



PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD CICLISTA

DISTRITO NACIONAL
2019-2021

Partnership for
Healthy Cities

Bloomberg
Philanthropies

 Vital
Strategies

 WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

 **ADN** | ALCALDÍA
DISTRITO
NACIONAL



PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD CICLISTA

Alcaldía del Distrito Nacional

Este plan ha sido posible mediante
la financiación de Bloomberg
Philanthropies a través de
Vital Strategies

Asesores Técnicos

Word Resources Institute (WRI)
Anna Bray Sharpin
Natalia Lleras
Ivan De La Lanza
Mariana Espinosa

Alcalde

David Collado

Secretaria General

Biviana Riveiro

Director Plan Estratégico

Jesús D'Alessandro

Coordinación Técnica

Teresa Moreno García
Shaolin Saint-Hilaire
Fernando Lloret Vasquez

Colaboradores

Amín Abel
Sixto Brea

Darío Domínguez

Mónika Sánchez

Jesús Nuñez

Gladiber Hernández

Diseño y diagramación

Katy Capriles

Fotografía

ADN

Jorge Cáffaro

Impresión

Editora Amigo del Hogar

República Dominicana
2019

CONTENIDO

PRESENTACIÓN DEL ALCALDE	07
PREÁMBULO	08
01	
INTRODUCCIÓN	11
METODOLOGÍA	13
ANTECEDENTES	14
02	
CONTEXTO METROPOLITANO Y NACIONAL	16
VOLÚMEN VEHICULAR	20
ESTACIONAMIENTOS	23
SEGURIDAD VIAL	25
03	
INFRAESTRUCTURA	29
USO DE SUELO	31
CICLO INFRAESTRUCTURA	32
04	
USO BICICLETA	35
RESULTADOS	37
05	
PLAN DE ACCIÓN	40
VISIÓN Y OBJETIVOS	42
06	
EJE Y ACCIONES	43
EJE 1: INSTITUCIONALIDAD Y GESTIÓN	44
EJE 2: INFRAESTRUCTURA SEGURA Y EQUIPAMIENTO	48
EJE 3: CULTURA Y EDUCACIÓN	49
07	
RED DE CICLO VÍAS: CRITERIOS PARA POSIBLES TRAZADOS	52
REFERENCIAS	54
ANEXOS	55
ANEXO 1 - MARCO LEGAL	56
ANEXO 2 - ORDENANZA RESTRICCIÓN VEHÍCULOS PESADOS	57
ANEXO 3 - CUADRO DE JERARQUIZACIÓN VIAL	57
ANEXO 4 - RESOLUCIONES PARA USO DE PARQUEOS Y ESTACIONAMIENTOS ÁREAS DE PEATONES	58
ANEXO 5 - MARCO LEGAL RELACIONADO A LA SEGURIDAD CICLISTA	58
ANEXO 6 - ANÁLISIS SITUACIONAL FODA. RESULTADO SEGUNDO TALLER DE CONSULTA PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD CICLISTA	59
ANEXO 7 - MAPA ESTUDIO 1. POSIBLES TRAZADOS	60
ANEXO 8 - MAPA ESTUDIO 2. POSIBLES TRAZADOS	61
ANEXO 9 - MAPA ESTUDIO 3. POSIBLES TRAZADOS	62
ANEXO 10 - LISTADO DE PARTICIPANTES	63
ANEXO 11 - FOTOS DE PROCESO Y ACTIVIDADES	64

TABLAS Y MAPAS

04



GRÁFICO 1	INVOLUCRADOS EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD CICLISTA	13
GRÁFICO 2	PROPUESTA CICLORUTAS	14
GRÁFICO 3	PROPUESTA CIRCUITO BICI	15
GRÁFICO 4	EL DISTRITO NACIONAL EN EL CONTEXTO METROPOLITANO	17
GRÁFICO 5	ÁREA POLÍGONO CENTRAL EN EL DISTRITO NACIONAL	17
GRÁFICO 6	DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJEROS POR KILÓMETROS ENTRE MODOS	18
GRÁFICO 7	VOLÚMENES DE CARROS Y PERSONAS ENTRANDO Y SALIENDO DEL DISTRITO NACIONAL	21
GRÁFICO 8	ESTUDIO DE ORIGEN Y DESTINO, GRAN SANTO DOMINGO	21
GRÁFICO 9	TOTAL DE LESIONADOS Y FALLECIDOS 2016-2017	25
GRÁFICO 10	MAPA DE CALOR DE FALLECIDOS	26
GRÁFICO 11	MAPA DE CALOR DE LESIONADOS	26
GRÁFICO 12	MAPA DENSIDAD DE VICTIMAS	27
GRÁFICO 13	MAPA DENSIDAD DE FATALIDADES	27
GRÁFICO 14	PRINCIPALES AVENIDAS DEL SISTEMA TRONCAL METROPOLITANO Y REGIONAL	30
GRÁFICO 15	ESTRATOS SOCIALES SEGÚN ÍNDICE DE CALIDAD DE VIDA	30
GRÁFICO 16	MAPA USO DE SUELO DISTRITO NACIONAL	32
GRÁFICO 17	TRAMOS DE CICLO VÍAS EXISTENTES EN EL DISTRITO NACIONAL	33
GRÁFICO 18	MAPA DE CALOR DE AVENIDAS CON ALTA INTENSIDAD	35
TABLA 1	CALLES E INTERSECCIONES DE REALIZACIÓN DE AFOROS	36
GRÁFICO 19	VOLÚMENES LEVANTADOS POR HORARIOS	37
GRÁFICO 20	VOLÚMENES TOTALES AFORADOS	38
GRÁFICO 21	SEXO DE LOS ENCUESTADOS POR INTERSECCIÓN	38
GRÁFICO 22	RANGO DE EDAD POR INTERSECCIÓN	39

ACRÓNIMOS

ADN	Ayuntamiento del Distrito Nacional
AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
C1	Circunscripción número uno del Distrito Nacional
C2	Circunscripción número dos del Distrito Nacional
C3	Circunscripción número tres del Distrito Nacional
DGII	Dirección General de Impuestos Internos
DIGSETT	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre
DN	Distrito Nacional
ENEVIAL	Escuela Nacional de Educación Vial
END	Estrategia Nacional de Desarrollo
INTRANT	Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre
MAP	Ministerio de Administración Pública
MINERD	Ministerio de Educación
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
NAU	Nueva Agenda Urbana
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONE	Oficina Nacional de Estadística
PASC	Plan de Acción de Seguridad Ciclista
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
RRHH	Recursos Humanos
SIUBEN	Sistema Único de Beneficios
WRI	World Resources Institute



PRESENTACIÓN ALCALDE

Con el compromiso de transformar Santo Domingo en una ciudad ordenada, inclusiva y sostenible, trabajamos en iniciativas a través de una mirada integral de nuestra ciudad y que conlleva mayor involucramiento y un rol más activo de los munícipes. Bajo esta perspectiva, hemos concebido a través del Plan Estratégico de la ciudad al 2030, distintos proyectos, que serán los propulsores para garantizar estos procesos.

El Distrito Nacional requiere continuar reactivando sus procesos mediante decisiones que le permitan su crecimiento y el fortalecimiento de su imagen presente y futura, lográndose a través de la transparencia institucional, la inversión adecuada, y sus niveles de articulación y participación, entre otros aspectos. Esto permitirá que se alcance un mayor desarrollo, y los niveles adecuados de bienestar para la ciudadanía.

Desde nuestra gestión, mejorar la movilidad es de alta importancia para solucionar las problemáticas, por lo que hemos considerado la referencia de los marcos de carácter nacional e internacional, igualmente de los instrumentos institucionales como el Plan Estratégico del Distrito Nacional (PEDN) y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), los cuales abogan por la mejora del ambiente y sus recursos a través de ciudades y asentamientos más inclusivos, sostenibles y con transporte por medios no motorizados, mediante infraestructura y la adopción de medidas seguras para los peatones y ciclistas.

El Ayuntamiento del Distrito Nacional presenta este Plan de Acción de Seguridad Ciclista, con el propósito de poner en marcha esta herramienta para contribuir a mejorar la movilidad en el mediano y largo plazo, a través de las acciones en los ejes trazados, referidos a: 1) Institucionalidad y Gestión, 2) Infraestructura y equipamiento seguro, 3) Cultura y Educación. Para hacerlo posible, formamos parte de la Alianza de Ciudades Saludables a través de Bloomberg Philanthropies, y mediante el trabajo junto a Vital Strategies y el World Resources Institute-WRI y la sinergia del apoyo técnico con las entidades del sector público correspondientes, la sociedad civil, el sector turístico y representantes del ciclismo urbano y deportivo.

Esta guía representa una oportunidad de forjar nuevos modos de transporte, a través de la adopción de medidas que posicionen la ciudad y sus ciudadanos en condiciones de bienestar, por lo que asumimos el compromiso de realizar las gestiones pertinentes para apoyar esta y otras iniciativas similares, así como las voluntades de ciudadanos y agrupaciones que faciliten el fortalecimiento de las relaciones de coordinación y colaboración entre el Ayuntamiento y entidades públicas y privadas, que permitan la construcción de una ciudad más democrática, caminable, y con mejor calidad de aire y ambiente. De esta forma será posible alcanzar la visión estratégica a la que apuntamos, *Santo Domingo es de todos*.

David Collado
Alcalde



PREÁMBULO

“Hermosas calles, y muy bien ordenadas y anchas”, así describió las vías de Santo Domingo en 1526 Francisco Fernández de Oviedo, antiguo gobernador de la Fortaleza de Santo Domingo¹. Y es que desde su establecimiento en el banco occidental del Ozama (1502), el trabajo de su trazado quedó en las crónicas como un modelo de buenas prácticas.

Pero más de cinco siglos han pasado y este tributo a la movilidad urbana sostenible del entonces joven Santo Domingo, parece contrastar con Santo Domingo de Guzmán (Distrito Nacional). Tiene 82 veces el tamaño de su seminal emplazamiento intramuros y vive un ritmo de inversión privada muy superior al de la inversión pública en infraestructura². En particular, el crecimiento económico y el déficit de infraestructura de transporte público han provocado que crezca el parque vehicular privado a niveles que la trama vial no puede encausar eficientemente. Existe un vehículo

de motor privado por cada habitante en esta demarcación territorial,³ y aproximadamente tres por cada unidad habitacional.⁴ Esta sobre población de vehículos mezclada con limitadas alternativas de movilidad impacta sensiblemente la capacidad de acceso democrático a la geografía del territorio que deben tener todos sus usuarios, así como la seguridad ciudadana de los últimos. Y tratándose del Distrito Nacional, este estado de las cosas tiene un efecto importante en el bienestar y la economía de la sociedad dominicana en general.

El Distrito Nacional es la unidad política más densamente poblada del país. Con más de 11 mil habitantes por kilómetro cuadrado, su densidad poblacional es 50 veces mayor que el promedio nacional (243 habs/km²)⁵. Lo último sugiere las razones por las cuales posee además una capacidad instalada de servicios

¹ Historia General y Natural de Las Indias, 1526, p. 83

² Oficina Nacional de Estadísticas, Dominicana en cifras 2015. Inversión Privada en Construcción Formal DN

³ Dirección General de Impuesto Internos, Parque Vehicular 2018

⁴ Oficina Nacional de Estadísticas, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010

⁵ Oficina Nacional de Estadísticas: Población Total Estimada y Proyectada 2010-2020; Banco Mundial



públicos y privados comparativamente mayor, lo que incide a su vez en la calidad de vida de sus habitantes. A pesar de los desafíos históricos de la ciudad, a esta población se le adjudica el mayor índice de desarrollo humano (0.742 en 2016), esto considerando indicadores como calidad y accesibilidad de servicios educativos y sanitarios, e ingreso per cápita⁶.

Para encausar toda la actividad humana y económica entre sus límites de forma sostenible, el Distrito Nacional necesita entre otras cosas potenciar la seguridad ciudadana en su sistema de movilidad y la democracia del acceso en su geografía. Esto, replanteándose el rol de sus calles y aceras como instrumentos de equidad, prosperidad y bienestar social⁷.

El presente Plan de Acción de Seguridad Ciclista (PASC) es una respuesta construida participativamente para orientar la política pública y la inversión en la ciudad hacia esa meta. Para su concreción, por más de un año desde el Ayuntamiento del Distrito Nacional hemos trabajado junto al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), la

Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), asociaciones de grupos ciclistas comprometidos, entidades privadas, emprendedores y reconocidos técnicos consultores de movilidad urbana.

El PASC representa la primera estrategia integral y comprensiva para catalizar una iniciativa de accesibilidad universal en el Distrito Nacional que nos merezca democracia, salud pública, ahorro, estímulo a nuevas industrias y una interacción de respeto con el medio ambiente. Los actores y participantes, en este emprendimiento tan importante para nuestra generación, nos hemos embarcado en esta iniciativa de lograr mejores condiciones para todos en el presente y en el futuro de próximas generaciones. Una ciudad llena de experiencias públicas enriquecedoras que los cronistas del futuro puedan reseñar con admiración.

Jesús D'Alessandro

Director Oficina del Plan Estratégico del Distrito Nacional

⁶ Naciones Unidas, Desarrollo Humano Provincial IDHp de República Dominicana
⁷ Habitat-UN(2013). Streets as Public Spaces and drivers of urban prosperity/
Nueva Agenda Urbana/Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11



INTRODUCCIÓN

El Distrito Nacional sede de la capital de la República Dominicana, forma parte de los procesos de metropolización debido a la expansión de los municipios colindantes que conforman la Provincia de Santo Domingo. Dicha demarcación de 91.58 km², concentra una importante población a nivel nacional que alcanza 2 millones de personas diarias (21%). En esta se presenta un déficit de transporte público y una falta de accesibilidad segura para caminar o andar en bicicleta que se une a la dependencia del vehículo particular motorizado como medio de transporte principal; y siendo resultado de una planificación orientada al vehículo con altas velocidades, y congestión vehicular en horas pico, contaminación del aire y problemas de salud pública⁸.

Considerando los últimos datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), las enfermedades cardiovasculares, que están dentro de las principales causas de muerte en la República Dominicana podrían reducirse entre otros factores, con un mayor uso de la movilidad sostenible, es decir, caminando, andando en bicicleta y utilizando transporte público. Asimismo, la OMS ubica a la República Dominicana como el país más inseguro de las Américas en cuanto a siniestralidad vial, con un índice de 29,3 por cada 100.000 habitantes⁹. Una problemática que sigue en aumento por el acelerado crecimiento del parque automotor, que aporta un 20% de las emisiones en CO₂, con una equivalencia de 428 kg de CO₂ por año emitido por habitante¹⁰.

Esto ha generado la necesidad de incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte que permita mejorar a corto y largo plazo la seguridad vial y las condiciones ambientales, lo que incrementará la calidad de vida de nuestros

ciudadanos. Esta iniciativa está apoyada por marcos políticos e institucionales a nivel internacional, nacional y local que favorecen un desarrollo urbano sostenible y seguro como la Nueva Agenda Urbana (NAU), la Política de Cambio Climático por el Decreto No. 295-15, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Además, guarda coherencia con la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, la Ley 64-00, sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales y de forma más específica con la Ley No. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, así como con instrumentos del gobierno local contenidos en el Plan Estratégico del Distrito Nacional, y el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional (ver anexo 1).

Para el Distrito Nacional, las problemáticas que se están presentando, así como las políticas públicas nacionales e internacionales son la clave para promover a la bicicleta como modo de transporte y diseñar soluciones que incentiven su uso, mejoren la seguridad vial, la calidad de vida de los ciudadanos y garantizar la adaptación al cambio climático mediante su capacidad de prevención y resiliencia para construir una ciudad más accesible.

El Plan de Acción de Seguridad Ciclista es un instrumento guía, que involucra diversas entidades del Distrito y a la sociedad civil a trabajar conjuntamente en el desarrollo de acciones tangibles, con el fin de promover la salud, adoptar medidas para mantener e incrementar los viajes en bicicleta cotidianos y establecer este medio como un modo de transporte seguro, e integrado al sistema de movilidad de la ciudad.

⁸ <https://www.devex.com/news/cities-and-ncds-in-santo-domingo-cars-cause-more-than-congestion-92895>

⁹ <http://roads.live.kiln.digital/?lang=es#deaths>

¹⁰ Datos arrojados por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo en el 2018



METODOLOGÍA

El proceso de elaboración del Plan de Acción de Seguridad Ciclista se realizó en varias fases: inicial, intermedia y final. Las mismas se circunscriben en diversas fuentes de estudios primarios y secundarios¹¹ y de recursos, a través de un estudio descriptivo y de análisis que permitió desvelar la realidad existente sobre la movilidad en general y en bicicleta en el Distrito Nacional, y cuyos resultados se exponen de manera sistemática en el Diagnóstico.

En la fase inicial se ejecuta la selección y firma de acuerdo entre el ADN y las entidades de apoyo y asistencia Vital Strategies y el World Resources Institute (WRI), en esta fase se origina la elaboración del Plan de Acción, centrada en la solicitud y búsqueda de informaciones e identificación de actores y entidades claves. La fase intermedia abarcó la recepción de las estadísticas, la ejecución de trabajos de campo a través de aforos en puntos críticos, y de reuniones y entrevistas con actores claves, así como la realización de talleres de consulta.

11 Las fuentes de tipo secundario corresponden a los estudios e informaciones estadísticas existentes a nivel local de fuentes gubernamentales (INTRANT, DIGESETT, ADN, Ministerio de Medio Ambiente, Dirección de Impuestos Internos y Organización Mundial de la Salud).

El primer taller tuvo como objetivo la capacitación a las autoridades, actores involucrados y colectivos ciclistas en la promoción e incremento de la movilidad activa mediante el diseño vial seguro, y la mejora de la infraestructura de peatones y ciclistas en la ciudad; sirvió además para analizar y conocer las consideraciones de los participantes sobre la situación determinando las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (Análisis FODA).

