

“CONSULTORÍA PARA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”

PRODUCTO 10 - VERSION FINAL



ATT. Dr. Edwin Yáñez Calvachi

12 DE AGOSTO DE 2013

INDICE

1.	ANTECEDENTES.....	3
2.	INTRODUCCIÓN.....	3
3.	OBJETO DE LA CONSULTORÍA	4
3.1.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	4
4.	SISTEMA DE JERARQUIZACIÓN VIAL.....	6
4.1.	NOCIONES DE JERARQUIZACIÓN VIAL (ENTE RECTOR)	6
4.2.	DEFINICIONES, CLASIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN VIAL..	10
4.2.1.	Sistema Vial Urbano.....	11
4.2.2.	Sistema Vial Suburbano.....	12
4.3.	APLICACIÓN SOBRE LA RED VIAL DE MEJÍA	12
4.3.1.	Sistema Vial Urbano.....	12
4.3.2.	Sistema Vial Suburbano.....	13
4.4.	RECOMENDACIONES PARA LAS NUEVAS VÍAS A FUTURO	14
4.5.	CICLOVÍAS	15
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	15
6.	REFERENCIAS	16
6.1.	BIBLIOGRAFIA	16
6.2.	GLOSARIO.....	16

ANEXOS

1. Ordenanza 3457, del Distrito Metropolitano de Quito, QUE CONTIENE LAS NORMAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO, páginas 27 a 46.
2. PLANOS DE JERARQUIZACIÓN VIAL DE LAS 8 PARROQUIAS
3. ESQUEMA DE JERARQUIZACIÓN VIAL DE LAS PRINCIPALES VÍAS INTERURBANAS

1. ANTECEDENTES

El nuevo régimen de competencias vigente en el país, contempla que sean los Gobiernos Autónomos Descentralizados los que asuman las competencias en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, lo cual se oficializó con la Resolución No.006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, firmada el 26 de abril de 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 712 del 29 de mayo de 2012; la misma que dispone la transferencia de competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial por parte de los GADs metropolitanos y municipales.

Esta Resolución tiene su base legal en la Constitución de la República, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización Competencias Exclusivas del Municipio y Plan Nacional del Buen Vivir.

Este documento corresponde al **décimo entregable** de la consultoría "PARA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA", nuestra empresa está desarrollando para el GADM, y que responde a lo solicitado como JERARQUIZACIÓN VIA. Se conforma como el OCTAVO LIBRO de dicho trabajo.

2. INTRODUCCIÓN

El presente documento recopila las normas expedidas por otras instituciones que permiten definir y crear una estructura jerarquizada de la red vial, tanto en su trama urbana como interurbana del cantón Mejía, para luego en base a estas definiciones establecer una propuesta de malla vial jerarquizada donde se hará un primer listado de la vías de mayor jerarquía y el resto de ellas así como estas se las mostrará en planos cada con leyendas según esta nomenclatura y clasificación vial.

También se establecerán definiciones de corredores viales en donde, si bien el GADM no tendría la competencia en materia vial, de mantenimiento y construcción de la de infraestructura, pueden ser utilizadas para establecer y definir las rutas intracantonales de

servicio público, y por tanto en este aspecto el GADM sí es competente y puede establecer nuevos modos de entender estas realidades con el fin de prestar un mejor servicio de transporte a la colectividad.

Este documento se compone en dos partes, la primera contiene el conjunto de definiciones y listados para proponer un primer modelo de jerarquización vial tradicional y la segunda parte que propone el establecimiento de una superestructura que permitiría definir límites de urbanos, interurbanos y cantonales para definir modos de transporte colectivo con ámbitos diferentes.

Finalmente en el acápite de anexos se incluyen las normas consultadas que deberán ser acogidas mediante ordenanza, que también se propone.

3. OBJETO DE LA CONSULTORÍA

El objetivo general sigue siendo contar con un Plan de Movilidad Sustentable que oriente a las autoridades municipales en la planificación y desarrollo de la movilidad en el cantón, considerando los aspectos técnicos y sociales que permitan conocer no sólo el cómo de la movilidad sino las motivaciones que les llevan a las personas a desplazarse y movilizar carga, así como las condiciones bajo las cuales lo hacen. Este objetivo se particulariza en este entregable por medio de definición del modelo de red vial que servirá a la movilidad cantonal, con énfasis en el transporte público.

