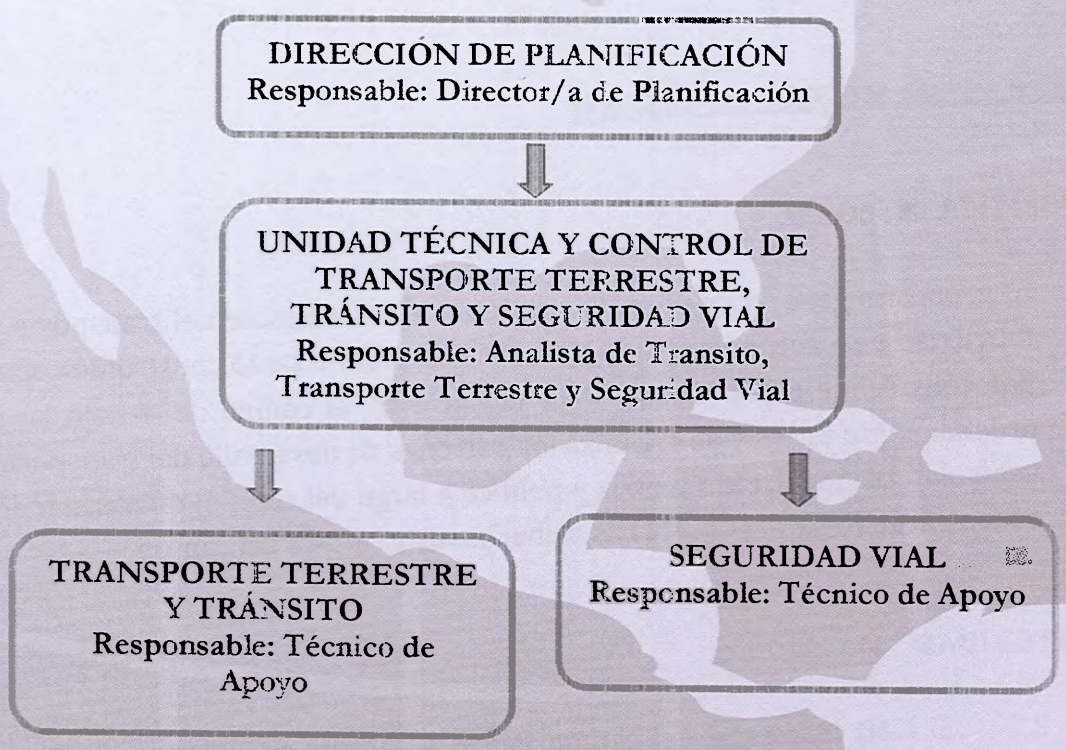
MODELO DE GESTIÓN

Para asumir con eficiencia y eficacia las competencias en Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, es necesario dotar al GAD Municipal del Cantón Pedro Moncayo de una estructura organizativa en conformidad al Art. 314 de la Constitución de la República del Ecuador.

El modelo de gestión que utilizan las organizaciones públicas es diferente al modelo de gestión del ámbito privado. Ya que el uno se basa en obtención de ganancias económicas el otro se basa en prestación de servicios.

Con el objetivo de implementar el Plan de Movilidad en el Cantón, y agilitar de una manera eficiente y eficaz el tema concerniente al Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se establece la siguiente estructura orgánica de la Unidad Técnica y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del GAD Municipal del Cantón Pedro Moncayo.



NIVELES IERÁROUICOS DE GESTIÓN

La estructura orgánica de la Unidad Técnica y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del GAD Municipal del Cantón Pedro Moncayo, estará integrada por los siguientes niveles técnico -administrativos:

- Asesor
- Operativo
- Apoyo

Nivel Asesor. Corresponden a las unidades que conforman el Nivel Asesor: ofrecer al Nivel Ejecutivo del GAD Municipal del Cantón Pedro Moncayo, planteamientos criterios y alternativas de acción que fortalezcan la adopción de decisiones y acciones que conducen al logro de los objetivos.

