



PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
Oficina Técnica de Transporte Terrestre

# Plan de Movilidad Urbana La Romana

## Resumen Ejecutivo



Oficina Técnica de Transporte Terrestre

Diciembre 2010

Santo Domingo, R.D



# PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

## Oficina Técnica de Transporte Terrestre

### **Director General**

Ing. Angel Segura Soto

### **COORDINACION**

Ing. Jhael Isa Tavares Msc.

Analista Transporte Dpto. Planes y Estudios Técnicos

### **SUPERVISION**

Ing. Candido Cordero Ubri

Encargado Dpto. Planes y Estudios Técnicos

### **REVISION/COLABORACION**

Ing. Maria Paz Conde Vitores Msc.

Directora Técnica

### **ESTUDIOS DE CAMPO**

Ing. Bonny Cabral Veloz

Ing. Carmen Luisa Nuñez

Ing. Douglas A. Cerda A.

Alcedo Santos

Romero Terrero

Maria Del C. Martinez

Jarib Santos Figueroa

Domingo Piña

Omar Elías del Rosario E.

Sorangy Rojas Monegro

Carlos Beltré

Marino R. Jiménez

Jesús O. Polanco Vásquez

Miguel Angel Nuñez

Manuel Peguero

Eddy Belen

Wendy C. Lantigua

Ipcis Escorboris

Samuel Espinosa

Amaury Meran

Ana N. Santana

Nelson Felix

Rosa Polanco

Franklin Nova

Irma L. Rodriguez

Félix Robles

Franklin Nova Paulino

Miguel Angel Nuñez

Jeannette Pérez De Beltré

Starlin J. Garcia

Santo Domingo, Diciembre 2010

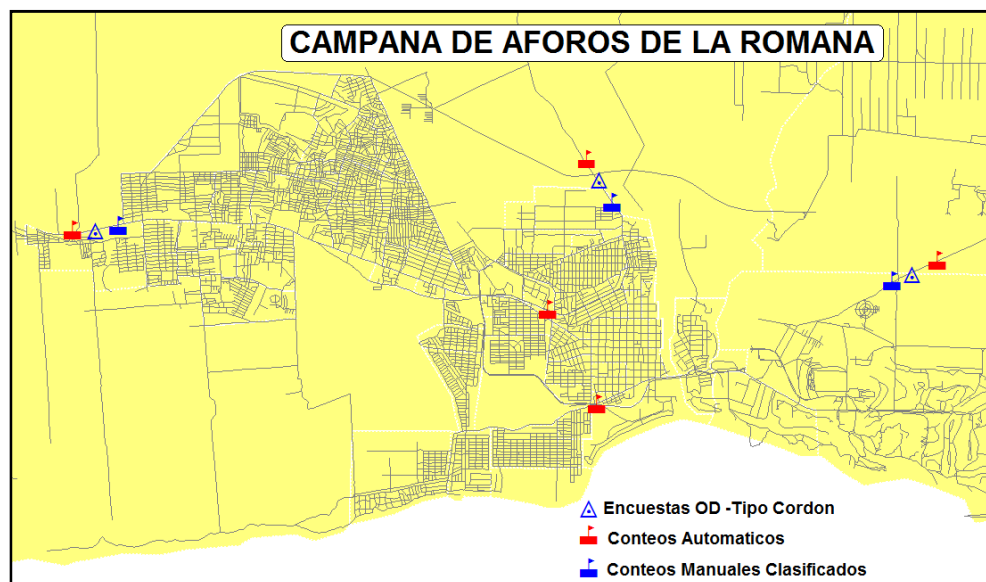
## RESUMEN EJECUTIVO

La Oficina Técnica de Transporte Terrestre, quien tiene la responsabilidad de regular y organizar el transporte público de pasajeros a nivel nacional (excepto Santo Domingo y Santiago), se interesa en presentar soluciones al problema que por décadas ha persistido en el sector transporte terrestre, por lo que plantea la elaboración de un “**Plan Nacional de Movilidad Urbana**” que permita a la ciudad hacer proyecciones futuras sobre las distintas variables de movilidad. La primera etapa de este proyecto inicia con el **Plan de Movilidad del Centro Urbano de La Romana**.

Acorde a los datos recolectados en los estudios, la ciudad posee una diversidad de modalidades de transporte: se ofrece con vehículos privados, públicos y de carga. La flota de transporte público está compuesta por más de 1,500 vehículos, alrededor de 2000 motocicletas (“motoconchos”) y 186 taxis turísticos, estacionarios y radio comunicados.

Por otro lado, la estructura urbana carece de una circulación segura en la ciudad, tanto para el peatón como para el conductor. La ciudad adolece de un elevado nivel de infracciones de tránsito debido a la ausencia de un nivel mínimo de educación vial y a la falta de vías interconectadas correctamente.

Con el objetivo de determinar la situación real en lo que a movilidad concierne, fueron realizados estudios de tránsito que incluyen conteos mecánicos de 24 horas y manuales de 12 horas durante periodos semanales y diarios, respectivamente; estudios de velocidad (tiempo de recorrido y demora), análisis del transporte público (ascenso descenso, frecuencia/carga) y encuestas origen/destino.



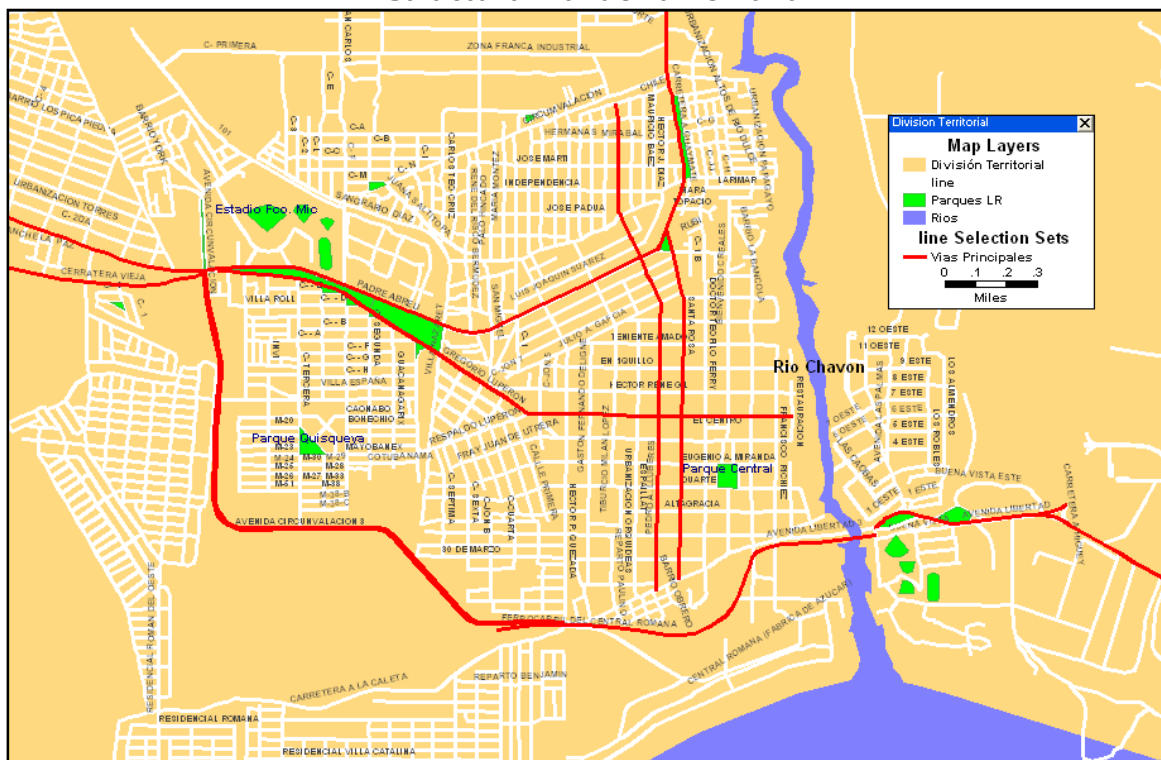
Con base en los estudios realizados fue elaborado un diagnostico de la situación actual que sirvió de base para proponer planes a corto, mediano y largo plazo tendentes a mejorar la movilidad en la ciudad bajo estudio.