En el segundo taller se socializaron los avances del diagnóstico, la visión, misión, objetivos y ejes, sirviendo de base para definir y priorizar las actividades, según tiempo y responsables para su ejecución. Durante el proceso de esta fase se hizo el análisis y posterior cruce de información para crear las estrategias que definieron las acciones en el corto, mediano y largo plazo para el incremento de la movilidad en bicicleta, la cual culminaría en la fase final con la sistematización y lanzamiento de la propuesta.

13

GRÁFICO 1 INVOLUCRADOS EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD CICLISTA



Fuente: Elaboración propia equipo ADN, 2018

urbana que relaciona los principales puntos de usos cotidianos.

A inicios del 2016, se realizó el primer tramo de las rutas urbanas de unos 650 metros en la avenida Winston Churchill¹³; dicha ejecución no pudo concluirse debido a que coincidió con el cambio de administración gubernamental, siendo evaluada por la actual gestión para su continuidad de acuerdo a un mayor enfoque en la seguridad ciclista y peatonal, así como a factores claves en su entorno y su conectividad.

13 Se realizó en la isleta central de dicha avenida en el 2016

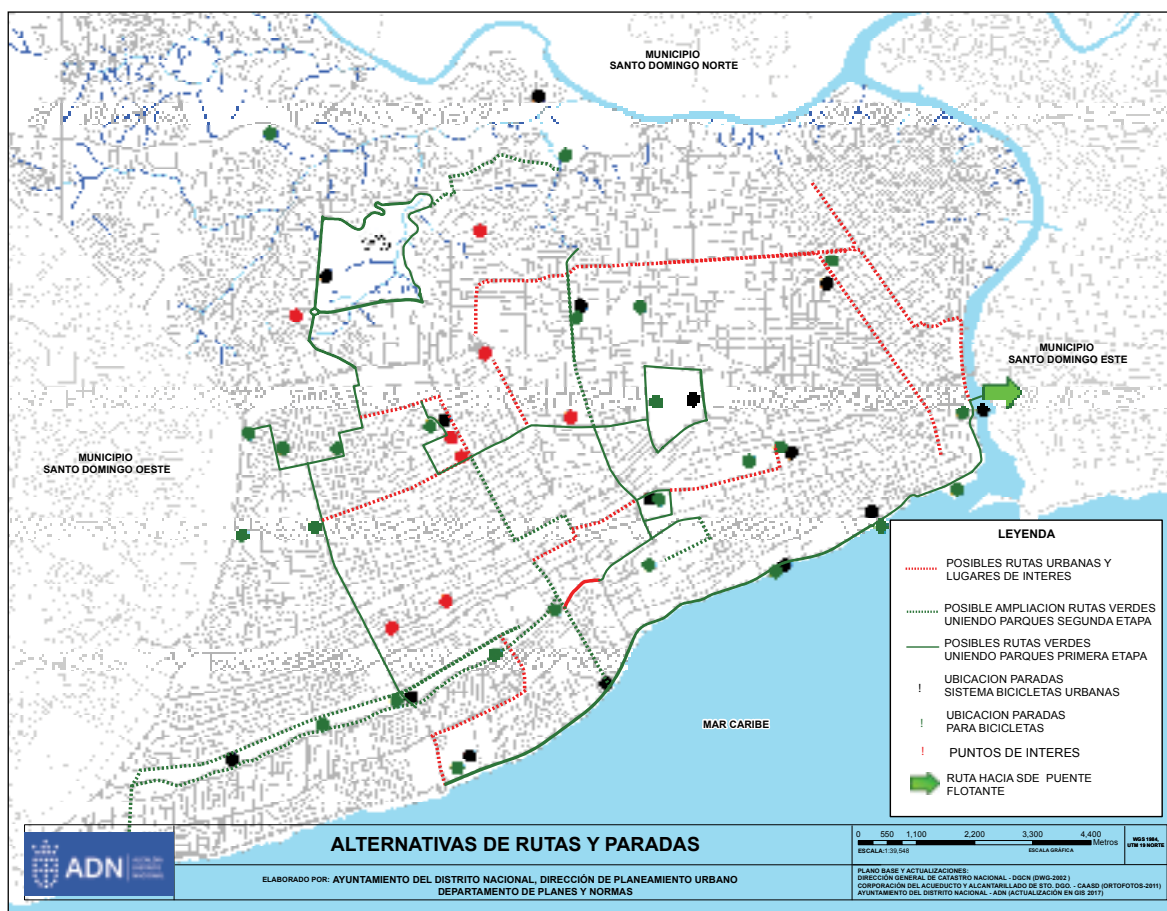
14



Esto refuerza la necesidad de desarrollar un plan integral que no solo detalle las rutas para las bicicletas en la ciudad, sino que incluya un conjunto de acciones¹⁴, de corto plazo y alto impacto, que realmente

permitan fomentar el ciclismo urbano como medio de transporte en la ciudad de manera segura, cómoda y eficiente a través de diferentes estrategias.

GRÁFICO 3 PROPUESTA CIRCUITO BICI 2014



Fuente: Estudio Circuito Bici-Ayuntamiento del Distrito Nacional, ADN 2014

¹⁴ Estas incluyen, elementos para su mejor funcionamiento y uso, relacionados a semáforos sincronizados, mejorar la señalética y conectividad de las intersecciones, reducción de las velocidades de acuerdo a las zonas que permitan la movilidad en bicicletas, acuerdos interinstitucionales Campañas de concientización y promoción.



02

16

CONTEXTO METROPOLITANO Y NACIONAL

El Distrito Nacional es la capital de la República Dominicana y asiento del Gobierno Nacional. Cuenta con una superficie de 91.58 km²¹⁵ del territorio de la provincia de Santo Domingo a la cual pertenece y que alcanza los 1,393 km².

Esta demarcación representa solo el 6% de la superficie provincial y alberga el 30% de su población, alcanzando los 965,04018 habitantes. Dicha población sumada con el resto de sus municipios, asciende a 3,339,410 habitantes que representa el 35% de la población nacional.

El aporte de esta unidad territorial a las

recaudaciones del país, representa el 64,95%¹⁶, generando el 12,72% de los empleos¹⁷. En esta se tiene presencia del 70,6%¹⁸ de establecimientos y de empresas registradas a nivel nacional¹⁹, distribuidas en sus tres circunscripciones, aunque con mayor concentración en la C.1, fundamentalmente en el polígono central, compuesto por tres barrios (Ensanche Naco, Piantini y Paraíso) donde reside una población de 25,438 Habitantes en una superficie de 4.17 Km²; lo cual representa una densidad de 6,100.23 Habs/km².

¹⁵ Plan Estratégico para el Distrito Nacional (PEDN) Documento Borrador 2018

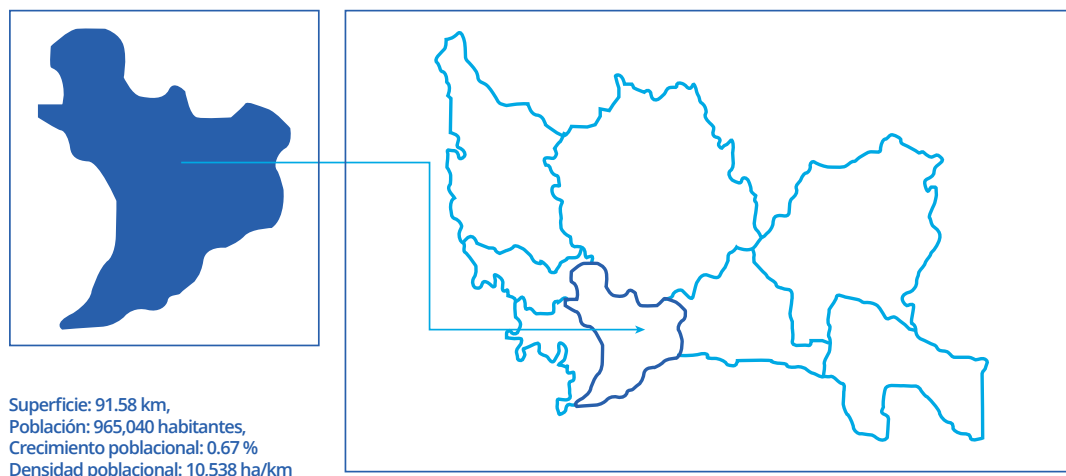
¹⁶ Dirección General de Impuestos Internos, año 2015

¹⁷ Idem

¹⁸ Los establecimientos alcanzan el 32.9%, las empresas registradas el 37.7 %. Directorio de Establecimientos Económicos 2016.

¹⁹ Oficina Nacional de Estadísticas, ONE 2013

GRÁFICO 4 EL DISTRITO NACIONAL EN EL CONTEXTO METROPOLITANO

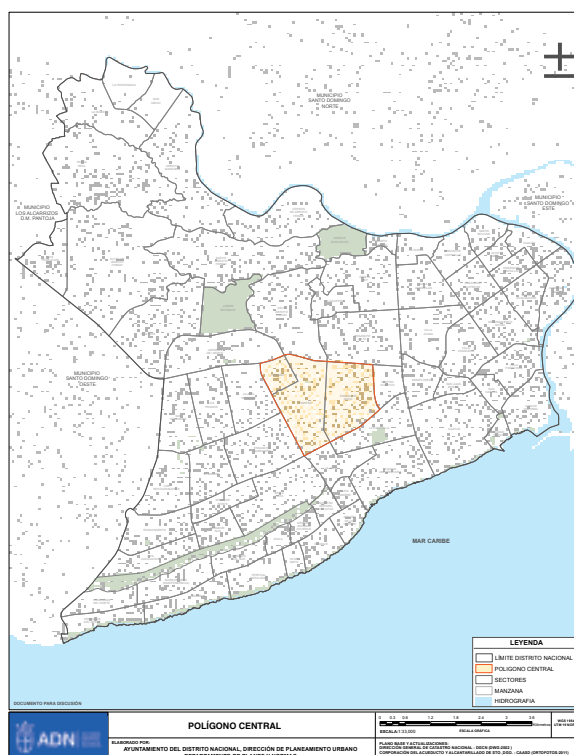


Fuente: Elaboración propia equipo ADN, 2018

Esta condición incide en una mayor presión de los servicios y como consecuencia en los elevados niveles de congestión vial y de circulación a altas velocidades. La cual se agrava al ser el Distrito Nacional, territorio de conexión entre las distintas regiones del país y priorizar el vehículo motorizado sobre otros modos de transporte. La misma se convierte, para los ciclistas que la utilizan, en una zona de baja seguridad y de alto riesgo. En tal sentido, se resalta la necesidad de enfrentar la problemática a través de la diversificación de las opciones de movilidad en el polígono central, por medio de la promoción del uso

de la bicicleta que faciliten su acceso y mejore sus altos niveles de congestión.

GRÁFICO 5 ÁREA POLÍGONO CENTRAL EN EL DISTRITO NACIONAL



Fuente: Equipo ADN, 2018

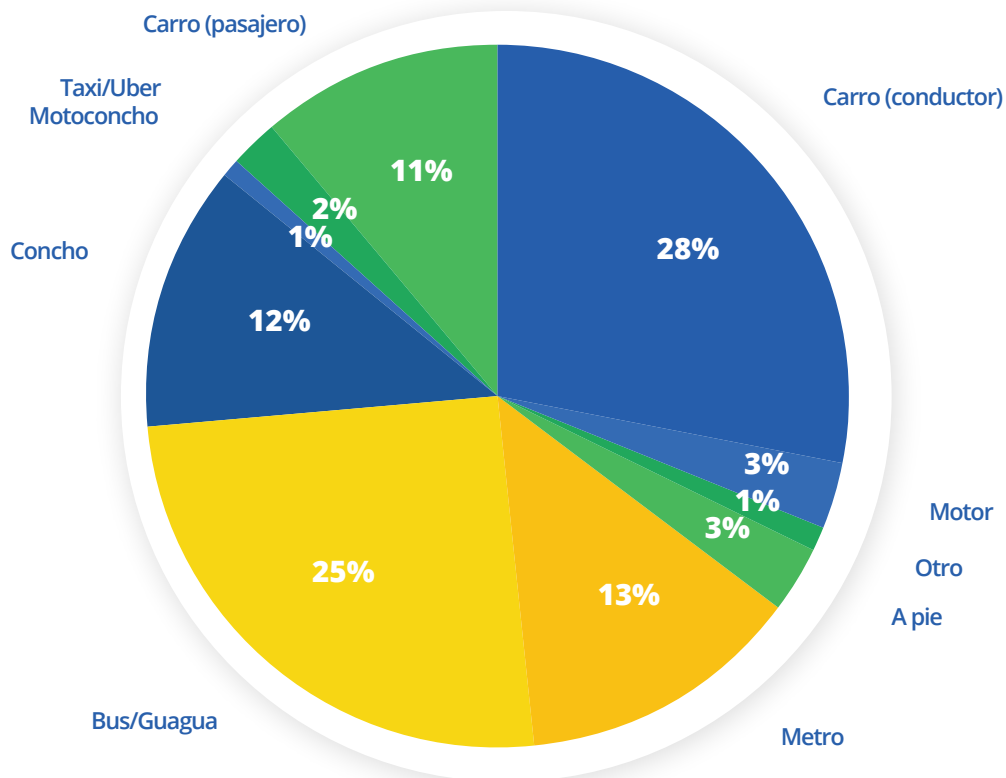
En el Distrito Nacional se han generado encuestas de movilidad para determinar la partición modal de sus habitantes, aunque estas, no han considerado ni contabilizado el uso de la bicicleta como modo diario de transporte. Esto cambió con el diagnóstico para la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible para el Gran Santo Domingo²⁰, que incluyó a la bicicleta como modo de transporte principal en las cuentas y determinó que de las 10.000 encuestas realizadas (4.326 fueron elaboradas en hogares), el 1% de los viajes corresponde a “otros” que incluye el modo en bicicleta.



18



GRÁFICO 6
DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJEROS
POR KILÓMETROS ENTRE MODOS



Fuente: Fuente: Elaboración propia equipo ADN de acuerdo a los datos del Informe Plan Movilidad Sostenible. Sistra/AFD, 2018



ESTACIÓN METRO JUAN BOSCH

MODOS DE TRANSPORTE



TRANSPORTE AUTOBUSES OMSA



TRANSPORTE PÚBLICO
EN MINIBUSES Y CARROS

VOLÚMEN VEHICULAR

El Distrito Nacional cuenta con la cifra de 990.488 vehículos. A esta se le suma, en un día de semana promedio, un volumen vehicular de más de 400.000²¹, así como una población flotante de 1,000.000 de personas provenientes de los distintos municipios de la provincia de Santo Domingo y otros de la geografía nacional por atracciones de empleo, educación, atención social, salud y comercio.

20

Se destaca que la tasa de crecimiento anual del parque vehicular privado es de 6,3%²², por lo que se debería, a través de políticas públicas, desincentivarse el uso del vehículo particular para reducir las consecuencias a la salud y el ambiente que éstas provocan. De forma contraria, con su actual crecimiento, dentro de 5 años la ciudad contará con otros 249,000 vehículos más.

Según el estudio de Origen y Destino para el Gran Santo Domingo²³, en el año 2018, en el territorio del Distrito Nacional las dinámicas de tránsito incluyen un mayor uso del vehículo privado en sus corredores este-oeste y de transporte público en sus corredores norte-sur.



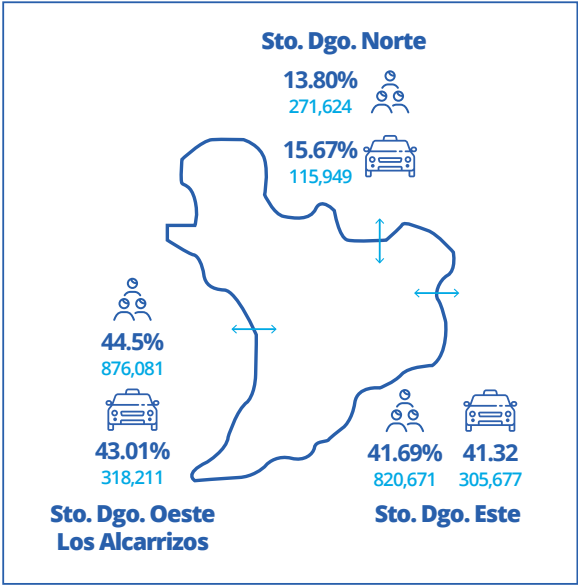
21 Diagnóstico Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional, POT. ADN, ICMA-FEDOMU, 2017

22 Parque Vehicular 2018 Distrito Nacional, RD. DGII. (2018).

23 Estudio realizado por Sistra/AFD, INTRANT

GRÁFICO 7

**VOLÚMENES DE CARROS Y PERSONAS
ENTRANDO Y SALIENDO DEL DISTRITO NACIONAL**



Fuente: Equipo ADN, 2018

GRÁFICO 8

**ESTUDIO DE ORIGEN Y DESTINO
GRAN SANTO DOMINGO**

21



Fuente: Informe Plan Movilidad Sostenible, Sistra/AFD, 2018



ESTACIONAMIENTOS

El alto volumen vehicular y la falta de estacionamientos públicos se han convertido en una problemática para la ciudad, utilizándose para estos fines aceras y el carril derecho de vías de diversas categorías existentes en la ciudad²⁴; incidiendo en la disminución de su capacidad.

No obstante, la generación de ciclo infraestructura en estos carriles ocupados para estacionamientos y otros usos, pudiera convertirse en una oportunidad para disponerlos de manera segura al uso de la bicicleta.

