# MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

Secretaría de Movilidad — Quito Alcaldía Metropolitana

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| A | Calidad Ambiental | 1 | Centro cero emisiones | 1.1 | IX | Plan de gestión de la demanda de viajes | Transversal | Reducir la operación de vehículos operados por combustibles fósiles en el centro histórico del DMQ, buscando una transición a tecnologías más limpias. | • Reducir las emisiones contaminantes.<br>• Mejorar la movilidad en el centro<br>• Incentivar los modos de caminata y no motorizados | **Revitalización del Centro Histórico de Quito | | | | |
| A | Calidad Ambiental | 1 | Centro cero emisiones | 1.1 | IX | Plan de gestión de la demanda de viajes | Transversal | Reducir la operación de vehículos operados por combustibles fósiles en el centro histórico del DMQ, buscando una transición a tecnologías más limpias. | • Reducir las emisiones contaminantes.<br>• Mejorar la movilidad en el centro<br>• Incentivar los modos de caminata y no motorizados | Centro de bajas o cero emisiones | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 1 | Centro cero emisiones | 1.2 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Modernizar la flota del sistema de transporte público a vehículos cero emisiones que ayuden a garantizar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas en el Distrito Metropolitano Quito | •Aumento en la eficiencia y eficacia del Sistema de Transporte Público<br>•Desarrollo de una movilidad limpia y sostenible en el área metropolitana de Quito<br>•Protección de la salud física y mejora en la calidad de vida de cada uno de los habitantes del DMQ<br>•Mitigación de las emisiones contaminantes y el consumo de recursos energéticos en el sistema de transporte público del DMQ | **Movilidad Eléctrica para los corredores de buses del DMQ | MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS | EPMTPQ | COMPONENTE 1: ADQUISICIÓN DE TROLEBUSES ELÉCTRICOS - USD $ 33.000.000<br>COMPONENTE 3: ADQUISICIÓN DE BUSES ARTIUCLADOS ELÉCTRICOS - USD $12.000.000 | $ 45.000.000,00 |
| C | Red Quito Conectado | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.1 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial urbano del DMQ, garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan desplazamientos principalmente en sentido longitudinal (N-S), (S-N) y de esta forma contribuir a la disminución de los tiempos de viaje en zona con gran afluencia vehicular propensa a congestión | • Consolidación del anillo urbano en el DMQ<br>• Consolidar la eje longitudinal de la Av. Mariscal Sucre y facilitar la circulación del tráfico vehicular en la zona sur<br>• Garantizar la accesibilidad de los usuarios a la zona sur del DMQ<br>• Disminuir la congestión y flujo vehicular conflictivo en zonas con baja accesibilidad en el DMQ<br>• Diminución en el tiempo de viaje de los usuarios | **Prolongación Av. Mariscal sucre hasta Guamaní (Desde la Ecuatoriana hasta la Calle S63 B sobre la Av. Patricio Romero Barbarie) | INFRAESTRUCTURA VIAL | EPMMOP | ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS DE INGENIERÍA DEL PROYECTO "PROLONGACIÓN SUR AV. MARISCAL SUCRE ENTRE LA AV. LA ECUATORIANA – PATRICIO ROMERO – AV. PEDRO VICENTE MALDONADO" | $ 754.050,67 |
| C | Red Quito Conectado | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.2 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial urbano del DMQ, garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan desplazamientos principalmente en sentido transversal (E-W), (W-E) y de esta forma contribuir a la disminución de los tiempos de viaje en zona con gran afluencia vehicular propensa a congestión. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo urbano en el DMQ<br>• Consolidar tres ejes transversales en la zona sur del DMQ, entre Quitumbe y Guamaní, que mejore las condiciones de circulación de los usuarios principalmente entre la Av. Mariscal Sucre, Av. Maldonado y Av. Simón Bolívar<br>• Garantizar la accesibilidad de los usuarios a la zona sur del DMQ | **Transversal – Escalones Quito Sur (Conexiones transversales entre la Av. Mariscal Sucre y Av. Simón Bolívar en la zona sur de la ciudad entre Quitumbe y Guamaní) | INFRAESTRUCTURA VIAL | EPMMOP | ESTUDIO DE FACTIBILIDAD, DISEÑO DEFINITIVO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA AV. ESCALÓN 1, DESDE LA AV. SIMÓN BOLÍVAR HASTA LA CALLE JOSEFA LOZANO ($567.361)<br><br>ESTUDIOS Y DISEÑO DEFINITIVO DE INGENIERÍA DEL PROYECTO ESCALON: DESDE LA CALLE JUAN BERNARDO INSUASTI (TRAMO ORIENTAL) HASTA LA AV. CAMILO OREJUELA (TRAMO OCCIDENTAL), EN UNA LONGITUD APROXIMADA DE 6,50 KM., UBICADA EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA ($ 564.610) | $ 1.131.971,00 |
| C | Red Quito Conectado | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.3 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano del DMQ, garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan desplazamientos principalmente en sentido longitudinal (N-S), (S-N) y de esta forma garantizar la oferta de infraestructura sobre los valles del distrito, que mejoren el tiempo de viaje y experiencia de los usuarios. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo metropolitano en el DMQ<br>• Consolidar un eje transversal en la zona Oriental que conecte la Av. Simón Bolívar y la proyección de la Troncal Metropolitana, que facilite la el ingreso y salida de los flujos vehiculares que se desplazan en sentido longitudinal a la altura de la Avenida San Juan Bernardo Insuasti<br>• Garantizar la accesibilidad a la zona Oriental a través de la troncal metropolitana | **Conexión vial Av. Simón Bolívar y Troncal Metropolitana (A la altura la calle San Juan Bernardo Insuasti) | | | | |
| C | Red Quito Conectado | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.4 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial regional del DMQ, garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan desplazamientos principalmente en sentido transversal (E-W) y (W-E), en la zona del valle de Tumbaco y que garantiza la oferta de infraestructura que conecte los flujos vehiculares regionales hacia el DMQ y viceversa con el fin de contribuir a la disminución de los tiempos de viaje, así como desplazar | • Consolidación del anillo regional en el DMQ<br>• Consolidar un eje transversal en la zona Oriental de la ciudad denominado Ruta Viva Fase III, entre la Av. Interoceánica y Corredor Alpachaca, que garantice la circulación vehicular regional de las provincias aledañas al DMQ<br>• Consolidar la Ruta Viva, como una de las vialidades de orden regional y metropolitano en el DMQ | **Transversal Ruta Viva Fase III (Entre la Av. Interoceanica y Corredor Alpachaca) | INFRAESTRUCTURA VIAL | EPMMOP | ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD, FACTIBILIDAD DE SOLUCIONES Y REFORMAS GEOMÉTRICAS VIALES EN LA AV. SIMÓN BOLÍVAR; ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS PARA REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL DE LA AV. SIMÓN BOLÍVAR DESDE EL INTERCAMBIADOR SANTA ROSA HASTA EL REDONDEL MARESA, EN LA AV. CÓRDOVA GALARZA 56.4 KM DE LONGITUD; Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS PARA REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL DE LA RUTA VIVA, DESDE LA AV. SIMÓN BOLÍVAR HASTA EL REDONDEL DE PUEMBO 12.8 KM DE LONGITUD | $ 628.960,00 |
| C | Red Quito Conectado | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.5 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial regional del DMQ, garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan viajes principalmente con motivación de recreación y turismo desde y hacia la costa pacífica del Ecuador, en la zona de San Antonio a la altura de la mitad del mundo, a través de una vialidad paralela a la Av. Manuel Córdoba Galarza y que separe los flujos que ingresas y salen del complejo turístico "Mitad del Mundo", así como desplazar estos flujos hacia las vías con mayor jerarquía y de evitar el ingreso a la red vial urbana en el DMQ. | • Consolidación del anillo regional en el DMQ<br>• Consolidar un eje longitudinal paralelo a la Av. Manuel Córdoba Galarza, en el sector San Antonio - Mitad del mundo<br>• Consolidar la ruta alterna que segregue los flujos que se dirigen hacia y desde el DMQ en la zona noroccidental y que sirve de conexión con la costa pacífica del país y evite la congestión a la altura de la mitad del mundo<br>• Disminuir la congestión y flujo vehicular conflictivo en zonas con baja accesibilidad en el DMQ | **Prolongación Av. Simón Bolívar (Entre San Antonio - Calacalí) | | | | |
| C | Red Quito Conectado | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.6 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano del DMQ, garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan viajes al interior de la zona urbana en el sector de calderón en su zona norte, así como desplazar los flujos que requieren realizar desplazamientos en sentido transversal y que actualmente realizan sus desplazamientos por vías locales en la zona, hacia vías con mayor jerarquía que reduzcan los tiempos de viajes en el DMQ. Contribuir al cumplimiento del OE4 del | • Consolidación del anillo metropolitano en el DMQ<br>• Consolidar un eje transversal que conecte la Av. Panamericana norte con la Av. Simón Bolívar en la zona norte de la ciudad, que permita la conexión de los flujos que se trasladan sobre el sector de calderón<br>• Consolidar una infraestructura de conexión vial en la zona norte de la ciudad que permita la circulación de flujos vehiculares en sentido transversal (E-W) y (W-E) | **Transversal Oyacoto – San Antonio (Entre Av. Panamericana y Simón Bolívar) | | | | |
| C | Red Quito Conectado | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.7 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado<br>Transporte Público | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano del DMQ, que mejore las condiciones de accesibilidad del transporte público, a través de la intervención sobre el eje principal de circulación en las zonas de mayor densidad población y de vivienda, garantizando mejores características de velocidad y nivel de servicio, a través de la reducción del tiempo de viaje en este modo de transporte. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT, así como la optimización del sistema de transporte público | • Conformación de una red de infraestructura de transporte de buenas condiciones físicas a nivel local, sobre el trazo longitudinal donde circula en transporte público convencional y alimentador en las zonas con mayor densidad poblacional "Barrios" de la ciudad<br>• Consolidar una infraestructura de conexión vial que articule todas las zonas de la ciudad, a través del acceso al transporte público de calidad y nivel de servicio | **Infraestructura de acceso a barrios en el DMQ (Vías locales) | MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN | EPMMOP | REHABILITACIÓN (170 KM) -MANTENIMIENTO 4520 KM (VARIOS PAQUETES VIALES Y ADM. DIRECTA - SE CONSIDERA CADA KM DE VÍA - CALLE LIBERADA SIN BACHES) | $ 30.490.399,32 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.8 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público de cercanías que integre y articule la Administración Zonal de Quitumbe y el Cantón de Mejía, específicamente en el tramo comprendido entre la Estación de Transferencia El Recreo y Tambillo | •Accesibilidad y cobertura para Quito y las parroquias vecinas en el Cantón de Mejía<br>•Confiabilidad en los tiempos de viaje y activación del sector turismo<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ<br>•Servicio de transporte eficiente e inclusivo especialmente para mujeres y grupos de atención prioritaria<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ | Tren de Cercanías desde Machachi – Chiriyacu | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 2 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel zonal | 2.9 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público de cercanías que integre y articule la Administración Zonal del Aeropuerto y el Cantón de Cayambe, específicamente en el tramo comprendido entre la parroquia rural de Puembo y la parroquia urbana Juan Montalvo | •Accesibilidad y cobertura para Quito y las parroquias vecinas del Valle Nororiental y el Cantón de Cayambe<br>•Confiabilidad en los tiempos de viaje y activación del sector turismo<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ<br>•Servicio de transporte eficiente e inclusivo especialmente para mujeres y grupos de atención prioritaria<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ | Tren de Cercanías desde Tababela – Cayambe | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 3 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel sectorial | 3.1 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Mejorar las condiciones de transporte de los habitantes del sector suroccidental del DMQ, mediante la implementación de una línea por cable que permita la conexión rápida y segura entre los barrios Líderes de Alcazar y Guamaní | •Accesibilidad y cobertura para la zona sur del DMQ, en los barrios