## Diagnostico Situación Actual

En cuanto a la red vial de la ciudad, existe una carencia en la conectividad Norte-Sur, que es la más demandada debido a que en estos sectores se encuentra la mayor cantidad de orígenes y destinos, por ser el área de desarrollo urbano no planificado.

La red de transporte presenta un direccionamiento vial desorganizado, las calles en una dirección entran en conflicto con calles en dos direcciones y en sentidos contrarios creando una gran cantidad de intersecciones de 3 patas. Estas intersecciones disminuyen significativamente la eficiencia operativa de la intersección y aumentan el riesgo de accidentalidad.

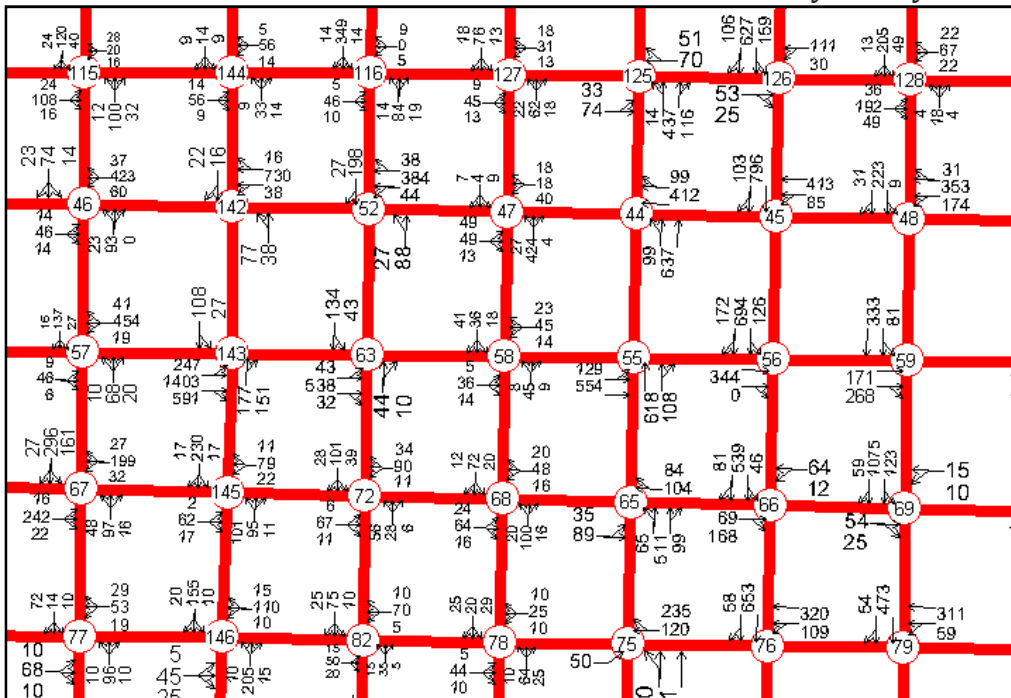
### Estructura Vial de La Romana



La ciudad carece de un plan de señalización y semáforos correctamente estructurado. Se detectó la ausencia de señales verticales y horizontales, lo que disminuye la capacidad vial al no tener carriles definidos para la circulación libre. Fue observada una cantidad considerable de semáforos deficientes y localizados en lugares innecesarios o con diseño irregular.

En general la estructura de los pavimentos es buena. En la mayoría de sus calles y avenidas el estado del mismo es bueno o regular. Por tanto, la congestión percibida no es producto de una red de tránsito deteriorada a nivel de infraestructura, sino por una deficiencia en su diseño operativo. En figura y Tabla a continuación se aprecia el análisis de la red vial y listado de las intersecciones que se encuentran congestionadas.

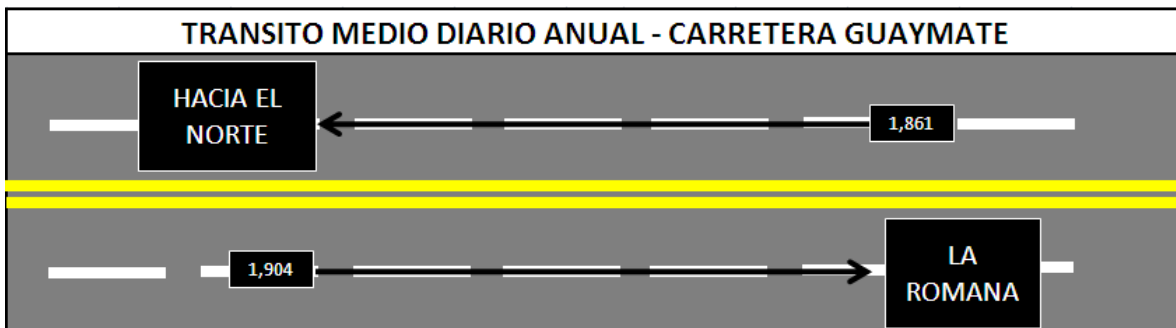
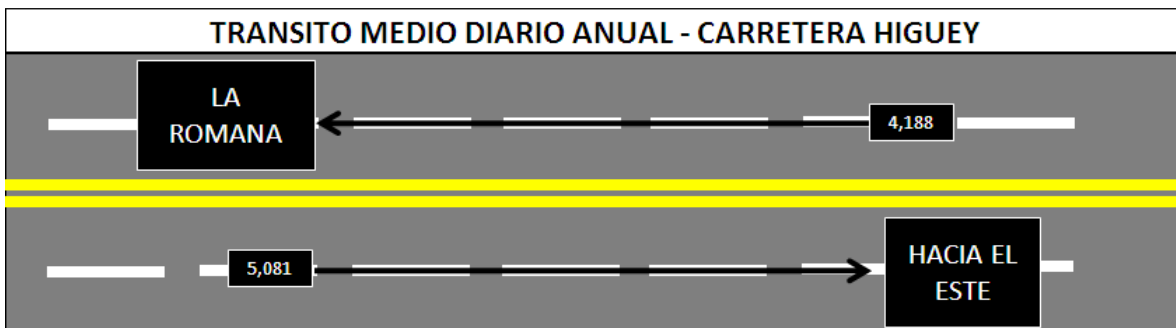
### Resultado Análisis de Red Vial de La Romana - Simulación con Synchro y SimTraffic



