



UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

INSTITUTO DE POSTGRADO

MAESTRÍA EN CIENCIAS JUDICIALES

“PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD TÉCNICA EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE SAN LORENZO DEL PAILÓN”

**Trabajo de investigación previa la obtención del grado de
Magister en Ciencias Judiciales.**

Autor: Gandhi Gaspar Gamboa Requené

Tutor: Dr. Edwin Altamirano Santillan

Ibarra, 2013

APROBACIÓN DEL TUTOR

Por la presente dejo constancia que he leído la tesis, presentada por GANDHY GASPAR GAMBOA REQUENÉ, para obtener el Grado Académico de Magíster en Ciencias Judiciales, cuyo título es "PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD TÉCNICA EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE SAN LORENZO DEL PAILÓN"; en tal virtud, acepto asesorar al estudiante, en calidad de Tutor, durante la realización de la Tesis hasta su presentación y evaluación.

En la ciudad de Ibarra, a losdías del mes dedel 2012.



Dr. Edwin Altamirano Santillan

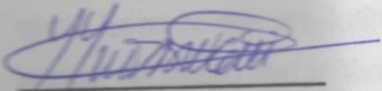
C.C.: 0600025225

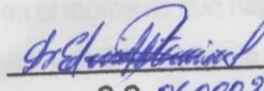
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

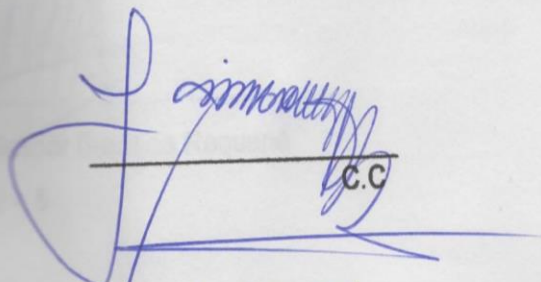
UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
"PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y GESTIÓN MUNICIPAL
PARA LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD TÉCNICA EN EL GOBIERNO
AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE SAN LORENZO DEL PAILÓN"

Por: Gandhi Gaspar Gamboa Requené.

Trabajo de Grado de Maestría aprobado en nombre de la Universidad
Técnica del Norte, por el siguiente jurado, a los 31 días del mes marzo del
2012.


C.C 170309415-9


C.C 0600025225


C.C
0601413586



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE GRADO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN

Yo, **Gandhy Gaspar Gamboa Requené**, con cédula de ciudadanía N° 100196372 - 5, manifiesto mi voluntad de ceder a la Universidad Técnica del Norte los derechos patrimoniales consagrados en la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador, artículos 4, 5 y 6, en calidad de autor (es) del trabajo de grado denominado: **"PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD TÉCNICA EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE SAN LORENZO DEL PAILÓN"**, que ha sido desarrollado para optar por el título de **Magister en Ciencias Judiciales** en la Universidad Técnica del Norte, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Técnica del Norte.

(Firma): 

Nombre: **Gandhy Gaspar Gamboa Requené**

Cédula: 100196372 - 5



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN

A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

La Universidad Técnica del Norte dentro del proyecto Repositorio Digital Institucional, determinó la necesidad de disponer de textos completos en formato digital con la finalidad de apoyar los procesos de investigación, docencia y extensión de la Universidad. Por medio del presente documento dejo sentada mi voluntad de participar en este proyecto, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO		
Cédula de Identidad:	100196372 - 5	
Apellidos y Nombres:	Gamboa Requené Gandhy Gaspar	
Dirección:	Ramón Chiriboga entre Barón Carondelet y Roberto Luis Cervantes	
Email:	gandi1670@yahoo.es	
Teléfono fijo:	062780199	Teléfono Móvil: 0994827658

DATOS DE LA OBRA	
Título:	Planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y gestión municipal para la creación de una unidad técnica en el gobierno autónomo descentralizado de San Lorenzo del Pailón.
Autor (es):	Gandhy Gaspar Gamboa Requené
Fecha: AAAAMMDD	
SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO	
Programa:	<input type="checkbox"/> Pregrado <input type="checkbox"/> Posgrado
Título por el que Opta:	Magister en Ciencias Judiciales
Asesor /Director:	Dr. Edwin Altamirano Santillan

2. AUTORIZACIÓN DE USO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD

Yo, **Gandhy Gaspar Gamboa Requené**, con cédula de ciudadanía N°. 100196372 - 5, en calidad de autor (a) (es) y titular (es) de los derechos patrimoniales de la obra o trabajo de grado descrito anteriormente, hago entrega del ejemplar respectivo en formato digital y autorizo a la Universidad Técnica del Norte, la publicación de la obra en el Repositorio Digital Institucional y uso del archivo digital en la Biblioteca de la Universidad con fines académicos, para ampliar la disponibilidad del material y como apoyo a la educación, investigación y extensión; en concordancia con la Ley de Educación Superior Artículo 144.

3. CONSTANCIAS

El (La) autor (a) (es) manifiesta (n) que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto la obra es original y que es (son) el (los) titular (es) de los derechos patrimoniales, por lo que asume (n) la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá (n) en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los días del mes de de 20.....

EL AUTOR:

(Firma) 

Nombre: **Gandhy Gaspar Gamboa Requené**

C.C.: 100196372 - 5

AGRADECIMIENTO

A mis Hermanos: ANDHIS Y LUIS ALBERTO y a mi querida compañera ARMIDA que en el diario convivir me han brindado confianza y respeto, permitiéndome ser un hombre de lucha a pesar de todas las limitaciones, lograr alcanzar la meta.

Un especial agradecimiento a todos los docentes que supieron impartir vastos conocimientos en la culminación de otra etapa profesional. Y principalmente al director de tesis el Dr. Edwin Altamirano Santillan.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mis hijas ANA LUISA Y AILEN YAILENE por la comprensión y paciencia durante este largo tiempo de arduo trabajo.

A mis queridos y amados Padres ALFREDO (+) Y ANA LUISA que a pesar de sus limitaciones económicas y gracias a su amor y voluntad lograron avanzar sin doblegarse, ofreciéndome una educación inicial, con valores como honradez, solidaridad y gran voluntad de lucha por alcanzar los objetivos establecidos.

Y a la vida misma que me ha regalado talento, virtud, y sabiduría para convertir en realidad mi anhelo de ser profesional, como sinónimo de constancia y perseverancia.

Gracias por apoyarme en cumplir mi sueño.

Gandhy Gaspar Gamboa Requené.

ÍNDICE

APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL	iii
AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN.....	v
DEDICATORIA	viii
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE.....	ix
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xii
ÍNDICE DE TABLAS	xii
RESUMEN EJECUTIVO	xiv
EXECUTIVE SUMMARY	xv
INTRODUCCIÓN	xvi
CAPITULO I.....	19
1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.	19
1.1. Antecedentes.	19
1.2. Formulación del Problema.	21
1.3. Delimitación del Problema.	21
1.3.1. Delimitación Espacial.....	21
1.3.2. Delimitación Temporal.	22
1.4. Preguntas Directrices de Investigación.	22
1.5. Árbol de Problema.	23
1.6. Objetivos.	25
1.6.1. Objetivo General.....	25
1.6.2. Objetivos Específicos.....	25
1.7. Factibilidad.....	26
1.8. Justificación.	28
CAPITULO II.....	29
2. MARCO TEÓRICO.....	29
2.1. Transporte.....	29
2.1.1. Clasificación del Transporte.....	29
2.1.2. Clases de Servicios de Transporte por Carreteras o Terrestre... 30	

2.2.	Tráfico.	31
2.2.1.	Físico - Técnico.	31
2.2.2.	Social.	32
2.2.3.	Jurídico.	32
2.3.	Tránsito.	32
2.3.1.	Tránsito Vehicular.	32
2.3.2.	Tránsito Peatonal o de Personas.	33
2.3.4.	Congestión.	34
2.3.4.1.	Congestión Vehicular.	34
2.4.	Seguridad Vial.	35
2.5.	Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs).	35
2.5.1.	Competencias.	38
2.5.2.	Planificación.	39
2.5.3.	Regulación.	40
2.5.4.	Control.	40
2.5.5.	Unidad Técnica de Gobiernos Autónomos Descentralizados.	41
2.5.6.	Ordenanzas.	45
CAPÍTULO III		49
3.	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.	49
3.1.	Diseño de Investigación.	49
3.2.	Tipo.	49
3.2.1.	Investigación Documental – Bibliográfica.	49
3.2.2.	Descriptivo e Investigación de Campo.	49
3.3.	Enfoque.	50
3.4.	Métodos.	50
3.4.1.	Inductivo - Deductivo.	50
3.4.2.	Análisis – Síntesis	50
3.5.	Población y Muestra.	50
3.5.1.	Población.	51
3.5.2.	Muestra.	52
3.6.	Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.	53
3.7.	Variables Descriptivas.	54

3.7.1. Variable Independiente.....	54
3.7.2. Variable Dependiente.....	54
3.8. Operacionalización Categorical.....	55
CAPÍTULO IV.....	57
4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	57
4.1. Presentación.....	57
4.2. Encuesta dirigida a la población transeúnte de San Lorenzo del Pailón.....	58
4.3. Encuesta dirigida a los Choferes de San Lorenzo del Pailón.....	68
4.4. Entrevista dirigida a los Señores Policías de San Lorenzo del Pailón	78
4.5. Entrevista dirigida a la Autoridad de Tránsito de San Lorenzo del Pailón.....	79
4.6. Entrevista dirigida al Alcalde de San Lorenzo del Pailón.....	79
4.7. Entrevista dirigida los Señores Concejales.....	80
4.8. Contrastación de Resultados.....	81
4.8.1. Contrastación de las Encuestas.....	81
4.9. Contestación de las Preguntas Directrices.....	82
CAPÍTULO V.....	85
5. PROPUESTA.....	85
5.1. Introducción.....	85
5.2. Título de la Propuesta.....	85
5.3. Objetivos de la Propuesta.....	85
5.3.1. Objetivo General.....	85
5.3.2. Objetivos Específicos.....	86
5.4. Desarrollo de la Propuesta.....	86
CAPÍTULO VI.....	103
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	103
6.1. Conclusiones.....	103
6.2. Recomendaciones.....	104
BIBLIOGRAFÍA.....	105
ANEXOS.....	107

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Género	58
Gráfico N° 2 Edad	59
Gráfico N° 3 Nivel Educativo	60
Gráfico N° 4 Cantidad de Semáforos	61
Gráfico N° 5 Funcionamiento Señalética.....	62
Gráfico N° 6 Ubicación de la Señalética.....	63
Gráfico N° 7 Congestión en las Vías	64
Gráfico N° 8 Congestión en Avenidas	65
Gráfico N° 9 Importancia de Instrumentos Legales	66
Gráfico N° 10 Aprobación de una Ordenanza	67
Gráfico N° 11 Género	68
Gráfico N° 12 Edad.....	69
Gráfico N° 13 Nivel Educativo	70
Gráfico N° 14 Nivel Educativo	70
Gráfico N° 15 Cantidad de Semáforos	71
Gráfico N° 16Funcionamiento de Señalética.....	72
Gráfico N° 17 Ubicación de Señalética.....	73
Gráfico N° 18 Congestión en las Vías	74
Gráfico N° 19 Congestión en Avenidas	75
Gráfico N° 20 Importancia de Instrumentos Legales	76
Gráfico N° 21 Aprobación de una Ordenanza	77

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1 Parroquias Rurales y Urbanas del Cantón San Lorenzo	51
Tabla N° 2 Rango por Edades.....	51
Tabla N° 3 Resumen de Poblaciones.....	53
Tabla N° 4 Resumen de Técnicas e Instrumentos	53
Tabla N° 5 Género.....	58
Tabla N° 6 Edad	59

Tabla N° 7 Nivel Educativo	60
Tabla N° 8 Cantidad de Semáforos	61
Tabla N° 9 Funcionamiento Señalética	62
Tabla N° 10 Ubicación de la Señalética	63
Tabla N° 11 Congestión en las Vías	64
Tabla N° 12 Congestión en Avenidas	65
Tabla N° 13 Importancia de Instrumentos Legales	66
Tabla N° 14 Aprobación de una Ordenanza	67
Tabla N° 15 Género	68
Tabla N° 16 Edad.....	69
Tabla N° 17 Cantidad de Semáforos	71
Tabla N° 18 Funcionamiento de Señalética	72
Tabla N° 19 Ubicación de Señalética.....	73
Tabla N° 20 Congestión en las Vías	74
Tabla N° 21 Congestión en Avenidas	75
Tabla N° 22 Importancia de Instrumentos Legales	76
Tabla N° 23 Aprobación de una Ordenanza	77

RESUMEN EJECUTIVO

Planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y gestión municipal para la creación de una unidad técnica en el Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón.

Autor: Gandhi Gaspar Gamboa Requené

Tutora: Dr. Edwin Altamirano Santillan

El presente trabajo de investigación previo a la obtención del título de Magister en Ciencias Judiciales de la Universidad Central del Ecuador en convenio con la Universidad Técnica del Norte tiene, como problema de investigación el siguiente: planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y gestión municipal para la creación de una unidad técnica en el gobierno autónomo descentralizado de San Lorenzo del Pailón. El presente trabajo ha sido elaborado cumpliendo la modalidad de proyectos especiales que tiene como objeto general indagar que problemas existen en el cantón sobre la gestión del gobierno autónomo descentralizado, para dar solución al transporte, con un instrumento legal como es la ordenanza municipal, para esto se consultó en las fuentes existentes como son libros, constitución, leyes para poder sustentar con conceptos, en la metodología se encontró que es una investigación no experimental, con una población de transeúntes, choferes, policías de tránsito, autoridad de tránsito, alcalde y concejales, en base a los datos se llega a la conclusión que debe existir un instrumento legal para impulsar una unidad técnica, en la propuesta se estipula las personas que se necesita para operacionalizar la unidad.

EXECUTIVE SUMMARY

Planning, regulation and control of the terrestrial transport, traffic and security vial and municipal administration for the creation of a technical unit in the Decentralized Autonomous Government of San Lorenzo of the Pailón.

Autor: Gandhi Gaspar Gamboa Requené

Tutora: Dr. Edwin Altamirano Santillan

The present previous investigation work to the obtaining of Schoolmaster's title in Judicial Sciences of the Central university of the Ecuador in agreement with the Technical University of the North has, as investigation problem the following one planning, regulation and control of the terrestrial transport, traffic and security vial and municipal administration for the creation of a technical unit in the decentralized autonomous government of San Lorenzo del Pailón. The present work has been elaborated completing the modality of special projects that has like general object to investigate that problems exist in the canton on the decentralized autonomous government's administration, to give solution to the transport, with a legal instrument as it is the municipal ordinance, for this it was consulted in the existent sources as they are books, constitution, laws to be able to sustain with concepts, in the methodology were found that it is a non-experimental investigation, with a population of pedestrians, chauffeurs, traffic policemen, traffic authority, mayor and councilmen, based on the data you reaches the conclusion that a legal instrument should exist to impel a technical unit, in the proposal people that it is needed for operationalize is specified

INTRODUCCIÓN

Este trabajo de investigación está orientado a utilizar las herramientas legales existentes, para mejorar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con el objetivo de que los habitantes: tanto transeúntes, choferes y autoridades mejore el entorno, en base a una ordenanza que mejore la realidad existente en el cantón. Se determinará los problemas del Transporte Terrestre en el cantón San Lorenzo

Los problemas encontrados son: no existen semáforos y, alguna señalética está funcionando, la cual no se encuentra en todos los sectores del cantón, además existe congestión en las vías interna y externas de la ciudad.

Los contenidos de cada uno de los capítulos que se enmarcan dentro del presente informe son los siguientes:

En el primer capítulo se estableció el problema de investigación donde se encuentran los antecedentes, formulación del problema, delimitación, preguntas directrices, árbol de problemas, objetivos, factibilidad y por último la justificación.

El segundo capítulo contiene el marco teórico, en el cual se encuentra la base de lo que se quiere investigar como son: el transporte, tráfico, tránsito, seguridad vial y gobiernos autónomos descentralizados.

En el tercer capítulo contiene la metodología de la investigación, diseño, tipo de investigación, enfoque, métodos, población y muestra, técnicas e instrumentos, variables descriptivas y operacionalización categorial, lo que enmarca el camino de la investigación.

En lo que corresponde al cuarto capítulo se refiere al análisis e interpretación de los resultados de las encuestas aplicadas a la población transeúnte, choferes y autoridades del cantón San Lorenzo a los cuales se aplicaron diferentes instrumentos de investigación,

En el quinto y último capítulo se hace constar la propuesta alternativa, se refiere a la nueva normativa legal, enmarcada en una ordenanza, especificando lo que debe tener este instrumento.

CAPITULO I

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

1.1. Antecedentes.

El Cantón San Lorenzo está ubicado en la frontera norte de la Provincia de Esmeraldas, al norte limita con la República de Colombia, hacia el sur con el Cantón Eloy Alfaro, al este con las Provincias de Imbabura y Carchi, y al oeste con el océano pacífico.

El gobierno municipal del cantón San Lorenzo del Pailón, de la provincia de Esmeraldas, es una entidad relativamente joven, cuya cantonización se otorgó el 22 de marzo de 1978 y se publicó en el registro oficial N° 559 del miércoles 5 de abril del mismo año. Desde su formación el Gobierno Municipal de San Lorenzo del Pailón, ha mostrado muchas deficiencias administrativas, financieras y jurídicas, puesto que faltan muchas normas regulatorias y entidades internas para un funcionamiento más eficiente y eficaz en bien de su comunidad.