Líderes de Alcazar, Nuevos Horizontes del Sur y Guamaní<br>•Mejora en la movilidad urbana y en la confiabilidad de los tiempos de operación<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Apropiación y cultura ciudadana en la zona de impacto del proyecto<br>•Disminución de emisiones de gases contaminantes<br>•Aumento en la calidad del aire del DMQ | **Implementación de la Línea de Transporte por Cable entre el Terminal de Guamaní y sus zonas montañosas | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 3 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel sectorial | 3.2 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Mejorar las condiciones de transporte de los habitantes del sector suroriental del DMQ, mediante la implementación de una línea por cable que permita la conexión rápida y segura entre los barrios Solanda y Conocoto | •Accesibilidad y cobertura para la zona sur del DMQ, en los barrios Solanda y Conocoto<br>•Mejora en la movilidad urbana y en la confiabilidad de los tiempos de operación<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Apropiación y cultura ciudadana en la zona de impacto del proyecto<br>•Disminución de emisiones de gases contaminantes<br>•Aumento en la calidad del aire del DMQ | **Implementación de la Línea de Transporte por Cable entre Solanda y Conocoto | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 3 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel sectorial | 3.3 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Mejorar las condiciones de transporte de los habitantes del sector centro y occidente del DMQ, mediante la implementación de una línea por cable que permita la conexión rápida y segura entre los barrios Toctiuco y El Tejar | •Accesibilidad y cobertura para la zona sur del DMQ, en los barrios Toctiuco y El Tejar<br>•Mejora en la movilidad urbana y en la confiabilidad de los tiempos de operación<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Apropiación y cultura ciudadana en la zona de impacto del proyecto<br>•Disminución de emisiones de gases contaminantes<br>•Aumento en la calidad del aire del DMQ | **Implementación de la Línea de Transporte por Cable entre Toctiuco y El Tejar (Línea Central) | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 3 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel sectorial | 3.4 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Mejorar las condiciones de transporte de los habitantes del sector norte del DMQ, mediante la implementación de una línea por cable que permita la conexión rápida y segura entre los barrios La Ofelia y Pisulí | •Accesibilidad y cobertura para la zona sur del DMQ, en los barrios La Ofelia y Pisulí<br>•Mejora en la movilidad urbana y en la confiabilidad de los tiempos de operación<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Apropiación y cultura ciudadana en la zona de impacto del proyecto<br>•Disminución de emisiones de gases contaminantes<br>•Aumento en la calidad del aire del DMQ | **Implementación de la Línea de Transporte por Cable entre La Ofelia y Pisulí - (Línea Norte) | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 3 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel sectorial | 3.5 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano del DMQ, garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan viajes al interior de la zona urbana en el sector sur a la altura de Guamaní, así como desplazar los flujos que requieren realizar desplazamientos en sentido transversal y que actualmente realizan sus desplazamientos por vías locales en la zona, hacia vías con mayor jerarquía que reduzcan los tiempos de viajes en el DMQ. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo metropolitano en el DMQ<br>• Consolidar un eje transversal que conecte la Av. Maldonado y Av. Simón Bolívar en la zona sur en Guamaní a la altura de la Calle S 60 y S 63<br>• Consolidar una infraestructura de conexión vial en la zona sur de la ciudad que permita la circulación de flujos vehiculares en sentido transversal (E-W) y (W-E)<br>• Generar una vialidad alterna para los usuarios con mejores condiciones de operación y capacidad | **Transversal Entre Av. Maldonado Y Av. Simón Bolívar (a la altura de la Calle S60 y Calle S63) | INFRAESTRUCTURA VIAL | EPMMOP | ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, IMPACTOS AMBIENTALES, DEFINITIVOS DE INGENIERIA Y DISEÑOS COMPLEMENTARIOS DEL ESCALÓN 3, DESDE LA CALLE OE4-PROLONGACIÓN MARISCAL SUCRE-PATRICIO ROMERO-AV. MALDONADO-PROYECTO AV. TURUBAMBA PROYECTO AV. PADRE CAROLLO-AV. SIMON BOLIVAR, DE UNA LONGITUD APROXIMADA DE 5,00 KM Y LA AV. PADRE CAROLLO, DESDE LA AV. GONZALO PÉREZ BUSTAMANTE HASTA LA CALLE "J", EN UNA LONGITUD APROXIMADA DE 6,30 KM.,UBICADAS EN LAS PARROQUIAS<br>QUITUMBE Y TURUBAMBA, EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA (RECURSOS DISPONIBLES EN PROGRAMA RED QUITO CONECTADO) | $ 773.116,91 |
| C | Red Quito Conectado | 3 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel sectorial | 3.6 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano del DMQ, con especial énfasis en la zona del mercado mayorista garantizando una conexión adecuada para los usuarios que realizan viajes al interior de la zona urbana, así como desplazar los flujos que requieren realizar desplazamientos en sentido transversal y que actualmente realizan sus viajes por vías locales en la zona, hacia vías con mayor jerarquía que reduzcan los tiempos de viajes en el DMQ y faciliten el ingreso y salida de mercancías del mercado mayorista. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo metropolitano en el DMQ<br>• Consolidar un eje transversal que conecte la Av. Teniente Hugo Ortiz y la Av. Maldonado, en el sector del mercado mayorista, que genere una solución vial en el aumento de la capacidad y velocidad de la infraestructura<br>• Establecer una conexión en sentido transversal (E-W) y (W-E) que garantice el acceso a la zona del mercado mayorista, así como los flujos entre estas dos avenidas mencionadas | **Transversal Junto al Río Machángara Sector Mercado Mayorista (Sobre Av. Ayapamba entre Av. Maldonado y Av. teniente Hugo Ortiz) | | | | |
| C | Red Quito Conectado | 3 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel sectorial | 3.7 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano del DMQ, en el zona occidental de la ciudad que garantice los desplazamientos transversales a la altura de la Av. el Inca, así como desplazar los flujos que requieren realizar desplazamientos en sentido transversal y que actualmente realizan sus viajes por vías locales en la zona, hacia vías con mayor jerarquía que reduzcan los tiempos de viajes en el DMQ, así como incentivar el uso de modos sostenibles sobre infraestructura mixta. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo metropolitano en el DMQ<br>• Consolidar un eje transversal que conecte la Av. Mariscal Sucre y la Av. La prensa, a través de la prolongación de la Av. El Inca<br>• Establecer una conexión en sentido transversal (E-W) y (W-E) que garantice el acceso a la zona occidental del DMQ desde el centro y sur de la ciudad y viceversa, especialmente en el sector del parque bicentenario y la Labrador)<br>• Generar una infraestructura de biciusuarios que incentive su uso en los desplazamientos cotidianos | **Conexión Vial entre Av. Mariscal Antonio José de Sucre y Av. Brasil (Prolongación Av. El Inca) | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.1 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que se integre y articule con el corredor suroccidental en la zona noroccidental del DMQ, específicamente en el tramo comprendido entre Miraflores y la Ofelia | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ | Implementación de la Línea BRT Mariscal Sucre - Noroccidental | | | | |

# MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.2 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que integre y articule el Valle de los Chillos y el sector centro de la ciudad, específicamente en el tramo comprendido entre Conocoto y la Estación del Metro La Magdalena | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT Los Chillos - Hipercentro | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.3 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que integre y articule el valle nororiental y el sector centro de la ciudad, específicamente en el tramo comprendido entre Tababela y la Estación del Metro La Carolina | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT La Carolina - Cumbayá – Tumbaco – Tababela | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.4 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Establecer un corredor vial exclusivo desde el Labrador hasta Carapungo que permita consolidar el Sistema Integrado de Transporte Público con la zona norte del Distrito Metropolitano de Quito | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | *Implementación de la Línea BRT El Labrador - Carapungo | OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | Carril Exclusivo en Superficie | $ - |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.5 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Extender la Línea 1 del Metro de Quito en dos tramos de vía: el primero en el sector sur hasta el Terminal de Transferencia Guamaní y el segundo en el sector norte de Quito en dos secciones proyectadas desde la estación El Labrador hasta la Ofelia y Calderón respectivamente | •Eficiencia del Sistema Metro de Quito<br>•Mejora en la movilidad del DMQ.<br>•Aumento de la calidad de vida de las personas<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Servicio de transporte eficiente e inclusivo especialmente para mujeres y grupos de atención prioritaria<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Línea 2 del Metro: Quitumbe - Guaman; Labrador - La Ofelia; Labrador - Calderón | Primera Línea del Metro de Quito | EPMMQ | El proyecto Primera Línea del Metro de Quito", contempla la extensión de la Línea 1 del Metro de Quito hasta La Ofelia. | $ 151.956.576,71 |
| C | Red Quito Conectado | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.6 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial regional del DMQ, en el zona sur oriental de la ciudad, a través de la articulación total del eje longitudinal de la Av. General Rumiñahui sobre la ruta E35 y E20 que actualmente se encuentra en una sección transversal de un carril por sentido, y de esta forma garantizar el flujo continuo de los vehículos mixtos que transitan sobre la zona de los valles en sentido (N-S) y (S-N), así como el ingreso al perímetro urbano del DMQ. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo regional en el DMQ.<br>• Consolidar el eje longitudinal de la Av. General Rumiñahui sobre la red regional la platafa en el DMQ, sobre la ruta E35 y E20<br>• Consolidar la Av. General Rumiñahui como eje estructurante de la movilidad en el sector oriental de la ciudad y los valles conurbados<br>• Promover la integración modal en la ciudad, garantizando condiciones de operación y nivel de servicio adecuado | **Ampliación Av. General Rumiñahui (Entre Panamericana sur y Monumento el Colibrí) | | | | |
| C | Red Quito Conectado | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.7 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano del DMQ, en el zona oriental y en toda la extensión longitudinal de la ciudad para vehículos mixtos que transitan sobre los valles en sentido (N-S) y (S-N), así como los usuarios que requieren ingresar y salir al perímetro urbano del DMQ y que encuentran a través de esta infraestructura una solución ahorra para el desarrollo de sus viajes cotidianos. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo metropolitano en el DMQ.