



SECRETARIA DE MOVILIDAD
ALCALDIA METROPOLITANA DE QUITO



Regulación Vehicular en la Zona Urbana de la Ciudad de Quito

Marco Legal

- Ordenanza **No. 0251**, mediante la cual se crea la **EMMOP-Q** con el fin de planificar, proponer y ejecutar medidas regulativas y restrictivas para la circulación vehicular en el DMQ.
- Ordenanza **No. 0247**, que dispone a la EMMOP-Q **ejecutar los planes de restricción y regulación de la circulación vehicular de transporte**. Para ello la Unidad de Fiscalización de la EMMOP-Q trabaja con la **Policía Nacional** en el control de vehículos que contravengan cualquier regulación.
- Ordenanza **No. 0147**, que regula la circulación de vehículos de transporte de **carga** y transporte de productos **químicos** peligrosos.

Políticas



- **Mejorar** la Movilidad en la ciudad.
- **Mejorar** la calidad del ambiente de la ciudad.
- **Mejorar** la productividad y eficiencia de la ciudad.
- **Motivar** a la población al cambio de actitud respecto a la convivencia ciudadana.
- **Prevenir** los efectos negativos generados por el tráfico en la salud de los ciudadanos.

Objetivos Fundamentales



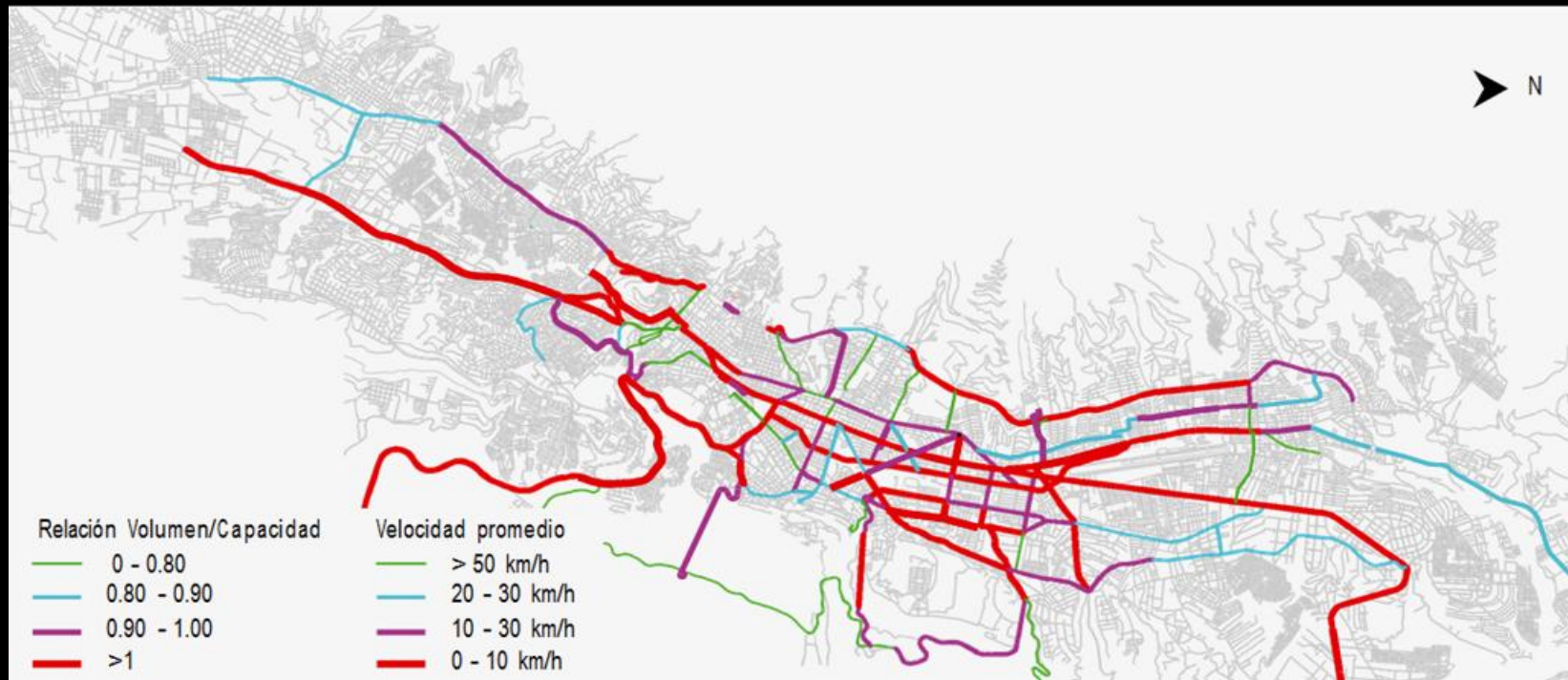
- **Disminuir** la circulación de vehículos livianos (particulares o estatales), mediante la aplicación de restricción con el **último dígito de la placa**.
- **Reducir** los tiempos de viaje, incrementar la velocidad de circulación, disminuir la congestión y reducción de demoras.
- Controlar la **circulación de vehículos de carga y transporte de sustancias peligrosas**.
- **Disminuir las emisiones de gases contaminantes** producidas por los automotores.
 - **Reducir los niveles de ruido** ocasionado por los automotores.
- **Motivar el uso del transporte público** a cambio del transporte privado para un uso más eficiente y equitativo del espacio público de la ciudad.
- **Optimizar el tiempo empleado por los usuarios** en los desplazamientos a sus actividades cotidianas.
- **Reducir** los índices de accidentalidad y malestar generados por el tráfico vehicular.