Su única forma de transporte de los nativos y afuereños era vía marítima y ferroviaria, con una población de cerca de un mil habitantes, que por la explotación de la madera, -misma que era transportada hasta el puerto de la localidad o al terminal de ferrocarriles del estado- existían unos pocos carros, tipos plataformas, que servían de transporte de la madera, tipo trosas, tablas y duelas. Las pocas motocicletas solo la tenían los señores de la curia. En aquella época se contaba con facilidad la cantidad de vehículos motorizados, que no pasaban en un número de 15.

La Constitución de la República del Ecuador determinó un marco jurídico de naturaleza eminentemente garantista para la vigencia plena de los derechos, no sólo de las personas, sino también de los diferentes colectivos y de la naturaleza intangible.

De la misma forma expresa que la forma de gobierno es descentralizada Art. 1, procurando promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías, otorgando la competencia exclusiva de cada uno de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, y desde aquello planifique, regule y controle el tránsito y el transporte terrestre en cada uno de sus territorios, sea provincial o cantonal, con énfasis en el desarrollo socio-económico, la conservación ambiental, en aras de buscar el bienestar ciudadano procurando el buen vivir.

La provincia de Esmeraldas en las últimas décadas ha proliferado vías de acceso hacia los diferentes cantones que conforman el territorio provincial. La zona norte de la provincia conformada por los cantones Río Verde, Eloy Alfaro y San Lorenzo del Pailón, ha sido la última en integrarse al sistema vial, las carreteras que conducen a las poblaciones del norte de la provincia se empiezan a construir en el gobierno de Sixto Durán Ballén, con poca intervención del gobierno provincial.

Con la construcción de carreteras, en el sector norte de la provincia, específicamente al cantón San Lorenzo determino la llegada de empresas industriales como las palma cultoras, la minería se incrementó y el crecimiento poblacional que origina un incremento en la población y por ende en el número de automotores que circulan en la ciudad y el territorio cantonal.

El gobierno autónomo descentralizado del cantón no ha asumido la competencia de regular y organizar el tráfico vehicular en el cantón; tampoco la policía de tránsito tiene el número de efectivos policiales

necesarios para cumplir con el ordenamiento y control del tránsito de automotores en la ciudad.

El transporte terrestre al interior del cantón, en especial en la ciudad de San Lorenzo, se desenvuelve en un ambiente de desorden, sin que exista una unidad que planifique, regule y controle los planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, así como también que regule y controle las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción, los límites de velocidad, señalización, parqueaderos, educación vial y otros elementos requeridos para el movimiento de los automotores para que se realice dentro del ordenamiento pertinente, para disminuir el riesgo de pérdida de la vida de conductores y transeúntes.

En este contexto de ausencia de una autoridad que se responsabilice en el manejo y control del tráfico vehicular se origina la necesidad de crear una ordenanza municipal para planificar, organizar y regular el tráfico vehicular en el Cantón.

1.2. Formulación del Problema.

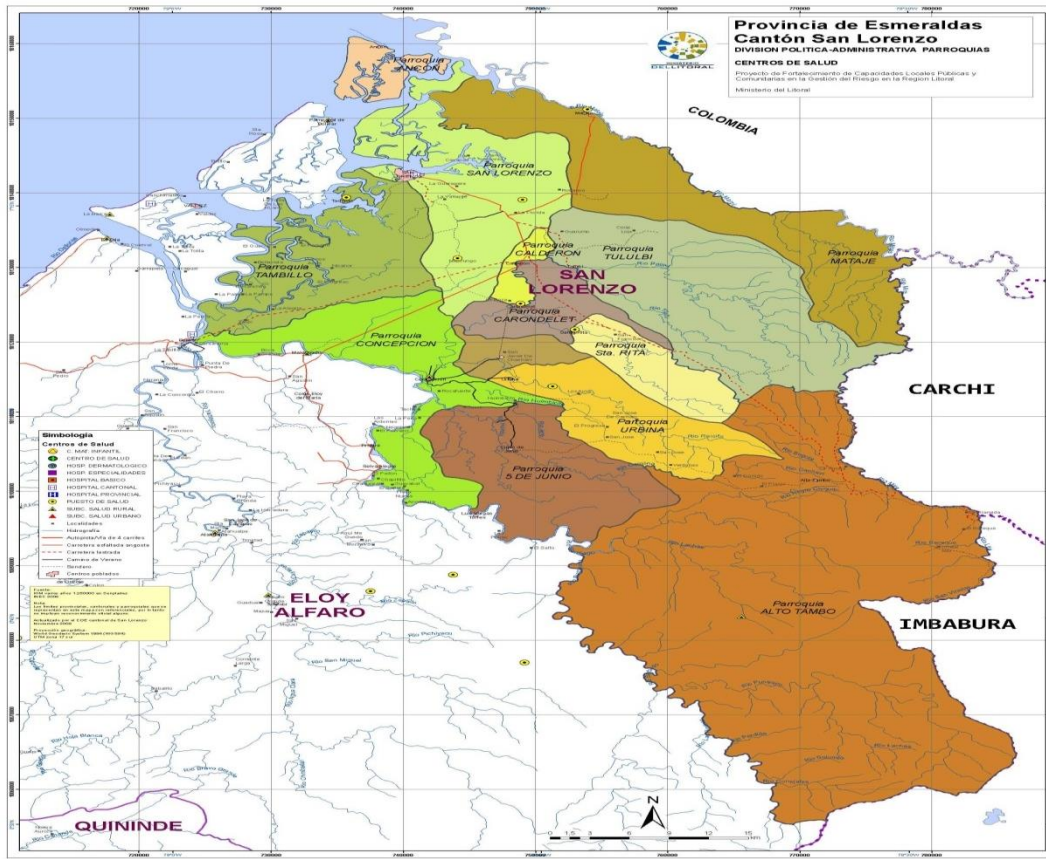
¿Cuáles son los problemas existentes en el tránsito, en el transporte terrestre y seguridad vial en el cantón San Lorenzo y de qué manera se puede mejorar y solucionar este problema?

1.3. Delimitación del Problema.

1.3.1. Delimitación Espacial.

La investigación se la realizará en la provincia de Esmeraldas, Catón San Lorenzo del Pailón, específicamente en todas las vías más congestionadas.

Mapa 1 Cantón San Lorenzo del Pailón



FUENTE: Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón

1.3.2. Delimitación Temporal.

El tiempo que se tomó para la investigación es desde abril hasta diciembre del 2012.

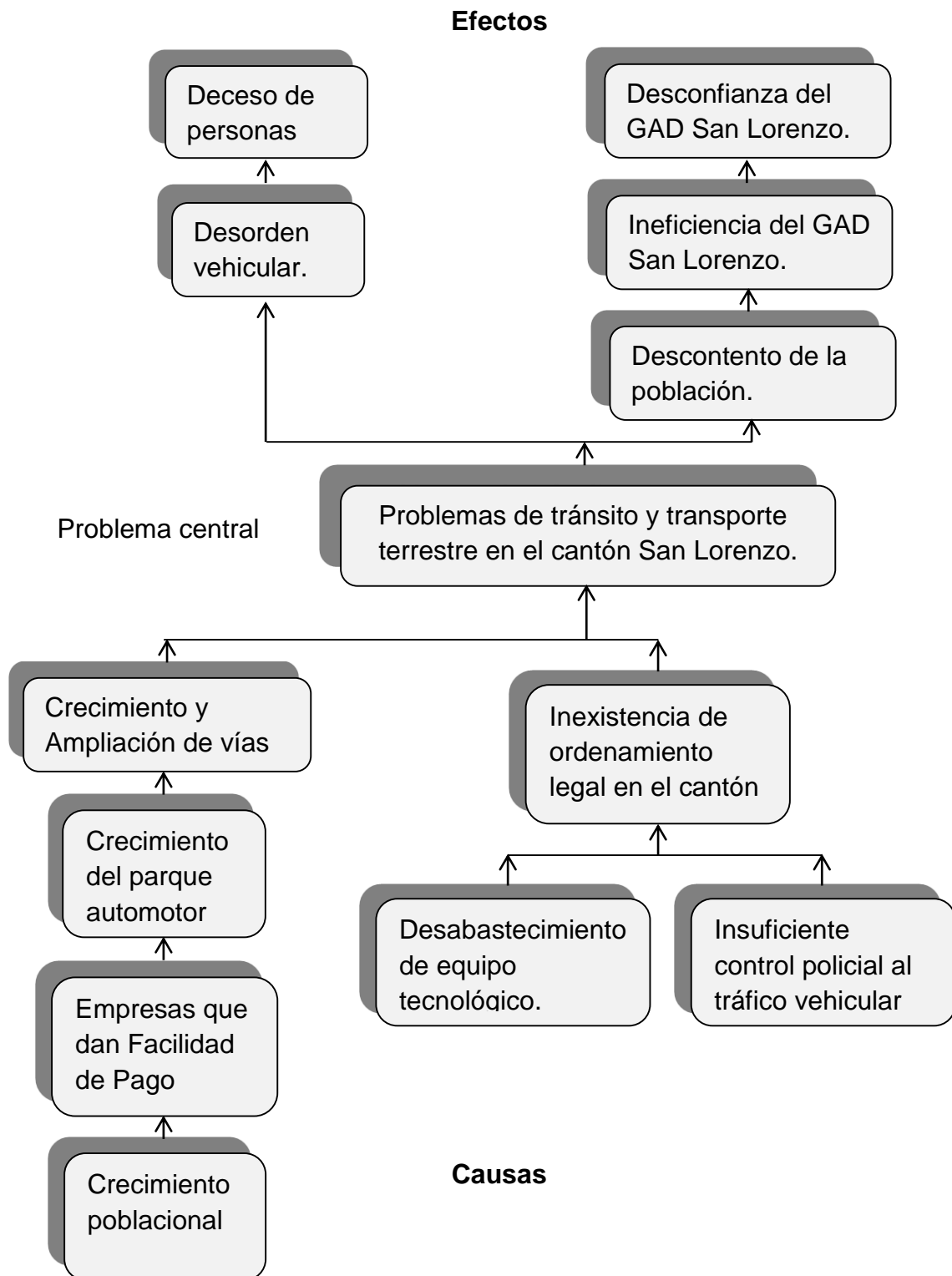
1.4. Preguntas Directrices de Investigación.

¿Un diagnóstico sobre tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón San Lorenzo del Pailón permitirá conocer los problemas de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, para poder contar con instrumentos legales?

¿Cuál es el marco jurídico de otros cantones?

¿Formulación del diseño de un proyecto de ordenanza para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre en el cantón?

1.5. Árbol de Problema.



Causas:

El crecimiento poblacional es un factor predominante en cualquier sociedad, es por esta razón que el parque automotor del cantón San Lorenzo ha crecido, ya sea por una estabilidad económica y por la facilidad de las concesionarias para vender los automóviles, lo cual se da la necesidad de mejorar carreteras en cantón San Lorenzo (desde la provincia de Imbabura [panamericana] y desde la ciudad de Esmeraldas).

El aumento de la actividad económica como las empresas: palma cultoras, comercialización de los productos locales (madera, pescados y mariscos, minería, agros, etc.), así también la construcción de nuevas vías en el sector urbano, lo que ha generado la necesidad de transporte, por la existencia del servicio de transporte y tránsito de tipo vehicular, donde han llegado cooperativas y compañías de transporte terrestre interprovinciales e intercantonales, además la existencia de compañía intracantonal por el nacimiento de compañías de servicio de taxi ejecutivo en la cabecera cantonal, pero no existe un ordenamiento territorial a través de una norma tipo ordenanza.

En paralelo existe una falta de recursos para la adquisición de equipos para las vías (semáforos, ojos de águila) y, un insuficiente control policial al tráfico vehicular, ya que las competencias en esta índole, según mandato constitucional, están a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizado, y en el caso del Cantón San Lorenzo, no existe una ordenanza que regule en estos aspectos.

Problema:

Ya que no se ha regulado su funcionalidad para una mayor eficacia y eficiencia del tránsito y transporte terrestre y la confluencia de lo antes mencionado, existen problemas de tránsito y del transporte terrestre en el cantón.

Efectos:

Los efectos que se tendrá son: el desorden vehicular en las vías del cantón, esto provocarían accidentes de tránsito que desembocarían en lamentables pérdidas humanas ocasionando un problema social en las familias de San Lorenzo, originando un descontento de la población, por una ineficiencia del gobierno descentralizado de San Lorenzo con un efecto negativo, como la desconfianza en la administración del gobierno local. Es por ello que es de suma urgencia y necesidad que el cantón San Lorenzo tome la competencia del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

1.6. Objetivos.

1.6.1. Objetivo General.

Determinar los problemas existentes en el tránsito y transporte terrestre y seguridad vial en el cantón San Lorenzo del Pailón para poder solucionar el problema de una forma legal y administrativa.

1.6.2. Objetivos Específicos.

- Diagnosticar la situación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del cantón San Lorenzo del Pailón para poder contar con instrumentos legales.
- Conocer el marco jurídico de los cantones con mayor afluencia de vehículos de la zona 1.
- Elaborar un proyecto de ordenanza para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre del Cantón San Lorenzo del Pailón.

1.7. Factibilidad.

Con la aprobación de la Constitución de la república del Ecuador, 2008, en el referéndum, se permite a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs), Título V Organización Territorial del Estado, Capítulo I, Principios Generales, Artículo 238: "...gozar de autonomía política, administrativa y financiera, y que se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana..." pág. 121 y, además en la misma constitución Artículo 264, inciso 6, se le otorga la competencia de: "planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal" p. 130.

Lo antes mencionado lo ratifica El Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización de la misma forma otorga competencia, que de entre otras, está la de planificar y controlar el tránsito y transporte terrestre en su respectiva jurisdicción territorial.

Estos mandatos constitucionales y legales le permiten a los Gobiernos Autónomos Descentralizados legislar, para obtener sus normativas a través de ordenanzas, que le permitan tener las respectivas competencias, en especial en lo referente a la planificación, regulación y control del tránsito en su cantón.

Por el crecimiento de la ciudad de San Lorenzo, como de sus parroquias que se vienen desarrollando con el advenimiento de la llegada de vías interprovinciales e intercantonales, con un crecimiento poblacional de forma vertiginosa y de la misma forma un parque automotor en constante crecimiento, aumento de vías de acceso a sus parroquias, como de calles en la cabecera cantonal, puesto que el cantón San Lorenzo cuenta con 12 parroquias rurales, de las cuales a 10 se puede llegar vía terrestre y, su cabecera cantonal cuenta con más de 25 barrios, es necesaria y trascendente la investigación motivo del presente trabajo.

La actualidad del transporte, tránsito y seguridad vial en el cantón San Lorenzo es preocupante, en la medida que no hay un ente que planifique, regule y controle el tránsito y el transporte en el cantón San Lorenzo. Se observa que no hay un control para quienes ejercen el servicio de taxi público o ejecutivo, legales o piratas, no hay regulación, en base, a que sin una planificación no se puede dar lo anterior. Nacimiento de una proliferación de tricimotos que prestan el servicio de transporte sin regulación y operan sin una organización o asociación que les permita estar agrupados para un mejor desarrollo económico para ellos como para el cantón.

El transporte de pasajeros se lo realiza de forma desordenada puesto que no existen terminales o puntos de referencia para el embarque y desembarque de pasajeros. No hay tarifa definida en cuanto al transporte, sea de pasajeros o de carga. Se necesita de semaforización de la ciudad, determinar las vías en una sola dirección y dobles vías, ciclo-vías, de paseo, peatonales, parqueaderos, vías para transporte pesado, control ambiental sobre la emisión de gases tóxicos por parte de los vehículos, límite de velocidad (ahora regulado por el nuevo reglamento a la LOTTSV), autorización profesional y no profesional de conductor y la existencia de personal capacitado en coordinación con la policía nacional como de tránsito, para poder regular y controlar el tránsito, transporte y seguridad vial en el cantón San Lorenzo.

Por el mandato constitucional y legal, en la que el Gobierno Municipal del cantón San Lorenzo del Pailón debe asumir la competencia y, por la inexistencia de una ordenanza, es lo que motiva la realización del presente trabajo, para que se cuente con una ordenanza que permita la creación de un ente adscrito al Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón, que solucione la situación actual del problema del tránsito, transporte y seguridad vial del cantón San Lorenzo.

1.8. Justificación.

El presente trabajo es factible, por consiguiente conlleva su ejecución, puesto que es importante de acuerdo al proceso de descentralización asumir competencias, y en el presente caso conforme al artículo 264 numeral 6 de la constitución de la república, deben los GADs asumir la competencia de la planificación, regulación y control del transporte público para que impulse una buena administración y beneficie a la población.

La propuesta está destinada a mejorar la situación del transporte terrestre en el cantón San Lorenzo del Pailón, y sus beneficiarios son los transportistas, así también los beneficiarios indirectos que es la población peatonal de la localidad y también son beneficiadas las autoridades y los entes públicos para que se guíen en base a datos reales y pertinentes en el tema. Por ende el presente trabajo beneficiará a la localidad por medio de nuevas fuentes de empleo, así también el aumento de las recaudaciones municipales con la cual se podrá reinvertir en el mantenimiento y sostenibilidad de la unidad técnica a crearse.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO.