### Intersecciones Congestionadas en la Red Vial de La Romana

Via 1	Via 2	Nivel de Servicio
Av. Padre Abreu	Av. Fco. Caamaño	F
Av. Padre Abreu	Calle 2da	D
Av. Padre Abreu	San Miguel	E
Av. Padre Abreu	Pedro A. Llubes	B
Av. Gregorio Luperón	Salida Villa Pereira	E
Av. Gregorio Luperón	Calle 2da	C
Av. Libertad	Hector P. Quezada	F
Av. Libertad	Fco. Castillo Marquez	B
Av. Libertad	Fco Richiez Doocodray	C
Av. Libertad	Av. Restauración	B
Fray Juan Utrera	Bienvenido Creales	F

El mayor flujo de tránsito que entra a la ciudad es a través de la Autovía del Este, con 4,482 vehículos por día, seguido por la Carretera de Higüey. Lo contrario ocurre para el flujo de salida, hacia Higüey se registraron los mayores volúmenes con un total de 5,081 vehículos. En Tabla y figuras se presenta los volúmenes de tráfico entrando y saliendo de La Romana por día.



A través de la ciudad de La Romana se movilizan alrededor de 10,572 vehículos diariamente, de los cuales los de carga se mantuvieron en un rango entre 13% y 19% , mientras para transporte público de pasajeros los porcentajes varían entre 12 y 20.

En cuanto a transporte público, la ciudad cuenta con 10 rutas urbanas, 17 interurbanas y 2 rutas especiales, las cuales son operadas por 16 sindicatos que disponen de una flota total de 1,544 unidades distribuidas de la siguiente manera: 766 (49.69 %) carros de "concho", de estos 764 (99 %) son utilizados en las rutas urbanas y el 1% restante (2 carros) en transporte escolar; 492( 31.86 %)microbuses, 380 utilizados en rutas sub-urbanas, 80 en interurbanas y 72 en transporte especial;

196(12.69%) minibuses, de estos 116 operan rutas sub urbanas, 80 interurbanas y 52 desde otras provincias de la región; 98 autobuses ( 6.34 %) de los cuales 90 (91.8 %) sirven a rutas interurbanas mientras los 8 restantes son utilizados en rutas desde otras provincias.

### Rutas Interurbanas

En la Tabla se presenta detalle de todas las rutas interurbanas con origen en La Romana, incluyendo operador, flota, oferta de asientos, demanda de pasajeros por día, tipo de operación que realizan, etc.

**CARACTERISTICAS OPERATIVAS RUTAS INTERURBANAS LA ROMANA**

RUTA	OPERADOR	FLOTA VEH.	EDAD PROMEDIO FLOTA AÑOS	OFERTA (Asientos / día)	DEMANDA Pasajeros / día	% ocupación
La Romana - Santo Domingo	SICHOEN	59 Autobuses	8	4438	1185	0.27
	ASOMIRO	11 bus/39 mini	11	3458	393	0.11
La Romana - San Pedro Mac.	SICHOEN	20 micro	9	1698	666	0.43
	ASOMIRO	12 mini	10	352	110	0.31
La Romana - Cumayasa	SICHOEN	15 micro	8	478	229	0.48
	ASOMIRO	15 micro/3 mini	13	542	145	0.27
La Romana - Cucama	SICHOEN	6 micro	20-25	63	no operación	-----
	ASOMIRO	6 micro	11	351	225	0.64
La Romana - Baigua	SITRABARO	9 MINI,2 mic	18	669	245	0.37
La Romana - Colon	ASOCHOPROCOL	9 mini,4 mic, 2 carros	15	321	69	0.21
La Romana - Batey Lechuga	ASOCHOPROLERO	11 mini	20	310	no operación	-----
La Romana - Boca de Yuma	SICHOAYURO	8 mini	13	420	53	0.13
La Romana - Guaimate	SICHOMIGUA	21 mini	19	606	347	0.57
La Romana- Boca Chavon	ASODEMIROVAN	28 micro	11	1088	336	0.73

Fuente: Estudios ascenso/descenso, frecuencia. OTTT.2010.

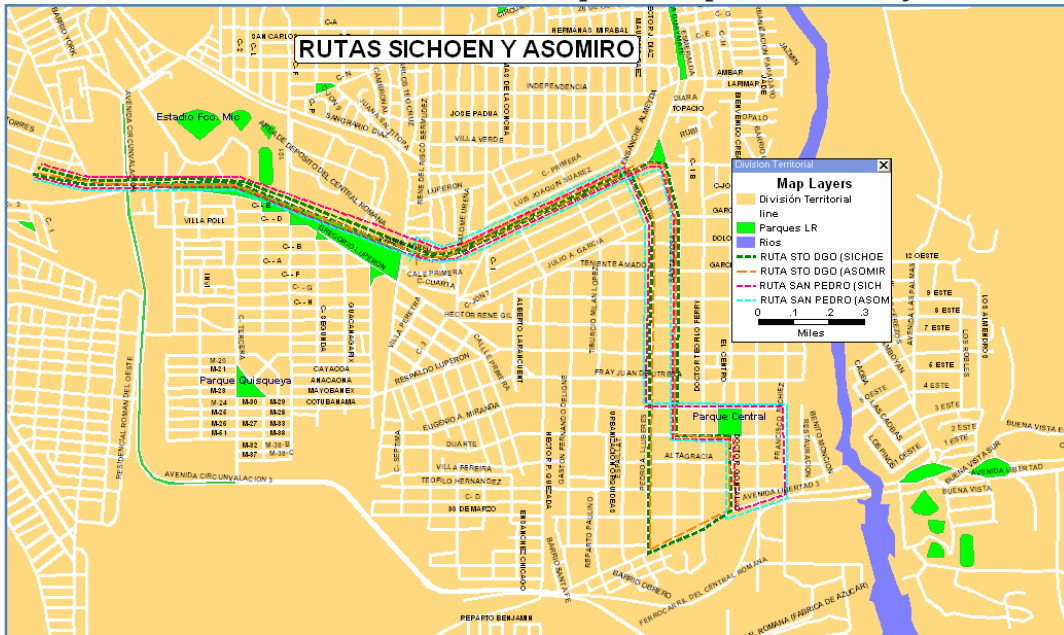
### SICHOEN

Presta servicio en cuatro rutas cuyo origen se ubica en La Romana y los destinos en Santo Domingo, San Pedro de Macoris, Cumayasa y Cucama. La deficiencia operativa se debe a los recorridos dentro de los centros urbanos, a la elevada sobreoferta de asientos y a la gran cantidad de paradas intermedias (entre 224 y 321) en procura de pasajeros(ruta La Romana –Santo Domingo).