3.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Dentro de este entregable tenemos los siguientes objetivos relacionados a este producto:

- Profundizar en el proceso de planeación del desarrollo, de manera que se institucionalice el mismo en el sector público. En este caso como planeación de la infraestructura vial futura y la definición de las limitaciones y restricciones de la actual.
- Reconocer a la movilidad como parte fundamental en el desarrollo por su relación directa con las actividades

productivas, uso del suelo, y el bienestar de la población. Este objetivo se lo trata en este entregable.

- Establecer un programa de medidas a mediano plazo en materia de transporte, definiendo prioridades y principios de acción. Este objetivo se lo trata en la segunda parte de este entregable.
- Priorizar el transporte público sobre el transporte particular. De igual forma es considerado este alcance en este documento.
- Definir proyectos de movilidad segura para peatones, ciclistas, personas con capacidades diferentes y personas de la tercera edad. Se comienza con la definición de ciclovías y se proponen algunas alternativas.
- Establecer regulaciones para todas las modalidades de transporte tanto de personas como de bienes. En este entregable como los límites territoriales de operación de cada tipo de transporte colectivo.
- Asegurar la interconexión parroquial a través de transporte público urbano. De igual forma.
- Mejorar la vialidad actual del cantón tanto en lo que tiene que ver con el estado de la calzada como con los espacios destinados a peatones (aceras), asegurando eliminar o minimizar los puntos conflictivos vehículo-peatón y vehículo-vehículo; priorizando las medidas o reformas de bajo costo que consideren gestión de tráfico más que grandes obras. De igual manera.
- Establecer la jerarquización vial del cantón, considerando la información del Plan de Uso de Suelo. Este es el objetivo principal que se alcanza en este documento.
- Definir el punto de intercambio modal: transporte público urbano con el transporte público interprovincial o intercantonal. Se requiere esta información para en el siguiente documento poder definir estos nodos.
- Definir la política de ocupación y uso de la infraestructura de transporte en el cantón. Sí se trata este objetivo.
- ✓ Cumplir con los requisitos de la ANT para la entrega formal de las competencias que el GAD debe asumir por Ley. Lógicamente este producto será parte del gran entregable para la ANT.

4. SISTEMA DE JERARQUIZACIÓN VIAL

4.1. NOCIONES DE JERARQUIZACIÓN VIAL (ENTE RECTOR)

El Acuerdo Ministerial No. 001 expedido por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de aquel entonces, el 12 de enero del 2001, establece la definición y clasificación de la vías del país de acuerdo a su jurisdicción, y es la siguiente:

- **RED VIAL NACIONAL.-** Es el conjunto total de las carreteras, existentes en el territorio ecuatoriano, la misma se clasifica según su jurisdicción en: Red Vial Estatal, Red Vial Provincial y Red Vial Cantonal.
- **RED VIAL ESTATAL.-** Está constituida por todas las vías administradas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como única entidad responsable del manejo y control, y conforme a las normas del Decreto Ejecutivo 860, publicado en el Registro Oficial 186 de 18 de octubre del 2000 y la ley Especial de Descentralización del Estado y de Participación Social. Dentro de este red vial se definen además como:
 1. **Corredores Arteriales(Primarias):** Son los caminos de alta Jerarquía funcional, los que se constituyen por aquellos que conectan en el continente, a las capitales de provincia, a los principales puertos marítimos con los del oriente, pasos de frontera que sirven para viajes de larga distancia y que deben tener alta movilidad, accesibilidad reducida y/o, controlada en su recorrido, giros y maniobras controlados; y, estándares geométricos adecuados para proporcionar una operación de tráfico eficiente y segura. El conjunto de corredores arteriales forma una malla vial denominada estratégica o esencial, que cumple las más altas funciones de integración nacional.

En total existen 12 vías primarias en Ecuador con aproximadamente un 66% de la longitud total de la **Red Vial Estatal**. Las vías primarias reciben, además de un nombre propio, un código compuesto por la letra E, un numeral de uno a tres dígitos, y en algunos casos una letra indicando rutas alternas (A, B o C)

SELLO	NOMBRE	SÍMBOLO GRÁFICO
	Vía Troncal Insular	Tortuga

- a. **Vías Troncales.-** Una vía primaria es considerada una troncal si tiene dirección norte-sur. El numeral de denominación de las troncales es de dos dígitos (excepto la Troncal Insular) e impar. Las troncales se numeran incrementalmente desde el oeste hacia el este.
- b. **Vías Transversales.-** Una vía primaria es catalogada como transversal si se extiende en sentido este-oeste, el numeral de identificación de las transversales es de dos dígitos y par. Las transversales se numeran incrementalmente desde el norte hacia el sur.