<br>• Consolidar un eje longitudinal nuevo sobre la zona de Oriental de la ciudad que atraviese los valles y que garantice el flujo vehicular en sentido (N-S) y (S-N)<br>• Conformación de una infraestructura de alta capacidad y velocidad, como alternativa vial para el desarrollo de los desplazamientos cotidianos en habitantes de los valles y perímetro urbano | **Troncal Metropolitana | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.8 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que se integre y articule con el Corredor Hipercentro - Valle de los Chillos en la zona nororiental del DMQ, específicamente en el tramo comprendido entre Conocoto y Sangolquí | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT entre Conocoto y Sangolquí | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.9 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que integre y articule la zona este de Quito y el sector norte de la ciudad, específicamente en el tramo comprendido entre Napoleón y la Estación del Metro El Labrador | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT entre Napoleón y Bicentenario | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.10 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que se integre y articule con el Corredor Labrador - Carapungo en la zona noreste del DMQ, específicamente en el tramo comprendido entre Carapungo y Calderón | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT entre Carapungo y Calderón | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.11 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que integre y articule la zona este de Quito y el sector norte de la ciudad, específicamente en el tramo comprendido entre Carapungo y la Delicia | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT entre Carapungo y la Delicia | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.12 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que integre y articule la Parroquia de San Antonio de Pichincha con el norte de Quito, específicamente en el tramo comprendido entre La Ofelia y Mitad del Mundo | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT entre la Ofelia y Mitad del Mundo | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.13 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Extender el Corredor Central Trolebús hacia el sur de la Ciudad, específicamente en el tramo comprendido entre el Terminal Interprovincial Quitumbe y el Terminal de Transferencia Guamaní | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Extensión de la Línea BRT Trolebús entre Quitumbe y Guamaní | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.14 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que integre y articule el sector norte de Quito con la zona centro de la ciudad, específicamente en el tramo comprendido entre Comité del Pueblo y el Terminal Microregional Río Coca | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT entre Río Coca y Comité del Pueblo | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.15 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que integre y articule el sector norte de Quito con la zona centro de la ciudad, específicamente en el tramo comprendido entre Carapungo y el Ejido | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal y subtroncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Línea BRT entre El Ejido y Carapungo | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.16 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que alimente y de complementariedad a la Línea 1 del Metro, específicamente en el tramo comprendido entre Labrador y El Ejido | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal y subtroncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Subtroncal Amazonas | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.17 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que alimente y de complementariedad a la Línea 1 del Metro, específicamente en el tramo comprendido entre Carcelén y El Ejido | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal y subtroncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Subtroncal Eloy Alfaro | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 4 | Mejorar la conectividad y accesibilidad del territorio a nivel metropolitano | 4.18 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar una red de transporte público masivo que alimente y de complementariedad a la Línea 1 del Metro y al corredor Ecovía, específicamente en el tramo comprendido entre Marín Central y Comité del Pueblo | •Conectividad eficiente entre las zonas del territorio del DMQ.<br>•Aumento de capacidad y mejora del nivel de servicio del sistema troncal y subtroncal del DMQ.<br>•Atención a las especificidades y necesidades de mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.<br>•Accesibilidad universal para todos los grupos sociales del DMQ.<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ. | Implementación de la Subtroncal Shyris | | | | |

# MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| C | Red Quito Conectado | 5 | Implementación de nuevas propuestas viales, para mejorar zonas conflictivas y reducir tiempos de viaje | 5.1 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación del anillo vial metropolitano y urbano del DMQ, en el zona nororiental y que conecte de forma más eficiente los valles con el caso urbano de la ciudad, así como los usuarios que del transporte público para el desarrollo de sus viajes cotidianos. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Consolidación del anillo metropolitano en el DMQ.<br>• Solución de zona conflictiva en temas de congestión sobre el túnel Guayasamín<br>• Conformación de una vialidad alterna al túnel Guayasamín que contribuya a la evacuación de los flujos, de forma eficiente a niveles de servicio adecuados. | **Solución vial - Túnel Guayasamín (A la altura de plaza Argentina) | | | | |
| C | Red Quito Conectado | 5 | Implementación de nuevas propuestas viales, para mejorar zonas conflictivas y reducir tiempos de viaje | 5.2 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Avanzar en la conformación de la red vial urbana del DMQ, en el zona norte de la ciudad a la altura del parque bicentenario, de forma tal que garantice la continuidad en los flujos transversales en sentido (E-W) y (W-E) sobre la calle Capital Rafael Ramos, Av. La Florida, Av. José Fernández Salvador, con el fin de generar rutas alternas a la red vial existente para el desarrollo de sus viajes cotidianos. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Avanzar en la conformación de la red vial urbana del DMQ, en el zona norte de la ciudad a la altura del parque bicentenario, de forma tal que garantice la continuidad en los flujos transversales en sentido (E-W) y (W-E) sobre la calle Capital Rafael Ramos, Av. La Florida, Av. José Fernández Salvador, con el fin de generar rutas alternas a la red vial existente para el desarrollo de sus viajes cotidianos. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | **Sistema vial parque Bicentenario ( Calle Rafael Ramos, Av. La Florida y Av. Fernández Salvador) | | | | |
| C | Red Quito Conectado | 6 | Gestión de la Infraestructura Vial | 6.1 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Conformar un sistema de gestión de la infraestructura, que integre las entidades territoriales encargadas del mantenimiento y operación de la red vial urbana de la ciudad, directamente con la ciudadanía y las necesidades de intervención que se requieren sobre la infraestructura en toda la extensión de la ciudad. De esta forma contribuir a la integración de todos los actores viales que sobre la red del DMQ. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Definir un inventario vial acorde a las características físicas y de infraestructura del DMQ.<br>• Establecer un sistema de gestión sobre la infraestructura de transporte desde las entidades territoriales, dirigido a la interacción con la ciudadanía<br>• Veedurías y rendición de cuentas hacia la comunidad, sobre los procesos de mantenimiento y rehabilitación de infraestructura que se desarrollen en el DMQ. | **Sistema de gestión de la infraestructura (Inventario de la red vial, Red vial maestra, Mecanismos de participación ciudadana, Rendición de cuentas a la ciudadanía) | FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL | EPMMOP | EVALUACIÓN FUNCIONAL DE PAVIMENTOS DE LA RED VIAL DEL DMQ,A TRAVÉS DE LA MEDICIÓN DEL ÍNDICE DE RUGOSIDAD INTERNACIONAL (IRI) Y DEL ÍNDICE DE CONDICIÓN DE PAVIMENTO (PCI) PARA VÍAS DE PAVIMENTO FLEXIBLE<br><br>ADMINISTRACIÓN DIRECTA: INVENTARIO DE PUENTES VEHICULARES, PEATONALES E INTERCAMBIADORES DEL DMQ | $ 400.000,00 |
| C | Red Quito Conectado | 7 | Mantenimiento de la Infraestructura Vial | 7.1 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte privado | Definir un manual de mantenimiento vial, que integre las características de una evaluación técnica y económica para su desarrollo, en función de las etapas de deterioro y actividades que se puedan llevar a cabo, iniciando por un análisis funcional de la infraestructura, seguido por un priorización y finalizando por la definición de las actividades a desarrollar. Este proceso debe atender las características propias del DMQ en cuanto a la operación de su infraestructura. Contribuir al cumplimiento del OE4 del PMDOT. | • Establecer una metodología para la evaluación del estado actual de la estructura de pavimento y las obras complementarias que garantizan el adecuado funcionamiento de la infraestructura<br>• Elaborar la descripción detallada de las actividades que se deben desarrollar en el proceso de mantenimiento de tipo Rutinario, Preventivo y de Rehabilitación vial ajustado a las características del DMQ.<br>• El manual de mantenimiento y rehabilitación vial, busca la implementación de una metodología con enfoque inclusivo para todos los actores viales | **Manual de mantenimiento y rehabilitación vial(Priorización de vías) | Manual de mantenimiento y rehabilitación vial(Priorización de vías) | EPMMOP | RESOLUCION Nro. 025- GG- 2023 Norma Interna de metodología para priorización de proyectos y actividades de rehabilitación Vial de 20 de enero de 2023 | |
| D | Movilidad sostenible | 7 | Mantenimiento de la Infraestructura Vial | 7.2 | VI | Plan de gestión del tráfico | Transversal | Realizar un plan de señalización vial para la ampliación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en el DMQ garantizando la seguridad, movilidad y mejorando la percepción de confort de los usuarios de la infraestructura. | • Reducir la congestión vehicular<br>• Ahorros en tiempos de viaje<br>• Reducción de los riesgos de accidentalidad<br>• Mayor información a los usuarios<br>• Priorizar a niños y personas mayores o con problemas de movilidad<br>• Disminuir los niveles de contaminación<br>• Aumentar el uso de modos no motorizados<br>• Reducir los niveles de ruido | **Plan de implementación y mantenimiento de la señalización vial | SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN | EPMMOP | ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALIZACIÓN VIAL<br>Adquisición de pintura de alto tráfico, thinner, microesferas para señalización en el DMQ | $ 3.963.111,03 |
| E | Patrimonio natural | 8 | Corredores con identidad para la creación de lugar | 8.1 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Reconectar el paisaje natural del DMQ, a través de Corredores Verdes que permitan la continuidad ecosistémica, y la mezcla balanceada de funciones urbanas en términos de movilidad, energía e interacción social, con el uso de tecnologías de infraestructura verde. | • Consolidar comunidades y barrios sostenibles<br>• Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras<br>• Asegurar vida plena y justa, con igualdad de oportunidades<br>• "No dejar a nadie atrás"<br>• Mitigación y adaptación al cambio climático | **Corredores Verdes | ESPACIOS VERDES | EPMMOP | EXISTE EL PROYECTO PILOTO, QUE ADEMÁS, SE GESTIONA CON APOYO DE EMPRESA PRIVADA, PARA IMPLEMENTAR SUDS EN PARTERRE CENTRAL DE AV. 10 DE AGOSTO, ENTRE AV. MARIANA DE JESÚS Y GUINAL, CON LA MEJORA DE ALCORQUES Y REEMPLAZO DE ARBOLADO DE LAS VERDAS DE DICHO TRAMO.<br>EN EL PLAN DE INVERSIÓN ANUAL 2024, SE REGISTRA EL OBJETO "ADQUISICIÓN DE PLANTAS PARA EL REORDENAMIENTO DE LA AV. 10 DE AGOSTO". EL PRESUPUESTO ESTIMADO, CORRESPONDE A LA COMPRA DIRECTA DE PLANTAS PARA LA AV. 10 DE AGOSTO Y COMPRA DE INSUMOS PARA EL TRAMADO DE VIVEROS LO QUE SE REQUIERE PARA IMPLEMENTAR LOS CORREDORES VERDES.TAMBIÉN SE HA CONSIDERADO REPOTENCIACIÓN DE VIVEROS Y COMPRA DE INSUMOS AGRÍCOLAS PARA EL DESARROLLO DE LAS PLANTAS.<br><br>"CONSTRUCCIÓN DEL BULEVAR PARQUE LA CAROLINA (REGENERACIÓN TRIBUNA DE LOS SAHRIS" | $ 111.863,83 |
| E | Patrimonio natural | 8 | Corredores con identidad para la creación de lugar | 8.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Crear un corredores de movilidad con sentido de creación de lugar, a través de promoción del turismo de corta distancia en redes de caminabilidad y cicloinfraestructura en Distritos con oferta cultural, artística, gastronómica, entretenimiento y bienestar. | • Consolidar comunidades y barrios sostenibles<br>• Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras<br>• Impulsar la productividad<br>• Asegurar vida plena y justa, con igualdad de oportunidades | **Circuitos Turísticos | | | | |
| E | Patrimonio natural | 8 | Corredores con identidad para la creación de lugar | 8.3 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Crear corredores de movilidad con sentido de creación de lugar de vocación académica a través de la conexión segura entre centros universitarios y de educación con bibliotecas, campus universitarios, hostales, residencias universitarias, museos, y demás actividades afines. | • Consolidar comunidades y barrios sostenibles<br>• Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras<br>• Impulsar la productividad<br>• Asegurar vida plena y justa, con igualdad de oportunidades<br>• Acceso seguro de la población a los servicios académicos y conexos a esta actividad<br>• Activación del espacio público | **Circuitos Universitarios | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 9 | Articulación institucional de la operación del SITP | 9.1 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Crear una Entidad Administradora que tenga control y organización del SITP mejorando la planificación y operación del sistema para poder tener una mejor calidad de prestación de servicio al usuario | •Aumento de uso del transporte público<br>•Mejora en la organización del sistema integrado de transporte público<br>•Niveles de calidad en el sistema<br>•Mejora de la calidad del servicio y de atención a los usuarios del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros | Creación de una entidad técnica para la administración de la integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y Modos No Motorizados- Entidad Administradora del Sistema Integrado de Transporte Público | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 9 | Articulación institucional de la operación del SITP | 9.2 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar indicadores de seguimiento que garanticen la óptima operación del sistema y se logré realizar el adecuado control y establecer oportunidades de mejora en caso de ser necesario | •Eficiencia del Sistema Integrado de Transporte Público<br>•Mejora en la percepción y satisfacción del usuario<br>•Análisis de indicadores de patrones de viaje evaluados por género | Diseño, seguimiento y control de indicadores de servicio | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ 6.659,00 |
