



PLAN DE MOVILIDAD DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO

1.- INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

El nuevo régimen de competencias vigente el país, contempla que sean los Gobiernos Autónomos Descentralizados los que asuman las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. A fin de que esta transferencia de competencias se haga de manera planificada, según lo establecido en la ley, y que llegue a cumplir el objetivo máximo que es el que se desea obtener una movilidad segura, eficiente y a costos razonables, es necesario que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) se preparen adecuadamente, tanto para el proceso de transferencia en sí, como para las funciones que posteriormente desarrollarán directamente dentro de este marco de responsabilidades.

1.2. Normativa Legal Aplicable

1.2.1. Constitución de la República del Ecuador

Art. 264.- "Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

- 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
- 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal".

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Competencia Municipal

Art.415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes.

Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.

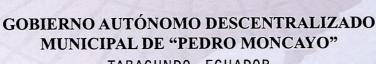
1.2.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial

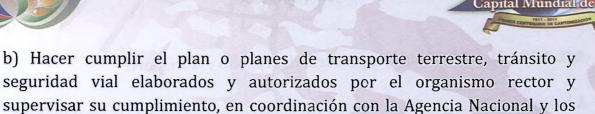
Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

El artículo 30.5 de la misma Ley de TTTSV, señala las competencias de los GADs en un número de 19, listadas desde la letra a hasta la letra s, pudiendo señalar entre las más importantes las siguientes:





c)Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector.

Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales.

- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón y en las parroquias rurales del cantón.
- j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.
- n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales e internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la proforma presupuestaria aprobada.
- s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

1.2.3. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía v Descentralización 2 Nov. 1 18 4 1922 1844

Competencias Exclusivas del Municipio

Art. 55.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

- b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;
- c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
- f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

2.- ALCANCE

Las disposiciones de este Plan se aplicarán dentro de los límites del cantón Pedro Moncayo. El propósito general del plan es permitir un desarrollo sostenible del transporte y movilidad del cantón integrada al desarrollo urbano tanto construido como por construirse. El desarrollo y consolidación del Transporte, involucra la incorporación de alternativas para poder dar atención a la movilidad requerida por las personas, logrando una optimización en el uso de la infraestructura existente y equipamiento de las vías, el plan de Movilidad de Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Pedro Moncayo comprende los siguientes componentes:

2.1. Transporte

Este tema de acuerdo a las competencias a asumir abarca Transporte público intracantonal el cual opera dentro de los límites del cantón, el transporte comercial es el que se presta a terceras personas a cambio de una prestación económica este se divide en Transporte Escolar, e Institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana y mixto, además los que la Agencia Nacional de Tránsito los disponga.



TABACUNDO - ECUADOR



2.2. Gestión de Tráfico

Siendo un tema muy complejo y extenso, podemos decir que este comprende la organización de la Red vial existente y los manejos de flujos de transitoria través de elementos de control como es la señalización horizontal, señalización vertical, semaforización entre los principales.

2.3. Vialidad

Este tema comprende la construcción, mantenimiento y equipamiento de la red vial existente para poder manejar los flujos de tránsito y las demandas existentes y futuras de la transportación dentro de las ciudades.

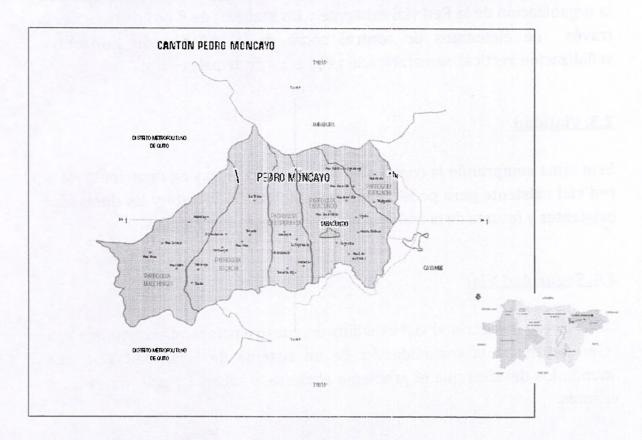
2.4. Seguridad Vial

La creciente inseguridad vial existente en nuestro país requiere avanzar con celeridad, hacia la consolidación de un sistema de Seguridad Vial, que atienda los desafíos que el problema encierra, y saber dar soluciones a los mismos.

Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

3.- DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

DIVISIÓN POLÍTICA- ADMINISTRATIVA, CANTÓN PEDRO MONCAYO



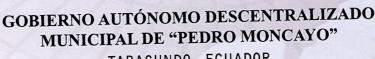
Fuente: Gobierno de la Provincia de Pichincha

3.1 Antecedentes Históricos.

Pedro Moncayo, fue un antiguo asentamiento prehispánico y pre incásico de la parcialidad Cochasqui, evidenciado por la existencia del complejo sagrado del mismo nombre (Pirámides de Cochasqui) cercano a la cabecera cantonal. Cabe mencionar que es famosa por la resistencia a la invasión incásica, liderada por la princesa "Quilago", mujer que estuvo al frente de Cochasqui. En la zona nororiental es donde se evidencia mayormente la fuerte raíz indígena que conserva el cantón.

En este sentido, Tabacundo fue un enclave de referencia indígena ante la avanzada de los europeos, quienes encontraron en Cochasqui y su sacerdotisa (princesa Quilago) una feroz resistencia.

Durante la época de conquista española, el cantón fue un asentamiento indígena que con la distribución administrativa del territorio por parte de





los iberos, pasó a formar parte del corregimiento de Otavalo en 1534, debido a la distribución administrativa del territorio por parte de los iberos. Y permanecería de esta forma durante la época de la colonia y la etapa republicana del país. El libertador Simón Bolívar estuvo en la cabecera cantonal del 15 al 16 de julio de 1823.

Pedro Moncayo se cantoniza mediante Decreto Legislativo del 26 de septiembre de 1911, gracias al impulso de Alejandro Mancheno Carrión, riobambeño dedicado al conocimiento y promoción de la zona que posteriormente se denomina cantón Pedro Moncayo.

Dentro de los hechos históricamente transcendentales se encuentran:

- La construcción del Santuario de Nuestra Señora de la Natividad (Mama Nati, denominada por los pobladores), que se inicia el 8 de septiembre de 1887 y que fuera declarada Santuario Diocesano "en honor de Nuestra Señora de la Natividad" por el arzobispo Antonio González, en 1987. Cada 23 de Noviembre se realiza una caminata desde Quito a Tabacundo y sus vísperas se celebra con castillos y un festival de la canción nacional.
- La fiesta de la Niña María, en Tocachi, se realiza el 8 de septiembre; y en La Esperanza la celebración de la Virgen del Rosario, del 9 al 11 de octubre. Dichos actos derrochan actividades de gran colorido (entrada de chamizas, toros populares, juegos pirotécnicos y el festival de la confraternidad).
- La festividad de San Pedro resultan seis semanas desde el 21 de junio (en la época del solsticio de verano) hasta la última octava de los aruchicos. El día principal de San Pedro, 29 de junio, todas las comunidades se "toman la plaza" de Tabacundo, representando la resistencia cultural y popular.

La "rama de gallos" permite la continuidad de los festejos durante cuatro octavas. El entregar la rama significa el cumplimiento de una deuda contraída el año anterior (cuando se realizó el "arranque de gallo") y el nuevo prioste tiene que dar un gallo para reponer el que arrancó el año anterior. Durante la fiesta participan comparsas de diablo humas (personaje típico de la fiesta) aruchicos (personajes que adornan su vestimenta festiva con pañuelos, sombreros, caretas de malla y gafas oscuras). Las mujeres usan pañolones, blusas bordadas, alpargatas, huaicas, fachalinas, faja, brazaletes y demás.

Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

- La "colada de cuy" (gastronomía autóctona), plato festivo y ritual, preparado con: harina de haba o maíz, bien condimentada, presas de cuy y papas; forma parte de su historia. Entre otros hechos, durante el mes de noviembre se realizan los "cabes" (juegos de trompos), de 25 a 30 com. De alto, trabajados en madera del páramo de Mojanda. El "ají de cuy" es un plato que se compone de papas con salsa de pepa de zambo, servido en una batea de madera, acompañado de lechuga, aguacate y cuy asado. Posterior al plato fuerte, se toma el champagne de penco negro (guarango); o a su vez también se bebe la chicha de jora (elaborada a base de maíz preparado en hojas de jurapango).
- Por otra parte, el 29 de noviembre de cada año se realiza una feria de exposición agro-artesanal; que exhibe los productos cultivados desde su origen, tal es el caso del maíz, trigo, papa, cebada, moras.

Límites político administrativos:

El Cantón Pedro Moncayo, creado mediante decreto Legislativo el 26 de septiembre de 1911, posee una altitud que varía de 1.730 hasta 4.300 m.s.n.m, con una superficie de 333 km², cuenta con una temperatura media anual de 14,8° C. tiene como cabecera cantonal a Tabacundo y, cuyos límites políticos son los siguientes, de acuerdo al Plan de Desarrollo Cantonal:

Norte: Cantón Otavalo, Provincia de Imbabura.

Sur: Distrito Metropolitano de Quito y Cantón Cayambe.

Este: Cantón Cayambe

Oeste: Distrito Metropolitano de Quito.

Lo integran 5 parroquias: Tabacundo, Tupigachi, Esperanza, Tocachi y Malchinguí.

Tabacundo.- Es una parroquia urbana algunos de sus barrios son: La Quinta, Mama Nati 2, Pasquel, La Banda, San Rafael 1, El Calvario, 18 de Septiembre, Tabacundo Moderno, Carrera, Sucre, La Y, la Concepción, 13 de Abril, La Playita, El Tambo, San Nicolás, El Arenal, Santa Marianita, Luis Freile. y las comunidades que la conforman son: San Luis de Ichisí, San José Grande, Cananvalle, Guallaro Grande, Picalquí, Puruhantag, Pucalpa, Nuevo San José, San José Chico, San José Alto, Luis Freile, Guallaro Chico, Nueva



TABACUNDO - ECUADOR



Esperanza de Cananvalle, Nuevo Amanecer, María Dolores, Simón Bolívar, La Libertad.

Los límites de Tabacundo son los siguientes:

Norte: Provincia de Imbabura.

Sur: Cantón Cayambe.

Este: Parroquia Tupigachi y Cantón Cayambe.

Oeste: Parroquia la Esperanza.

Tupigachi.- Es una parroquia rural algunos de sus barrios y comunidades son los siguientes: Cajas Jurídico, San Pablito de Agualongo, Ñañoloma, Chaupiloma, San Juan Loma, Granobles, Santa Clara, Tupigachi (Centro Urbano), Santa Mónica, Florencia.

Los límites son los siguientes: Norte: Provincia de Imbabura. Sur: Parroquia Tabacundo Este: Cantón Cayambe. Oeste: Parroquia Tabacundo

La Esperanza.- Es una parroquia rural algunos de sus barrios y comunidades son: El Rosario, Vicente Solano, La Mojanda, Centro, Seis de Enero, Chimbacalle, Asociación Cubinche, Comuna Guaraquí, Tomalón.