## ASOMIRO

Opera en las mismas rutas que SICHOHEN, arrojando el mismo diagnostico pero con condiciones más desfavorables debido a la baja demanda de pasajeros y mal estado que se percibe en sus unidades. La operación de ASOMIRO se encuentra en condiciones críticas en la ruta La Romana-Santo Domingo.

### Recorridos internos de Rutas La Romana Operadas por SICHOHEN y ASOMIRO



### Otros Operadores Interurbanos

**Ruta La Romana - Baigua (SITRABARO):** Elevada sobreoferta de asientos (669 asientos/245 pasajeros diarios), con unidades vehiculares en precarias condiciones (edad promedio de 18 años).

**Ruta La Romana - Colon (ASOCHOPROCOL):** elevada sobreoferta de asientos (321 asientos/día), flota vehicular con edad promedio 10 años, poca demanda (39 pasajeros/día).

**Ruta La Romana - Batey Lechuga (ASOCHOPROLERO):** flota de 11 minibuses, que ofrecen 310 asientos por día y cuya edad promedio es 20 años. No se encontraba en operación al momento del estudio.

**Ruta La Romana - Boca de Yuma (SICHOAYURO):** elevada sobreoferta de asientos (420/día) en contraposición a baja demanda (53 pasajeros/día). La flota vehicular está compuesta por 8 minibuses con capacidad para 20 pasajeros.

**Ruta La Romana – Guaymate (SICHOMIGUA):** elevada sobreoferta de asientos (606/día), flota vehicular 21 minibuses con edad promedio de 19 años en mal estado físico. Baja demanda (347 pasajeros/día).

**Rutas Boca Chavón y Bayahibe (ASODEMIROVAN):** inician con el mismo perfil de recorrido y operan con deficiencias similares entre ellas. Operan con 28 y 22 microbuses, respectivamente. La primera funciona similar a un transporte de personal, debido a que la mayoría de su demanda proviene del proyecto hotelero Costasur. La ruta a Bayahibe muestra niveles estables de demanda.

## Rutas Urbanas

Existen un total de 10 rutas interurbanas cuyas características operacionales se presentan en Tabla a continuación.

**CARACTERISTICAS OPERATIVAS RUTAS URBANAS LA ROMANA**

RUTA	OPERADOR	FLOTA VEH.	EDAD PROMEDIO FLOTA AÑOS	OFERTA (Asientos / día)	DEMANDA Pasajeros / día	% ocupación
B ANILLO	ASOCHOTUR	200 CARROS	> 20	3342	1055	0.32
A ANILLO	ASOCHOPTUR	500 CARROS	> 20	7500	< 1000	-----
Mercado Viejo-Los Maestros	ASODEMIPUR	49 MICRO	-----	196	52	0.27
0Mercado Viejo-La Lechosa	ASODEMIPUR	49 MICRO	-----	196	33	0.17
Mercado Viejo - Villa Progreso	ASODEMIPUR	49 MICRO	-----	196	93	0.46
Romana - Piedra Linda	ASODEMIPUR	49 MICRO	-----	196	48	0.24
Romana -Las Caobas	ASODEMIPUR	55 MICRO	-----	196	74	0.38
Zona Franca - Los Mulos	ASODEMIPUR	49 MICRO	-----	196	-----	-----
Villa Hermosa - Cumajon	ASODEMIPUR	15 MICRO	-----	196	-----	-----
Mercado Viejo-Mercado Nuevo	SITRAUR	72 MINI	-----	870	301	0.35
	ASOCHOPROMICAL	40 MICRO	11	480	336	0.70

Fuente: Estudios ascenso/descenso, frecuencia. OTTT.2010.

### **Ruta B - ASOCHOTURB**

Recorrido en anillo. Se caracteriza por la excesiva flota vehicular (200 carros) con edad superior a 20 años, lo que equivale a elevada sobreoferta de asientos (3342/día) y baja demanda (1055pasajeros/día). En un recorrido de aproximadamente 10 KM se solapa con rutas urbanas e interurbanas en un 45%.

### **Ruta A - ASOCHOPTUR**

Similar al caso anterior. Excesiva flota vehicular (500 carros) con edad mayor de 20 años. Oferta de 7500 asientos por día y demanda menor de1000 pasajeros por día. Operación inter diaria (205 unidades/día).

## Rutas ASODEMIPUR

Esta asociación opera un total de siete rutas: Mercado Viejo- Los Maestros, Mercado Viejo – La Lechoza, Mercado Viejo- Villa Progreso, Romana – Piedra Linda, Romana – Las Caobas, Zona Franca – Los Mulos y Villa Hermosa – Cumajon. Para la mayor parte de las rutas los recorridos coinciden aproximadamente entre un 85% y un 100%. Las unidades vehiculares están rotuladas, pero no cumplen con el perfil de recorrido. Al igual que las demás hay un elevado desequilibrio entre oferta de asientos y demanda de pasajeros en perjuicio del operador.

La ruta Zona Franca – Los Mulos en la actualidad no está siendo servida, debido al cierre de más de un 80% de las empresas localizadas en la Zona Franca.

