



ÍNDICE

1.	DIAGNÓSTICO.....	3
1.1.	INTRODUCCIÓN	3
1.2.	OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	3
1.3.	OBJETIVO GENERAL.....	4
1.4.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
1.5.	ALCANCE DE LA CONSULTORÍA.....	5
1.6.	DESCRIPCIÓN DEL CANTÓN	6
1.7.	SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y FÍSICA	6
1.7.1.	UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN POLÍTICA ADMINISTRATIVA.....	6
2.	DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL CANTÓN PALLATANGA.....	9
2.1.	EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA, TERRITORIAL Y URBANÍSTICA	10
2.1.1.	POBLACIÓN.....	10
2.1.1.1.	DENSIDAD DE POBLACIÓN DEL CANTÓN	11
2.1.2.	VIVIENDAS.	11
2.1.3.	TAMAÑO MEDIO FAMILIAR.	12
2.1.4.	EMPLEO Y EMPRESAS, POR SECTORES ECONÓMICOS (AGRICULTURA, INDUSTRIA, CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS).....	12
2.1.4.1.	POSESIÓN VEHICULAR Y TASA DE MOTORIZACIÓN.	12
3.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORTES Y SU FUNCIONALIDAD.....	14
3.1.	METODOLOGÍA APLICADA DEL ESTUDIO Y EL TRABAJO DE CAMPO.....	14
3.1.	LABORES PRELIMINARES	14
3.1.2.	Zona Urbana:	14
3.2.	CAPACITACIÓN Y SELECCIÓN DEL PERSONAL	15
3.3.	CENTROS GENERADORES Y ATRACTORES DE VIAJES.	19
3.4.	MATRIZ DE VIAJES ORIGEN- DESTINO CONSOLIDADA.....	20
4.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE RED VIARIA Y TRÁFICO.....	23
4.1.	SISTEMA VIARIO	23
4.2.	SISTEMA ACTUAL DE TRÁFICO	26
4.2.1.	METODOLOGÍA.....	26
4.2.2.	TRANSITO PROMEDIO DIARIO	27
4.2.3.	RESULTADOS OBTENIDOS.....	27
4.2.4.	CALCULO DEL TRÁFICO PROMEDIO DIARIO ANUAL (TPDA).....	27
5.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS.....	31



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

5.1.	OFERTA DE ESTACIONAMIENTO	31
6.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO.....	33
7.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES NO MOTORIZADO O PEATONAL	34
7.1.	DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL.....	34
7.2.	LOS FLUJOS PEATONALES	35
7.3.	BARRERAS ARTIFICIALES.....	36
7.3.1.	INFRAESTRUCTURA VIARIA.....	36
8.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN BICICLETA.....	37
9.	EVALUACIÓN DEL TRANSPORTE Y SU DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL:.....	38
9.1.	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.....	39
9.2.	EVALUACIÓN DEL CANTÓN PALLATANGA	39
10.	EVALUACION DEL CONSUMO DE ENERGIA EN REFRENCIA A LA MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA	42
11.	EVALUACIÓN DEL TRANSPORTE Y SU DIMENSIÓN SOCIAL: ACCIDENTALIDAD.....	44
13.	EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO.	52
14.	PROPUESTAS	54
15.	DETERMINACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN.	65
16.	INDICADORES.....	74
17.	METAS ESTRATÉGICAS EN BASE A LAS PROPUESTAS.....	70
18.	CRONOGRAMA VALORADO DE TRABAJO	77
	MATRIZ DE SEGUIMIENTO PROPUESTA PARA LOS PROYECTOS DE ESTE PLAN.	79
19.	ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL Y FUNCIONAL PROPUESTO	86



1. DIAGNÓSTICO

1.1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades son un lugar privilegiado de desarrollo económico, social y cultural, debido fundamentalmente al potencial de encuentros y de intercambios que ofrecen. Este potencial resulta de la combinación de tres factores: la accesibilidad, es decir, la capacidad de poder desplazarse y acceder a un lugar; la densidad de actividades en el territorio (empleos, servicios, viviendas, etc.); y la concentración de las mismas en determinadas centralidades de funciones numerosas y diversas, como pueden ser colegios y escuelas (formación), polígonos industriales y zonas de oficinas (trabajo), centros comerciales, ocio y pequeñas tiendas de barrio (comercio), equipamientos públicos, etc. La movilidad aparece, directamente derivado de esta situación, como consecuencia de la necesidad de realizar diferentes actividades en distintos lugares del territorio, y como tal necesidad básica es entendida por la ciudadanía.

Aquellas ciudades que consiguen estructurar un sistema de transporte y movilidad integrado, eficiente, basado en el uso racional del espacio urbano, son las que se posicionan a la cabeza de los índices de desarrollo económico y humano. Un sistema de transporte que se oriente hacia las tres vertientes de la sostenibilidad, es decir, que sea sostenible económicamente y financieramente, que minimice el impacto en el medioambiente y que ayude a la integración junto con el equilibrio social junto con una estructura del territorio que mantenga unos mínimos niveles de densidad y multiplicidad de usos y funciones en la ciudad, son la garantía de conseguir una ciudad o cantón más competitivo, más eficiente, más humana y más habitable

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de los cantones Ecuatorianos, que pretenden asumir sus competencias de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.

1.2. OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

Acorde a la predisposición del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pallatanga, ha sido posible la definición de una serie de objetivos para la elaboración del PMS¹,

¹ PMS-Plan de Movilidad Sostenible



que responden claramente a todos los requisitos definidos por los términos de referencia solicitados para el presente contrato.

1.3. OBJETIVO GENERAL

- Elaborar el estudio del plan de movilidad para asumir las competencias de transporte terrestre tránsito y seguridad vial del cantón Pallatanga.

1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diagnosticar la situación actual de movilidad del cantón Pallatanga
- Desarrollar y mejorar la oferta del transporte público (imagen, información, velocidad comercial, operación etc.).
- Mejorar de la movilidad peatonal y la supresión de barreras arquitectónicas en toda el área municipal.
- Definir directrices para fomentar la movilidad en transporte no motorizado en un entorno adecuado, seguro y agradable para la población.
- Gestionar la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- Establecer políticas de regulación de carga, descarga y reparto de mercancías en los principales ejes comerciales del cantón.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano y rural con las políticas de movilidad de modo que se atiendan de manera adecuada y racional los desplazamientos habituales, se garantice la accesibilidad a las viviendas, centro de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, sanitario, educativo, deportivo, religioso, etc. Con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.
- Mejorar la movilidad en general y por medio de actuaciones disuasorias de la utilización del vehículo privado, y ofreciendo alternativas válidas y de mayor calidad que permitan incidir sustancialmente en el reparto modal de los transportes motorizados y no motorizados.
- Formular propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial.



1.5. ALCANCE DE LA CONSULTORÍA

El alcance de esta consultoría se encuentra definido por los términos de referencia y el respectivo contrato.

Sin embargo para realizar esta consultoría se hace necesario de una serie de acciones que ayudan de forma significativa al desarrollo del presente documento y se los presenta a continuación:

Recopilación y análisis del actual sistemas de tránsito y transporte

Para la recopilación del sistema actual se utilizó como base de consulta las siguientes fuentes:

- Información disponible por parte de la Agencia Nacional de Transito de Chimborazo
- Información disponible por parte de la Municipalidad
- Información disponible por parte de la Jefatura provincial de Transito de Chimborazo
- Información suministrada por el INEC, IGM, y diversas instituciones.

Así mismo para cumplir con el alcance de la consultoría, se desarrolló las siguientes actividades:

- Estudios de tráfico.
- Encuestas Origen-Destino
- Inventario de Infraestructura
- Desarrollo del modelo de transporte
- Desarrollo del Plan de Movilidad
- Socialización
- Evaluación del fortalecimiento institucional.

De esta forma el Plan de Movilidad del Cantón Pallatanga, se desarrolla en base a las necesidades de la población y sus autoridades.



1.6. DESCRIPCIÓN DEL CANTÓN

“La descripción general del territorio del cantón Pallatanga se lo realiza bajo la perspectiva nacional, provincial y local. Se inicia con un detalle general de la ubicación geográfica y las características de la población, considerando la delimitación geopolítica del cantón, la relación existente entre la población urbana y rural, así como con las poblaciones aledañas.

Se analiza también las características más sobresalientes que han marcado al cantón a lo largo de su historia y las principales actividades que han incidido en su desarrollo.”²

1.7. SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y FÍSICA

1.7.1. UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN POLÍTICA ADMINISTRATIVA

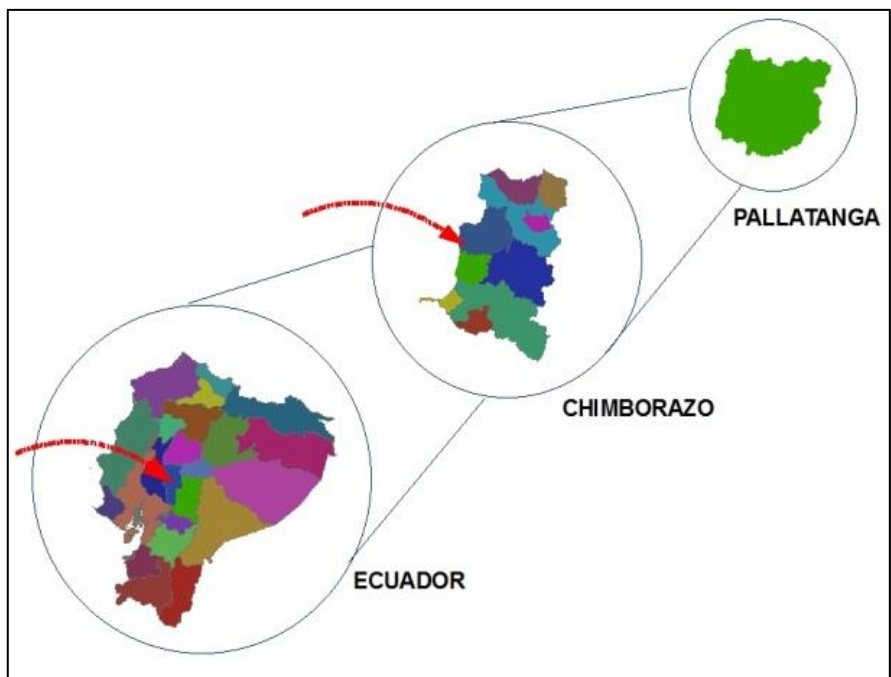
“Pallatanga es un cantón de la provincia de Chimborazo ubicado al Sur-oeste de la misma, a 84 km (2 horas aproximadas) de la ciudad de Riobamba capital de provincia, y a 118 km. (3 horas aproximadas) de la ciudad de Guayaquil. La vía provincial une a las provincias de Chimborazo y Guayas. Su extensión territorial aproximada es de 377 km² que representa el 5,96% de la superficie provincial.”³

² Estimación de la Vulnerabilidad a nivel cantonal” SNGR-PNUD-ESPOCH

³ Estimación de la Vulnerabilidad a nivel cantonal” SNGR-PNUD-ESPOCH



Figura 1 Ubicación geográfica del cantón Pallatanga



Fuente: PDOT Pallatanga 2011

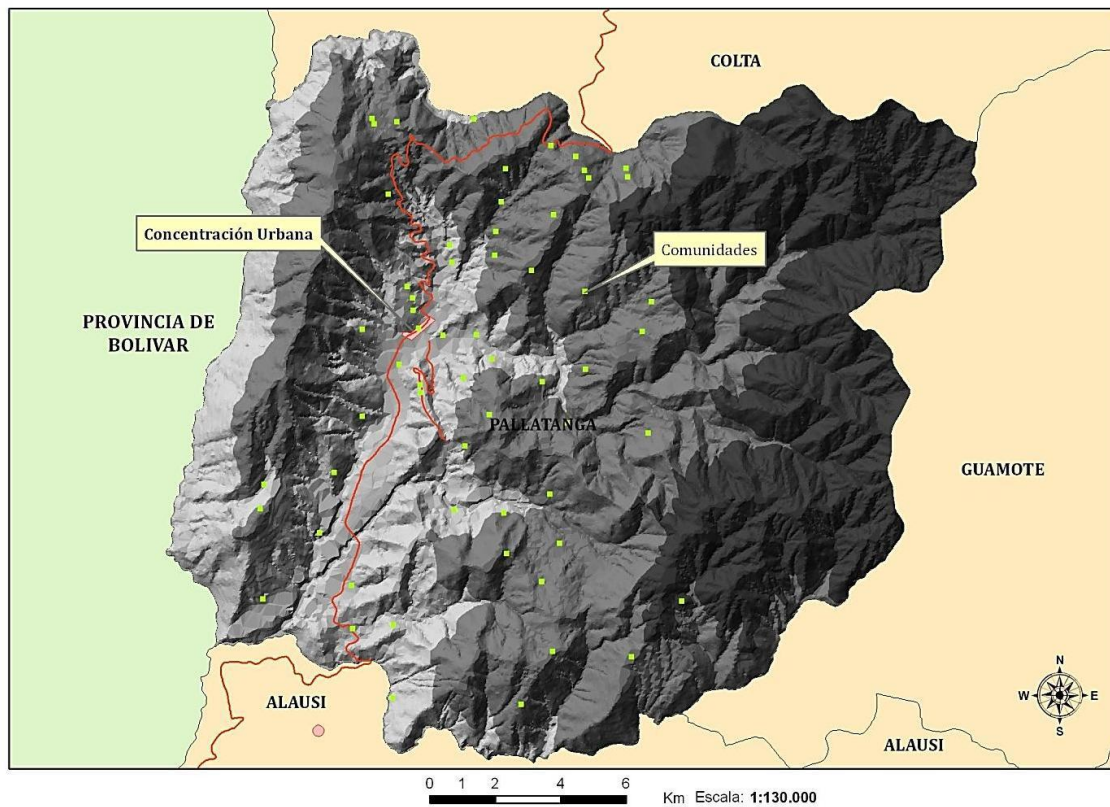
“El cantón Pallatanga no cuenta con parroquias rurales, únicamente está conformado por: la matriz, 64 comunidades, 10 cooperativas propietarias de páramos y 24 barrios urbanos. De las 64 comunidades, 15 tienen Acuerdo Ministerial, lo que corresponde al 24.44%, mientras que el 76,56% de las comunidades se encuentran en trámite en el Ministerio de Inclusión Social y Económico y en el Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca.

El crecimiento desorganizado de estas comunidades generó inconvenientes en la dotación de servicios básicos e infraestructura, pues aquello implica una ampliación de la cobertura causando problemas en la distribución del presupuesto. Otro problema identificado fue que la densidad poblacional de ciertas comunidades es mínima, ya que no supera las 100 personas, por lo que estas zonas no terminan de consolidarse.”⁴

⁴ Estimación de la Vulnerabilidad a nivel cantonal” SNGR-PNUD-ESPOCH



Figura 2 División Política Administrativa



Fuente: Estimación de la Vulnerabilidad a nivel cantonal” SNGR-PNUD-ESPOCH

LÍMITES DEL CANTÓN.

- **Norte:** Cantón Colta
- **Sur:** Cantón Alausí
- **Este:** Cantón Guamote
- **Oeste:** Cantón Chillanes de la provincia de Bolívar.



2. DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL CANTÓN PALLATANGA

La Evaluación de la situación actual del transporte y la movilidad en el Cantón Pallatanga, está basado en la consideración de tomar todos los aspectos vinculados al mismo (socio economía, territorio, urbanismo, medio social y ambiental, así como los distintos modos y medios de transporte y la gestión del mismo) que se realiza en este Plan de Movilidad Sostenible, se basa en dos elementos principales:

Las conclusiones más significativas extraídas del diagnóstico realizado en la etapa previa al Plan, es decir a partir de todos los análisis y trabajos efectuados en el marco del Plan de Integral de Movilidad Sostenible del Cantón Pallatanga hasta el momento actual, y los indicadores de Evaluación que se desarrollan de manera concreta para este documento, específicos para la evaluación de cada uno de los aspectos que conforman el transporte , tránsito y seguridad vial del cantón, y que serán de dos tipos:

- Absolutos (cifras absolutas y porcentuales del indicador pertinente).
- Relativos o unitarios (por habitante, viajero, etc.).

Los indicadores desarrollados para la Evaluación de la situación actual, tienen, además, una doble utilidad posterior:

- Algunos de ellos (aquellos que se obtienen de la modelización de escenarios) servirán de base para la Evaluación de las Medidas de Actuación propuestas en el Plan y, por tanto, de los resultados (beneficios) esperables de la aplicación de dichas medidas.
- Parte de ellos, correspondientes a datos reales y estadísticos, pasarán a formar parte de los Indicadores de Seguimiento, conjunto de indicadores conformado para la Evaluación del Desarrollo del Plan a lo largo de los años, y de cada una de las medidas de actuación aplicadas. Junto a estos Indicadores de Evaluación real del transporte tránsito y seguridad vial, se definirán otros indicadores adicionales, específicos para la Evaluación del grado de cumplimiento del Plan de Movilidad en cuanto al grado de cumplimiento de medidas y plazos para su puesta en funcionamiento, y que completarán el conjunto de indicadores de Seguimiento del Plan.



