INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:

IMPORTANCIA DEL CONTROL DE TRÁNSITO EN LA INTERSECCIÓN DE LA AV. ORELLANA E ISIDRO AYORA

AUTORES:

OLMEDO MANJARREZ JAVIER ENRIQUE

CÁRDENAS MARTÍNEZ LILIA MARJORIE

TUTOR:

Cnel. CTE Dr. Leonel Pozo Moreira

DAULE – ECUADOR

2021

Índice General

INDICE GENERAL……... 2
INDICE DE TABLAS……..…3
INDICE DE FIGURA……..4
DEDICATORIA……..……..……5
CERTIFICADO DEL AUTOR……..…..6
CERTIFICACION DE REVISORES……..7
AUTORIA……..……..8
RESUMEN……..……....10
ABSTRAC……..…...…12

CAPITULO 1
PROBLEMA DE LA INVESTIGACION
1.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA …….....13
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA……..…..17
1.3 FORMULACION DEL PROBLEMA…….……....18
1.4 OBJETIVOS DE INVESTIGACION…… ……19
1.4.1 OBJETIVO GENERAL…….…...19
1.4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS…….……...20
1.5 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION……...….24

CAPITULO 2
FUNDAMENTACION TEORICA DE LA INVESTIGACION
2.1 MARCO TEORICO ……..24
2.2 MARCO LEGAL……....25

CAPITULO 3
DISEÑO METODOLOGICO
3.1 TIPO DE INVESTIGACION……..…..25
3.2 UNIDAD DE ANALISIS, POBLACION Y MUESTRA ……....25
3.3 TECNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE INFORMACION.26

CAPITULO 4
ANALISIS Y RESULTADOS
4.1 RESULTADOS……28
4.2 ANALISIS……..……..28
4.3 PROPUESTA (DEPENDIENDO DE LOS OBJETIVOS) ……..…29

CAPITULO 5
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES…….……30
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS…….……...31
ANEXOS……32

Índice de Tablas

CAPITULO 4
ANALISIS Y RESULTADOS
4.1 RESULTADOS……27

Índice de Figuras

CAPITULO 1
PROBLEMA DE LA INVESTIGACION
CONGESTION VEHICULAR……..……..14
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA……..……...17
MAL ESTADO DE LAS VIAS……...18
NO HAY FLUJO VEHICULAR……..……19
1.4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS…….…..……21
MOVILIDAD SUSTENTABLE O SOSTENIBLE…….23
CAPITULO 3
3.2 UNIDAD DE ANALISIS, POBLACION Y MUESTRA …….....25
PROCEDIMIENTOS……..…….27

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación va dedicado especialmente a mi Dios Todopoderoso por haberme dado sabiduría y fortaleza día a día, a mi familia y seres queridos, por ser esa fuente de inspiración, y los que han estado siempre a mi lado alentándome y dándome ánimos para no desmayar y seguir adelante.

También va dedicado a todas esas personas que en algún momento de mi vida dijeron que no podría llegar hasta esta etapa, se los dedico porque con esto quiero demostrarles que con sus actos permitieron que esta lucha continúe.

Olmedo Manjarrez Javier Enrique

Cárdenas Martínez Lilia Marjorie

Certificado del Tutor

El suscrito certifica que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"**IMPORTANCIA DEL CONTROL DE TRÁNSITO EN LA INTERSECCIÓN DE LA AV. ORELLANA E ISIDRO AYORA**"**, de autoría de los estudiantes **Olmedo Manjarrez Javier Enrique**. y **Cárdenas Martínez Lilia Marjorie** ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, 2 de diciembre del 2021

Cnel. Dr. Leonel Pozo Moreira

Tutor Académico

Certificación de Revisores

Los suscritos certificamos que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"**IMPORTANCIA DEL CONTROL DE TRÁNSITO EN LA INTERSECCIÓN DE LA AV. ORELLANA E ISIDRO AYORA**"**, de autoría de los estudiantes **Olmedo Manjarrez Javier Enrique** y Cárdenas **Martínez Lilia Marjorie** ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID, cuya calificación es la siguiente:

Daule, 2 de diciembre del 2021.

Calificación de docente corrector 1: /10 (diez sobre diez puntos) Calificación

…….