Nivel Operativo. Corresponde a las unidades de Nivel Operativo: programar, dirigir, coordinar ejecutar y controlar las actividades de la empresa relacionadas al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el Cantón Pedro Moncayo, en sujeción a la técnica, planificación, estrategias nacionales y sectoriales.

Nivel de Apoyo. Corresponde a las unidades que conforman el Nivel de Apoyo: proveer con la debida oportunidad, todas las exigencias requeridas para el adecuado funcionamiento de la Unidad Técnica y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

POLÍTICAS DEL MODELO DE GESTION

1.- POLITICA INTEGRAL

El propósito general es permitir un desarrollo sostenible del transporte y movilidad del cantón integrada al desarrollo urbano tanto construido como por construirse o planificado. Para lograr esto, el código de desarrollo y ordenamiento territorial, organiza los patrones de desarrollo del transporte vehicular, peatonal, ciclo motriz y publico a largo del cantón; diferenciando e identificando las áreas urbanas, suburbanas y rurales del cantón

2.- AUTORIDAD

2.1 El GAD Municipal del cantón Pedro Moncayo, está autorizada para adoptar este Plan de Movilidad, respetando la legislación vigente

2.2 La adopción del plan de movilidad, es necesaria para asegurar la seguridad y comodidad de todos los habitantes del cantón, además de contribuir a un desarrollo eficiente y coordinado de la economía del cantón. Este plan de ser implementado, contribuirá a la consecución de las metas del plan de ordenamiento y desarrollo territorial del cantón.

3.- APLICABILIDAD Y ALCANCE

3.1 Las disposiciones de este Modelo de Gestión, cuando entren en conflicto, deberá tener preferencia ante a las disposiciones de otros códigos, ordenanzas, reglamentos y normas, salvo las regulaciones de Construcción Municipales, regulaciones de ingeniería municipales y las regulaciones de seguridad del cantón. Adicionalmente, otras regulaciones relacionadas al transporte o al ordenamiento y desarrollo territorial, no cubiertas en este plan, deberán seguir vigentes.

3.2 Si alguna disposición de este Modelo de Gestión es declarada inválida por algún organismo perteneciente a la función judicial, la validez de las demás disposiciones no deberán ser afectadas, cambiadas o descontinuadas.

3.3 Las métricas numéricas de los estándares y tablas son parte integral de este código. De igual manera, los diagramas e ilustraciones que las acompañan deben ser respetados

3.4 Cuando existan conflictos, las métricas numéricas de los estándares prevalecen sobre los diagramas e ilustraciones que los acompañan.

4.- POLITICAS ESPECÍFICAS

La movilidad busca permitir, promover y calificar la implementación de las siguientes políticas:

1.4.1 Políticas Cantonales

1.4.1.1. El cantón debe mantener su infraestructura natural y su carácter visual derivado de su topografía, bosques naturales, tierras agrícolas y corredores acuíferos.

1.4.1.2. Las estrategias de crecimiento deben promover el crecimiento vertical, aumento de la densidad poblacional y regeneración urbana, sobre el crecimiento horizontal o aumento de nuevas de nuevas parroquias urbanas o rurales, recintos y/o barrios

1.4.1.3. El desarrollo de áreas urbanas contiguas, sea en la cabecera cantonal, parroquias o recintos, debe ser estructurado de manera que se pueda integrar a la tipología y estilo existente en la región.

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

1.4.1.4. El desarrollo de áreas urbanas no contiguas, sea dentro de la cabecera cantonal, parroquias o recintos, deberá respetar la tipología y estilo existente en la región.
1.4.1.6. Los corredores de transporte y movilidad deberán ser planificados, construidos y reservados, respetando el plan de uso de suelo del cantón.
1.4.1.7. Los corredores verdes deberán ser utilizados para definir y conectar las áreas urbanizadas
1.4.1.8. El plan cantonal de movilidad dará prioridad a los subsistemas de transporte público/masivo, peatones y bicicletas, sobre los subsistemas orientados al uso de vehículos particulares.
1.4.1.9. Cualquier tipo de desarrollo debe proporcionar opciones de movilidad para los usuarios de bicicletas tanto para viajes cortos como para viajes largo, así como también se debe proporcionar facilidades para estacionar las bicicletas tanto para cortos o largos periodos de tiempo.
1.4.10. La red de ciclo-vías cantonal debe estar integrada a la red vial del cantón.