Los indicadores se agrupan en los siguientes epígrafes, conforme a la misma estructura de análisis utilizada en el Diagnóstico de la situación actual, esto es:

- Evaluación socioeconómica, territorial y urbanística
- Evaluación del sistema actual de transportes y su funcionalidad.
- Evaluación del sistema de red viaria y tráfico.
- Evaluación del sistema de estacionamientos.
- Evaluación del sistema de transporte público y comercial según estadísticas ANT.
- Evaluación del sistema de transportes no motorizado o peatonal.
- Evaluación del sistema de transporte en bicicleta.
- Evaluación del transporte y su dimensión medioambiental :
 - Contaminación Atmosférica.
 - Evaluación del transporte y su dimensión social: Accidentalidad.
 - Evaluación de la gestión de la movilidad y el transporte en el Municipio.

2.1. EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA, TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

Para la caracterización y evaluación socioeconómica, territorial y urbanística de Pallatanga en relación al transporte y la movilidad, esto es, en relación a la generación y atracción de viajes, se han obtenido indicadores de Evaluación para la situación actual de referencia (Base INEC 2010) de las siguientes características:

- Población, según distintas características.
- Densidad de población.
- Viviendas.
- Tamaño medio familiar.
- Empleo y Empresas, por sectores económicos (agricultura, industria, construcción y servicios).
- Posesión vehicular y motorización.

2.1.1. POBLACIÓN

Pallatanga tiene una población de 11.544 habitantes (INEC, 2010), que representa el 2.51% del total provincial. 3.813 habitantes se asientan en el área urbana equivalente al 33.03% y 7.731



habitantes se asienta en el área rural que representa el 66.97%; lo que lo caracteriza como un cantón eminentemente rural (Tabla 2).

2.1.1.1. DENSIDAD DE POBLACIÓN DEL CANTÓN

Tabla 1 Población Cantón Pallatanga

AÑO	Sector	Hombres	%	Mujeres	%	TOTAL	Densidad /km ²	Densidad Urbana
2010	TOTAL	5.718	49,53	5.826	50,47	11.544	30,62	2976,21
2001	TOTAL	5.298	49,06	5.502	50,94	10.800	28,65	2466,51
1990	TOTAL	4.747	50,06	4.735	49,94	9.482	25,15	1743,73

Fuente: Censo de Población y Vivienda años: 1990, 2001, 2010

Elaboración: Propia

2.1.2. VIVIENDAS.

Según los datos del INEC, el 57,6% de los hogares en el cantón Pallatanga son viviendas, propias totalmente pagadas; el 34,2% de hogares tratan el agua antes de beberla; existe un promedio de 2,7 focos ahorradores por vivienda; y el 26,8% de viviendas cuenta con servicios básicos públicos.

Gráfico 1 Vivienda Cantón Pallatanga

Vivienda	
% hogares en viviendas propias y totalmente pagadas	57,6
% hogares que tratan el agua antes de beberla	34,2
Promedio de focos ahorradores en la vivienda	2,7
% viviendas con servicios básicos públicos (3)	26,8
(3) Incluye: luz eléctrica, agua, escusado y elin	

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010, INEC



2.1.3. TAMAÑO MEDIO FAMILIAR.

De acuerdo al censo de población y vivienda del año 2010 y al Plan de Ordenamiento territorial el tamaño medio familiar es de 4 personas por familia.

2.1.4. EMPLEO Y EMPRESAS, POR SECTORES ECONÓMICOS (AGRICULTURA, INDUSTRIA, CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS).

En el ámbito de Grupo de Ocupación, según los datos del Censo del año 2010 la Población Económicamente Activa es de 4.626 personas que le corresponde el 40,07% de la población total, de los cuales más de la mitad (62.58%) son hombres, la rama de actividad principal del cantón Pallatanga es la agropecuaria, pues el 62.02% de la PEA se dedica a esta actividad, lo que significa que el desarrollo del cantón depende básicamente de la agricultura y ganadería. Tan solo el 7.41% de la población se dedica al comercio al por mayor y menor. De la PEA la mayor concentración se encuentra en el grupo etario de 20 a 34 años de edad.

2.1.4.1. POSESIÓN VEHICULAR Y TASA DE MOTORIZACIÓN.

TABLA 2 POSESIÓN Y TASA DE MOTORIZACIÓN.

AÑO	VEHICULOS EN LA PROVINCIA	VEHICULOS EN EL CANTÓN	TASA DE MOTORIZACIÓN
2010	31347	429	37
2011	39718	765	66
2012	38652	744	64
2013	39059	752	64
2014	39470	760	64
2015	39886	768	64
2016	40306	776	64
2017	40730	784	64
2018	41159	792	65
2019	41592	800	65
2020	42030	808	65
2021	42473	817	65
2022	42920	825	65
2023	43372	833	66
2024	43829	841	66
2025	44290	849	66
2026	44756	858	66



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

2027	45228	866	66
2028	45704	874	66
2029	46185	882	66
2030	46671	890	67
2031	47163	899	67
2032	47659	907	67
2033	48161	915	67
2034	48668	923	67

Fuente: anuario INEC de Transporte



3. EVALUACIÓN DEL SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORTES Y SU FUNCIONALIDAD.

Para evaluar el sistema actual de movilidad es necesario caracterizar y analizar la demanda en función al transporte. Para eso se utilizó una metodología específica que corresponde a la recolección de información mediante trabajos de campo, debido a que el municipio de Pallatanga no existe información referente a movimientos de su población. Para realizar la recolección de esta información se hace necesaria una zonificación adecuada del área de estudio, después de este paso importante el Equipo consultor definió realizar encuestas Origen Destino domiciliarias a nivel de todo el cantón en base a un muestreo establecido y aforos vehiculares en el cordón externo del cantón.

3.1. METODOLOGÍA APLICADA DEL ESTUDIO Y EL TRABAJO DE CAMPO

La definición de metodologías y el trabajo en campo son dos de las componentes más importantes de una encuesta de origen destino de viajes, pues no sólo exigen la mayor parte de sus recursos, económicos y humanos, sino que de ella depende la calidad de la información obtenida. Por ello, requiere de una adecuada organización, coordinación y una apropiada logística.

3.1. LABORES PRELIMINARES

Previo a la realización de la encuesta fue necesario realizar una serie de actividades previas, enmarcadas en el proceso de planificación que implica la capacitación del personal. Adicionalmente se definió la Zonificación, la cual ya fue expuesta en anteriormente, y se la define a continuación de la siguiente manera:

3.1.2. Zona Urbana:

Esta zona ha sido divididas de acuerdo a características principales de población y vivienda, intentando conservar una morfología adecuada y tratando de preservar y respetar los límites naturales tales como ríos y quebradas, de esta forma se propuso 8 grandes zonas urbanas en las cuales se incluyen los siguientes barrios:



TABLA 3 ZONIFICACIÓN URBANA

ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5	ZONA 6	ZONA 7	ZONA 8
Jiménez	María de Lourdes	La Morera	3 de mayo	Unión	San Pedro	El Progreso	El Ingenio
Cochapamba	Barrio Lindo	Yanayuyo	Pilchipamba	La Merced	Bellavista	Santa Ana sur	Los Llanos
La Florida		Cornelio Dávalos	Jipangoto		Santa Ana norte		
		San Francisco					
		13 de mayo					

Elaboración: Propia

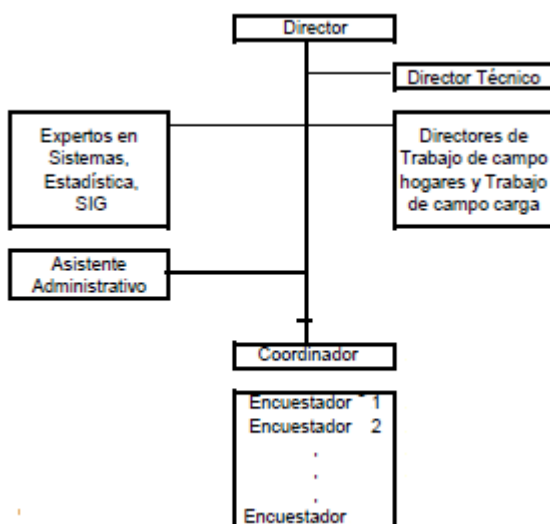
3.2. CAPACITACIÓN Y SELECCIÓN DEL PERSONAL

Se realizó un programa de capacitación y selección dirigido a los coordinadores y otro dirigido a los encuestadores.

Para efectuar la labor de supervisión se seleccionó una persona del cantón con conocimientos de ingeniería del transporte, estudiante de último año. Esta persona fue capacitada en el objeto del estudio, en el manejo de la metodología de las técnicas de elaboración de encuestas domiciliarias y en los criterios para su aceptación o rechazo. Para ello, se le adiestró en el manejo de un formulario electrónico en Excel y en el entendimiento del formato elaborado para la recolección de la información de la encuesta y en la interpretación de las preguntas de la encuesta. El formato de encuesta se basó en otras realizadas en estudios anteriores y experiencias internacionales, se manejaron varios formatos tras varias reuniones con el Grupo Consultor y con un asesor externo de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo (ESPOCH), se definió un formato adecuado a la población



Estructura de la Encuesta



Elaboración: propia

Tabla 4 Muestra realizada en función de Viviendas Urbanas

BARRIO	Habitantes	(Rango 3,7083) hab/vivien	Viviendas	Viviendas de la Muestra
13 de Mayo	205	3,71	55	6
3 de Mayo	26	3,71	7	1
Barrio Lindo	232	3,71	63	6
Bellavista	56	3,71	15	2
Cochapamba	289	3,71	78	8
Cornelio Davalos	273	3,71	74	7
El Ingenio	74	3,71	20	2
El Progreso	230	3,71	62	6



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Jiménez	156	3,71	42	4
Jipangoto	172	3,71	46	5
La Florida	52	3,71	14	1
La Merced	341	3,71	92	9
La Morera	15	3,71	4	1
La Unión	208	3,71	56	6
Los Llanos	222	3,71	60	6
María de Lourdes	256	3,71	69	7
Pancho Romero	122	3,71	33	3
Pilchipamba	407	3,71	110	11
San francisco	208	3,71	56	6
San Pedro	56	3,71	15	2
San Vicente	89	3,71	24	2
Santa Ana Norte	141	3,71	38	4
Santa Ana Sur	74	3,71	20	2
Yanayuyo	37	3,71	10	1
TOTAL=	3941		1063	107

Fuente: PD y OT – 2011

Elaborado: Dep de Desarrollo Local

Tabla 5 Muestra por comunidades rurales

COMUNIDAD	# DE FAMILIAS	# HABITANTES	Viviendas Promedio	Tamaño de la Muestra por Vivienda
AZACOTO CENTRO	30	110	28	3
AZACOTO PALMITAL	24	80	20	2
BALAZUL	13	62	16	2
BAYAMPAMBA	21	101	25	3
BISNIAG	51	160	40	4
BUSHCUD	65	312	78	8
CHACHACOMA	19	91	23	2
CHAYAGUAN	53	154	39	4
EL OLIVO	27	130	33	3
EL RETORNO	44	140	35	4
GAHUIN CHICO	70	220	55	6
GAHUIN GRANDE	26	125	31	3
GALTE AMBROSIO LASSO	51	60	15	2
GUANGASHI LA TIGRERA	47	226	57	6



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

GUAPO SANTA MARTHA	28	134	34	3
JALUBI	48	230	58	6
JESUS DEL GRAN PODER	33	120	30	3
LA VICTORIA	12	59	15	1
LAS ROSAS	142	682	171	17
LOS SANTIAGOS	22	106	27	3
MARCOSPAMBA	13	62	16	2
MOCATA	20	96	24	2
PANZA CHICO	14	67	17	2
PANZA QUIROLA	47	226	57	6
PANZA REDONDA	37	110	28	3
QUINUAL SANTA FE	46	110	28	3
SAN CARLOS	40	192	48	5
SAN FRANCISCO DE BUSHCUD	62	298	75	7
SAN FRANCISCO DE TRIGOLOMA	63	302	76	8
SAN JORGE ALTO	31	149	37	4
SAN JORGE BAJO	20	96	24	2
SAN JOSE DE VILLABAMBA BAJO	16	77	19	2
SAN JUAN DE TRIGOLOMA	97	466	117	12
SAN MIGUEL DE JIPANGOTO	24	105	26	3
SAN VICENTE DE JIPANGOTO	41	120	30	3
SAN NICOLAS	30	144	36	4
SANTA ANA NORTE	62	298	75	7
SANTA ISABEL	20	98	25	2
SILLAGOTO	70	115	29	3
SUCUSO	32	154	39	4
SUCUSO NUEVO BILBAO	40	140	35	4
YAGUARCOCHA	34	163	41	4
Villabamba Alto	19	80	20	2
Villabamba Bajo	27	114	29	3
Pajón del Guaro	18	78	20	2
Santa Martha	28	120	30	3
El Guapo	30	127	32	3
San Francisco de Pindorata	9	37	9	1
El Palmar	26	110	28	3
Las Palmas	19	80	20	2
Bambacagua	22	95	24	2
	TOTAL	7.731	1933	193

Fuente: PD y OT 2011

Elaboración: Equipo Consultor



Tabla 6 Total de muestras del Cantón Pallatanga

Tipo	Viviendas	Muestra	Total de la Muestra
Urbano	1.063	107	
Rural	1.933	193	10%
Total	2996	300	

Fuente: PD y OT 2011, INEC 2010

Elaboración: Equipo Consultor

De esta forma el total de encuestas realizadas fueron 300 a hogares, cabe anotar que se estima 4 personas por cada hogar dando un total de 1200 encuestas realizadas (correspondiente aproximadamente al 11% del total de la población).

3.3. CENTROS GENERADORES Y ATRACTORES DE VIAJES.

Mediante el desarrollo de las encuestas origen destino se obtuvo datos importantes en torno a los desplazamientos y a los principales generadores y atractores de viajes, siendo los que se describen a continuación los que más viajes soportan en un día típico del año.

Tabla 7 Centros generadores de viajes

Numero	Generador de Viajes
1	El Mercado
2	La cancha de Volley
3	El parque central
4	Centro Educativo Policarpa Salavarieta Subcentro de Salud Colegio Provincia de Chimborazo Centro de Educacion inicial Rodolfo Torres
5	Bushcud
6	Unidad Educativa La Condamine
7	El Municipio

Elaboración Propia



Es importante mencionar que una vez que se realizaron las encuestas, se pudo verificar que el barrio que más polos generadores posee es el barrio el Progreso.

3.4. MATRIZ DE VIAJES ORIGEN- DESTINO CONSOLIDADA

Esta matriz se utilizara para el modelo de planificación de transportes que será expuesto en las propuestas, además la misma servirá al municipio para determinar la cantidad de viajes que se efectúan.

Además con esta matriz se procederá a efectuar el dimensionamiento de flota adecuado en función de las características de la población, teniendo siempre en cuenta el equilibrio entra la oferta y la demanda para el servicio de transporte.



TABLA 8 MATRIZ DE VIAJES O-D CONSOLIDADA

O/D	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5	ZONA 6	ZONA 7	ZONA 8	ZONA 9	ZONA 10	ZONA 11	ZONA 12	ZONA 13	TOTAL
ZONA 1	1	2	4	1	11	0	48	1	0	0	2	0	0	70
ZONA 2	1	2	0	8	19	0	44	0	1	1	3	2	0	81
ZONA 3	2	1	24	7	68	5	50	9	0	0	1	6	3	176
ZONA 4	2	8	17	26	39	3	57	5	9	3	12	16	11	208
ZONA 5	14	17	34	46	70	22	124	17	38	39	81	84	49	635
ZONA 6	1	0	5	3	21	2	20	6	1	0	2	9	9	79
ZONA 7	45	49	75	66	106	20	51	17	33	32	51	97	11	653
ZONA 8	1	1	9	5	16	6	15	6	0	1	1	3	0	64
ZONA 9	0	1	1	8	39	0	34	0	73	0	0	5	0	161
ZONA 10	0	0	0	1	44	0	21	1	0	102	1	6	31	207
ZONA 11	2	2	1	12	86	4	52	2	0	5	109	1	15	291
ZONA 12	0	0	5	12	81	3	102	2	5	10	2	444	0	666
ZONA 13	0	2	2	6	16	1	7	0	0	27	7	2	20	90
TOTAL	69	85	177	201	616	66	625	66	160	220	272	675	149	3381



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

TABLA 9 MATRIZ ORIGEN DESTINO CONSOLIDADA EXPANDIDA

O/D	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5	ZONA 6	ZONA 7	ZONA 8	ZONA 9	ZONA 10	ZONA 11	ZONA 12	Total
ZONA 1	10	21	41	10	113	0	494	10	0	0	21	0	721
ZONA 2	10	20	0	82	194	0	449	0	10	10	31	20	826
ZONA 3	19	10	228	67	646	48	475	86	0	0	10	57	1644
ZONA 4	19	77	163	250	374	29	547	48	86	29	115	154	1891
ZONA 5	139	168	337	455	693	218	1228	168	376	386	802	832	5801
ZONA 6	9	0	43	26	179	17	170	51	9	0	17	77	595
ZONA 7	464	505	773	680	1092	206	525	175	340	330	525	999	6613
ZONA 8	10	10	90	50	160	60	150	60	0	10	10	30	640
ZONA 9	0	10	10	81	394	0	343	0	737	0	0	51	1626
ZONA 10	0	0	0	9	409	0	195	9	0	949	9	56	1637
ZONA 11	20	20	10	122	877	41	530	20	0	51	1112	10	2815
ZONA 12	0	0	47	113	765	28	964	19	47	95	19	4196	6294
Total	700	841	1742	1945	5897	646	6071	647	1606	1859	2670	6481	31103



4. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE RED VIARIA Y TRÁFICO.