2.1. Transporte.

“Se refiere al desplazamiento físico de personas y mercancías mediante el pago de una tarifa, y comprende el transporte terrestre, ya sea ferroviario o de autotransporte, el transporte aéreo y por agua” (Delgado, 2003, pág. 212)

El transporte es importante en cualquier economía del mundo, aún más en la economía de San Lorenzo ya que se deben trasladar en un transporte para llegar a su lugar de trabajo, de estudio, o de urgencia por motivos no planificados (enfermedad), así también para comercializar los productos naturales o que ahí se elaboran o comercializan.

2.1.1. Clasificación del Transporte.

En base al Art. 51 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial LOTTTSV (Asamblea Constituyente, 2008) (Reformado por el Art. 21 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

Público;

Comercial;

Por cuenta propia;

Particular.

En el Art. 71 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina: Las especificaciones técnicas y operacionales de cada uno de los tipos de transporte terrestre, serán aprobadas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y constarán en los reglamentos correspondientes.

El transporte se clasifica por el objeto: el transporte puede ser de cosas o personas; por el lugar en que el transporte se realiza, puede ser carreteras o terrestre, y es el efectuado por carreteras y se efectúa en forma técnica por vehículos destinados para tal fin como camiones o automóviles; transporte por ferrocarril, se efectúa a través de líneas férreas, por medio de trenes; transporte acuático, es el realizado a través de ríos y mares y por medio de barcos, lanchas, canoas, submarinos, etc.; transporte aéreo es el efectuado por los aires por medio de aviones.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reza en su Art. 70.- (Reformado por el Art. 34 de la Ley s/n, R.O. 415, 29-III-2011).- Tipo de transporte terrestre es la forma de satisfacer las necesidades de desplazamiento de personas, animales o bienes para fines específicos, y serán definidas en el Reglamento de esta Ley. Por lo expuesto anteriormente es de suma importancia mejorar el aspecto legal y operacional del transporte en el cantón San Lorenzo del Pailón.

2.1.2. Clases de Servicios de Transporte por Carreteras o Terrestre.

La clasificación del transporte responde a diferentes puntos de vista, en este caso se tomó el referente de la titularidad del vehículo, clasificándose en transporte público y transporte privado o comercial; el primero corresponde a todas las unidades que tienen como finalidad transportar al pasajero cobrándole una tarifa que es emitida por los organismos de control público, además las rutas se encuentran

previamente definidas; mientras que los privados son aquellos en donde el propietario pone a disposición del usuario su vehículo para que este escoja el destino. (Cendrero & Truyols, 2008)

2.2. Tráfico.

El tráfico puede considerarse desde una perspectiva física y desde una perspectiva jurídica. Desde el punto de vista físico como el desplazamiento de personas, animales y vehículos por las carreteras, calles y caminos. Desde el punto de vista jurídico, puede definirse como “el tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas y de uso público sin más limitaciones que las establecidas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.(Méndez, Fernández, Llana, González, Rodríguez, & Espeso, 2007)

El fenómeno circulatorio aparece como un hecho complejo integrado por los siguientes caracteres.

Características del Tráfico.

- Físico Técnico
- Social
- Jurídico

2.2.1. Físico - Técnico.

El tráfico es un hecho físico técnico en cuanto la circulación está sometida a leyes físicas del movimiento.

2.2.2. Social.

El tráfico es un hecho social, siendo el tráfico la coexistencia simultánea en el espacio y en el tiempo de numerosas circulaciones particulares, es indudable que constituye un típico caso de convivencia social.

2.2.3. Jurídico.

El problema del tráfico es en definitiva, de armonía entre los derechos de cada una de las personas originados por cada circulación: el derecho y la libertad de cada individuo termina donde comienza los de los demás y, por ende requieren una regulación jurídica normativa como una ordenanza.

2.3. Tránsito.

2.3.1. Tránsito Vehicular.

El tránsito vehicular puede definirse como el desplazamiento de vehículos en la vía pública. Resulta indispensable comprender el tránsito para poder emprender acciones sociales que tiendan a la protección de la vida humana y el orden público. (Hernández, 2003, pág. 31)

Por ende en la actualidad se presta los servicios de transporte vehicular tanto público como privado y personal, transporte de carga, circulación de motocicletas a gran escala sin un ordenamiento que regule el tránsito y transporte terrestre. Este hecho del tránsito y transporte terrestre en el cantón San Lorenzo, es motivo suficiente para implementar una forma legal que permita regular el tránsito y transporte, dicha regulación, por orden o mandato constitucional corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón.

2.3.2. Tránsito Peatonal o de Personas.

El tránsito peatonal o de personas se define como el desplazamiento de personas en la vía pública.

2.3.3. Accidente de Tránsito.

Es un hecho fortuito en el cual se involucra el factor humano, el vehículo y la vía dentro de un ambiente determinado, para producir una colisión o choque que trae como consecuencia daños materiales, lesionados y hasta muertes. (prof-ipm-libertador.espacioblog.com)

▽ Accidentes Simples.

Son aquellos en los cuales no se producen lesiones o muertes de personas, solo daños a un vehículo o a otra clase de propiedad, incluyendo los que ocasionan lesiones a los animales.

▽ Accidentes con Lesionados.

Son todos aquellos en los cuales una o más personas reciben lesiones graves o leves, pero sin ocurrencia de muertes dentro de los treinta (30) días siguientes al hecho.

▽ Accidentes con Muertos.

Son aquellos en los que una o más personas resultan muertas en el momento del accidente, o como consecuencia del mismo dentro de los treinta días (30) siguientes después de ocurrido.

2.3.4. Congestión.

La palabra congestión es utilizada frecuentemente en el contexto del tránsito vehicular, tanto por técnicos como por los ciudadanos en general. El diccionario de la lengua española la define como acción y efecto de congestionar o congestionarse, en tanto que congestionar significa obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo que en este caso es el tránsito vehicular.

Habitualmente se entiende como la condición en que existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos avanza lenta e irregularmente. Esta definición es de carácter subjetivo y no conllevan una precisión suficiente.

2.3.4.1. Congestión Vehicular.

La causa fundamental de la congestión es la fricción o interferencia entre los vehículos en el flujo de tránsito. Hasta un cierto nivel de tránsito, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre, determinada por los límites de velocidad, la frecuencia de las intersecciones y otras condicionantes.

Sin embargo, a volúmenes mayores, cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, es decir, comienza el fenómeno de la congestión. Entonces una posible definición objetiva sería: “la congestión es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás. Según Thomas y Bull, citado por (Congestión de Tránsito El Problema y Como Enfrentarlo, 2003, pág. 23)

2.4. Seguridad Vial.

Si se habla de la seguridad vial se habla de prevención. Desde los niveles públicos y privados relacionados de una forma u otra con la seguridad vial, se ha generado la inquietud, ante el gran número de víctimas que provocan los accidentes de tránsito. (Fanjul, Ramón, Rosat, & García, 2007, pág. 266).

En la información de la página Web (<http://definicion.de/seguridad-vial/>) La seguridad vial puede dividirse en primaria (o activa), secundaria (o pasiva) y terciaria.

La Seguridad Primaria: es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes (por ejemplo, las luces de freno y de giro).

La Seguridad Secundaria: busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en éste que ocurre (el airbag, el cinturón de seguridad).

Por último, la Seguridad Terciaria: intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente (como el corte del suministro de combustible para evitar incendios).

2.5. Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs).

Los gobiernos Autónomos descentralizados GADs, son entidades que gozan de autonomía política, administrativa y financiera que se rigen por los principios de solidaridad subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. Estos regímenes de GADs establecerán un sistema nacional de competencia de carácter obligatorio y progresivo y definirán las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo. Los GADs, tienen

facultades legislativas y ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales, con excepción de las juntas parroquiales que tendrán solo facultades reglamentarias.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados cantonales de entre muchas de sus facultades de competencias exclusivas tiene: las de planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial; ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; planificar, construir y mantener la vialidad urbana; planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Según el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización COOTAD, en su artículo 5 define a la Autonomía como: “política, administrativa y financiera y, comprende el derecho y capacidad efectiva de estos niveles de gobiernos para regirse mediante normas y órganos de gobiernos propios, en su respectiva circunscripción territorial, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria.

La Autonomía política es la capacidad de cada gobierno autónomo descentralizado para impulsar procesos y formas de desarrollo acordes a la historia, cultura y característica propias de la circunscripción territorial. Se expresa en el pleno ejercicio de las facultades normativas y ejecutivas sobre las competencias de su responsabilidad; las facultades que de manera concurrente se vayan asumiendo; la capacidad de emitir políticas públicas territoriales; la elección directa que sus ciudadanos hacen de sus autoridades mediante el sufragio universal, directo y secreto; y, el ejercicio de la participación ciudadana. Artículo 5 Inciso Segundo del COOTAD

La autonomía administrativa consiste en el pleno ejercicio de la facultad de organización y gestión de sus talentos y recursos materiales para el ejercicio de sus competencias y cumplimiento de sus atribuciones, en forma directa o delegada, conforme a lo previsto en la Constitución y el Código Orgánico de Organización, Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) Art. 5 Inciso Tercero.

La autonomía financiera se expresa en el derecho de los gobiernos autónomos descentralizados de recibir de manera directa, predecible, oportuna, automática y sin condiciones, los recursos que le corresponden de su participación en el presupuesto general del estado, así como en la capacidad de generar y administrar sus propios recursos de acuerdo a la constitución y la ley”.

La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país. Dicha ley se fundamenta en los principios generales de: el derecho a la vida, al libre tránsito y a la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. Art. 1 de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 13 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reconoce como órganos del transporte, tránsito y seguridad vial a los siguientes: El Ministerio del sector; La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados y; Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus Órganos Desconcentrados.

2.5.1. Competencias.

De conformidad con el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, los Gobiernos municipales tendrán competencias exclusivas, y entre ellas, numeral 6, la de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en su jurisdicción. De la misma forma Artículo 55 del COOTAD, determina que: “Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.- Los Gobierno Autónomo Descentralizado Municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determina la Ley: **a.** Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad; **c.** Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; y **f.** Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre de su circunscripción cantonal;

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad en su Art. 30.4 reza: 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. Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2.5.2. Planificación.

Se puede entender como planificación cuando: "...los mandos ejecutivos locales estudian anticipadamente los objetivos y las acciones a tomar entre diferentes posibilidades que se pueden abrir en el futuro, el nivel de probabilidad y el valor final de cada opción, apoyándose en aspectos técnicos, por medio de la lógica, y en función de la selección realizada asegurar su posterior implementación mediante la provisión de recursos necesarios para ello.(Noguera, Pitarch, & Esparcia, 2009, pág. 59)

La planificación debe realizarse por medio de una unidad técnica en especial cuando se trata del transporte, tránsito y seguridad vial, esta gestión tiene la competencia el Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón, para que los consejeros estudien los objetivos que se van a alcanzar, tomando en cuenta la viabilidad humana, económica y material.

Así mismo, el Reglamento a la LOTTTSV en su Art. 27 determina la competencia de los GADs.

2.5.3. Regulación.

Regulación es la acción y efecto de regular (ajustar o poner en orden algo, reglar el funcionamiento de un sistema, determinar normas). El término suele utilizarse como sinónimo de normativa.

La regulación, por lo tanto, consiste en el establecimiento de normas, reglas o leyes dentro de un determinado ámbito. El objetivo de la regulación es mantener un orden, llevar un control y garantizar los derechos de todos los integrantes de una comunidad.

Quienes son regulados deben acatar una serie de reglas ya establecidas para evitar cometer una falta o un delito. Por eso es importante que las autoridades lleven a cabo un adecuado control para asegurarse que las regulaciones vigentes son cumplidas.

2.5.4. Control.

La palabra control proviene del término francés CONTRÔLE y significa comprobación, inspección, fiscalización o intervención. También puede hacer referencia al dominio, mando y preponderancia, o a la regulación sobre un sistema.

Basado en la página Web (definicion.org) control es: “Es un mecanismo preventivo y correctivo adoptado por la administración de la GAD que permite la oportuna detección y corrección de desviaciones, ineficiencias o incongruencias en el curso de la formulación, instrumentación, ejecución y evaluación de las acciones, con el propósito de procurar el cumplimiento de la normatividad que las rige, y las estrategias, políticas, objetivos, metas y asignación de recursos”.

De la misma forma dispone que: “el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

2.5.5. Unidad Técnica de Gobiernos Autónomos Descentralizados.

De conformidad la Art. 30.2 de la LOTTTSV: “Las unidades técnicas del GAD serían las estructuras de coordinación e implementación claves de los proyectos en el ámbito local. Ellas serían establecidas o cuando ellas ya existiesen fortalecidas en cada uno de los gobiernos para mejorar el transporte, tránsito y seguridad vial”.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 se legislen”.

Conforme a lo que establece la Constitución y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deben asumir la competencia de forma exclusiva los Gobiernos Autónomos Descentralizados de entre ellas la de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal y, para ello se necesita de la emisión de una ordenanza, para crear una unidad técnica que planifique y regule el tránsito terrestre en el cantón San Lorenzo.

Art. 30.- Recursos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- (Sustituido por el Art. 16 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Sin perjuicio de lo dispuesto en otras leyes, constituyen recursos y patrimonio de la Agencia Nacional los siguientes:

Art. 30.2.- El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- 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;
- 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;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;

- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;

- h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;

- i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- 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;

- k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

- l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;

- m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;
- o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;
- p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;
- r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

2.5.6. Ordenanzas.

Una ordenanza es un tipo de norma jurídica que se incluye dentro de los reglamentos, y que se caracteriza por estar subordinada a la Ley. El término proviene de la palabra "orden", por lo que se refiere a un mandato que ha

sido emitido por quien posee la potestad para exigir su cumplimiento. Por ese motivo, el término ordenanza también significa "mandato".

Según los diferentes ordenamientos jurídicos, las ordenanzas pueden provenir de diferentes autoridades. Es por ello que un ente como un municipio o GADs, necesita de un conjunto de normas u órdenes que se dan para el buen gobierno y funcionamiento de algo, especialmente de una ciudad o comunidad.

La creación de una ordenanza que planifique, regule y controle el tránsito y el transporte terrestre en el cantón, conlleva la existencia de una unidad que ejecute y aplique esta ordenanza, para lo cual se debe contar con una unidad técnica con un orgánico funcional, que permita desarrollar y aplicar, en razón de lo ordenado, dicha ordenanza.

El orgánico funcional de toda institución o empresa cuenta en forma implícita o explícita con ciertos peldaños de jerarquías y atribuciones asignadas a los miembros o componentes de la misma. En consecuencia se puede establecer que la estructura organizativa de una institución es el esquema de jerarquización y división de las funciones componentes de ella. Jerarquizar es establecer líneas de autoridad (de arriba hacia abajo) a través de los diversos niveles y delimitar la responsabilidad de cada empleado ante solo un supervisor inmediato. Esto permite ubicar a las unidades administrativas en relación con las que le son subordinadas en el proceso de la autoridad.

Una ordenanza que permita crear una unidad técnica con capacidad de planificar, regular y controlar el transporte terrestre tránsito y seguridad vial en el cantón San Lorenzo, debe llevar de forma implícita un orgánico funcional que le permita ejecutar lo ordenado en dicha ordenanza, y así socializar el mandato para dar el mejor de los cumplimientos a la misma, reduciendo confusiones en lo relacionado ante quien hay que recurrir en la

materia de tránsito y transporte en el cantón San Lorenzo. Además, define como se realiza la aplicación de la ordenanza.

La sola ordenanza con la creación de la unidad técnica no podrá surtir los efectos esperados, sino existe una socialización a la comunidad para que su aplicación cumpla los principios emanados de la constitución y se obtenga recursos que serán revertidos en bien de la comunidad, buscando el buen vivir.

De conformidad a la resolución emitida por los representantes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Consejo Nacional de Competencias, en Cuenca el 26 de abril de 2012 resuelve: “Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la presente resolución”. Según la página Web (www.lexis.com.ec).

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.

3.1. Diseño de Investigación.

La investigación o estudio que se propone está guiado a aspectos cualitativos, no se presenta hipótesis, en consecuencia no hay manipulación de variables aunque estas estén implícitas en la investigación.

3.2. Tipo.

Se utilizó los siguientes tipos de investigación en base a las necesidades que se dieron.

3.2.1. Investigación Documental – Bibliográfica.

Se recurrió a datos que sirvan a cumplir los objetivos propuestos se debe utilizar información procedente de documentos impresos como libros, informes, leyes, resoluciones, decretos, tesis, monografías, páginas web entre otros.

3.2.2. Descriptivo e Investigación de Campo.

Para recolectar datos directamente de los lugares en los cuales se suscita el problema objeto de investigación se recurrió a los policías de tránsito, funcionarios municipales, peatones, choferes entre otros.

3.3. Enfoque.

La investigación es de enfoque cualitativo y trata de identificar la naturaleza profunda de las realidades que existen en las vías de San Lorenzo del Pailón, su sistema de relaciones entre conductores (vehículos) y personas, su estructura dinámica que está en los Gobiernos.

3.4. Métodos.

3.4.1. Inductivo - Deductivo

En interrelación dialéctica para realizar el estudio y observación de casos particulares como es el tráfico existente, para luego elaborar conclusiones y premisas generalizadas para todos los involucrados.

3.4.2. Análisis – Síntesis

Se utilizó para describir los componentes del problema, realizar el análisis crítico con el árbol problema y desarrollar el marco teórico en todos sus componentes, análisis de sus partes para llegar a un todo como conclusión (síntesis).