1.4.2 Políticas a nivel de cabeceras cantonales y parroquiales

1.4.2.1. Las cabeceras cantonales y parroquiales deben ser compactas y deben estar orientadas a los peatones, deben promover la mezcla de usos de suelo,
1.4.2.2. Las cabeceras cantonales y parroquiales deberán en lo posible evitar la separación de uso y actividades.
1.4.2.3. Las actividades necesarias para la subsistencia de los habitantes del cantón deben estar ubicadas a un distancia caminable, no mayor a 400 metros de la mayor parte de las viviendas, permitiéndole independencia a los habitantes que no conducen o no poseen un vehículo motorizado particular.
1.4.2.4. Una red interconectad de vías debe ser creada para distribuir el tráfico peatonal y reducir la distancia de los viajes en vehículos motorizados particulares.
1.4.2.5. La densidades urbanas en edificios y usos de suelo en el cantón deberá permitir que la mayor parte de la población viva a una distancia caminable no mayor a 400 metros de una estación de transporte público masivo.

1.4.2.7. Las actividades cívicas, servicios públicos y comerciales deberán estar localizadas en ubicadas en las zonas urbanas, centros urbanos y centros regionales, nunca podrán estar ubicadas en zonas desoladas o en complejos de uso de suelo individuales.

1.4.2.8. Los centros educativos de todos los niveles deberán estar ubicados a una distancia a la cual los niños menores de 18 años puedan acceder a pie o en bicicletas.

1.4.2.9. Dentro de las cabeceras cantonales y parroquiales, se deberán destinar suficiente espacio a parques, centros cívicos y áreas de recreación dentro de los barrios.

1.4.2.10. Los destinos públicos, privados y comerciales deben adaptar sus instalaciones de manera que sean accesible a los ciclistas.

1.4.2.11 Los modelos de estacionamientos para bicicletas deben ser diseñados de manera que cumplan con los requisitos necesarios según el tipo de uso de suelo, tamaño del edificio y/o número de residentes/empleados.

1.4.2.12 El uso de bicicletas debe ser reconocido como un medio esencial tanto para el transporte como la recreación a todos los niveles del territorio cantonal.

1.4.2.13 Cualquier renovación, ampliación o construcción vial contemplada dentro del Plan de Transporte del cantón, debe tener en cuenta las velocidad máximas permitidas, siempre otorgando el derecho de vía a los ciclistas por encima de los vehículos motorizados, aun cuando la ciclo-vías no esté demarcada.