4.1. SISTEMA VIARIO

En las últimas décadas se ha comprobado, a nivel mundial, una tendencia migratoria de grandes masas de población hacia los centros urbanos, esta migración ha producido un rápido crecimiento de las ciudades y conjuntamente con este comportamiento, el número de vehículos ha crecido en una progresión geométrica.

En estas circunstancias, muchas áreas de las ciudades sufren concentración y cambios en el uso del suelo y la demanda de tránsito ha crecido sin que exista la posibilidad de que aumente proporcionalmente la infraestructura vial, debido a las altas inversiones requeridas.

En las grandes ciudades ocurren congestiones y el índice de accidentes ha aumentado significativamente, contribuyendo al deterioro de la calidad de vida.

Los desplazamientos de la población en función de estos factores sufren atrasos importantes.

Las soluciones buscan mejorar el uso del sistema vial existente, a través de mejoras geométricas en las vías urbanas y rurales, tratando de incrementar al máximo su capacidad.

Tabla 10 Extensión y Características de la Red Vial del cantón Pallatanga

Nº	Vías	Kilómetros										
		Área Urbana	Área Rural	Distancias Totales	Tipo de Rodadura	Longitud Asfalto	Longitud Lastre	Longitud Tierra	Longitud Adosada	Longitud Empedrado	Longitud Vía	Localización Minas
1	Barrios Urbanos	19.00		19.00	Adoquín	3.00	7.00		9.00		19.00	Guaro
2	Barrios Rurales		75.00	75.00	Lastre		22.50	52.50			75.00	La Morera
3	Relleno - Guangashí-Sucuso		7.00	7.00	Lastre		7.00				7.00	Guaro
4	Sucuso-San Nicolás-San Jorge Bajo		19.00	19.00	Lastre		19.00				19.00	Guaro
5	Sucuso-San Vicente-San Jorge Alto		14.00	14.00	Tierra			14.00			14.00	Guaro
6	Pallatanga - San Carlos		3.00	3.00	Lastre		3.00				3.00	Guaro
7	Partidero - Santa Ana Norte		4.00	4.00	Lastre		4.00				4.00	Guaro
8	Los Santiagos – Corazón		14.00	14.00	Lastre		14.00				14.00	Galán
9	Relleno - Santa Ana Sur		2.00	2.00	Lastre		2.00				2.00	Galán



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

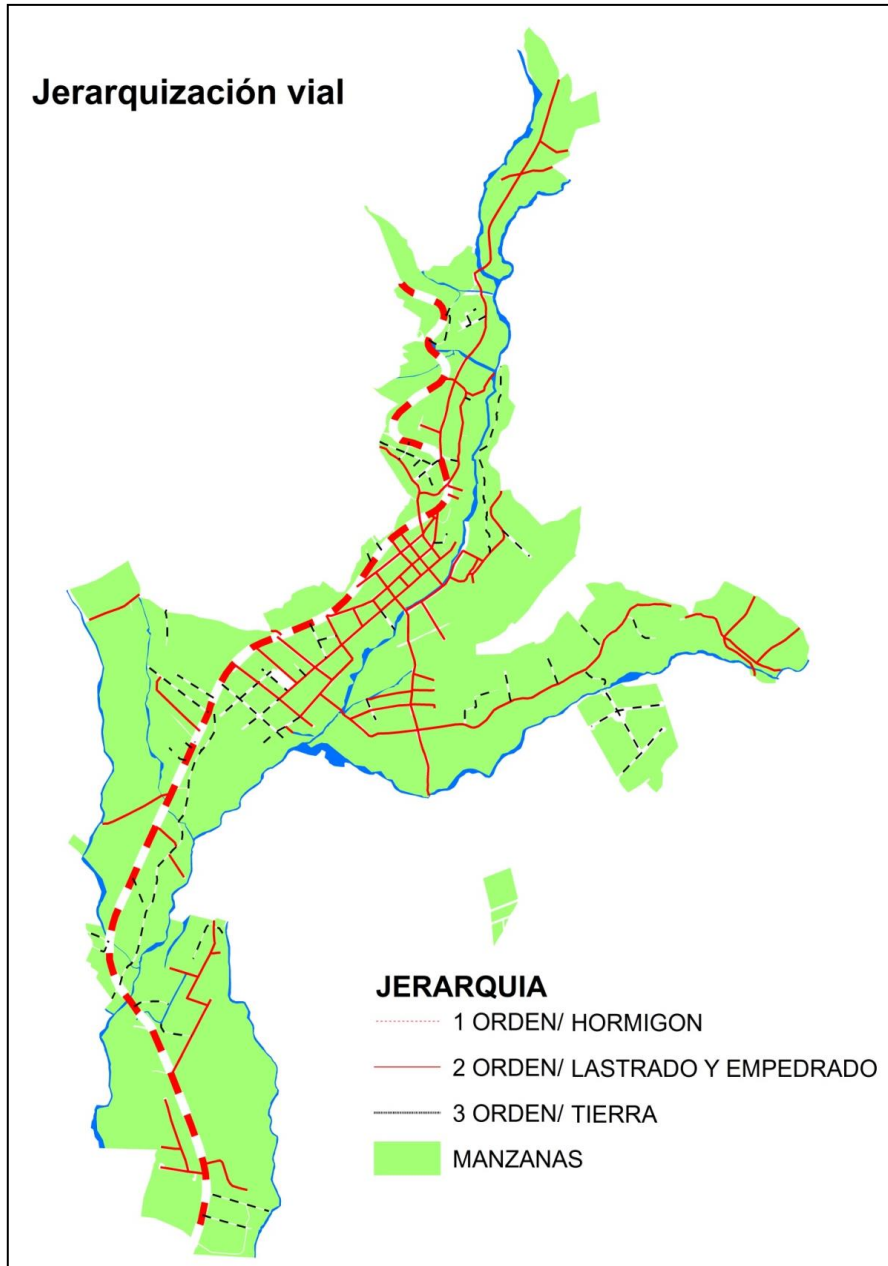
CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

10	San Vicente - Bambacahua Alto		18.00	18.00	Lastre		18.00				18.00	Galán
11	Cruce Panamericana - La Victoria		15.00	15.00	Lastre		15.00				15.00	Galán
12	Pallatanga - Balazul		7.00	7.00	Lastre		7.00				7.00	Sucuso
13	Balazul - Galán - Jalubí - Bayampamba		18.00	18.00	Tierra			18.00			18.00	Sucuso
14	Partidero2 - Gahuín Chico - Gahuín Grande		23.00	23.00	Tierra			23.00			23.00	Sucuso
15	Partidero2 - Rosas - Tacón		36.00	36.00	Tierra			36.00			36.00	Sucuso
16	Rosas - Bushcud		25.00	25.00	Tierra			25.00			25.00	Sucuso
17	Partidero Bushcud - Tambopungo		27.00	27.00	Lastre		27.00				27.00	Sucuso
18	Cruce Jalubí - Santa Isabel		17.00	17.00	Lastre		17.00				17.00	Sucuso
19	Partidero1 - Chayaguán - Marcuspamba		11.00	11.00	Lastre		11.00				11.00	Rosas
20	Balazul - San Vicente de Jipangoto - Palmital		29.00	29.00	Lastre		29.00				29.00	Rosas
21	Pallatanga - Retorno - Retor Antiguo		11.00	11.00	Lastre		11.00				11.00	Rosas
22	Panza Redonda - Partidero Mocata		15.00	15.00	Lastre		15.00				15.00	Rosas
23	Panza Redonda - Villabamba Alto		19.00	19.00	Lastre		19.00				19.00	Rosas
24	Olivo - Pajón del Guaro - Guaro		17.00	17.00	Lastre		17.00				17.00	Rosas
25	La Cruz - San Juan de Trigoloma		18.00	18.00	Lastre		18.00				18.00	Rosas
26	La Cruz - Azazán Jiménez - Pallatanga		9.00	9.00	Tierra		9.00				9.00	La Morera
27	Partidero Jesús del Gran Poder - Mocata		18.00	18.00	Tierra			18.00			18.00	La Morera
28	Panza Redonda - Chachacoma		14.00	14.00	Tierra			14.00			14.00	La Morera
29	Partidero de Trigoloma - Panza Chico		18.00	18.00	Tierra			18.00			18.00	La Morera
30	Cruce Panza Chico - Panza Chico		14.00	14.00	Tierra			14.00			14.00	Bayampamba
31	San Juan de Trigoloma - Camotal		22.00	22.00	Tierra			22.00			22.00	Bayampamba
32	San Francisco de Trigoloma - La Cocha		14.00	14.00	Tierra			14.00			14.00	Bayampamba
			19.00	553.00	572.00		3.00	291.50	268.50	9.00	-	572.00

Fuente: Dirección de OO.PP. Municipales



Figura 3 Jerarquización actual existente



Fuente: PD y OT 2011



4.2. SISTEMA ACTUAL DE TRÁFICO

El presente estudio de tráfico hace parte de los estudios que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Pallatanga contrato como parte del Plan de Movilidad cantonal, esta exposición tratara específicamente sobre la demanda vehicular actual, teniendo como base el tránsito que circula por las vías principales es decir un tránsito generado.

El presente estudio de tráfico tiene por objetivo directo determinar el Índice Medio Diario (IMD) que circulara por las vías principales materia del presente proyecto.

4.2.1. METODOLOGÍA

Para evaluar el sistema actual de tráfico se realizaron conteos volumétricos dentro de periodos establecidos, con esto se pretende realizar un diagnóstico de la situación actual de tráfico en el cantón y las respectivas ponderaciones del Tráfico promedio diarios anual.

Para esto se seleccionaron todas las entradas y salidas del cantón, siendo 7 los lugares de conteo. Para el conteo vehicular se utilizó formulario separados por intervalos de 15 minutos, los mismos que comenzaron a las 6 de la mañana hasta las 18:00, excepto los lugares de conteo ubicados sobre la Avenida Velasco Ibarra donde se extendió el conteo una hora más es decir hasta las 19:00.

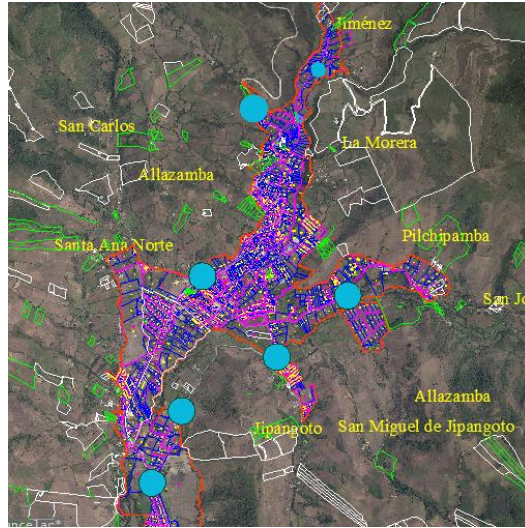
Los días utilizados para dicho conteo fueron: un Domingo el 31 de Agosto del 2014, y 4 días de entre semanas contados a partir del 2 de septiembre hasta el 5 de septiembre de 2014.

A continuación se muestra en la gráfica los lugares donde fueron ubicados las personas para realizar los conteos correspondientes:



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034 **RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL



1. Avenida Velasco Ibarra-Salida a Riobamba
2. Avenida Velasco Ibarra-Salida a Guayaquil
3. Vía Las Palmas
4. Vía Jiménez
5. Vía San Carlos
6. Vía Pilchipamba
7. Vía Las Rosas

4.2.2. TRANSITO PROMEDIO DIARIO

El tráfico promedio diario no viene a ser otra cosa que el número total de vehículos que pasan durante un periodo dado (en días completos) igual o menor de un año, dividido entre el número de días del periodo.

4.2.3. RESULTADOS OBTENIDOS

A partir de los datos obtenidos en los conteos y clasificación vehicular en campo, se procedió a analizar la consistencia de la misma. En el siguiente cuadro se resumen los recuentos de tráfico y la clasificación diaria para cada sentido y total en ambos sentidos.

4.2.4. CALCULO DEL TRÁFICO PROMEDIO DIARIO ANUAL (TPDA)

Este se basa en la siguiente ecuación:



$$TPDA = Tp + TD + Td + TG$$

Donde:

Td = Tráfico desviado

Tp = Tráfico proyectado

TD = Tráfico desarrollado

TG = Tráfico generado

Tráfico Existente: Es aquel que se usa en la carretera antes del mejoramiento y que se obtiene a través de los estudios de tráfico.

Tráfico Desviado: Es aquel atraído desde otras carreteras o medios de transporte, una vez que entre en servicio la vía mejorada, en razón de ahorros de tiempo, distancia o costo.

TRÁFICO PROYECTADO. El pronóstico del volumen y composición del tráfico se basa en el tráfico actual. Los diseños se basan en una predicción del tráfico a 15 o 20 años y el crecimiento normal del tráfico, el tráfico generado y el crecimiento del tráfico por desarrollo.

TRÁFICO DESARROLLADO. Este tráfico se produce por incorporación de nuevas áreas a la explotación o por incremento de la producción de las tierras localizadas dentro del área de influencia de la carretera. Este componente del tráfico futuro, puede continuar incrementándose durante parte o todo el período de estudio. Generalmente se considera su efecto a partir de la incorporación de la carretera al servicio de los usuarios.

TRÁFICO GENERADO. El tráfico generado está constituido por aquel número de viajes que se efectuarían sólo si las mejoras propuestas ocurren, y lo constituyen:

- Viajes que no se efectuaron anteriormente.
- Viajes que se realizaron anteriormente a través de unidades de transporte público.
- Viajes que se efectuaron anteriormente hacia otros destinos y con las nuevas facilidades han sido atraídos hacia la carretera propuesta.

Ahora procederemos al Cálculo de los elementos necesarios para la obtención del TPDA por vía analizada:



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Estimamos el Tráfico Actual TA:

$$T_A = \frac{\text{Total de vehículos}}{\text{tiempo}}$$

TABLA 11 TRÁFICO TOTAL

Tráfico Total										
Lugar de conteo	Livianos	Buses	Pesados	Motos	Livianos	Buses	Pesados	Motos	Vehículo de Diseño	Tránsito Actual
Vía Las Palmas	3578	16	171	1186	1789	16	256,5	593	2654,5	530,9
Vía Guayaquil	10429	873	3490	1966	5214,5	873	5235	983	12305,5	2461,1
Vía Riobamba	8022	882	2840	498	4011	882	4260	249	9402	1880,4
Vía Jiménez	1102	0	87	474	551	0	130,5	237	918,5	183,7
Vía San Carlos	1132	0	44	757	566	0	66	378,5	1010,5	202,1
Vía Pilchipamba	1884	31	173	524	942	31	259,5	262	1494,5	298,9
Vía Las Rosas	2416	6	379	649	1208	6	568,5	324,5	2107	421,4
Factor de conversión	0,5	1	1,5	0,5	1428,5	1808	10776	3027	29892,5	

Para los siguientes cálculos se los realizara a través de las tasas de crecimiento del MTOP el cual se describe en el siguiente cuadro:



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

PERIODO	LIVIANOS	BUS	CAMIONES
2010-2015	4.05	2.53	3.68
2016-2020	3.49	2.25	3.27
2021-2025	3.04	2.02	2.94

Fuente: MTOP, área Factibilidad

Tráfico Proyectado				Tráfico Desarrollado				Tráfico Desviado				Tráfico Generado				TPDA				
2015	2016-2020	2021-2025	2025-2030	2015	2016-2020	2021-2025	2025-2030	2015	2016-2020	2021-2025	2025-2030	2015	2016-2020	2021-2025	2025-2030	Lugar de conteo	2015	2016-2020	2021-2025	2025-2030
552	630	716	768	549	627	387	765	11	659	110	230	66	690	165	307	Vía la Condamine	1179	2606	3336	4619
2561	2922	3320	3559	2558	2919	1804	3556	51	3065	512	1067	307	3211	769	1423	Vía Guayaquil	5477	12116	15503	21455
1957	2232	2537	2719	1954	2229	1378	2716	39	2341	391	815	235	2452	587	1087	Vía Riobamba	4184	9255	11842	16390
191	218	248	266	188	215	132	263	4	226	38	79	23	237	57	106	Vía Jiménez	406	896	1147	1591
210	240	273	292	207	237	145	289	4	249	42	87	25	261	63	116	San Carlos	447	987	1263	1751
311	355	403	432	308	352	217	429	6	370	62	129	37	387	93	172	Vía Pilchipamba	662	1464	1874	2596
438	500	569	609	435	497	306	606	9	522	88	182	52	547	131	243	Vía Las Rosas	935	2067	2646	3664



5. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS.