3.5. Población y Muestra.

Es necesario conocer los habitantes del catón San Lorenzo se debe saber cuáles son las parroquias y cuanta población existente en cada una, existen trece parroquias de las cuales 12 son rurales y una es urbana. La población urbana es de 23.265 habitantes y en el sector rural están 19.221 personas, esta información fue sacada del (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2010) y para mayor información se presenta la siguiente tabla.

Tabla N° 1 Parroquias Rurales y Urbanas del Cantón San Lorenzo

Nº	PARROQUIA RURAL	URBANO	RURAL	Total
1	5 de Junio		416	416
2	Alto Tambo		1.871	1.871
3	Ancón de Sardina		1.814	1.814
4	Calderón		628	628
5	Carondelet		1.730	1.730
6	Concepción		2.354	2.354
7	Mataje		1.475	1.475
8	San Javier de Cachaví		664	664
9	San Lorenzo	23.265	1.831	25.096
10	Santa Rita		1.639	1.639
11	Tambillo		1.743	1.743
12	Tululbi		2.295	2.295
13	Urbina		761	761
Total		23.265	19.221	42.486

FUENTE: (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2010)

ELABORADO POR: El Investigador

3.5.1. Población.

La población a investigar comprende a todos los involucrados en el tránsito y transporte terrestre del cantón, es decir, la población que comprende desde los 20 hasta los 64 años de edad los cuales ascienden a 18.887; además se consideran a peatones, institución municipal, policías de tránsito.

Tabla N° 2 Rango por Edades

Rango de Edad	Población
20 a 24	3.536
25 a 29	3.404
30 a 34	2.695
35 a 39	2.280
40 a 44	1.858
45 a 49	1.632
50 a 54	1.379
55 a 59	1.240
60 a 64	863
Total	18.887

FUENTE: (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2010)

ELABORADO POR: El Investigador

3.5.2. Muestra.

Se calculará utilizando la fórmula:

$$n = \frac{N}{e^2(N - 1) + 1}$$

Análisis:

- n = Tamaño de la muestra.
- N = Población.
- e = Error admisible para investigación social (5%)
- N - 1 = Corrección geométrica para muestras mayores de 30 sujetos.

a. Población (Transeúntes)

$$n = \frac{18.887}{0,05^2(18.887 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{18.887}{0,0025(18.886) + 1}$$

$$n = \frac{18.887}{47,215 + 1}$$

$$n = \frac{18.887}{48,215}$$

$$n = 391,72 \cong 392$$

b. Cantidad de Vehículos (Choferes)

$$n = \frac{1000}{0,05^2(1000 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{1000}{0,0025(999) + 1}$$

$$n = \frac{1000}{2,4975 + 1}$$

$$n = \frac{1000}{3,4975}$$

$$n = 285,92 \approx 286$$

c. Otras Poblaciones

Los policías de tránsito, funcionarios municipales y autoridad de tránsito son menores de 30, por lo tanto no se calcula la muestra y se utiliza el censo para recolectar información.

Tabla Nº 3 Resumen de Poblaciones

Poblaciones	Población	Muestra
Población(Transeúntes)	18.887	392
Cantidad de Vehículos (Choferes)	1000	286
Policías de Tránsito	10	-
Autoridad de Tránsito	1	-
Alcalde	1	-
Concejal	1	-

FUENTE: (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2010)

ELABORADO POR: El Investigador

3.6. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.

Tabla Nº 4 Resumen de Técnicas e Instrumentos

Técnicas	Instrumentos	Instrumento de Registro.
Observación	Ficha de observación	Papel y lápiz. Cámara fotográfica.
Entrevistas	Guía de entrevistas	Grabadora
Encuestas	Cuestionario	Papel y lápiz.

FUENTE: (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2010)

ELABORADO POR: El Investigador

Con la finalidad de dar respuestas a los objetivos de investigación y en función de la operacionalización de las variables, se diseñarán instrumentos que permitan recoger datos de los diferentes involucrados en el problema a investigar; es decir a choferes, policías, funcionarios municipales, autoridades de tránsito, peatones.

Las fichas de observación se aplicarán en los lugares en los cuales se producen u originan los fenómenos de tránsito; los guiones de entrevistas se utilizarán para recoger información a profundidad de autoridades del GAD y de la Policía de Tránsito; los cuestionarios de encuestas serán usados para recoger información de poblaciones numerosas como son los choferes y peatones.

Una vez recopilada la información, ésta será procesada, siempre fundamentada en los objetivos y desde una proyección cuantitativa y cualitativa; se hará la tabulación, representación gráfica, el análisis e interpretación; todo con el apoyo de la Estadística.

3.7. Variables Descriptivas.

3.7.1. Variable Independiente.

Gestión Municipal.

3.7.2. Variable Dependiente.

Transporte Terrestre.

Tránsito.

Seguridad Vial.

3.8. Operacionalización Categorical.

Categorías	Dimensiones	Indicadores	Técnicas	Fuente
Factores del Tránsito.	Tipo de Tránsito	Vehicular	Entrevista y Observación	Policía
		Peatonal		Peatones
	Accidentes de Tránsito	Cuantos accidentes hubo 2011	Entrevista	Autoridad de Tránsito
	Congestión	Vías Congestionadas	Entrevista y Observación	Policía
Días de Congestión				
Horas pico de Congestión				
Transporte Terrestre	Transportes	Público	Documental	Gobierno Autónomo
		Privado		
Seguridad Vial.	Señalética	Cantidad de Semáforos	Encuesta	Población y Choferes
		Calidad de Semáforos		
		Señalización Vertical		
		Señalización Horizontal		
		Congestión		
		Días de Congestión		
		Aprobación de la Propuesta		
	Prevención	Accidentes Mecánicos	Entrevista	Autoridad de Tránsito
		Accidentes por el Conductor		
		Huyen del Accidente		
Ordenanza es una disposición o mandato. El término se utiliza para nombrar al tipo de norma jurídica que forma parte de un reglamento y que está subordinada a una ley.	Atribuciones.	Ordenanzas aprobadas.	Entrevista	Alcalde
		Cuantas Ordenanzas hay		
		Ordenanzas sobre Unidad Técnica de transporte o Tránsito		
	Concejales y sus facultades.	Gestión del GAD San Lorenzo	Entrevista	Concejal
		Nuevas Competencias		
		Ordenanzas de Tránsito		

CAPÍTULO IV

4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

4.1. Presentación.

En toda investigación es necesario dar a conocer los resultados obtenidos por medio de los instrumentos (encuestas, entrevistas y fichas de observación), que se utilizaron para poder conocer que ocurre con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el cantón San Lorenzo del Pailón. Los sujetos que ayudaron para recolectar la información fueron los determinados en el capítulo anterior.

En este capítulo se presentaran las preguntas por medio de cuadros, gráficos y análisis, los cuales servirán para poder llegar a conclusiones y recomendaciones que ayuden a la propuesta, para que sea más viable.

Se utilizó conocimientos de estadística básica, de tendencia central como lo es la frecuencia absoluta, acumulada y relativa, además se hicieron cálculos porcentuales, para que las personas que necesiten de este instrumento de investigación, pueda aprender y como se debe presentar estos tipos de trabajos y que desde un estudiante de secundaria hasta un PhD pueda entender la información presentada en este capítulo.

4.2. Encuesta dirigida a la población transeúnte de San Lorenzo del Pailón

Información Básica

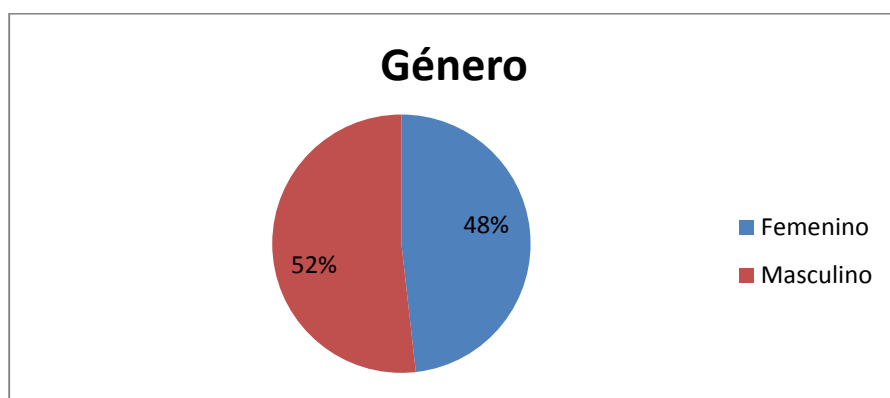
1. Género: Femenino o Masculino

Tabla Nº 5 Género

Género	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Femenino	189	189	48,21%
Masculino	203	392	51,79%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 1 Género



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

En base a los resultados obtenidos en la encuesta a los transeúntes del cantón San Lorenzo del Pailón, respetando la equidad de género y opinión a las mujeres y hombres sobre el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

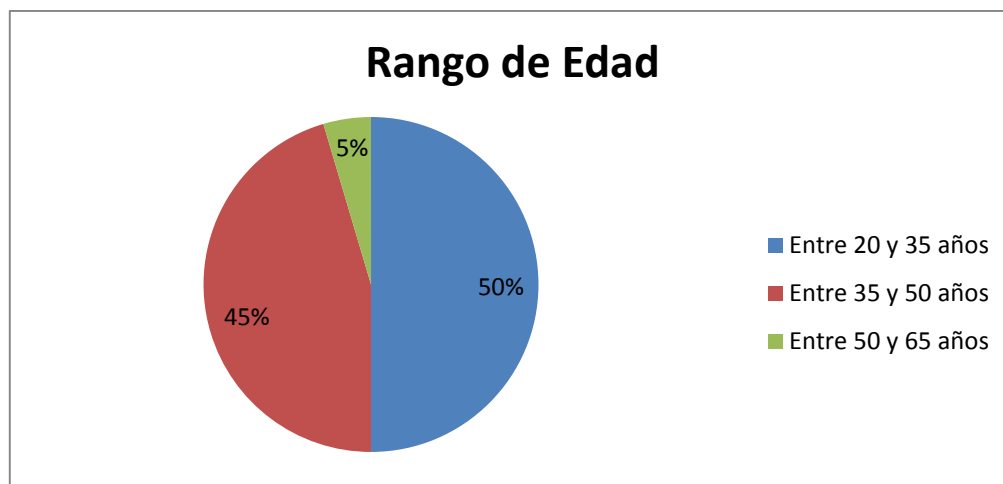
2. Edad:

Tabla Nº 6 Edad

Rango de Edad	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Entre 20 y 35 años	196	196	50,00%
Entre 35 y 50 años	178	374	45,41%
Entre 50 y 65 años	18	392	4,59%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 2 Edad



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Los transeúntes tienden a una edad entre 20 y 35 esto concuerda con los datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) que el 50,01% se encuentran entre ese rango de edad.

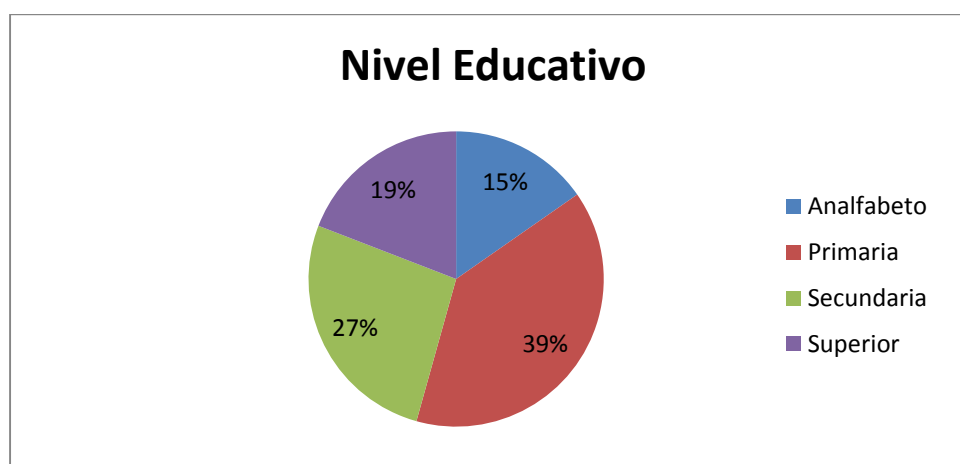
3. Nivel Educativo:

Tabla Nº 7 Nivel Educativo

Nivel Educativo	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Analfabeto	60	60	15,31%
Primaria	153	213	39,03%
Secundaria	104	317	26,53%
Superior	75	392	19,13%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 3 Nivel Educativo



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

La población analfabeta está en índices altos en comparación a nivel nacional, la mayor parte de los encuestados solo han llegado al nivel primario, otros llegaron a culminar a la secundaria y solo el 19% está en el nivel superior o profesional. Lo que significa que si tienen recursos humanos para implementar personal capacitado para la nueva unidad técnica.

Información Sobre Tema

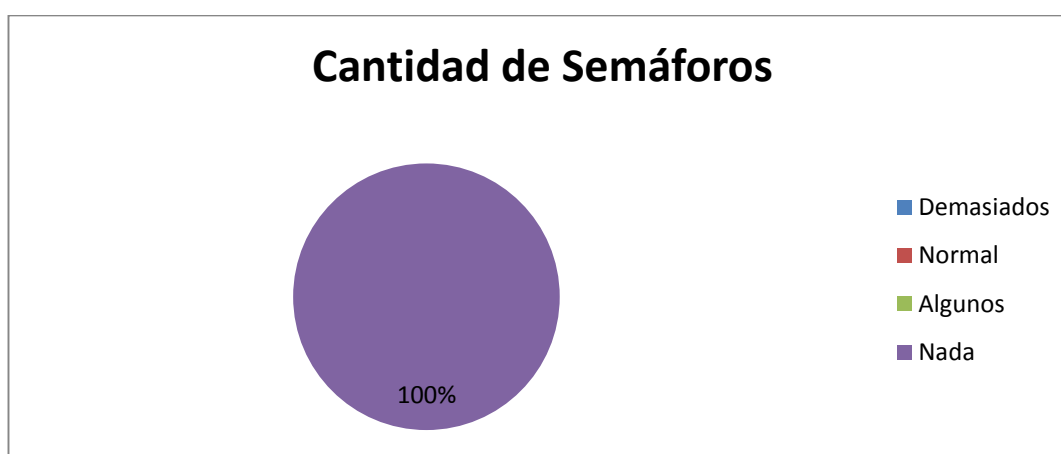
4. ¿Existen semáforos en el catón San Lorenzo?

Tabla Nº 8 Cantidad de Semáforos

Cantidad de Semáforos	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Demasiados	0	0	0,00%
Normal	0	0	0,00%
Algunos	0	0	0,00%
No Existen	392	392	100,00%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 4 Cantidad de Semáforos



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Según la mayoría de los encuestados, los semáforos no existen, esto representa un problema tanto para los vehículos como para los transeúntes, ya que puede ocasionar accidentes en las vías y daños materiales, tanto a los vehículos públicos y privados.

5. ¿La señalética vertical (PARE) (DISMINUYA LA VELOCIDAD) están funcionales?

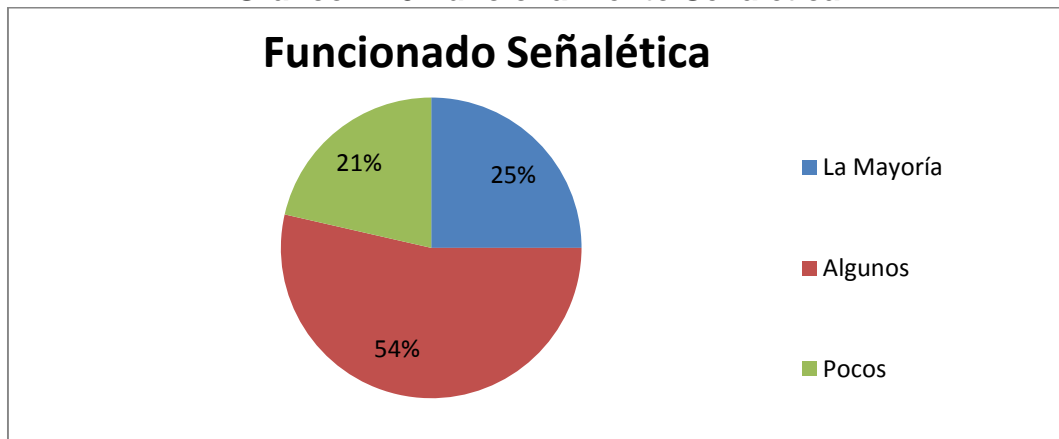
Tabla Nº 9 Funcionamiento Señalética

Funcionado Señalética	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
La Mayoría	98	98	25,00%
Algunos	210	308	53,57%
Pocos	84	392	21,43%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas

ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 5 Funcionamiento Señalética



FUENTE: Encuestas Aplicadas

ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

La señalética vertical es importante en las vías, ya que esta se pueden orientar tanto los choferes como los transeúntes, los últimos respondieron que algún os están funcionales, es necesario que exista personal dedicado a esta actividad.