Los límites de la Parroquia La esperanza son los siguientes:

Norte: Provincia de Imbabura. Sur: Cantón Cayambe. Este: Parroquia Tabacundo.

Oeste: Parroquia Tocachi.

Tocachi.- Es una parroquia rural algunos de sus barrios y comunidades son:

San Francisco, Central, Zanjapunta, San Juan, Rumitola, La Loma, San José, Pambahuasi, Sato. Domingo, Santo Cristo, Cochasqui, Moronga, Tanda,

Bellavista de Tocachi, Chimburlo.

Los límites son los siguientes: Norte: Provincia de Imbabura

Sur: Cantón Cayambe

Este: Parroquia La Esperanza Oeste: Parroquia Malchinguí

Malchinguí.- Es una parroquia rural algunos de sus barrios y comunidades son: Santa Eulalia, El Hospital, San Vicente, San Juan, Oyagachi, Pichincha, La Buena Esperanza, La Merced, Quito Sur, El Rosario, Pedro Moncayo, La Concepción, Imbabura, García Moreno, 24 de mayo, Santa Rosa, San Carlos, Pedro Moncayo Beaterio, Venencia, Quito Norte.

Los límites son los siguientes:

Norte: Distrito Metropolitano de Quito Sur: Distrito metropolitano de Quito

Este: Parroquia Tocachi

Oeste: Distrito Metropolitano de Quito

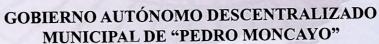
3.2. Datos poblacionales

Según el Censo de Población y Vivienda del año 2010, la población actual del Gobierno Cantonal de Pedro Moncayo es de 33.172 habitantes (30,32% población urbana y 69,68% población rural) dentro de los cuales el 50,83% son hombres y el 49,17% son mujeres.

NÚMERO DE HABITANTES SEGÚN GÉNERO DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO, CENSO 2001 Y 2010

| Género | Censo 2001 | Censo 2010 | | |
|--------|------------|------------|--|--|
| Hombre | 12.590 | 16.311 | | |
| Mujer | 13.004 | 16.861 | | |
| Total | 25.594 | 33.172 | | |

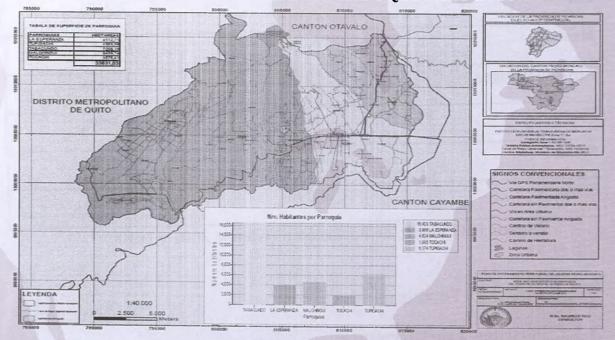
Fuente: INEC-Censo de Población y Vivienda 2001 y 2010





La tasa de crecimiento entre los años 2001 y 2010 bordea aproximadamente el 2,96%. De toda la población establecida en el cantón, la mayor parte se encuentra en el área rural (23.113 habitantes), mientras que en el área urbana la población asciende a 10.059 habitantes para el año 2010.

NÙMERO DE HABITANTES POR PARROQUIA. AÑO 2010



Según el grafico, la parroquia con mayor nivel poblacional es la de Tabacundo que cuenta con 16.403 habitantes, cifra mayor a la registrada en el año 2001 en 40,21%.

Por otra parte, Malchinguí se muestra como la parroquia con menor crecimiento poblacional, sin embargo; es la que evidencia mayor crecimiento del género masculino con una cifra de 85,54% mayor a la presentada en 2001.

El estudio de la conformación étnica de la población del país es un dato importante ya que éste permite identificar grupos vulnerables o discriminados.

PORCENTAJE DE POBLACIÓN SEGÚN ETNIA DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO, CENSO

| Censo 2011 | Censo 2010 |
|------------|-------------------------------------|
| 18,57% | 26,42% |
| 5,10% | 2,26% |
| 74,52% | 67,44% |
| 0,45% | 2,64% |
| N/D | 0,95% |
| 1,27% | N/D |
| 0,09% | 0,30% |
| | 18,57% 5,10% 74,52% 0,45% N/D 1,27% |

Fuente: INEC-Censo de Población y Vivienda 2001 y 2010

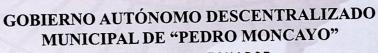
3.3. Diagnostico Territorial

3.3.1. Subsistema social/cuitural

Este subsistema comprende las características demográficas; características sociales relacionadas a educación, salud, inclusión social; formas de organización de los actores sociales; cogestión del territorio. Movilidad social, ritmo de crecimiento demográfico, tejido social, capacidad de las organizaciones sociales para el trabajo en redes y las posibilidades de incorporarse en los procesos de cogestión del territorio.

3.3.2. Subsistema político institucional

En este subsistema se analiza el desarrollo organizacional general de la institución municipal y actores territoriales y de instancias desconcentradas de gobierno para cumplir con las competencias y roles que le asignan la Constitución y las leyes pertinentes. Capacidad para gestión del territorio, modelo de gestión actual y planificación y de cumplir sus competencias.





3.3.3 Subsistema de Asentamientos Humanos

En este sistema se analiza la distribución y ocupación del territorio por parte de la población (áreas rurales, ciudades, poblados y demás formas de aglomerado poblacional.

En este apartado se debe incluir una descripción general del sistema social del cantón Pedro Moncayo.

Comprende los subsistemas de vialidad tanto urbana como intra-cantonal y el de transporte, tránsito y seguridad vial, que en su conjunto deben garantizar los desplazamientos de personas y bienes de acuerdo a condiciones de eficiencia.

3.3.4 Subsistema Ambiental

Patrimonio natural que sostiene y determina las diversas actividades de la población. Establecer la situación general del medio ecológico o físico natural del cantón, amenazas naturales y socio naturales existentes y potenciales.

3.3.5 Subsistema Económico/Productivo

En este subsistema se identifica la Situación general de la economía del cantón (Condición económica de la población, opciones de desarrollo endógeno, opciones de desarrollo de emprendimientos)

En este apartado se debe incluir una descripción general del sistema económico del cantón Pedro Vicente Maldonado. Además, se podría incluir una descripción de los planes provinciales, o nacionales en relación a este ámbito. Se podría describir a nivel nacional internacional ciertas tendencias de política pública, etc.

13

Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

3.3.4. Subsistema de Movilidad

SUBSISTEMA DE MOVILIDAD

Un reto al planificar y diseñar vías de circulación; es el balance entre los intereses generados por todos los usuarios y demás actores involucrados o afectados dentro de las comunidades. Mientras la preocupación individual del usuario de vehículos motorizados es la velocidad y el tiempo, la preocupación generalizada del barrio es la de mantener la integridad, habitabilidad y seguridad.

Esta preocupación es exacerbada cuando otros sistemas de transporte relacionados al comercio al por mayor, carga, respuesta a emergencias y manejo de incidentes son considerados.

En áreas urbanizadas el diseño de las vías de circulación que sirvan y satisfagan las necesidades de todos los usuarios, donde hay oportunidades limitadas de expandirse o alterar los derechos de vías, es un reto mayor.

Este diagnóstico servirá como referencia para las estrategias del plan de transporte y movilidad, mismo que asegurará que la prioridad en el diseño sea dada para la circulación peatonal.

Por lo tanto, es necesario un diagnóstico tanto del contexto como del diseño de las vías de circulación.

En este sistema se analizan los siguientes subsistemas, de manera que la mayor parte de los aspectos relacionados al contexto y al diseño sean analizados:

- Conectividad
- Diseño vial
- Información Estadística Base
- Movilidad
 - o Peatonal

TABACUNDO - ECUADOR



- o Bicicletas
- o Transporte Público
- o Mixto
- o Vehicular
- Uso de Suelo existente
- Vialidad Existente

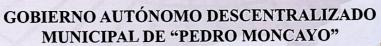
| | 超額時刊 | 酚椰 | 1 |
|-----|------|-------|----------|
| Des | CEL | me. | 0.19 |
| | 7.91 | PA*51 | 14.8.9.1 |

- Conectividad: En este subcomponente se busca analizar las condiciones de conectividad en el cantón
- Diseño Vial: Se analizan las condiciones de diseño actual para las diferentes vías de circulación

Indicadores

- Clúster comerciales y de empleo (Cabeceras/Nodos)
- Índice de Conectividad
 Promedio Cantonal
- Perímetro Promedio de Cuadras Cantonal
- Ancho Promedio
 Carriles Circulación
 Bicicletas
- Ancho Promedio
 Carriles Circulación
 Transporte Urbano
- Ancho Promedio
 Carriles Circulación
 Vehicular
- Ancho Promedio
 Carriles de Circulación
 Peatonal
- Ancho Promedio de Carriles de Estacionamiento
- Ancho Promedio de Curvaturas de Giro
- Proporción promedio de altura edificios sobre ancho de vías