Disminuir la circulación de vehículos livianos (particulares o estatales)



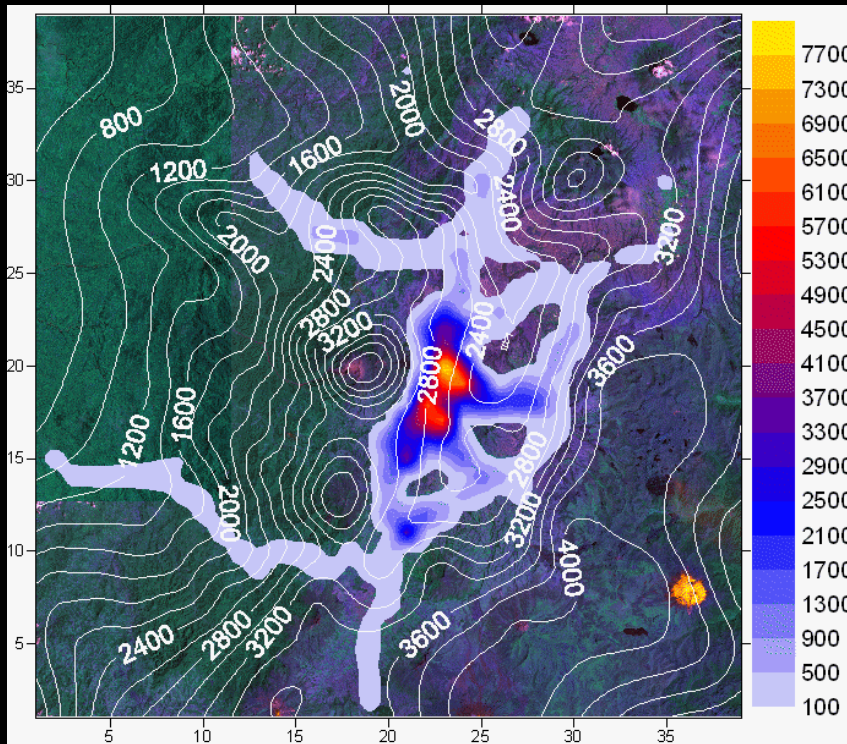
El parque automotor, anualmente se incrementa aproximadamente en **30.000 vehículos** y de mantenerse la actual tendencia, al año 2025 el número de vehículos se incrementaría de **420.000 a 1.290.000**.