Ing. Jhonny Iván Cruz Moreta

Autoría

Yo, **Olmedo Manjarrez Javier Enrique,** autor del presente Proyecto de Titulación titulado “IMPORTANCIA DEL CONTROL DE TRÁNSITO EN LA INTERSECCIÓN DE LA AV. ORELLANA E ISIDRO AYORA”, declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule, 2 de diciembre del 2021

Olmedo Manjarrez Javier Enrique

Resumen

Palabras claves: Transporte, congestión, problemática, infraestructura vial, transito, vehicular

En sinopsis, consideramos que el control del tránsito es la ponderación, en estas avenidas que se interceptan en la Av. Francisco de Orellana e Isidro Ayora, muchas veces la excesiva confianza tanto de un conductor como de un peatón en una situación que genera evidente peligro y que puede producir un accidente de tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sanciona drásticamente a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado ni autorizado para hacerlo, esto tiene su razón de ser por cuanto todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Sistema Ecuatoriano de Capacitación, SECAP y las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone: “La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará

a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola el SECAP".

Abstract

Keywords:
Transportation, congestion, problems, road infrastructure, traffic, vehicular.

In synopsis, we consider that traffic control is the weighting, in these avenues that intersect at Av. Francisco de Orellana and Isidro Ayora, many times the excessive confidence of both a driver and a pedestrian in a situation that generates obvious danger and that can cause a traffic accident.

The Organic Law of Land Transportation, Traffic and Road Safety, drastically penalizes the person who has taken the driving of a vehicle without being legally authorized or authorized to do so, this has its reason for being because every professional or non-professional driver has to be technically and legally prepared and authorized to drive a motor vehicle, a power that only grants the driver's credential, a document that gives them the possibility of being an expert in driving vehicles, and to perform it must be accredited with the corresponding certification conferred by a legally accredited Institution or Body; Currently, they are competent Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Ecuadorian Training System, SECAP and the driving schools of the Trade Unions of Professional Drivers of Ecuador, in accordance with the provisions of article 92 of the current Traffic Law that textually provides: "The license constitutes the enabling title to drive vehicles motor, or agricultural machinery, the document will be delivered by the Provincial Traffic Commissions and their training and education, will be in charge of the authorized driving schools in the country, and in the case of agricultural machinery, the SECAP ".

Capítulo I: Problema de la Investigación

1.1. Antecedentes del Problema

Entre las variables que afectan la movilidad vehicular, se encuentran:

Mal estado de la infraestructura vial.

Entre estos problemas se resaltan, baches, mal estado de las vías, señalización, acueducto, dispositivos de seguridad, zonas peatonales óptimas, drenajes.

Incumplimiento de las normas de tránsito.

se observan acciones por parte de los conductores y peatones, que dichos comportamientos traen como consecuencias traumas en la circulación, accidentes, retrasos, entre otros factores.

En muchos de los casos la imprudencia por parte de esta comunidad no se da por falta de conocimiento si no por incumplimiento.

Los conductores no las conocen desde el punto de vista legal, pero sí desde el concepto práctico, lo que se convierte más que todo en un problema moral.

Congestión vehicular en horas pico.

Se denomina congestión al acto y la consecuencia de congestionar. Este verbo (congestionar) hace referencia a la acumulación de algún elemento, generando un proceso que provoca una obstrucción o un bloqueo que dificulta la circulación o el paso de algo.



Esta situación se presenta en muchas ciudades del país, y se debe tener en cuenta que es algo difícil de controlar, debido a que los horarios establecidos para entrada y salida de oficina y colegios está establecido y adecuado para que sean prácticos para las personas, además que ya se está acostumbrado a este.

- Falta de parqueaderos.

Debido a falta de parqueaderos públicos los conductores en general parquean sus vehículos en cualquier zona y horario, esto en ciertas horas y lugares del día no genera traumas, pero por la falta de lugares para estacionar y de conciencia no se tiene encuentra los problemas que esta práctica ocasiona en una vía de alto tráfico.

- Uso inadecuado de las vías.

Además de esto se le suma el cargue y descargue de mercancía en vías principales y el tráfico de vehículos pesados en cualquier hora por las vías de alto tránsito de la ciudad.

- Falta de paraderos de buses.

ve inmersa en problemas de esta índole debido a la falta de inversión en la malla vial, la falta de conciencia y cultura de los conductores y la ciudadanía, ya que los actuales paraderos no son usados por las personas lo que conlleva a que las busetas realicen sus paradas en lugares no autorizados.

Cuando no llega oportunamente los agentes de tránsito no son asignados, esa intersección se torna caótica y se genera un atasco vial en las dos vías que forma esta intersección, quedando el tráfico inmovilizado por el bloqueo de la intersección en referencia.

Niveles de servicios. -

Nivel de Servicio A: representa flujo libre en una vía cuyas especificaciones geométricas son adecuadas.

Hay libertad para conducir con la velocidad deseada y la facilidad de maniobrar dentro de la corriente vehicular es sumamente alta, al no existir prácticamente interferencia con otros vehículos y contar con condiciones de vía que no ofrecen restricción por estar de acuerdo con la topografía de la zona.

Nivel de Servicio B: comienzan a aparecer restricciones al flujo libre o las especificaciones geométricas reducen algo la velocidad. La libertad para conducir con la

velocidad deseada y la facilidad de maniobrar dentro de la corriente vehicular se ven disminuidas, al ocurrir ligeras interferencias con otros vehículos o existir condiciones de vía que ofrecen pocas restricciones.

Para mantener esta velocidad es preciso adelantar con alguna frecuencia otros vehículos. El nivel general de libertad y comodidad que tiene el conductor es bueno.

Nivel de Servicio C: representa condiciones medias cuando el flujo es estable o empiezan a presentarse restricciones de geometría y pendiente. La libertad para conducir con la velocidad deseada dentro de la corriente vehicular se ve afectada al presentarse interferencias tolerables con otros vehículos, deficiencias de la vía que son en general aceptables. El nivel general de libertad y comodidad que tiene el conductor es adecuado.

Nivel de Servicio D: el flujo todavía es estable y se presentan restricciones de geometría y pendiente. No existe libertad para conducir con la velocidad deseada dentro de la corriente vehicular, al ocurrir interferencias frecuentes con otros vehículos, o existir

condiciones de vía más defectuosas. El nivel general de libertad y comodidad que tiene el conductor es deficiente.

Nivel de Servicio E: representa la circulación a Capacidad cuando las velocidades son bajas, pero el tránsito fluye sin interrupciones. En estas condiciones es prácticamente imposible adelantar, por lo que los niveles de libertad y comodidad son muy bajos.

La circulación a Capacidad es muy inestable, ya que pequeñas perturbaciones al tránsito causan congestión.

Aunque se han tomado estas condiciones para definir el nivel E, este nivel también se puede alcanzar cuando limitaciones de la vía obligan a ir a velocidades similares a la velocidad a Capacidad, en condiciones de inseguridad.

Nivel de Servicio F: representa la circulación congestionada, cuando el volumen de demanda es superior a la Capacidad de la vía y se rompe la continuidad del flujo. Cuando eso sucede, las velocidades son inferiores a la velocidad a Capacidad y el flujo es muy irregular. Se suelen formar largas colas y las operaciones dentro de estas se caracterizan

por constantes paradas y avances cortos. También condiciones sumamente adversas de la vía pueden hacer que se alcancen velocidades e irregularidades en el movimiento de los vehículos semejantes a las descritas anteriormente.

1.2. Planteamiento del Problema

"Causa un gran problema para los conductores este cierre en la avenida porque ahora todo el tráfico se concentra en el giro frente a la ciudadela Las Garzas, con los carros que avanzan hasta allá para retornar y los buses que han sido desviados hacia allá, hay congestión a toda hora", se queja Israel Rodríguez, quien se dedica a dar servicio de taxi, sobre el movimiento vehicular que desde la semana pasada tiene la avenida Francisco de Orellana, debido al cierre del giro a la izquierda de los vehículos.



Esta medida, según un comunicado oficial de la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM), también se implementó el año pasado con el fin de facilitar el acceso y salida de los centros comerciales.

“Se hace un tráfico terrible al pie de la ciudadela con aquellos carros que quieren ingresar a su residencia y aquellos que giran en U para retornar. Para mí no es la solución porque reduces la congestión en un punto y lo generas más adelante, y para los que vivimos en la ciudadela es perjudicial”, dice Carlos Rivera.

El inconveniente en esta situación es la falta de compromiso tanto de los peatones como de los conductores al momento de proceder al control del tránsito ya que debido a la aglomeración de vehículos en el mismo sector produce un desequilibrio en la circulación; y esto ocasiona un descontrol total.

El planteamiento de un buen control por los agentes de tránsito sería:

Transito lento y la contaminación del aire, conlleva también consigo a problemas sociales tales como la falta de comunicación entre las personas, altos niveles de estrés, violencia al volante, alto índice de accidentalidad por imprudencia de los conductores, todo esto se evidencia con mayor claridad cuando hay altos volúmenes de vehículos trasladándose en una misma dirección o las denominadas horas “pico”.

El mal estado de las vías da como resultado un tráfico con velocidades bajas lo cual en algunos puntos de la ciudad ocasiona congestión vehicular haciendo interminables las horas para trasladarse de un lugar a otro. (Redondo, 2015)



El alto flujo vehicular de la avenida Orellana en las horas pico que es aproximadamente 10.000 vehículos por hora y por la avenida Isidro ayora 8000 vehículos por hora. Los vehículos en esa intersección toman diferentes direcciones tanto al norte, largo o hacia el sur, tanto el flujo de Orellana como de Isidro Ayora, por lo que constituye una intersección de alto conflicto entre vehículos y peatones. En el lugar existe un semáforo, pero que en horas pico no abastece el alto flujo vehicular en la intersección.



1.3. Formulación del Problema

Esta ciudad rodeada aproximadamente los 3 millones de habitantes, que administra el tránsito y el transporte en función de las competencias asumida por los agentes de tránsitos con el ATM, Autoridad de Tránsito Municipal, que es una entidad nueva en este ámbito pero que ha logrado manejar la movilidad y la seguridad en las vías de una forma bastante eficiente, pero es evidente que no cuenta con el número necesario de Agentes de tránsito para el respectivo control y cubrir todas las necesidades de los servicios que requieren prioritariamente un control físico, especialmente en lugares como la intersección.

Existe el conflicto vial de vehículos y peatones se genera al pasar o cruzar estas avenidas Francisco de Orellana e Isidro Ayora, automáticamente abre la circulación para los vehículos en la intersección, que se encuentra cerrada, pero que también se genera un viraje de los vehículos. El viraje obligatorio de los vehículos que circulan, debido a que está cerrado el paso de los vehículos hacia el Este.

Una vez planteado el problema es necesario aplicar alguna acción o varias acciones que conlleve al respeto de la normativa de preferencia de vía o derecho de paso de

determinado en el Reglamento aplicativo a la LOTTTSV articulo 200 y lo que especifica el artículo 210 del mismo reglamento que determina que todo conductor al realizar una maniobra como el viraje obligatorio que deben realizar los conductores que se involucran en laso investigativo. Por tal razón es fundamental que de forma prioritaria exista un permanente control de la intersección con agentes civiles de tránsito, posteriormente se podría construir un paso elevado peatonal, situación muy compleja y hasta antiestético en el sector, realizar curso intensivo de educación vial a los usuarios que se encuentran usando la vía cotidianamente.

1.4. Objetivos de la Investigación

El trabajo investigativo es el exploratorio en la que se indaga los conflictos que viven los conductores y peatones y las personas que observan esos eventos cuando no hay control operacional de tránsito del Agente civil de Transito; y, como cambia la situación de percepción de la ciudadanía cuando el agente de tránsito está presente y realiza correctamente su trabajo.

1.4.1. Objetivo General

Plantear estrategias para el mejoramiento de la movilidad del sistema de transporte

1) Identificar las diferentes variables más significativas que afectan la movilidad vehicular.
2) Especificar los puntos críticos en los cuales se presenta mayor congestión vehicular
3) Promover el desarrollo de acciones significativas que fomenten el respeto de las normas de tránsito y conciencia ciudadana frente a la seguridad vial.

1.4.2. Objetivos Específicos

La misma debe contemplar la consideración de condiciones institucionales preexistentes, de compromisos financieros, de las posibles tecnologías, de las primeras acciones a tomar y de las estrategias para la mitigación de riesgos.

Para una efectiva planificación y ejecución de un proyecto ITS de apoyo a la gestión de una red de carreteras, el organismo responsable de la planificación del proyecto necesitará desarrollar su capacidad en una serie de temas claves:



1.5. Justificación de la Investigación

El flujo vehicular del sistema de transporte se constituye en un aspecto fundamental e importante para toda la ciudadanía ya que para lograr un desarrollo eficaz de las labores diarias se depende en gran medida de la facilidad de trasladarse de un sitio a otro.

De esta manera se logra evidenciar el inconformismo por parte de la ciudadanía, los crecientes niveles de accidentalidad y el aumento de los índices de contaminación en la ciudad.

Capítulo II: Fundamentación Teórica de la Investigación

2.1. Marco Teórico

El juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales. En los lugares donde no existan Jueces de Tránsito corresponderá el juzgamiento de la causa a los Jueces.
Las infracciones en materia de tránsito, se dividen en:

1. Delitos de tránsito
2. Contravenciones de tránsito.

La movilidad es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte. Es una actividad que responde a una necesidad de la población, pero también un derecho que debe de ejercerse con responsabilidad, debido a que a diario se producen millones de desplazamientos en las zonas urbanas a nivel mundial, lo cual, involucra el consumo de recursos naturales a gran escala y como consecuencia, la generación de contaminantes a la atmósfera.

Movilidad sustentable o sostenible

La movilidad sustentable es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro.
La movilidad sustentable o eco movilidad, es un término que en tan sólo unos pocos años, pasó de estar restringido -en la voz de especialistas y activistas en el tema, así como de tomadores de decisiones de políticas públicas al respecto-, a insertarse en el lenguaje cotidiano de ciudadanos y medios de difusión; consecuencia del impacto que la paulatina saturación a la que se enfrentan las vías de comunicación de las grandes ciudades tiene en la calidad de vida, salud y economía. No obstante, es aún pequeño el número de ciudadanos que en saben a ciencia cierta en qué consiste.



2.2. Marco Legal

El marco normativo referente al tránsito se define a la actividad el tránsito como una actividad estratégica de desarrollo del país, así la Constitución de la República del Ecuador.

Capítulo III: Diseño Metodológico

3.1. Tipo de Investigación

Con el método analítico – sintético que se sustenta en las causas que conllevan a quebrantar el deber objetivo de cuidado y con ello al incidente y al accidente, en razón de que este método permite analizar cada una de las causas por separado para llegar luego a una solo epilogo que beneficie a la investigación planteada.

3.2. Unidad de Análisis, Población y Muestra

La población son las que diariamente conocen y viene frecuentemente los riesgos que existen al cruzar la intersección entre la avenida Francisco de Orellana y Av. Isidro Ayora.



3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información

El empate de la Av. Isidro Ayora que conecta la vía Daule con la Francisco de Orellana, al norte de la ciudad, está abierto al tránsito vehicular, pese a que aún se dan los últimos acabados de esta obra vial que permitirá unir en soplo 5 minutos dos sectores de la ciudad: el industrial de la vía a Daule y el comercial y residencial de las ciudadelas del norte.

El acceso de 540 metros, con seis carriles de circulación: tres de ida y tres de regreso permite a los conductores que se desplacen con normalidad por ese sector de la urbe porteña.

En el tramo, los trabajadores terminan de construir las uniones de las calles de acceso de los bloques 7 y 10 de Bastión Popular, los bordillos, cunetas y se empatan los ductos-cajones del drenaje de aguas servidas. También se arreglan los distribuidores de tráfico y se concluye el adecentamiento del parterre central del acceso a fin de que luzca distinto con áreas verdes. Adicionalmente, se instala iluminación.

La vía por muchos años quedó abandonada porque la contratista JP Construcciones no culminó el contrato y para el reinicio de los trabajos, el Municipio de Guayaquil abrió una nueva licitación y adjudicó nuevamente la obra que es financiada, como en la primera ocasión por la Corporación Andina de Fomento (CAF), organismo internacional que otorgó el crédito para su financiamiento.

El tramo de la Isidro Ayora es construido por el consorcio Gama y tiene una longitud de 540 metros. No pudo ser concluida por administración directa de la Dirección de Obras Públicas Municipales, debido a los procesos precontractuales porque estando financiada por un organismo internacional, debieron de cumplirse las formalidades del caso de acuerdo con lo previsto en la ley.

Procedimientos

1. Radares de infracción, obtienen imágenes infractoras.
2. Luego se detiene al infractor para el labrado del acta.

3. Las fotos son enviadas a la sucursal principal donde serán procesadas con determinados softwares.
4. Se emitirá la constancia escrita adicional, que se le enviará desde el municipio en cuestión al infractor como prueba y documentación de su falta cometida.
5. Esta información es devuelta al municipio que enviará dicha acta a cada infractor para su posterior cobro.



Observamos un claro ejemplo en la figura anterior de la colisión que ocurrió por falta de las medidas necesarias en dichas avenidas de la ciudad de Guayaquil.

Capítulo IV:

Análisis y Resultados

4.1. Resultados

NOMBRE DE LA PARROQUIA	URBANO	RURAL	TOTAL
TARQUI	-	14.321	14.321

4.2. Análisis

El accidente de tránsito es el daño o perjuicio que se le hace a una persona u objeto, durante el desplazamiento o transportación o conducción de un vehículo, provocado usualmente por la actitud negligente o irresponsable de una persona o varias personas, así como la acción adversa del medio ambiente o clima (neblina, lluvias torrenciales, inundaciones, deslave, tornados, huracanes, etc.

El daño que infringen los accidentes de tránsito a la sociedad puede ser elevado tanto en número de muertos, lesionados, heridos o daños materiales. El alcohol causa grandes problemas médicos en el organismo del que lo consume, especialmente en el estómago, el hígado, el corazón y el sistema nervioso central. Todas estas consecuencias médicas pueden llevar al individuo hasta la muerte.

4.3. Propuesta (dependiendo los objetivos)

Existiendo una disposición técnica por parte del Gads cantonal de Guayaquil, conminando que la ATM de Guayaquil realice un estudio de las intersecciones que registran alto nivel de riesgo de accidentes de tránsito.

Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

Como conclusión a la importancia de un buen control de tránsito se requiere tomar las medidas necesarias; la educación vial pertinente para llegar a un oportuno resultado. Adicional se pudo apreciar en este estudio los detalles para obtener un mejor control en el tránsito.

La necesidad de designar desde las 06h00 hasta las 09h00 y de las 16h30nhasta las 19h00 agentes de tránsito en esa intersección. Recalcar que no se puede aplicar una medida de tránsito restrictiva de tipo vehicular o de restricción de viraje, en función de que no existe calles complementarias para desviar el tráfico.

5.2. Recomendaciones

La infraestructura vial no es lo suficientemente eficaz, crecen a un ritmo muy lento, mientras la movilidad aumenta cada día más; Se dificulta la movilidad vehicular cuando ni se proyectan ni ejecutan planes viales que desbloquen a la ciudad de un caos que se

La movilidad en la ciudad, cuando no se han reglamentado paraderos en sitios estratégicos como en el centro de la ciudad y se obedece al capricho del usuario que pide bajarse del bus en sitios no permitidos y el conductor del vehículo se ve obligado a parar en la mitad de la vía.

Una cuestión muy importante es mejorar la infraestructura vial, ya que, si esta no se mejora las demás propuestas antes mencionadas en el presente documento, pasaran a un segundo plano.

Referencias Bibliográficas

https://rno-its.piarc.org/es/conceptos-basicos-its-tecnologias-its/control-del-transito

https://www.atm.gob.ec/Show/News/72?AspxAutoDetectCookieSupport=1

https://www.comisiontransito.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/Estatuto-Organico-CTE.pdf

https://rno-its.piarc.org/es/operaciones-de-la-red-actividades-operacion-planificacion-e-informes/planes-de-gestion-del-transito

https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/13366/4/articulo%20sustentacion%20%281%29.pdf

https://www.eluniverso.com/noticias/2015/03/26/nota/4702616/trafico-estilo-asiatico-soporto-av-orellana-mas-hora/

https://rno-its.piarc.org/es/lanzamiento-de-its-estrategias-de-implementacion-de-its/planificacion-de-proyectos

https://ayudamelegal.com/lesion-personal/accidente-auto/causas/

https://www.redmannlaw.com/es/%C2%BFCu%C3%A1les-son-ejemplos-comunes-de-conducci%C3%B3n-imprudente%3F/

redmannlaw.com/es/¿Cuáles-son-ejemplos-comunes-de-conducción-imprudente%3F/

https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-ejecutivo-no.-1196-de-11-06-2012-reglamento-a-la-ley-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-via.pdf

https://melillaconbici.com/2015/10/14/dgt-encuesta-peatones/

Anexos 1

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (07 de agosto de 2008) actualizada a 2014. Quito. Registro Oficial Suplemento No. 398

Código Orgánico Integral Penal. (10 de febrero de 2014). Quito. Registro Oficial No. 180

Constitución de la República del Ecuador. (20 de octubre de 2008). Quito. Registro Oficial No. 449

Código Orgánico de la Función Judicial: (09 de marzo de 2009). Quito. Registro Oficial Suplemento 544

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (25 de junio de 2012). Reformada 2016. Registro Oficial Suplemento 731.

Anexos 2

Certificado de antiplagio