SELLO	NOMBRE	SÍMBOLO GRÁFICO
	Vía Transversal Fronteriza	Jaguar

Aparte de su denominación alfa-numérica, las vías troncales y vías transversales (excepto la vía Troncal de la Costa Alterna y la vía Troncal Amazónica Alterna) tienen asignaciones gráficas representadas por distintos animales de la fauna ecuatoriana. La asignación gráfica es determinada por el Ministerio de Turismo.

2. **Vías Colectoras (Secundarias):** Son los caminos de mediana jerarquía funcional, los que se constituyen por aquellos cuya función es la de recolectar el tráfico de la zona rural o una región, que llegan a través de los caminos locales para conducirlos a la malla estratégica o esencial de corredores arteriales. Son caminos que se utilizan para servir al tráfico de recorridos intermedios o regionales, requiriendo de estándares geométricos adecuados para cumplir esta función.

En total existen 42 vías secundarias en Ecuador con aproximadamente un 33% de la longitud total de la Red Vial Estatal.

Las vías secundarias reciben un nombre propio compuesto por las ciudades o localidades que conectan. Además del nombre propio, las vías secundarias reciben un código compuesto por la letra E, un numeral de dos o tres dígitos y en algunos casos una letra indicando rutas alternas (A, B, C, etc.).

El numeral de una vía secundaria puede ser impar o par para orientaciones norte-sur y este-oeste, respectivamente.

Al igual que las vías primarias, las vías secundarias se enumeran incrementalmente de norte a sur y de oeste a este.

SELLO	NOMBRE
	Vía Quito - La Independencia

Dentro de la jurisdicción correspondiente tanto a vías arteriales y colectoras, no se define lo atinente a vías locales, en razón de su bajo nivel de jerarquía (vías de menor jerarquía funcional). No obstante, dada la necesidad de garantizar la continuidad de la malla estratégica y de conservar sus características en todo su recorrido, se determina que constituirán además parte de la red vial estatal todos los caminos que cruzan centros poblados (ie., de pasos laterales, arterias urbanas, o puentes, etc.) y que dan continuidad a estos corredores arteriales.

- **RED VIAL PROVINCIAL.-** Es el conjunto de vías administradas por cada uno de los consejos provinciales (Hoy GADP).
- **RED VIAL CANTONAL.-** Es el conjunto de vías urbanas e interparroquiales administradas por cada uno de los concejos municipales (Hoy GADM).

ÁMBITOS DE OPERACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Base Legal: Art. 60 del Reglamento General de Aplicación de la

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1. Servicio de Transporte Intracantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por los GADs en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los GADs que hubieren asumido las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio, o el GADs que haya asumido la competencia en el correspondiente territorio.

2. Servicio de Transporte Intraprovincial (intercantonal): Es el que se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa Regional o Provincial, o el GADs Regional que hubiere asumido la competencia en el lugar donde se preste el servicio;

3. Servicio de Transporte Intraregional: Es el transporte que opera entre las provincias que conforman una misma región. Será responsable de este registro el GADs Regional que hubiere asumido las competencias, o la Agencia Nacional de Tránsito.

4. Servicio de Transporte Interprovincial: se presta dentro de los límites del territorio nacional, entre provincias de diferentes regiones, o entre provincias de una región y las provincias del resto del país o viceversa, o entre provincias que no se encuentren dentro de una región. Será responsable de este registro, únicamente, la ANT.

5. Servicio de Transporte Internacional: se presta fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa; para la prestación de este servicio, se observará lo dispuesto por la ANT y la

normativa internacional vigente que la República del Ecuador haya suscrito y ratificado.

6. Servicio de Transporte Transfronterizo: Se presta entre regiones de frontera debidamente establecidas acorde al reglamento específico generado para este efecto y cumpliendo con la normativa internacional vigente.

Los títulos habilitantes que se otorguen en estos ámbitos y en las modalidades respectivas deberán respetar el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias.

En el caso de que la Agencia Nacional de Tránsito asigne rutas y frecuencias que atraviesen el perímetro urbano, serán los GADs correspondientes, en ejercicio de su facultad controladora, quienes determinen las vías por donde circularán las unidades que presten el servicio, observando las regulaciones nacionales.