Reducir los tiempos de viaje, incrementar la velocidad de circulación, disminuir la congestión y reducción de demoras



La velocidad de circulación, en 1/3 de la red vial de la ciudad **es menor a 10 Km./h** (es decir vías saturadas).

Disminuir las emisiones de gases contaminantes producidas por los automotores.



Emisiones de CO (mol km⁻² h⁻¹).
08h00 día laborable

- Las emisiones totales de CO en Quito son **119.583 toneladas/año**; de las cuales **46.154** son producidas por **vehículos livianos**.

Motivar el uso del transporte público a cambio del transporte privado para un uso más eficiente y equitativo del espacio público de la ciudad.



Un bus lleva 80 pasajeros en promedio y un automóvil 1.3 personas, entonces, un bus representa a 60 vehículos livianos.

Así, con la regulación, el uso masivo de transporte público, optimiza el espacio público y mejora la movilidad



Medidas de Regulación

Regulación por Pico y Placa:

Que es la regulación por Pico y Placa?



Es la restricción de la circulación, de vehículos livianos particulares y estatales; identificados **según el último dígito de la placa entre las 07h00 y 10h00; y entre las 16h00 y 19h00, conforme a los siguientes días:**

Lunes:	vehículos con placa terminada en número 1 - 2
Martes:	vehículos con placa terminada en número 3 - 4
Miércoles:	vehículos con placa terminada en número 5 - 6
Jueves:	vehículos con placa terminada en número 7 - 8
Viernes:	vehículos con placa terminada en número 9 - 0

Sábado y Domingo: Sin Restricción.

Efecto de la Regulación por Pico y Placa:



- Durante las horas de aplicación de la medida, **se disminuiría efectivamente un 20% del tráfico,**
- De forma real se **reduciría el tráfico diario en un 2.36%.**
- La reducción de la contaminación ambiental por vehículos, **se reduciría de igual forma en un 2.36%.**
- El **incremento de la velocidad de circulación sería del 8%** en las horas de mayor demanda.
- Se requiere control estricto de la autoridad.

Estrategias de Aplicación de las Medidas de Regulación

Ámbito Territorial:

Se aplicará en la zona urbana de la ciudad de Quito, comprendida dentro de los límites viales de referencia que son las vías de acceso a Quito. Estos límites se describen a continuación:

- Redondel del Condado.
- Intercambiador de Carcelén.
- Intercambiador entre la Av. El Inca y Av. Eloy Alfaro.
- Redondel de las Av. De los Granados y Av. Azucenas.
- Peaje del Túnel Guayasamín.
- Av. De los Conquistadores, sector de la Av. Simón Bolívar.
- Intercambiador “El Trébol” de las Av. Simón Bolívar y Autopista Rumiñahui.
- Intercambiador de Puengasí.
- Intersección de la Av. Simón Bolívar con Av. Escalón 2.

Ventajas y Desventajas de las Medidas de Regulación

Ventajas :

Se propicia el **uso de transporte público y taxis**, evitando circulación con bajos niveles de ocupación para los taxis.

- **Mejora la operación y el nivel de servicio del transporte público** por el incremento de la velocidad.

-Se mejora la ocupación del transporte público en horas de menor demanda.

Disminuye la conflictividad por la demanda de sitios de estacionamiento.

- **Ayuda a generar conciencia ciudadana** sobre el uso racional y eficiente del los vehículos privados.

Disminuye el consumo de combustible, generando un ahorro energético.

- **Disminuye la contaminación ambiental** por emisiones y ruido generados.

Desventajas:

- **Tendencia de incremento del parque vehicular** como un medio para evitar las regulaciones según la placa.
- **El control puede ser vulnerable a prácticas fraudulentas**, tales como falsificar las placas.
- Puede ser un incentivo para generar aumento **de taxis informales**.
- Potencial **aumento de viajes en los vehículos habilitados para circular**.
- Potencial **incentivo para la compra de motocicletas**.

Consideraciones sobre las estrategias de aplicación:



- Estas medidas son de **carácter temporal y ajustable**, en tanto se consoliden soluciones estructurales y sostenibles de la movilidad.
- Las medidas deben **involucrar a todos los ciudadanos**.
- Su implementación requiere de un **amplio respaldo ciudadano**.
- Se requiere de **fundamentos legales y reglamentarios** para la restricción, el control y las sanciones pertinentes.
- La **comunicación sobre las acciones generales y particulares de la medida** son fundamentales para la consecución de los objetivos propuestos.
- El éxito de la aplicación de las medidas **depende fundamentalmente del control**, lo que implica asegurar un compromiso de la Policía Nacional, Metropolitana y el fortalecimiento del equipo de fiscalización de la EMMOP-Q.

Medidas Complementarias:



- Los vehículos de las escuelas de conducción no podrán circular en vías y arterias principales.
- Difusión de campañas de comunicación y concienciación para informar a los conductores sobre la medida de regulación a implementarse.
- Incremento de la regulación de permisos de ocupación del Espacio Público.
- Fortalecer los operativos de control del espacio público.
- Optimización del sistema de semaforización actual.
- Provisión de nuevos estacionamientos.
- Control de circulación de transporte de carga pesada y sustancias químicas peligrosas en el DMQ.

-Implementación de áreas para estacionamientos de vehículos regulados que vienen de los valles y no pueden ingresar a la zona urbana de Quito, con la respectiva dotación de transporte público.

Los terrenos a ser utilizados, con el fin de minimizar el impacto a los habitantes de las zonas de los valles aledaños al Distrito Metropolitano, son:

Estacionamiento Quebrada del Colegio

Estacionamiento MIDUVI

Estacionamiento Ministerio de Obras Públicas

Estacionamiento Zambiza Frente a ET2

Estacionamiento Nayón Frente F.E.F

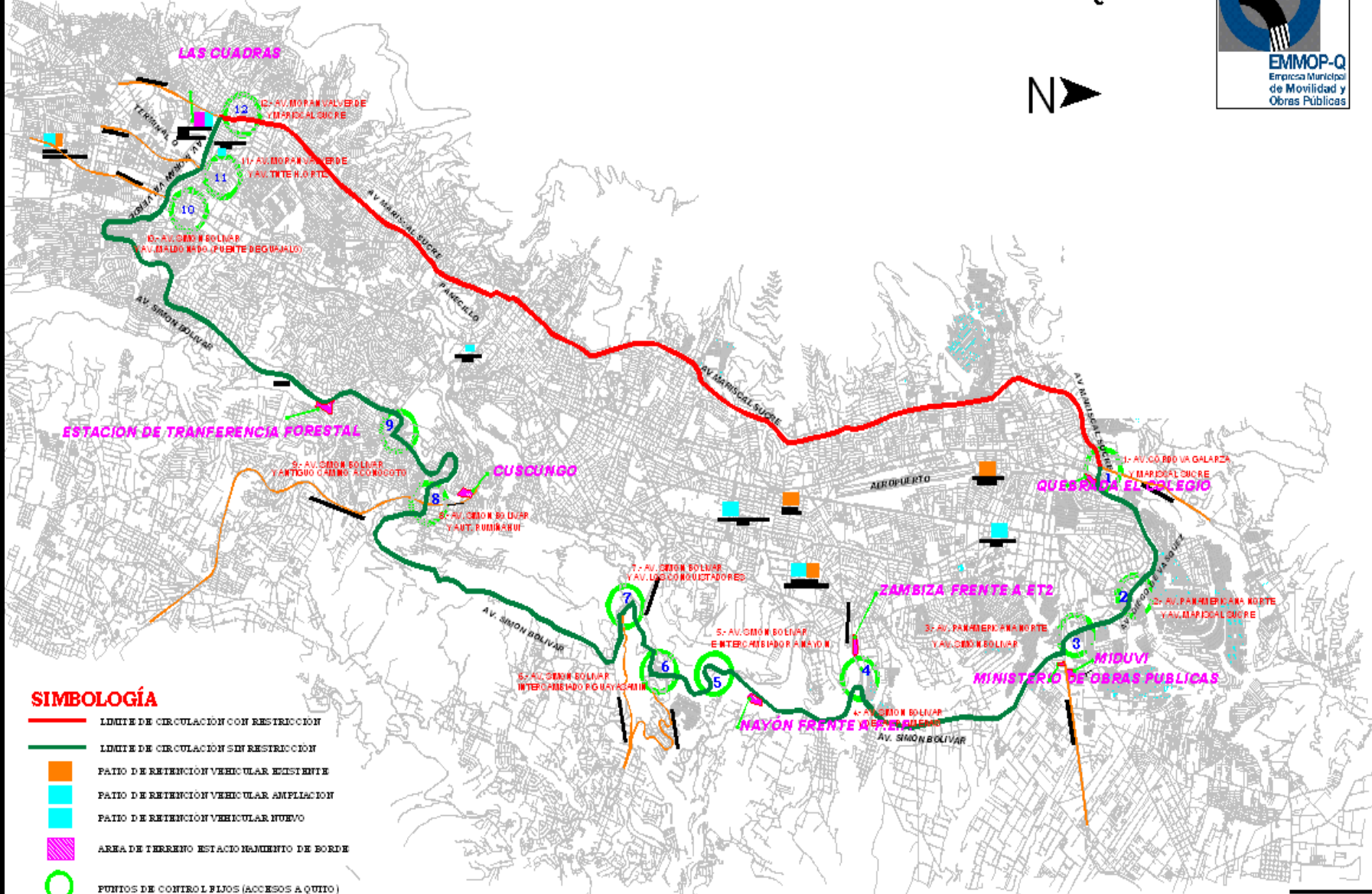
Estacionamiento Cuscungo

Estacionamiento Estación de Transferencia

Forestal

Estacionamiento Las Cuadras

TERRENOS UBICADOS EN LOS PRINCIPALES INGRESOS DE QUITO



SIMBOLOGÍA

- LIMITE DE CIRCULACION CON RESTRICION
- LIMITE DE CIRCULACION SIN RESTRICION
- PATIO DE RETENCION VEHICULAR EXISTENTE
- PATIO DE RETENCION VEHICULAR AMPLIACION
- PATIO DE RETENCION VEHICULAR NUEVO
- AREA DE TERRENO ESTACIONAMIENTO DE BORDE
- PUNTOS DE CONTROL FIJOS (ACCESOS A QUITO)

Instrumentación de Control

Instrumentación de Control

- **Puntos de Control Fijo**
 - Se han establecido 12 puntos de control fijos, los mismos que estarán ubicados en los accesos a la zona urbana consolidada de Quito conformados por personal de la EMMOP-Q (1 fiscalizador de tránsito) y Policía Nacional (5 agentes de tránsito).

Puntos de Control Fijo



1. Av. Mariscal Sucre y Autopista Córdova Galarza (Redondel de El Condado)
2. Av. Galo Plaza Lasso (Intercambiador de Carcelén)
3. Av. Simón Bolívar y Panamericana Norte
4. Av. Simón Bolívar (Redondel de Zámbriza)
5. Av. Simón Bolívar (Intercambiador de Tumbaco)
6. Av. Simón Bolívar (Intercambiador de Monteolivo)
7. Av. Simón Bolívar (Puente de Guápulo)
8. Av. Simón Bolívar (Intercambiador de la Autopista Gral. Rumiñahui)
9. Av. Simón Bolívar (Antigua vía a Conocoto – Puengasí)
10. Av. Simón Bolívar y Av. Maldonado (Puente de la Morán Valverde)
11. Av. Morán Valverde y Av. Tnte. Hugo Ortiz
12. Av. Morán Valverde y Av. Mariscal Sucre

Grupos Móviles



Se han establecido 15 grupos de control móviles, los mismos que se desplazarán en sectores definidos dentro del área urbana consolidada conformados por personal de la EMMOP-Q (1 fiscalizador de tránsito), Policía Nacional (6 agentes de tránsito) y Policía Metropolitana (3 Policías Metropolitanos).



EMMOP-Q

Administración Metropolitana

Dr. Augusto Barrera
Alcalde

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
2009-2013