| entre edificaciones Retiro Promedio entre edificaciones Retiro Promedio entre edificaciones Densidad Poblacional Densidad Habitacional Edad Promedio Porcentaje Población Discapacitada Población Económicamente Activa Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones con señalización para | | Distancia Promedio |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| edificaciones Información Base: Análisis de información estadística de los censos de población y vivienda de los años 2.001 y 2.010. Adicionalmente información del censo económico del 2.010 - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Mivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial - Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas - Nivel de Servicio vías peatonales - Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales - Nivel de Servicio vías Multimodal - Total Intersecciones | | entre edificaciones |
| Información Base: Análisis de información estadística de los censos de población y vivienda de los años 2.001 y 2.010. Adicionalmente información del censo económico del 2.010 Porcentaje Población Discapacitada Población Económicamente Activa Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | Retiro Promedio entre |
| Información Base: Análisis de información estadística de los censos de población y vivienda de los años 2.001 y 2.010. Adicionalmente información del censo económico del 2.010 Población Económicamente Activa Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población Discapacitada Población Económicamente Activa Porcentaje Población Discapacitada Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Discapacitada Porcentaje Población Discapacitada Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Económicamente Activa Porcentaje Población Discapacitada Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | edificaciones |
| información estadística de los censos de población y vivienda de los años 2.001 y 2.010. Adicionalmente información del censo económico del 2.010 2.010 - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Movilidad en el cantón - Movilidad en el cantón - Mivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial en Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas - Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales - Nivel de Servicio vías Multimodal en Vivel de Servicio vías Multimodal en Total Intersecciones | | Densidad Poblacional |
| información estadística de los censos de población y vivienda de los años 2.001 y 2.010. Adicionalmente información del censo económico del 2.010 2.010 - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial en Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas - Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales - Nivel de Servicio vías Multimodal en Vivel de Servicio vías de Servicio vías transporte urbano parroquiales - Nivel de Servicio vías de Servicio vías de Servicio vías de Servicio vías transporte urbano parroquiales - Nivel de Servicio vías de Serv | Información Base: Análisis de | Densidad Habitacional |
| de población y vivienda de los años 2.001 y 2.010. Adicionalmente información del censo económico del 2.010 2.010 Porcentaje Población Discapacitada Población Económicamente Activa Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población Ocupaciones Población discapacitada Tipos de Movimientos Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | Edad Promedio |
| 2.001 y 2.010. Adicionalmente información del censo económico del 2.010 2.010 Discapacitada Población Económicamente Activa Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población discapacitada Tipos de Movimientos Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | Porcentaje Población |
| información del censo económico del 2.010 - Población Económicamente Activa - Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa - Porcentaje Población discapacitada - Tipos de Movimientos - Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón - Mivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal - Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial - Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas - Nivel de Servicio vías peatonales - Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales - Nivel de Servicio vías Multimodal - Total Intersecciones | | |
| Económicamente Activa Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población discapacitada Tipos de Movimientos Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Activa Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población discapacitada Tipos de Movimientos Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población discapacitada Tipos de Movimientos Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales | 2.010 | |
| Ocupaciones Población Económicamente Activa Porcentaje Población discapacitada Tipos de Movimientos Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Económicamente Activa Porcentaje Población discapacitada Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Activa Porcentaje Población discapacitada Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Porcentaje Población discapacitada Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| discapacitada Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón Mivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | 41 (1991) (1991) (1991) | |
| Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Movilidad: Análisis de las condiciones de movilidad en el cantón Nivel de Servicio vías circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| de movilidad en el cantón circulación vehicular Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | - Marilidade Análisia de los condiciones | |
| Intercantonal Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Nivel de Servicio vías circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | de movilidad en el canton | |
| circulación vehicular parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Total Intersecciones | | |
| parroquial Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Nivel de Servicio vías transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| transporte para bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| bicicletas Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Nivel de Servicio vías peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| peatonales Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Nivel de Servicio vías transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| transporte urbano parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | so at amore due, 6 | |
| parroquiales Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Nivel de Servicio vías Multimodal Total Intersecciones | | |
| Multimodal Total Intersecciones | | |
| Total Intersecciones | many by company a first and a second | |
| | | |
| con señalización para | | Total Intersecciones |
| | | con señalización para |





| | bicicletas | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---|
| Callysia is or a start of the last of the | Número promedio de | |
| The state of the s | parquímetros en las | |
| shirefere Tourism (III) - 5 - 5 | calles | |
| en leant au lui | Número de señales de | |
| A Let # Küldmerros Tolches de | circulación peatonal en | |
| ablicant tangent and the | las calles | |
| W Midalestria Totales | Número de Semáforos | |
| STATI STEPLINGS | Número de redondeles | |
| Partial and the base and the same and the sa | Vías accesibles para | |
| en anieta Tamana anieta. Pr | discapacitados | |
| entire training at promise and the second | Índice de circulación | |
| evictor a stamplish as | peatonal | |
| The second of th | Percepción Estado de | |
| | Vías. | |
| I self asieto Tempt small to the passes See S | Coeficiente Ocupación | |
| Uso de Suelo: Evaluación de las | del Suelo Promedio | |
| condiciones de uso de suelo actual en | Coeficiente Uso del | |
| el cantón | Suelo Promedio | |
| And the latest part of the lates | Espacios de | |
| la lareboli e | Estacionamientos para | |
| A A A MONTH CHARLES | bicicletas por | |
| A second of the | Kilómetro cuadrado | |
| | Hectáreas de uso | |
| | urbanizado | |
| | Hectáreas suelo | |
| | reservado | |
| | Hectáreas uso | |
| | urbanizable | |
| | | |
| - Condition I W Divi | Número corredores | |
| • Condiciones de Vías Existentes: | Naturales | |
| Análisis de las vías existentes en el | Número corredores | |
| cantón | viales existentes | A |
| | Kilómetros Totales de | 1 |
| | Autopista | 4 |
| | Kilómetros Totales de | |
| | 17 | |

- Vías Arteriales
- Kilómetros Totales de vías colectoras
- Kilómetros Totales de vías locales
- Kilómetros Totales de callejones sin salidas
- Kilómetros Totales
 Boulevares para
 bicicletas
- Kilómetros Totales de ciclovías demarcadas
- Kilómetros Totales
 Senderos para
 bicicletas
- Kilómetros Totales Vías Compartidos con Bicicletas
- Kilómetros Totales Vías Compartidos con Bicicletas
- Total Kilómetros de Ciclovías
- Total Kilómetros de Vías circulación Vehicular Cantón Pedro Moncayo
- Total Intersecciones con señalización para Bicicletas
- Total Kilómetros Boulevares para Bicicletas
- Total Kilómetros de Ciclovías
- Total Kilómetros de Ciclovías demarcados



TABACUNDO - ECUADOR



Fuentes de verificación:

- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo, Sistema Nacional de Información.
- Gobierno Provincial de Pichincha
- INFC
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Gobierno Municipal de Pedro Moncayo
- Gobierno Parroquiales del cantón Pedro Moncayo
- Entrevistas a actores clave y a la ciudadanía (Mapas parlantes)

- Total Kilómetros Senderos para Bicicletas
- Total Kilómetros Vías Compartidos con Bicicletas.

Métodos

- Análisis de la documentación recopilada.
- Análisis de entrevistas
- Análisis de Encuestas
- Análisis de Información Geográfica
- Documentación in situ
- Análisis Fotografías y ortofotos

Diseño vial

Carácter y Capacidad

Las vías de circulación tienen 2 atributos principales: *capacidad y carácter*. La *capacidad* es el número de vehículos que se pueden seguramente a través de un segmento de vía en un periodo de tiempo determinado, y está influenciado por los atributos físicos como el número de carriles y el ancho de los mismos. A continuación se detalla el estado de los siguientes componentes de capacidad en el cantón Pedro Moncayo

- Ancho Promedio Carriles Circulación Bicicletas
- Ancho Promedio Carriles Circulación Transporte Urbano
- Ancho Promedio Carriles Circulación Vehicular
- Ancho Promedio Carriles de Circulación Peatonal
- Ancho Promedio de Carriles de Estacionamiento
- Ancho Promedio de Curvaturas de Giro



El *carácter* es la capacidad de una vía de circulación para acomodar peatones y varios tipos de edificaciones. Está influenciado por la por la Proporción promedio de altura edificios sobre ancho de vías y la distancia entre edificaciones, así como los retiros y la vía de circulación peatonal

- Proporción promedio de altura edificios sobre ancho de vías
- Distancia Promedio entre edificaciones
- Retiros Promedio entre edificaciones

Los siguientes gráficos detallan, la medición promedio para cada uno de los atributos en la cabecera cantonal, cabeceras parroquiales y cabeceras barriales (Nodos), en base a muestras tomadas en campo:

| Atributos | Cabecera Cantonal (Nodo Cantonal). Medición promedio (metros) | Cabecera parroquial (nodo parroquial). Medición promedio (metros) | Cabecera barrial (nodo barrial). Medición promedio (metros) |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Ancho Promedio Carriles Circulación Bicicletas | 0 | 0 | 0 |
| Ancho Promedio Carriles Circulación Transporte Urbano | 0 | 0 | 0 |
| Ancho Promedio Carriles Circulación Vehicular | 15.4 | 12.3 | 12.3 |
| Ancho Promedio Carriles de Circulación Peatonal | 0.8 | 0.8 | 0.8 |
| Ancho Promedio de Carriles de Estacionamiento | 2.5 | 2.5 | 2.5 |
| Ancho Promedio de Curvaturas de Giro | 4.5 | 2.65 | 2.45 |
| Proporción promedio | 0.25 | 1.15 | 1.15 |



TABACUNDO - ECUADOR



| de altura edificios sobre ancho de vías | | | Tania asil |
|------------------------------------------------------------|---|---|------------|
| Distancia Promedio entre edificaciones (Retiros Laterales) | 0 | 0 | 0 |
| Retiros Promedio entre edificaciones (Frontales) | 0 | 0 | 0 |

Fuente y Elaboración: Diagnostico POT

De la información antes expuesta se puede inferir lo siguiente en términos de capacidad:

- Los carriles de circulación para bicicletas y transporte público no están marcados en ninguno de los tipos de nodos
- En todos los nodos, se cuenta con espacio para dos carriles de circulación
- No hay separación a través de un parterre en ninguna vía, en ningún nodo, a excepción de la vía de acceso a Tabacundo, que tiene un parterre
- La demarcación de espacio de estacionamiento no es constante en ningún tipo de nodo. En general, los carril para estacionamiento de vehículos no están claramente demarcados
- El radio de curvatura de giro es casi constante
- Los retiros laterales casi son inexistente en las edificaciones para todos los nodos. La mayor parte de las edificaciones están adosadas
- El retiro frontal es casi inexistente en las edificaciones para todos los nodos. La mayor parte de las edificaciones están construidas sobre la línea de fabrica

Información Estadística Base

Es sumamente importante analizar la información que proveen los 2 últimos censos población y vivienda (2.001 y 2.010), así como el último censo económico (2.010), debido que son un fundamento estadístico para la toma de decisiones al momento de diseñar y estructurar el plan de transporte y movilidad para el cantón.



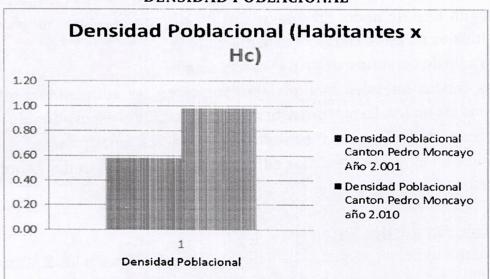
Densidad Poblacional

Es importante analizar la densidad poblacional de la cabecera cantonal y cabeceras parroquiales, ya que permite ver como creció la población., y priorizar los nodos que necesitan acceso a cualquier tipo de vialidad. Lamentablemente los datos del censo no están a nivel de cabecera barrial, no obstante el mapa de densidad poblacional ayudara en la toma de decisiones, ya que tienen datos a la fecha

Densidad Habitacional

Dato estadístico importante al momento de estructurar la estrategia para el plan de transporte y movilidad, ya que hay tener en cuenta las cabeceras barriales y parroquiales más densas al momento de priorizar nodos. De igual manera, el dato del censo está a nivel parroquial, pero está disponible el mapa de densidad habitacional, el cual servirá como insumo adicional. Los siguientes gráficos detallan las densidades poblacionales y de vivienda para los años 2.001 y 2.010 en el cantón Pedro Moncayo:

DENSIDAD POBLACIONAL

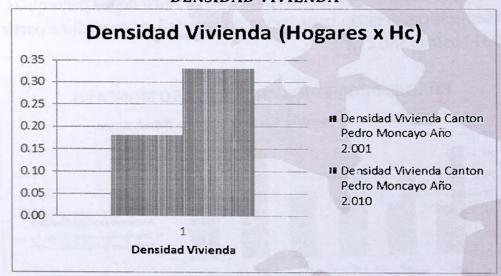


Fuente: Censo de Población y Vivienda año 2001 y 2010

TABACUNDO - ECUADOR



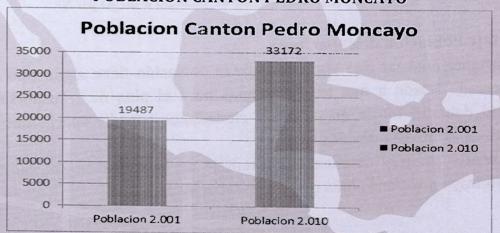
DENSIDAD VIVIENDA



Fuente: Censo de Población y Vivienda año 2001 y 2010

Como se puede observar, la densidad poblacional del cantón Pedro Moncayo para el año 2010, creció en 70% con relación a la información presentada en el año 2001, mientras que la densidad habitacional se incrementó en 80%.La población total del cantón creció en un 70% y se detalla en los siguientes gráficos:

POBLACIÓN CANTÓN PEDRO MONCAYO



Fuente: Censo de Población y Vivienda año 2001 y 2010

Edad Promedio

Dato estadístico muy importante, ya que confirma si las tendencias de crecimiento en densidad y vivienda se mantendrán. Los datos del censo están detallados hasta nivel cabecera parroquial, sin embargo las muestras son tomadas en todas las cabeceras barriales, por lo que se pueden



generalizar los datos para todas las cabeceras dentro de las parroquias. Las siguientes gráficas detallan la variación en las edades promedio a partir del año 2.001 hasta el año 2.010:

EDADES PROMEDIO CANTÓN PEDRO MONCAYO Edades Promedio Canto Pedro Moncayo 10 10 Tatanana Anton Pedro Moncayo (años) Año 2.001 Promedios Patroquias

Fuente: Censo de Población y Vivienda año 2001 y 2010

La edad promedio en todas las cabeceras parroquiales y cabecera cantonal se ha reducido, lo que comprueba el aumento de la densidad poblacional y de vivienda. Por lo tanto las estrategias del plan de movilidad y transporte deberán estar planteadas con un horizonte de tiempo a largo plazo.

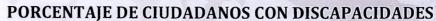
Porcentaje Población discapacitada

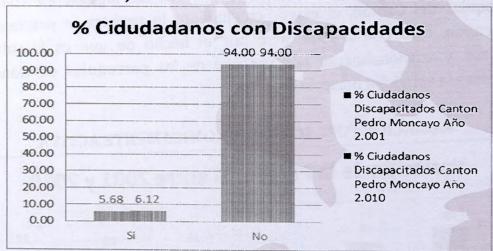
Es importante analizar qué porcentaje de la población tiene algún tipo de discapacidad, debido a que las estrategias para el plan de transporte y movilidad deberán tomar en cuenta a ciudadanos con discapacidades al momento de establecer diseños.

Las siguientes gráficas detallan el porcentaje de la población del cantón Pedro Moncayo que tiene algún tipo de discapacidad.

TABACUNDO - ECUADOR







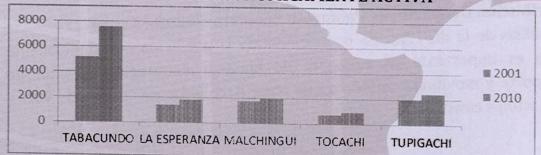
Fuente: Censo de Población y Vivienda año 2001 y 2010

Con la información proporcionada, el porcentaje de ciudadanos con discapacidades no presenta una variación significativa con respecto al año 2001, sin embargo; el 6% de la población con discapacidades será tomado en cuenta en caso de haber sido obviados en el pasado.

Población Económicamente Activa (PEA)

El análisis de la población económicamente activa en el cantón, es importante ya que esta será la población que mayoritariamente demandara mejores servicios municipales en el ámbito del transporte y movilidad. La siguiente gráfica detalla los porcentajes y variaciones de la población económicamente activa para la cabecera cantonal y cabeceras parroquiales; la información del censo no da detalles a nivel de las cabeceras barriales.

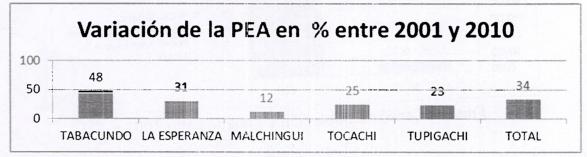
POBLACIÓN ECONOMICAMENTE ACTIVA



Fuente: INEC, Censo de Población y Vivienda, 2001-2010

El gráfico precedente muestra un incremento de la PEA en todas las Parroquias del Cantón, el mayor crecimiento lo registra la parroquia de Tabacundo, esto podría explicarse por el hecho de que es la cabecera cantonal, y adicionalmente por ser una de las parroquias en donde se concentra la actividad florícola.

VARIACION POBLACIÓN ECONOMICAMENTE ACTIVA



Fuente: INEC, Censo de Población y Vivienda, 2001-2010

A nivel cantonal el crecimiento de la población económicamente activa tuvo un crecimiento importante del orden del 34%, sin embargo a nivel de parroquial existen diferencias en las variaciones de crecimiento. Tal como se observa en el gráfico precedente, Tabacundo es la parroquia con mayor crecimiento de la PEA, misma que durante el periodo 2001- 2010 experimentó un incremento del 48%. Luego está la Parroquia de la Esperanza con un incremento del 31% de su PEA, seguida por Tocachi y Tupigachi con un incremento de su PEA del 25% y 23% respectivamente. Malchinguí es la parroquia que ha experimentado un incremento bastante marginal alcanzando únicamente el 12%. De este gráfico se puede inferir las necesidades que cada parroquia tendrá en el aspecto vial.

Distribución Ocupaciones Población Económicamente Activa

El análisis de la distribución ocupacional de la población económicamente activa es importante, al momento de plantear estrategias en plan de transporte y movilidad, debido a que sirve para priorizar el tipo de vías a circulación a construirse.



TABACUNDO - ECUADOR



RAMA DE ACTIVIDAD POR NÚMERO DE PERSONAS EMPLEADAS PEDRO MONCAYO

| RAMA DE ACTIVIDAD | 2001 | % | 2010 | % | Variación: |
|-------------------------------------------------------------|-------|-----|-------|-----|------------|
| Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca | 5550 | 51 | 7889 | 54 | 42,1 |
| Explotación de minas y canteras | 11 | 0,1 | 16 | 0 | 45,5 |
| Industrias manufactureras | 461 | 4 | 749 | 5 | 62,5 |
| Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado | 10 | 0,1 | 9 | 0 | -10,0 |
| Distribución de agua, alcantarillado y gestión de deshechos | N/A | N/A | 38 | 0 | N/A |
| Construcción | 785 | 7 | 1072 | 7 | 36,6 |
| Cor:cio al por mayor y menor | 1899 | 17 | 1061 | 7 | -44,1 |
| Transporte y almacenamiento | 291 | 3 | 447 | 3 | 53,6 |
| Actividades de alojamiento y servicio de comidas | 82 | 1 | 293 | 2 | 257,3 |
| Información y comunicación | N/A | N/A | 58 | 0 | N/A |
| Actividades financieras y de seguros | 26 | 0 | 32 | 0 | 23,1 |
| Actividades inmobiliarias | | 1 | 7 | 0 | -94,0 |
| Actividades profesionales, científicas y técnicas | | N/A | 96 | 1 | N/A |
| Actividades de servicios administrativos y de apoyo | | N/A | 261 | 2 | N/A |
| Administración pública y defensa | | 2 | 375 | 3 | 74,4 |
| Enseñanza | 173 | 2 | 355 | 2 | 105,2 |
| Actividades de la atención de la salud humana | 85 | 1 | 213 | 1 | 150,6 |
| Artes, entretenimiento y recreación | N/A | N/A | 31 | 0 | N/A |
| Otra actividades de servicios | 95 | 1 | 147 | 1 | 54,7 |
| Actividades de los hogares como empleadores | 439 | 4 | 301 | 2 | -31,4 |
| Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales | 1 | 0 | 3 | 0 | 200,0 |
| No declarado | 635 | 6 | 852 | 6 | 34,2 |
| Trabajador nuevo | 43 | 0 | 326 | 2 | 658,1 |
| Total | 10917 | 100 | 14631 | 100 | 34,6 |

Fuente: INEC, Censo de Población y Vivienda, 2001-2010

Se puede concluir que la población económicamente activa sigue concentrada en la actividad agrícola, con aproximadamente el 50% de su población dedicada a esta rama productiva, la misma que ha aumentado 42% en el periodo comprendido entre 2001 y 2010. Por ello es importante mantener vías secundarias en buen estado que permitan el transporte desde las zonas de producción hacia las zonas de comercialización. Cabe señalar



igualmente el incremento de empleados en las actividades de manufactura y de construcción.

Movilidad

En cuanto al acceso de las personas a sus viviendas; la información del cantón se encuentra especificada dentro del sistema social. Sin embargo; cabe mencionar que la gran mayoría de las vías de acceso (40,26%) son de tierra o lastradas, por lo que se convierte en un problema importante para el cantón, generando otras complicaciones que pueden ir desde la dificultad que representa para los miembros de un hogar llegar a su casa, el sacar sus productos para la venta en los principales centros de comercialización de la zona especialmente en épocas de lluvia prolongada, y la misma salud de cada miembro del hogar (enfermedades respiratorias). En términos generales, afecta a la productividad del cantón ya que afecta a los medios de transporte y aumenta los tiempos requeridos de traslado.

A continuación se presenta las estadísticas de las parroquias del cantón Pedro Moncayo:

VIAS DE ACCESO A VIVIENDA NIVEL PARROQUIAL AÑO 2.010

| | Calle o carretera adoquinada, pavimentada o de concreto | calle o | | Camino, sendero, chaquiñán | Otro |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------|---------|--------|----------------------------------|-------|
| Tabacundo | 45,13% | 8,72% | 35,27% | 10,76% | 0,13% |
| La Esperanza | 23,99% | 15,73% | 42,57% | 17,48% | 0,22% |
| Malchingui | 28,67% | 0,77% | 60,37% | 10,01% | 0,18% |
| Tocachi | 23,35% | 5,75% | 46,95% | 23,95% | 0,00% |
| Tupigachi | 9,97% | 28,27% | 32,12% | 29,43% | 0,21% |

Fuente: Censo de Población y Vivienda año 2010



TABACUNDO - ECUADOR



En general como se puede apreciar, es muy frágil la situación presente. Únicamente Tabacundo como cabecera cantonal presenta cifras que revelan la mayoría de la población accede a su vivienda a través de una vía pavimentada o adoquinada. Por otra parte, en cuanto a la denominación de calle o carretera lastrada o de tierra, es donde se observa proporciones mayores con respecto a las demás parroquias, como por ejemplo; Malchinguí (60,37%) y Tocachi (46,95%) presentan los indicadores más elevados dentro del cantón.

El Transporte Publico más que un servicio, es un derecho al que todos los ciudadanos deben tener acceso. En la actualidad, el cantón Pedro Moncayo carece de un sistema integral de Transporte urbano, lo cual puede generar consecuencias negativas en el mediano y largo plazo.