El estacionamiento en las ciudades constituye desde hace años uno de los problemas de más difícil solución; la necesidad de estacionar en zonas residenciales de alta densidad de población y la insuficiencia de plazas de garaje en edificios, que en la mayoría de los casos son inexistentes si los mismos tienen más de veinte años, dejan en evidencia la escasa preocupación en las políticas de planificación llevadas a cabo años atrás.

La gestión de políticas de estacionamiento debe ser considerada como una estrategia más dentro de la movilidad sostenible. Ello es debido a que dicha gestión es una herramienta fundamental para la consecución de gran número de objetivos sociales directamente relacionados con la movilidad.

Dentro del ámbito Ecuatoriano, en las últimas décadas un número creciente de ciudades han liderado cambios consustanciales en las políticas de estacionamiento.

Cada plaza consume entre 10 y 20 m² de espacio público y el usuario del vehículo privado tiene como media de utilización, de dos a cinco plazas de estacionamiento diferentes cada día.

En el cantón Pallatanga como en la mayoría de cantones, existe el conflicto entre el empleo del espacio público (de todos) y el espacio para el estacionamiento (del vehículo de una persona). La solución de este conflicto debe basarse en un adecuado criterio de reparto del espacio público urbano así como en unas directrices de política social.

5.1. OFERTA DE ESTACIONAMIENTO

Las infraestructuras para estacionamiento de vehículos son una de las premisas imprescindibles para el adecuado funcionamiento de los sistemas de movilidad, tanto públicos como privados, y tanto de personas como de mercancías. Mientras los medios de transporte público disponen en general de espacios o edificios específicos para el estacionamiento de sus vehículos (en el espacio público no regulado, en el, o en garajes privados, en sitios públicos), una buena parte de los vehículos privados se estacionan en el espacio público o en edificios de estacionamiento de uso y titularidad, en general, también pública.



La creciente presión de la demanda de estacionamiento sobre las zonas de más densidad o de mayor atracción de desplazamientos, que tradicionalmente han sido diseñadas sin tener en cuenta el aumento progresivo que experimentaría la motorización, han provocado en numerosos centros urbanos una situación de escasez de oferta que ha obligado a regular el uso de las mismas en el espacio público y la construcción de estacionamientos complementarios a los disponibles sobre el propio viario, bien en subterráneo, bien en superficie.

La elaboración del trabajo de caracterización de la oferta, su inventario y análisis se ha llevado a cabo en función del carácter público o privado del estacionamiento: en el caso de los estacionamientos de tipo privado

Dentro de los privados pueden distinguirse:

- Estacionamientos o garajes ligados a la residencia, y cuya dotación o construcción depende netamente de los propietarios de los inmuebles
- Estacionamientos de empresa o de instituciones dentro de su propiedad privada, normalmente ofrecidos gratuitamente a los empleados y cuya dotación influye decisivamente en la elección del medio de transporte para desplazarse al trabajo.

Por su parte los estacionamientos públicos existentes en Pallatanga se han caracterizado en función de:

- Su localización: que puede ser en la vía pública junto al bordillo, en la vía pública en playa o solares, o bien en construcciones específicas.
- Su regulación: inexistentes en torno al control del estacionamiento, bien mediante el pago de una tarifa, o mediante restricciones horarias, asignando prioridad a los residentes o mediante la combinación de una o varias de estas medidas.



Tabla 12 Efectos de la ilegalidad de estacionamiento

Lugar de la vía	Efectos de la ilegalidad
Calzada Normal	<ul style="list-style-type: none">- Reducción de la capacidad vial.- Incremento incidencias en transporte público- Incremento del riesgo de accidente en función de la velocidad de circulación de la vía.
Carril sólo bus	<ul style="list-style-type: none">- Doble reducción de la capacidad vial (si carril es abierto se obliga a salir al autobús a otro carril).- Pérdida de tiempo para los viajeros del autobús.- Incremento de gastos de explotación de las empresas de autobús.
Carga y descarga	<ul style="list-style-type: none">- Incremento de los gastos de distribución.
Rotonda, intersección o esquinas de cruces	<ul style="list-style-type: none">- Reducción de la capacidad hasta el punto de provocar congestiones importantes.- Pérdida de visibilidad para la circulación.- Riesgo, grave en ocasiones, de accidente.
Pasos de peatones	<ul style="list-style-type: none">- Molestias para los peatones, que pueden llegar a suponer barreras infranqueables para personas con movilidad reducida.
Reservado a otros usos: paradas bus y taxi, personas con capacidades especiales	<ul style="list-style-type: none">- Molestias a los usos para los que se efectúa la reserva.- Imposibilidad, a veces, de prestar el servicio previsto.- Incrementos de gastos de explotación de empresas afectadas.

6. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO.

Para realizar la evaluación del sistema de transporte actual, se recurrió como fuente de información a la ANT provincial, para saber la cantidad de compañías o cooperativas que existen en todo el territorio cantonal de Pallatanga, en sus diversas modalidades.

De esta forma se determinó la existencia de dos cooperativas de transporte en camionetas las cuales se muestran en el siguiente cuadro:

Operadora	Flota Vehicular
Pallatanga	13
TransPalla	16

Fuente: ANT



El total de flota que posee el cantón para transporte de carga liviana es de 29 unidades vehiculares. Acorde a las encuestas levantadas se observa claramente que el mayor medio de transporte utilizado en forma motorizada es la camioneta, esto en parte se debe a la deficiencia de infraestructura vial. Sin embargo es necesario informar que pese a que se consideró estas dos operadoras en el diagnóstico, se supo por intermedio de la ANT provincial que las dos operadoras no poseen actualmente el permiso de operación razón por la cual la oferta legal es de cero en realidad.

A continuación se muestra la cantidad de viajes generados en porcentajes en el cantón:

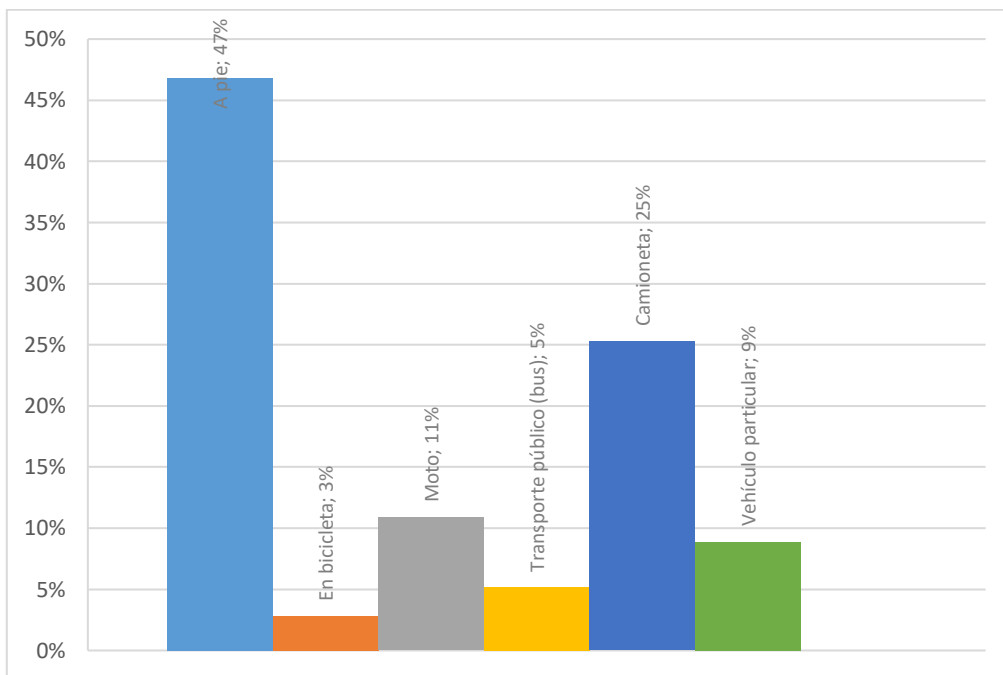


FIGURA 4 PORCENTAJE DE VIAJES

7. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES NO MOTORIZADO O PEATONAL.

7.1. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

La movilidad peatonal es considerada como el desplazamiento realizado a pie de forma autónoma, pudiendo ser este auxiliado por sillas de ruedas, muletas, etc. Todas las personas en algún momento de su vida realizarán un desplazamiento a pie, pues inclusive utilizando el vehículo privado es necesario trasladarse a pie hasta el estacionamiento o hasta la parada del bus.

Priorizar el transporte a pie o no motorizado es la base de la movilidad sustentable, para mantener el equilibrio entre la oferta y demanda. El núcleo urbano del cantón Pallatanga se encuentra en un lugar privilegiado entre la Sierra y la costa. Presenta una climatología agradable y a nivel urbano no presenta grandes declives lo que favorece para el desarrollo de la movilidad peatonal. Su tejido rural contiene formaciones montañosas, sin embargo esto no es un impedimento para que dicha movilidad se produzca.

El núcleo presenta un parque central, un polideportivo, una cancha de vóley, frente a los cuales se encuentran los principales polos generadores y atractores de viajes. Los usos del suelo varían, existiendo la predominancia del uso residencial.

El parque central, está organizado mediante calles paralelas y ortogonales, la avenida 10 de agosto y la 24 de mayo, constituyen el punto central de varios ejes estructurantes concéntricos que articulan el crecimiento urbano.

La Avenida Velasco Ibarra es el corredor viario más potente del cantón, conecta de forma rápida y eficiente los barrios más extremos del cantón, desde el barrio Jiménez hasta el puente sal si puedes. Es importante definir que esta avenida es la parte de la red vial nacional que une la sierra con la costa.

7.2. LOS FLUJOS PEATONALES

El análisis de la matriz de origen y destino de los viajes peatonales denota cómo las áreas generadoras de viajes son las eminentemente residenciales mientras que las áreas atractoras son las centrales, coincidiendo con los ámbitos donde están las dotaciones administrativas (Municipio) y comercios de carácter singular (El mercado).

En el siguiente gráfico se detalla como el medio de transporte más usado es el peatonal, este dato se recogió de las encuestas Origen-Destino:

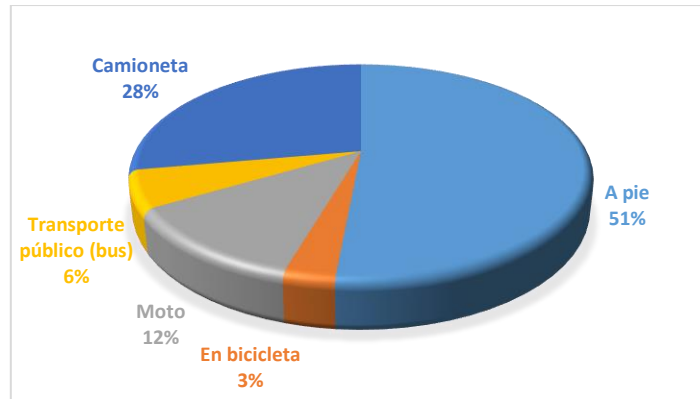


GRÁFICO 2 PORCENTAJE DE VIAJES

Aquí se puede observar que el modo de transporte no motorizado o a pie representa más del 50% de los viajes, en parte esto se debe a que el cantón Pallatanga sus desplazamientos son cortos.

7.3. BARRERAS ARTIFICIALES

7.3.1. INFRAESTRUCTURA VIARIA

Las infraestructuras para el desplazamiento de los modos motorizados son las principales barreras artificiales que penalizan los desplazamientos ciclistas y peatonales en Pallatanga.

Como la mayoría de cantones del Ecuador, este cantón se desarrolla con una estructura viaria radial en origen, rodeada de una serie de vías que canalizan los tráficos de paso y mejoran la movilidad transversal de los vehículos. Estas infraestructuras son, sin embargo, en muchos casos una clara limitación para los desplazamientos de los modos no motorizados. Las infraestructuras con mayor penalización son las que combinan una mayor sección transversal (Avenida Velasco Ibarra) con unos elevados niveles de tráfico.

Al mismo tiempo las vías en mal estado o de carácter rural no poseen seguridad peatonal ni aceras, por lo que los vehículos comparten el espacio directamente con los peatones. Esto también se ve reflejado en todas las aceras del cantón ya que en algunos puntos del cantón no existen aceras ni tampoco existen normas de construcción ni ordenanzas que regulen el tamaño y dimensiones de las aceras.



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Se observa también que en el cantón existe un desarrollo muy pequeño del transporte peatonal siendo la calle 24 de mayo la que mejores beneficios posee para el desarrollo de esta actividad.

En lo referente a rampas o espacios para discapacitados Pallatanga no ofrece muchas ventajas.

		
<p>En la calle 24 de mayo se puede observar amplios espacios peatonales, aceras en buen estado.</p>	<p>Sobre la calle 13 de mayo se puede observar un problema típico del cantón, las aceras pequeñas hacen que la gente transite peatonalmente compartiendo el espacio con los automóviles.</p>	<p>La avenida 10 de agosto es otro ejemplo de la utilización mixta de la vía entre automóviles y peatones.</p>

8. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN BICICLETA.



La bicicleta es un sistema de transporte no motorizado, de bajo costo en comparación a los autos y a las motos, sin embargo no su potencial no ha sido explotado en la mayoría de las ciudades ecuatorianas.

En Pallatanga, conforme los resultados obtenidos a través de las encuestas Origen-Destino, se muestra que las condiciones de uso urbano no son favorables para la bicicleta. Una de las explicaciones que el grupo consultor da sobre estos temas es que este cantón no posee ciclo vías implantadas.

O también puede ser un preconcepto en cuanto al uso de la bicicleta, pudiendo ser considerado como un medio de transporte solo para clases de reda más baja. La población con una renda mayor considera que la bicicleta es un medio deportivo, y no un medio de transporte.

Como se puede observar en las encuestas correspondientes apenas un 3% de los viajes generados corresponden a los viajes realizados en bicicleta.

Bajo esta cuantificación la demanda actual y potencial para el sistema es de 933 viajes, la mayor parte de estos viajes se dan en la zona número 12, y corresponde a los viajes internos del sector.

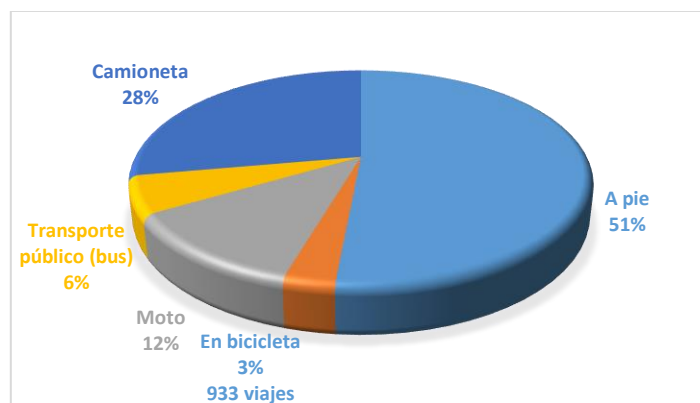


GRÁFICO 3 PORCENTAJE DE VIAJES

9. EVALUACIÓN DEL TRANSPORTE Y SU DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL:



9.1. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.

El transporte es una de las principales fuentes de emisión de contaminantes a la atmosfera. Además de deteriorar la calidad del aire de las ciudades, estas emisiones contribuyen a agravar problemas ambientales de ámbito global, como el calentamiento por las emisiones de gases efecto invernadero, y la lluvia acida.

En el Ecuador no se han hecho estudios específicos que demuestren que el transporte es uno de los más contaminantes en el país, sin embargo existen vario estudios realizados por la CEPAL, ONU, y otras entidades que definen al transporte como el principal medio de contaminación en Latinoamérica, así por ejemplo un estudio elaborado en el año 2009 por la FES, define que la principal fuente de emanaciones CO₂ en la región es el vehículo.