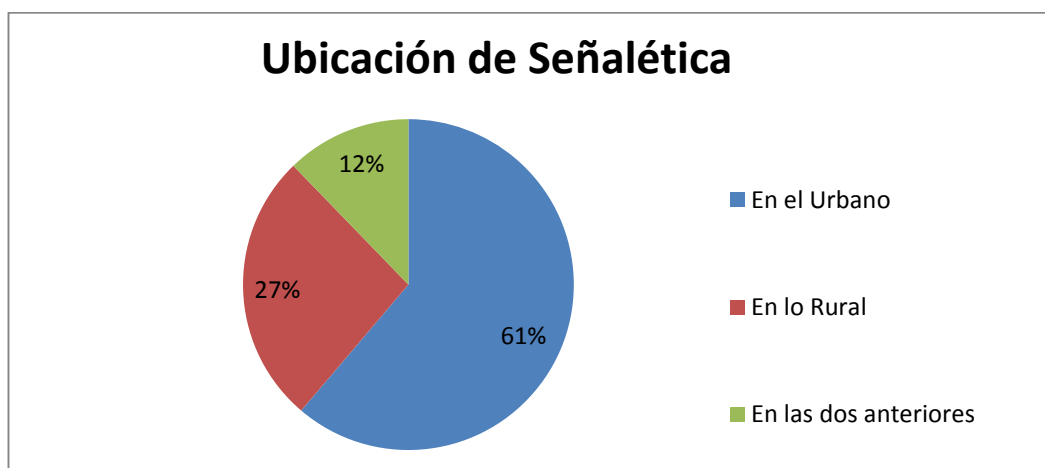
6. ¿La señalética horizontal (PASO CEBRA) (ROMPE VELOCIDADES) en qué lugar están ubicadas?

Tabla Nº 10 Ubicación de la Señalética

Ubicación de Señalética	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
En el Urbano	240	240	61,22%
En lo Rural	104	344	26,53%
En las dos anteriores	48	392	12,24%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 6 Ubicación de la Señalética



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Está señalética ayuda a orientarse y disminuir los accidentes que ocurran en las vías, y en base a los resultados se puede decir que existe más señalética horizontal en la urbe que en los sectores rurales. A esto se debe corregir en base a una planificación del órgano encargado.

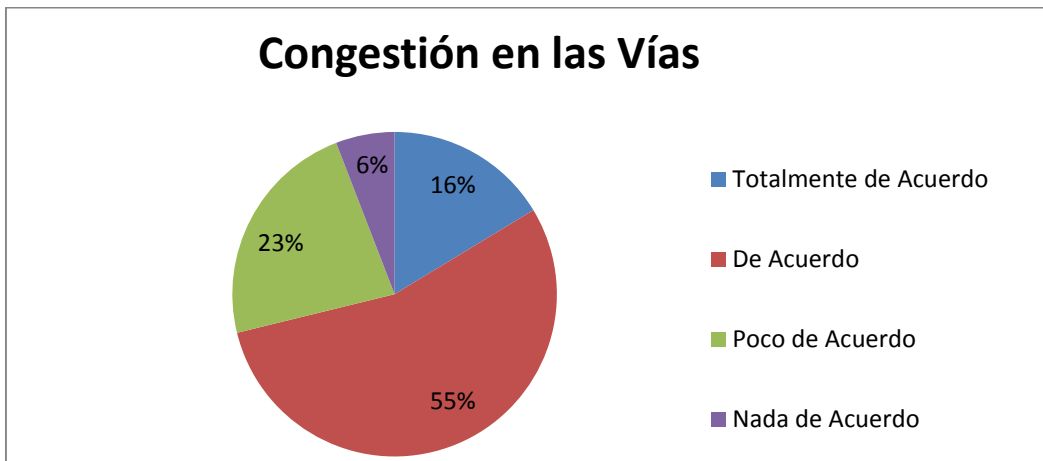
7. Existe congestión en las vías de San Lorenzo.

Tabla N° 11 Congestión en las Vías

Congestión en las Vías	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Totalmente de Acuerdo	64	64	16,33%
De Acuerdo	215	279	54,85%
Poco de Acuerdo	90	369	22,96%
Nada de Acuerdo	23	392	5,87%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 7 Congestión en las Vías



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Los encuestados están de acuerdo que existe congestión en las vías de San Lorenzo, lo que significa que ha aumentado el parque automotriz y problemas de ergonomía en las carreteras en la ciudad, por ende existen problemas de circulación.

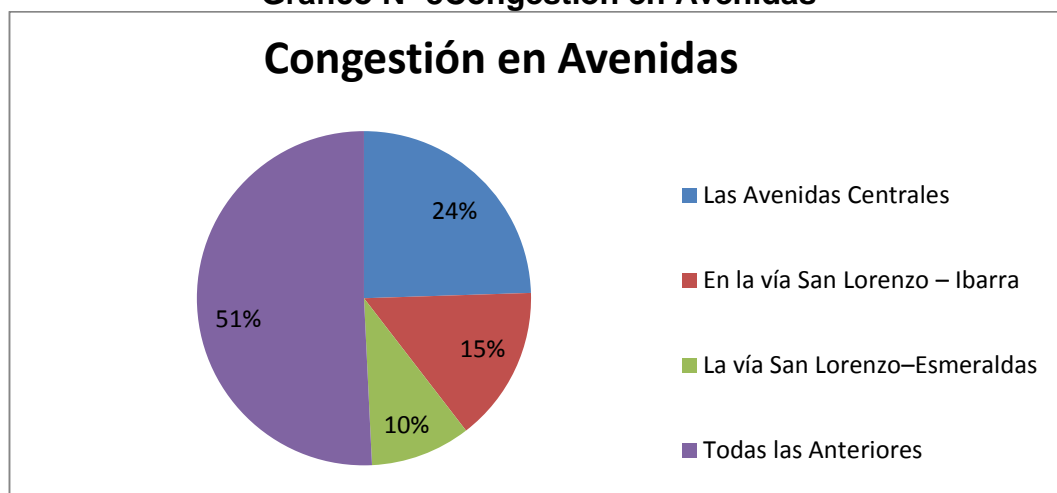
8. Según su criterio hay bastantes congestión en:

Tabla N° 12 Congestión en Avenidas

Congestión en Avenidas	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Las Avenidas Centrales	96	96	24,49%
En la vía San Lorenzo – Ibarra	59	155	15,05%
La vía San Lorenzo– Esmeraldas	38	193	9,69%
Todas las Anteriores	199	392	50,77%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 8 Congestión en Avenidas



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Existe congestión no solo en las vías internas de la urbe, también en las vías externas del cantón, en base a la opinión de los transeúntes con un 51% que opina que las avenidas centrales, en la vía San Lorenzo – Ibarra y en la vía San Lorenzo–Esmeraldas. La unidad técnica se debe encarga de este particular.

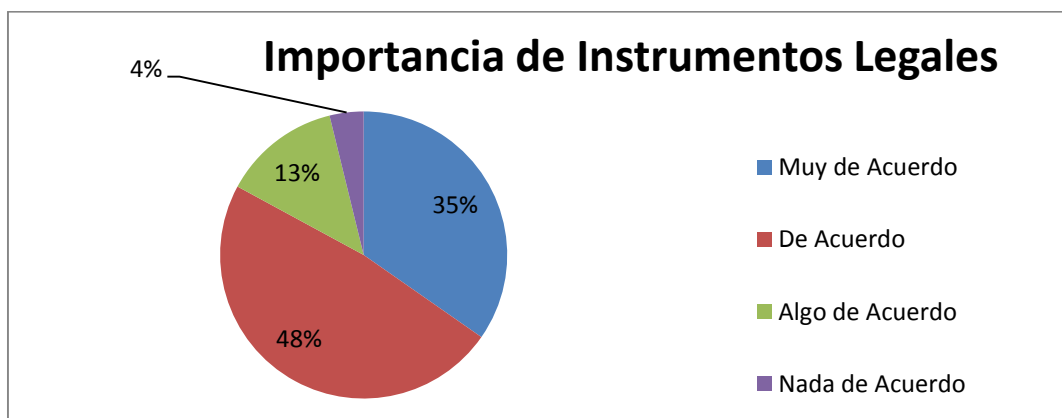
9. ¿Cree que es importante contar con instrumentos legales para planificar, controlar y regular el tránsito en el Catón San Lorenzo del Pailón?

Tabla N° 13 Importancia de Instrumentos Legales

Importancia de Instrumentos Legales	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Muy de Acuerdo	136	136	34,69%
De Acuerdo	189	325	48,21%
Algo de Acuerdo	52	377	13,27%
Nada de Acuerdo	15	392	3,83%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 9 Importancia de Instrumentos Legales



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

La mayoría de los encuestados están muy de acuerdo y consideran que es necesario contar con instrumentos legales para planificar, controlar y regular el tránsito en el Catón San Lorenzo del Pailón. Lo que significa que la población está de acuerdo que una ordenanza que ayude a planificar, regular y controlar el transporte, tránsito y seguridad vial.

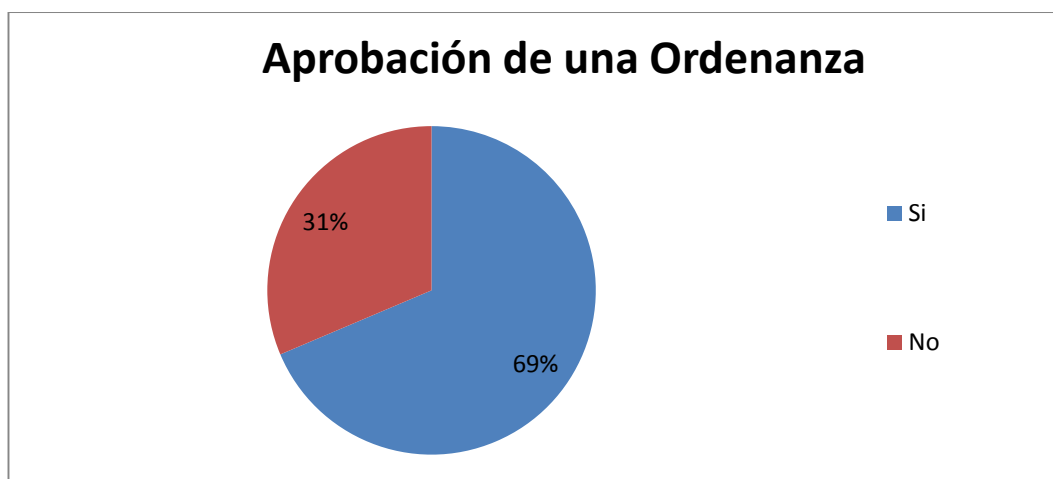
10. ¿Está de acuerdo que se dicte una ordenanza que permita crear una Unidad Técnica que planifique, regule y controle el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

Tabla Nº 14 Aprobación de una Ordenanza

Aprobación de una Ordenanza	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Si	269	269	68,62%
No	123	392	31,38%
Total	392		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 10 Aprobación de una Ordenanza



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Así también la mayoría de los encuestados están de acuerdo que exista una unidad técnica, para que dé solución a los diversos problemas que existen en el transporte terrestre, tránsito y mejore la seguridad vial de las personas locales y turistas.

4.3. Encuesta dirigida a los Choferes de San Lorenzo del Pailón

Información Básica

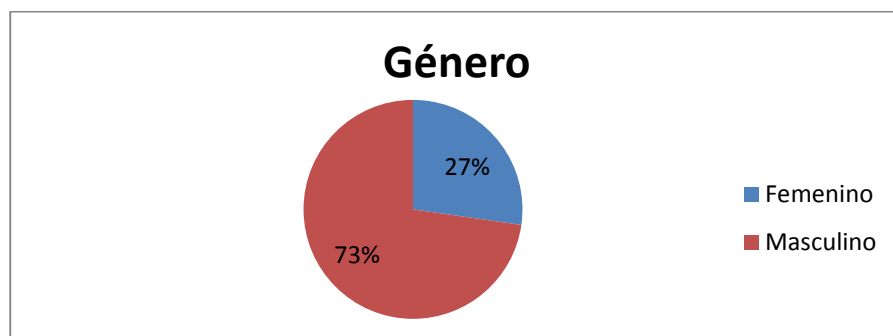
1. Género:

Tabla N° 15 Género

Género	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Femenino	78	78	27,27%
Masculino	208	286	72,73%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 11 Género



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

La mayor cantidad de choferes que circulan por las calles y avenidas son del género masculino y solo una pequeña cantidad son del género femenino, lo que quiere decir que la equidad de género no se aplica en la profesión de chofer y los accidentes se genera por parte de los hombres ya que ellos conducen en estado etílico, ocasionando problemas en el tránsito.

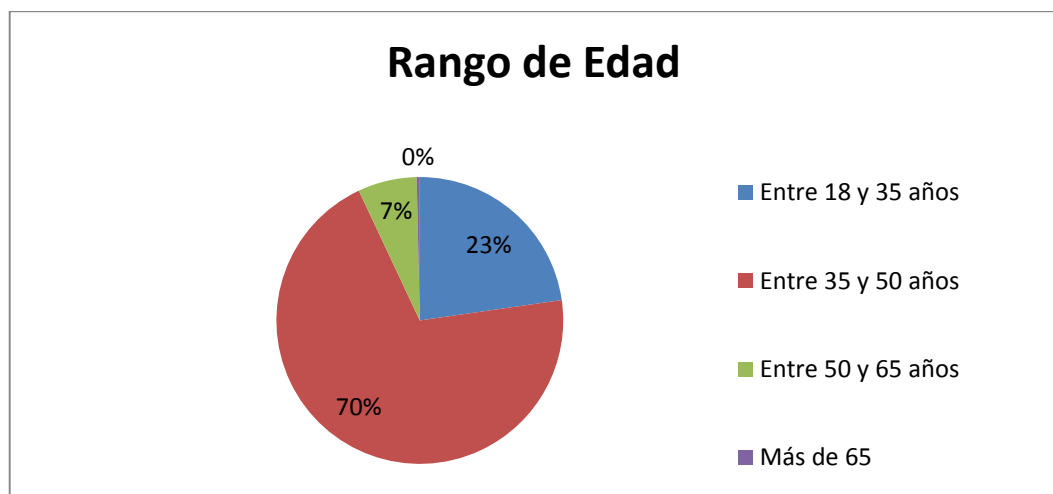
2. Edad

Tabla Nº 16 Edad

Rango de Edad	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Entre 18 y 35 años	65	65	22,73%
Entre 35 y 50 años	201	266	70,28%
Entre 50 y 65 años	19	285	6,64%
Más de 65	1	286	0,35%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 12 Edad



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Los choferes se encuentran entre el rango de edad de 35 a 50 años porque están en edad de tener, comprar un vehículo y poder circular en las vías del catón.

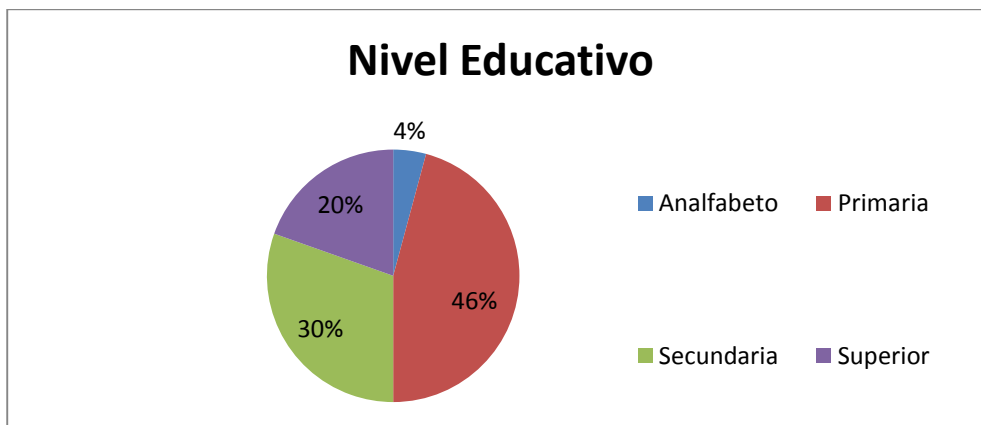
3. Nivel Educativo

Gráfico N° 13 Nivel Educativo

Nivel Educativo	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Analfabeto	12	12	4,20%
Primaria	131	143	45,80%
Secundaria	87	230	30,42%
Superior	56	286	19,58%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 14 Nivel Educativo



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Los choferes tienen un nivel educativo primario en su mayoría y en segundo lugar le sigue el secundario, esto demuestra que existe inseguridad en las vías ya que las personas que están detrás del volante tienen un nivel educativo bajo por ende no tienen los conocimientos básicos y peores técnicos de la conducción.

Información Sobre Tema

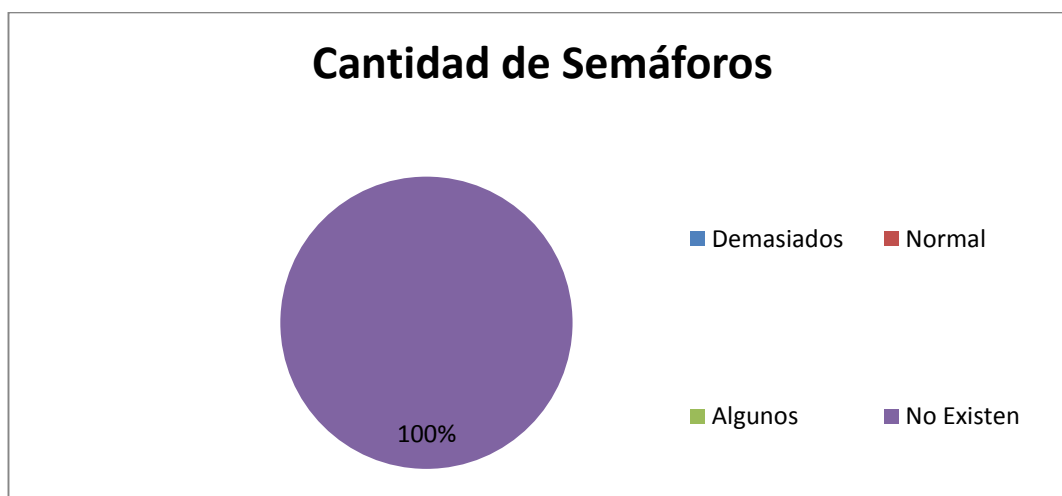
4. ¿Existen semáforos en el catón San Lorenzo?