| D | Movilidad sostenible | 10 | Implementación de mecanismos de financiación alternativos para la movilidad | 10.1 | IX | Plan de gestión de la demanda de viajes | Transversal | Implementar zonas de cobro por congestión con el fin de desincentivar la circulación de vehículos de cuenta propia y de carga por corredores de alta circulación vehicular dándole prioridad a la movilidad sostenible. | •Reducción de la congestión vehicular<br>•Desarrollo sostenible<br>•Reducción de emisiones contaminantes | **Cobros por congestión que emulen cobros por emisión | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 10 | Implementación de mecanismos de financiación alternativos para la movilidad | 10.2 | IX | Plan de gestión de la demanda de viajes | Transversal | Desarrollar programas publicitarios con el fin de dar a conocer e incentivar la contribución con la implementación de las medidas de gestión y el uso de modos sostenibles junto a una reducción de viajes. | •Reducción de la congestión vehicular<br>•Activación económica<br>•Desarrollo sostenible<br>•Reducción de accidentalidad | **Marketing de medidas de Gestión - publicidad en BRT y SBP | PROMOCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SM | | $ 200.000,00 |
| D | Movilidad sostenible | 10 | Implementación de mecanismos de financiación alternativos para la movilidad | 10.3 | VI | Plan de gestión del tráfico | Transporte privado | Crear un Plan Maestro de Estacionamientos en el Distrito Metropolitano de Quito estableciendo pautas y regulaciones en donde se permita tener un control efectivo y equitativo de los establecimientos dedicados a esta actividad. | •Reducir la congestión vehicular<br>•Ahorros en tiempos de viaje<br>•Recaudo económico más eficiente<br>•Recuperación del espacio público<br>•Reducir los índices de siniestralidad<br>•Disminuir los niveles de contaminación<br>•Aumentar el uso de modos no motorizados<br>•Reducir los niveles de ruido<br>•Mejoramiento de la imagen del DMQ | **Plan de estacionamientos | MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA MOVILIDAD | EPMMOP | ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS PARA LA MODERNIZACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE ESTACIONAMIENTOS<br>Automatización del sistema tecnológico de estacionamientos, del método de pago y rehabilitación y mantenimiento de infraestructura de estacionamientos, entre otros.<br>9.1 Vinculado con la Automatización del sistema tecnológico de terminales terrestres, construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura de terminales y microrregionales | $ 6.123.220,30 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 11 | Movilidad inteligente | 11.1 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Desarrollar una APP que contemple el modelo MaaS, entendiéndose como un modelo de movilidad como servicio, que pueda brindar la adecuada información al usuario permitiendo desarrollar un viaje "puerta a puerta" con servicios multimodales | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Brindar una adecuada ruta con servicios multimodales para prestar un servicio "puerta a puerta"<br>•Satisfacción de necesidades de la movilidad<br>•Promoción de un medio de pago común para todos los viajes<br>•Protección de la información personal registrada en la aplicación<br>•Mejora de la calidad del servicio y de atención de todos los habitantes del DMQ" | APP de movilidad inteligente basada en modelo MAAS | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 11 | Movilidad inteligente | 11.2 | VI | Plan de gestión del tráfico | Transversal | Actualizar equipos y softwares del Sistema Centralizado Adaptativo de Semaforización del Distrito Metropolitano de Quito (SCS-DMQ) | •Control eficaz del tráfico en el DMQ.<br>•Disminuir tiempos de viaje<br>•Reducción de los riesgos de accidentalidad<br>•Controlar tiempos de paso en donde las personas mayores o con problemas de movilidad puedan cruzar sin peligro<br>•Disminuir los niveles de contaminación<br>•Reducir los niveles de ruido | Modernización del sistema centralizado de semaforización | SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN | EPMMOP | ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS TECNOLÓGICOS PARA EL SISTEMA CENTRALIZADO SEMAFÓRICO PARA EL DMQ<br>Optimización del Hardware y Software de Sistema Centralizado de Semaforización.<br>NOTA ( El proceso "ADQUISICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA PLATAFORMA TECNOLÓGICA PARA LA GESTIÓN DEL SISTEMA SEMAFÓRICO DEL DMQ; es de 2.000.000,00 y aún no se encuentra financiado) | $ 5.681.865,79 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 11 | Movilidad inteligente | 11.3 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar el Sistema Integrado de Recaudo -SIR para la validación del cobro unificado de la tarifa establecida en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los subsistemas: Masivo Metro, Metrobús - Q y Convencional del Distrito Metropolitano de Quito, el cual garantiza un proceso de recaudación moderno, eficiente y de alta calidad que dé cumplimiento a la norma ISO 24014-1 del 2021 que define los diversos lineamientos de un sistema de gestión de tarifas interoperables en transporte público | • Articulación de los componentes del Sistema de Transporte Público<br>• Control centralizado del dinero recaudado<br>• Transparencia en el proceso del pago de tarifas<br>• Interoperabilidad de todo el Sistema<br>• Reducción de los tiempos de abordaje en las unidades de transporte<br>• Promoción de un medio de pago común para todos los viajes<br>• Disponibilidad de boletos móviles incluso si los usuarios no cuentan con saldo<br>• Protección de la información personal registrada en el sistema integrado de recaudo | **Implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ 903.408,00 |
| | | | | | | | | | | | PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO | EPMMQ | | $ 7.127.799,68 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 11 | | | | | | | | | PROYECTO MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS | EPMTPQ | Componente 2: Sistema Integrado de Recaudo | $ 12.030.547,78 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 11 | Movilidad inteligente | 11.4 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Establecer conexión y dinamismo entre los usuarios y los operadores del sistema brindando información de rutas, servicios, tiempos de espera, estaciones, horarios, entre otros aspectos que involucre tener al usuario informado, adicionalmente establecer un canal de PQRS | •Promoción de uso de aplicativo, portal web y medios visuales para la información al usuario<br>•Adecuación de medidas informativas<br>•Información al usuario a través de medios digitales, desplazando el uso de papel con mapas o información necesaria | **Implementación del Sistema de Información al Usuario (SIU) | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ 225.852,00 |
| | | | | | | | | | | | IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA SAE Y SIU EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | Componente 2: SIU<br>El presupuesto es total del proyecto | $ 4.362.984,23 |

Secretaría de Movilidad — Quito Alcaldía Metropolitana

## MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 11 | Movilidad inteligente | 11.5 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Controlar y monitorear el cumplimiento de las rutas que garantizan la operación del transporte público, adicionalmente dada la supervisión se espera mejorar la seguridad y eficiencia de la operación, brindando información a la entidad de control sobre variables al interior de los vehículos | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Brindar información adecuada sobre itinerarios, recorridos, estaciones, entre otros<br>•Satisfacción de necesidades de la movilidad<br>•Promoción de uso de aplicativo, portal web y medios visuales para la información al usuario<br>•Incluir a toda la población adecuando las medidas informativas<br>•Información al usuario a través de medios digitales, desplazando el uso de papel con mapas o información necesaria | **Implementación del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ 376.420,00 |
| | | | | | | | | | | | IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA SAE Y SIU EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | Componente 1: SAE (El presupuesto de la línea anterior cubre ambos componentes) | $ 4.362.984,23 |
| D | Movilidad sostenible | 11 | Movilidad inteligente | 11.6 | VI | Plan de gestión del tráfico | Transversal | Implementar señalización inteligente que permita la adaptación del tráfico del DMQ a condiciones eficientes en donde se garantice una movilidad con menores tiempos y con menores riesgos de siniestralidad. | •Reducir la congestión vehicular<br>•Ahorros en tiempos de viaje<br>•Reducción de los riesgos de accidentalidad<br>•Mayor información a los usuarios<br>•Reconocer y priorizar a las personas mayores o con problemas de movilidad<br>•Disminuir los niveles de contaminación<br>•Aumentar el uso de modos no motorizados<br>•Reducir los niveles de ruido | Señalización inteligente | SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN | EPMMOP | IMPLEMENTACIÓN DE CRUCES CEBRAS ILUMINADOS EN EL DMQ.<br>Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras. | $ 150.000,00 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.1 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Optimizar los patio talleres existentes de tal manera que se acondicionen con los criterios de sostenibilidad ambiental que minimicen el impacto durante su operación y se acondicionen a la renovación de la flota | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Brindar al usuario un servicio organizado en entrada y salidas del sistema<br>•Prestar servicio al usuario en óptimas condiciones<br>•Adecuación de zonas para el mantenimiento y tenencia de flota baja en emisiones | **Optimización de patios - talleres | OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | La Empresa avanzará con las definiciones de infraestructura necesaria para la optimización de los patios que actualmente administra. (2024-2025) | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.2 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Realizar el mantenimiento y mejoramiento del corredor vial Ecovía y Trolebús garantizando a los usuarios una infraestructura óptima que no afecte los tiempos de viaje en el día a día | •Mejora en el desempeño del Corredor Ecovía y Trolebús<br>•Mejora en los tiempos de viaje<br>•Mejora en la experiencia de viaje<br>•Mejora de la percepción y satisfacción del usuario<br>•Disposición de una infraestructura apropiada que responda a las especificidades de cada uno de los grupos sociales que hacen parte del DMQ | **Mantenimiento y mejoramiento vial del corredor Ecovía y Trolebús | MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN | EPMMOP | PAVIMENTACIÓN RÍGIDA DE LA ECOVÍA: ESTACIÓN RÍO COCA - PLAYÓN DE LA MARÍN | $ 4.208.544,29 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.3 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de las paradas y estaciones del Corredor Central Norte (CCN) con el fin de mejorar su funcionalidad y eficiencia como un espacio seguro y cómodo para los habitantes del DMQ | •Mejora en el desempeño del Corredor Central Norte<br>•Entorno seguro y cómodo para los usuarios<br>•Mejora de la percepción y satisfacción del usuario<br>•Disposición de entornos apropiados que respondan a las especificidades de cada uno de los grupos sociales que hacen parte del DMQ | **Mantenimiento preventivo y correctivo de las paradas y estaciones del CCN | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ - |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.4 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Ampliar las áreas de las paradas y estaciones de los corredores Ecovía y Trolebús con el fin de que el sistema se encuentre diseñado con la capacidad suficiente para manejar adecuadamente la demanda actual y de manera razonable la demanda futura que se genere en el DMQ | •Eficiencia del subsistema integrado Metrobús- Q<br>•Optimización de tiempos de parada y salida por unidad de transporte<br>•Infraestructura inclusiva y segura para todos los usuarios de transporte público<br>•Comodidad en el abordaje y salida de las unidades de transporte | **Rehabilitación de las paradas/estaciones de los corredores Ecovía y Trolebús | OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | 2024<br>Adecuaciones de las paradas Ecovía Etapa: De las Universidades, Eugenio Espejo, La Paz, Eloy Alfaro, Los Sauces, San Martín -<br>Corredor Sur Oriental. Fase 1 de Estadio de Chimbacalle, Pujilí, San Bartolo, Ayapamba, San Cristóbal, Pacarillacta y Quillallacta - USD $ 360.000<br>Estación Playón Marín - USD $ 250.000<br>Estación Capulí - USD $ 240,000,00 | $ 2.038.751,57 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.5 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Mejorar la accesibilidad universal en el corredor Ecovía mediante la implementación de abordajes a nivel en sus paradas de transporte | •Eficiencia del subsistema integrado Metrobús- Q<br>•Optimización de tiempos de parada y salida por unidad de transporte y pasajero<br>•Infraestructura cómoda y segura para todos los usuarios de transporte público<br>•Fácil acceso para madres y/o padres con coches de bebé, niños pequeños, adultos mayores y personas con movilidad reducida | **Implementación de abordajes a nivel en las plataformas de las paradas/estaciones de los corredores del subsistema Integrado Metrobús Q | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.6 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Implementar y unificar las paradas del sistema con el mobiliario M-10 para los buses convencionales | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Brindar al usuario un servicio organizado en entrada y salidas del sistema<br>•Adecuación de paraderos teniendo en cuenta lenguajes inclusivos<br>•Adecuación de paraderos con tecnología amigable con el medio ambiente | **Implementación de paradas con mobiliario urbano tipo M-10 para los buses Sistema Integrado de Transporte Público | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.7 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Realizar la construcción de la terminal de integración de pasajeros Miraflores , garantizando la construcción de una infraestructura óptima que considere a todos los tipos de usuarios que hacen uso del transporte público | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Garantizar una infraestructura adecuada para los usuarios del transporte público<br>•Implementación de infraestructura que ofrezca los equipamientos de accesibilidad adecuados para las personas con discapacidad y movilidad reducida, adicional una infraestructura que garantice la comodidad y segura del sistema para todo tipo público<br>•Implementar últimas tecnologías en la construcción de este tipo de infraestructura que garantice su contribución con el medio ambiente | Implementación de la terminal de Integración de Pasajeros Miraflores | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.8 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Implementar la Estación Central de Transferencia El Trébol - El Ejido que garantice la articulación y la integración de los servicios de transporte público | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Garantizar una infraestructura adecuada para los usuarios del transporte público<br>•Implementación de infraestructura que ofrezca los equipamientos de accesibilidad adecuados para las personas con discapacidad y movilidad reducida, adicional una infraestructura que garantice la comodidad y segura del sistema para todo tipo público<br>•Implementar últimas tecnologías en la construcción de este tipo de infraestructura que garantice su contribución con el medio ambiente | Diseño y construcción de la Estación Central de transferencia " El Trébol - El Ejido" | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.9 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Implementar una estación de transferencia en la Zona Nor-Oriental del DMQ, específicamente en el sector Tumbaco que facilite el intercambio de los desplazamientos que desarrollan los pasajeros entre los servicios de las líneas troncales y alimentadoras | • Reducción del tiempo de viaje<br>• Reducción de los niveles de congestión en la ciudad<br>• Reorganización y ordenamiento del sistema en la ciudad<br>• Contribuye en la lucha contra el cambio climático<br>• Genera un sistema de iluminación autosustentable y no contaminante<br>• Aumento en la sostenibilidad del SITP<br>• Creación de espacios funcionales con accesibilidad universal y uso de energías renovables como punto de integración entre diferentes modos de transporte | Implementación de la estación de transferencia Tumbaco | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.10 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Implementar una estación de transferencia en la parroquia de Cumbayá que facilite el intercambio de los desplazamientos que desarrollan los pasajeros entre los servicios de líneas troncales, alimentadoras e interparroquiales | • Reducción del tiempo de viaje.<br>• Reducción de los niveles de congestión en la ciudad<br>• Reorganización y ordenamiento del sistema en la ciudad<br>• Creación de espacios funcionales con accesibilidad universal y uso de energías renovables como punto de integración entre diferentes modos de transporte<br>• Reducción en la demanda de alumbrado público por parte del SITP<br>• Reducción de costos por alumbrado de estaciones de transferencia | Implementación de estación de transferencia Cumbayá | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.11 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Realizar la construcción de la terminal de integración modal de Quitumbe, garantizando la construcción de una infraestructura óptima que considere a todos los tipos de usuarios que hacen uso del transporte público | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Garantizar una infraestructura adecuada para los usuarios del transporte público<br>•Implementación de infraestructura que ofrezca los equipamientos de accesibilidad adecuados para las personas con discapacidad y movilidad reducida, adicional una infraestructura que garantice la comodidad y segura del sistema para todo tipo público<br>•Implementar últimas tecnologías en la construcción de este tipo de infraestructura que garantice su contribución con el medio ambiente | Adecuación de la Terminal Quitumbe como un centro de integración modal | MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA MOVILIDAD | EPMMOP | ESTUDIOS, MODELO DE GESTIÓN PARA REFORMAS ARQUITECTÓNICAS Y DE MOVILIDAD<br>Rehabilitación, construcción y mantenimiento de infraestructura de la terminal terrestre Quitumbe | $ 900.000,00 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.12 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Implementar un Centro de integración modal en el sector de Carapungo, en el cual se facilite el intercambio de los desplazamientos que desarrollan los pasajeros entre los diferentes medios de transporte | • Mejora la capacidad del Sistema Integrado de Transporte Público, como la provisión de infraestructura<br>• Mejora la integración eficiente de pasajeros entre la ciudad<br>• Potencia el uso del transporte público<br>• Diseños del centro de integración Modal con un enfoque incluyente especialmente para las personas con cualquier tipo de discapacidad<br>• Creación de espacios funcionales con accesibilidad universal y uso de energías renovables como punto de integración entre diferentes modos de transporte | Implementación de un centro de integración modal en Carapungo | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.13 | VII | Plan desarrollo y mantenimiento vial | Transporte Público | Implementar una Terminal intermodal en el sector de Conocoto, el cual responda a las problemáticas evidenciadas y que logre ser una conexión entre los habitantes de la localidad y las otras zonas de la ciudad en un plano más amplio promoviendo la intermodalidad | •Desarrolla un programa de funcionamiento para el terminal intermodal, que supla las necesidades de conexión entre los diferentes modos de transporte.<br>• Carga y descarga más rápida<br>• Reducción de costes<br>• Reducción de tiempos de transporte<br>• Los diseños de la terminal intermodal tendrán un impacto con un enfoque incluyente especialmente para las personas con cualquier tipo de discapacidad<br>• Implementación dentro de la terminal de intermodal un sistema de iluminación autosustentable y no contaminante<br>• Creación de espacios funcionales con accesibilidad universal y uso de energías renovables como punto de integración entre diferentes modos de transporte | Implementación de la Terminal Intermodal en Conocoto | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 12 | Optimización de la infraestructura de transporte público | 12.14 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | La movilidad vertical busca facilitar el desplazamiento de peatones y ciclistas para disminuir el esfuerzo físico en zonas de alta pendiente e incentivar el uso de modos no motorizados. | •Facilitar la movilidad de las personas en lugares públicos donde existan desniveles complejos para los peatones, así como para los usuarios de bicicletas.<br>•Mejorar la calidad de los desplazamientos de los peatones así como de los usuarios de modos no motorizados<br>•Incentivar viajes a pie. | **Movilidad vertical | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.1 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Bicicleta | Vincular la bicicleta al sistema de transporte público con medidas encaminadas a mejorar la integración y acceso para potenciar su uso como modos sostenibles en la movilidad urbana del DMQ | •Consolidar comunidades y barrios sostenibles<br>•Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras<br>•Asegurar una vida plena justa, con igualdad<br>•Generar conectividad e integración de las bicicletas con el transporte público<br>•Disminuir las emisiones de GEI | **Bici-Conecta | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SM | | $ 722.931,74 |
| D | Movilidad sostenible | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Facilitar el acceso de peatones y biciusuarios al transporte público generando entornos cómodos, seguros e informativos en las proximidades del sistema. | •Consolidar comunidades y barrios sostenibles<br>•Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras<br>•Asegurar una vida plena justa, con igualdad<br>•Accesibilidad, comodidad y seguridad para la movilidad de los actores viales más vulnerables.<br>•Integración de los modos no motorizados con el transporte público<br>•Fomenta el caminar como una alternativa de movilidad urbana sostenible | **DMQ Llega Fácil | | | | $ - |

# MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.3 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Desarrollar un sistema de señalética incluyente que permita a todas las personas acceso al SITP y su uso integral del sistema para el DMQ. | • Generación de condiciones adecuadas para la promoción y preferencia del transporte público para los usuarios en general.<br>• Mejora el sistema de información del usuario para garantizar una experiencia adecuada del transporte público.<br>• Mejora la prestación del servicio de transporte público para las personas<br>• Visibiliza a las personas en condición de discapacidad como sujetos de derechos | **Diseño e implementación de nueva señalética en el SITP | OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | Proceso actual de la EPMTPQ: Consultoría de Señalética accesible para implementar en estaciones, terminales y paradas. | $ 300.000,00 |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.4 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Diseñar e implementar el Manual de Imagen para el Sistema Integrado de Transporte Público acompañado de una estrategia de comunicación inclusiva y de esta forma generar una identidad del sistema, que incentive a la población al uso del transporte público | •Generar una transformación positiva de la percepción de los actuales y potenciales usuarios de transporte público mediante el posicionamiento de una marca sólida.<br>•Desarrollar una marca que genere identidad, confiabilidad y seguridad para todos los usuarios del sistema estratégico de transporte público.<br>•Crear reconocimiento y apropiación de parte de los ciudadanos del DMQ de la imagen del SITP<br>•Comprensión clara de la visión y misión logrando un proceso de toma de decisiones efectivo respaldada por la confianza que la ciudadanía siente hacia el sistema.<br>•Lograr educar desde las buenas prácticas al buen uso del sistema de transporte, incluyendo estrategias enfocadas en la seguridad vial, inclusive para ciudadanos que no usan el transporte público. | **Manual de imagen del SITP | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.5 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Definir las pautas generales para la implementación de las estrategias de intervención en materia de Gestión Social y comunicación dentro del Sistema Integrado de Transporte Público para el DMQ, describiendo los principios, etapas de planeación, organización, ejecución y control de los documentos, así como los procedimientos que le soportan | • Mantener informada a la comunidad sobre el Sistema Integrado de Transporte Público, en la operación del sistema, paraderos, tarjetas y los medios de comunicación con las comunidades.<br>• Entregar y divulgar de las rutas del SITP para orientar a la comunidad y que conozca y acceda a los servicios que están implementados en todo el DMQ.<br>• Atender y direccionar la resolución de quejas, reclamos, solicitudes de información y demás requerimientos de la comunidad, siguiendo los principios, términos y procedimientos establecidos por la ley<br>• Mejorar la interacción con la comunidad teniendo en cuenta un enfoque de género y diferencial a través de los profesionales de un equipo de Gestión Social con la ciudadanía e instituciones en cada una de las zonas operacionales del SITP | **Gestión social y de comunicaciones del SITP | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.6 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Implementar espacios para el estacionamiento de vehículos y bicicletas en estaciones de los corredores BRT que promuevan la integración modal e incentiven el uso del transporte público | •Incentiva del uso del sistema de transporte público<br>•Reducción del tráfico vehicular<br>•Ahorro en los tiempos de viaje<br>•Infraestructura para todos los grupos de diferentes ingresos del DMQ<br>•Reducción de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire<br>•Protección de la salud física, del bienestar y de la calidad de vida de los habitantes del DMQ | Proyecto "Park & Bus" y "Park & Ride" | | | | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.7 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Dar seguimiento a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público para el análisis operacional y detallado de cada una de las fases que contempla la reconfiguración del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros y de los proyectos listados para el componente de Transporte Público en el marco del PMMS del DMQ 2022 - 2042 | •Calidad del servicio de transporte público para beneficio de cada uno de los habitantes del DMQ.<br>•Mejoramiento de la experiencia de viaje<br>•Reducción de los costos sociales asociados a los tiempos de espera y viaje de los usuarios<br>•Disminución de los cosos operacionales del Sistema Integrado de Transporte Público<br>•Promoción de un sistema de mayor cobertura territorial para todos los grupos sociales que conforman al DMQ.<br>•Red de transporte público integrada, inclyente y de calidad para atender las especificidades de los habitantes del DMQ. | **Seguimiento y análisis operacional del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ 24.668,00 |
| | | | | | | | | | | | OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | | $ - |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 13 | Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | 13.8 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Proveer un servicio de transporte público eficiente, accesible y de calidad a partir de la reorganización integral del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito | • Calidad del servicio de transporte público para beneficio de cada uno de los habitantes del DMQ.<br>• Mejoramiento de la experiencia de viaje<br>• Reducción de los costos sociales asociados a los tiempos de espera y viaje de los usuarios<br>• Disminución de los cosos operacionales del Sistema Integrado de Transporte Público<br>• Promoción de un sistema de mayor cobertura territorial para todos los grupos sociales que conforman al DMQ.<br>• Red de transporte público integrada, inclyente y de calidad para atender las especificidades de los habitantes del DMQ.<br>•Reducción de los niveles de ruido, de la dependencia de combustibles fósiles y mejora en la calidad del aire | *Estudio para la Reestructuración del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ 43.000,00 |
| D | Movilidad sostenible | 14 | Movilidad activa para una ciudad activa | 14.1 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Bicicleta | Implementar una red de ciclovías robusta, conectada, continua, que permita alternancia modal con el sistema de transporte público de manera integrada. | •Consolidar comunidades y barrios sostenibles<br>•Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras<br>•Acceso a servicios con mejor desempeño en el costo eficiencia.<br>•Facilitar los viajes en cadena.<br>•Disminuye los viajes en modos motorizados y mejora la calidad del aire<br>•Beneficioso para bicisuarios y la naturaleza | **Red ciclo infraestructura | INFRAESTRUCTURA PARA LOS MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO | EPMMOP | ADQUISICIÓN DE MATERIALES PARA MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN VIAL EN CICLOVÍAS UTILITARIAS DEL DMQ.-<br><br>ADQUISICIÓN DE DISPOSITIVOS COMPLEMENTARIOS PARA SEÑALIZACIÓN (TACHAS, BORDILLOS MONTABLES, BOLARDOS) PARA SEGURIDAD VIAL EN EL DMQ.<br><br>ADQUISICIÓN DE PINTURA DE ALTO TRÁFICO, MICROESFERAS Y THINNER PARA TRABAJOS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL EN EL DMQ.<br>Mantener una adecuada infraestructura vial para los modos de transporte no motorizado. | $ 1.729.308,98 |
| D | Movilidad sostenible | 14 | Movilidad activa para una ciudad activa | 14.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Bicicleta | Fomentar el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos de las escuelas y empresas del DMQ | •Promueve la transformación en la movilidad urbana del DMQ a una alternativa sostenible<br>•Movilidad activa como hábito saludable para la vida de los quiteños<br>•Potenciar el uso de la bicicleta en el DMQ.•Captar una demanda de viajes que actualmente pueden desplazarse en diferentes modos motorizados | **DMQ Viaja en Bici | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SM | | $ 200.000,00 |
| D | Movilidad sostenible | 14 | Movilidad activa para una ciudad activa | 14.3 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Bicicleta | Promover la recreación, el deporte y el uso cotidiano de la bicicleta en los habitantes del DMQ con procesos de enseñanza del uso de la bicicleta, fomentando la vida activa y saludable. | •Fomentar hábitos de una vida activa y saludable<br>•Potenciar el uso de la bicicleta | **Semillero de bicisuarios | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SM | | |
| D | Movilidad sostenible | 15 | Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes | 15.1 | II | Plan de transporte de vehículos comerciales | Taxi | Resignificar las zonas amarillas dispuestas para los taxis en el DMQ, a través de campañas de sensibilización a los actores viales y concertación para eliminación/creación de estas zonas | •Mejoramiento de la movilidad evitando el estacionamiento de vehículos privados en zonas amarillas de taxis<br>•Resignificando la ocación de estas según el desarrollo urbano del DMQ.<br>•Promueve la seguridad de los diferentes usuarios del taxi habilitando zonas aptas para el ascenso y descenso del vehículo.<br>•Reduce las emisiones contaminantes y congestión al reducir la circulación sin pasajeros | **Resignificación de zonas amarillas | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 15 | Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes | 15.2 | II | Plan de transporte de vehículos comerciales | Taxi | Disminuir el porcentaje de taxis circulando vacíos en el DMQ, en aras de mitigar la contaminación, la congestión y los siniestros viales a través de la implementación de medidas correctivas que permitan tener en circulación el número necesario de taxis de conformidad con la demanda que se identifique. | • Reducir las externalidades del transporte tipo taxi.<br>• Mayor control y seguimiento a los conductores de taxi<br>• Reducción de emisiones de GEI. | **Los taxis que necesita el DMQ | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 15 | Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes | 15.3 | II | Plan de transporte de vehículos comerciales | Taxi | Visibilizar y resignificar el papel de los taxistas en la movilidad cotidiana del DMQ desde la perspectiva de la comunidad | • Aumento del uso del servicio de taxi<br>•Mayor confianza de los usuarios respecto al servicio<br>• Visibilizar el papel del taxista"<br>• Mejora la percepción de las mujeres del DMQ respecto a los conductores de taxi<br>• Mejorar la confianza de los usuarios en el servicio de taxi se refleja en un mayor uso de este servicio<br>• Disminución de los kilómetros recorridos en vacío por estos vehículos | **Mi amigo el taxista | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 15 | Taxi en DMQ: Un amigo para los viajes | 15.4 | II | Plan de transporte de vehículos comerciales | Taxi | Prestar el servicio de taxi con vehículos con tecnologías limpias mediante el retiro de taxis que cumplan su vida útil y la incorporación progresiva de vehículos con tecnologías limpias | • Mejorar la salud pública de los habitantes de Quito<br>• Reducción de emisiones. | Taxis con tecnologías limpias | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 16 | Fortaleciendo el turismo desde el transporte | 16.1 | II | Plan de transporte de vehículos comerciales | Vehículos por cuenta propia | Actualizar las disposiciones contempladas en el Reglamento de Transporte por Cuenta Propia para que las personas facultadas en desarrollar estas actividades actúen en virtud a lo establecido en esta normativa | • Control del transporte por cuenta propia de manera transparente y eficiente<br>• Transporte por cuenta propia confiable, seguro y de calidad<br>• Contribuye al desarrollo de una movilidad sostenible en el DMQ. | **Actualización de la normatividad del transporte de pasajeros por cuenta propia | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 16 | Fortaleciendo el turismo desde el transporte | 16.2 | II | Plan de transporte de vehículos comerciales | Taxi | Empoderar a los taxistas en una cultura de excelencia en el servicio, buenas prácticas de conducción, sensibilidad a la violencia de género consolidando al servicio de taxi como un aliado para los viajes de quiteños y visitantes | • Empoderar y capacitar a los taxistas<br>• Mejorar el servicio prestado por el taxista.<br>• Mejorar la percepción del servicio de taxi.<br>• Mayor respeto hacia las mujeres, niños, personas con movilidad restringida y/o personas de la tercera edad<br>• Más viajes en taxi | **Taxista: un aliado para quiteños y visitantes | | | | |
| G | Mejoramiento y mantenimiento del espacio público | 17 | Calles completas | 17.1 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | A pie | Garantizar el derecho de las personas de recorrer la ciudad de manera segura y con infraestructura apta para todo tipo de condiciones de movilidad para lograr una distribución del espacio más justo y equitativo. | •Brindar opciones de calidad en la movilidad •Asegurar una vida plena y justa con igualdad de oportunidades.<br>•Beneficia la cadena de desplazamientos completa.<br>•Lograr una ciudad más equitativa y justa con el uso adecuado de los recursos.<br>•Colabora con la mitigación a los impactos al cambio climático. | **DMQ Accesible y Equitativo | IMAGEN URBANA | EPMMOP | PLAN DE RECUPERACIÓN DE ACERAS E:ES PRINCIPALES FASE 1 | |
| G | Mejoramiento y mantenimiento del espacio público | 17 | Calles completas | 17.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Reconfigurar las vías del Distrito Metropolitano de Quito a través de una nueva concepción del espacio público que permita dar cumplimiento a la pirámide de la movilidad actual, priorizando al peatón, los modos no motorizados y el transporte público en el uso del espacio en aras de garantizar una movilidad más equitativa para los habitantes | • Crea espacios inclusivos y un hábitat de calidad<br>• Asegurar una vida plena y justa<br>• Garantiza a las mujeres su derecho a desplazarse de manera eficiente<br>• Priorización de modos no motorizados<br>• Reconfiguración de los espacios públicos que delimitan las vías.<br>• Reducción emisiones GEI y mejora calidad del aire | **DMQ de Fachada a Fachada | IMAGEN URBANA | EPMMOP | PLAN DE RECUPERACIÓN DE ACERAS E:ES PRINCIPALES FASE 1<br>SENDEROS SEGUROS | $ 1.447.317,75 |
| G | Mejoramiento y mantenimiento del espacio público | 17 | Calles completas | 17.3 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Lograr el mejoramiento integral de las aceras existentes y nuevas que se construyan en el DMQ, para generar espacios de calidad y seguros para los desplazamientos a pie y en bicicleta | • Mejora la experiencia de caminata en el DMQ.<br>• Mejor calidad del hábitat, mayor conectividad y más seguridad<br>• Igualdad de oportunidades<br>• Facilita las actividades de remuneración y de cuidado<br>• Uso de materiales con baja huella de carbono | **DMQ Camina bonito | IMAGEN URBANA | EPMMOP | PLAN DE RECUPERACIÓN DE ACERAS E:ES PRINCIPALES FASE 1<br>SENDEROS SEGUROS<br>Recuperación de aceras | |
| D | Movilidad sostenible | 18 | Servicios diferenciales | 18.1 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Diseñar e implementar estrategias correspondientes al desarrollo de un plan de Servicios de movilidad con enfoque a la Tercera edad, niños y movilidad reducida | •Los servicios de movilidad se plantean como un modo alternativo de transporte de pasajeros con discapacidad o adultos mayores, en los cuales se programa, la ruta de acuerdo a la necesidad y horario del usuario<br>• La flexibilidad y su capacidad de respuesta a la demanda de usuarios.<br>• Si se plantea como un servicio público, permite atender a las personas más necesitadas en la situación de emergencia actual, además de llevar un registro de usuarios, así como un mantenimiento y desinfección continua<br>• Realizar los diseños servicios de movilidad con un enfoque incluyente especialmente para las personas con cualquier tipo de discapacidad | **Servicios de movilidad con enfoque en Tercera edad, niños, y movilidad reducida | OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | Proceso actual de la EPMTPQ: Consultoría de Señalética accesible para implementar en estaciones, terminales y paradas. | |
| B | Sistema de transporte público eficiente | 18 | Servicios diferenciales | 18.2 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Promover la participación e inclusión laboral de mujeres en el Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ | •Acceso de las mujeres a labores de conducción en el Sistema Integrado de Transporte Público<br>•Confiabilidad por parte de las mujeres usuarias hacia el uso del transporte público<br>•Sistema Integrado de Transporte Público inclusivo y equitativo<br>•Sensibilización por parte de la ciudadanía<br>•Empatía con usuarios más vulnerables<br>•Inualdad laboral y salarial entre mujeres y hombres | **Mujeres conductoras | GESTION DEL TALENTO HUMANO | EPMTPQ | La Empresa se encuentra en el diseño del perfil de un proyecto que incluya Asistencia Técnica en el ámbito del servicio de transporte que administra | |

# MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| D | Movilidad sostenible | 18 | Servicios diferenciales | 18.3 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Integrar al Sistema Integrado de Transporte Público personal capacitado el cual cumpla con los estándares de calidad y prestación de servicio, teniendo en cuenta a los diferentes actores más vulnerables | •Permite identificar el índice de calidad percibida por el usuario<br>•Genera un censo en empresas de transporte público para verificar el porcentaje de vinculación de mujeres en el esquema administrativo y operacional, para poder tener una línea base para futuras evaluaciones del sistema en temas de equidad de género | **Personal de atención del TP de zona afectada con movilidad reducida, mujeres | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 18 | Servicios diferenciales | 18.4 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Realizar un estudio de tarifas diferenciales que permita la actualización de la población beneficiaria de esta ayuda para el uso del transporte público, desarrollando estrategias que permitan garantizar la ampliación o la reducción del número de beneficiarios | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Eficiencia del Sistema Integrado de Transporte Público<br>•Garantizar el beneficio a la población realmente necesitada | **Estudio Tarifas diferenciales de transporte público | | | | |
| I | Atención de grupos vulnerables | 19 | Cultura de movilidad sostenible para el reconocimiento de los actores viales | 19.1 | I | Plan de transporte público | Transporte Público | Promover y desarrollar campañas de cultura para el uso adecuado de las paradas autorizada en el subsistema convencional | •Mejorar la experiencia de viaje al usuario<br>•Conservar en buen estado la infraestructura del servicio de transporte público | **Campañas de promoción para el uso adecuado de las paradas autorizadas en el subsistema Sistema Integrado de Transporte Público | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ 250.000,00 |
| | | | | | | | | | | | GESTION DEL TALENTO HUMANO | EPMTPQ | | |
| D | Movilidad sostenible | 20 | Medidas de gestión de demanda | 20.4 | III | Plan de movilidad compartida | Transporte privado | Fomentar el carsharing a través de medidas Municipales que se implementen, evalúen y en caso de que funcionen, se instauren en el DMQ por tiempo indefinido. | • La movilidad compartida trae como beneficios generales una mejoría en la calidad del aire, disminución en la contaminación auditiva lo que significa una mejora en la calidad de vida para los habitantes del DMQ.<br>• Las mujeres al ser las que más perciben como insegura la ciudad, se verán beneficiadas en tanto este tipo de medidas podrán gestionar viajes donde se comparten el vehículo con otras personas y puedan a su vez sentirse seguras en tanto el Municipio regule el servicio y tenga una trazabilidad de los ocupantes y rutas de los vehículos.<br>• El medio ambiente se se beneficiado en tanto que la movilidad compartida disminuye las emisiones de Gases de Efecto Invernadero. | **Medidas Municipales para fomentar el carsharing | | | |
| D | Movilidad sostenible | 20 | Medidas de gestión de demanda | 20.5 | III | Plan de movilidad compartida | Transporte privado | Unificar las aplicaciones digitales de servicios de movilidad disponibles en el Distrito Metropolitano de Quito con el fin de crear una herramienta que permita brindar soluciones de información sobre desplazamientos en diferentes modos de transporte y con esto fomentar la multimovilidad así como medidas innovadoras como los modos de movilidad compartida. | • Mejor salud para la ciudadanía por la mejoría en la calidad del aire y la disminución de la contaminación auditiva.<br>• Beneficios particulares para los usuarios de bicicleta y una democratización de los modos de transporte en razón a que se le da la oportunidad a toda la ciudadanía de acceder a bicicletas, patinetas eléctricas y automóviles para sus desplazamientos.<br>• Las mujeres estarán beneficiadas en tanto al ser ellas las que menor percepción de seguridad tienen en la ciudad, una regularización de las aplicaciones móviles garantizaría una revisión de antecedentes de los conductores y de esta manera brindaría una sensación de seguridad para las usuarias.<br>• A través de la movilidad compartida se disminuyen las emisiones de Gases de Efecto Invernadero toda vez que se pretende reducir el número de vehículos circulando en las calles del DMQ, Esto a su vez contribuye a una mejor calidad del aire y menor contaminación auditiva. | **Moovit DMQ- Aplicación móvil para facilitar la gestión de viajes compartidos | | | |
| D | Movilidad sostenible | 20 | Medidas de gestión de demanda | 20.6 | III | Plan de movilidad compartida | Transporte privado | Regular la movilidad que se presta a través de estas plataformas con el fin de ejercer control sobre las tarifas que se cobran por los servicios para que estas sean justas con los usuarios y además para garantizar que los conductores que las operen sean los idóneos. | • Regulación por parte del Estado de las aplicaciones móviles que funcionan actualmente en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta regulación permitiría verificar los antecedentes de los conductores de los vehículos así como validar sus aptitudes de conducción para cuidar de la seguridad de los pasajeros.<br>• Las mujeres se verán beneficiadas por la regulación de estas aplicaciones en tanto que la revisión de antecedentes de los conductores permitirá garantizar la seguridad de las pasajeras.<br>• De igual forma, la regulación también incluye un cuidado a la seguridad de las personas desde el seguimiento de los viajes y las personas involucradas en ellos para hacer posibles trazabilidades en caso de que se requiera.<br>• A través de la movilidad compartida derivada de las opciones de pooling de las aplicaciones móviles, se disminuyen las emisiones de Gases de Efecto Invernadero toda vez que se pretende reducir el número de vehículos circulando en las calles del DMQ, Esto a su vez contribuye a una mejor calidad del aire y menor contaminación auditiva. | **Homologación aplicaciones en demanda para carsharing | | | |
| D | Movilidad sostenible | 20 | Medidas de gestión de demanda | 20.7 | III | Plan de movilidad compartida | Transporte privado | Promocionar dentro de las organizaciones estrategias para fomentar la movilidad sostenible de sus colaboradores bajo la visión de la pirámide invertida de la movilidad, donde los viajes no motorizados tienen mayor prioridad, seguido de los viajes en transporte público y por último los viajes en transporte motorizado individual. | • Aumento de la productividad, optimización del uso de la infraestructura, disminución de costos logísticos, mejora de la imagen frente a la comunidad, creación de un ambiente de trabajo más amable y saludable, menor deserción laboral.<br>• Promueve la participación activa de las mujeres en el diseño de los planes, incluye protocolos de abordaje de las agresiones sexuales en el sistema de movilidad, respondo a la diversidad de necesidades, ritmos, cuerpos, estados de salud y niveles económicos.<br>• Disminución del consumo de combustibles y de las emisiones a la atmósfera, así como fortalecimiento de los programas de sostenibilidad ambiental y responsabilidad social organizacional. | **Planes empresariales de movilidad sostenible (Cultura y promoción de la movilidad sostenible) | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SM | | $ 200.000,00 |
| D | Movilidad sostenible | 20 | Medidas de gestión de demanda | 20.1 | IX | Plan de gestión de la demanda de viajes | Transversal | Evaluar, elegir y estructurar una serie de acciones de gestión de la demanda, entre las que podrían estar: cargos por congestión, pareques en vía pública para emular cargas por congestión con pricing por congestión o por contaminar | •Evaluar la efectividad de la medida de pico y placa y contraflujos.<br>•Documento de soporte para justificar intervenciones inmediatas.<br>•Reducción de tiempos de viaje y reducción de impacto ambiental de la movilidad. | *Estudio de medidas de gestión | MEJORAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO EN EL DMQ | SM | | |
| D | Movilidad sostenible | 20 | Medidas de gestión de demanda | 20.3 | IX | Plan de gestión de la demanda de viajes | Transversal | Implementar medidas de gestión de la demanda de viajes que permitan reducir los tiempos de viajes de los usuarios de modos sostenibles mediante carriles de uso exclusivo con vehículos de alta ocupación (8 o más pax), dentro de los cuales se encuentran servicio público e institucional. | •Reducción de la congestión vehicular<br>•Activación económica<br>•Desarrollo sostenible<br>•Reducción de accidentalidad | **Implementación de medidas de gestión de (contraflujos y carriles VAO) | MEJORAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO EN EL DMQ | SM | | $ 175.000,00 |
| D | Movilidad sostenible | 20 | Medidas de gestión de demanda | 20.2 | VI | Plan de gestión del tráfico | Transporte privado | Restringir el acceso de los vehículos al centro histórico de Quito en función de su impacto mediambiental en los periodos de mayor congestión vehicular. | •Reducir la congestión vehicular<br>•Ahorros en tiempos de viaje<br>•Disminuir los niveles de contaminación<br>•Reducir los niveles de ruido<br>•Incentivar modos de transporte sostenibles | *Restricción a la circulación de vehículos de acuerdo al nivel de contaminación que generan | MEJORAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO EN EL DMQ | SM | | |
| D | Movilidad sostenible | 21 | Movilidad escolar | 21.2 | II | Plan de transporte de vehículos comerciales | Institucional y escolar | Establecer un sistema de operación de rutas escolares e institucionales, a través de una estructuración de lineamientos para la prestación segura de los servicios en el marco de una movilidad sostenible y visión cero en el DMQ. | • Fortalecer el transporte escolar e institucional<br>• Generar confiabilidad hacia el transporte escolar e institucional<br>• Garantizar condiciones de seguridad y comodidad con enfoque de género en este modo de transporte a través de su operación y mantenimiento<br>• Reducción de tiempos de viaje<br>• Reducciones de emisiones de GEI | **Rutas escolares e institucionales seguras | PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO | SM | | |
| D | Movilidad sostenible | 21 | Movilidad escolar | 21.3 | III | Plan de movilidad compartida | Transporte privado | | | **Wheel - Car sharing | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 21 | Movilidad escolar | 21.1 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Propiciar condiciones de seguridad vial que garanticen un acceso seguro de los usuarios de los diferentes modos de transporte a los entornos próximos de los centros educativos del DMQ. | • Acceso seguro de la comunidad educativa a los colegios<br>• Participación incidente con enfoque de género y de diseño incluyente con la premisa de "No dejar a nadie atrás".<br>• Propiciar condiciones adecuadas de seguridad vial de acceso a las instituciones educativas en los diferentes modos priviligiando a las alternativas más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) | **Entornos escolares seguros | MEJORAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO EN EL DMQ | SM | | |