9.2. EVALUACIÓN DEL CANTÓN PALLATANGA

Para evaluar la situación atmosférica en referencia a transporte, se contrató los servicios del LSA (Laboratorio de Servicios Ambientales) de la Universidad Nacional de Chimborazo, el cual se encuentra acreditado por el OAE, este estudio se lo realizo el 9 de septiembre del 2014.

Para realización de este trabajo se estableció dos tipos de estudio básicos, el uno referente a la medición de CO₂ en el ambiente y el otro en referencia al Ruido ambiental, para esto se determinó dos puntos específicos que fueron los siguientes.

1. Avenida Velasco Ibarra (Primer Semáforo, sentido Norte-Sur)
2. Frente al GAD de Pallatanga-Parque Central.

Para la realización de estos estudios se establecieron límites máximos y mínimos en decibeles permisibles así por ejemplo se muestra la tabla de límites máximos de ruido permisibles según el uso del suelo:

TABLA 13 LÍMITES DE PRESIÓN SONORA



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

TIPO DE ZONA SEGÚN USO DEL SUELO	LÍMITES DE PRESIÓN SONORA EQUIVALENTE	
	De 06:00 a 20:00	De 20:00 a 06:00
Zona Hospitalaria y educativa	55	45
Zona Residencial	60	50
Zona Residencial Mixta	65	55
Zona Comercial	65	55
Zona Comercial mixta	70	60
Zona Industrial	75	65
Zonas de preservación de hábitat	60	50

Fuente: LSA

Elaboración: Propia

Para la evaluación del nivel de CO₂ presente en el ambiente se toma como referencia la NTP 549, que establece:

“Es un componente del aire exterior en el que se encuentra habitualmente a niveles de 300 y 400 ppm, pudiendo alcanzar en zonas urbanas valores de hasta 550 ppm.”

De esta forma se establece para el punto uno las siguientes tablas de resultados:

Avenida Velasco Ibarra:

Tabla 14 Ruido

Tiempo	LAFp(dB)	LASp(dB)	LAeq(db)
09/09/2014-6:49	72.1	70.2	71.3
09/09/2014-10:32	71.4	70.2	70.6
09/09/2014-15:10	73.4	71.2	72.1

Tabla 15 CO₂

ppm	%HR	°C
484	76.9	14.7
315	39.6	27.0



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

304	28.1	33.7
-----	------	------

Tabla 16 GAD PALLATANGA

Tiempo	LAFp(dB)	LASp(dB)	LAeq(db)
09/09/2014-7:12	60.9	59.0	58.9
09/09/2014-11:12	65.4	63.2	62.9
09/09/2014-15:10	61.5	63.2	61.5

Tabla 17 CO2

ppm	%HR	°C
370	57.1	21.6

De esta forma se puede observar que la Avenida Velasco Ibarra posee ya características encima de las consideradas normales, lo que significa que ya existe un problema que aunque resulte ser imperceptible con el transcurso de los años y el aumento del flujo vehicular puede desatar problemas serios como pérdida de la audición, así mismo el nivel de CO2 se encuentra en un nivel de 484 ppm que podría ser considerado como aceptable.

En el GAD de Pallatanga o parque central existen valores por debajo de los 70 dB, que es lo recomendado y el valor de CO2, se encuentran dentro de los rangos considerados como normales.

Para mayor análisis se encuentra como parte de los anexos el informe suministrado por la UNACH y su laboratorio LSA.

Además se obtuvo el valor de la concentración de O3 siendo esta de 75 ug/m³, lo cual se encuentra dentro de un parámetro aceptable según las normas nacionales INEN.



10. EVALUACION DEL CONSUMO DE ENERGIA EN REFERENCIA A LA MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA

Actualmente en el Ecuador el tipo de energía no renovable más utilizada proviene de la quema de combustibles fósiles, siendo esta una preocupación del gobierno nacional por lo que se ha impulsado varios proyectos que ayuden a modificar la matriz energética del país, para esto el Gobierno ha generado varios proyectos, como la generación de energía hidroeléctrica que abaratará costos de la electricidad y favorecerá a la aparición de nuevos tipos de vehículos amigables con el medio ambiente. De la misma forma la energía solar y la mareomotriz⁵ que son fuentes de energía renovable y limpia son prioridad del estado Ecuatoriano.

10.1. CANTÓN PALLATANGA

EL cantón Pallatanga posee 752 vehículos un parque vehicular relativamente bajo en relación a su población, estos emiten un consumo de energía, al igual que los medios no motorizado generan un consumo de energía. Para analizar el consumo de energía se lo hará bajo la metodología IDEA y el ayuntamiento de Barcelona, la cual propone valores que se muestran a continuación.

CONSUMO ENERGÉTICO POR MODO DE TRANSPORTE		
Modo de transporte	Consumo (MJ/viajero-km)	Eficiencia energética
Bicicleta	0,06	Muy eficiente
A pie	0,16	Muy eficiente
Tranvía	0,29	Eficiente
Tren de cercanías	0,35	Eficiente
Autobús urbano	0,58	Eficiente
Ciclomotor	1	Poco eficiente
Coche <1,4 l	2,26-2,61	Poco eficiente
Coche 1,4-2,0 l	2,76-2,98	Poco eficiente
Coche >2,0 l	3,66-4,66	Muy ineficiente

Peso medio por persona: 70 kg
MJ = Megajulios unidad de energía
Fuente: Ayuntamiento de Barcelona, 2004

Fuente: ECA-España

⁵ Energía proveniente de las mareas.



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

De acuerdo a estos valores y al análisis efectuado en las encuestas origen destino en base a los medios de transporte motorizado se establecerá un aproximado de la eficiencia de cada medio de transporte en relación a su consumo.

El consumo se lo construirá en base a MJ- mega joules, en relación a cada viajero por km. Para el cálculo del consumo se hará una simple relación entre la cantidad de viajes a pie por el valor promedio del consumo, de igual manera se lo hará para la bicicleta y los medios motorizados, no se hará diferencia entre buses, autos, o camiones debido a que no se poseen estadísticas desagregadas por modo, tampoco se lo hará en base a los conteos vehiculares ya que la vía de mayor flujo no tiene como destino específico el cantón.

Tabla 18 Consumo Energético

Modo de Transporte	Consumo(MJ/viajero-km	Total consumido en MJ	Eficiencia Energética	Eficiencia Energética
A pie	0,06	877,08	0,06	Muy eficiente
En bicicleta	0,16	149,28	0,16	Muye Eficiente
Medios Motorizados	15552	36796,032	2,366	Poco eficiente



11. EVALUACIÓN DEL TRANSPORTE Y SU DIMENSIÓN SOCIAL: ACCIDENTALIDAD.

Antes de evaluar el nivel de accidentabilidad del cantón Pallatanga se realizara un análisis a nivel provincial para saber cuál es la relación de accidentabilidad del cantón hacia la provincia, para esto se analizara los datos suministrados por la Jefatura de Transito de Chimborazo, en el año 2012 y 2013.

LA siguiente grafica muestra la cantidad de accidentes de tránsito ocurridos en la provincia y las principales consecuencias:

Tabla 19 ACCIDENTES EN LA PROVINCIA

	2012	2013	TOTAL
ATROPELLO	84	64	148
ARROLLAMIENTO	5	5	10
CAÍDA DE PASAJEROS	12	3	15
ENCUNETAMIENTO	0	2	2
ESTRELLAMIENTO	90	98	188
ROZAMIENTO	17	12	29
CHOQUE	339	396	735
COLISION	8	12	20
VOLCAMIENTO	30	18	48
OTROS (Pérdida de Pista)	33	58	91
TOTAL	618	668	1286

Fuente: Jefatura de tránsito Chimborazo

De los valores anteriormente expuestos, se puede concluir que ha existido un aumento en la accidentabilidad en la provincia.

Así mismo las siguientes graficas muestran los datos ya analizados:



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

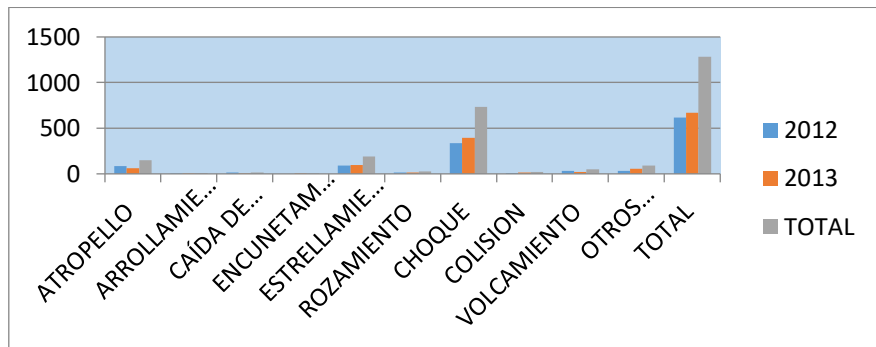


Gráfico 4 Total de accidentes

El siguiente grafico muestra que en la provincia de Chimborazo los accidentes por estado de embriaguez son la segunda causa de producción de accidentes.

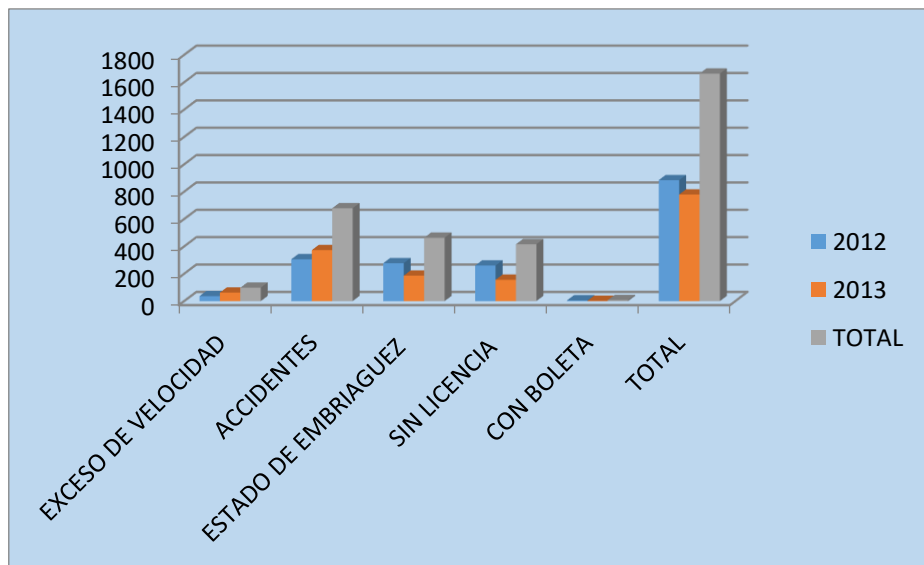


Gráfico 5 Accidentes

Tabla 20 Resumen de accidentabilidad

	2012	2013	TOTAL
EXCESO DE VELOCIDAD	36	62	98
ACCIDENTES	306	373	679
ESTADO DE EMBRIAGUEZ	277	186	463
SIN LICENCIA	260	156	416
CON BOLETA	5	2	7
TOTAL	884	779	1663



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Para el análisis de accidentes en el cantón Pallatanga se buscó información en la Fiscalía nacional del Estado que mediante oficio 644-FGE-FP-H.P del 2 de octubre del 2014 se informó:

Tabla 21 Accidentes en Pallatanga

CAUSA	Numero	Consecuencia	Total de accidentes
Impericia de exceso de velocidad	4	4 Muertos	4
Impericia Condiciones climáticas	22	Daños materiales	22
Condiciones climáticas Impericia	22	Heridos	22
Exceso de velocidad	2	Incapacidad permanente	2

Fuente: Fiscalía General del Estado 2014

De esta forma se puede observar que el exceso de velocidad y la impericia son las principales causas de los accidentes de tránsito en el cantón.



12. EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL EN EL CANTÓN

Para evaluar la gestión de la señalización horizontal y vertical, se realizó un levantamiento de información total en el cantón para definir su cobertura total en relación al mismo.

Acorde al levantamiento realizado se obtuvo los siguientes valores.

TIPO DE SEÑALIZACIÓN EXISTENTE	UBICACIÓN	CANTIDAD
 	IRVING AITKEN	7 UNA VÍA IZQUIERDA(R2-I) 3 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)
 	ELOY ALFARO	9 DOBLE VÍA (R2-2) 7 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)
  	MARISCAL SUCRE	7 UNA VÍA DERECHA(R2-D) 3 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1) 2 CRUCE PEATONAL DEMARCADO TIPO CEBRA
 	GARCÍA MORENO	8 DOBLE VÍA (R2-2) 5 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)
 	24 DE MAYO	14 UNA VÍA IZQUIERDA(R2-I) 1 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

 		<p>1 DOBLE VÍA (R2-2)</p> <p>2 CRUCE PEATONAL DEMARCADO TIPO CEBRA</p>
 	<p>10 DE AGOSTO</p>	<p>28 DOBLE VÍA (R2-2)</p> <p>4 PROHIBICIÓN DE ESTACIONAR (R5-1)</p>
 	<p>SEGUNDO CARRASCO</p>	<p>5 DOBLE VÍA (R2-2)</p> <p>1 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p>
 	<p>CARLOS REYES</p>	<p>2 DOBLE VÍA (R2-2)</p> <p>1 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p>
 	<p>JOSÉ SALTOS</p>	<p>5 DOBLE VÍA (R2-2)</p> <p>1 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p>
	<p>MESIAS TUFÍÑO</p>	<p>1 UNA VÍA DERECHA(R2-D)</p>
 	<p>EDELBERTO BONILLA</p>	<p>5 DOBLE VÍA (R2-2)</p> <p>2 UNA VÍA IZQUIERDA(R2-I)</p> <p>1 NO ENTRE (R2-7)</p> <p>2 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p>
	<p>17 DE ABRIL</p>	<p>4 1 UNA VÍA IZQUIERDA(R2-I)</p>



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**


CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

		<p>2 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p>
  	<p>RODOLFO TORRES</p>	<p>6 DOBLE VÍA (R2-2)</p> <p>1 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p> <p>2 SEÑAL DE ADVERTENCIA ANTICIPADA DE ESCUELA (E1-1)</p>
 	<p>CARLOS MUÑOZ</p>	<p>2 UNA VÍA DERECHA(R2-D)</p> <p>1 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p>
 	<p>13 DE MAYO</p>	<p>1 UNA VÍA IZQUIERDA(R2-I)</p> <p>2 DETENCIÓN OBLIGATORIA - PARE (R1-1)</p>
   	<p>AVENIDA VELASCO IBARRA</p>	<p>2 INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS</p> <p>3 PARADA DE BUS (R5-6)</p> <p>4 DOS LÍNEAS TRANSVERSALES</p> <p>LÍNEA DISCONTINUA O SEGMENTADA</p>



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

	<p>VÍA COLTA- PALLATANGA A LA ALTURA DE PANZA REDONDA</p>	<p>REDUCTOR DE VELOCIDAD</p> <p>SEÑAL DE ADVERTENCIA ANTICIPADA DE ESCUELA (E1-1)</p>
---	---	---

A continuación se detalla el total existente en el cantón incluyendo la zona rural del mismo:

TIPO	ZONA URBANA	ZONA RURAL	TOTAL
	31	INEXISTENTE	31
	10	INEXISTENTE	10
	25	2	27
	56	INEXISTENTE	56
	2	2	4
	4	INEXISTENTE	4
	4 Semáforos	INEXISTENTE	4 Semáforos
	2	1	3



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

	4	INEXISTENTE	4
	LÍNEA DISCONTINUA O SEGMENTADA	INEXISTENTE	LÍNEA DISCONTINUA O SEGMENTADA
	0	1	1
	1	INEXISTENTE	1

Fruto de este análisis se puede observar que el cantón Pallatanga en la zona urbana posee una considerable señalética, sin embargo en la zona rural, existe una desarticulación ante la ausencia de la misma, la cobertura urbana de la señalética vertical es de aproximadamente 80%, en la zona rural su cobertura se reduce notablemente a casi el 10%..



13. EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO.

Antes de realizar un análisis profundo al modelo de gestión actual del Municipio de Pallatanga, se expondrá la base legal que acredita a los municipios la tarea de asumir competencias en tránsito transporte y seguridad vial.