La invasión de tierras en el Ecuador, es parte de un proceso que sigue desarrollándose en la actualidad. Hasta hace pocos años, era una práctica regular en todas aquellas personas que no eran parte del sistema habitacional formal, invadir tierras, que luego se constituían en asentamientos informales de personas. Habitualmente, estas invasiones de tierras se daban cerca a nuevos corredores viales, sin respetar retiros ni derechos de vías, generando una serie de problemas de acceso a servicios y acrecentando los problemas de pobreza de las regiones. De esta manera, muchos recintos con el pasar del tiempo, evolucionaron a pueblos y eventualmente a cabeceras cantonales, de manera desordenada, ya que no se tenía un plan de usos de suelos.

En medio del desorden, muchos ciudadanos emprendedores vieron un área de oportunidad, y decidieron emprender negocios relacionados al servicio de transporte de personas, habitualmente sin tener en cuenta los usos de suelos ni articulación con los gobiernos autónomos descentralizados, simplemente respondiendo a la demanda por servicios de transporte urbano de los nuevos asentamientos irregulares, además de los existentes.

La no intervención y participación del Municipio en el sistema de transporte urbano, generara desorden y posiblemente accidentes. El Municipio de Pedro Moncayo, lanzo una normativa que regula los accesos de buses de transporte de personas al centro de la cabecera cantonal, lo cual es útil para regular el posible desorden, sin embargo no es suficiente. Dicha ordenanza regula la circulación vehicular dentro de la cabecera cantonal (Tabacundo). Probablemente, debido a los problemas de tráfico en horas pico dentro del

cantón, habitualmente generados por la no asignación de un carril de circulación dedicado al transporte público.

Adicionalmente al transporte público formal, los problemas de tránsito pueden acrecentarse por la presencia de medios no formales de transporte urbano como: camionetas, Tricimotos, triciclos, motos, taxis y cualquier otro medio de transporte urbano no formal, ni regularizados, lo cual genera problemas de tránsito, aun mas en las vías de circulación angostas de Pedro Moncayo.

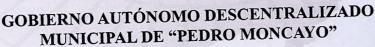
Los problemas de tránsito en las áreas urbanizadas se producen por una mala planificación y priorización de necesidades de transporte; ubicando a los autos como prioridad encima de los demás medios usuarios de las vías públicas. Este fenómeno se debe a que los ingenieros en tráfico toman en cuenta el nivel de servicio de las vías, que está en función de la mayor cantidad de vehículos que pueden mover en un espacio de tiempo determinado, y se olvidan de los peatones, buses, ciclistas; justificando así el ensanchamiento de vías y sacrificando la seguridad de los peatones.

La siguiente prioridad de uso de vías de circulación debe ser respetada:

- 1. Peatones
- 2. Bicicletas
- 3. Transporte Urbano
- 4. Vehículos

El carácter inclusivo de la nueva constitución del Ecuador, así como políticas públicas en favor de las personas con discapacidades especiales, debería ser prioridad para los gobiernos autónomos descentralizados. La falta de políticas públicas en el pasado genero una despreocupación por estas personas al momento de diseñar vías de circulación. En la actualidad, las vías de circulación del cantón Pedro Moncayo, no son accesibles para personas con discapacidades.

No menos importante, los habitantes discapacitados, deben ser tomados en cuenta al momento de diseñar vías de circulación. En el Ecuador, debido a la falta de controles y reglamentos municipales, es muy recurrente la práctica de construir y hacer con los lotes de terreno lo que sea conveniente para el propietario, irrespetando por lo general los retiros mínimos. Esto genera malas condiciones para la circulación peatonal, convirtiéndose en un riesgo





para la seguridad vial, debido a que los peatones deben sortear diferentes tipos de obstáculos.

Finalmente, la falta de fondos y falta de lineamientos para la seguridad vial a nivel central, ha causado que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, no generen una política de seguridad vial.

Hoy en día, con el COOTAD y la nueva ley de Tránsito, el Municipio de Pedro Moncayo deberá prepararse para asumir esta competencia en el mediano y corto plazo, teniendo en cuenta siempre la circulación de:

- Peatones
- Bicicletas
- Transporte Urbano
- Vehículos

La ordenanza de transporte urbano del cantón da lineamientos específicos para la cabecera cantonal, sin embargo una vez se definan las áreas de expansión urbana del cantón, deberá anticiparse al crecimiento y dar lineamientos de seguridad que involucren a todos los actores, considerando como mínimo los siguientes elementos:

- Señalización Intersección con vías aptas para circulación bicicletas
- Uso de parquímetros en las calles
- Señales para circulación peatonal
- Uso de Redondeles

Tipos de Movimientos

Para analizar el estado del tránsito en el cantón, es importante entender los conceptos ligados a los movimientos.

Los siguientes son los tipos de movimientos de un conductor y la percepción de movilidad de un peatón que se experimentan de acuerdo al tipo de movimientos permitidos:

- Precaución
 - o Conductores se mueven despacio
 - Se debe tener precaución al pasar un vehículo estacionado o al pasar cerca de un vehículo circulando en dirección contraria
 - o La velocidad de diseño es de 30 Km/h
 - O Los ciclistas pueden compartir el espacio con los vehículos

Lento

- o Conductores se mueven despacio
- Los conductores paran continuamente para permitir que los peatones crucen y/u otro vehículo se estacione
- Los conductores deben sentirse incomodos si exceden la velocidad de diseño
- La velocidad de diseño es de 30 40 Km/h, permitiendo el uso compartido de vehículos y bicicletas

Bajo

- o Los conductores viajan sin retrasos a la velocidad de diseño.
- El diseño de las calles aseguran la seguridad del peatón a pesar de las altas velocidades de diseño.
- Este tipo de movimiento es recomendable para vías que conectan centros densamente poblados o para atravesar largas distancias.
- o La velocidad de diseño es de 40 50 km/h.
- Los ciclistas deberán tener su carril de circulación separado y delimitado.

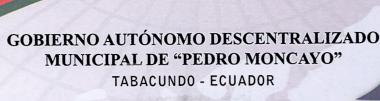
Los movimientos en su mayoría son lentos para los vehículos dentro de las áreas urbanas tanto de la cabecera cantonal como de las cabeceras parroquiales.

Para las áreas rurales y/o vías de conexión inter parroquial, los movimientos también son lentos, a excepción de la vía Panamericana, donde los movimientos son bajos.

Nivel de Servicio

El estado real del tránsito dentro del cantón, estará ligado al nivel del servicio para los diferentes tipos de medios de transporte utilizados.

El nivel de servicio de las vías de circulación peatonal debe procurar un balance entre capacidad y carácter. El confort, seguridad y sociabilidad para los peatones es la parte neurálgica del diagnóstico. Adicionalmente, las vías de circulación deben acomodar a los ciclistas, transporte público y vehicular. El nivel de servicio de una vía está relacionado a la capacidad y velocidad (movilidad), así como puntos de entrada. Tradicionalmente, el nivel de





servicio ha sido calculado en función de los vehículos particulares, obviando el carácter, amigabilidad al peatón o medios de transporte alternativos.

Adicionalmente, el nivel de servicio de una vía de circulación en el área urbana está definido por la velocidad promedio del flujo de tráfico que atraviesa un área urbana. Además de tener en cuenta la velocidad de cruce a mitad de cuadra, para vías con cuadras largas.

El nivel de servicio de los siguientes tipos de vías para el cantón va a ser analizado para cada uno de los medios de transporte por separado, así como para vías donde se mezclan diversos tipos de medios de transporte.

Todo plan de transporte y movilidad, tendrá como prioridad siempre a los peatones y la mezcla de medios de transporte, sin embargo es necesario un análisis previo de las condiciones actuales de las vías.

Idealmente los niveles de servicio para cada uno de los medios de transporte considerados, deberían seguir los lineamientos de las Leyes y Reglamentos Vigentes.

Nivel de servicio vías circulación vehicular Intercantonal (Área Rural)

El cantón Pedro Moncayo cuenta una sola Vía que cruza el cantón, la cual es una vía administrada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, esta es la vía Panamericana.

De acuerdo a la teoría, esta vía tiene un nivel de servicio B, ya que la velocidad promedio de circulación en la vía Panamericana al atravesar la cabecera cantonal esta entre 55 – 65 km/h (cuando la velocidad de diseño es de 90 km/h). Para el resto de cabeceras, no hay accesos, ni tampoco son atravesados por esta vía.

En líneas generales, el cantón carece de vías de circulación vehicular que conecten directamente las cabeceras parroquiales entre ellas y/o a las cabeceras parroquiales con la cabecera cantonal.

Nivel de servicios vías circulación vehicular parroquiales (Área Urbana)

Según la teoría del diseño de autopistas, todas las vías dentro de las áreas urbanas del cantón tiene un nivel de servicio entre E y F, ya que las velocidades de diseño son menores a 40 km/h, y la velocidad de circulación está debajo de los 15 km/h.

Esta condición se deberá mantener para las vías de circulación dentro de las áreas urbanizadas ya que aseguran confort para los peatones

Nivel de Servicios vías Transporte para Bicicletas

El cantón carece de vías para ser utilizadas por ciclistas. Las recomendaciones de diseño serán utilizadas al momento de estructurar las estrategias del plan de transporte y movilidad, procurando que el nivel de servicio A sea alcanzado por los ciclistas en las vías de transporte para bicicletas rurales en términos de velocidad, y se les dará prioridad por sobre los vehículos al momento de diseñar las vías de circulación urbana

Nivel de Servicios Promedio Vías Peatonales (Área Urbana)

Las calles urbanas tanto en la cabecera cantonal como en las cabeceras parroquiales y barriales, tiene un nivel de servicio F, ya que es poco el espacio asignado para uso peatonal. En muchos tramos de la vía los peatones tienen que sortear escalones y obstáculos que afectan la circulación.

De acuerdo a la teoría, los senderos en el cantón tienen un nivel de servicio debido a los escasos encuentros que se dan en los mismos. Al momento de estructurar el plan de transporte y movilidad, se procurará tener un nivel de servicio F, promoviendo la mayor cantidad de encuentros posibles, ya que el objeto del plan es promover la circulación peatonal, aun cuando la teoría promueva el uso vehicular.

El nivel de servicio de los carriles de circulación peatonal en los semáforos es F, ya que muy pocas intersecciones en el cantón cuentan con semáforos para los peatones, y las pocas intersecciones que los tienes, tienen un tiempo de espera mayor a 60 segundos.

Debido al tamaño de los carriles de circulación, el nivel de servicios de los carriles de circulación peatonal en función de la velocidad es F, ya que los peatones viajan por debajo de 0.58 metros por segundo.

Nivel de Servicio vías Transporte Urbano Promedio Parroquiales

El servicio transporte urbano en las parroquias tanto urbano (dentro de las parroquias) como rural (entre parroquias) tiene un nivel de servicio F, ya que los transportistas privados hacen menos de un viaje por hora.



TABACUNDO - ECUADOR



Nivel de Servicio Vías Multimodal Promedio

El nivel de servicio Multimodal, evalúa el nivel de servicio en función de la mezcla de medios de transporte (peatonal, bicicletas, transporte público y vehicular).