Tabla N° 17 Cantidad de Semáforos

Cantidad de Semáforos	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Demasiados	0	0	0,00%
Normal	0	0	0,00%
Algunos	0	0	0,00%
No Existen	286	286	100,00%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 15 Cantidad de Semáforos



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

En el cantón San Lorenzo no existen semáforos en las vías esto complica al transporte terrestre interno, perjudicando el tránsito en la localidad, para propios y extraños.

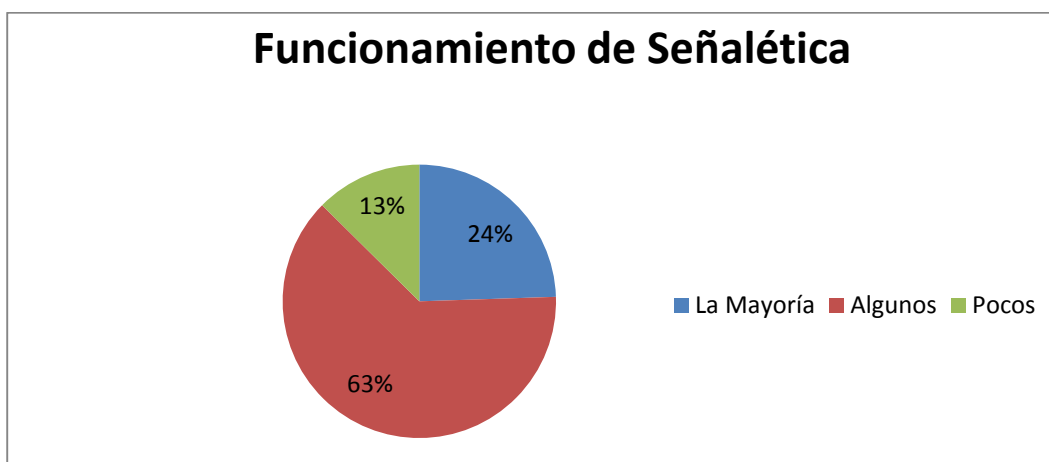
5. ¿La señalética vertical (PARE) (DISMINUYA LA VELOCIDAD) están funcionando?

Tabla Nº 18 Funcionamiento de Señalética

Funcionamiento de Señalética	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
La Mayoría	70	70	24,48%
Algunos	180	250	62,94%
Pocos	36	286	12,59%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 16 Funcionamiento de Señalética



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

La señalética vertical solo funcionan algunos, así lo expresa la mayoría de los encuestados, es por esta razón que se debe planificar en donde y en qué momento se deben poner este tipo de señalética en las vías del catón.

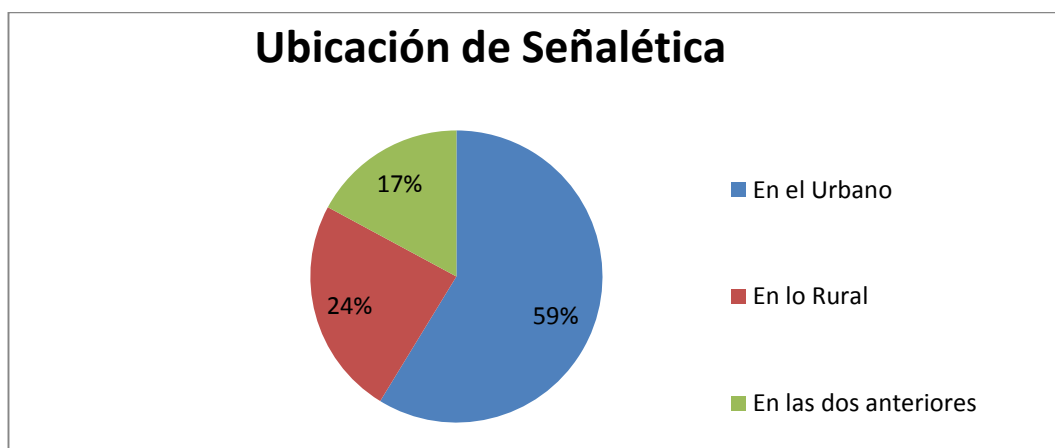
6. ¿La señalética horizaontal (PASO CEBRA) (ROMPE VELOCIDADES) en qué lugar están ubicadas?

Tabla Nº 19 Ubicación de Señalética

Ubicación de Señalética	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
En el Urbano	168	168	58,74%
En lo Rural	69	237	24,13%
En las dos anteriores	49	286	17,13%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 17 Ubicación de Señalética



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Según los resultados de la información primaria demuestran que el sector rural no tiene esta señalización en las vías, ya no existe preocupación en esos sectores, lo que demuestra que no existe regularización ni control por parte del gobierno seccional.

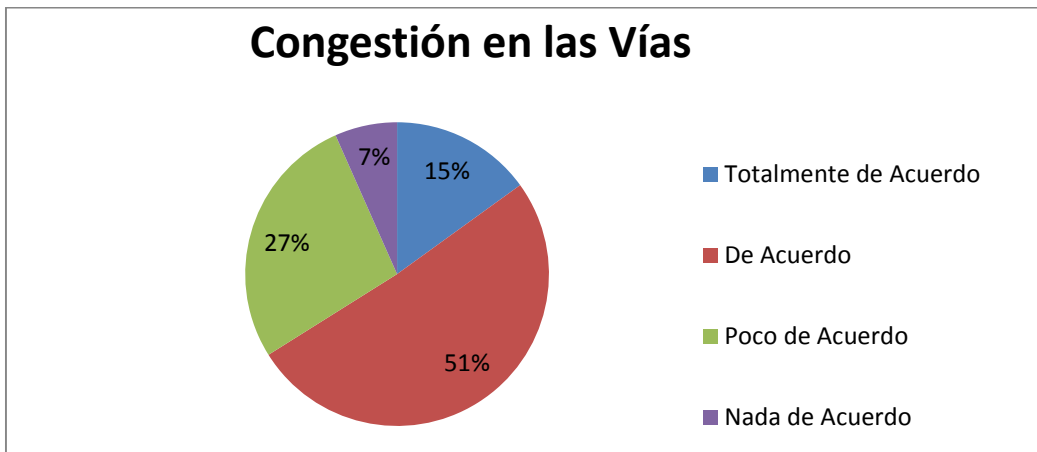
7. Existe congestión en las vías de San Lorenzo.

Tabla N° 20 Congestión en las Vías

Congestión en las Vías	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Totalmente de Acuerdo	43	43	15,03%
De Acuerdo	146	189	51,05%
Poco de Acuerdo	78	267	27,27%
Nada de Acuerdo	19	286	6,64%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 18 Congestión en las Vías



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

La mayor parte de los encuestados está de acuerdo que existe congestión en las vías de San Lorenzo, lo que significa que concuerda con la población transeúnte, que aumentado el parque automotriz y problemas de ergonomía en las carreteras.

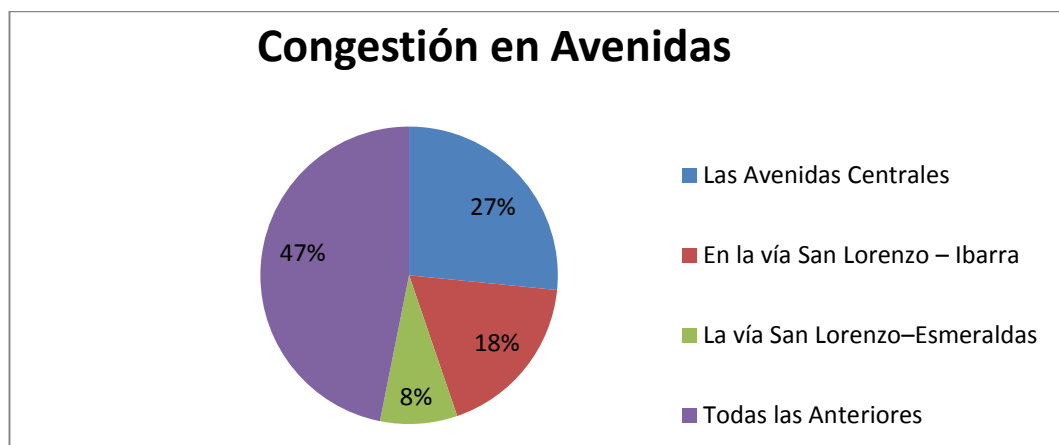
8. Según su criterio ¿Dónde existe mayor congestión?

Tabla N° 21 Congestión en Avenidas

Congestión en Avenidas	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Las Avenidas Centrales	76	76	26,57%
En la vía San Lorenzo – Ibarra	52	128	18,18%
La vía San Lorenzo–Esmeraldas	24	152	8,39%
Todas las Anteriores	134	286	46,85%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico N° 19 Congestión en Avenidas



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

A criterio de la mayoría de los choferes encuestados, existe mayor congestión en las avenidas centrales, en la vía San Lorenzo – Ibarra y la vía San Lorenzo–Esmeraldas. La unidad técnica debe hacer una investigación más profunda de lo que se ha encontrado.

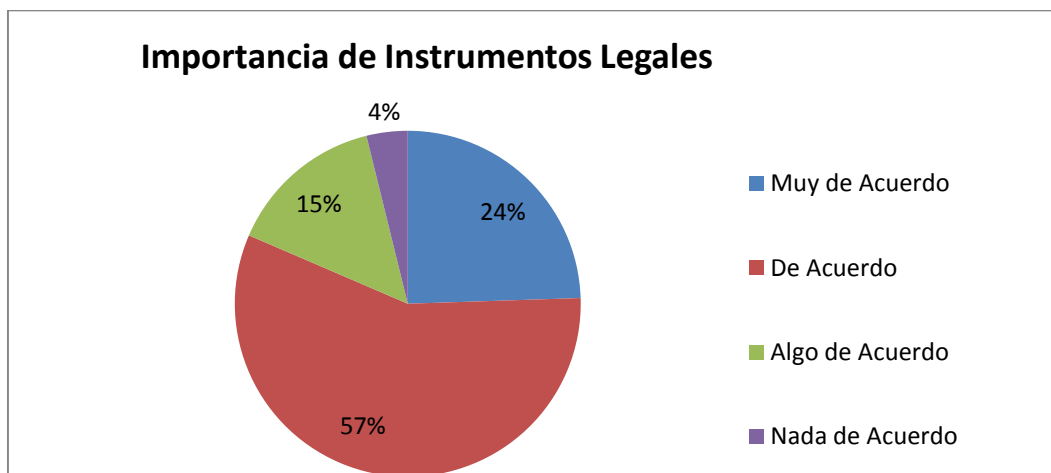
9. ¿Cree que es importante contar con instrumentos legales para planificar, controlar y regular el tránsito en el Catón San Lorenzo del Pailón?

Tabla Nº 22 Importancia de Instrumentos Legales

Importancia de Instrumentos Legales	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Muy de Acuerdo	70	70	24,48%
De Acuerdo	163	233	56,99%
Algo de Acuerdo	42	275	14,69%
Nada de Acuerdo	11	286	3,85%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 20 Importancia de Instrumentos Legales



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

Para mejorar la realidad actual del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial debe estar normado por instrumentos legales en el órgano regulador, está de acuerdo el 57% de la población encuestada.

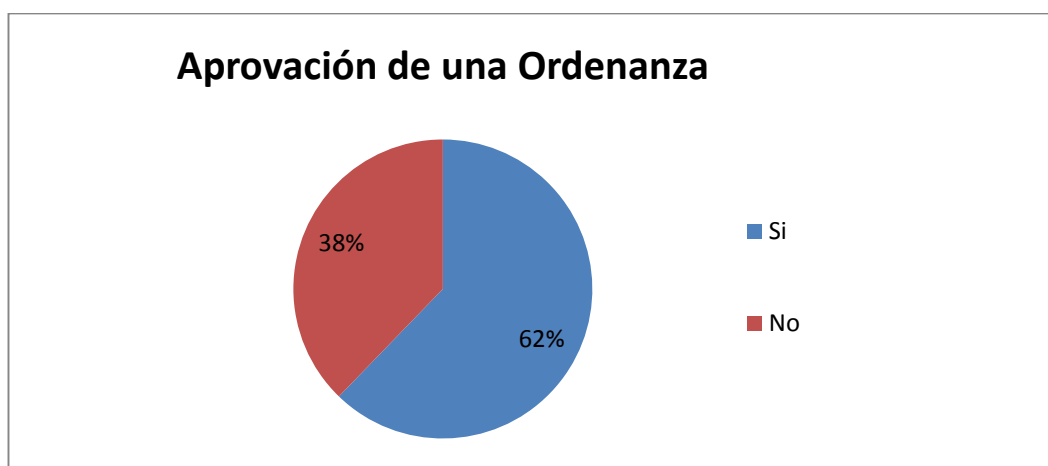
10. ¿Está de acuerdo que se dicte una ordenanza de una Unidad Técnica para el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

Tabla Nº 23 Aprobación de una Ordenanza

Aprobación de una Ordenanza	Frec. Absoluta	Frec. Acumulada	Frec. Relativa
Si	178	178	62,24%
No	108	286	37,76%
Total	286		100,00%

FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Gráfico Nº 21 Aprobación de una Ordenanza



FUENTE: Encuestas Aplicadas
ELABORADO POR: El Investigador

Análisis:

La población de choferes si está de acuerdo que se dicte una ordenanza de una Unidad Técnica para el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la cual disminuyan los problemas existentes en las vías del cantón San Lorenzo del Pailón.

4.4. Entrevista dirigida a los Señores Policías de San Lorenzo del Pailón

1. ¿El tránsito vehicular de San Lorenzo como lo calificaría bueno o malo y por qué?

La mayoría de los policías encuestados manifiestan que es relativamente malo, ya que en las vías principales existen este tipo de problema en las horas pico.

2. ¿A su criterio existe congestión alta, media o baja en las vías principales del Cantón San Lorenzo y por qué?

Así también, de acuerdo a una gran cantidad de policías, supo manifestar que existe una congestión media en las vías principales en el lugar e realiza la investigación.

3. ¿Cuáles son los días de la semana de mayor congestión en las vías anteriormente mencionadas?

A criterio de los encuestados, supieron expresar que los días de mayor congestión son de lunes a viernes, ya que existe mayor afluencia de vehículos por las actividades cotidianas de la familia como es: llevar a los hijos a las instituciones educativas, ir al trabajo, entre otras.

4. ¿Cuáles son las horas pico de congestión y a qué se debe eso?

Las horas pico so a las 7:00, 12:00 y 18:00.

4.5. Entrevista dirigida a la Autoridad de Tránsito de San Lorenzo del Pailón.

1. ¿Cuántos accidentes fueron por causas mecánicas?

Las causas mecánicas son una parte de los accidentes existentes en el catón San Lorenzo.

2. ¿Cuántos accidentes fueron por negligencia del conductor?

No tengo cifras exactas, pero alrededor del 72% de los accidentes fueron a causa de la negligencia de los conductores.

3. ¿Cuántos choferes no se quedan para ayudar a los heridos?

La mayoría de los choferes no afronta su responsabilidad y huyen de la escena o accidente por razones de miedo o simplemente porque han tomado bebidas alcohólicas.

4.6. Entrevista dirigida al Alcalde de San Lorenzo del Pailón.

1. Existe Alguna Ordenanza sobre las nuevas competencias referente al tránsito y transporte terrestre.

Se está trabajando en ello, pero es necesario que se ahonde en este tema.

2. ¿Cuántas ordenanzas existen hasta el momento sobre el tránsito y transporte terrestre?

Se está poniendo toda la atención en el tránsito y transporte ya que es un sector estratégico.

3. ¿Qué ordenanza se habla de una unidad técnica para el Tránsito?

Todavía ninguna.

4. ¿Necesita el GAD de instrumentos legales para mejorar el tránsito y transporte en el Cantón al que Usted representa?

Desde luego, ya que esto es normal lo que se debe hacer y en consenso de los actores políticos (concejales).

4.7. Entrevista dirigida los Señores Concejales

1. ¿Qué gestión tiene el GAD de San Lorenzo en el Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial?

La gestión es de mejorar el transporte terrestre para que exista un tránsito fluido y aumente la seguridad vial en los transeúntes y población en general.

2. ¿Conoce sobre las competencias que tienen el GAD en el Transporte y cuál es la finalidad de las mismas?

Hoy en día en base a la Constitución y al COOTAD, las competencias son de los Gobiernos Seccionales como lo es el Cantón San Lorenzo del Pailón, la finalidad de estas es mejorar la administración y que las decisiones sean más incluyentes y los resultados sean corresponsables los actores sociales.

3. ¿Qué ordenanza habla de una unidad técnica para el Tránsito en la localidad?

Lamentablemente falta trabajar en este aspecto, pero se tratara próximamente este aspecto en las sesiones.