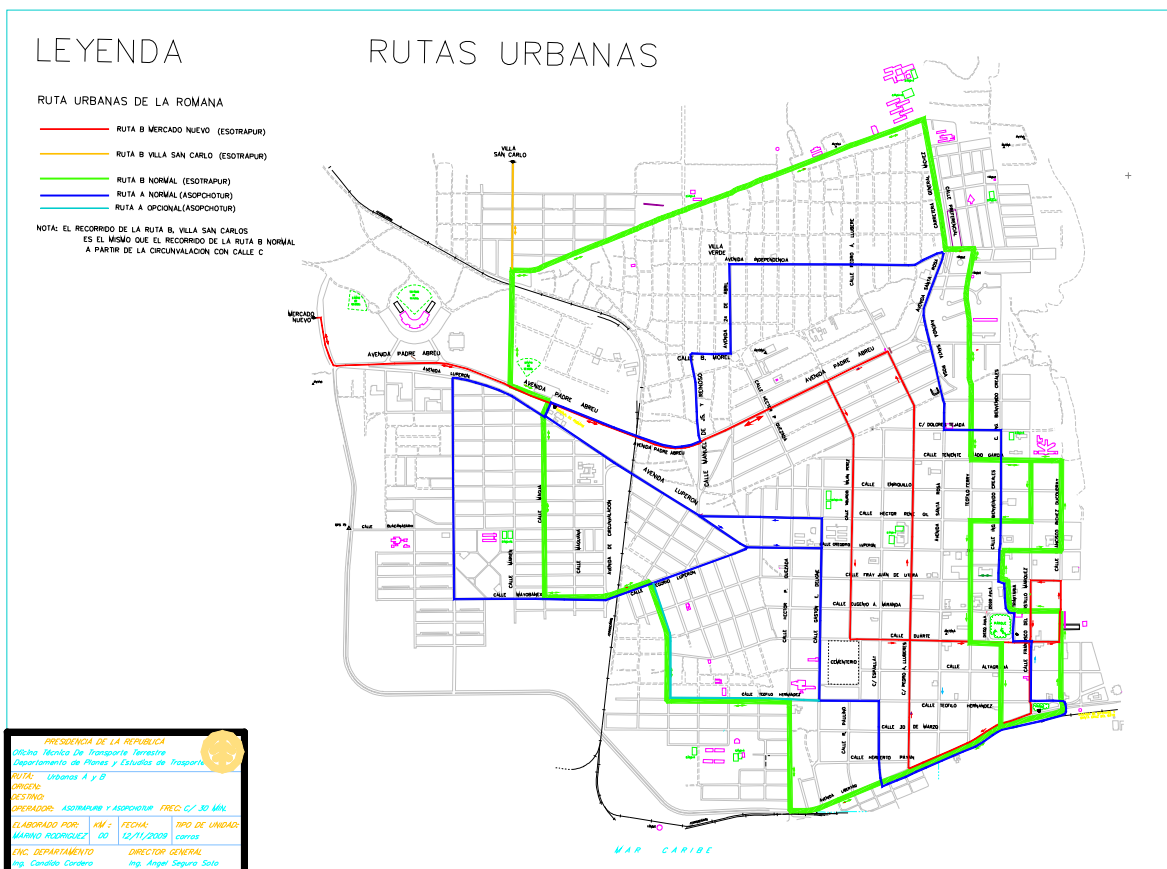
## Ruta SITRAUR

Opera una ruta desde Mercado Viejo hasta Mercado Nuevo en el centro urbano de La Romana. Elevada sobreoferta de asientos (870/día) comparada con baja demanda (301 pasajeros/día), debido a que enorme flota de 72 unidades (minibuses de 20 a 30 pasajeros).

## Ruta ASOCHOPROMICAL

Suple la demanda proveniente de los sectores al sur de la ciudad de La Romana, como son Villa Caleta, Residencial Melissa, Benjamin, entre otros. Opera con 40 unidades tipo microbús, para un total de 480 asientos en todo el día.

## Recorridos Actuales de Rutas Urbanas de La Romana



En general, el transporte público de La Romana es ofrecido con una flota vehicular envejecida y se encuentra en un estado de sobreoferta. Esto repercute de manera negativa en la red vial de la ciudad, debido a que aumenta la cantidad de unidades en circulación, muchas de las cuales hacen sus recorridos con un mínimo o con ningún pasajero. El efecto de esta informalidad en el servicio de transporte urbano crea consecuencias graves para la ciudad, como son: aumento en el consumo de combustibles fósiles, entaponamientos crónicos, desgaste de pavimentos, incremento en las emisiones ambientales generadas para la ciudad, entre otras externalidades producto del transporte de pasajeros.

Después de completados los estudios de tránsito y transporte se realizaron encuestas origen/destino, para conocer los movimientos de la población, los motivos y frecuencia de los viajes, así como los tipos de transporte utilizados. En términos generales se puede afirmar que, en su mayoría, los viajes interurbanos de la ciudad se realizan en transporte privado, mientras que los viajes internos o urbanos son a través de transporte público. Además los resultados de las encuestas fueron utilizados para calibrar los modelos de demanda que son la base para poder conocer la movilidad actual y futura y así poder estructurar los planes para diversos periodos.

## PLAN DE MOVILIDAD 2010-2030

Está definido para tres periodos de implementación: a corto, mediano y largo plazo. Las medidas a aplicar en cada plazo se describen a continuación.

### Medidas a Corto Plazo

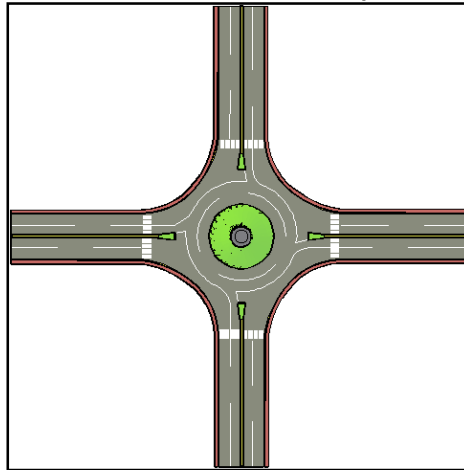
#### Tránsito Vehicular y Vialidad

- **Plan de Re direccionamiento Vial:** La red vial del centro urbano de La Romana fue modificada para reducir el número de movimientos conflictivos en intersecciones y la densidad de vehículos por cada tramo de vía. Ver plano.
- **Plan de Señalización y Rotulación de Vías:** el plan de re direccionamiento vial debe estar, necesariamente, acompañado de un plan de señalización horizontal y vertical que defina las direcciones en los distintos puntos de la ciudad. Ver plano.
- **Plan de Reducción de Velocidad:** Tres tipos de reductores de velocidad se recomienda, acorde al nivel de riesgo de la localidad: (A) Estoperoles o "Calderitos", donde exista un alto tránsito de vehículos pesados o en zonas peatonales; (B) lomos de baja altura (<15cm) conocidos como "Policías Acostados", en zonas residenciales; (C) Rallado de pavimento, para el centro urbano de la ciudad donde debe reducirse la velocidad sin causar demoras. Ver plano de localización.

## **Plano Director de Vialidad**

- **Modificaciones Geométricas en la Vialidad:** Los principales cambios en la red vial consiste en la creación de nuevas calles, el rediseño de intersecciones, la creación de estacionamientos y la ampliación de tramos viales.

### Diseño Intersección Padre Abreu/ Circunvalación



### Direccionamiento Vial de La Romana

Via	No. Carriles	Sentido	Direccion
Hector P. Quezada	2	Doble Sentido	N-S/S-N
Gaston F. Deligne	2	Un Sentido	S-N
Tiburcio M. Lopez	2	Doble Sentido	N-S
R. Paulino	2	Doble Sentido	N-S/S-N
Espailat	2	Doble Sentido	N-S/S-N
Pedro A. Llubes	2	Un Sentido	S-N
Santa Rosa	2	Un Sentido	N-S
Teofilo Ferry	2	Un Sentido	N-S
Dr. Gonzalvo	2	Un Sentido	S-N
Bienvenido Creales	2	Un Sentido	S-N
Fco. Castillo Marquez	2	Un Sentido	N-S
Fco. Richiez Doocray	2	Un Sentido	S-N
30 de Marzo	2	Un Sentido	O-E
Teofilo Hernandez	2	Un Sentido	E-O
Altagracia	2	Doble Sentido	E-O/O-E
Duarte	2	Un Sentido	O-E
Eugenio A. Miranda	2	Un Sentido	E-O
Fray Juan de Utera	2	Doble Sentido	E-O/O-E
Gregorio Luperon	2	Un Sentido	O-E
Hector Rene Gil	2	Un Sentido	E-O
Enriquillo	2	Doble Sentido	E-O/O-E

### Modificaciones en Red Vial de La Romana

Via	Modificación
Interseccion Padre Abreu/Caamaño Deño	Rotonda
Interseccion Caamaño Deño/Hector P. Quezada	Canalización
Interseccion Av. Libertad/Espailat	Canalización
Interseccion Av. Libertad/Av.Santa Rosa	Canalización
Interseccion Castillo Marquez/Av. Libertad	Canalización
Interseccion Francisco Richiez/Av. Libertad	Canalización

### Plan de Transporte Público

Se debe implementar medidas tendentes a reducir la sobreoferta y elevar los niveles de rentabilidad para los prestadores del servicio, a la vez descongestionar las vías urbanas y garantizar la movilidad de toda la población. Las medidas propuestas a corto plazo incluyen **Rediseño del Perfil de Recorrido y Operativo de las rutas, Fijación de Terminales y Paradas, además restricción en el Aumento de la Flota Vehicular.** Estas medidas se describen a continuación:

#### Diseño Operativo de las Rutas de SICHUEN

Ruta	Parque Vehicular	Tipo de Operación	Unidades Operando (veh/día)	Frecuencia
Romana - Sto. Dgo.	59 Autobuses	Interdiaria	30 Autobuses/Día	15 Minutos
Romana - San Pedro	20 Minibuses	Interdiaria	10 Minibuses/Día	15 Minutos
Romana - Cucama	6 Microbuses	Diaria	6 Microbuses/Día	20 Minutos
Romana - Cumayasa	15 Microbuses	Interdiaria	8 Microbuses/Día	15 Minutos

#### Diseño Operativo de las Rutas de ASOMIRO

Ruta	Parque Vehicular	Tipo de Operación	Unidades Operando (veh/día)	Frecuencia
Romana - Sto. Dgo.	11 Buses/39 Mini	Cada 2 Días	30 Unidades/Día	15 Minutos
Romana - San Pedro	12 Minibuses	Cada 2 Días	6 Minibuses/Día	15 Minutos
Romana - Cucama	6 Microbuses	Diaria	6 Microbuses/Día	20 Minutos
Romana - Cumayasa	3 Mini/15 Micro	Cada 2 Días	9 Unidades/Día	15 Minutos

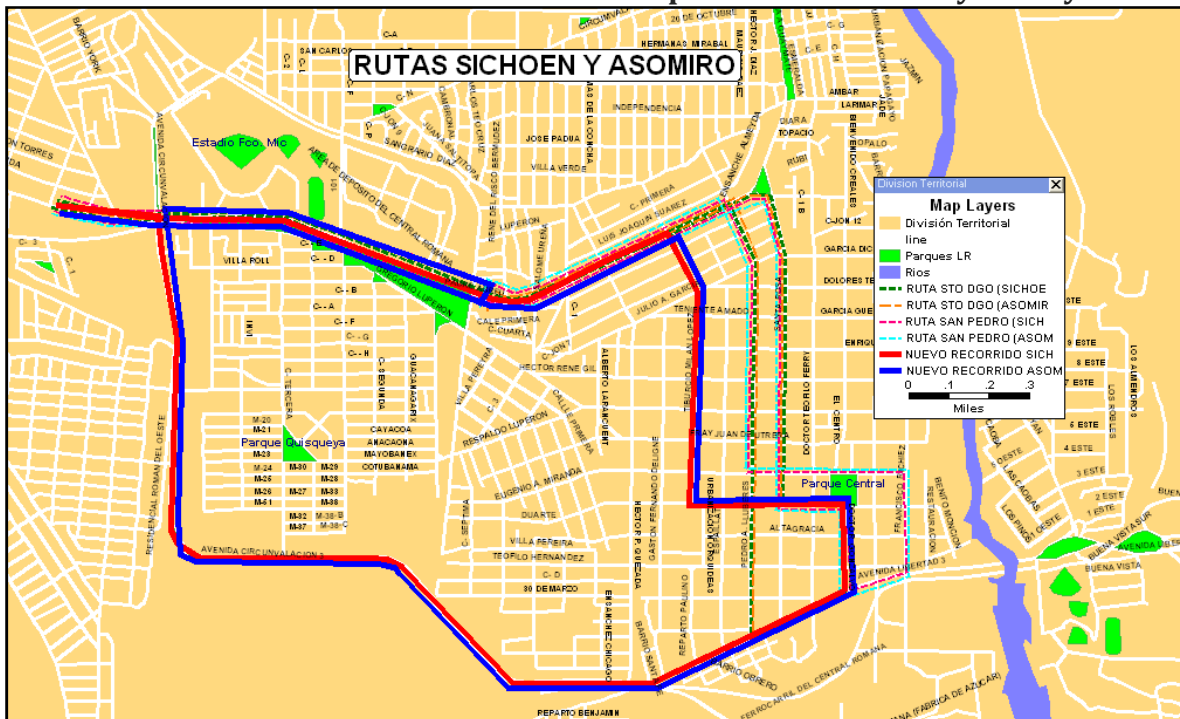
## Diseño Operativo de Otras Rutas Interurbanas de La Romana

Ruta	Operador	Parque Vehicular	Tipo de Operacion	Unidades por Dia	Intervalo
Guaymate - La Romana	SICHOMIGUA	21	Interdiaria	13	5 Minutos
La Romana - Boca de Chavon	ASODEMIROVAN	28	Interdiaria	7	10 Minutos
Batey Colon - La Romana	ASOCHOPROCOL	15	Interdiaria	6	11 Minutos
Batey Lechuga - La Romana	ASOCHOPROLERO	11	Interdiaria	6	10 Minutos
Baigua - La Romana	SITRABARO	11	Interdiaria	6	10 Minutos
Bayahibe - La Romana	ASODEMIROVAN	22	Interdiaria	11	15 Minutos
Benerito - La Romana	ASOTROGABERO	20	Interdiaria	10	15 Minutos
Bavaro - La Romana	SITRAHIR	10	Interdiaria	6	20 Minutos
Boca de Yuma - La Romana	SICHOAYURO	8	Interdiaria	4	30 Minutos
Higüey - La Romana	SITRAHIR	31	Interdiaria	15	10 Minutos
El Seybo - La Romana	TRANSPORTE SEYBANO	21	Interdiaria	11	15 Minutos

## Diseño Operativo de Rutas las Urbanas de La Romana

Ruta	Operador	Parque Vehicular	Tipo de Operacion	Unidades por Dia	Intervalo
Ruta A	ASOCHOPTUR	500	Cada Dos Dias	150 (75 Por Sentido)	1 Minuto
Ruta B	ASOTRAURB	280	Cada Dos Dias	95	1 Minuto
Villa Hermosa - La Romana	SITRAUR	72	Cada Dos Dias	24	3 Minutos
Los Mangos - La Romana	ASODEMIPUR	49	Interdiaria	24	5 Minutos
Villa Progreso - Mercado Viejo	ASODEMIPUR	49	Interdiaria	24	5 Minutos
Los Maestros - Mercado Viejo	ASODEMIPUR	49	Interdiaria	24	5 Minutos
Villa Caoba - La Romana	ASODEMIPUR	49	Interdiaria	24	5 Minutos
Piedra Linda - La Romana	ASODEMIPUR	49	Interdiaria	24	5 Minutos
Mercado Viejo - Caleta	ASOCHOPROMICAL	40	Interdiaria	20	5 Minutos

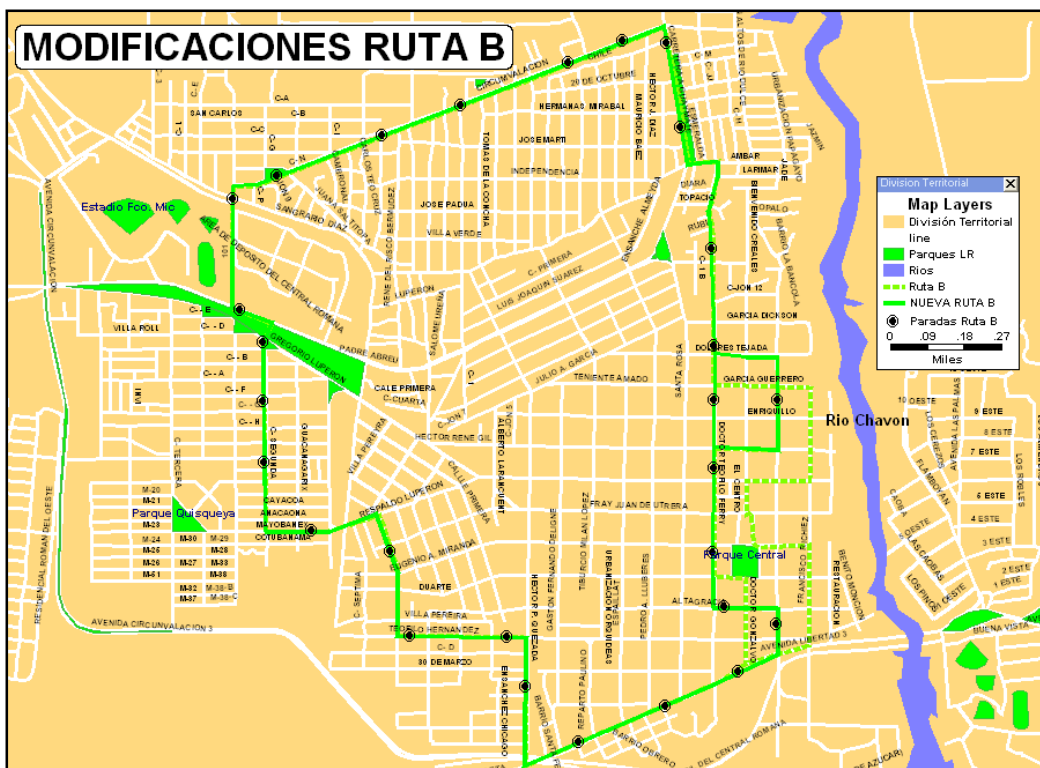
## Recorrido Permitido en el Centro Urbano para Rutas Cucama y Cumayasa



## Diseño de Perfil y Fijación de Paradas - Ruta A



## Diseño de Perfil y Fijación de Paradas - Ruta B



## Diseño de Perfil y Fijación de Paradas - Rutas ASODEMIPUR



## Diseño de Perfil y Fijación de Paradas - Ruta ASOCHOPROMICAL





## MEDIDAS A MEDIANO PLAZO

Se componen de proyectos que demandan mayor inversión y políticas de envergadura superior. Este plan requiere la aprobación de los distintos sectores de la población afectada, de manera que cubra los intereses de la mayoría y sea acogido por los usuarios de los mismos.

## Corredores Viales de La Romana

Estos corredores deberán permitir el flujo vehicular a una velocidad entre 40 y 60 Km/hr, de manera ininterrumpida. Se logrará a través de la restricción de los accesos con semáforos coordinados y sincronizados, la limitación del flujo peatonal por cruces puntuales, la ampliación de los carriles y el reacondicionamiento de pavimento de las vías.

### Características de Corredores Urbanos de La Romana

Via	No. Calzadas	Ancho Calzada	Ancho Mediana	Carriles por Sentido	Ancho Carriles	Sentido	Mediana
Padre Abreu	2	14.5	0.5	2	3.5	Doble Sentido	Si
Caamaño Deño	2	14.5	0.5	2	3.5	Doble Sentido	Si
Hector Rene Gil	1	7	----	2	3.5	Doble Sentido	No
Gregorio Luperon	1	7	----	2	3.5	Doble Sentido	No
Av. Libertad	2	14.5	0.5	2	3.5	Doble Sentido	Si
Pedro A. Llubeses	1	7	----	2	3.5	Un Sentido	No
Santa Rosa	1	7	----	2	3.5	Un Sentido	No