Para llevar a cabo el análisis, se llevaron a cabo muestreos dentro de la cabecera cantonal, dado que es el nodo donde se podrían generar soluciones multimodal en el corto plazo. Estos muestreos se llevaron a cabo en tramos de 6 cuadras en las siguientes direcciones:

- NS
- SN
- EO
- OE
- NE SO
- NO SE
- SO NE
- NE SO

El análisis de nivel de servicio multimodal toma en cuenta los siguientes factores:

- Vehículos que cruzan cada tramo por hora
- Factor de hora pico
- Porcentaje de vehículos pesados
- Porcentaje de vehículos girando hacia la izquierda o derecha
- Peatones por hora en tramo
- Controles en intersecciones
- Diseño de vía
- Calidad de la superficie de rodadura
- Número de rutas
- Frecuencia de rutas
- Factor carga de unidades (pasajeros / asientos)
- Porcentaje de cumplimiento de horarios

En todos los tramos los niveles de servicio dieron como resultado un nivel de servicio bajo para todos los medios de transporte analizados.

35

Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

Total Intersecciones con señalización para Bicicletas

Los semáforos para bicicletas deben ser instalados en intersecciones con carriles de circulación para bicicletas. Estos proveen una guía para los ciclistas, además de protección

Los semáforos para bicicletas generalmente son colocados junto a los semáforos para circulación vehicular.

El cantón Pedro Moncayo al no contar con una política de movilidad con un componente de bicicletas carece de este tipo de señales de tránsito.

Número promedio de parquímetros en las calles

El uso de parquímetros automáticos es recomendable para promover la circulación peatonal, debido a que la presencia de estos provocara que los usuarios de vehículos no quieran utilizarlos por evitar el pago de la tasa de estacionamiento

Actualmente, el municipio de Pedro Moncayo, no está cobrando por el estacionamiento. Las estrategias que proponga el plan de transporte y movilidad, deberán promover la circulación peatonal y evitar el uso de vehículos; cobrar una tasa de estacionamiento definitivamente ayuda

Número de señales de circulación peatonal en las calles

La utilización de señales y/o mapas de circulación peatonal en las calles, promueve la movilidad peatonal tanto para los locales como para los visitantes al cantón.

Actualmente, el cantón no utiliza señales ni mapas de ubicación. El plan de transporte y movilidad, deberá tener en cuenta este factor al momento de plantear estrategias.

Número de Semáforos

Actualmente, el número de semáforos con el que cuenta el cantón es insuficiente. Los peatones no tienen prioridad por encima de los vehículos; esto en el caso de la cabecera cantonal.

En las cabeceras parroquiales y barriales, no se cuentan con semáforos. El plan de transporte y movilidad deberá proponer el uso de semáforos y el detalle para los siguientes elementos, teniendo en cuenta que tanto la cabecera cantonal como las cabeceras parroquiales y/o barriales podrán expandirse en el futuro:



TABACUNDO - ECUADOR



- Ciclo de circulación vehicular
- Ciclo de espera vehicular
- Ciclo de giro a la izquierda
- Ciclo de circulación peatonal
- Ciclo de espera peatonal
- · Ciclo de barrido peatonal

Número de Redondeles

Los redondeles son potencialmente el método más barato, seguro y estético de control de tráfico.

Actualmente, el cantón Pedro Moncayo no utiliza redondeles para calmar los flujos vehiculares.

El plan de transporte y movilidad deberá detallar los siguientes para el diseño de redondeles, tanto para zonas de crecimiento urbano como para zonas previamente desarrolladas:

- Número de carriles de circulación
- Tipo de movimiento de diseño
- La presencia de ciclovías
- Objeto de uso
 - Reducción de accidentes
 - Aumento de la capacidad
 - Control de velocidad
- Derecho/Preferencia de vías
- Diseño de veredas (si fueran necesarias)

Vías accesibles para discapacitados

De acuerdo al último censo de población y vivienda, un 6% de la población de Pedro Moncayo tiene algún tipo de discapacidad física o mental. Por lo tanto, es necesario que el plan de transporte y movilidad considere el diseño vial para ciudadanos con discapacidad:

- Física
- Visual
- Mental
- Adultos Mayores y Niños

4

37

Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

Índice de circulación Peatonal

El índice de circulación peatonal toma en cuenta 10 criterios para determinar la calidad del ambiente de circulación. A partir de los siguientes parámetros se calcula el índice:

- Velocidad Vehicular: Medición de la circulación vehicular en horas no pico
- Ancho de vía de circulación: Ancho de la vía en cada cruce peatonal, medido de bordillo a bordillo
- Estacionamiento en la calle: Presencia de espacios de estacionamientos en la calle. Porcentaje del frente de la calle que está asignado a espacios de estacionamientos
- Ancho de vereda: Mide el ancho de la vereda pavimentada
- Conectividad Peatonal: La medida de intersecciones por kilómetro cuadrado
- Comodidades para peatones: Mide la presencia y calidad de comodidades
- Encierre de calle: La proporción de altura de los edificios respecto al ancho de las vías de circulación
- *Mezcla de usos de suelo:* Mide la presencia de diferentes tipos de atractivos para peatones basados en los usos de suelos
- Diseño de fachada: El número de puertas y características de la fachada para cada cuadra
- Comodidades para ciclistas/Transporte público: Mide la presencia de paradas, estacionamientos de bicicletas, racks y armarios para bicicletas

El valor del índice es calculado con un valor del 0 al 100, otorgándose una letra dependiendo del valor, similar a los niveles de servicio. A continuación se detallan los valores

INDICE CIRCULACIÓN PEATONAL

| Valor | Valor |
|--------------|-------------|
| Cuantitativo | Cualitativo |
| 90 – 100 | A |
| 70 – 89 | В |
| 50 – 69 | С |



TABACUNDO - ECUADOR



| 30 – 49 | D |
|------------|---|
| 20 – 29 | Е |
| 19 o menos | F |

Fuente: Hall Planning & Engineering, Inc

Se tomaron muestras en la cabecera cantonal y cabeceras parroquiales, obteniendo un valor del índice de circulación peatonal de C. Lo ideal es llegar un nivel A, y complementarse con los conceptos de niveles de servicio peatonales.

El plan de transporte y movilidad deberá proponer estrategias que permitan que el índice de circulación peatonal alcance un valor de A.

Percepción Estado de Vías

Durante la realización de los talleres de socialización, se recabó información en base a una pregunta de percepción del estado de las vías, pudiendo concluir que todas las vías con excepción de la vía de acceso a Malchingui y el tramo de la Panamericana que cruza el cantón, se encuentran en mal estado.

Es poco factible que se puedan reparar todas las vías identificadas para el cantón, sin embargo el plan de transporte y movilidad, priorizara las vías que promuevan un crecimiento productivo y mejore las condiciones de movilidad para los habitantes del cantón.

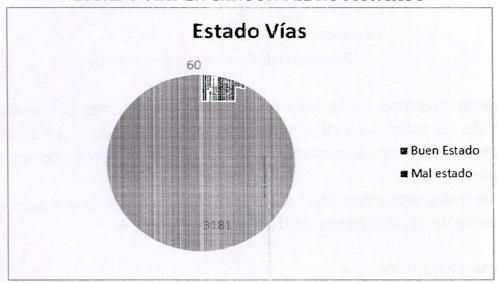
Los siguientes gráficos detallan el Estado de las vías en función del Total de Kilómetros de vías en el Cantón:

A Comment of the Comm

39

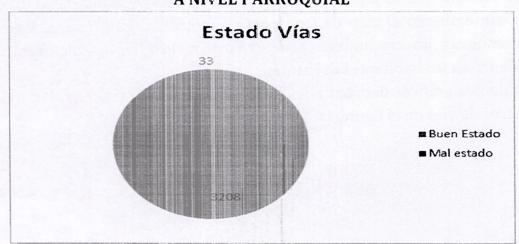
Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

ESTADO VIAS EN CANTÓN PEDRO MONCAYO



Fuente y Elaboración: Diagnostico POT

ESTADO DE LAS VÍAS DE ACCESO A HOGARES DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO A NIVEL PARROQUIAL



Fuente y Elaboración: Diagnostico POT



TABACUNDO - ECUADOR



Catastro Vial

Es importante realizar un catastro del tipo de vías con el que cuenta el cantón, ya que de este análisis dependerán las estrategias propuestas para el plan de transporte y movilidad. Se tomó como referencia el catastro vial para calcular los valores aproximados de los diferentes tipos de vías tradicionalmente utilizados.

Las estrategias del plan de transporte y movilidad del cantón, deberán proponer medidas para evitar un mayor daño en el tejido urbano del cantón con el diseño tradicional de las siguientes vías que promueven el desarrollo en franjas:

- Autopistas
- Arteriales
- Colectoras
- Locales
- Callejones sin salida

Kilómetros Totales de Autopista

Las autopistas son vías para viajes de largas distancias que atraviesan espacios abiertos. Este tipo de vía promueve el desarrollo por franjas, con pocas interferencias del flujo de tráfico, adicionalmente afectan el confort del peatón. El uso de autopistas debe ser obviado dentro de las áreas con asentamientos urbanos, ya que desmantela el tejido urbano.

El cantón Pedro Moncayo en la actualidad, tiene un total de 27 Kilómetros autopistas.

Kilómetros Vías Arteriales

Las vías arteriales usualmente están cogestionadas, ya que reciben flujo de tráfico de las vías colectoras, locales y callejones sin salida. Al igual que las autopistas, promueven el desarrollo urbano en franjas, ya que tiene más puntos de acceso. Al igual que las autopistas, no son vías confortables para los peatones, su uso debe también ser obviado.

El cantón Pedro Moncayo en la actualidad, cuenta con 1671 Kilómetros de vías arteriales.

3

Kilómetros Vías Colectoras

Las vías colectoras son vías que acumulan tráfico de las áreas suburbanas y lo deposita en las arteriales, usualmente están muy congestionadas, y carecen de conectividad, por lo que promueven un desarrollo urbano en franjas. Caminar en una vía colectoras es una experiencia poco confortable para un peatón, por lo que su uso debe ser obviado.

El cantón Pedro Moncayo en la actualidad, cuenta aproximadamente con 982 kilómetros de vías colectoras.

Kilómetros Vías Locales

Las vías locales sirven como enclaves comerciales o residenciales. Alimentan las vías colectoras. Usualmente son vías sin salidas o circulares, muy pocas veces se conectan a más de una vía colectoras. Muy pocas veces proveen espacio para una vereda peatonal, ni espacio para estacionamientos, convirtiéndose en una vía poco placentera para los peatones, ya que no tienen un espacio definido para caminar, ni un vehículo que les sirva como barrera ante los vehículos en movimiento.

El cantón Pedro Moncayo en la actualidad, cuenta aproximadamente con 561 kilómetros de vías locales.