4. A su criterio. ¿Cree que los instrumentos legales expedidos por el GAD de San Lorenzo son valiosos para mejorar el transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial?

Es un paso importante, pero funcionara si todos nos comprometemos para mejorar, ya que es uno de las principales causas de muertes en el país.

4.8. Contrastación de Resultados.

4.8.1. Contrastación de las Encuestas.

Por medio de este análisis se llega a la conclusión que es pertinente elaborar una propuesta alternativa, de una ordenanza impulsando una unidad técnica para Planificación, Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para resolver los problemas encontrados en la investigación.

Hoy en día se está regularizando las competencias de los GADS en el Ecuador, es por esto que se debe conocer la realidad que tiene el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por esto se expones lo que se encontró en la investigación, respondiendo las presuntas directrices de investigación.

4.9. Contestación de las Preguntas Directrices.

- a. ¿Un diagnóstico sobre tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón San Lorenzo del Pailón permitirá conocer los problemas de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, para poder contar con instrumentos legales?

No existen los suficientes semáforos en las vías, así lo expresan los transeúntes y choferes de la localidad, con el criterio que existen pocos semáforos en las vías, y los que existen no funcionan adecuadamente, para cumplir el objetivo principal el cual es dar señales que tránsito y no exista problemas en el tráfico.

Otro problema es la señalética vertical, ya que solo algunas señales están funcionales, por aspectos de desgaste o maltrato por parte de las personas, en la señalética horizontal no está bien distribuido en los sectores urbanos y rurales, por ende es necesario mejorar en este aspecto en la unidad técnica.

En el aspecto de la circulación de los vehículos existe congestión en las vías, por el aumento del parque automotriz, una causa colateral es la ampliación de las vías de acceso y la salida de vehículos al mismo tiempo como son las horas pico.

Las entrevistas realizadas concuerdan con la información obtenida de los encuestados, con problemas del tránsito, congestión en los días laborables en especial en las horas pico. Además en base a lo que expresan el alcalde y los señores concejales.

b. ¿Cuál es el marco jurídico de otros cantones?

El marco jurídico está sustentado por la autonomía administrativa que consiste en el pleno ejercicio de la facultad de organización y gestión de sus talentos y recursos materiales para el ejercicio de sus competencias y cumplimiento de sus atribuciones, en forma directa o delegada, conforme a lo previsto en la Constitución y el Código Orgánico de Organización, Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) Art. 5 Inciso Tercero.

En el Gobierno autónomo descentralizado de Ambato ya existe una ordenanza para habilita una unidad técnica con capacidad de planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre en la ciudad, lo que significa que ya existe antecedentes para habilitar este tipo de órgano regulador en los gobiernos seccionales.

Es pertinente dar a conocer que ninguno de los cantones de la provincia de Esmeraldas, aún no ha asumido la competencia de la planificación, regulación y control del transporte terrestre tránsito y seguridad vial en sus respectivas jurisdicciones, con forme en las consultas realizadas a los registros oficiales desde el año 2008 hasta la actualidad.

Según la Gaceta Oficial del GAD de San Miguel de Ibarra de fecha del 11 de mayo del 2011 se expiden ordenanzas reformativas a la competencia del transporte terrestre tránsito y seguridad vial conforme a la actual constitución, LOTTSV y el respectivo reglamento, donde existe en función del a planificación regulación y control del cantón antes indicado.

CAPÍTULO V

5. PROPUESTA.

5.1. Introducción.

En base a la investigación realizada en los capítulos anteriores, fundamentado en normativas legales y fuentes de información primaria se estableció que se debe realizar una unidad técnica con capacidad de planificar regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el cantón de San Lorenzo del Pailón.

Esto se debe llevar a cabo por medio de un instrumento legal y habilitante como es una ordenanza donde se explicara cuáles serán: sus competencias, personal que se necesite, establecer las competencias que habilite la unidad técnica.

5.2. Título de la Propuesta.

Creación de una Unidad Técnica que planifique, regule y controle el Tránsito, Transporte y seguridad vial incide al mejoramiento del tránsito y transporte en el cantón San Lorenzo

5.3. Objetivos de la Propuesta.

5.3.1. Objetivo General.

Diseñar una Unidad Técnica que planifique, regule y controle el Tránsito, Transporte y seguridad vial incide al mejoramiento del tránsito y transporte en el cantón San Lorenzo.

5.3.2. Objetivos Específicos.

- Establecer los enunciados generales de la Unidad Técnica de San Lorenzo del Pailón, que planifica, regula y controla del Tránsito, Transporte y seguridad vial.
- Establecer la planificación del tránsito y transporte terrestre.
- Organizar el transporte y transporte terrestre del GAD.
- Regular el tránsito y transporte terrestre del Cantón San Lorenzo.

5.4. Desarrollo de la Propuesta.

ORDENANZA DE TESIS

Ordenanza de competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Lorenzo del Pailón

CONSIDERANDO:

Que el Art. 3 en su numeral 6 de la Constitución, manifiesta: Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomía y descentralización;

Que de conformidad a lo que dispone el Art. 264 de la Constitución manifiesta: Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley..., Numeral 6 “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”

Que el Art. 1 del COOTAD, manifiesta: Este código establece..., “Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencia la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial;

Que dentro de los objetivos del COOTAD, entre muchos se encuentran: La autonomía política, administrativa y financiera de los GADs; La profundización del proceso de autonomías y descentralización del Estado; La delimitación del rol y ámbito de acción de cada gobierno, para evitar la duplicación de funciones y optimizar la función estatal;

Que el ejercicio de la autoridad y potestades públicas de los GADs se rige por los siguientes principios: Unidad; Solidaridad; coordinación y corresponsabilidad; Subsidiariedad; complementariedad; Equidad Territorial; Participación Ciudadana; Sustentabilidad del desarrollo;

Que de conformidad a lo que determina el Art. 5 del COOTAD, la autonomía política, y administrativa es la capacidad de cada gobierno autónomo descentralizado, para impulsar procesos y formas de desarrollo, de organización y gestión de sus talentos humanos y recursos materiales para el ejercicio de sus competencias y cumplimiento de sus atribuciones;

Que dentro de las facultades normativas de los GADs se encuentra la capacidad para dictar normas a través de ordenanzas;

Que de acuerdo a lo que determina el Art. 55 y 130 del COOTAD, tiene como competencia exclusiva los GADs la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Que de conformidad a lo que dispone el Art. 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los GADs, tendrán las

atribuciones de conformidad a la ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observándolas disposiciones de carácter nacional; controlar y regular las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte;

En uso de sus atribuciones contempladas en el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA:

ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN SAN LORENZO DEL PAILÓN

.

TÍTULO PRIMERO ENUNCIADOS GENERALES

CAPITULO I ALCANCES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 1.- La presente Ordenanza, tiene por objeto la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, competencias que son asumidas por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Lorenzo del Pailón, con vigencia y aplicación en todo el territorio que comprende la jurisdicción cantonal.

Art. 2.- El Gobierno Autónomo descentralizado del cantón San Lorenzo del Pailón, al asumir las competencias mencionadas en el artículo anterior, tendrá las atribuciones y deberes que se señalen en la presente ordenanza, en sujeción a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y demás normas y disposiciones pertinentes y aplicables, manteniendo coordinación directa con el Ministerio del sector y

con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 3.- La planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial estará a cargo de la Unidad Técnica de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que el Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón creare para el efecto.

CAPITULO II

DE LOS OBJETIVOS, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS MUNICIPALES.

Art. 5.- El Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón, al ejercer la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, tiene como objetivo principal:

La organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por las vías del cantón San Lorenzo, contribuyendo al desarrollo del cantón, provincia y país, en aras de lograr el bienestar general, en preservación del medio ambiente como elementos vitales para un desarrollo sustentable.

Art. 6.- El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Lorenzo, a través de la Unidad Técnica, a más de los determinados en la Constitución y Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, actuará bajo los siguientes principios:

- a) Tratar los sistemas de transporte público y privado, como servicios vitales para el cantón;
- b) Considerar el transporte público y privado, como actividades económicas vitales para el desarrollo del cantón;
- c) Considerar la regulación y control del tránsito motorizado, con seguridad para peatones, conductores y de esta manera disminuir los conflictos y fricciones urbanas generados por su circulación; y,

d) Actuar siempre con fundamento técnico, económico, financiero, de inversión, social y medio ambiental.

Art. 7.- El Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo del Pailón, determina las siguientes políticas municipales en materia de tránsito y transporte terrestre:

a) Dar prioridad al tratamiento del sistema de transporte público, considerando que un mayoritario porcentaje de la población utiliza y requiere de este servicio.

b) Preservar el medio ambiente, buscando que los sistemas de transporte público y privado, posean la tecnología adecuada y contemporánea, para obtener los menores índices de contaminación atmosférica y sonora.

c) Incentivar la renovación de los servicios, tanto en su administración, como en su prestación operativa.

d) Procurar el mejor equilibrio en la relación oferta – demanda de los servicios de transporte, con respecto a su nivel de prestación, sus costos y sus tarifas, exigiendo permanentemente la utilización de los sistemas de control de valores electrónicos.

e) Estructurar y dinamizar los mecanismos económicos – financieros del sector, por ser aspectos vitales de la racionalización y reestructuración de los servicios de transporte.

f) Intervenir de forma consensuada y multicriterial, en las relaciones de usuarios y operadores, por ser un medio de realización efectiva de los objetivos planteados.

CAPITULO III

DEL ÓRGANO MUNICIPAL PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 8.- Crease la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial, misma que se sujetara a

los principios de la esta ordenanza, le Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento, el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización y la Constitución.

Art. 9.- La Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial, ejercerá la administración de las actividades de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la ejecución de las resoluciones municipales, como también las resoluciones de carácter administrativo relacionadas con el ámbito del tránsito y transporte terrestre del cantón San Lorenzo

TÍTULO SEGUNDO DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

CAPÍTULO I DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO

Art. 10.- En materia de Planificación del Tránsito en el Cantón San Lorenzo, compete a la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial:

- a) Planificar la circulación de los vehículos y servicios de transporte público y privado, de pasajeros o de carga, utilizando la red vial existente, y planificar las prestaciones de la futura red de circulaciones para estos tipos de transporte y servicios.
- b) Planificar el estacionamiento público y privado, sea éste edificado o no edificado, para los vehículos que no estén en circulación.

Art. 11.- La Planificación de las prestaciones que debe tener la vialidad para la circulación de los vehículos, comprenderá los siguientes ámbitos:

- a) Sistemas inteligentes para la administración del tránsito urbano e interparroquial e intracantonal.
- b) Semaforización urbana centralizada.
- c) Señalización vial, horizontal y vertical, urbana e interparroquial.
- d) Seguridad vial urbana e interurbana.
- e) Circulación peatonal y seguridad peatonal.
- f) Circulación de bicicletas o Ciclovías.

Art. 12.- La Planificación de las prestaciones de los estacionamientos para los vehículos, comprenderá los siguientes ámbitos:

- a) Estacionamiento público y privado, edificado y no edificado, fuera de la vía.
- b) Estacionamiento público libre y tarifado en la vía.
- c) Estacionamiento especializado o de uso específico.
- d) Estacionamiento para servicios de transporte público.

CAPÍTULO II DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Art. 13.- En materia de Planificación del Transporte en el Cantón San Lorenzo, compete a la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial:

- a) Planificar los servicios de transporte terrestre público y privado, de pasajeros o de carga, necesarios para satisfacer las demandas de la población en el territorio urbano y rural del cantón.
- b) Determinar la infraestructura adecuada para la prestación de los servicios de transporte terrestre público y privado.

Art. 14.- La Planificación de la red de servicios de transporte público colectivo urbano e interparroquial–intracantonal, y los servicios para transporte público de carga, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

- a) Transporte Público para Pasajeros

1. Red de Transporte Urbano e Interparroquial-Intracantonal de pasajeros.
2. Transporte Escolar, de Taxi, de Turismo, Transporte Institucional y cualquier otro tipo de transporte de pasajeros.
3. Costos de producción para cada categoría.
4. Equilibrio Oferta-demanda de pasajeros.
5. Equilibrio económico – tarifario.
6. Infraestructura edificada y mobiliario urbano para el transporte de pasajeros

b) Transporte Público para Carga

1. Transporte de carga liviana, de carga media y de carga pesada.
2. Transporte de Sustancias (químicas, combustibles, explosivas, otras).
3. Cualquier otro tipo de transporte de carga.

Art. 15.- La Planificación de la red de servicios de transporte privado, para vehículos privados de uso individual, como bicicletas y motocicletas, hasta los automóviles y vehículos especiales que transporten a los conductores y sus directos acompañantes, o que transporten bienes personales o de servicios, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

- a) Red vial convencional, y Red vial especializada.
- b) Red de ciclovías.

TÍTULO TERCERO
DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE

CAPITULO I
DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁNSITO

Art. 16.- En materia de Organización del Transporte Terrestre y Tránsito en el Cantón San Lorenzo, compete a la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial:

- a) Organizar y distribuir estratégicamente los sistemas inteligentes para el gerenciamiento del tránsito urbano e interparroquial-intracantonal.

- b) Crear y optimizar progresivamente la red de semaforización urbana centralizada.
- c) Organizar y señalizar la vialidad urbana e interparroquial, de forma horizontal y vertical.
- d) Organizar y distribuir estratégicamente los elementos de seguridad vial urbana e interparroquial.
- e) Organizar y distribuir las circulaciones peatonales, los elementos de seguridad peatonal y las circulaciones de bicicletas y motocicletas.
- f) Organizar y especificar el estacionamiento privado edificado y no edificado fuera de la vía.
- g) Organizar y especificar los servicios de estacionamiento público edificado y no edificado fuera de la vía.
- h) Organizar y especificar los servicios de estacionamiento público libre y tarifado en la vía.
- i) Organizar y especificar el estacionamiento especializado o de uso específico.
- j) Organizar y distribuir el estacionamiento para servicios de transporte público.

CAPITULO II

DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Art. 17.- En materia de Organización del Transporte en el Cantón San Lorenzo, compete a la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial:

- a) Organizar los servicios de transporte en fases o etapas de implementación, mediante la generación de políticas específicas para el funcionamiento de las actividades de transporte público y privado, y su implementación como servicios para los usuarios.

Art. 18.- La organización de los servicios de transporte público para pasajeros y para carga, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

- a) Organizar y uniformizar el material rodante para el transporte urbano e interparroquial- intracantonal de pasajeros.
- b) Organizar el servicio territorial de líneas urbanas e interparroquiales- intracantonales, sus itinerarios y horarios.
- c) Organizar y uniformizar el servicio para Transporte Escolar, y el servicio de transporte de taxi, a nivel urbano e interparroquial-intracantonal.
- d) Organizar y especificar los tipos de servicio para el Transporte de Turismo interno y externo al cantón.
- e) Organizar y especificar el Transporte de Carga liviana, media y pesada, y sus servicios.

Art. 19.- La organización del servicio de transporte privado para pasajeros y para carga, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

- a) Organizar y redistribuir la Red vial convencional y la Red vial especializada.
- b) Organizar y redistribuir la Red de ciclovías.

CAPITULO III

DE LA ORGANIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE DOCUMENTOS TÉCNICOS Y LEGALES

Art. 20.- En materia de organización de la administración de documentos técnicos y legales, compete a la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial:

- a) Realizar la entrega recepción en un plazo adecuado, de la documentación administrativa que corresponde a las empresas, compañías, cooperativas, organizaciones u otras formas de asociación, que prestan servicios de transporte para pasajeros y para carga a nivel urbano, interparroquial-intracantonal en el cantón, en lo relacionado a las siguientes resoluciones: Constitución jurídica, concesión del permiso de operación, renovación del permiso de operación, incremento de cupos, cambio de socios, cambio de unidad, concesión de rutas y frecuencias,

metodología para la fijación de tarifas, y otras que se consideren indispensables para la administración municipal de los servicios de tránsito y transporte.

b) Administrar los documentos operacionales para que se realicen las actividades y servicios de tránsito y transporte.

c) Organizar la administración y fiscalización o auditoría documental de la emisión con soporte legal y técnico de los documentos que licencian el funcionamiento de las empresas, y los servicios que deben prestar.

d) Contar con herramientas técnicas para la administración de la documentación operacional de las empresas de transporte público, bajo un sistema informatizado e integral.

Art. 21.- Los principales documentos a ser administrados son:

a) Resoluciones administrativas específicas

b) Permisos de operación

c) Habilitaciones operacionales

d) Cambios de socios

e) Cambios de unidad

f) Cambios de socio y unidad

g) Calificación vehicular o constatación física

h) Registro vehicular de servicio público

i) Registro vehicular de servicio privado

j) Certificaciones

k) Informes Técnicos

l) Informes legales

m) Seguridad documental e informática

n) Otros que sean legalmente dispuestos.

Art. 22.- La Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial igualmente será responsable por la organización y registro del parque automotor de servicio público y privado.