Por lo tanto dentro de la competencia se deberá tener en cuenta:

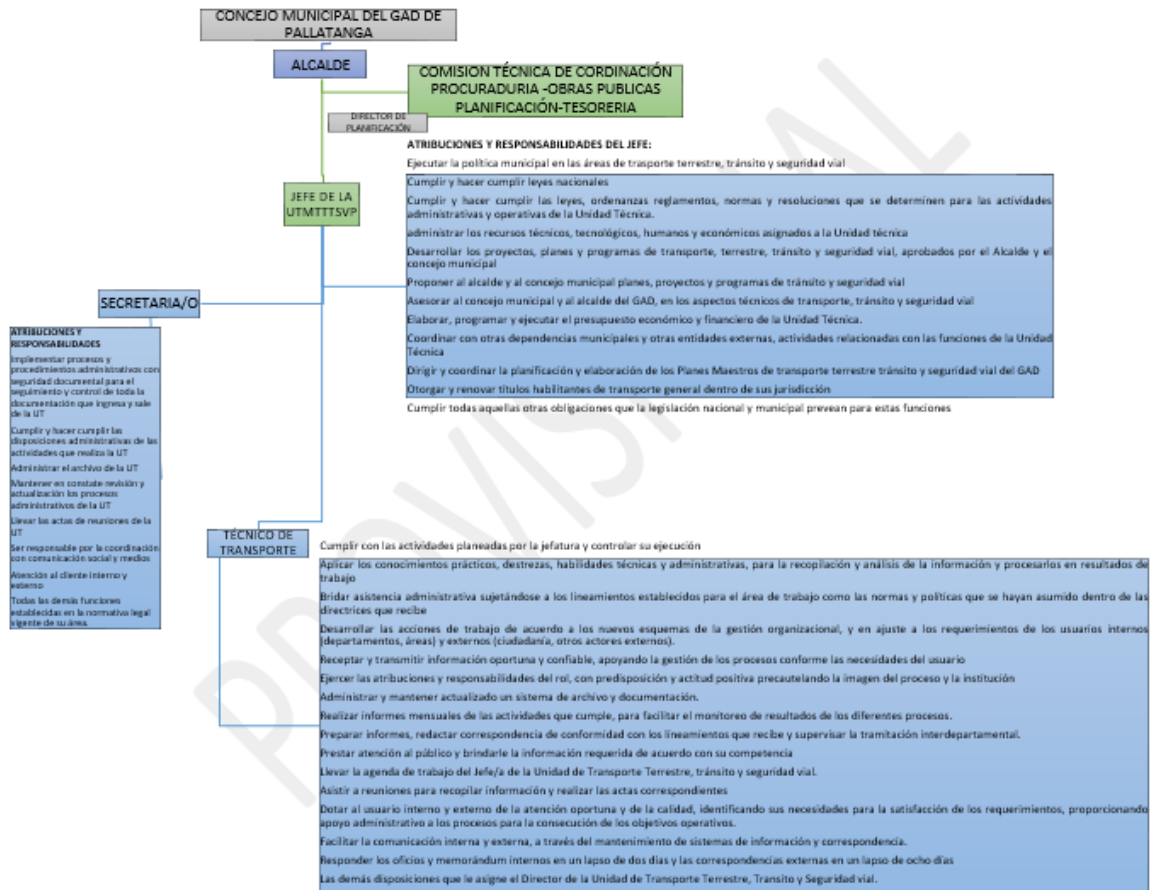
- La Constitución de la República del Ecuador
- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- El Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD
- Resolución 006 del Concejo Nacional de Competencias
- Reglamentos emitidos por la ANT.

Acorde a la estructura actual se puede observar las siguientes características de funcionamiento:



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL





14. PROPUESTAS



14.1. OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS

14.1.1. Objetivo General

Este plan basa su desarrollo en su solo objetivo general, no obstante la conformación de varios objetos de estudio como son: Tránsito, Transporte terrestre y Seguridad Vial, tendrán su espacio y sus respectivos planes, por lo que se plantea el siguiente objetivo general:

- **MEJORAR EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL EN SU JURISDICCIÓN AMPARÁNDOSE EN LA RESOLUCIÓN 006-CNC-2012, LA CUAL LE FACULTA A ASUMIR LAS COMPETENCIAS ACORDE AL MODELO DE GESTIÓN C, PARA ESTO SE AYUDARÁ DE CUATRO LÍNEAS ESTRATÉGICAS CONCENTRADAS EN MEJORAR LA SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD, UNIVERSALIDAD Y COMPETITIVIDAD, QUE FUERON LOS PROBLEMAS DETECTADOS EN EL DIAGNÓSTICO.**

Conforme se describe en el objetivo general este plan trabajara en líneas estratégicas del buen vivir y del cambio de la matriz energética del país, los mismos que permitirán desarrollar una correcta articulación del Plan.

En línea con el objetivo general y las orientaciones y recomendaciones que emanan del Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Pallatanga, y el informe No. ANT-DTC-2014 enviado por la Agencia Nacional de Tránsito. El Plan de Movilidad del cantón, considera objetivos esenciales para que el sistema movilidad del cantón sea más seguro, más sostenible, más universal y más competitivo o eficiente, con el único afán de mejorar el Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, por lo que todas las medidas que integran el plan se enfocarán, individualmente o en su conjunto, hacia la consecución de estos tres atributos. Asimismo, los desafíos y necesidades que se ponen de manifiesto en el diagnóstico respaldan este planteamiento y permiten desarrollar los objetivos específicos del Plan de Movilidad en torno a estas cuatro estrategias.

- **ESTRATEGIA: SEGURIDAD**



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Un sistema de movilidad más seguro supone partir de una prioridad esencial, el respeto a la vida humana y, en consecuencia, evitar pérdidas humanas derivadas de sus desplazamientos. Eso supone aplicar las medidas necesarias que establezcan las condiciones de entorno donde la posibilidad de accidente grave se minimice lo máximo posible. De ahí que este objetivo de seguridad suponga implementar tanto transformaciones morfológicas como de hábitos de comportamiento con el fin de reducir accidentes mortales o con heridos graves y mejorar el respeto entre los diferentes usuarios de los modos de transporte.

Los objetivos que se desprende de seguridad del Cantón Pallatanga se desarrollaran en el Plan de Seguridad Vial, donde se recogerán todos estos y se fijaran las medidas para alcanzarlos, por lo que se integra en el Plan de Movilidad, bajo estos objetivos específicos y los siguientes plazos de ejecución con la finalidad de alcanzarlos:

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD

- Prevenir desde la concientización
- Reducir los atropellos
- Reducir las colisiones
- Optimizar los servicios de asistencia en caso de accidentes

- **ESTRATEGIA: SOSTENIBILIDAD**

Un modelo de movilidad sostenible implica la minimización de los impactos negativos que la movilidad genera sobre el medio ambiente, fundamentalmente en términos de contaminación, ruido, consumo energético, y otros aspectos como la ocupación del espacio o la calidad paisajística.

Por estos motivos el plan incorpora los siguientes objetivos específicos:

De esta forma, podemos establecer como objetivos generales los siguientes:

- Mejorar la calidad del aire



- Mejorar la eficiencia energética.
- Mejorar la calidad ambiental

- **ESTRATEGIA: UNIVERSALIDAD**

El acceso a los diferentes servicios que ofrece el cantón, como el trabajo, la sanidad, la educación, las compras o el ocio debe ser posible para todos los ciudadanos, y en condiciones aceptables de tiempo, precio, comodidad, seguridad, ambientales, etc.

La dimensión social de la movilidad presenta varios enfoques que deben ser tomados en cuenta ya que podemos hablar, por ejemplo, de la disponibilidad en el espacio y en el tiempo de un modo de transporte o de las condiciones de accesibilidad de vehículos y viales, pero también de los desafíos que plantea la convivencia entre distintos modos o de las consecuencias discriminatorias que pueda tener la priorización de un modo de desplazamiento sobre el resto.

En distintos ámbitos ya se considera la movilidad como la cuarta condición de integración social, después de la vivienda, la salud y la educación. Es necesario garantizar el derecho a desplazarse de los ciudadanos, sin importar su edad, sexo, nivel de renta, grado de integración cultural, discapacidad, ni localización de su residencia. Así, es un objetivo de este Plan es avanzar hacia un sistema de transporte universal, equitativo y accesible, inclusivo y no discriminatorio.

En este sentido, el Plan incorpora de forma progresiva y transversal la perspectiva de género en materia de movilidad, así como el fomento de la coordinación y la colaboración interadministrativa e intracantonal en el desarrollo de las competencias y políticas de igualdad locales. Así la política de movilidad peatonal y ciclista, accesible y universal se consolida como parte de esta estrategia.

- **MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA, ACCESIBLE Y UNIVERSAL**

Durante décadas el diseño urbano y las políticas municipales han estado condicionadas por la movilidad en automóvil privado, por las grandes ventajas que proporciona y su aceptación masiva. Por eso es necesario equilibrar la balanza prestando especial atención a los ciudadanos que desean desplazarse caminando y en bicicleta, porque muchas veces ven restringidos sus



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

espacios y derechos en favor de infraestructuras, normativas y actitudes relativas al vehículo privado motorizado. Es necesario compensar los impactos que provoca el uso urbano y rural del auto impulsando la discriminación positiva (adaptando diseño y normativa) a la movilidad activa, en combinación con el transporte público.

El transporte y el espacio público de convivencia, implica concebir el espacio público como un espacio compartido, inclusivo, para su uso por parte de diferentes actores, con diferentes realidades y grados de vulnerabilidad. En este sentido la gestión del espacio estará orientada a la protección de los modos más vulnerables, que aquellos que se pretende fomentar no encuentren dificultades de desarrollo derivadas de relaciones conflictivas con el resto.

Es necesario reforzar el papel del peatón, protegerlo como máximo exponente de la nueva cultura de la movilidad sostenible que, junto con la bicicleta, nos permita reconstruir la proximidad como un activo del cantón. De esta forma se proponen los siguientes objetivos específicos:

- Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad
- Mejorar la accesibilidad al transporte público.
- Mejorar la accesibilidad social al transporte público.
- Mejorar la accesibilidad al Transporte público de las personas con discapacidad.
- Mejorar la movilidad ciclista
- Mejorar la movilidad peatonal
- Promocionar el espacio público como un espacio compartido
- Proteger los modos más vulnerables

- **ESTRATEGIA: COMPETITIVIDAD**

Un sistema de movilidad competitivo pasa por concienciarse de que la movilidad, entre otras cosas, es parte del proceso productivo del cantón, entre Tránsito, Transporte Terrestre y seguridad vial y contribuye a su dinamismo económico y social. Los niveles de congestión, entendidos como el tiempo perdido en los desplazamientos imputable a una excesiva demanda cargada sobre un viario limitado comporta unos enormes costos individuales y colectivos.



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Reducir los tiempos de desplazamientos y, en general, los costes de funcionamiento del sistema serán objetivos prioritarios de un sistema de movilidad más eficiente.


Si bien los anteriores objetivos están en mayor o menor medida prefijados en la planificación previa o en legislación superior, el objetivo de competitividad, se establece específicamente para este plan. Dada la condición del municipio de Pallatanga al ser un lugar de paso obligado entre la sierra y la costa, la fijación de este objetivo, tropieza con los condicionantes que el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno puedan determinar.

Así se han definido los siguientes objetivos específicos para esta estrategia:

- Mejorar la conectividad entre modos.
- **Mejorar la movilidad transversal.**
- Establecer regulaciones para la carga y descarga de mercancías
- Mejorar la movilidad a las áreas de actividad económica.
- Mejorar la movilidad en eventos
- Mejorar la movilidad en áreas comerciales.
- Reducir la necesidad de desplazamientos.
- Fomentar el cambio modal hacia modos sostenibles

La siguiente tabla resume el objetivo general de este estudio, junto con los objetivos específicos que servirán para desarrollar las propuestas del Plan de Movilidad del Cantón Pallatanga

Tabla 22 RESUMEN DE LOS OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL
Mejorar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en su jurisdicción amparándose en la resolución 006-cnc-2012, la cual le faculta a asumir las	<ul style="list-style-type: none">• Mejorar la calidad del aire• Mejorar la eficiencia energética.• Mejorar la calidad ambiental	 + SOSTENIBLE



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

<p>competencias acorde al modelo de gestión c, para esto se ayudará de cuatro líneas estratégicas concentradas en mejorar la seguridad, accesibilidad, universalidad y competitividad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prevenir desde la concientización • Reducir los atropellos • Reducir las colisiones • Optimizar los servicios de asistencia en caso de accidentes 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad • Mejorar la accesibilidad al transporte público. • Mejorar la accesibilidad social al transporte público. • Mejorar la accesibilidad al Transporte público de las personas con discapacidad. • Mejorar la movilidad ciclista • Mejorar la movilidad peatonal • Promocionar el espacio público como un espacio compartido • Proteger los modos más vulnerables 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la conectividad entre modos. • Mejorar la movilidad transversal. 	



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

	<ul style="list-style-type: none">• Establecer regulaciones para la carga y descarga de mercancías• Mejorar la movilidad a las áreas de actividad económica.• Mejorar la movilidad en eventos• Mejorar la movilidad en áreas comerciales.• Reducir la necesidad de desplazamientos.• Fomentar el cambio modal hacia modos sostenibles	
--	--	--

• DEFINICIÓN DE ESCENARIOS

Una vez definidos el objetivo general y los objetivos específicos, se procede a la construcción de los escenarios de movilidad en base a los objetivos descritos arriba, los mismos que son necesarios para la evaluación cuantitativa de la situación de partida y en el horizonte temporal de validez del Plan 2034, es decir 20 años a partir del año base.

En concreto, los escenarios considerados son los siguientes:

- Escenario base 2014

Se trata del escenario de partida que se ha configurado en la fase de diagnóstico.

- Escenario tendencial de proyectos hasta el año 2034



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

En este escenario teórico se lo ha dividido en tres escenarios de implantación de proyectos relacionados a las propuestas del plan de movilidad, así tenemos los siguientes:

PROYECTOS TENDENCIALES A CORTO PLAZO: son los proyectos que se propondrán con carácter inmediato a un plazo máximo de cinco años a partir del año base (2014-2019).

PROYECTOS TENDENCIALES A MEDIO PLAZO: son los proyectos que se propondrán a partir del sexto año al décimo año contado a partir del año 2020 (2020-2024).

PROYECTOS TENDENCIALES A LARGO PLAZO: son los proyectos que se propondrán a partir del año 11 al 20 del año base (2025-2034).

Una vez definidos los escenarios, se hace necesario definir plazos de ejecución de los diferentes objetivos específicos, además se procederá con una breve explicación del ámbito de aplicación de cada uno de ellos y las posibles fechas de cumplimiento.

PLAZOS DE EJECUCIÓN DE LOS OBJETIVOS

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PLAZOS DE EJECUCIÓN		
	Corto Plazo (2014-2019)	Mediano Plazo (2020-2024)	Largo Plazo (2025-2034)
• Mejorar la calidad del aire	X	X	X
• Mejorar la eficiencia energética.			X
• Mejorar la calidad ambiental	X	X	X
• Prevenir desde la concientización	X	X	X
• Reducir los atropellos		X	X
• Reducir las colisiones		X	X
• Optimizar los servicios de asistencia en caso de accidentes	X	X	X
• Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad	X		
• Mejorar la accesibilidad al transporte público.			X
• Mejorar la accesibilidad al Transporte público de las personas con discapacidad.	X	X	X
• Mejorar la movilidad ciclista			X
• Mejorar la movilidad peatonal	X	X	X
• Promocionar el espacio público como un espacio compartido	X		
• Proteger los modos más vulnerables	X	X	X
• Mejorar la conectividad entre modos.			X
• <i>Mejorar la movilidad transversal.</i>		X	
• Establecer regulaciones para la carga y descarga de mercancías	X		



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

• Mejorar la movilidad a las áreas de actividad económica.	X		
• Mejorar la movilidad en eventos	X		
• Mejorar la movilidad en áreas comerciales.	X		
• Reducir la necesidad de desplazamientos.	X	X	
• Fomentar el cambio modal hacia modos sostenibles		X	X

Elaboración: propia

14.1.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS OBJETIVOS Y POSIBLES FECHAS DE CUMPLIMIENTO

ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS OBJETIVOS Y POSIBLES FECHAS DE CUMPLIMIENTO

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Ámbitos de Actuación en el territorio			Fechas de cumplimiento
	Urbano	Rural	Todo el cantón	Señale la posibilidad acorde al objetivo
• Mejorar la calidad del aire			X	Hasta 31-12-2034
• Mejorar la eficiencia energética.			X	Hasta 31-12-2034
• Mejorar la calidad ambiental			X	2014 hasta el 31-12-2034
• Prevenir desde la concientización			X	2014 hasta el 31-12-2034
• Reducir los atropellos			X	01-01-2020 hasta el 31-12-2034
• Reducir las colisiones		X		01-01-2020 hasta el 31-12-2034
• Optimizar los servicios de asistencia en caso de accidentes		X		2014 hasta el 31-12-2034
• Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad			X	Hasta el 31-12-2019
• Mejorar la accesibilidad al transporte público.			X	Hasta 31-12-2034
• Mejorar la accesibilidad al Transporte público de las personas con discapacidad.			X	Hasta 31-12-2034
• Mejorar la movilidad ciclista	X			Hasta 31-12-2034
• Mejorar la movilidad peatonal			X	Hasta 31-12-2034
• Promocionar el espacio público como un espacio compartido			X	Hasta el 31-12-2019
• Proteger los modos más vulnerables			X	Hasta 31-12-2034
• Mejorar la conectividad entre modos.			X	Hasta 31-12-2034
• <i>Mejorar la movilidad transversal.</i>	X			Hasta el 31-12-2024
• Establecer regulaciones para la carga y descarga de mercancías	X			Hasta el 31-12-2019
• Mejorar la movilidad a las áreas de actividad económica.	X			Hasta el 31-12-2019



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

• Mejorar la movilidad en eventos	X			Hasta el 31-12-2019
• Mejorar la movilidad en áreas comerciales.	X			Hasta el 31-12-2019
• Reducir la necesidad de desplazamientos.			X	Hasta 31-12-2024
• Fomentar el cambio modal hacia modos sostenibles			X	Hasta 31-12-2034

Elaboración: propia

14.1.3. Ámbitos de aplicación de los objetivos en función del territorio

Como ya se mencionó en el diagnóstico, el cantón Pallatanga posee varios problemas identificados, por lo que el ámbito de aplicación de los objetivos se establecen en función de la realidad de los problemas dentro de su área de aplicación, así por ejemplo la tabla anterior describe que algunos problemas que se pretende mejorar o subsanar a través de proyectos y programas en relación a los objetivos específicos de las propuestas. Es por esta razón que los ámbitos de aplicación descritos anteriormente pretenden enfocarse en el área de problema y mejorarlo en un plazo de tiempo determinado a través de largo, mediano o corto plazo.

14.2. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN SECTORIALES



15. DETERMINACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN.

Los Programas de Actuación que estructuran y determinan el Plan de Acción, son las herramientas de gestión y coordinación del Plan de Movilidad.

Responden a las necesidades de formalización de las políticas de movilidad definidas para cada ámbito sectorial del sistema de transportes. Su objetivo es articular y programar de forma coordinada la implantación de las distintas propuestas esbozadas desde el Plan para cada modo o sistema.

El objetivo final de los Programas de Actuación es la formalización del nuevo Modelo de Movilidad esbozado desde el PLAN DE MOVILIDAD, mediante la determinación de las actuaciones específicas a implementar para cada sistema y modo de transporte.



El Plan de Acción se planificará a partir de una serie de Programas referidos a cada modo, sistema de transporte, tránsito y como ya se enuncio anteriormente seguridad vial y otros ámbitos y que se enumeran en la siguiente Tabla:

PLAN DE ACCIÓN – BASES PARA EL DESARROLLO DE ACTUACIONES Y MEDIDAS PARA CADA ÁMBITO DE ACTUACIÓN CON REPERCUSIÓN EN EL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD.

15.1.1. PROGRAMA 1 - MOVILIDAD A PIE (MOVPE)

1. (MovPe 1) – Actuación Específica en la Red Viaria con medidas tecnológicas y adecuación de ciclos semafóricos de las intersecciones actualmente semaforizadas.
2. (MovPe 2) – Proyecto Urbano y Rural del corredor peatonal
2. (MovPe 3) - Unificación de barrios

15.1.2. PROGRAMA 2 – MOVILIDAD EN BICICLETA (MOVBI)

3. (MovBi 1) – Actuación sobre la partición ciudadana para crear un cantón más humano, creando un ciclo paseo en el cantón Pallatanga.
4. (MovBi 2).- Establecer medidas de seguridad vial y protección para los usuarios del ciclo paseo de Pallatanga.

15.1.3. PROGRAMA 3 – MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL (MOVTPC)

5. (MovTPC 1) Creación de la primera operadora de transporte público del cantón
6. (MovTPC 2) Creación de una red de transporte colectivo en autobús convencional de acuerdo a escalas de servicio y funcionalidad del cantón tanto en los ámbitos urbanos como rurales.



7. (MovTPC 3) – Sistema de recaudo centralizado o caja común
8. (MovTPC 4) – Estudiar la creación de las primeras operadoras de taxi convencional, carga liviana y transporte escolar.

15.1.4. PROGRAMA 4 – MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO (MOVVP)

9. (MovVP 1) – Nueva ordenación y jerarquización del espacio viario. Adecuación funcional. Red básica
10. (MovVP 2) – Reordenamiento de vías para el nuevo o modelo de jerarquización vial.
11. (MovVP 3)- Construcción del distribuidor de movilidad

15.1.5. PROGRAMA 5 – SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO (SISES)

12. (SisEs1) – Desarrollo de un proyecto específico para el centro del cantón (Mariscal Sucre) y para la calle Edelberto Bonilla, para la creación del sistema de estacionamiento rotativo y tarifado de Pallatanga.

15.1.6. PROGRAMA 6 – INTERMODALIDAD (INTMO)

13. (IntMO 1) – Proyecto de parada de transferencia que unificara varios modos de transporte.
14. (IntMO2) – Mejoramiento del modelo de gestión de la Unidad Técnica que centralice, gestione y coordine toda la oferta de movilidad de Pallatanga. Estandarización, normalización y unificación de los sistemas de información de movilidad para todo el entorno urbano y rural.

15.1.7. PROGRAMA 7 – DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)



15. (DuM 1) – Proyecto de reconfiguración de la red de espacios de DUM y los parámetros del modelo por los que regir su idoneidad en las ubicaciones y coberturas. Reordenar, distribuir y diseñar coherentemente las zonas operativas de carga y descarga, en función del ámbito urbano afectado, y también haciendo uso compartido del espacio viario en función de la demanda y siempre con regulación horaria.

15.1.8. PROGRAMA 8 – ESPACIO PÚBLICO (ES PUB)

16. (EsPub 1) –: Programa de mantenimiento vial rural y urbano
17. (EsPub 3) – Señalización horizontal y vertical junto con su mantenimiento urbano y rural.

15.1.9. PROGRAMA 9 – PARTICIPACIÓN, FORMACIÓN Y EDUCACIÓN, SEGURIDAD VIAL (PAED)

18. (PaEd 1) Entrega de bandas reflectivas para ciclistas y peatones escolares
19. (PaEd 2) – Campaña de educación vial educativa
20. (PaEd 3)- Mejora de la seguridad vial en entornos escolares y casas hospitalarias
21. (PaEd 4) - Establecer la vigilancia y control en tiempos prolongados
22. (PaEd 5)- Reducción de la accidentabilidad y siniestralidad del cantón en los puntos negros

15.1.10. PROGRAMA 10 – PLANIFICACIÓN Y NORMATIVA (PLANOR)

23. (PlaNor 1) – Elaboración y aprobación de una ordenanza específica de jerarquización vial.



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

24. (PlaNor 2) – Elaboración y aprobación de una ordenanza específica de Distribución Urbana de Mercancías y de la circulación de vehículos pesados por determinados itinerarios urbanos y horarios.

25. (PlaNor 3) –Elaboración y aprobación de la Ordenanza de aprobación del Plan de Movilidad.

16. INDICADORES

Los indicadores definidos para cada uno de estos programas se enumeran a continuación:

Nombre del Programa	Indicador
Programa 1 Movilidad a Pie	Número de viajes a pie Porcentaje movilidad a pie
Programa 2 Movilidad en Bicicleta	Porcentaje movilidad en bicicleta Cobertura red ciclista Accesibilidad del ciclista
Programa 3 Movilidad en Transporte Público Colectivo y comercial	Cobertura del transporte público y comercial Número de viajes en transporte público colectivo y comercial Porcentaje movilidad en transporte público colectivo y comercial
Programa 4 Movilidad en Vehículo Privado	Movilidad en vehículo privado Número de accidentes de tráfico con víctimas Valores del ruido Ocupación media de vehículos Índice de motorización
Programa 5 Sistema de Estacionamientos (SisEs)	Rotación media de vehículos
Programa 6 Intermodalidad (IntMo)	Número de viajes con intercambio modal Número de puntos de intercambio modal
Programa 7 Distribución Urbana de Mercancías (DuM)	Tiempo medio de operaciones de carga y descarga en vía pública Porcentaje de Vehículos pesados en viario urbano



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

	Superficie carga y descarga en vía pública
Programa 8 Espacio Público (EsPub)	Número de nuevas viviendas construidas Densidad habitantes Longitud de viario
Programa 9 Participación, Formación y Educación (PaEd)	Porcentaje de personas con vehículo propio Porcentaje de personas con bicicleta propia
Programa 10 Sostenibilidad del transporte (SosT)	Consumo de energía del transporte Emanación de CO2.

17. METAS ESTRATÉGICAS EN BASE A LAS PROPUESTAS

Las metas estratégicas de este plan están basadas en los objetivos estratégicos vistos en el incidente de la propuesta y consistirán en la reducción de ciertos riesgos y en la ampliación de ciertos beneficios durante la vida útil del mismo.

La siguiente matriz define las metas por proyecto:

Programa	Costo	Plazo	Años	Meta
Actuación Específica en la Red Viaria con medidas tecnológicas y adecuación de ciclos semafóricos de las intersecciones actualmente semaforizadas.	200	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Reducir atropellos Reducir colisiones Facilitar la movilidad de personas con discapacidad Mejorar la movilidad peatonal Promocionar el espacio público como un espacio compartido Proteger a los modos más vulnerables
Proyecto Urbano y Rural del corredor peatonal	445 000	Mediano Plazo y Largo Plazo	2020-2034	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la movilidad peatonal Proteger los modos más vulnerables



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

Unificación de barrios	0	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Promocionar el espacio público como un espacio compartido
Actuación sobre la participación ciudadana para crear un cantón más humano, creando un ciclo paseo en el cantón Pallatanga.	5 000 anual 100 000 total	Corto, Medio y Largo Plazo	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la calidad del aire Mejorar la eficiencia energética Mejorar la calidad ambiental Mejorar la movilidad ciclista Mejorar la conectividad entre modos
Establecer medidas de seguridad vial y protección para los usuarios del ciclo paseo de Pallatanga.	500 anual 10 000 total	Corto, Medio y Largo Plazo	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la movilidad ciclista Promocionar el espacio público como un espacio compartido
Creación de la primera operadora de transporte público del cantón	500 000	Corto y Medio Plazo	2014-2024	<ul style="list-style-type: none"> Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad Mejorar la accesibilidad al transporte público. Mejorar la accesibilidad social al transporte público. Mejorar la accesibilidad al Transporte público de las personas con discapacidad.
Creación de una red de transporte	10 000	Medio Plazo	2020-2024	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la accesibilidad al



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

colectivo en autobús convencional de acuerdo a escalas de servicio y funcionalidad del cantón tanto en los ámbitos urbanos como rurales.				<p>transporte público.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la calidad del aire • Mejorar la eficiencia energética. • Mejorar la calidad ambiental
Sistema de recaudo centralizado o caja común	15 000	Medio Plazo	2020-2024	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la conectividad entre modos • Mejorar la movilidad transversal. • Mejorar la movilidad a las áreas de actividad económica.
Estudiar la creación de las primeras operadoras de taxi convencional, carga liviana y transporte escolar.	150 000	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad
Nueva ordenación y jerarquización del espacio viario. Adecuación funcional. Red básica	0	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> • Optimizar los servicios de asistencia en caso de accidentes • Mejorar la eficiencia energética. • Mejorar la movilidad ciclista • Mejorar la movilidad peatonal



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

Reordenamiento de vías para el nuevo o modelo de jerarquización	0	Corto, Medio , Largo	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Promocionar el espacio público como un espacio compartido
Construcción del distribuidor de movilidad	800 000	Largo plazo	-2034	<ul style="list-style-type: none"> Proteger los modos más vulnerables Mejorar la conectividad entre modos. Mejorar la movilidad transversal.
Desarrollo de un proyecto específico para el centro del cantón (Mariscal Sucre) y para la calle Edelberto Bonilla, para la creación del sistema de estacionamiento rotativo y tarifado de Pallatanga	6500 anual 130 000 total	Corto, Medio y Largo Plazo.	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la movilidad transversal. Establecer regulaciones para la carga y descarga de mercancías Mejorar la movilidad a las áreas de actividad económica.
Proyecto de parada de transferencia que unificara varios modos de transporte.	50 000	Medio Plazo	2020-2024	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la movilidad en áreas comerciales. <p>Reducir la necesidad de desplazamientos</p>
Mejoramiento del modelo de gestión de la Unidad Técnica que centralice, gestione y coordine toda la oferta de movilidad de Pallatanga. Estandarización, normalización y unificación de los sistemas de	19 509.88	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el cambio modal hacia modos sostenibles Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

información de movilidad para todo el entorno urbano y rural.				
Proyecto de reconfiguración de la red de espacios de DUM y los parámetros del modelo por los que regir su idoneidad en las ubicaciones y coberturas. Reordenar, distribuir y diseñar coherentemente las zonas operativas de carga y descarga, en función del ámbito urbano afectado, y también haciendo uso compartido del espacio viario en función de la demanda	0	Corto plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Establecer regulaciones para la carga y descarga de mercancías
Programa de mantenimiento vial rural y urbano	10 000 anual 200 000 total	Corto, Mediano y Largo Plazo	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la conectividad entre modos. Reducir los atropellos Reducir las colisiones
Señalización horizontal y vertical junto con su mantenimiento urbano y rural.	15 000 año 30 000 total en dos años	Corto Plazo	2014-2016	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la conectividad entre modos. Reducir los atropellos Reducir las colisiones
Entrega de bandas reflectivas para ciclistas y peatones escolares	500 anual 10 000 total	Corto, Medio y Largo Plazo	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Reducir los atropellos Reducir las colisiones



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 - ORIGINAL

Campaña de educación vial educativa	500 anual 10 000 total	Corto, Medio y Largo Plazo	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la conectividad entre modos. Reducir los atropellos Reducir las colisiones Prevenir desde la concientización
Mejora de la seguridad vial en entornos escolares y casas hospitalarias	11 790	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Reducir los atropellos Reducir las colisiones
Establecer la vigilancia y control en tiempos prolongados	0	Corto, Medio y Largo Plazo	2014-2034	<ul style="list-style-type: none"> Reducir los atropellos Reducir las colisiones
Reducción de la accidentabilidad y siniestralidad del cantón en los puntos negros	3400	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Reducir los atropellos Reducir las colisiones
Elaboración y aprobación de una ordenanza específica de jerarquización vial.	0	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Optimizar los servicios de asistencia en caso de accidentes Mejorar la eficiencia energética. Mejorar la calidad ambiental
Elaboración y aprobación de una ordenanza específica de Distribución Urbana de	0	Corto Plazo	2014-2019	<ul style="list-style-type: none"> Optimizar los servicios de asistencia en caso de accidentes



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Mercancías y de la circulación de vehículos pesados por determinados itinerarios urbanos y horarios.				<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la eficiencia energética. • Mejorar la calidad ambiental
Elaboración y aprobación de la Ordenanza de aprobación del Plan de Movilidad.	0	Corto Plazo	2014-2019	Todos los objetivos específicos
Total	2 488399.88			

De esta manera se puede observar que el costo total que deberá invertir el cantón Pallatanga en un Plazo de 20 Años 2 488 498 dólares aproximadamente, este presupuesto fue examinado constantemente para que este plan pueda ser realmente una contribución al cantón, se dieron soluciones prácticas y de fácil aplicación , tratando siempre de ir y actuar en base al presupuesto anual de la municipalidad que oscila anualmente entre los 2 000 000 de dólares, sin embargo a este presupuesto deberá restarle aproximadamente un 40% del gasto administrativo. Este Plan también es consiente de que se debe destinar un porcentaje mayor a otras necesidades del cantón como lo son el agua potable y el alcantarillado, que conllevaran un mayor gasto del presupuesto, así como también se consideró el endeudamiento por adquisición de maquinaria que actualmente posee.