Se cuenta con resoluciones y propuestas que prohíben el uso de estacionamientos en aceras y en paralelo a las vías, los cuales especifican el uso de estas en un sentido o dos. Mientras otras, se refieren a la prohibición de las paradas en los pasos de peatones. Sin embargo, la fiscalización de estas reglamentaciones no ha permitido el adecuado respeto en su cumplimiento (ver Anexo 4). En otro aspecto no se cuenta con edificios o zonas de parqueos públicos en el Distrito Nacional, salvo en la Ciudad Colonial, generándose caos por el incremento del Volúmen Vehicular.



²⁴ Vías principales, secundarias y terciarias, que tienen prohibición de estacionamiento, infringiéndose la Resolución 94-98 del polígono central y las normativas de estacionamientos regulados en el ADN (ZER) 2013. Ver anexo 4.



SEGURIDAD VIAL

Según el Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2013, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), República Dominicana ocupó el segundo lugar entre los países con más muertes por accidentes de tránsito en el mundo, estimándose una tasa de mortalidad de 41.7 por cada 100,000 habitantes.

Mientras que la tasa oficial de muertes por accidente de tránsito que recogió el Observatorio de Seguridad Ciudadana (OSC-RD) fue de 17.8 en el período de enero-septiembre del 2014²⁵, representando una diferencia de un 23.4 entre ambos reportes y asumiéndose que se debe por motivos de tipo metodológicos²⁶.

Además fue ratificada la carencia en:

- » Políticas para promover el desplazamiento a pie ó en bicicleta.
- » Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables.

Sin embargo, de no contar con un organismo rector ni una estrategia nacional de seguridad vial, en 2016 se promovió la creación de una Comisión Presidencial para la Seguridad Vial (COSEVIAL) y en enero 2017, se lanzó el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV) 2017-2020.

De acuerdo al Plan Nacional Seguridad Vial, a nivel nacional, entre 2010 y 2016, se registraron 13,374 víctimas por incidentes a causa del tráfico. La motocicleta representó el 62.9% (8,533) de las víctimas por esta causa y el peatón ocupó el segundo lugar, con un 19.8% (2,675) de víctimas, representando en ambos casos el mayor porcentaje de población vulnerable, con el 82.7% de todas las víctimas mortales.

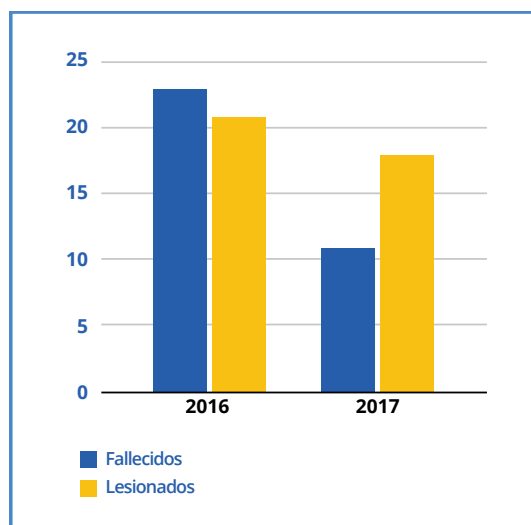
En el territorio del Distrito Nacional, entre 2010-2016, se registraron 665 muertes por siniestros viales que representó el 4.97% de las víctimas a nivel nacional. Respecto a las cifras de víctimas en 2016 y 2017, existe discrepancia entre los datos

suministrados por la DIGESETT y el INTRANT, que muestra la necesidad de crear un mecanismo seguro en la recolección de información que exponga la cantidad real de incidentes ocurridos y el lugar específico de ocurrencia de los hechos a nivel territorial.

De acuerdo a la DIGESETT los datos arrojados en el 2016, para el Distrito Nacional fueron 65 muertos reportados, lo que en 2017 disminuyó a 61 víctimas. En sus informes estadísticos, a partir del 2016 se incluye la bicicleta como medio de transporte, reportándose en dicho periodo 3 víctimas y aumentando a 4, en 2017. Sin embargo, estas cifras no tienen especificidad en el territorio. En el caso del INTRANT al 2016, fueron registradas 86 muertes en el Distrito Nacional. Incluyéndose el único caso de muerte cuya víctima era ciclista, ocurrida en la intersección av. Máximo Gómez con av. Pedro Livio Cedeño. En el 2017, el número de muertes registradas por dicha entidad, disminuyó a 50 muertes.

El reporte de atropellamiento de peatones, en 2016 y 2017, suman un total de 39 lesionados y 34 fallecidos. Estas cifras representan el

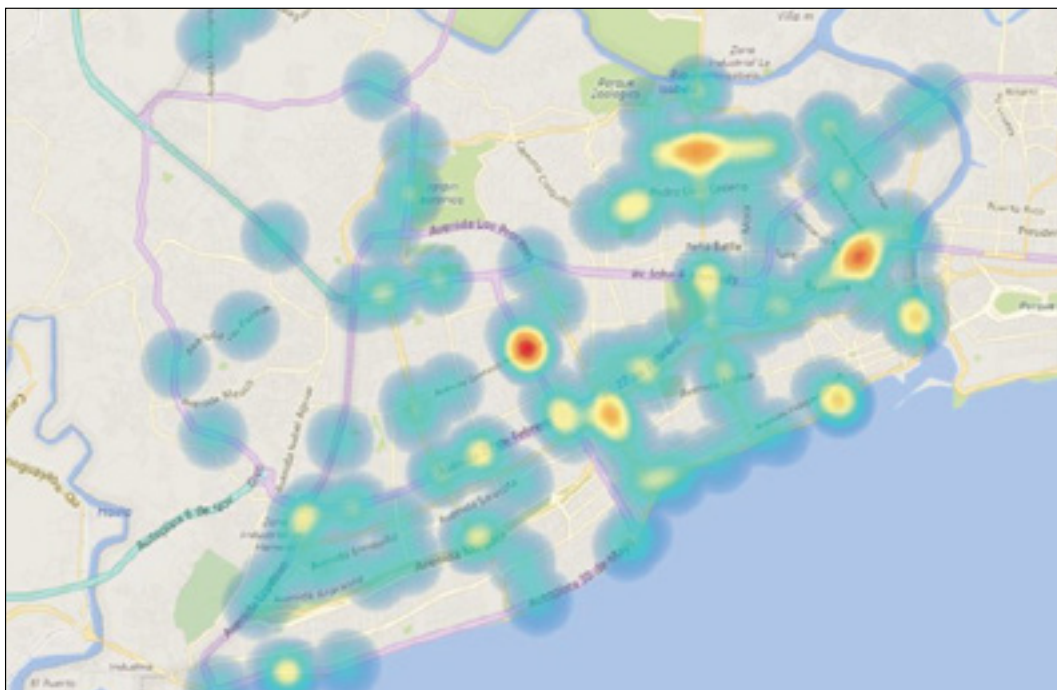
GRÁFICO 9
**TOTAL DE LESIONADOS Y FALLECIDOS
2016-2017**



Fuente: Elaboración propia del equipo -ADN /WRI

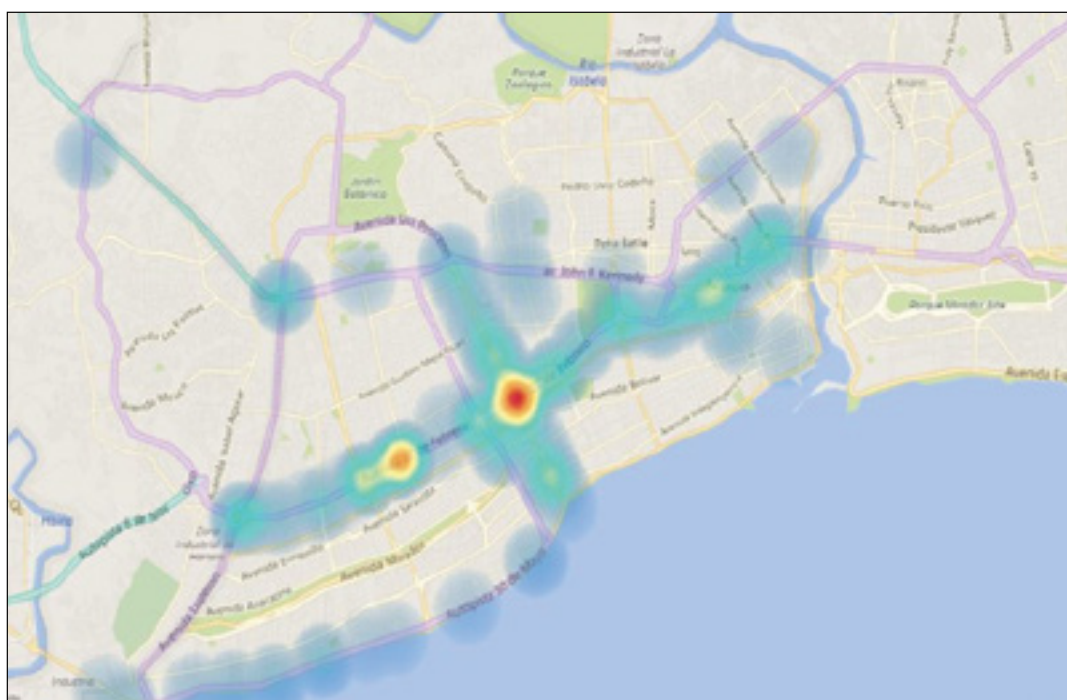
²⁵ Estos datos se asemejan a los de los años 2007/2009 (OMS) y 2011 (OSC-RD)
²⁶ Son referidos a países con tendencias a reportes insuficientes ("under report") en este caso en términos de fatalidades

GRÁFICO 10
MAPA DE CALOR DE FALLECIDOS



Fuente: Observatorio Vial, INTRANT 2016 - 2017

GRÁFICO 11
MAPA DE CALOR DE LESIONADOS



Fuente: Observatorio Vial, INTRANT 2016 - 2017

GRÁFICO 12 MAPA DENSIDAD DE VÍCTIMAS



Fuente: Elaboración propia del equipo
ADN /WRI, 2018

GRÁFICO 13 MAPA DENSIDAD DE FATALIDADES



Fuente: Elaboración propia del equipo
ADN /WRI, 2018

aproximado de 1/1 (lesionado/fallecido), sin embargo en otras, ciudades como San Pablo y Bogotá es de 18-25/1. En este sentido, se sigue insistiendo hacia la necesidad de la calidad en la recolección de datos, sobretodo en el caso de los lesionados leves, a los cuales no se les ha dado relevancia en su reporte.

Los gráficos 10 y 11 mediante mapas de calor, muestran las zonas e intersecciones, donde se registran la mayor incidencia de fallecidos y lesionados en el Distrito Nacional, predominando en las avenidas 27 de Febrero y Winston Churchill.

En referencia a la legislación sobre Seguridad Vial en la República Dominicana y relacionado al uso de la bicicleta, proveniente de la Ley de Movilidad 63-17 se dispone de lo siguiente:

- » Se delimita la velocidad en vías urbanas igual a 50km/h , aunque no puede modificarse. Por tanto, es importante dotar a las autoridades locales de competencias que les faculte reducir el límite considerando circunstancias locales relacionadas a la presencia y concentración de escuelas, /hospitales y tipo de usuarios en la vía, entre otros factores.
- » A través del artículo 251 de la Ley de Movilidad

63-17 se prohíbe transitar a ciclistas, conductores de motocicletas y sus pasajeros sin uso de cascos protectores homologados.

- » Debe resaltarse el bajo grado de cumplimiento de las leyes sobre velocidad, siendo necesario el incremento de agentes e instrumentos de medición.

A la fecha de enero 2019, se había presentado en consulta pública, el reglamento de uso y transporte en motocicletas, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal, el cual ya fue aprobado por el ejecutivo. El Plan de Acción tiene previsto el trabajo conjunto con las entidades pertinentes para revisar este instrumento legal a las miras de la elaboración de las normativas que incluyan la infraestructura segura, las obligaciones, derechos, incentivos de los ciclistas.

De igual modo, resulta necesario un Plan Local de Seguridad Vial para el Distrito Nacional que determine datos específicos para el territorio del Distrito Nacional y, que establezca un registro único de lesionados y fallecidos. Así como por relevancia incluir de manera permanente a los ciclistas en los reportes de accidentalidad y fallecimientos siniestralidad viales de ciclistas.



INFRAESTRUCTURA

Según el registro del Ayuntamiento del Distrito Nacional, existe un total de 9.286 intersecciones, y de 1,491.000 metros lineales de vías en este territorio. Además, posee avenidas principales algunas continuas que se unen a los sistemas troncales de las regiones norte, este y oeste. Destacan la Av. John F. Kennedy, la Av. 27 de febrero, la Autopista 30 de Mayo o George Washington. Estos ejes han fraccionado la ciudad en tres cuadrantes con atributos específicos, operando como barreras entre circunscripciones y en los recorridos norte-sur, los cuales se caracterizan por la presencia de elevados y túneles. De igual modo han deteriorado franjas comerciales dando

la interconexión con las regiones Este y Norte (ver anexo 3).

A las problemáticas descritas anteriormente, se le suma la circulación de vehículos de carga de gran tamaño que transitan desde el Puerto de Haina hacia el Puerto de Santo Domingo y que implican un gran riesgo para todos los usuarios viales. En diciembre de 2017, se emitió una resolución²⁷ para restringir el horario de estos vehículos por la Avenida George Washington y algunas zonas como Gazcue, Ciudad Nueva, Arroyo Hondo, entre otras (ver anexo 4). Por otra parte, estos siguen circulando por todas las vías de la ciudad generando un riesgo para quienes andan a pie o en bicicleta. El Plan de Acción, deberá contemplar actividades que mitiguen en el mediano y largo plazo esta problemática.

29



prioridad al vehículo motorizado, e incentivando altas velocidades vehiculares, aumentando los niveles de contaminación por tránsito rodado, representando un gran riesgo para los usuarios vulnerables en la vía.

Otras avenidas de alta importancia por su nivel de conexión que sirven como corredores de carga vehicular son la avenida Luperón, que sirve como avenida "circunvalación" con amplia sección vial, convirtiéndose en eje entre el Distrito Nacional y el municipio de Santo Domingo Oeste, y la Avenida Máximo Gómez, la cual se convierte en corredor, posibilitando

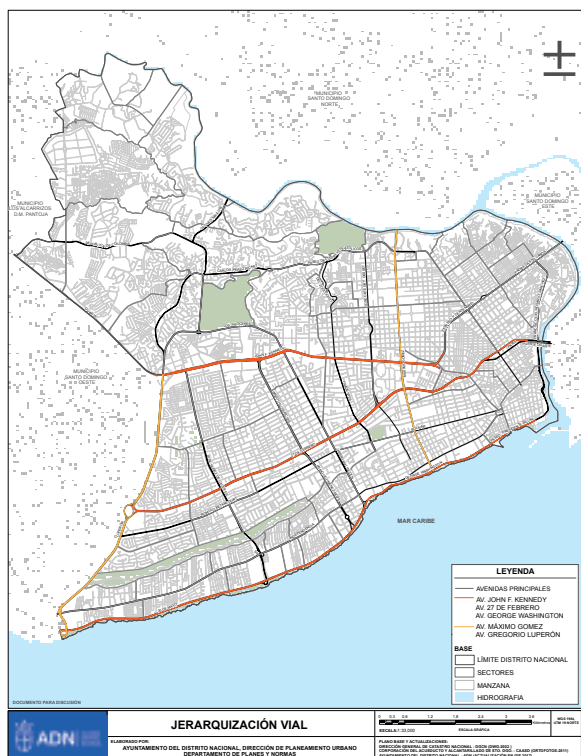


En el Distrito Nacional existe una alta magnitud de segregación según el Estudio Socioeconómico de Hogares del Distrito

27 El objetivo de las ordenanzas emitidas es la recuperación del entorno del malecón, relacionado con el esparcimiento y el turismo, entendiendo que los vehículos pesados se convierten en peligro y foco de contaminación. La ordenanza 02-17 emitida por el Consejo Municipal establece los horarios de paso de vehículos pesados por la Avenida George Washington desde la Lincoln hasta la Arz. Merino. En horarios de 12:00 am a 12:00 pm de lunes a viernes, días feriados y fines de semana. La misma fue modificada por la 5/19, en dicha ruta, pero cambiando los horarios solo de 12:00 am a 2:00 pm, de lunes a viernes y los sábados hasta el medio día.

GRÁFICO 14

PRINCIPALES AVENIDAS DEL SISTEMA TRONCAL METROPOLITANO Y REGIONAL



Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional. ADN - ICMA - FEDOMU, 2018

Nacional (ESH 2012), el cual presenta las evidencias de las inequidades existentes en sus tres circunscripciones. La C3 al noreste es la que posee mayor densidad de habitantes, y los estratos más bajos, seguida por los barrios de la zona noreste, y la zona sur²⁸ con menos cantidad.

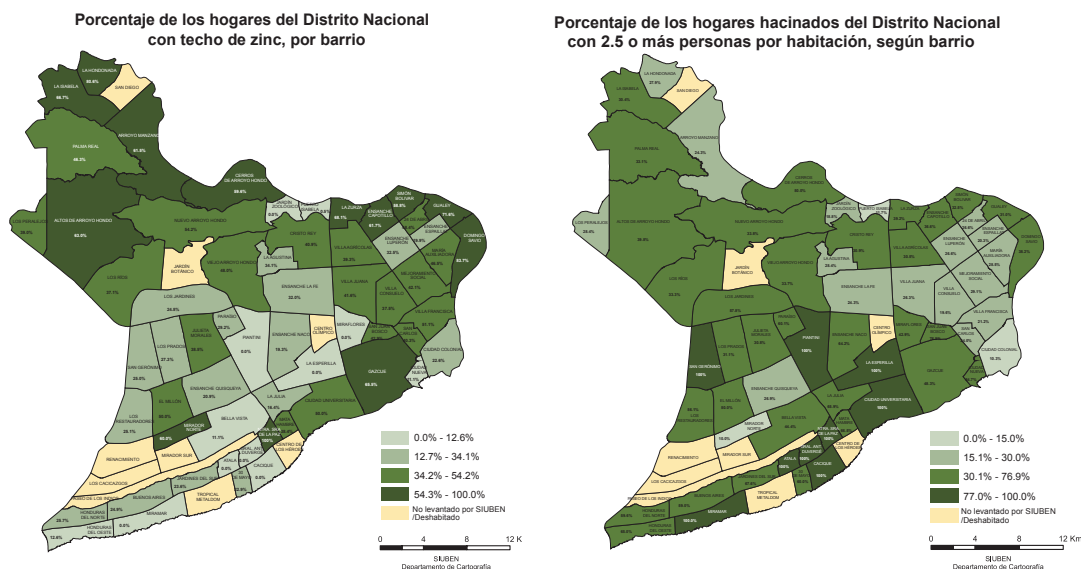
Según los datos del Mapa de la Pobreza (MEPyD, 2014), el índice promedio de calidad de vida (ICV) en todo el Distrito Nacional es de 89.62. Siendo los barrios de menor índice de calidad de vida los de: La Hondonada (77.03), Domingo Savio (78.38), La Zurza (78.68), La Isabela (79.44) y Gualay (80.32) y con mayor índice: Los Cacicazgos (96.52), Plantini (96.29) y La Esperilla (95.73) estos últimos en la C1²⁹.

28 Los barrios con un mayor porcentaje de residentes en bolsones de pobreza se encuentran La Hondonada (77.03), Domingo Savio (78.38), La Zurza (78.68), La Isabela (79.44) y Gualay (80.32) en la C1. Los Ríos (21.0%), Nuevo Arroyo Hondo (15.9%), La Agustina (12.7%) en la C2 y Buenos Aires Mirador en la C1 (11.9%), los cuales pertenecen al a zona 1. Pot Capital 2017.

29 Documento Pot, capital. ADN

GRÁFICO 15

ESTRATOS SOCIALES SEGÚN ÍNDICE DE CALIDAD DE VIDA



Fuente: Distrito Nacional, Calidad de Vida. Estudio Socioeconómico de Hogares, Siuben.

USO DE SUELO

El territorio del Distrito Nacional ha sido considerado como zona urbana, en su superficie total de 91,58 km²; en el cual se registra el predominio del suelo urbano y/o construido y está compuesto por setenta (70) unidades barriales. En el territorio se hace evidente las distinciones según las circunscripciones definidas. La C1 presenta una alta predominancia dotacional en universidades, instituciones gubernamentales y parques; así como polígonos mixtos representados por la Ciudad Colonial y el Polígono Central. En la C2 se distingue la predominancia dotacional en espacios públicos para preservación de flora y fauna³⁰, así como centros de salud y universidades y se detecta un cambio de uso de suelo comercial³¹. Mientras que la C3 presenta

una actividad ampliamente económica de diversas escalas.

Alrededor de las estaciones de metro, especialmente sobre la Avenida John F. Kennedy por sus cualidades de antigua vía altamente industrial, se ha ido distinguiendo un cambio de uso a comercial que constituyen nuevos nodos de referencia en la ciudad. En este sentido debe considerarse el balance respecto al suministro de servicios, áreas verdes, espacios públicos, entre otros. El Distrito Nacional constituye una realidad compleja donde coexiste una multiplicidad de centros, sobre todo en una escala nacional que debe ir equilibrándose en otras escalas.



³⁰ Existen dos grandes áreas (Jardín Botánico Nacional y Zoológico Nacional) que tienen un metraje total de 2 Km²

³¹ Esta condición se verifica sobre el eje de la Av. República de Colombia y la oportunidad de construir niveles de centralidad en diversos nodos de intersección



con la Avenida Monumental (como articulador con el Municipio de Los Alcarrizos), Avenida Jacobo Majluta Azar (como conector con Santo Domingo Norte) y Avenida Circunvalación/Avenida Carlos Pérez Ricart (como prolongación en la C2 y relación hacia la C1 y C3). POT Capital

GRÁFICO 16

MAPA USO DE SUELO DISTRITO NACIONAL



Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional. ADN - ICMA - FEDOMU, 2018

32

CICLO INFRAESTRUCTURA

En el Distrito Nacional, se han implementado dos tramos de ciclo vías. El primer tramo de unos 650 metros fue realizado en el año 2016, en la Av. Winston Churchill sobre el área central de la isleta. Este conecta las principales áreas de trabajo, estudio o zonas con fines recreativos. El segundo tramo fue implementado, en el Malecón de Santo Domingo en el año 2017, como propuesta dentro de la revitalización del área, con una extensión de 1.5 km, desde la calle Wascar Tejeda hasta la Av. Máximo. La misma fue ampliada en el 2019 hasta la calle Arzobispo Portes.

Sin embargo, estos tramos no están debidamente conectados con la ciudad, pues no cuentan con accesos e intersecciones seguras y los ciclistas que quieren hacer uso de la infraestructura se ponen en riesgo al intentar acceder a ella. En ambos casos, deberán considerarse varios elementos para su mejora, funcionamiento y uso, incluyendo la reducción de velocidades en zonas adyacentes y la generación de accesos seguros a la infraestructura.



GRÁFICO 17 TRAMOS DE CICLO VÍAS EXISTENTES EN EL DISTRITO NACIONAL

33



Fuente: Equipo ADN, 2019



04

USO BICICLETA

En la práctica, la bicicleta no ha sido reconocida a nivel nacional ni local como modo de transporte, debilitando las exigencias hacia la generación de datos sobre su uso. Esta condición llevó a la utilización de herramientas alternativas y reportes oficiales (datados recientemente, año 2018) para identificar las principales necesidades de los recorridos ciclistas en el Distrito Nacional.

Un primer acercamiento se hizo a través de la aplicación deportiva STRAVA como seguimiento en internet y GPS de corredores y ciclistas, y en el cual sólo estarían registrados los ciclistas deportivos. A través de su mapa de calor, reflejó los circuitos y avenidas con mayor intensidad, como:

- » **Abraham Lincoln - Los Próceres (Jardín Botánico)**
- » **27 de Febrero**
- » **Av. De la Salud (Mirador Sur)**

Entre los meses abril-junio del año 2018, el INTRANT realizó una encuesta domiciliaria para el Diagnóstico del Plan de Movilidad del Gran Santo Domingo. El área metropolitana registró 3,097,106 viajes diarios, de los cuales el 21% (650,392.26 viajes diarios) se realiza a pie siendo el segundo modo de transporte principal, posterior al carro (conductor) con 23% (712,334.38 viajes diarios) registrados.

En esta encuesta fue considerada la bicicleta como modo de transporte, definiéndose en

GRÁFICO 18
MAPA DE CALOR DE AVENIDAS CON ALTA INTENSIDAD



Fuente: Aplicación deportiva STRAVA, 2018

menos de 1% (<30,971.06 viajes diarios). Esta cifra no fue diferenciada de acuerdo al territorio, en específico para el Distrito Nacional.

En julio del mismo año, dicha entidad realizó a través de su página web la “Encuesta Plan Bici del Gran Santo Domingo” como una acción de reconocimiento de los principales indicadores sobre el uso de la bicicleta. De las 234 personas encuestadas, el 38.46% la utilizan para deporte y 36.32% para recreación, sumando entre ambos un 74.78% (aprox. 175 personas). Por tanto, el orden de las principales distancias a recorrer corresponde a los rangos 10-50 km, 50-100 km y 100-200 km; y el 78.9% de personas superan los 60 minutos en tiempo promedio del viaje³².

TABLA 1
CALLES E INTERSECCIONES
DE REALIZACIÓN DE AFOROS

NO.	DIRECCIÓN
1	Av. Padre Castellanos esq. c/ Josefa Brea
2	Av. Máximo Gómez esq. Av. Pedro Livio Cedeño
4	Av. 27 de Febrero esq. Av Winston Churchill
5	Av. Abrahán Lincoln esq. Av. Bolívar
6	Av. Bolívar esq. C/ Palo Hincado
7	Av. Winston Churchill esq. Charles Summer
8	Av. Núñez C. esq. Av. 27 de Febrero
10	Av. Luperón esq. Av. Gustavo Mejía Ricart
11	Av. Winston Churchill esq. Av. Gustavo Mejía Ricart
12	Av. Alma Mater esq. Av. George Washington
13	Av. Bolívar esq. Av. Máximo Gómez
14	Av. México esq. Av. Dr. Delgado
15	C/ Paseo de los Reyes Católicos esq. C/ Alfonso Moreno
16	Av. Abraham Lincoln esq. Av. John F. Kennedy
17	Av. John F. Kennedy esq. Av. Tiradentes
18	Av. Giménez Moya esq. Av. José Contreras

Fuente: Elaboración propia equipo ADN

La encuesta arrojó que el 58.1% (136 personas) de encuestados, fueron residentes del Distrito Nacional, aunque hubo una importante participación por parte de dicha demarcación, se reconocen limitaciones respecto a la brecha digital de otros grupos o sectores, reflejando un usuario de bicicleta predominante con fines recreacionales y deportivos, más que como medio de transporte urbano.

Con estas referencias, en el proceso de la formulación del Plan de Acción de Seguridad Ciclista, el equipo del ADN designado junto a estudiantes en la asignatura de urbanismo de distintas universidades³³, realizaron aforos para ciclistas en 16 intersecciones (Tabla No. 1). Estas intersecciones fueron seleccionadas a partir de estudios de antecedentes y análisis de propuestas y realizándose en días miércoles y viernes³⁴ en los horarios pico:

- » 7:30 a.m. - 9:00 a.m.
- » 11:30 a.m. - 1:00 p.m.
- » 5:30 p.m. - 7:00 p.m.

Midiendo también los movimientos de acuerdo al sentido del recorrido, sexo y edad del ciclista, uso de casco, tipo de carga y bicicleta utilizada.



32 Las cinco vías usadas por estos grupos ciclistas son: Av. Winston Churchill, Av. de la Salud (Mirador Sur), Avenida Abraham Lincoln/ Av. Los Próceres (Jardín Botánico), Av. George Washington, y Av. 27 de Febrero. Mientras que Los 5 lugares más frecuentados según orden son: Mirador Sur, Zona Colonial, Jardín Botánico, Parques, Plazas Comerciales.

33 PUCMM, UNPHU y UNIBE

34 Los aforos se realizaron los días 1 y 3 de agosto 2018

RESULTADOS

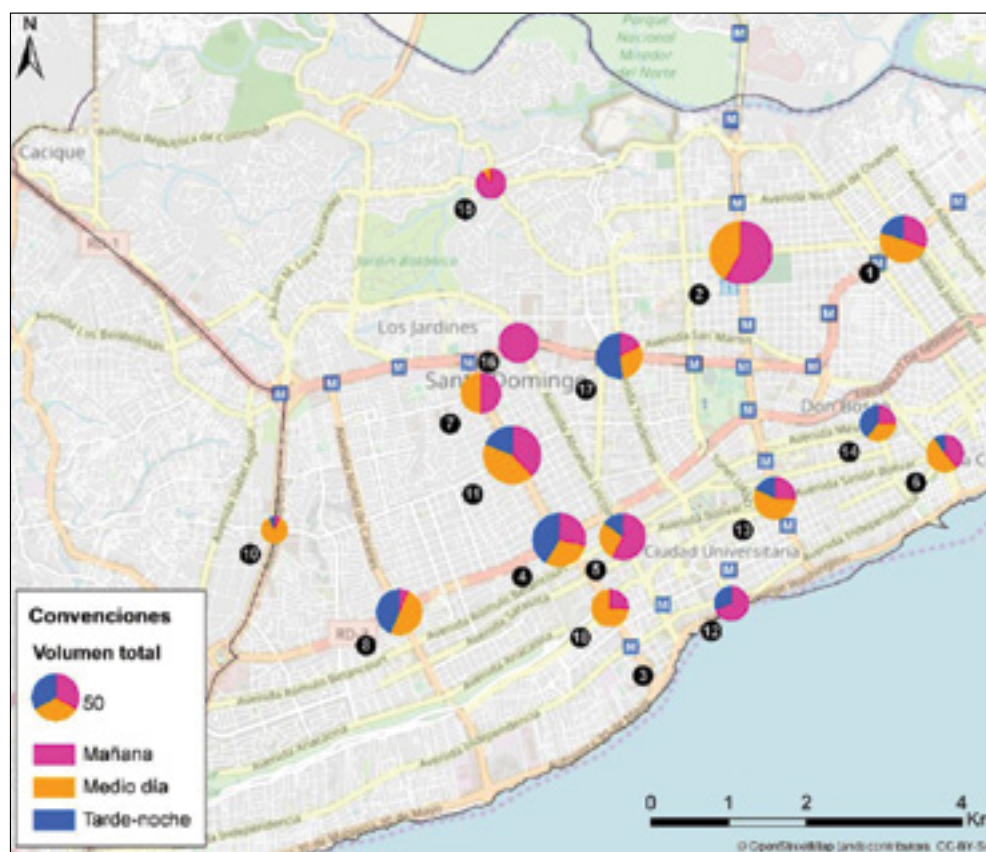
El análisis de los aforos proyecta los mayores volúmenes de uso en las intersecciones de las avenidas Máximo Gómez con Pedro L. Cedeño (No. 2)³⁵ y Winston Churchill con Gustavo Mejía Ricart (No. 11) y con 27 de Febrero (No. 4). (Ver Tabla 1)

En la primera intersección especificada anteriormente, se relaciona hacia una mayor concentración de estratos bajos y al uso de más de un 50% de bicicletas de carga (triciclo) correspondiente al trabajo/venta. Otros datos de interés se refieren a edades que oscilan entre 31-40 y 41-50 años, correspondiendo en un 100% al género masculino y quienes en un 90% no usan casco de protección.



AV. ENRIQUE JIMÉNEZ MOYA
ESQ. JOSE CONTRERAS

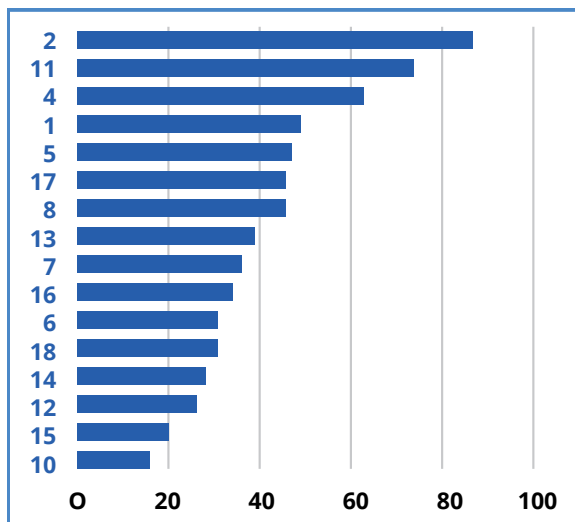
GRÁFICO 19
VOLÚMENES LEVANTADOS POR HORARIOS



Fuente: Elaboración propia del equipo -ADN /WRI, 2018

35 No se realizaron aforos en la tarde-noche, en este punto.

GRÁFICO 20
VOLÚMENES TOTALES AFORADOS

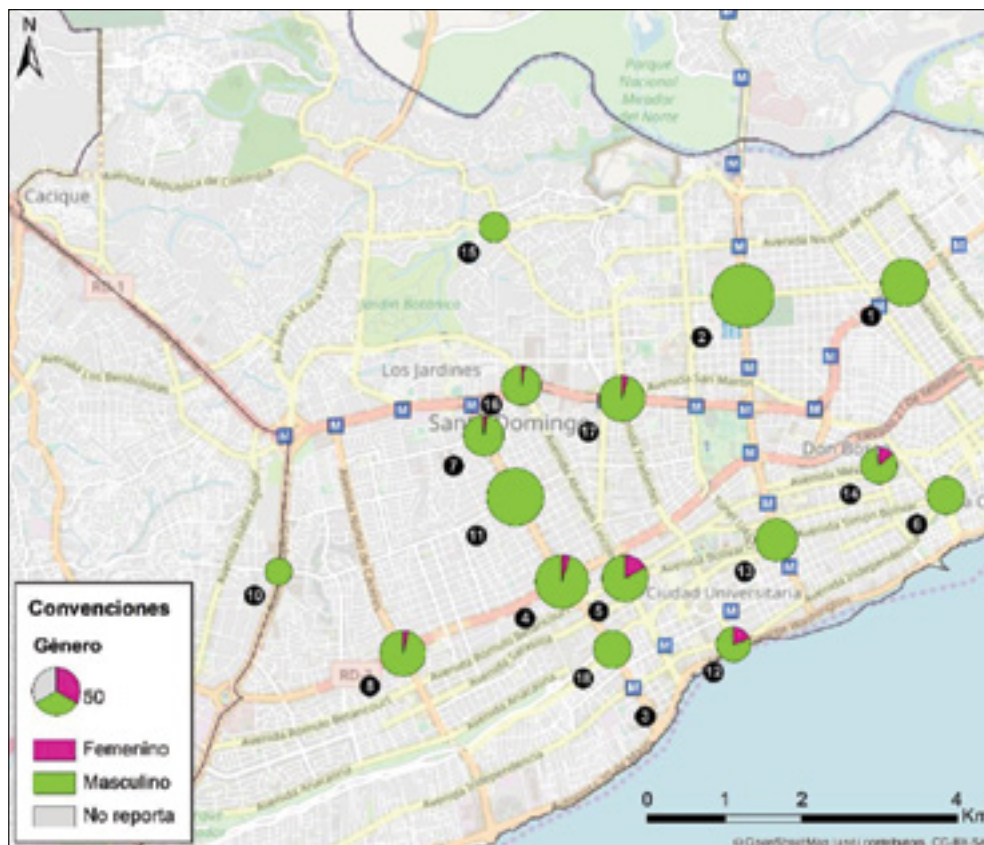


Fuente: Elaboración propia del equipo -ADN /WRI

Las otras intersecciones estudiadas, corresponden a concentraciones de estratos altos con uso de mochila en un 50%. Las edades entre 18-30 años representan más del 50% con predominancia de un 90% del género masculino. En estas últimas, se verifica un mayor uso del casco (30%), a diferencia de los verificados en puntos de zonas de estratos bajos.