TÍTULO CUARTO

DE LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 23.- En materia de Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón San Lorenzo, compete a la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial:

- a) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la presente Ordenanza, los reglamentos que se dictaren a su amparo y las normas que son relativas al servicio de transporte público y privado, de carga o de pasajeros.
- b) Ejecutar las políticas y directivas dadas por el Concejo Cantonal;
- c) Planificar, organizar y regular las actividades de gestión, ejecución, operación, fiscalización y servicios relacionados de tránsito y transporte terrestre en el Cantón San Lorenzo.
- d) Proponer ante el Ilustre Concejo Cantonal, proyectos de normas y regulaciones que, enmarcados en las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y otras normas pertinentes, permitan asegurar la correcta planificación, organización, regulación y administración de las actividades y servicios de Tránsito y Transporte Terrestre, dentro del cantón San Lorenzo.
- e) Aplicar leyes, ordenanzas, reglamentos y normas para la planificación, organización y prestación de las actividades y los servicios de Tránsito y Transporte Terrestre.
- f) Coordinar el cumplimiento de las resoluciones, regulaciones, normas de tránsito y transporte terrestre, y esta ordenanza, con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre tránsito y Seguridad Vial
- g) Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos de uso, para las vías públicas en el Cantón San Lorenzo, de conformidad con las regulaciones establecidas por las Leyes, y las resoluciones que para el efecto emitirá la Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial.

- h) Determinar, otorgar, modificar, revocar, suspender, incrementar o disminuir: los permisos de operación, habilitaciones, flotas, rutas, y frecuencias de transporte público en el cantón San Lorenzo.
- i) Establecer las normas para el sistema de estacionamiento público y privado.
- j) Mantener actualizado el registro de empresas, flotas y servicios, en la parte de propiedad, participaciones, características técnicas, representaciones legales y administrativas.
- k) Planificar la red vial y equipamiento urbano de transporte del Cantón en coordinación con la Dirección de Planificación Municipal.
- l) Establecer la regulación para la contratación, permisión, concesión y otras formas de delegación de la prestación de servicios de transporte y tránsito.
- m) Fijar las tarifas de los pasajes del transporte público en el Cantón San Lorenzo, en base a un modelo técnico y económico, con la aprobación y resolución del Concejo Cantonal;
- n) Emitir informe previa a la constitución de compañías y cooperativas de transporte público de pasajeros y de carga en el Cantón San Lorenzo;
- o) Precautelar el medio ambiente controlando la contaminación ambiental, atmosférica y de ruidos, producidos por los automotores, conforme a las normas establecidas.
- p) Normar las condiciones de seguridad, información y comodidad de los usuarios, para las unidades de servicio público.
- q) Determinar, regular y fiscalizar el parque automotor en las diferentes modalidades del servicio de transporte público y privado en el Cantón.
- r) Normar la publicidad en el transporte público; y,
- s) Planificar, determinar y autorizar la señalización de las vías en el Cantón, de acuerdo a las normas internacionales aplicables;
- t) Conceder, modificar, revocar y suspender los permisos de operación de las empresas de transporte terrestre de servicio público y privado;
- u) Determinar la vida útil de los vehículos de servicio público y privado de acuerdo a su uso.

- v) Establecer las normas y mecanismos para la ubicación y funcionamiento de los sistemas de control de tránsito dentro del cantón y los necesarios en las Terminales de Transporte.
- w) Establecer instructivos y requisitos que deben cumplir los sujetos activos del servicio de transporte público para recibir las autorizaciones correspondientes, cuando falten reglamentos para ello;
- x) Conocer y resolver de todos los asuntos sometidos a su consideración y dentro de la esfera de su competencia.
- y) Otras que fueren necesarias para precautelar el equilibrio económico en la prestación de los servicios y satisfacer la demanda de los usuarios.

Art.24.- La Unidad Técnica de planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial tiene como fuentes de financiamiento:

- a) Las que se destinen del presupuesto municipal;
- b) Las que se transfieran de manera obligatoria por parte del Gobierno Central por este servicio a la colectividad;
- c) Los ingresos por concepto de otorgamiento de permisos, autorizaciones, contrataciones, tasas, tarifas, especies valoradas y concesiones relacionados con el Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón, en referencia a pasajeros transportados, kilómetros rodados, vehículos en operación, operadores activos y otros que por acción de la aplicación de esta Ordenanza se deriven.
- d) Las aportaciones públicas y privadas de acuerdo con la Ley.

Art. 25.- Para mantener el diálogo permanente con la ciudadanía y los sujetos activos de los servicios de transportación pública, funcionará de manera regular y como Comisión Permanente del I. Concejo Cantonal, la Comisión de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la que el Director de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial o su delegado actuará como Secretario de esta Comisión

con voz informativa. Corresponde de manera obligatoria a esta Comisión, lo siguiente:

- a) Convocar y mantener reuniones periódicas con los usuarios y prestadores del servicio de transportación pública en el Cantón.
- b) Mantener la Coordinación con la Jefatura de Tránsito de la Provincia.
- c) Mantener una coordinación regular con la Comisión de Gestión Ambiental, en la cual participará con voz informativa uno de sus miembros.
- d) Presentar propuestas de Ordenanzas y Reglamentos al I. Concejo Cantonal relativas a la materia que regula la presente Ordenanza.

Art. 26.- Las Resoluciones de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre podrán ser impugnadas en sede administrativa ante el I. Concejo Cantonal, en el plazo de tres días desde que las mismas hayan sido notificadas. Las apelaciones no interpuestas oportunamente se consideran actos firmes no susceptibles de otro recurso. Las resoluciones del I. Concejo causarán ejecutoria.

Art. 27.- El ejercicio de las competencias y atribuciones determinadas en esta Ordenanza en beneficio del servicio público para la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre no precisan reglamentación secundaria, sin perjuicio de la que se dictare por el Concejo Cantonal.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Autorízase al Alcalde de San Lorenzo para que realice la solicitud y trámite de transferencia de funciones del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres a la Municipalidad de San Lorenzo del Pailón y que a través de la Consejo Nacional de Competencias, coordine el proceso de transferencia de funciones.

SEGUNDA.- El Concejo aprobará el presupuesto adecuado para la operación de la Unidad de Tránsito y Transporte Terrestre, el cual tendrá la

asignación de ingresos específicos que serán anualmente incluidos en el presupuesto municipal.

TERCERA.- Una vez que el Consejo Nacional de Competencias autorice el inicio del proceso de transferencia de funciones, la Administración Municipal solicitará el inmediato congelamiento de incrementos de flota y de organizaciones de transporte dentro del Cantón San Lorenzo, por parte de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; igualmente solicitará copia certificada de las Resoluciones emitidas por los mencionados organismos, durante el año anterior a la Transferencia de Funciones.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación, derogándose cualquier norma, regulación o disposición, de igual o menor jerarquía, que se le oponga.

Dado en San Lorenzo, a los..... días del mes de..... del año dos mil doce.

CAPÍTULO VI

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

6.1. Conclusiones.

- Los problemas existentes en el tránsito es visible y comprobable según la información recolectada en el cuarto capítulo, estos problemas son: humanos, técnicos, tecnológicos.
- La normativa actual es una oportunidad para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados del país adquieran las competencias que señala la constitución y el COOTAD, para dar solución a los problemas existentes.
- Las autoridades del cantón San Lorenzo del Pailón tienen conocimientos de los que se debe realizar pero necesitan agilizar los procesos para planificar, regular y controlar este importante sector, el cual habilita la economía de la localidad.
- Se concluye que es necesario crear una unidad técnica en el Gobierno Autónomo Descentralizado de San Lorenzo, para que tenga la capacidad de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

6.2. Recomendaciones.

- Se recomienda a la población en general que mejore sus hábitos de conducción como no llamar ni contestar el teléfono celular, utilizar el cinturón de seguridad, mantener en buen estado el vehículo que manejan.
- Se recomienda todos los gobiernos autónomos descentralizados hagan efecto de las competencias que les faculta la ley con el fin de que mejore el tránsito en las respectivas localidades.
- Además, los funcionarios deben normar y regularizar las ordenanzas, porque fueron elegidos por voto popular, por ende deben mejorar su gestión, porque están para legislar en la localidad.
- Se recomienda a las autoridades que utilicen el instrumento jurídico propuesto en este trabajo de grado, para mejorar la problemática existente en el entorno.

BIBLIOGRAFÍA.

Congestión de Tránsito El Problema y Como Enfrentarlo. (2003). Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Asamblea Constituyente. (2008). Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Quito: Ministerio de Comunicación.

Cendrero, B., & Truyols, S. (2008). El Transporte. Aspectos y Tipología. Madrid: Delta Publicaciones.

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Constitución. Montecristi: Ministerios de Inclusión Económica y Social.

Definición.De. (s.f.). Recuperado el 18 de Junio de 2012, de <http://definicion.de/regulacion/>

Definición.DE. (s.f.). Recuperado el 18 de Junio de 2012, de <http://definicion.de/control/>

definicion.org. (s.f.). Recuperado el 18 de Junio de 2012, de <http://www.definicion.org/control>

Delgado, G. (2003). México, Estructuras Política, Económica y Social. México: Pearson.

Fanjul, F., Ramón, P., Rosat, I., & García, A. (2007). Agentes de la Policía Local del Ayuntamiento de Valencia. España: MAD SI.

Hernández, A. (2003). Hacia Una Nueva Cultura de Seguridad Vial. Costa Rica: Universida de Costa Rica.

<http://definicion.de/seguridad-vial/>. (s.f.). Recuperado el 18 de Junio de 2012, de <http://definicion.de/seguridad-vial/>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (2010). INEC. Quito: S/N.

Méndez, F., Fernández, F., Llana, F., Gonzáles, I., Rodríguez, J., & Espeso, M. (2007). Formación Superior en Prevención de Riesgos Laborales. España: LEX NOVA S.A.

Noguera, J., Pitarch, D., & Esparcia, J. (2009). Gestión y Promoción del Desarrollo Local. Valencia: Universidad de Valencia.

prof-ipm-libertador.espacioblog.com. (s.f.). Recuperado el 18 de Junio de 2012, de <http://prof-ipm->

libertador.espacioblog.com/post/2009/12/03/seguridad-vial-definicion-y-factores-riesgo

Recce, H. (2010). Obstetricia Clínica. Argentina: Editorial Panamericana.

THOMAS y BULL, congestión tránsito el Problema y Común Enfrentarlo, 2003, pág. 23.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización;

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.

Código Civil

Código de Procedimiento Civil

Ley de Compañías

Diccionario Jurídico Guillermo Cabanellas De La Torre.

www.derechoecuador.com

ANEXOS

Anexo A Encuesta dirigida a la población transeúnte



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

INSTITUTO DE POSGRADO



Encuesta dirigida a la población transeúnte de San Lorenzo del Pailón.

Objetivo: Diagnosticar la situación del tránsito y transporte terrestre del cantón San Lorenzo del Pailón.

Instrucciones: Estimado (a) ciudadano (a) solicito su valioso criterio y recomiendo que lea detenidamente las preguntas para que pueda responder de mejor manera a la misma.

Información Básica

1. Género: Femenino () Masculino ()
2. Edad: Entre 20 y 35 años () Entre 50 y 65 años ()
Entre 35 y 50 años ()
3. Nivel Educativo:
Analfabeto () Secundaria ()
Primaria () Superior ()

Información Sobre Tema

4. ¿Existen semáforos en el catón San Lorenzo?
Demasiados () Algunos ()
Normal () Pocos ()
5. ¿La señalética vertical (PARE) (DISMINUYA LA VELOCIDAD) están funcionales?
La Mayoría () Pocos ()
Algunos ()
6. ¿La señalética horizontal (PASO CEBRA) (ROMPE VELOCIDADES) en qué lugar están ubicadas?
En el Urbano () En las dos anteriores ()

En lo Rural ()

7. Existe congestión en las vías de San Lorenzo.

Totalmente de Acuerdo () Poco de Acuerdo ()

De Acuerdo () Nada de Acuerdo ()

8. Según su criterio hay bastantes congestión en:

Las Avenidas Centrales () La vía San Lorenzo–Esmeraldas()

En la vía San Lorenzo – Ibarra () Todas las Anteriores ()

9. ¿Cree que es importante contar con instrumentos legales para planificar, controlar y regular el tránsito en el Catón San Lorenzo del Pailón?

Muy de Acuerdo () Algo de Acuerdo ()

De Acuerdo () Nada de Acuerdo ()

10. ¿Está de acuerdo que se dicte una ordenanza que permita crear una Unidad Técnica que planifique, regule y controle el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

Si ()

No ()

Anexo B Encuesta dirigida a los Choferes



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

INSTITUTO DE POSGRADO



Encuesta dirigida a los Choferes de San Lorenzo del Pailón.

Objetivo: Diagnosticar la situación del tránsito y transporte terrestre del cantón San Lorenzo del Pailón.

Instrucciones: Buenos días estimado chofer profesional solicito su valioso criterio y recomiendo que lea detenidamente las preguntas para que pueda responder de mejor manera cada una de ellas.

Información Básica

1. Género: Femenino () Masculino ()
2. Edad: Entre 18 y 35 años () Entre 50 y 65 años ()
Entre 35 y 50 años () Más de 65 años ()
3. Nivel Educativo:
Analfabeto () Secundaria ()
Primaria () Superior ()

Información Sobre Tema

4. ¿Existen semáforos en el catón San Lorenzo?
Demasiados () Algunos ()
Norma () Pocos ()
5. ¿La señalética vertical (PARE) (DISMINUYA LA VELOCIDAD) están funcionando?
La Mayoría () Pocos ()
Algunos ()
6. ¿La señalética vertical (PASO CEBRA) (ROMPE VELOCIDADES) en qué lugar están ubicadas?
En el Centro () En las dos anteriores () En lo Rural ()

7. Existe congestión en las vías de San Lorenzo.
 Totalmente de Acuerdo () Poco de Acuerdo ()
 De Acuerdo () Nada de Acuerdo ()
8. Según su criterio ¿Dónde existe mayor congestión?
 Las Avenidas Centrales () La vía San Lorenzo–Esmeraldas()
 En la vía San Lorenzo – Ibarra () Todas las Anteriores ()
9. ¿Cree que es importante contar con instrumentos legales para planificar, controlar y regular el tránsito en el Catón San Lorenzo del Pailón?
 Muy de Acuerdo () Algo de Acuerdo ()
 De Acuerdo () Nada de Acuerdo ()
10. ¿Está de acuerdo que se dicte una ordenanza de una Unidad Técnica para el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?
 Si ()
 No ()

Anexo C Entrevista dirigida a los Señores Policías



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

INSTITUTO DE POSGRADO



Entrevista dirigida a los Señores Policías de San Lorenzo del Pailón.

Objetivo: Diagnosticar la situación del tránsito y transporte terrestre del cantón San Lorenzo del Pailón.

Instrucciones: Estimado Señor Policía solicito su valioso criterio y recomiendo que lea detenidamente las preguntas para que pueda responder de mejor manera las mismas.

CUESTIONARIO:

1. ¿El tránsito vehicular de San Lorenzo como lo calificaría bueno o malo y por qué?
2. ¿A su criterio existe congestión alta, media o baja en las vías principales del Cantón San Lorenzo y por qué?
3. ¿Cuáles son los días de la semana de mayor congestión en las vías anteriormente mencionadas?
4. ¿Cuáles son las horas pico de congestión y a qué se debe eso?

Anexo D Entrevista dirigida a la Autoridad de Tránsito



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

INSTITUTO DE POSGRADO



Entrevista dirigida a la Autoridad de Tránsito de San Lorenzo del Pailón.

Objetivo: Diagnosticar la situación del tránsito y transporte terrestre del cantón San Lorenzo del Pailón.

Instrucciones: Estimada/o Funcionaria/o del Cantón San Lorenzo su valioso criterio y recomiendo que lea detenidamente las preguntas para que pueda responder de mejor manera.

CUESTIONARIO:

1. ¿Cuántos accidentes fueron por causas mecánicas?
2. ¿Cuántos accidentes fueron por negligencia del conductor?
3. ¿Cuántos choferes no se quedan para ayudar a los heridos?

Anexo E Entrevista dirigida al Alcalde

UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE



INSTITUTO DE POSGRADO



Entrevista dirigida al Alcalde de San Lorenzo del Pailón.

Objetivo: Diagnosticar la situación del tránsito y transporte terrestre del cantón San Lorenzo del Pailón.

Instrucciones: Estimado Sr. Alcalde del Cantón San Lorenzo del Pailón solicito su valioso criterio y recomiendo que lea detenidamente las preguntas para que pueda responder de mejor manera.

CUESTIONARIO:

1. Existe Alguna Ordenanza sobre las nuevas competencias referente al tránsito y transporte terrestre.
2. ¿Cuántas ordenanzas existen hasta el momento sobre el tránsito y transporte terrestre?
3. ¿Qué ordenanza se habla de una unidad técnica para el Tránsito?
4. ¿Necesita el GAD de instrumentos legales para mejorar el tránsito y transporte en el Cantón al que Usted representa?

Anexo F Entrevista dirigida los Señores Concejales



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

INSTITUTO DE POSGRADO



Entrevista dirigida los Señores Concejales de San Lorenzo del Pailón.

Objetivo: Diagnosticar la situación del tránsito y transporte terrestre del cantón San Lorenzo del Pailón.

Instrucciones: Estimado Sr/a Concej/a solicito su valioso criterio y recomiendo que lea detenidamente las preguntas para que pueda responder de mejor manera.

CUESTIONARIO:

1. ¿Qué gestión tiene el GAD de San Lorenzo en el Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial?
2. ¿Conoce sobre las competencias que tienen el GAD en el Transporte y cuál es la finalidad de las mismas?
3. ¿Qué ordenanza habla de una unidad técnica para el Tránsito en la localidad?
4. A su criterio. ¿Cree que los instrumentos legales expedidos por el GAD de San Lorenzo son valiosos para mejorar el transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial?