL

Existe consenso entre los técnicos del transporte y en los niveles más altos políticos y decisorios

Que el SITRAM requiere de las reformas a los mecanismos existentes de regulación, administración y control del sistema actual de transporte público superficial

y a la vez

Que estas reformas no podrán motorizarse sino existe la necesidad de hacerlo, es decir si no se construye una primera Línea de Transporte Rápido Masivo



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

**Beneficios sociales y económicos que
generarían las líneas troncales 1, 2 Y 3, con
la gradual transferencia de los conductores
del “concho” al sistema operado con
autobuses, dentro de una red de rutas
alimentadoras del SITRAM**

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

PROGRAMA IMPLEMENTACION 3 LINEAS DEL STRM

Sistema, Pasajes/dia y Beneficios	Etapas de implementacion del STRM		
	Linea 1, año 2010	Lineas 1+2, año 2016	Lineas 1+2+3, año 2025
	Cantidades	Cantidades	Cantidades
Sistema			
Lineas de Rutas Alimentadoras Primarias	12	24	28
Lineas de Rutas Alimentadoras Secundarias	26	14	10
Long. vial destinada a lineas alimentadoras (Km)	156	156	156
Autobuses articulados	858	978	1,127
Autobuses normales	800	900	1,000
Minibuses	2,313	2,533	3,707
Microbuses	906	1,408	2,033
Conchos	3,000	2,000	0
Pasajes por dia			
Pasajes por dia	1,918,499	2,142,189	2,466,367
Beneficios economicos			
Ahorro Costos de operación (US\$/año)	1,570,592	2,589,028	4,104,987
Ahorro en Barriles de Petroleo (Barr/año)	612,390	862,199	1,601,310
Ahorro en importacion de Petroleo (US\$/año)	30,619,492	43,109,951	80,065,496
Beneficios sociales			
Ahorro en Accidentes de transito (US\$/año)	26,182,197	47,830,853	80,055,241
Ahorro en Tiempo Viaje (US\$/año)	32,022,771	36,026,823	41,546,440
Total de baneficios (US\$/año)	90,395,052	129,556,655	205,772,164

Política nacional de Transporte Público

La cual podría diseñarse con base en los siguientes programas y lineamientos:

Programa:

Programa Institucional y de Mejoras Físicas

Lineamientos:

- La reorganización del transporte urbano
- La creación de la infraestructura de apoyo al transporte público

Programas:

Programa Nacional de Subsidios al Transporte Urbano

Lineamientos:

- La asistencia financiera del Estado y el establecimiento de un esquema permanente para fijar tarifas de transporte público

PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

AUSENCIA DE UN SISTEMA DE FINANCIAMIENTO ORGANIZADO PARA EL SECTOR

- ✓ Inestabilidad de las fuentes de recursos
- ✓ Existencia de subsidios sin control de su eficacia: a la compra de autobuses, al GLP, a la OMSA
- ✓ Inexistencia de bases sólidas para establecer política tarifaria

AUSENCIA DE UNA POLITICA DE TRANSPORTE

DEBILIDAD INSTITUCIONAL

- ✓ Instituciones débiles que solapan sus facultades
- ✓ Pocas empresas organizadas de transporte
- ✓ Falta de una normativa legal actualizada que regule el sistema y debilidad para fiscalizar

DESORGANIZACION SISTEMA

- ✓ Ausencia de un sistema organizado de transporte que sirva de eje estructurante para todo el sistema



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

**Programa de Fortalecimiento y
Reestructuración Institucional**



PLAN MAESTRO PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA GRAN SANTO DOMINGO

**Se propone que se impulse una acción para el
Fortalecimiento y Reestructuración Institucional :**

Lo cual podría diseñarse con base en los siguientes programas y
lineamientos

Programa:

Plan Nacional de Fortalecimiento de Operadores de Transporte Público

Lineamientos:

- La modernización de la operación del transporte público, persiguiendo existencia de empresas sólidas y rentables

Programa:

Creación, por decreto, de una oficina rectora de la reestructuración institucional

Lineamientos:

- Que procura la gestión embrionaria de una Secretaría de Estado de Transporte Terrestre

Acción recomendada para la reorganización institucional del transporte público

- **Establecer, por decreto, la Oficina del Reordenamiento del Transporte, como la entidad rectora provisional del transporte público de la gran Santo Domingo, asignándole las funciones de:**
 1. **Construcción de las líneas del SITRAM**
 2. **Integración del sector privado al sector publico, en materia de transporte**
 3. **Definición de la política de Estado referente al transporte Público**
 4. **Conformación del marco legal del servicio de transporte público**