De acuerdo al total de aforados (675 ciclistas), el porcentaje de uso de bicicletas por el género masculino es de 96% (648 ciclistas) y femenino 4% (27 ciclistas). Esto fue observado en intersecciones de avenidas caracterizadas por concentraciones de estratos altos: Abraham Lincoln con Bolívar, Alma Mater (Tiradentes) con George Washington (Malecón de Santo Domingo) y México con Doctor Delgado. (Ver gráfico 21)

GRÁFICO 21
SEXO DE LOS ENCUESTADOS POR INTERSECCIÓN



Fuente: Elaboración propia del equipo -ADN /WRI, 2018

Los rangos de edades que usan bicicleta son principalmente entre 18-30 años y 31-40 años. Se registró el intervalo de 41-50 años solamente en áreas de concentración de estratos bajos. Además, cada intersección presenta al menos un 15% de bicicleta de carga (trabajo/venta), exceptuando Alma Mater (Tiradentes) con George Washington (Malecón de Santo Domingo).

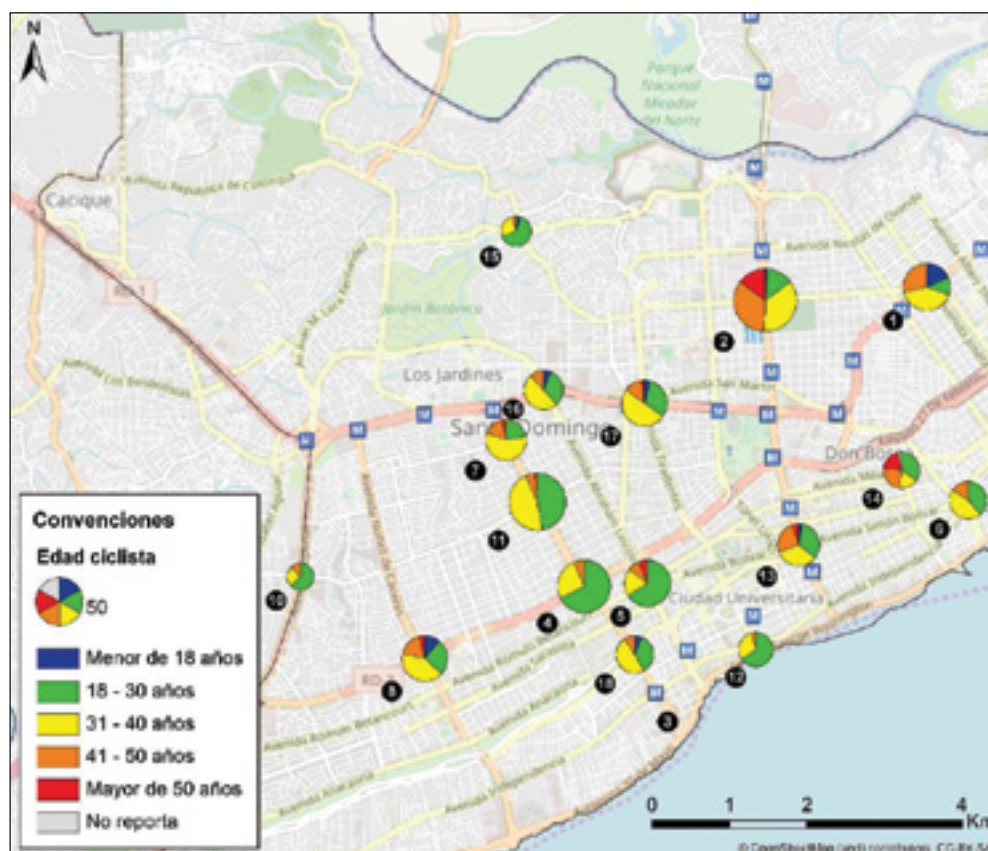
De esta manera, se concluye la necesidad de generar acciones que incrementen la infraestructura y seguridad para el uso de la bicicleta por mujeres y niños, así como considerar el espacio para bicicletas de carga, reconociendo la importante representación como modo de empleo. De igual forma, la realización de los aforos durante dos días no es suficiente para medir el uso, por lo que deberían continuarse en otros puntos de posibles rutas

consensuadas; no obstante su actual uso no refleje necesariamente la potencialidad y el incremento de los viajes ciclistas.

De modo general, los datos generados por el Diagnóstico del Plan de Movilidad del Gran Santo Domingo y la “Encuesta Plan Bici del Gran Santo Domingo”, han sido elaborados hacia la escala metropolitana, por tanto es necesario publicar datos desgregados según cada municipio, en específico de interés hacia el territorio del Distrito Nacional.

A través de la aplicación móvil STRAVA y la “Encuesta Plan Bici del Gran Santo Domingo”, hay referencias sobre ciclistas recreativos y deportivos. Sin embargo hasta la elaboración del aforo, no había registro del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano que permite visualizar acciones según necesidades primordiales.

GRÁFICO 22
RANGO DE EDAD POR INTERSECCIÓN



Fuente: Elaboración propia del equipo -ADN /WRI, 2018



05

40

PLAN DE ACCIÓN

El desarrollo del Plan de Seguridad Ciclista es parte de la iniciativa Partnership for Healthy Cities a través de una red global para ciudades que cuentan con el apoyo financiero de Bloomberg Philanthropies, y que se dedican a salvar vidas por medio de la prevención de lesiones y enfermedades no transmisibles. La metodología aplicada en el proceso del desarrollo del Plan de Acción incluye en sus fases varias fuentes de estudios primarios y secundarios, igualmente de un análisis detallado que permitió comprender el estado actual de la movilidad en general y de la bicicleta en el Distrito Nacional; así mismo se realizaron capacitaciones y talleres con actores claves y de la sociedad civil para conocer las consideraciones de los participantes sobre la situación para los usuarios de la bicicleta.

Partiendo de la información preliminar, durante los talleres con los actores claves se identificaron las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (ver anexo 6) del uso

de la bicicleta en el Distrito Nacional, con el fin de definir los aspectos más importantes para tener en cuenta durante el desarrollo del plan, a partir del conocimiento y experiencia de los participantes (entidades gubernamentales, sector privado, organizaciones sin fines de lucro y la sociedad civil).

Dentro de los factores internos, las principales fortalezas encontradas fueron la voluntad política, así como una base sólida de organizaciones, sociedad civil y otras entidades interesadas en apoyar la iniciativa y la existencia de una cultura de ciclismo urbano recreativo. Otros aspectos se refieren a las buenas características topográficas con que cuenta la ciudad, así como a la existencia de una cultura de ciclismo recreativo y buena aceptación y apropiación de programas de ciclovías recreativas mediante “cierres temporales” de calles al tránsito automotor, para generar actividades deportivas y recreativas. Otra variable considerada además, es el tiempo

propicio a nivel económico del país, el cual está creciendo con una tasa anual aproximada del 7%.

En el aspecto de las debilidades se destacan: baja existencia de información sobre el uso de la bicicleta y falta de datos de siniestrabilidad. De igual modo se identificaron deficiencias en la infraestructura para bicicletas incluyendo el mínimo nivel de accesibilidad con que cuenta. El tema de inseguridad vial y la falta de sensibilización sobre este aspecto en todos los actores de la vía y del personal de las diversas instituciones del gobierno se enuncian. Otras debilidades se refieren a la falta de información sobre el estado de la infraestructura actual de la ciudad con enfoque de movilidad activa, que permita identificar aquellos puntos que carezcan de condiciones mínimas de seguridad, como por ejemplo la falta de alumbrado público e iluminación. Se resalta en este punto la inexistencia de un manual de diseño o normas para el diseño de infraestructura segura, ni personal responsable de los proyectos de bicicletas.

Entre los factores externos relacionados a las oportunidades se destacó la posibilidad de aprovechar el ancho de las vías para implementar carriles de bicicletas y mejorar la seguridad vial, la existencia de la infraestructura para bicicletas en el Malecón y la Churchill, así como la posibilidad de su integración al Metro y a futuros proyectos de transporte. La presencia de políticas nacionales y locales que incentivan el transporte sostenible, y la industria creciente de tiendas y talleres de bicicleta que pueden potencializarse en Santo Domingo a través del ADN, son otros aspectos considerados; además del desarrollo del Plan de Ordenamiento Territorial y otras herramientas de Planificación que pueden impulsar el uso de la bicicleta como modo de transporte más eficiente y económico.

Entre las amenazas se enuncian la falta de coordinación entre entidades públicas, la ocupación de ciclovías por otros actores que pueden limitar o impedir su uso, las velocidades vehiculares que se registran en la ciudad y ponen en riesgo a los usuarios viales; por igual los sindicatos de operadores del transporte público (choferes, vehículos

pesados, etc.) quienes pueden percibir el desarrollo de un plan o red ciclista como una obstrucción a sus actividades y operaciones. También en ese aspecto existe como amenaza la inseguridad personal, especialmente para mujeres (acoso sexual), y la inexistencia de regulación del transporte informal tipo concho y de los conductores de autos particulares por el espacio en las calles. Por otro lado, se percibe que muchas personas no estarían dispuestas a usar la bicicleta por el clima variable y altas temperaturas en ciertas épocas del año, así como por la falta de sombra.

Este ejercicio y el análisis de información disponible han resultado en la formulación del Plan de Acción Ciclista 2018-2020. El cual se presenta de acuerdo a cada uno de los tres (3) ejes estratégicos formulados, y la definición de un grupo de acciones con actividades y subactividades, previstas, y necesarias a seguir para cumplir cada acción de acuerdo al eje al cual pertenece. Este proceso ha sido fruto de los talleres realizados con los grupos ciclistas, sociedad civil e instituciones gubernamentales (INTRANT, DIGESETT). Los productos fueron validados por la comisión de WRI Ross Center, Vital Strategies y el equipo técnico asignado del ADN.

VISIÓN Y OBJETIVOS

Santo Domingo de Guzmán una ciudad comprometida con la accesibilidad y la seguridad ciclista para todos.

Objetivo principal

Implementar un Plan de Acción Ciclista 2018-2020 para el Distrito Nacional, que incida en el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible del Gran Santo Domingo y en el Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030, para mantener e incrementar los viajes ciclistas cotidianos como un modo de transporte seguro, accesible e integrado al sistema de movilidad de la ciudad.

Objetivos específicos

42



1. Consolidar el levantamiento de información, análisis de datos y resultados del plan de seguridad ciclista para incidir en los planes estratégicos mediante metas específicas de movilidad en bicicleta.

2. Integrar a la bicicleta como un modo de transporte sostenible, con derechos y obligaciones contenidos en la Ley de Movilidad existente, así como en la formulación de las normativas del reglamento de tránsito.

3. Institucionalizar la bicicleta dentro de la estructura gubernamental, para coordinar, generar y ejecutar programas y acciones específicas en el fomento del uso de la bicicleta.

4. Garantizar la seguridad y accesibilidad de peatones y ciclistas a través de la construcción de infraestructura y equipamiento seguro, y mediante el fomento de la intermodalidad de la bicicleta con otros modos de transporte.

5. Generar cultura y educación sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible, seguro, accesible y equitativo para toda la población.



06

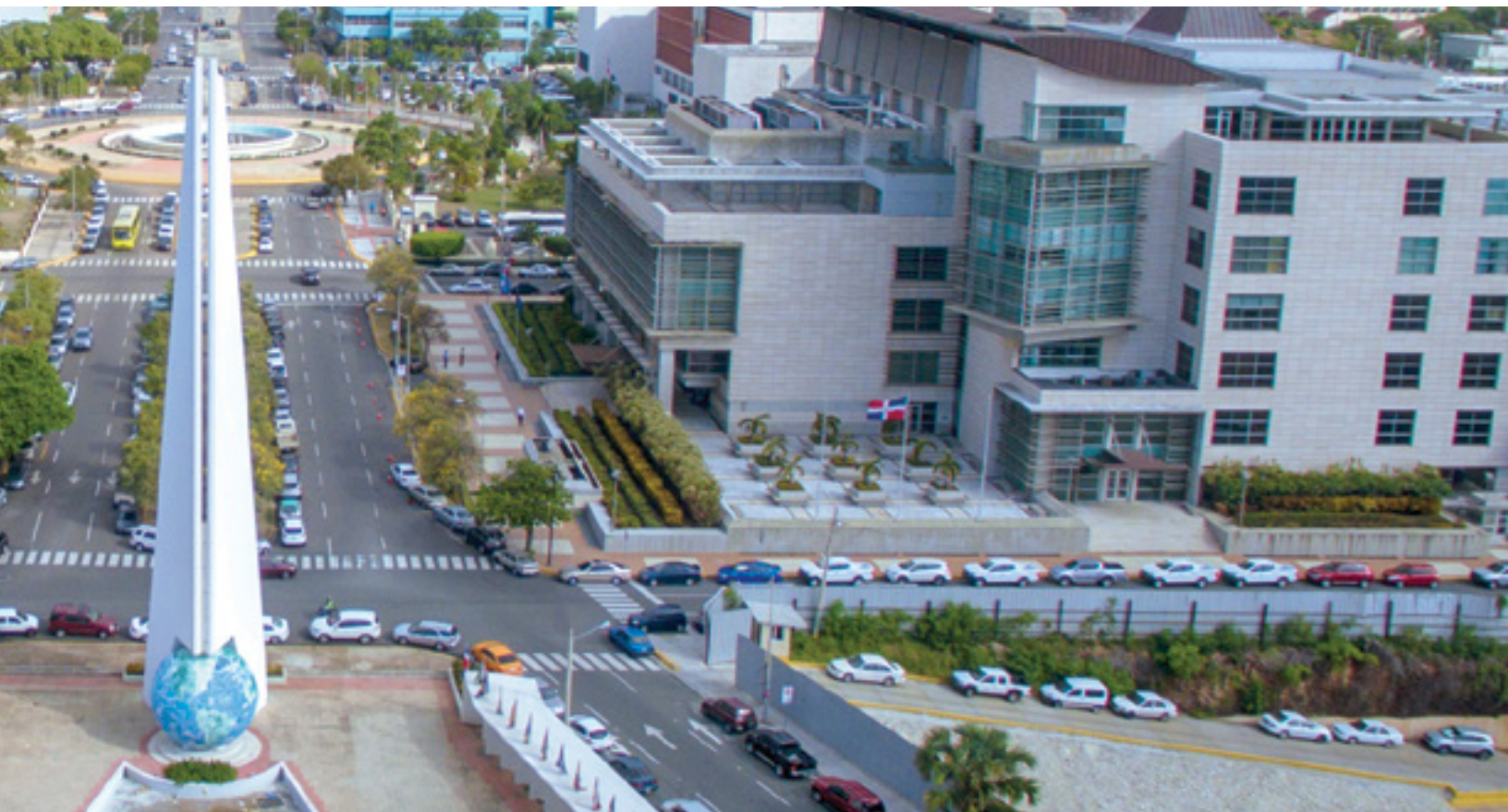
EJE Y ACCIONES

El Plan de Acción de Seguridad Ciclista 2019-2021 para el Distrito Nacional busca incidir en el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible del Gran Santo Domingo y en el Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030, para mantener e incrementar los viajes ciclistas cotidianos y posicionar la bicicleta como un modo de transporte seguro, accesible e integrado al sistema de movilidad de la ciudad.

Después de un análisis detallado del diagnóstico y con el fin de alinear las acciones al objetivo principal y objetivos específicos, se definieron 3 ejes principales:

- » Institucionalidad y gestión
- » Infraestructura segura y equipamiento
- » Cultura y educación.

Estos ejes se dividen a su vez en líneas de acción, actividades y subactividades que facilitan la consecución de cada uno de los resultados establecidos. Las acciones, según su aplicación, se les asignaron plazos de acuerdo con el cronograma general previstas a realizarse dentro del período 2018-2020. Teniendo en cuenta el límite de temporalidad del Plan, el corto plazo se definió como 6 meses, el mediano plazo como 12 meses y el largo plazo en 24 meses. Además, cada línea de acción cuenta con indicadores y medios de verificación para dar seguimiento a su cumplimiento.



EJE 1: INSTITUCIONALIDAD Y GESTIÓN

Fortalecer las instituciones y el marco legal existente para generar acciones conjuntas en la creación, diseño y promoción de políticas que integren a la bicicleta como un modo de transporte sostenible para el Distrito Nacional.

Objetivos

- » Consolidar el levantamiento de información, análisis de datos y resultados del Plan de acción para incidir en los planes estratégicos mediante metas específicas de movilidad en bicicleta.
- » Integrar a la bicicleta como un modo de transporte sostenible, con derechos y obligaciones contenidos en la Ley de Movilidad existente, así como en la formulación de las normativas para el reglamento de tránsito.
- » Integrar la bicicleta dentro de la estructura gubernamental, para generar y ejecutar programas y acciones específicas en el fomento de su uso.

44



LÍNEA DE ACCIÓN 1.1: SEGUIMIENTO AL PLAN DE ACCIÓN	
ACTIVIDADES	Contar con recursos humanos capacitados para dar seguimiento a la realización de las actividades del Plan.
SUB-ACTIVIDADES	1.1.1 Realizar análisis y evaluación de la estructura actual en el ADN. 1.1.2 Elaborar perfiles, convocatoria y entrevistas. 1.1.3 Contratar y designar 2 personas para el equipo bici.
RESPONSABLES	ADN
ACTORES INVOLUCRADOS	No aplica.
TIEMPOS	Corto y mediano Plazo.
INDICADORES	Contrato realizado, cargo creado con identificación y metas ejecutadas.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Firma del contrato, Personal contratado, informe de avances.

LÍNEA DE ACCIÓN 1.2: CREAR MESA TÉCNICA DEL PLAN CICLISTA 2019-2021

ACTIVIDADES	Desarrollar un espacio interinstitucional y de actores claves identificados en los talleres y reuniones celebradas para la planificación, seguimiento y monitoreo de los ejes temáticos y manejo de informaciones.
SUB-ACTIVIDADES	1.2.1 Desarrollar una metodología de trabajo. 1.2.2 Mapear de actores involucrados, tiempos, ejes temáticos y actividades, establecidos en este plan para organizarlos. 1.2.3 Convocar desde ADN mediante una carta para la designación de personal de la mesa, 1.2.4 Definir estructura y agenda. 1.2.5 Reunión constitutiva de trabajo técnico y seguimiento.
RESPONSABLES	ADN
ACTORES INVOLUCRADOS	Sociedad civil, INTRANT, DIGESETT, MOPC, Consejo Nacional de Cambio Climático, Medio Ambiente, ONE.
TIEMPOS	Mediano Plazo.
INDICADORES	Mesa creada, reuniones periódicas realizadas cada 6 semanas.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Minuta de reuniones, Listado de participantes, número de personas designadas.

LÍNEA DE ACCIÓN 1.3: DISEÑAR UNA NORMATIVA LOCAL PARA EL REGLAMENTO DE LA LEY 63 17

ACTIVIDADES	Crear una normativa que valore e incentive el uso de bicicletas y otros tipos de movilidad personal sostenible.
SUB-ACTIVIDADES	1.3.1 Revisar el reglamento de tránsito del INTRANT, a los fines de diseñar la normativa, que considere los aspectos de incentivo y seguridad para medios no motorizados, así como los deberes y derechos para los ciclistas. 1.3.2 Efectuar reuniones técnicas de trabajo para propuesta de normativa y su posterior envío a entidades competentes. 1.3.3 Desarrollar una propuesta de normativa que incluya las observaciones y aportes de los temas identificados por el equipo de trabajo. 1.3.4 Hacer seguimiento para su revisión por parte de la comisión de tránsito.
RESPONSABLES	Mesa técnica del Plan, INTRANT, y ADN.
ACTORES INVOLUCRADOS	Sociedad civil, DIGESETT, MOPC, Consejo Nacional de Cambio Climático, Medio Ambiente, ONE.
TIEMPOS	Largo Plazo.
INDICADORES	Normativa aprobada.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Minutas de reuniones, listado de participantes, porcentaje de normativa redactada.

LÍNEA DE ACCIÓN 1.4: PROGRAMA DE MEJORA DE LÍMITES DE VELOCIDAD

ACTIVIDADES	Crear y promover acciones para el control de velocidad, mediante el trabajo conjunto de coordinación, seguimiento y monitoreo con las entidades y actores claves identificados.
SUB-ACTIVIDADES	<p>1.4.1 Revisar disposición de artículos sobre velocidad de la ley 63-17 y su relación con medios no motorizados (peatón y bicicletas)</p> <p>1.4.2 Buscar información sobre estudio de límites de velocidad en el Distrito Nacional, según tipología de vías y horarios</p> <p>1.4.3 Definir el programa de control de velocidad en vías priorizadas de ciclovías.</p> <p>1.4.4 Realizar reuniones de coordinación con las entidades involucradas y actores relevantes para la puesta en marcha de los controles de límites de velocidad y el paso de vehículos pesados</p> <p>1.4.5 Promocionar actividades y eventos relacionadas al cumplimiento de los límites de seguridad</p> <p>1.4.6 Instruir a las autoridades de fiscalización de tránsito sobre el cumplimiento de los límites de seguridad establecidos en zonas de uso educacional y salud.</p>
RESPONSABLES	ADN, DIGESETT
ACTORES INVOLUCRADOS	INTRANT, Mesa técnica del plan.
TIEMPOS	Mediano y largo Plazo.
INDICADORES	Cantidad de datos recolectados, reuniones realizadas, cantidad de eventos realizados para el seguimiento institucional.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Numero de reuniones, lista de participantes, informes, mapas de registro accidentes, mapa de velocidades del Distrito Nacional creado.

LÍNEA DE ACCIÓN 1.5 POLÍTICA DE CAPTURA, MANEJO Y CALIDAD DE DATOS

ACTIVIDADES	Promover la recopilación y análisis de datos que apoyen la toma de decisiones en temas de la bicicleta.
SUB-ACTIVIDADES	<p>1.5.1 Identificar y analizar las necesidades y datos disponibles.</p> <p>1.5.2 Definir metodología de levantamiento de datos.</p> <p>1.5.3 Gestionar recursos para levantamiento de información</p> <p>1.5.4 Realizar estudios y levantamiento de datos relacionados a peatones y ciclistas sobre: rutas recorridas, tipos de usuarios, orígenes y destinos, accidentabilidad, puntos críticos.</p> <p>1.5.5 Analizar la información recolectada.</p> <p>1.5.6 Proveer y apoyar con informaciones existentes a la página web de recolección de datos por parte de los colectivos ciclistas.</p>
RESPONSABLES	ADN en Coordinación con la Mesa Interinstitucional.
ACTORES INVOLUCRADOS	INTRANT, DIGESETT, MOPC, Consejo Nacional de Cambio Climático, Ministerio de Medio Ambiente, ONE.
TIEMPOS	Corto, mediano y largo plazo.
INDICADORES	Cantidad de datos recolectados y porcentaje de avances obtenidos.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Informe estudios y análisis de datos.

LÍNEA DE ACCIÓN 1.6: PROGRAMA DE INCENTIVOS

ACTIVIDADES	Diseñar e implementar un programa de incentivos consensuado para promocionar la movilidad en bicicleta al interior de las entidades gubernamentales.
SUB-ACTIVIDADES	<p>1.6.1 Recopilar información por dependencias sobre los hábitos de movilidad.</p> <p>1.6.2 Efectuar reuniones para la búsqueda de alternativas para el programa de incentivos.</p> <p>1.6.3 Evaluar de las infraestructuras y equipamiento existente en las entidades.</p> <p>1.6.4 Realizar de propuestas de incentivos para su implementación.</p> <p>1.6.5 Monitorear de programa incentivos.</p> <p>1.6.6 Efectuar reuniones interinstitucionales para socializar la propuesta y aplicación del programa de incentivos.</p>
RESPONSABLES	Secretaría General, Dirección de Gestión Humana, Dirección de Infraestructura, Dirección Gestión ambiental, Plan Estratégico y Dirección de Tránsito.
ACTORES INVOLUCRADOS	Mesa técnica del Plan, entidades públicas seleccionadas, Ministerio de Medio Ambiente, MINERD, MAP, ENEVIAL, DIGESETT.
TIEMPOS	Corto, mediano y largo Plazo.
INDICADORES	Programa de incentivos formulados, cantidad de personal que usa la bicicleta, cantidad de espacios o áreas creadas en las entidades para incentivar el uso de la bicicleta.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Informes programas, minutas de reuniones, informes evaluación.

LÍNEA DE ACCIÓN 1.7: PLAN MAESTRO PARA BICICLETAS

ACTIVIDADES	Impulsar el Plan Maestro de Bicicletas para el Distrito Nacional 2020-2030.
SUB-ACTIVIDADES	<p>1.7.1 Socializar la importancia de la elaboración, como política pública local y nacional.</p> <p>1.7.2 Promover el desarrollo del plan en la Mesa Técnica.</p> <p>1.7.3 Impulsar la introducción del plan dentro de las políticas públicas de medio ambiente, salud y transporte para los futuros planes de gobierno.</p>
RESPONSABLES	ADN, Secretaría General, Dirección de Gestión Humana, Dirección de Infraestructura, Dirección Gestión ambiental, Plan Estratégico, Dirección de Tránsito.
ACTORES INVOLUCRADOS	Mesa técnica del Plan, DIGESETT, INTRANT.
TIEMPOS	Largo Plazo.
INDICADORES	Elaboración de plan maestro, cantidad de políticas sobre salud y movilidad no motorizada en proceso de discusión.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Plan maestro elaborado, reuniones realizadas.

EJE 2: INFRAESTRUCTURA SEGURA Y EQUIPAMIENTO

Mejorar la seguridad vial para los usuarios de bicicletas y peatones por medio del control de los factores de riesgo, y el acondicionamiento de vías y puntos críticos; así como la creación de ciclovías.

Objetivos

- » Garantizar la seguridad y accesibilidad de peatones y ciclistas a través de la construcción de infraestructura y equipamiento seguro.
- » Fomentar la intermodalidad de la bicicleta con otros modos de transporte.

48



LÍNEAS DE ACCIÓN 2.1: RED DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO, CICLISTA SEGURA PARA EL DISTRITO NACIONAL	
ACTIVIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Estudiar los proyectos existentes y futuros sobre la red ciclista peatonal y movilidad en general • Proponer biciparqueos en espacios públicos de rutas priorizadas y establecimientos de entidades públicas o privadas. • Crear un biciparqueo en las instalaciones del ADN • Diseñar dos rutas como plan piloto que suman un aproximado de 4 km de ciclovía • Gestionar la implementación de sistemas de alquiler bicicletas públicas o privadas en puntos estratégicos de la ciudad. • Proponer uso de bicicletas con el sistema metro (MSD) u otro medio de transporte masivo un día a la semana • Revisar tablas de ruta para selección y priorización.
SUB-ACTIVIDADES	2.1.1 Recopilar información sobre la infraestructura de las vías y puntos críticos (rampas) en las rutas priorizadas. 2.1.2 Planificar la red de biciparqueos en las rutas priorizadas. 2.1.3 Efectuar reuniones y acuerdos con las entidades públicas y privadas para la propuesta de biciparqueos. 2.1.4 Analizar la información recopilada para la planificación de la red ciclista y peatonal 2.1.5 Priorizar las fases para la implementación de la red de ciclovía. 2.1.6 Mejorar e instalar rampas peatonales y ciclistas en las esquinas y otros puntos de acceso en el Malecón y en dos de las rutas priorizadas para mejorar la accesibilidad y conveniencia para los peatones y ciclistas. 2.1.7 Estudiar y seleccionar las posibles opciones de ofertas para bicicletas públicas. 2.1.8 Proponer presupuesto de implementación de red ciclista. 2.1.9 Auditar e inspeccionar seguridad vial.
RESPONSABLES	ADN.
ACTORES INVOLUCRADOS	INTRANT, MOPC, DIGESETT, expertos en seguridad vial, sociedad civil, grupo de ciclistas, junta de vecinos, experto en publicidad y comunicación.
TIEMPOS	Mediano y largo plazo.
INDICADORES	Diagnóstico de Infraestructura de red ciclista elaborado, Trazado y priorización de la red ciclista diseñada, Biciparqueos en ADN en funcionamiento.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Documento informe de red ciclista, mapas del trazado de la red ciclista.

LÍNEAS DE ACCIÓN 2.2: TRATAMIENTO DE PUNTOS CRÍTICOS (INTERSECCIONES, CONECTIVIDAD)	
ACTIVIDADES	Identificar y seleccionar las principales intersecciones relacionadas con la red existente para mejorar sus condiciones físicas de conectividad y seguridad vial del ciclista.
SUB-ACTIVIDADES	2.2.1 Identificar los puntos críticos dentro de la red existente (Malecón, Winston Churchill, Zona Colonial y rutas recreativas). 2.2.2 Realizar encuestas sobre preferencia de ruta y de percepción de seguridad. 2.2.3 Efectuar reuniones técnicas con las entidades involucradas para búsqueda de las posibles soluciones. 2.2.4 Diseñar, cotizar e implementar las mejoras identificadas en 2 puntos críticos. 2.2.5 Realizar ejercicio de urbanismo táctico en uno de los puntos identificados. 2.2.6 Coordinar charlas interactivas con junta de vecinos para explicar intervenciones.
RESPONSABLES	ADN.
ACTORES INVOLUCRADOS	INTRANT, MOPC, DIGESETT. Experto seguridad vial, sociedad civil, grupo de ciclista, junta de vecinos, experto en publicidad, comunicación, sindicato transporte.
TIEMPOS	Mediano y largo Plazo.
INDICADORES	Intersecciones seleccionadas, resultados de encuestas, propuesta de urbanismo táctico, lista, reporte de recomendaciones para intervenciones.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Número de mejoras realizadas.

EJE 3: CULTURA Y EDUCACIÓN

Concientizar y sensibilizar a los ciudadanos sobre los factores de riesgo de la problemática de inseguridad vial en la ciudad, así como informar sobre la razón detrás de las acciones para generar apoyo a las medidas. Promueve además, el uso de movilidad activa por medio de una interacción constante con la comunidad.

Objetivo

- » Generar cultura y educación sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible, seguro, accesible y equitativo para toda la población.

LÍNEA DE ACCIÓN 3.1 INFORMACIÓN DE GRUPOS CICLISTAS

ACTIVIDADES	Generar la base de datos e informaciones relacionadas a actores y grupos ciclistas como insumo para la mejora y toma de decisiones en materia de movilidad ciclista.
SUB-ACTIVIDADES	3.1.1 Realizar listado de grupos ciclistas y acopio de información ciclista. 3.1.2 Desarrollar encuesta de movilidad y caracterización para grupos ciclistas. 3.1.3 Calendarizar eventos en la ciudad. 3.1.4 Sistematizar las experiencias y entrevistas relacionadas, para la creación de contenido que fomente el uso de la bicicleta.
RESPONSABLES	ADN, Grupos Ciclistas y colectivos.
ACTORES INVOLUCRADOS	INTRANT, Grupos ciclistas de mujeres y niños.
TIEMPOS	Corto y mediano Plazo.
INDICADORES	Base de datos creada, calendario de eventos, encuesta realizada.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Listado de grupos ciclistas, informe de resultados sistematizados, resultados de encuestas publicados.

LÍNEA DE ACCIÓN 3.2: PROGRAMAS DE EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

ACTIVIDADES	Concientizar y divulgar la importancia del uso de la bicicleta y otros medios no motorizados para la movilidad mediante la creación de la biciescuelas.
SUB-ACTIVIDADES	3.2.1 Realizar programa de biciescuelas. 3.2.2 Hacer base de datos de potenciales colegios, escuelas y universidades. 3.2.3 Programar reuniones de acercamiento y socialización del proyecto. 3.2.4 Definir calendarización de las visitas según centro educativo para charlas y prácticas. 3.2.5 Efectuar jornadas de educación vial en calles y avenidas. 3.2.6 Crear contenido para promoción en las redes, medios escritos y digitales.
RESPONSABLES	Equipo Bici, Mesa Técnica y responsable Biciescuelas ADN.
ACTORES INVOLUCRADOS	INTRANT, DIGESETT, grupo de ciclistas y colectivos grupos de mujeres y niños.
TIEMPOS	Mediano Plazo.
INDICADORES	Talleres y jornadas realizados, charlas efectuadas, programa de biciescuelas, publicación de campaña.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Documento programa de biciescuelas, fotos, documento base de datos, documento calendario, campañas publicadas.

LÍNEA DE ACCIÓN 3.3: AMPLIAR Y CONSOLIDAR LA VÍA RECREATIVA

ACTIVIDADES	Búsqueda de alternativas para la mejora del uso de las vías recreativas existentes o la creación de nuevas vías en zonas que cumplan con los requerimientos básicos.
SUB-ACTIVIDADES	3.3.1 Realizar diagnóstico, análisis de vía recreativas existentes. 3.3.2 Recopilar de información de campo (encuesta de percepción, mapeo de la velocidad y aforos. 3.3.3 Instruir al personal y policías (PM PN) ya dispuestos en la zona. 3.3.4 Instalar dispositivos de control y señalizaciones. 3.3.5 Levantar diversos puntos para ampliación de vía recreativa. 3.3.6 Destinar área de estacionamientos en vías recreativas.
RESPONSABLES	ADN, Policía Municipal.
ACTORES INVOLUCRADOS	MOPC, Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Salud Pública, MITUR, Policía Nacional, Grupos Ciclistas, Colectivos.
TIEMPOS	Mediano y largo Plazo.
INDICADORES	Diagnóstico realizado, resultados de encuestas, personal capacitado, Personal instruido, dispositivos instalados.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Diagnóstico, informe técnico, levantamiento, fotos.

LÍNEA DE ACCIÓN 3.4: COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LAS ACCIONES DEL PLAN

ACTIVIDADES	Sensibilizar a la comunidad a través de la promoción de los programas de educación y actividades y eventos del ciclismo y movilidad.
SUB-ACTIVIDADES	3.4.1 Desarrollar un calendario de actividades, eventos y fechas importantes para Santo Domingo. 3.4.2 Difundir y promocionar material educativo y plan de acción en las vías recreativas. 3.4.3 Acompañar en creación del programa Biciescuela. 3.4.4 Creación de actividad Grupo modal (tiempo de recorrido). 3.4.5 Charlas y actividades de promoción.
RESPONSABLES	ADN.
ACTORES INVOLUCRADOS	Grupo de ciclistas y colectivos, Ministerio de Educación, Universidades, INTRANT, MOPC, DIGESETT.
TIEMPOS	Mediano y largo Plazo.
INDICADORES	Presentación del plan, documentos educativos impresos, actividades de la Biciescuela, actividades de promoción.
MEDIO DE VERIFICACIÓN	Documento calendario actividades, publicaciones en la web, reuniones, fotografías.



07

RED DE CICLO VÍAS: CRITERIOS PARA POSIBLES TRAZADOS

52

La construcción de ciudades más seguras para los ciclistas y peatones no solo implica la disposición de los carriles o espacios en la aceras, sino contar con sus buenas condiciones a través del diseño urbano, lo cual representa un papel importante en el trazado de la red de ciclo vías y el fomento de los desplazamientos a pie.