Kilómetros Callejones sin salidas

Los callejones sin salida son el símbolo de la desconexión. Conceptualmente deberían ser utilizadas para solucionar problemas con la topografía y medio ambiente, tales como espejos de agua. Hoy en día son utilizadas en el diseño de urbanizaciones privadas, generando una sobrecarga de tráfico vehicular en las vías locales y colectoras.

El cantón Pedro Moncayo en la actualidad, cuenta aproximadamente con 0 Kilómetros de callejones sin salida.

Kilómetros Boulevares para Bicicletas

Los boulevares para bicicletas son calles modificadas para priorizar la circulación de bicicletas sobre la circulación vehicular.

En la actualidad, el cantón Pedro Moncayo no cuenta con vías de este tipo. El plan de transporte y movilidad deberá tomar en cuenta este tipo de vías.



TABACUNDO - ECUADOR



Kilómetros de Ciclovías demarcadas

Son porciones de vías de circulación marcadas con señales, rayas y/o plantillas para el uso preferencial de ciclovías.

La demarcación de ciclovías es recomendable para avenidas y boulevares, sin embargo se pueden utilizar en calle donde la demanda por vías de circulación para bicicletas sea alta.

El cantón Pedro Moncayo no tiene ciclovías demarcadas, sin embargo deberán ser consideras como parte de las estrategias del plan de transporte y movilidad.

Kilómetros Totales Senderos para Bicicletas

Es un término utilizado para designar área de uso de bicicletas con fines turísticos o de ciclo paseos.

La mayor parte son componente del diseño de una vía de circulación, por lo tanto los sistemas viales bien conectados son útiles para los usuarios de bicicletas.

Generalmente se ubican en áreas rurales, con separación de los vehículos movilizándose a altas velocidades.

Kilómetros Totales Vías Compartidos con Bicicletas

Una vía compartida con bicicletas, es una calle donde los ciclistas comparten los carriles de circulación con otros medios de transporte.

Teóricamente todas las vías de circulación identificadas para el cantón Pedro Moncayo, podrían ser calificadas con vías compartidas, sin embargo es recomendable que el plan de transporte y movilidad, considere demarcar correctamente el espacio de circulación para los ciclistas.

Total Kilómetros de Ciclovías

Este indicador muestra el total de kilómetros de ciclovías tanto marcados como no marcados, estén ubicados dentro o fuera del área urbana para el cantón.

Las carreteras y/o vías urbanas pueden ser contabilizadas como Kilómetros de ciclovías, sin embargo es prioritario para el cantón demarcar las vías de circulación asignadas a usuarios de bicicletas.

Total Kilómetros de Vías circulación Vehicular Cantón Pedro Moncayo

De acuerdo a la clasificación previamente descrita, se pueden agrupar los tipos de vías en tres grandes grupos, con sus respectivas correspondencias:

- Primarias: Autopistas
- Secundarias: Colectoras y Arteriales
- Terciarias: Locales y callejones sin salida

El mapa vial identifica los siguientes tipos de vías para el cantón Pedro Moncayo

- Camino de Herraduras
- Camino de Verano
- Carretera Pavimentada Angosta
- Carretera Pavimentada 2 o más vías
- Carretera sin pavimentar angosta
- Carretera sin pavimentar 2 o más vías
- Sendero o Vereda

El siguiente cuadro detalla el tipo y longitud de vías del cantón Pedro Moncayo, en función de la clasificación, independientemente de las condiciones actuales

KILÓMETROS POR CLASIFICACIÓN VÍAS

| Tipo de Vía | Clasificación | Total Kms | | | |
|------------------------------------------|---------------|------------------|--|--|--|
| Camino de Herraduras | Locales | 75 | | | |
| Camino de Verano | Locales | 131 | | | |
| Carretera Pavimentada Angosta | Colectora | 22 27 1593 | | | |
| Carretera Pavimentada 2 o más vías | Autopista | | | | |
| Carretera Pavimentada 2 o más vías | Arterial | | | | |
| Carretera sin pavimentar angosta | Colectora | 960 | | | |
| Carretera sin pavimentar 2 o más vías | Arterial | 78 | | | |
| Sendero o Vereda | Locales | 355 | | | |

Fuente y Elaboración: Diagnostico POT

TABACUNDO - ECUADOR



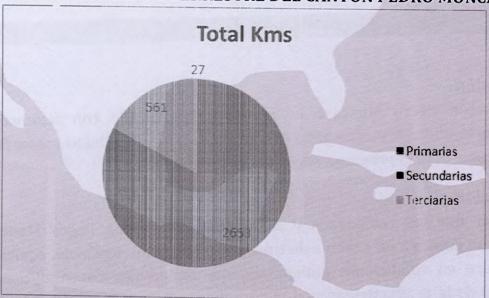
Finalmente, el siguiente gráfico detalla el total de kilómetros de vías para el cantón Pedro Moncayo:

KILOMETROS POR TIPOS DE VIAS

| Tipo de Vía | Total Kms | | | | |
|----------------------------------------|-----------|--|--|--|--|
| Primarias | 27 | | | | |
| Secundarias | 2653 | | | | |
| Terciarias | 561 | | | | |
| Total Kilómetros Vías Pedro Moncayo | 3241 | | | | |

Fuente y Elaboración: Diagnostico POT

VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO



Fuente y Elaboración: Diagnostico POT

El Transporte en el cantón Pedro Moncayo se clasifica de la siguiente manera:

9

45

Calle Sucre No. 981 (Parque Central) Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net

| | | | | PEDRON | MONCAYO | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------|----------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|
| DATOS DE LA OPERADORA | | 100 | INCREMENTO DE CLIPOS LECALIZADOS ANT; | TOTAL | CANDIDAD | CONRESOLUCIÓNIS2-DIR- 2010 | | TOTAL | arcs | TOTAL | A 1 |
| NOMBRE | No UNIDAD AUTORIZADAS | CANI: | No RESCULLIÓN | UNIDADES ANTESDELA RESOLLCION 152-DIR-2010 | AUTORIZAD A ISSUR- 2010 | CANT: | Noresolution UAP. | DISPONIBLES DE LA RESOLUCIÓN 152-DIR-2010 | SOLICITADO SANTES DE LA 012-DIR- 2011 | DELA | TOTALDE UNIDADES ALCANVADAS |
| CUPLAYDETABALNO | 11 | | | 11 | | -1 | 017-1G017-3111 | 4 | -4 | 0 | |
| COCP. SANITACODE MAIO HACLI | 12 | | | 12 | 8 | | | | | | |
| GAGNESS | 11 | | | 11 | | | INCRMECK | 1 | | | |
| | - # | | | | | | | | | | |
| COOP. 23 DENOMEMBRE | 19 | | | | | | | | | 1 | |
| GA GHAQUBAMBA | 12 | | | | | | | | | | |
| GA PARQUEBGÍVAR | 8 | | | | 12 | | | 12 | | 1 | |
| QA VAHEDELÇAAS | 7 | | | | 12 | | | | | 3 | |
| CA 22DESPHEMBELAESPRANZA | 5 | | | | | | | | | | |
| ONAMAZIO AD | 4 | 102 103 100000 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| GA TRANSTABALINXO | 22 | | | | - 8 | -1 | 4 | | | 4 | |
| CA MALCHING LITRANSA | 6 | | | | | 3 | | | 1 | 3 | |
| | | | | | | | | | -U MATEUR | | |
| CIA TRANSAII NAS | 19 | | | 19 | | | | | | 3 | |
| OA VIKENDELAMENIA | 7 | 10 | 081-DR-2010/CNITISV/ 081-DR-2010/CNITISV | 17 | | | | 13 | | 0 0 | |
| INSAHODEICKLDTSKI | 6 | | | 6 | - 3 | | | | | 3 2 | |
| GA TRANSPEMO | 14 | 1 | 04512R-2011-CNITISV | 15 | | | | | | | |
| CIA CONJASTRANS | 7 | | | 7 | | | | | | 5 | |
| And the second second second | | | | | | | | | | | |
| CODE MCJANDA | 23 | | | 23 | | | | | 12 12 | 12 | |
| CIA MAI CHINGLI-TRANSCRIMAL | 14 | | | 14 | 12 | | | 12 | | | |
| CIA TRANSVETS | 13 | | | 13 | | | | Seven Distant | | | |

4.- ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS

4.1. Visión

El Cantón Pedro Moncayo es un catón organizado con sistemas de transporte eficaces y eficientes, que promuevan la movilidad sostenible y sustentable para el progreso socioeconómico del Cantón.

4.2. Misión

Asegurar que los ciudadanos y ciudadanas del Cantón Pedro Moncayo, tengan un acceso a un sistema de transporte eficiente, confiable, equitativo y seguro en condiciones ambientalmente sostenibles contribuyendo al fomento de la productividad y al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

4.3. Principios

• Eficiencia

La movilidad en el Cantón Pedro Moncayo, realizada en condiciones de eficiencia, es un factor determinante para apoyar a la construcción

TABACUNDO - ECUADOR



de condiciones que favorecen al desarrollo social y económico de la población y por tanto, al mejoramiento de su calidad de vida.

· Equidad y Solidaridad

La movilidad desarrollarse en condiciones de equidad y solidaridad. Por tanto, se garantiza la plena accesibilidad de la población a servicios eficientes y adecuados.

Libertad

Todas las personas tienen el derecho a desplazarse dignamente en el territorio del Cantón Pedro Moncayo, a elegir libremente el modo de transporte y por otra parte tienen la obligación de respetar y privilegiar el bien común y a los grupos vulnerables.

Responsabilidad Compartida

La movilidad es una responsabilidad integral y compartida de todos los actores vinculados a ella. Por tanto deben sumirse, de manera concertada, roles y responsabilidades diferenciados, para aportar a la sostenibilidad de los procesos en los que se basa la movilidad Distrital.

Gobernabilidad y Responsabilidad Social

La movilidad en El Cantón Pedro Moncayo, efectuada en condiciones de eficiencia y equidad, es uno de los factores claves para fomentar la gobernabilidad y la responsabilidad social.

Medio Ambiente Saludable

La preservación de las condiciones ambientales idóneas en todo el territorio del Cantón Pedro Moncayo es un factor determinante para definir los sistemas operativos que permitirán la movilidad de bienes y personas en el cantón.

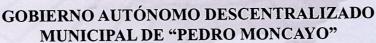
• Sustentabilidad de la Movilidad

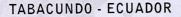
Se asume el concepto de Movilidad Sustentable como la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de desplazarse

libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental en el presente y en el futuro.