18. CRONOGRAMA VALORADO DE TRABAJO

PROYECTO	Años																					
	Corto Plazo						Medio Plazo						Largo Plazo									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Actuación Específica en la Red Viaria con medidas tecnológicas y adecuación de ciclos semafóricos de las intersecciones actualmente semaforizadas.	200																					
Proyecto Urbano y Rural del corredor peatonal	445 000																					
Unificación de barrios	0																					
Actuación sobre la partición ciudadana para crear un cantón más humano, creando un ciclo paseo en el cantón Pallatanga.	100 000																					
Establecer medidas de seguridad vial y protección para los usuarios del ciclo paseo de Pallatanga.	10 000																					
Creación de la primera operadora de transporte público del cantón	500 000																					
Creación de una red de transporte colectivo en autobús convencional de acuerdo a escalas de servicio y funcionalidad del cantón tanto en los ámbitos urbanos como rurales.	10 000																					
Sistema de recaudo centralizado o caja común	15 000																					
Estudiar la creación de las primeras operadoras de taxi convencional, carga liviana y transporte escolar.	150 000																					
Nueva ordenación y jerarquización del espacio viario. Adecuación funcional. Red básica	0																					
Reordenamiento de vías para el nuevo o modelo de jerarquización	0																					
Construcción del distribuidor de movilidad	800 000																					
Desarrollo de un proyecto específico para el centro del cantón (Mariscal Sucre) y para la calle Edelberto Bonilla, para la creación del sistema de estacionamiento rotativo y tarifado de Pallatanga	130 000																					
Proyecto de parada de transferencia que unificara varios modos de transporte.	50 000																					
Mejoramiento del modelo de gestión de la Unidad Técnica que centralice, gestione y coordine toda la oferta de movilidad de Pallatanga.	19																					
	509.88																					



**PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO**

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Estandarización, normalización y unificación de los sistemas de información de movilidad para todo el entorno urbano y rural.																				
Proyecto de reconfiguración de la red de espacios de DUM y los parámetros del modelo por los que regir su idoneidad en las ubicaciones y coberturas. Reordenar, distribuir y diseñar coherentemente las zonas operativas de carga y descarga, en función del ámbito urbano afectado, y también haciendo uso compartido del espacio viario en función de la demanda	0																			
Programa de mantenimiento vial rural y urbano	200 000																			
Señalización horizontal y vertical junto con su mantenimiento urbano y rural.	30 000																			
Entrega de bandas reflectivas para ciclistas y peatones escolares	10 000																			
Campaña de educación vial educativa	10 000																			
Mejora de la seguridad vial en entornos escolares y casas hospitalarias	11790																			
Establecer la vigilancia y control en tiempos prolongados	0																			
Reducción de la accidentabilidad y siniestralidad del cantón en los puntos negros	3400																			
Elaboración y aprobación de una ordenanza específica de jerarquización vial.	0																			
Elaboración y aprobación de una ordenanza específica de Distribución Urbana de Mercancías y de la circulación de vehículos pesados por determinados itinerarios urbanos y horarios.	0																			
Elaboración y aprobación de la Ordenanza de aprobación del Plan de Movilidad.	0																			

Este plan tiene una vida útil de 20 años, sin embargo a medida que se cumplan los proyectos y las metas el mismo deberá ser reformulado, para que el cantón pueda encaminar su modelo de movilidad acorde a sus necesidades básicas.



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL



18.1. CONTENIDO DE LA MATRIZ DE SEGUIMIENTO Y EVALUACION

La Matriz de Seguimiento y Evaluación y Cálculo de indicadores; presenta la siguiente estructura:

Código de Actividad/ Proyecto.- Identificación de la actividad o proyecto

Metas Programadas.- Son los logros cuantitativos o cualitativos que se consideró alcanzar con determinados recursos y período de tiempo. Estas deben tener correspondencia con la información de la columna de “cronograma de ejecución” establecida en los Planes operativos.

Metas Ejecutadas.- Son los logros cuantitativos o cualitativos alcanzados en relación a la meta programada, pudiendo expresarse en unidades físicas o porcentajes de avance.

Tiempo Planeado.- Hace referencia al tiempo para llevar a efecto un plan, programa, proyecto o actividad.

Tiempo Ejecutado.- Expresa el tiempo efectivamente utilizado en la ejecución del plan, programa, proyecto o actividad. Los informes trimestrales en cuanto al tiempo registrarán el efectivamente utilizado.

Gasto Programado.- Corresponde a los recursos provenientes de fuentes, sean éstas fiscales, de autogestión, créditos externos, créditos internos, recursos preasignados, asistencia técnica y donaciones, destinados a financiar las acciones, productos, programas, proyecto o planes de la institución.

Gasto Utilizado.- Registra los recursos efectivamente utilizados en el cumplimiento de acciones, productos programas, proyectos y planes.

CÁLCULO DE INDICADORES

El seguimiento y evaluación se efectuará sobre la base de indicadores identificados en el POA. Estos permitirán conocer los niveles de efectividad, eficacia y eficiencia logrados por cada unidad, de acuerdo a la aplicación de las siguientes relaciones:



Indicador de Efectividad.- Expresa la relación entre lo logrado y lo programado, en cuanto a metas.

$$\text{Meta lograda} / \text{Meta Programada} \times 100$$

Indicador de Eficacia.- Es la relación entre las metas logradas y programadas, teniendo en cuenta el tiempo real de ejecución de la actividad o proyecto.

$$\frac{(\text{Meta lograda}) (\text{Tiempo planeado}) \times 100}{(\text{Meta programada}) (\text{Tiempo real})}$$

La eficacia, además, puede expresarse en la relación de efectividad por el tiempo planeado sobre el tiempo realmente utilizado para el cumplimiento de la meta.

$$\text{Indicador de Efectividad} \times \text{Tiempo planeado} / \text{Tiempo Real}$$

Indicador de Eficiencia.- Entendido como la relación entre el tiempo, los recursos invertidos y los logros obtenidos. Alcanza su mayor nivel al hacerse un uso óptimo de los recursos disponibles, alcanzado los logros esperados.

$$\frac{(\text{Meta lograda}) (\text{Tiempo planeado}) (\text{Gasto programado}) \times 100}{(\text{Meta programada}) (\text{Tiempo real}) (\text{Gasto utilizado})}$$

De igual forma, la eficiencia relaciona la eficacia con los gastos programados sobre los gastos realmente empleados en el logro efectivo de la meta.

$$\text{Indicador de Eficacia} \times \text{Gasto programado} / \text{Gasto utilizado}$$

NOTA. En caso de que los tiempos de ejecución y los recursos utilizados sean “cero”, no se deberá calcular los indicadores de eficacia y eficiencia, debiendo explicar en la columna de observaciones las causas o motivos de tal situación.



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

Para el cálculo de estos indicadores la institución deberá aplicar las fórmulas de acuerdo a las letras por columna que identifica la matriz.

Promedio.- Se refiere al promedio de las columnas de los indicadores. Este promedio debe incluir a todas las actividades incluidas las que por cualquier razón no se cumplió.

Observaciones.- En esta columna las instituciones deberán apoyarse para registrar los comentarios, novedades o situaciones inherentes al nivel de cumplimiento de las acciones, productos, planes, programas y proyectos.



19. MODELO DE GESTIÓN

El componente de gestión incorpora la dimensión operacional al Plan a partir del establecimiento de estrategias e instrumentos que permitan su puesta en marcha e implementación espacial e institucional para facilitar su viabilidad y sostenibilidad.

La viabilidad y sostenibilidad del Plan se considera adecuada en la medida en que permita:

- Que se consolide una plataforma institucional cantonal con esquemas de cooperación y articulación.
- Que se aporte al modelo de ordenamiento territorial del cantón Pallatanga, especialmente en la articulación de modos de transporte, el equilibrio territorial, la generación de espacio público y la racionalización en el uso y gestión del suelo.
- Que se generen alianzas entre actores, operadores y usuarios para una gestión compartida del transporte y la movilidad con criterios de sostenibilidad, eficiencia, seguridad y convivencia.
- Que se determinen políticas e instrumentos de concurrencia, planeación y manejo de recursos que permitan la racionalidad y sostenibilidad financiera del Plan.

19.1. ENFOQUE

El componente de gestión se concibe como un conjunto de estrategias, instrumentos y procesos tendientes a viabilizar y hacer operativo el proyecto. La gestión se asume como la dimensión operacional del plan, que interviene en aquellos aspectos que se deben implementar como requisito para los propósitos y objetivos, lo que demanda que las formulaciones deben ser factibles y aceptables en: el territorio, la población y la institucionalidad.

El territorio, comprende en este caso el contexto espacial, físico geográfico en el cual los proyectos del plan pretenden insertarse y por tanto reestablecer relaciones entre la movilidad con los demás atributos (vivienda, espacio público, equipamientos, suelo y servicios públicos).

La población, se refiere al componente social en una definición amplia que incluye moradores, agentes y actores, que considera tanto las necesidades como los intereses y los recursos; y el manejo de los conflictos que se derivan de actuaciones públicas y privadas de alto impacto.



PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN PALLATANGA 2014-2034
RESUMEN EJECUTIVO

CDC-GADMP-001-2014 -ORIGINAL

La institucionalidad se considera como el aparato formal de administración, control y gobierno del cantón y el trámite para proveer servicios y atender necesidades colectivas.

La visión amplia de gestión puede englobar la gestión territorial cantonal y el componente operacional en un esquema integral, que resuelva las diferentes escalas y estrategias de gestión.

En términos genéricos, los componentes básicos del modelo son:

DEFINICIÓN	ELEMENTO	SUGERENCIAS
La habilidad de involucrar	Liderazgo	<ul style="list-style-type: none">• Si se pierde o no es evidente asegurarse de que existe un líder dominante
Todos los actores Envueltos	Redes estratégicas	<ul style="list-style-type: none">• Crear, usar orientar las redes.• Cuando la implementación se acerque, salvaguardar el compromiso de la red en una estructura más forma
Y con su apoyo	Apoyo político y social	<ul style="list-style-type: none">• Comunicar el problema a la sociedad y los políticos. Si no hay apoyo social, los políticos deben conseguirlo.
Para generar nuevas ideas y desarrollar e implementar una política	Visión y estrategia	<ul style="list-style-type: none">• Si no existe: desarrollar una visión y estrategia y simultáneamente, salvaguardar la integralidad y los ajustes correlacionados de los proyectos y sus elementos
Diseñados para responder a los desarrollos fundamentales	Incentivo de los problemas económico espaciales	<ul style="list-style-type: none">• Comunicar el problema a todos los actores relevantes
Y crear las condiciones	Coherencia de los elementos	<ul style="list-style-type: none">• Monitorizar los cambios en los elementos y• Organizar para el cambio.
Para el desarrollo Sustentable	En el área cantonal	<ul style="list-style-type: none">• Problemas y soluciones no se detienen en los bordes del cantón

19.2. ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL Y FUNCIONAL PROPUESTO

Para la correcta atención de las necesidades del cantón es necesario reestructurar la actual situación de la Unidad para eso se propone que la misma esté representada jerárquicamente por el cargo que ocuparan las personas y el funcional que tendrá cada uno de los mismos:



De acuerdo al modelo de gestión y a las competencias que se van a asumir, se extraen los siguientes requerimientos funcionales para la Unidad:

- RESOLUTIVA
- EJECUTIVA
- TÉCNICA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
- ADMINISTRATIVA Y LEGAL
- ATENCIÓN AL CLIENTE

19.3. RESOLUTIVA

Se refiere a la actuación del Consejo Cantonal, en favor de la aprobación de ordenanzas que servirán como marco regulatorio del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del cantón.

19.4. EJECUTIVA

Es la función del jefe de la Unidad, quien tiene que administrar y ejecutar de forma integral los planes y actividades referentes a la movilidad cantonal.

19.5. TÉCNICA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Se refiere al manejo técnico de las actividades de transporte tránsito y seguridad vial. Tendrá la función de planificar, organizar y fiscalizar las actividades dentro del cantón.

19.6. ADMINISTRATIVA Y LEGAL

Se encarga de organizar, auditar, controlar todos los procesos concernientes a transporte dentro del cantón.

19.7. ATENCIÓN AL CLIENTE

Se refiere a la atención que se debe proporcionar hacia todos los usuarios de la unidad: transportistas y público en general.

Una de las funciones más importantes dentro de la Unidad será la atención al cliente ya que aquí se medirá educación y tiempos de servicio en los procesos que deberán ser atendidos por la Unidad.



19.8. HORARIOS DE ATENCIÓN PARA UN BUEN SERVICIO AL PÚBLICO.

Es importante que la Unidad posea un horario de atención flexible y adecuada, para que de esta forma el usuario goce de todos los servicios que este ente municipal brinda.

Así se deberá establecer un horario de funcionamiento continuo de atención al cliente, esto quiere decir que para la recepción de trámites el usuario lo podrá hacer desde las 08:00 hasta las 16:00. Para el horario del almuerzo es necesario que una persona reemplace a otra provisionalmente, con el único afán de que los usuarios puedan acercarse a la Unidad en cualquier horario de oficina.

Sin embargo esto dependerá mucho de la demanda del servicio, y posteriormente pueden sufrir las variaciones necesarias que el concejo municipal o el jefe de talento Humano de la municipalidad estime conveniente, siempre y cuando esto no afecte al usuario.

De esta forma definidas ya las funciones que tendrá a cargo de la Unidad y su horario de funcionamiento surge la necesidad de estructurar la misma en función a los requerimientos actuales del cantón el mismo que deberá ser evaluado a posterior en base al aumento de la demanda para poder repensar el presente modelo en un departamento o Dirección si fuere el caso.

La estructura propuesta contempla los siguientes componentes:

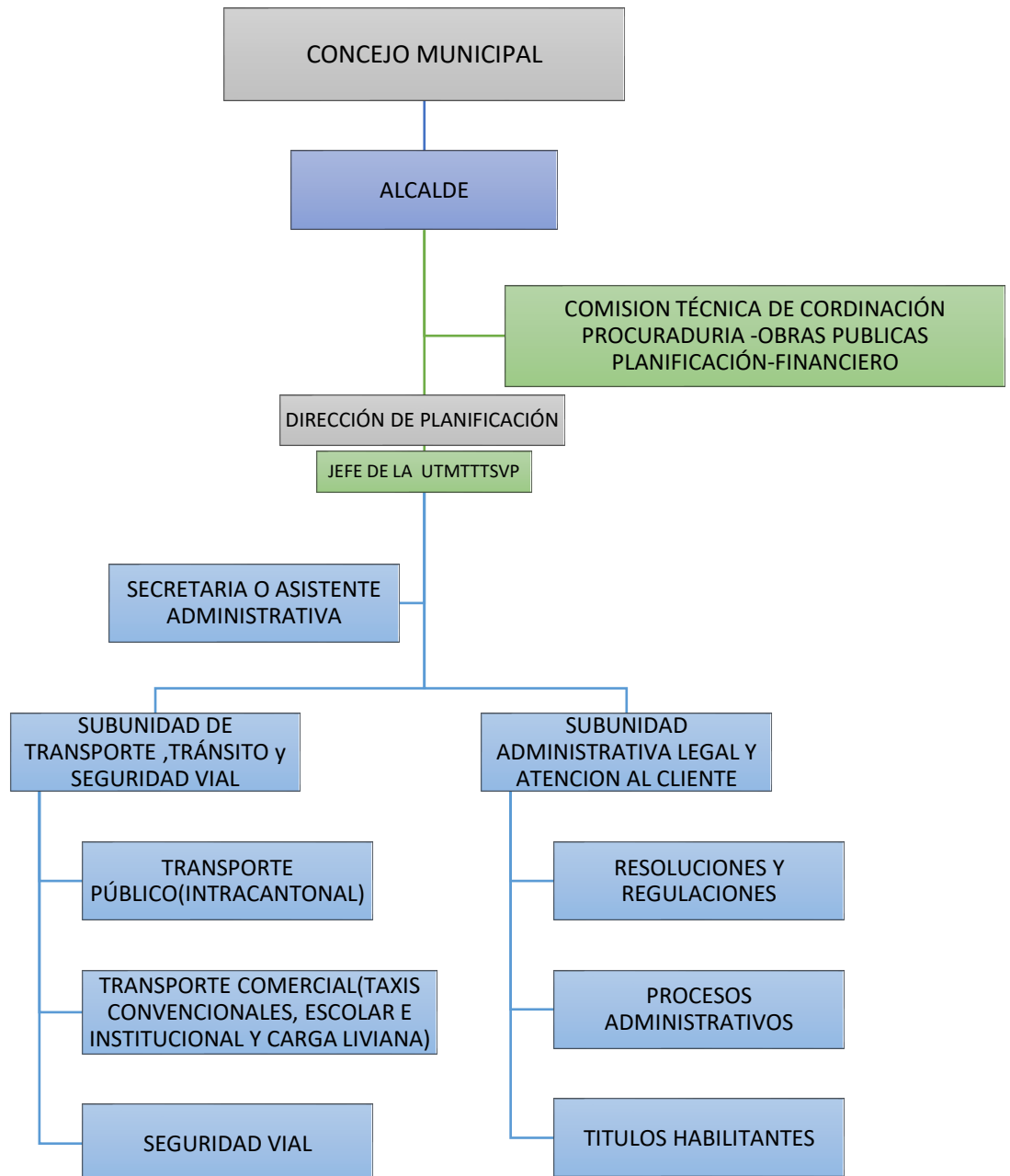
- Consejo Cantonal
- Dirección de Planificación
- UTMTTTSVPP
- Subunidad de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial
- Subunidad Administrativa, Legal y Atención al Cliente.

Las subunidades son de índole operativa, por lo tanto en el organigrama estructural se hará constar las funciones más importantes para prever la dimensión de la estructura total de la UTMTTTSVPP, una vez que se asuman las competencias correspondientes y se vayan implementando los procedimientos y procesos administrativos internos y los externos para la administración de los servicios de transporte ,tránsito y seguridad vial.



19.9. ORGÁNICO FUNCIONAL

A continuación se describe el orgánico funcional propuesto para la Unidad



Elaborado Por:

Alex Rojas Alvarado-Consultor