La falta de datos ciclistas para los posibles trazados de ciclo vías, en el Distrito Nacional provocó durante el proceso de elaboración del presente Plan de Acción, los inicios de estudios y aproximaciones diversas. En un primer momento se seleccionaron cuatro (4) vías, en las que se establecieron, de acuerdo al valor de 5 a 1, distintos criterios³⁶ relacionados

a: flujo, zonas de atracción, vías principales que intersecan, posibles puntos de bicicletas compartidas, estaciones de metro y bici estacionamientos, arrojando con esto las vías de mayor y menor puntuación³⁷ (ver anexo 7). Fueron considerados posteriormente datos de los aforos manuales realizados, que han sido presentados en capítulos anteriores, y los de los mapas sobre estratificación social, uso residencial, así como los del sistema Strava³⁸, y la encuesta del Plan Bici para el Gran Santo Domingo³⁹, lo que permitió esbozar una propuesta (ver anexo 8). En lo adelante, se incluyeron nuevas vías considerando diversos criterios de evaluación, los cuales a través de su porcentaje arrojan el potencial y la vocación que tiene la infraestructura existente, tales han sido:

37 Estas serían: Avenida Bolívar y Rómulo Betancourt, Gustavo Mejía Ricart, Av. Tiradentes, Paseo de Los Reyes Católicos, Calle Pedro Livio Cedeño, Av. Padre Castellanos.

38 Este sistema GPS, especifica las vías de mayor intensidad aunque solo mide el uso deportivo.

39 Estudio realizado por el Intransit

36 El número 5 sería referido a la mayor puntuación y el número 1 la menor

- » Conectividad
- » Acceso a destinos
- » Densidades poblacionales
- » Conteos de ciclistas y rutas actuales
- » Dimensiones de cuadras y vías
- » Ciclo rutas existentes y vías recreativas
- » Puntos estratégicos con vocación a multimodalidad.

La conectividad, se refiere al enlace entre los destinos más importantes considerados en la ciudad, disminuyendo la distancia entre estos, y produciendo viajes más directos. Respecto a la variable sobre el acceso a destinos, se destacan las principales universidades, centros de estudios, centros culturales y de ocio, parques y deportes; así como zonas de comercios y servicios. Por otro lado, la densidad poblacional se verifica en las zonas con alto nivel en general, en zonas vulnerables y su conexión entre las circunscripciones de la ciudad. Se midieron también los flujos de ciclistas urbanos⁴⁰ en la actualidad tomando en cuenta sus rutas y dirección de tránsito.

Por último, se consideraron los criterios sobre las vías que por su tamaño y espacio disponible pudieran expandirse para peatones y ciclistas, la existencia de infraestructura ya destinada a ciclistas y su futura conexión con los municipios más cercanos, así como la conexión con paradas de autobuses, y estaciones de metro.

Este ejercicio ha dado como resultado la identificación de las vías que cumplen, de acuerdo al puntaje obtenido, con los mayores criterios que determinaran su selección como ciclo vías (ver anexo 9). En lo adelante deberán hacerse estudios más detallados, en conjunto con la mesa técnica del plan y las direcciones de tránsito e infraestructura del ADN, con el objetivo de seguir estudiando estos datos preliminares e ir contrastando y revisando en cada caso su nivel de factibilidad para su priorización, de acuerdo a criterios de índole social, de seguridad, demanda, costo intermodal de la ruta, entre otros aspectos y que permita su puesta en marcha según fases y las pruebas piloto requeridas.

⁴⁰ Se cuentan con conteos mínimos que en lo adelante deberán ampliarse en los distintos puntos seleccionados

REFERENCIAS

1. Oficina Nacional de Estadística, 2010. IX Censo Nacional de Población y Vivienda
2. Dirección General de Impuestos Internos, año 2015
3. Dirección General de Impuestos Internos, DGII. (2018). Parque Vehicular 2018 Distrito Nacional, RD
4. Vicepresidencia de la Republica, Sistema Único de Beneficios (Siuben) 2010. Distrito Nacional, Calidad de Vida. Estudio Socioeconómico de Hogares
5. ADN-ICMA –FEDOMU, 2018. Plan de Ordenamiento Territorial, del Distrito Nacional, POT Capital 2030.
6. Intrans/Systra. 2018 Estudio de Movilidad Urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo.
7. Ayuntamiento del Distrito Nacional. Plan Estratégico para el Distrito Nacional 2015-2030. Documento borrador en proceso de elaboración.
8. Observatorio de Seguridad Ciudadana-RD, 2015. Informe seguridad vial en la Republica Dominicana. Perspectiva desde el fenómeno de Accidentabilidad. Informe temático sobre seguridad ciudadana OSC-IT008.
9. Autoridad metropolitana de transporte, AMET, 2011. Subdirección de planificación. Informe propuesta de ciclo rutas.
10. Ayuntamiento del Distrito Nacional ,2014. Circuito bici, Presentación sobre Reflexiones para la Elaboración de una Propuesta.
11. Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. Febrero de 2017.
12. Presentación de Sistemas Integrados de Transporte Movilidad Sostenible en Santo Domingo, 2017. Taller City Links. Departamento de Movilidad de la ciudad de Austin, Texas/ Ayuntamiento Distrito Nacional.
13. Organización Panamericana de la Salud, Organización Mundial de la Salud, Comisión Presidencial por la seguridad vial, 2017. Plan Estratégico Nacional para la seguridad vial de la República Dominicana, (PENSV) 2017-2020
14. Ministerio de Medio Ambiente, Consejo Nacional de Cambio Climático, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo(PNUD), Global Environment Facility, GEF. 2015. Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero INGEI de la Republica Dominicana-Año base 2010.
15. World Resources Institute(WRI) 2016 . Ciudades Más Seguras Mediante El Diseño
16. Jenny Lei Ravelo 2018. Cities and NCDs: In Santo Domingo, cars cause more than congestion. <https://www.devex.com/news/cities-and-ncds-in-santo-domingo-cars-cause-more-thancongestion-92895>
17. WorldHealthOrganization.Muerte en la Carretera. <<http://roads.live.kiln.digital/?lang=es#deaths>

ANEXOS

Anexo 1 - Marco legal

En octubre de 2015, se establece la Política de Cambio Climático por el Decreto No. 295-15, inspirada en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático y en el Protocolo de Kyoto. Es coherente con la Visión de la Nación a Largo Plazo, establecida en la END 2030, así como la Ley 64-00, sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales y con el Decreto No. 601-08, que crea e Integra el Consejo Nacional para el Cambio Climático y el Mecanismo de Desarrollo Limpio. Se articula con los instrumentos del Sistema Nacional de Planificación y el Plan Nacional Plurianual del Sector Público, a fin de propiciar un marco político e institucional favorable a un desarrollo bajo en emisiones de gases de efecto invernadero y resiliente al cambio climático.

En octubre del 2016, la República Dominicana participó por primera vez en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III). Comprometiéndose a aplicar los resultados emanados de la Nueva Agenda Urbana (NAU). La Declaratoria de Quito sobre la NAU, señaló el objetivo 11 para lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Específicamente en su meta 11.2 sostiene lo siguiente: “De aquí a 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 de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

A su vez, la NAU es capaz de generar sinergias con compromisos globales como la Agenda de Desarrollo Post 2015, los acuerdos de París, el Marco de Sendai y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) respecto a la gestión ambiental, erradicación de la pobreza, urbanización y desarrollo sostenible. Esto nos dirige hacia un modelo ideal de ciudad, basada

en los conceptos de ciudad compacta, resiliente, segura, sostenible, inclusiva y participativa.

Es importante remarcar que el objetivo 11 de construir ciudades y comunidades sostenibles, es el único ODS que no había encontrado un compromiso explícito en la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) 2030 de la República Dominicana. Ya que esta se Imprima un cambio en el modelo dominicano de desarrollo a través de: “desarrollarse de forma innovadora, sostenible y territorialmente equilibrada e integrada y se inserta competitivamente en la economía global”. Dicho objetivo 11 de la EDN se verifica que es posible incorporar a través de la Implementación y Plan de Acción de la NAU.

En febrero de 2017, se promulgó la Ley No. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. Con dicha ley se crea Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANS), como organismo rector, nacional y sectorial, con personería jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, encargado de cumplir dicha ley y sus reglamentos.

Dentro de los principios rectores de la movilidad, el no. 35 manifiesta: “Fomento de los modos no motorizados de transporte: modo peatón y modo bicicleta privada y pública, a través de la construcción de infraestructuras y la adopción de medidas de gestión que aseguren una circulación segura a peatones y ciclistas”. Este principio de la referida ley se articula con la inclusión y promoción de la política que lleva el gobierno local de aumentar medios de transporte no motorizados y más sostenibles a través del uso de la bicicleta.

La presencia de diversos artículos de la ley refiere el tema de este medio de transporte. En su Párrafo I enuncia la competencia de los ayuntamientos a realizar las propuestas relacionadas a la planificación y desarrollo urbano, transporte urbano, seguridad y demarcación vial; así como en la regulación del uso de las vías públicas (art

130) mediante las señales correspondientes y las clases de vehículos que puede transitar. Estas recalcan la competencia de los ayuntamientos en la especialización y el uso de las vías, lo que posibilita las iniciativas que se desarrollan en esta materia.

Otro artículo de referencia es el que especifica el uso de las ciclo vías (art 156), de forma exclusiva para los ciclistas con la regulación del el INTRANT y los ayuntamientos así como la penalización a vehículos de motor que hagan uso de la misma. En el artículo 157 se enuncia el uso del casco protector para motociclistas, así como algunas medias de actuaciones sanciones y obligaciones de los motociclistas y ciclistas en el art 251 de la referida ley.

Como parte de los atributos de la ley No. 63-17 se le asigna la creación y elaboración del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, integrándose a este la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible para el Gran Santo Domingo, de acuerdo a los requerimientos de Mobilise Your City (MYC), con el apoyo de la Alianza Francesa Para el Desarrollo (AFD). Los resultados de los datos generados a través del diagnóstico y el análisis de dicho plan, serán base para los proyectos movilidad planteados con una perspectiva inclusiva de los programas de desarrollo a nivel local y nacional, en beneficio de los municipios y con miras a reducir la congestión vehicular, el número de víctimas del tránsito, y mejorar la calidad del aire, y la eficiencia económica, y la calidad de vida.

Otros instrumentos a escala municipal alienados a dicho planes de movilidad sostenible son el Plan Estratégico del Distrito Nacional, el cual aborda de manera integral la ciudad persiguiendo una visión clara del futuro deseado y posible de acuerdo al estado de situación actual. La misma realizada a través de un proceso consensuado y pactado socialmente, a través de metas y acciones periódicas en conjunción con los actores responsables y los recursos. Este plan para la ciudad deberá “generar múltiples beneficios para la población a corto, mediano y largo plazo formando un clima de calidad de vida, inversión, y convivencia sostenible con el medio natural”. El Eje 1 establece como “Ciudad que crece sosteniblemente”, planteando la democratización de espacio público y la calidad del aire y niveles de ruido y trazando dentro

de sus objetivos el proyecto de creación de un circuito unificado y seguro de ciclo vías para el Distrito Nacional.

El segundo se refiere al Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional, el cual reconoce el territorio con un régimen específico y se convierte en un marco general de la normativa urbana que define los lineamientos para la localización y distribución de usos y actividades, determinando las infraestructuras requeridas para soportarlas, y el modelo estructural que plantea a nivel general la Clasificación del Suelo. Por tanto, territorializa aspectos de movilidad, infraestructura verde y centralidades, relacionado a una planificación para la Adaptación Climática que contextualiza oportunidades relacionadas al uso de la Bicicleta.

Anexo 2 - Ordenanza restricción vehículos pesados

La regulación 11/12, de tránsito de vehículos pesados en la AV. George Washington desde la Linconl hasta la Meriño es modificada por la ordenanza 2/17, la cual establece los horarios para vehículos pesados de lunes a viernes desde las 12:00 am a 12:00 pm de lunes a viernes y prohíbe los fines de semana y días feriados. En lo adelante fue modificada nuevamente por la 5/19 que establece los horarios de 12:00 am a 2:00 pm y los sábados hasta 12:00 pm. En el mapa siguiente se muestra los tramos de restricción y rutas alternas.



Anexo 3 - Cuadro de jerarquización vial

ARTERIALES PRINCIPALES (TRAVESÍAS Y AVENIDAS PRINCIPALES)	ARTERIALES MENORES (AVENIDAS SECUNDARIAS)	CALLES COLECTORAS
Travesías:	Carretera La Isabela-Camino Chiquito-Luis Amiama Tió- Av. Pedro Livio Cedeño	Av. Monumental
Autopista Duarte-John F. Kennedy - V Centenario - Av. Padre Castellanos	Av. Nicolás de Ovando	Dr. Delgado
Av. 27 de Febrero - Av. Paris	Av. Albert Thomas	Av. Caonabo
Av. Paseo Presidente Billini - Av. George Washington - Autopista 30 de Mayo - Av. Presidente Caamaño Deñó - Av. Francisco del Rosario Sánchez	Av. San Martín - 30 de Marzo	Av. Anacaona
Av. Máximo Gómez	Av. Gustavo Mejía Ricart	Av. Enriquillo
Avenidas principales:	Av. Lope de Vega	Av. Fernando Defilló
Av. Duarte-Av. Paseo de los Reyes Católicos-Carlos Pérez Ricart-Av. Circunvalación	Av. Roberto Pastoriza	Av. Paseo de los Locutores
Av. José Ortega y Gasset - Av. Santo Tomás de Aquino	Av. México - José Andrés Aybar Castellanos	Calle Francisco Prats Ramírez
Av. Tiradentes - Av. Alma Máter - Av. Del Zoológico	Av. Pedro Henríquez Ureña	Calle Guarocuya
Av. Abraham Lincoln-Los Próceres - Av. Luperón	Av. Sarasota	Calle Luis F. Thomen
Av. Winston Churchill - Av. E. Jiménez Moya	Av. Cayetano Germosén - Av. José Contreras	Calle Federico Geraldino
Av. Núñez de Cáceres	Av. Privada - Antonio Guzmán Fernández-Theodore Chasserieu	Calle Paseo de los Locutores
Av. Bolívar - Av. Rómulo Betancourt	Av. Correa y Cidrón	Calle Barahona
Av. Independencia	-	Calle Pepillo Salcedo
Av. Jacobo Majluta	-	Calle Tunti Cáceres
Av. República de Colombia	-	Calle Peña Batlle
-	-	Av. o calle Belice

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial (POT, 2019)

Anexo 4 - Resoluciones para uso de parqueos y estacionamientos áreas de peatones

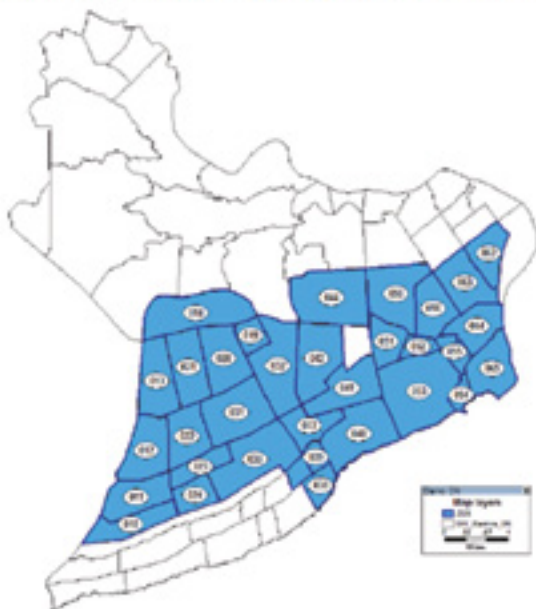
- Según el Plan de Regulación del Tránsito Vehicular y Peatonal de la Resolución No. 94/98 del Polígono Central, prohíbe el uso de estacionamiento paralelo en todas sus calles, en las vías de un solo sentido se permite a la derecha del sentido de la vía y en las vías de dos sentidos, el estacionamiento se permite en la acera norte para las de Este a Oeste y en la acera este en la Norte a Sur. Respecto al horario, no se permite estacionamiento de 7:00 a.m. a 7:00 p.m. en las vías primarias y secundarias tipo A y B, que bajo la jerarquización antes mencionada, corresponde a las avenidas principales ó arteriales menores (avenidas secundarias).

- En 2013, se hace una propuesta de Normativas de Estacionamientos Regulados en el ADN. Se prohíben las paradas en los pasos de peatones y se asume las mismas directrices del Polígono Central según en el sentido. Surgen las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) identificadas de uso restringido, con limitaciones horarias y retribución de arbitrios.

58



Anexo I: Zonas Estacionamiento Regulado (ZER) – Ayuntamiento del Distrito Nacional



Anexo 5- Marco legal relacionado a la seguridad ciclista

- Existe límite de Velocidad en vías urbanas igual a 50km/h pero no puede modificarse. En ese sentido, es importante dotar a las autoridades locales de competencias que les faculten reducir el límite considerando circunstancias locales: existencia escuelas/hospitales, ó concentración de usuarios en la vía.

Debe resaltarse el bajo grado de cumplimiento de las leyes sobre velocidad, siendo necesario el incremento de agentes e instrumentos de medición.

- A través del artículo 263 de la Ley de Movilidad 63-17, autoriza practicar el procedimiento de alcoholimetría y pruebas toxicológicas y sancionar a:

- Conductores de vehículo de motor con grado superior a 0.5 gramos por litro (gr/l) en la sangre o 0.25 miligramos por litro (mgr/l).

- Conductores de vehículos del transporte público o que porten un permiso de aprendizaje debe ser grado 0.0 de alcohol.