4.4. Políticas Generales

- Planificación y diseño urbanístico favorable a la movilidad sostenible. Las ciudades deben dar una prioridad a un diseño urbanístico que favorezca los modos no motorizados, la mezcla de usos urbanísticos, aplicar la proximidad de servicios y no lejanía, en nuevos procesos de urbanización y una regulación responsable del uso del coche en la ciudad.
- Equidad y Solidaridad. Cuidar que los beneficios de las mejoras que se generan en el sistema de transporte sean distribuidos equitativamente entre todos los habitantes del cantón Pedro Moncayo, con atención especial a los sectores sociales más vulnerables de la población (minusválidos, ancianos, niños), a los peatones y a los usuarios del transponte público.
- Protección del Medio Ambiente. Mejorar la calidad de vida de la población, mediante acciones que reduzcan definitivamente el volumen y mejoren la calidad de emisiones (humos, ruidos, vibraciones e instrucciones visuales) contaminantes derivados de la combustión de los motores y de la presencia de los vehículos en las vías.
- Sustentabilidad Económica. El GAD Municipal del Cantón Pedro Moncayo consolidará y desarrollará su rol de ente rector (planificador, regulador y controlador) del sistema de transporte terrestre, además impulsará el desarrollo empresarial de los operadores privados.
- Participación Ciudadana. Incorporar a todos los actores sociales, para buscar soluciones consensuadas a los problemas del transporte.
- **Prioridad.** Considerar al transporte masivo como eje del desarrollo del sistema de trasporte, por esa razón su servicio se considera esencial y prioritario con respecto a los otros medios de transporte.
- Implementar y consolidar el sistema integrado de trasporte urbano; y habilitar la infraestructura necesaria (vías, estaciones, subestaciones,







señalización, semaforización y dispositivos de seguridad) del sistema de transporte.

4.5. Lineamientos Estratégicos Generales

- a. En el desarrollo de la planificación y gestión de la movilidad, se aplicará la siguiente jerarquía de prioridad en la circulación de los diferentes módulos de transporte:
 - Peatón
 - Modos no motorizados
 - Transporte Público
 - Transporte de mercancías y servicios
 - Transporte individual motorizado (vehículos livianos)
- b. Optimizar y potenciar el transporte colectivo como punto de partida para el proceso del mejoramiento de la movilidad.
- c. Fomentar la inversión en el área de transporte público, con base en el logro de condiciones financieras equitativas.
- d. Propiciar a mediano plazo la utilización de energía limpia y renovable para el transporte colectivo.
- e. Desestimular el uso del vehículo particular como medio preferente de la movilidad ciudadana.
- f. Implementar un sistema de estacionamientos públicos integrados al sistema de transporte colectivo.
- g. Recuperar el espacio público del peatón disminuyendo los estacionamientos en las vías de las zonas de mayor concentración de actividades.
- h. Fomentar las alianzas con actores claves de la movilidad como mecanismo para mejorar la gestión y el control del sistema.
- i. Promover el desarrollo del transporte no motorizado, peatonal y alternativo.

j. Fomentar la participación de los operadores y sus gremios en la gestión del transporte público, con responsabilidad social.

Fomentar la comunicación entre autoridades, operadores y usuarios del sistema de movilidad, como medio para garantizar la sostenibilidad operativa y financiera del sistema

4.6. Objetivos Generales

Mejorar la Competitividad.

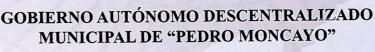
- Procurar un nuevo modelo de transporte que permita una adecuada movilidad de las personas y bienes en un marco de sustentabilidad, actuando tanto sobre la demanda como incentivando a que se prescinda del uso del vehículo particular, fomentando el desarrollo de un transporte colectivo mucho más eficiente, moderno, competitivo y menos contaminante.
- Impulsar y fortalecer el desarrollo de la industria del transporte, y disminuir los accidentes de tránsito mediante la capacitación de los conductores, campañas de educación vial a los usuarios del transporte público y peatones que en definitiva constituyen la ciudadanía.

Mejorar la Calidad de Vida.

- Mediante la implementación de un sistema de transporte público que brinde condiciones eficientes de movilidad, tomando en cuenta siempre la seguridad, el confort, buen trato, rapidez y costo razonable.
- Mejorar la circulación en las vías, disminuir el número de accidentes de tránsito y reducir los índices de contaminación ambiental.

Mejorar la Gobernabilidad.

• Fortalecer al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Pedro Moncayo para ser la única entidad rectora de del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Cantón, encargada de la planificación, regulación y control, según las leyes vigentes.



TABACUNDO - ECUADOR



Fortalecer la Identidad Cultural.

 Fortalecer la cultura de los ciudadanos del Cantón, mediante la implementación de un programa permanente de educación, promoción y motivación sobre las normas de circulación y el respeto al derecho de los demás de circular y seleccionar libremente el modo de sus desplazamientos.

4.7. Objetivos Específicos

- a. Fortalecer y mejorar el servicio del transporte público, tomando en cuenta el uso del suelo y la proyección futura de la población.
- b. Regular la demanda de uso de vehículos privados de manera que la cantidad de tráfico esté acorde a la capacidad vial de la ciudad.
- c. Implementar ciclo-vías en la ciudad de Tabacundo, mejorar las aceras para la circulación de los peatones en el Cantón.
- d. Renovar y limitar las unidades vehiculares dedicadas al transporte público estableciendo un cupo máximo y formalizando un mercado de cupos necesarios.
- e. Trabajar en la optimización del sistema de semáforos en toda la ciudad de Tabacundo.
- f. Impulsar el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado.
- g. Regular el uso de las vías, aceras y espacios públicos en las zonas de tráfico local, de manera que existan mejores condiciones ambientales y de seguridad.
- h. Desarrollar un programa de seguridad vial eficiente que garantice la circulación segura de vehículos y transeúntes tanto en zonas escolares como en zonas residenciales.

M

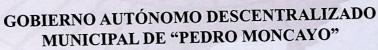
- i. Controlar la circulación de vehículos, procurando la seguridad vial y el respeto a las normas de tránsito.
- j. Incorporar de manera permanente el criterio de seguridad vial en el desarrollo de la infraestructura vial.
- k. Promover campañas de educación en procura de la seguridad vial.
- l. Consolidar el rol del GAD Municipal del Cantón Pedro Moncayo como la autoridad del sistema de transporte terrestre en el Cantón.
- m. Establecer las responsabilidades del sector privado para la prestación de los diversos servicios de transporte.
- n. Modernizar y sistematizar el cuerpo normativo y regulatorio, tomando en cuenta a todos los actores involucrados en el transporte terrestre, en donde se defina con claridad las regulaciones normativas y los procedimientos para la planificación, operación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

5.- PROPUESTA

5.1. Transporte Terrestre

Implementación de programas y proyectos orientados a:

- Ampliar la cobertura y frecuencias del transporte inter-cantonal.
- Implementar un Terminal Terrestre en el Cantón Pedro Moncayo.
- Construir, utilizar, adecuar y mantener la infraestructura del transporte público.
- Fortalecer y mejorar los servicios de transporte comercial
- Implementar un sistema de Ciclo-vías en el Cantón Pedro Moncayo.



TABACUNDO - ECUADOR



5.2. Tránsito

Implementar Programas y Proyectos encaminados a:

- Disminuir el congestionamiento de tránsito, y mejorar la seguridad vial en el Cantón Pedro Moncayo.
- Implementación y mantenimiento de señales de tránsito en áreas urbanas del Cantón Pedro Moncayo.
- Implementación y mantenimiento de semáforos en áreas urbanas del Cantón Pedro Moncayo.
- Implementar los servicios del sistema de estacionamiento rotativo tarifado.

5.3. Seguridad Vial

Implementar Programas y Proyectos encaminados a:

- Controles de velocidad
- Control de alcoholemia
- Sanciones al peatón infractor
- Auditorias de Seguridad vial
- Campañas de educación y seguridad vial
- Educación Infantil, Juvenil y Mayores adultos.

5.4. Marco Regulatorio e Institucional

Implementar Programas y Proyectos encaminados a:

Rectoría Local

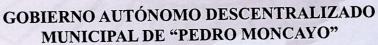
- Dotar de infraestructura zonal para la planificación, regulación, control y gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Dotación de mobiliario, equipo y vehículos.

Planificación

• Dotación de mobiliario y equipamiento para la planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad del Cantón Cayambe.

Regulación Local

- Aplicar la Normativa para Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el Cantón Pedro Moncayo;
- Aplicar la Normativa de Homologación de la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales;
- Aplicar la Normativa que regula el uso del espacio público y vías;
- Aplicar la Normativa que regula la semaforización y la señalética en el Cantón Pedro Moncayo;
- Aplicar la Normativa de Jerarquización de vías en las áreas urbanas del Cantón Pedro Moncayo;
- Aplicar la Normativa que regula la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector;
- Aplicar la Normativa que establece los estándares locales para la operación del transporte terrestre;
- Aplicar la Normativa para aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre;
- Aplicar la Normativa para emitir los informes previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el ámbito de sus competencias, los que deberán ser registrados y auditados posteriormente por el Director de la Agencia Nacional de Tránsito.



TABACUNDO - ECUADOR



 Aplicar la Normativa para emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano inter cantonal; permisos de operación comercial y especial; y autorizar la operación del servicio de transporte por cuenta propia, en el ámbito de su circunscripción territorial;

Control Local

- Aplicar la Normativa que defina los procedimientos operativos y administrativos para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del Cantón Pedro Moncayo.
- Dotación de infraestructura, equipamiento y logística para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Implementación del Centro de detención vehicular.
- Fortalecimiento del Centro Municipal de Monitoreo y programación de los servicios de transporte público y comercial del Cantón Pedro Moncayo.

Gestión

- Aplicar la Normativa que defina los procedimientos administrativos para la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del Cantón Pedro Moncayo.
- Dotación de infraestructura, equipamiento y logística para la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Implementar campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción del SOAT, de concientización de hábitos, riesgos y uso de transporte público, entre otras;
- Implementación y administración de los centros de monitoreo y equipos de rescate en el Cantón Pedro Moncayo.

egr.

5.5. Sistema de Participación Ciudadana

La participación ciudadana tipificada en la Constitución, es uno de los ejes principales del presente Plan, para lo cual se han identificado varios actores, los cuales deberán ser partícipes d la implementación de este Plan.

- Instituciones Educativas
- Compañías de Transporte público y privado
- Dirigentes de barrios y comunidades
- Organizaciones Sociales

5.6. Financiamiento

Para la implementación del presente Plan se dispondrá de recursos financieros provenientes de diversas fuentes tales como:

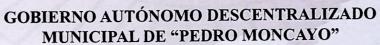
- Presupuesto Municipal
- Créditos externos e internos
- Cobro por estacionamiento tarifado rotativo
- Multas por infringir Ordenanzas Municipales
- Y demás tasas que determine la Ley según resolución del CNC.

Dado y aprobado por el Concejo Municipal del Concejo Nuncipal del Concejo Nunc

Virgilio Andrango F. LCALDIA

ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO

DESCENTRALIZADO DEL CANTÒN PEDRO MONCAYO



TABACUNDO - ECUADOR



CERTIFICACIÓN.- El presente PLAN DE MOVILIDAD DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO, fué aprobada por mayoría de votos por el Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Pedro Moncayo, a los nueve días del mes de enero del dos núl catorce.- Lo que certifico.

Abl Liliana Navarrete
SECRETARIA GENERAL DEL GAD
MUNICIPAL DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO

Calle Sucre No. 981 [Parque Central] Telf: 2365-264 / 265 / Telefax: 2366-119 - www.pedromoncayo.gov.ec - Email: munipm@cyb.ecuaonline.net