1.4.3 Políticas a nivel de barrios o recintos

1.4.3.1. Los edificios y jardinería deben contribuir a la definición física de las vías como espacios cívico/públicos.

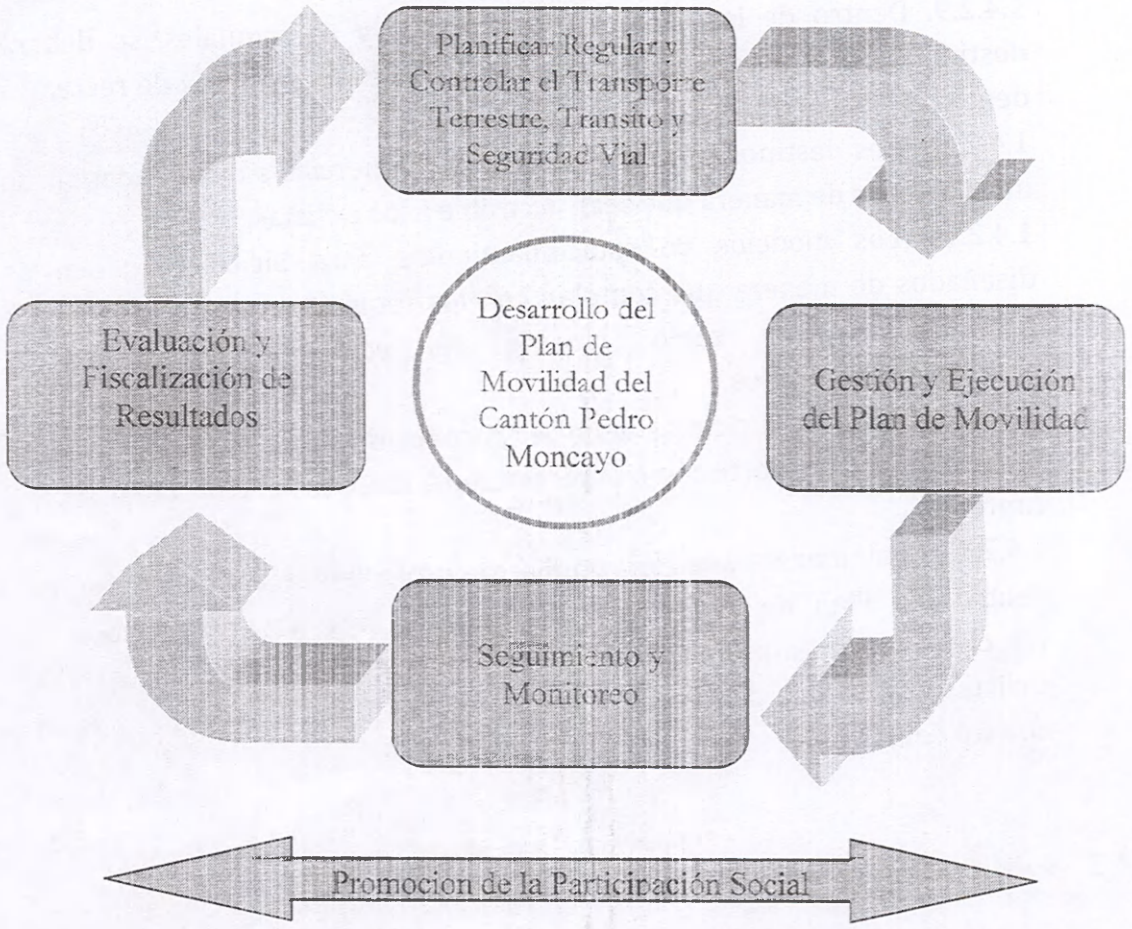
1.4.3.2. Los desarrollos deben acomodar adecuadamente los automóviles de manera que se respeten las formas espaciales y peatonales de las áreas públicas.