- Motocicletas, no debe superar 0.2 gramos de alcohol por litro de sangre o 0.1 miligramos por litro (mgr/l).

Actualmente existen en el país ocho (8) alcoholímetros y treinta y dos (32) alcoholímetros de tamizaje, y aún no se precisa cuándo iniciará su aplicación.

- Se tiene ley sobre el uso del cinturón de seguridad aplicable a los pasajeros de los asientos delanteros y se reconoce la fiscalización en referencia a dicha ley.

- A través del artículo 251 de la Ley de Movilidad 63-17 prohíbe transitar a ciclistas, conductores de motocicletas y sus pasajeros sin uso de cascos protectores homologados.

Se presentó a consulta pública el Reglamento de uso y transporte en motocicletas, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.

- A través del artículo 69 de la Ley de Movilidad 63-17, se prohíbe el transporte en asientos delanteros a niños menores de 12 años.

Queda indicado que el INTRANT establecerá mediante reglamento las especificaciones de los asientos para niños mayores de seis (6) años y hasta los doce (12) años según la edad, peso y tamaño del niño.

Anexo 6 - Análisis situacional FODA. Resultado segundo taller de consulta Plan de Acción de Seguridad Ciclista

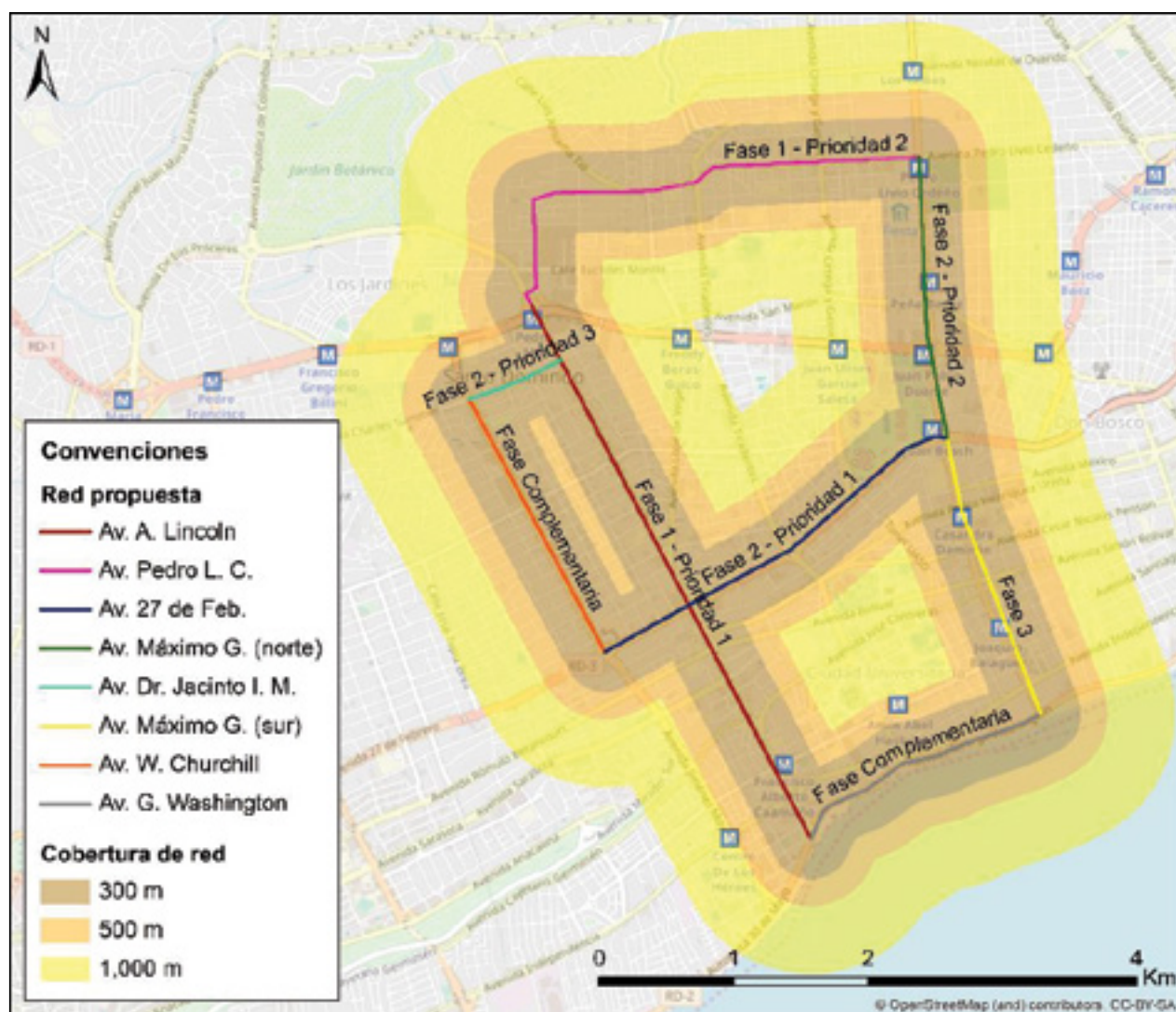
FORTALEZAS		OPORTUNIDADES	
Existe una gran voluntad política e interés en el tema desde el ADN.		Las calles en Santo Domingo han sido planeadas y construidas para la movilidad motorizada lo cual hace que la calle actualmente sea ancha, por lo que se puede aprovechar para redistribuir el espacio e implementar soluciones de movilidad peatonal y ciclista.	
La ciudad cuenta con buenas características de proximidad y topografía.		Se cuenta con un proyecto actual de infraestructura ciclista existente en el Malecón y en la Av. Winston Churchill.	
Existe una buena base de organizaciones ciclistas, empresas y otros actores interesados que pueden apoyar y soportar las acciones con sociedad civil.		Existe una industria creciente de tiendas y talleres de bicicleta que se puede potencializar.	
Existe ya una cultura de ciclismo recreativo y buena aceptación y apropiación de programas de ciclovías recreativas mediante “cierres temporales” de calles al tránsito automotor, para generar actividades deportivas y recreativas en el espacio público.		SD a través del ADN está desarrollando el Plan de Ordenamiento territorial y otras herramientas de Planificación que pueden impulsar el uso de la bicicleta como modo de transporte.	
		Debido a que la movilidad en Santo Domingo está orientada al automóvil, en las horas pico se genera mucha congestión vehicular, esto puede incentivar el uso de la bicicleta al ser más un modo de transporte más eficiente y económico.	
		Existen ciclovías recreativas las cuales pueden expandirse para incentivar el uso de la bicicleta.	
		Existen políticas a nivel nacional que buscan promover el transporte sostenible.	
		La economía del país está en crecimiento con una tasa anual aproximada según datos del ADN del 7%.	
DEBILIDADES		AMENAZAS	
No existe información sobre el uso de la bicicleta o una encuesta origen-destino que pueda apoyar la planificación de una red para bicicletas.		Se identifica una falta de coordinación entre entidades públicas.	
La infraestructura existente no es segura, ni accesible y no facilita los traslados a pie o en bicicleta.		Los sindicatos de operadores del transporte público (choferes, vehículos pesados, etc.) – pueden percibir el desarrollo de un plan o red ciclista como una obstrucción a sus actividades y operaciones.	
Falta de sensibilización sobre la seguridad vial a todos los actores de la vía y principalmente sensibilización al personal de las diversas instituciones del gobierno.		Ocupación e invasión de ciclovías por otros actores de la vía (motos, automóviles, conchos, peatones).	
El ADN no tiene acceso a los datos existentes de siniestralidad vial y hechos de tránsito.		Se registran altas velocidades en las calles representan un riesgo para modos de transporte activos.	
Se requiere realizar un levantamiento de la infraestructura actual de la ciudad con enfoque de movilidad activa, de tal forma que se logren identificar aquellos puntos que carezcan de condiciones mínimas de seguridad, por ejemplo: falta de alumbrado público e iluminación.		Inseguridad personal, especialmente para mujeres – acoso sexual.	
La comunidad no tiene una buena percepción de los ciclistas.		No existe una regulación del transporte informal tipo concho.	
No existe un manual de diseño o normas para el diseño de infraestructura segura.		Conductores de autos particulares peleando por espacio en las calles.	
No existe una persona responsable de los proyectos de bicicletas.		Se percibe que muchas personas no estarían dispuestas a usar la bicicleta por el clima de Santo Domingo. El clima en ciertas épocas del año es variable y puede ser muy caliente, falta de sombra.	
Nueva ley de movilidad pone muchas restricciones / obligaciones para los ciclistas sin establecer sus derechos al uso de la vía / tiene multas desproporcionadas.		La seguridad vial no es un tema transversal en el gobierno.	

Anexo 7 – Mapa Estudio 1. Posibles trazados



Fuente: Elaboración propia equipo ADN/WRI, 2018

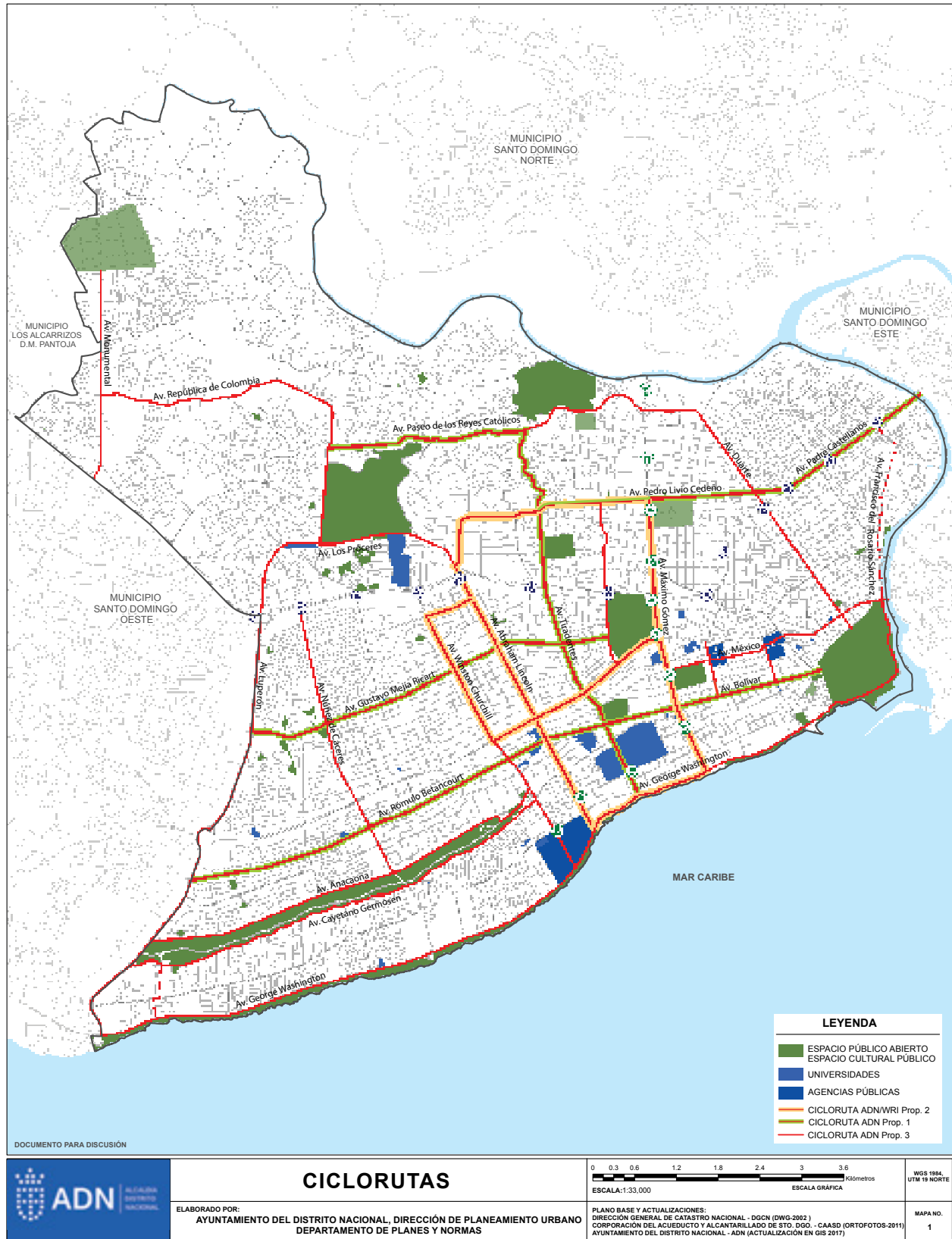
Anexo 8 – Mapa Estudio 2. Posibles trazados



Fuente: Elaboración propia equipo ADN/WRI, 2018

Anexo 9 - Mapa Estudio 3. Posibles trazados

62



Fuente: Equipo ADN, 2019

Anexo 10 - Listado de participantes

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Coronel Robinson D Jesús	DIGESETT
Contreras	DIGESETT
Ing. José A. Piñeiro	DIGESETT
Ing. Bianka Rosario	DIGESETT
Ing. Marilex Adames	INTRANT
Rosanna Ferreras	INTRANT
Sheyla Guerrero	INTRANT
Vilma Diaz Gautreau	INTRANT
Miguel Domínguez	Agencia Francesa de
Marie Joly	Desarrollo
Leonardo Cortés	Gaia Verde
Mario Sosa	Sociedad civil
Mariano Sanz	Sociedad civil
César Godoy	Café 401
Juan Morey	Cicloruta Dominicana
Juan Conde	Soy Ciclista Urbano
Julia Gross	Aero Cycling Team
Oswaldo Soto	Bicicleteros Club
José Paliza	Zona Bici
Laura Bogaert	Zona Bici
Francisco Afonso	Santo Domingo en Bici
Marvin Mariñez	Santo Domingo en Bici
Beatriz Fernández	Masa Crítica
Gilkauris Rojas	UNPHU
Mariana Espinosa	Vital Strategies
Iván De La Lanza	WRI México
Anna Bray Sharpin	WRI Washington
Natalia Lleras	WRI Colombia
Biviana Riveiro	ADN
Juan Mubarak	ADN
Amín Abel	ADN
Victoria De Lancer	ADN
Mónika Sánchez	ADN
Jesús D´ Alessandro	ADN
Sixto Brea	ADN
Juan Estrella	ADN
Linette Santana	ADN
Darío Domínguez	ADN
Carmen Moreta	ADN
Adrián Aguilera Figueroa	ADN
Fernando Campos	ADN
Gladiber Hernández	ADN
Evelyn Carmona	ADN
Shaolin Sant-Hilaire	ADN
Teresa Moreno	ADN
Fernando Lloret	ADN

Anexo 11 - Fotos de proceso y actividades

Foto: 1er Taller Visita Técnica y Taller Santo Domingo Más Seguro para Bicicletas



64



Foto: 2do Taller Visita Técnica y Taller Santo Domingo Más Seguro para Bicicletas



Foto: Participación del Equipo Bici (ADN) en Safety 2018 World Conference Bangkok, Tailandia

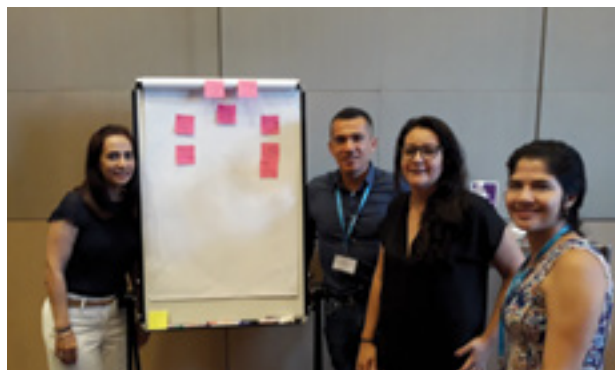


Foto: Reunión técnica Equipos Plan Bici y Dirección de Tránsito y Movilidad del ADN

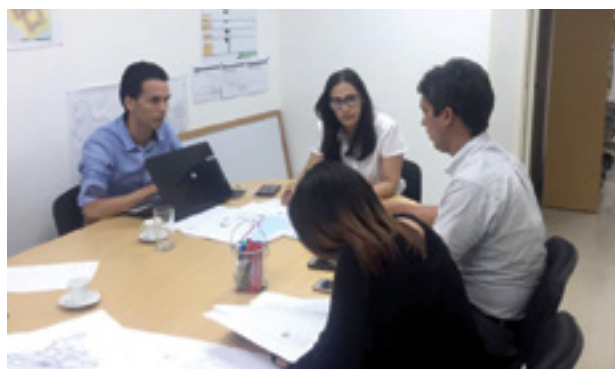


Foto: Recorrido y levantamiento de campo Equipo Bici (ADN) y Zona Bici (Sociedad Civil)





Foto: Taller de socialización del Plan de Acción de Seguridad Ciclista, Equipo bici (ADN), Mesa Sociedad Civil y Mesa Interinstitucional



66 Foto: Reunión para proyecto Cultural Educativo para la seguridad vial, Equipo bici (ADN) con
 • • PUCMM y Fundación Tu Eres El País



Foto: Presentación de propuestas urbanismo táctico en puntos de críticos por estudiantes de la PUCMM a Equipo bici (ADN)



Foto: Taller de presentación de resultados, priorización y selección de Ciclovía. Secretaría General ADN, Infraestructura, Tránsito, Equipo bici (ADN) y consultores WRI.



Foto: Presentación de resultados de levantamiento a grupos ciclistas, por Equipo bici (ADN) y consultores WRI.



Foto: Levantamiento de campo sobre vía seleccionada, por Equipo bici (ADN) y consultores WRI.



Foto: Levantamiento de campo sobre vía seleccionada, por Equipo bici (ADN) y consultores WRI.



Foto: Reunión Regional en América Latina Seguridad Vial y Movilidad 2019 (Buenos Aires, Argentina)



68

Foto: Foro Internacional de Transporte 2019 (Buenos Aires, Argentina)