La ANT podrá otorgar el carácter de intracantonal al transporte que se preste en los ámbitos intraprovincial, intraregional e interprovincial, siempre y cuando dicho transporte cumpla con los parámetros de kilometraje, tiempo de recorrido y condiciones del vehículo que la ANT establezca mediante resolución.

4.2. DEFINICIONES, CLASIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN VIAL

Toda habilitación del suelo debe contemplar un sistema vial de uso público integrado al trazado de las vías existentes al interior del terreno, o a su entorno, y al previsto en la planificación vial municipal. El sistema vial se deberá sujetar a las especificaciones contenidas en las normas establecidas en la Ley de Caminos, Derechos de Vías del Sistema Nacional de Autopistas, Líneas Férreas, Zonas de Protección de Oleoductos y Líneas de Transmisión Eléctrica, a los cuadros Nos. 1 y 2 de "Características y Especificaciones Mínimas de Vías" y otras normas de menor jerarquía.

Para los efectos del presente documento en relación con el sistema vial y para un manejo adecuado de los planes viales zonales se establece la siguiente clasificación:

- Sistema Vial Urbano: correspondiente a las zonas definidas como urbano y urbanizables, en el Plan General de Desarrollo Territorial; y,
- Sistema Vial Suburbano: correspondiente a las zonas definidas como urbanizables y no urbanizables en el Plan General de Desarrollo Territorial.

4.2.1. Sistema Vial Urbano

Para el Sistema Vial Urbano se establece la siguiente estructuración y secciones viales, tomando en cuenta las características funcionales y técnicas tales como: sistemas de transporte existentes, características de capacidad de las vías, demanda vehicular y la relación con las actividades de la población.

Se compone de la siguiente tipología y subsistemas asociados:

- U-A. Subsistema de vías expresas.
- U-B. Subsistema arterial principal urbano.
- U-C. Subsistema arterial secundario urbano.
- U-D. Subsistema de vías colectoras.
- U-E. Subsistema de vías locales.
- U-F. Subsistema de vías peatonales.
- U-G. Cruces peatonales
- U-H. Refugios peatonales
- U-I. Subsistema de ciclovías
- U-J. Escalinatas

Para el detalle de cada tipología, características funcionales y técnicas se ha tomado la especificación de la Ordenanza 3457, del Distrito Metropolitano de Quito, QUE CONTIENE LAS NORMAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO, en particular de las páginas 27 a 46 que se adjuntan en los anexos, así como la referencia bibliográfica no. 1.

4.2.2. Sistema Vial Suburbano

Se compone de la siguiente tipología y subsistemas asociados:

- A. Subsistema arterial principal suburbano.
- B. Subsistema arterial secundario suburbano.
- C. Subsistema de vías colectoras principales suburbanas.
- D. Subsistema de vías colectoras secundarias suburbanas.
- E. Subsistema de vías locales.

Para el detalle de cada tipología, características funcionales y técnicas se ha tomado la especificación de la Ordenanza 3457, del Distrito Metropolitano de Quito, QUE CONTIENE LAS NORMAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO, en particular de las páginas 27 a 46 que se adjuntan en los anexos, así como la referencia bibliográfica no. 1.

4.3. APLICACIÓN SOBRE LA RED VIAL DE MEJÍA

En este acápite se va a realizar la aplicación del conjunto de definiciones a la red vial cantonal urbana e interurbana.

4.3.1. Sistema Vial Urbano

Para una mejor visualización se deben revisar los planos CAD que se encuentran en el anexo donde por medio de simbología se han determinado los tramos viales de las diferentes categorías de la jerarquización vial.

En particular y respecto a cada tipología se ha encontrado y definido lo siguiente:

- A. Subsistema de vías expresas --> en el cantón no se ha encontrado ninguna vía que cumpla con los mínimos requeridos para este tipo de vías.
- B. Subsistema arterial principal urbano --> en el cantón sólo se han encontrado dos vías (una en Machachi y otra en Aloasí) que cumplen con los mínimos requeridos para este tipo de vías.
- C. Subsistema arterial secundario urbano --> se ha tratado de

jerarquizar al menos una vía de estas características en cada parroquia del cantón, pero en Tandapi no fue posible ni en Cutuglagua.