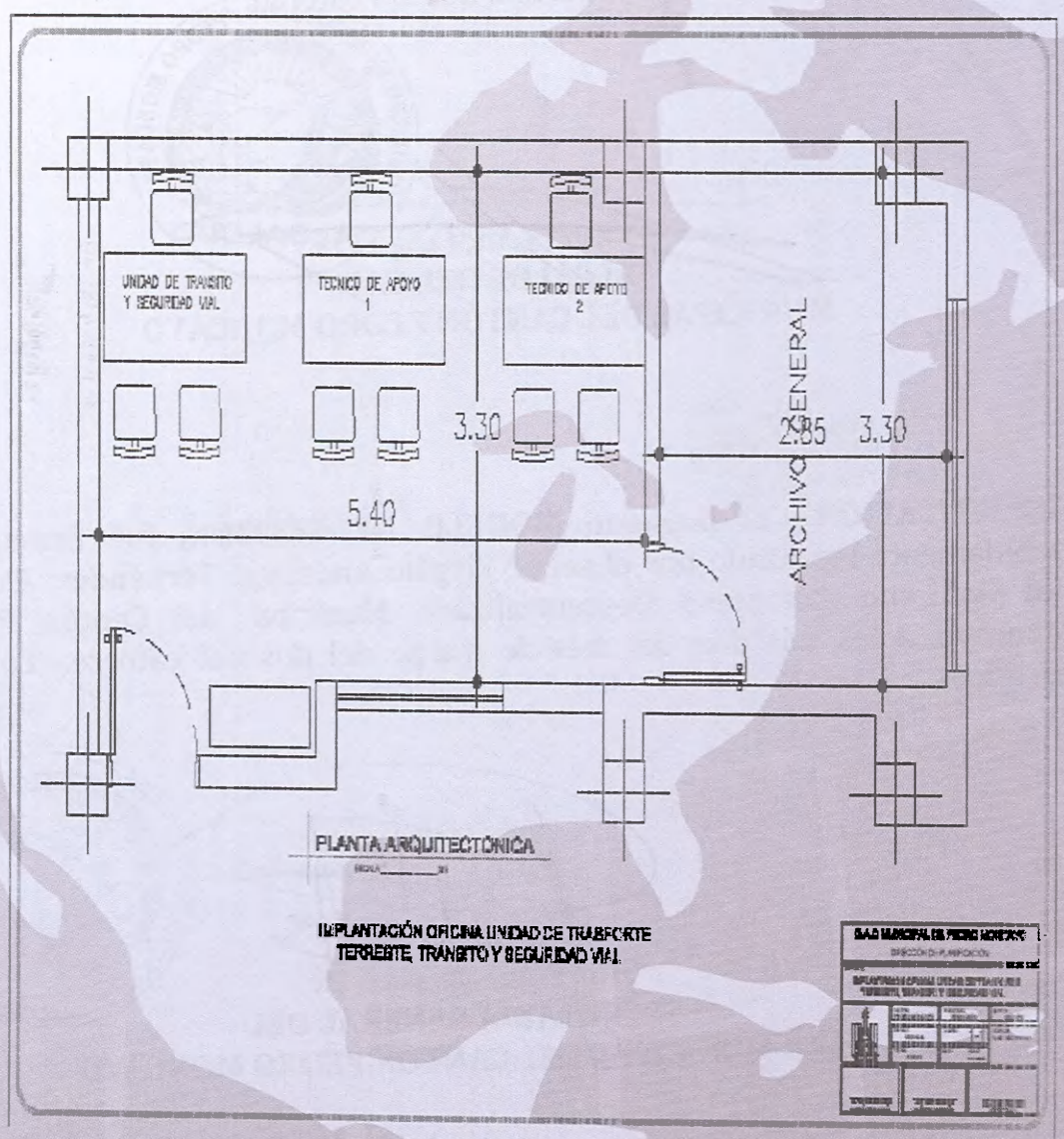
1.4.3.3. El diseño de calles y edificios deben reforzar la seguridad, sin sacrificar la accesibilidad.

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

1.4.3.4. El crecimiento armónico del transporte y movilidad debe evolucionar de la mano con el crecimiento urbano siempre respetando los planes, códigos y enmiendas a los mismos que estén orientados a la forma, mas no al espacio

CICLO DE LAS POLÍTICAS





PLANTA ARQUITECTÓNICA

IMPLANTACIÓN OFICINA UNIDAD DE TRABSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Dado y firmado en el despacho de la Alcaldía del Cantón Pedro Moncayo, a los seis días del mes de marzo del año dos mil catorce.

Virgilio Andrango F.
ALCALDE DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO

CERTIFICACIÓN.- El presente **MODELO DE GESTIÓN,** fué firmado y debidamente legalizado por el señor Virgilio Andrango Fernández, Alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Pedro Moncayo, a los seis días del mes de marzo del dos mil catorce.- Lo que certifico.

Ab. Liliana Navarrete
SECRETARIA GENERAL DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN PEDRO MONCAYO