\*\*Unidades métricas están en metros

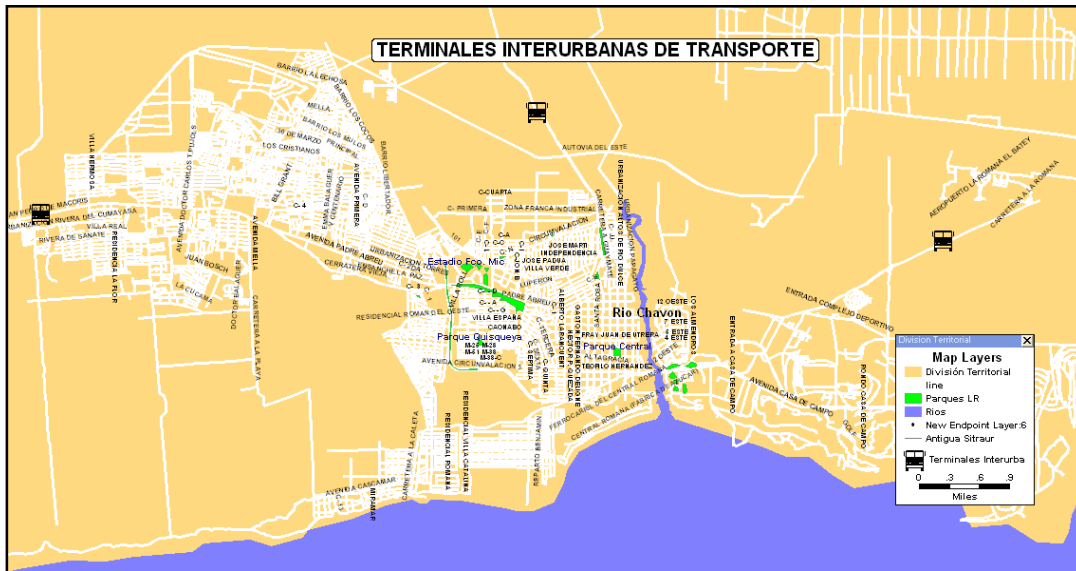
### Red Sincronizada de Semáforos en Corredores Urbanos de La Romana



## Terminales Interurbanas de Pasajeros

Tienen el objetivo de desviar el recorrido de las rutas interurbanas del centro de la ciudad. La siguiente figura presenta la ubicación estratégica de las tres terminales interurbanas de la ciudad: Terminal Oeste, Terminal Norte y Terminal Este.

### Terminales Interurbanas de La Romana



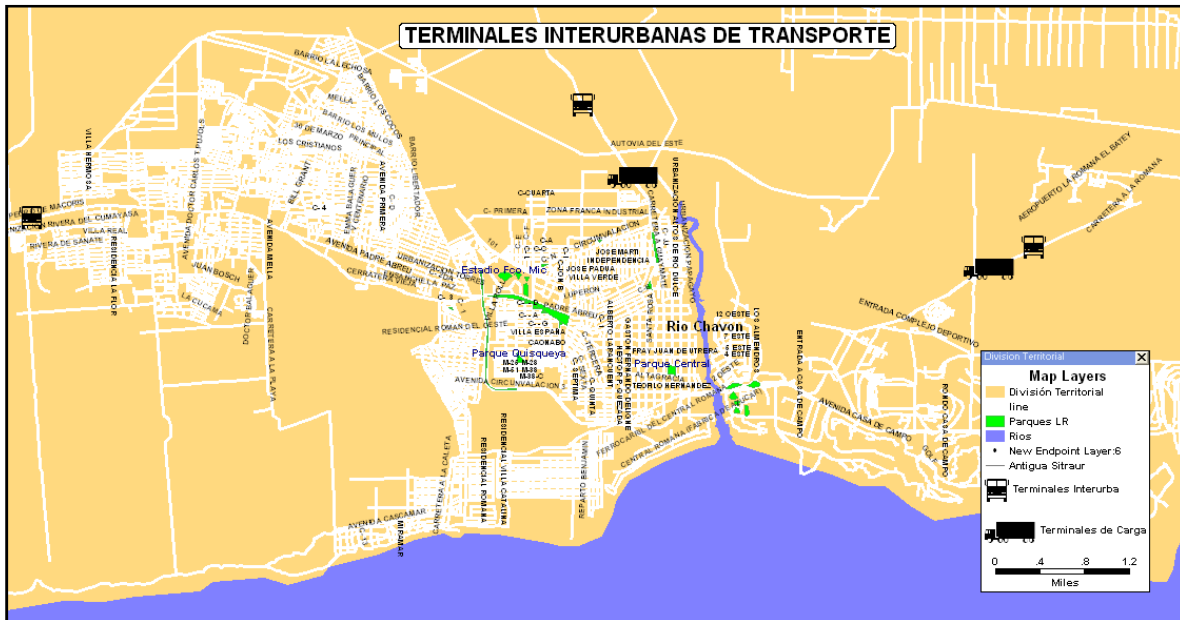
## Plan de Transporte de Carga

La ciudad deberá definir una red de transporte de carga, con el objetivo de minimizar los conflictos debido a la interacción de vehículos sobredimensionados de carga, en la red vial. Se habilitarán terminales intermodales de carga.

### Terminales de Transporte de Carga de La Romana



## Superposición Terminales de Pasajeros y Carga de la Ciudad



### Plan de educación vial

Con el fin de promover la reducción de los accidentes automovilísticos y el comportamiento cívico y correcto de los conductores y peatones de la ciudad.

**Curso a Empresarios del Transporte:** este curso va enfocado a los operadores del transporte público y a los empleados públicos relacionados con este sector.

**Curso de Educación Vial:** dirigido a conductores y cobradores, principalmente del transporte público. Podrá ampliarse para impartirse a través de la Autoridad Metropolitana de Transporte de La Romana, como una escuela obligatoria luego de un cierto número de infracciones.

**Curso de Educación Vial Escolar:** se promoverá un curso de educación vial en las escuelas, las cuales ascienden a un total de 65 en el centro.

### Medidas a Largo Plazo

Contempla medidas que inciden en el mantenimiento del plan maestro en los años venideros. Entre las principales se deben aplicar las siguientes:

Incentivo para Renovación y reducción de la Flota Vehicular.

Programa de Mantenimiento de Infraestructuras.

Revisión Operación Rutas Urbanas e Interurbanas.

## RECOMENDACIONES

- Dar a conocer el Plan de Movilidad de La Romana entre los involucrados: autoridades municipales, operadores, instituciones públicas y privadas y posteriormente a toda la comunidad.
- Implementar el Plan en su totalidad acorde a lo planteado y dar seguimiento con la medición de impactos.
- Convocar reunión entre los operadores de las rutas de La Romana y las autoridades de la OTTT de Santo Domingo y Romana con el objetivo de darles a conocer las modificaciones en los recorridos de las rutas antes de proceder a su legalización y cambio en contratos.
- Someter a aprobación de la Subcomisión Técnica de la OTTT los cambios de recorrido de las rutas de la ciudad y modificación de los contratos vigentes.
- Realizar de nuevo los estudios y análisis en el largo plazo a fin de medir los impactos de las acciones implementadas y tomar medidas correctivas si fuese necesario.