- D. Subsistema de vías colectoras --> se han señalado las posibles vías que cumplen este cometido.
- E. Subsistema de vías locales --> la mayoría de las vías urbanas del cantón son de este nivel.
- F. Subsistema de vías peatonales --> realmente no hay muchas infraestructuras peatonales, se han marcado como tales los senderos de los parques y plazas parroquiales, también una calle semipeatonal por su perfil que hay en Machachi y un pasaje contiguo a una iglesia.
- G. Cruces peatonales --> se los puede encontrar en el documento 2 Inventario Vial
- H. Refugios peatonales --> no se han encontrado
- I. Subsistema de ciclovías --> no se han encontrado
- J. Escalinatas --> se han marcado donde las hay

En los planos de los núcleos urbanos donde se han encontrado tramos de vías pertenecientes al sistema vial suburbano se las ha indicado con su leyenda correspondiente.

4.3.2. Sistema Vial Suburbano

Para una mejor visualización se debe revisar el plano-esquema que contiene la jerarquización, si bien esta es una competencia del MTOP en el caso de la red estatal y de la Prefectura en el caso de la red rural de segundo y tercer orden, se ha hecho el ejercicio con el fin de poder marcar estos tramos en los planos urbanos donde aparecieran estas vías.

En particular y respecto a cada tipología se ha encontrado y definido lo siguiente:

- A. Subsistema arterial principal suburbano --> Se señaló las vías de la red Estatal E-35 y la E-20
- B. Subsistema arterial secundario suburbano --> no se definió ninguna vía de este tipo
- C. Subsistema de vías colectoras principales suburbanas --> se definió la vía E-28A y la E-20C
- D. Subsistema de vías colectoras secundarias suburbanas --> se definieron algunos tramos en intercambiadores
- E. Subsistema de vías locales --> el resto de vías rurales del cantón

4.4. RECOMENDACIONES PARA LAS NUEVAS VÍAS A FUTURO

La planificación vial nace con los planes de desarrollo territorial y urbano de las ciudades, que precisan del acto legislativo de aprobación previa por el Cabildo Municipal representado en el Concejo Cantonal.

Cuando se quiere realizar la formulación de proyectos urbanísticos, éstos deben resolver la conectividad de sus posibles morados por medio de redes de infraestructura y vialidad a las grandes redes viales (actuales o proyectadas) de su entorno próximo, para lo cual se debe verificar la factibilidad de la conectividad.

En los GADs municipales, esta responsabilidad recae en la Dirección de Planificación o Planeamiento urbano, pero no debe trabajar sola sino que otras direcciones deben apoyar este trabajo como son las Movilidad y Obras Públicas ya que con su apoyo pueden dimensionar no sólo los ejes de conectividad sino los servicios que se deben ofrecer, las redes de servicios básicos y su posterior expansión y crecimiento acorde a los Planes de Desarrollo. Además de lo anterior y sin menoscabo de que en la planeación urbana se debe considerar que los proyectos de urbanización y subdivisión en suelo urbano y urbanizable, deberán sujetarse a las normas y disposiciones sobre redes de agua potable, alcantarillado energía eléctrica y teléfonos, establecidas por los organismos competentes y someterse a la aprobación previa de éstos (Empresa de Agua, Empresa Eléctrica, Empresa de Teléfonos).

En resumen, la secuencia de procesos que rige la planificación vial es la siguiente:

- El Departamento o Dirección de Planificación formula en coordinación con la Dirección de Movilidad y de OOPP los proyectos de conectividad y reserva de uso vial de la ciudad, correlacionado con el uso de suelo y el potencial desarrollo que se planifique, lo cual debe quedar consolidado en los Planes de Desarrollo de la ciudad.
- El Concejo Municipal, conoce y aprueba los Planes de Desarrollo

de la ciudad, para su implementación.

- Los interesados o gestores privados plantean sus proyectos acordes a los lineamientos del Plan Maestro

Departamento o Dirección de Planificación entrega las líneas de fábrica, promueve las expropiaciones y reserva los espacios, además de aprobar los proyectos privados previo a su ejecución.

4.5. CICLOVÍAS

En el cantón Mejía no existe ninguna ciclovía actualmente pero se nos ha indicado en la construcción del nuevo parque lineal cercano a la Calle Guarderas, se va implantar una ciclovía de carácter recreativo para esparcimiento y práctica lúdica de la población de Machachi.

El equipo consultor, en el documento 5 y también en el documento 6,7 y 9 incluimos el proyecto de realización de un sistema de BICIPUBLICA que permitiera ir disminuyendo la utilización del transporte particular motorizado versus el transporte en bicicleta en el interior de la ciudad con el fin de reducir las emisiones contaminantes.

También se propuso una red de ciclovías de carácter turístico que debe ser estudiada con más actores municipales como la Dirección de Turismo, Planificación, OOPP y por supuesto Movilidad, con la idea de que armen circuitos atractivos para turistas que cuenten con parqueaderos, servicios asociados (comidas, SSHH, parqueaderos para vehículos y bicicletas, reparación de bicicletas y otros) así como señalización vertical de destino, informativa y turística asociada, seguridad ciudadana por cámaras y personal asociado. Se planteó la idea de hacer una conexión intermodal con el tren-bicicleta en la estaciones de tambillo, Aloasí y El Boliche, con rutas a parajes naturales de primer orden, como el volcán Cotopaxi, los Ilinizas, el Rumiñahui y otros.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En cuanto a conclusiones y recomendaciones, detallamos las siguientes:

- Estimamos haber alcanzado los objetivos fijados para el alcance de este documento.
- En el acápite de anexos se muestra la personalización de la parte conceptual a las vías del cantón Mejía, tanto a la red estatal (que no es de su competencia) como al entramado vial urbano.
- Proponemos expedir una ordenanza que acoja lo detallado en la Ordenanza 3457, del Distrito Metropolitano de Quito, QUE CONTIENE LAS NORMAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO, en las partes pertinentes con el fin de poder realizar la planificación vial del cantón a futuro, contar con requisitos mínimos de diseño y funcionalidad, para cualquier usuario público o privado, así como mejorar la capacidad de planificación cantonal.
- Recomendamos revisar y ajustar esta primera propuesta de jerarquización vial que puede servir de base para revisiones futuras y para tener la malla vial priorizada con el fin de poder seguir interconectando redes viales a esta malla en planeación futura.
- Sugerimos compartir este entregable con la Dirección de Planificación del GAD a fin de que puedan acoger la propuesta o mejorarla en base a su planeación futura.

6. REFERENCIAS

6.1. BIBLIOGRAFIA

1. Gárate, Cecilia. “Expansión de redes urbanas para ciudades intermedias en Ecuador, desde el punto de vista de ingeniería”. Gestión de suelo urbano. Preparación para la expansión urbana de ciudades intermedias del Ecuador. Enero de 2007, MIDUVI, Banco Mundial, PNUD-HABITAT, Banco del Estado
2. Ordenanza 3457, del Distrito Metropolitano de Quito, QUE CONTIENE LAS NORMAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

6.2. GLOSARIO

Base Legal: Art. 392 del Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

AUTOPISTA.- Vía de varios carriles separados con parterre central sin cruces a nivel, con acceso regulado y estacionamiento prohibido.

AVENIDA.- Vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación.

CALLE.- Vía pública ubicada en los centros poblacionales conformada de aceras y calzada, destinada al tránsito peatonal y/o vehicular.

CALLEJÓN.- Sendero estrecho y largo a modo de calle, entre edificaciones. Vía secundaria generalmente angosta para uso de vehículos y peatones.

CALZADA.- Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

CARRETERA.- Vía pública destinada al tránsito vehicular y peatonal, ubicada fuera de los centros poblacionales.

CIRCULACIÓN.- Movimiento del tránsito por vías urbanas y rurales.

CIRCUNVALACIÓN.- Vía que circunda un núcleo urbano al que se puede acceder por diferentes accesos.

CORREDOR VIAL.- Conjunto de dos o más rutas continuas que se conforman para una finalidad específica.

RED VIAL.- Toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones, animales y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales, regionales, provinciales, metropolitanas o cantonales, responsables de la aplicación de las leyes y demás normas de tránsito.

Sr. Francisco Campaña

Gerente General - SIGETRANS S.A.

ANEXOS

1. Ordenanza 3457, del Distrito Metropolitano de Quito, QUE CONTIENE LAS NORMAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO, páginas 27 a 46.



2. PLANOS DE JERAQUIZACIÓN VIAL DE LAS 8 PARROQUIAS



3. ESQUEMA DE JERAQUIZACIÓN VIAL DE LAS PRINCIPALES VÍAS INTERURBANAS