| D | Movilidad sostenible | 22 | Cultura y promoción de movilidad sostenible | 22.1 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Fomentar las condiciones para el cambio de percepción de los viajes a pie o pedaleando, como modos más seguros, accesibles y convenientes | •Quita sin miedo<br>•Corresponsabilidad ciudadana<br>•Promoción de los derechos para la promoción de prácticas saludables<br>•Garantizará que el uso del espacio público sea atractivo para mujeres, niños, adultos mayores en todas las condiciones de movilidad<br>•Prelación de tránsito por el peatón y el bicisuasorio<br>•Transformación de la percepción por el respeto y cuidado a la vida<br>•Aumento de los viajes en modos no motorizados<br>•Disminución emisiones GEI | **Campaña: Caminar y Pedalear es Prioridad | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SM | | $ 200.000,00 |
| D | Movilidad sostenible | 22 | Cultura y promoción de movilidad sostenible | 22.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Elaborar pautas para el diseño del espacio público y sus componentes en aras de estandarizar la calidad de la infraestructura y con esto lograr un diseño urbano inclusivo y agradable para los habitantes del DMQ, a través de consultorías que permitan a través de referencias de experiencias locales e internacionales con casos similares, determinar las necesidades para cada caso | •Estandarización de la calidad de la infraestructura por construir en la ciudad<br>•Democratizar los estándares para toda la ciudad<br>•Crear un mejor ambiente construido<br>•Atractividad y permanencia de soluciones más amigables con el medio ambiente | **Manuales, Guías y Cartillas | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 22 | Cultura y promoción de movilidad sostenible | 22.3 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Lograr la participación masiva e incidente por parte de los ciudadanos en el diseño cívico de los proyectos a implementar, a través de procesos de co-creación, para lograr sentido de pertenencia, orgullo y logro por los procesos construcción continua, y el fortalecimiento de estructuras sociales de inteligencia colectiva | •Fortalecimiento de la gobernanza democrática<br>•Visibilizar las necesidades de viaje y desplazamiento con enfoque de género y diferencial de la población<br>•Mejora de las condiciones para caminar y pedalear | **Co-creación y Participación Incidente | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 22 | Cultura y promoción de movilidad sostenible | 22.4 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Establecer el ciclopaseo dominical como una actividad enfocada al bienestar de los quiteños, atrayendo a personas de todas las edades, promoviendo la actividad física e integrando iniciativas y servicios que maximicen la experiencia y generen apropiación cultural con el DMQ. | •Mejoras en la salud pública de los habitantes del DMQ, y por ende disminución en los presupuestos de salud pública<br>•Reducción de estrés<br>•Aumento de la percepción de seguridad y de atractividad para generar espacios para la inclusión<br>•Más bicisuarios con mejores destrezas y menores accidentes en vía | **Ciclopaseo Dominical más Atractivo y Seguro | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SM | | $ - |
| D | Movilidad sostenible | 23 | Logística de última milla | 23.1 | IV | Plan de transporte comercial de carga | Transporte de carga | Generar puertos secos en localizaciones estratégicas del DMQ que permitan consolidar y desconsolidar la carga logrando una distribución de última milla en vehículos de menores dimensiones y sostenibles. | •Reducción de la congestión vehicular<br>•Activación económica<br>•Desarrollo sostenible<br>•Reducción de accidentalidad | **Puertos secos (Consolidación y desconsolidación de carga) | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 23 | Logística de última milla | 23.2 | IV | Plan de transporte comercial de carga | Transporte de carga | Implementar alternativas de transporte en zonas de alta congestión que permitan reducir las emisiones contaminantes y la huella de carbono. | •Reducción de la huella de carbono.<br>•Mejoras en la movilidad (Reducción de congestión vehicular)<br>•Contribuye con el centro cero emisiones<br>•Reducción de la accidentalidad | **Logística de última milla en modos no motorizados en el centro y otras zonas | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 24 | Optimización de la cadena logística en función de la reducción de externalidades | 24.1 | IV | Plan de transporte comercial de carga | Transporte de carga | Promover y restringir las operaciones logísticas de carga en las zonas determinadas en ventanas de tiempo fuera de la operación comercial o laboral del territorio. | •Mejoramiento de la movilidad<br>•Eficiencia en procesos logísticos<br>•Garantiza la seguridad vial<br>•Reduce tiempos de operación de vehículos altamente contaminantes | **Ventanas de tiempo/ restricciones de acceso horario | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 24 | Optimización de la cadena logística en función de la reducción de externalidades | 24.2 | IV | Plan de transporte comercial de carga | Transporte de carga | Definir zonas de carga y descarga con respectivos análisis previos evitando inferencias con la movilidad y la seguridad vial | •Mejoramiento de la movilidad<br>•Eficiencia en procesos logísticos<br>•Garantiza la seguridad vial | **Zonas de cargue y descargue | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 24 | Optimización de la cadena logística en función de la reducción de externalidades | 24.3 | IV | Plan de transporte comercial de carga | Transporte de carga | Promover e incentivar la actualización de flota vehicular de carga a tecnologías más limpias buscando la reducción de emisiones contaminantes en todo el territorio de operación. | •Reducción de la huella de carbono.<br>•Mejoras en la movilidad (Reducción de congestión vehicular)<br>•Contribuye con el centro cero emisiones<br>•Reducción de la accidentalidad | **Renovación de flota de transporte de carga | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 24 | Optimización de la cadena logística en función de la reducción de externalidades | 24.4 | IV | Plan de transporte comercial de carga | Transporte de carga | Generar campañas de concientización en materia de seguridad vial por parte de los operadores de transporte de carga. Reduciendo las tasas de accidentalidad y protegiendo la vida de los diferentes actores viales. | •Reducción de accidentalidad | *Sensibilización de conductores en materia de seguridad vial | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | | $ - |

# MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| D | Movilidad sostenible | 24 | Optimización de la cadena logística en función de la reducción de externalidades | 24.5 | IV | Plan de transporte comercial de carga | Transporte de carga | Mantener en constante actualización las ordenanzas metropolitanas, implementando restricciones por emisiones, horarios y zonas de operación. | •Mejramiento de la movilidad<br>•Eficiencia en procesos logísticos<br>•Garantiza la seguridad vial<br>•Reduce tiempos de operación de vehículos altamente contaminantes | **Actualización de Ordenanza 047 | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO | SM | | $ - |
| D | Movilidad sostenible | 25 | Datos para la movilidad | 25.1 | VI | Plan de gestión del tráfico | Transversal | Generar un espacio formal de síntesis de datos de la ciudad asociados a movilidad y seguridad vial con el fin de constituir esto como una herramienta para la toma de decisiones, la participación informada e incidente de la ciudadanía, el acercamiento gobierno-universidad-empresa y el seguimiento a objetivos que se trace la ciudad. | •Democratización del espacio público y del transporte público y de la información<br>•Generación de "EXTITUCIONES" sobre la capacidad de las instituciones abrirse y adaptarse al dialogo ciudadano e implementar políticas públicas<br>•Fortalecimiento de la relación Gobierno – Academia – Sector privado<br>•Herramientas de participación incidente<br>•Innovación y open source<br>•Gestión de datos abiertos para los ciudadanos en aras de fortalecer el principio de transparencia.<br>•Participación incidente e inclusiva de los actores del municipio<br>•Reconocimiento de minorías y población vulnerable. | *Observatorio de movilidad y seguridad vial | MEJORAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO EN EL DMQ | SM | | $ 58.341,00 |
| H | Gestión institucional eficiente | 25 | Datos para la movilidad | 25.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Constituir un sistema de registro para bicicletas, patinetas y similares que permita vincular los vehículos a sus propietarios | •Ejercer una gobernabilidad y gobernanza de proximidad<br>•Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras<br>•Asegurar vida plena y justa, con igualdad de oportunidades<br>•Activar sistemas de apoyo para la seguridad y gestión de la demanda | **Registro de bicicletas y scooters | | | | |
| D | Movilidad sostenible | 26 | Cultura de movilidad sostenible para el reconocimiento de los actores viales | 26.1 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Promover una cultura de seguridad vial en los usuarios vulnerables del DMQ, entre los que se encuentran peatones, ciclistas, usuarios de patinetas y motociclistas, mediante la sensibilización y fortalecimiento de la educación vial para su autoprotección. | •Reducción de la siniestralidad, fallecidos y lesionados<br>•Disminución de los costos para el DMQ por atenciones médicas, pensiones y discapacidades<br>•Aumento del uso de modos no motorizados en mujeres<br>•Incentivar el uso de modos no motorizados<br>•Aumento de las condiciones de seguridad y la asistencia en vía para bicicletas y patinetas<br>•Aumento en viajes en modos no motorizados<br>•Reducción de emisiones GEI | **Campañas de sensibilización dirigida a actores vulnerables | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | Capacitaciones masivas a los grupos de transportistas de mayor exposición a la vía.<br><br>Capacitaciones en modalidad presencial y/o virtual enfocadas a actores vulnerables:<br><br>Soy un taxista responsable. Grupo objetivo: Conductores de taxis-Proyección beneficiarios: 3.000 participantes<br>Yo te transporto Seguro. Grupo objetivo: Conductores y colaboradores del transporte público urbano. Proyección beneficiarios: 4.000 participantes<br>A Clases Seguras. Grupo objetivo: Conductores y colaboradores del transporte escolar. Proyección beneficiarios: 5.000 participantes<br>Actividades de seguridad vial: En los cuales se aborda de forma general temas sobre los usuarios viales vulnerables y la interacción con ellos, entre los cuales consta: 60 eventos con un total de 6.128 beneficiarios, de acuerdo al siguiente detalle: | $ 341.675,00 |
| D | Movilidad sostenible | 26 | Cultura de movilidad sostenible para el reconocimiento de los actores viales | 26.2 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Fortalecer la profesionalización de los conductores de vehículos de gran tamaño | •Conductores más respetuosos y mejor preparados.<br>•Reducción de la siniestralidad.<br>•Mayor seguridad para todos los actores viales.<br>•Conducción más eficiente y con menos emisiones de GEI. | *Campañas de capacitación dirigidas a conductores de vehículos de gran tamaño | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | La AMT realiza capacitaciones masivas, dentro de las cuales se contempla para el año 2024 desarrollar capacitaciones "Yo te transporto seguro" que están orientadas a conductores de vehículos de gran tamaño,<br><br>Yo te transporto Seguro. Grupo objetivo: Conductores y colaboradores del transporte público urbano. Proyección beneficiarios: 4.000 participantes. | $ 341.675,00 |
| F | Movilidad segura | 26 | Cultura de movilidad sostenible para el reconocimiento de los actores viales | 26.3 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Integrar un componente de sensibilización a aquellos infractores viales que deseen acceder a los descuentos por pronto pago | •Conductores mejor preparados.<br>•Concientización a la ciudadanía.<br>•Reducción de la siniestralidad.<br>•Aumento del recaudo de las infracciones por costos más pagables | **Beneficios en el pago de infracciones a cambio de capacitaciones viales | | | | $ - |
| F | Movilidad segura | 27 | Seguridad vial como criterio de priorización de intervenciones viales | 27.1 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Intervenir intersecciones y corredores viales del DMQ en donde se presenta un mayor número de siniestros o fatalidades viales para establecer soluciones que permitan reducir dichos índices | •Reducción de la siniestralidad, fatalidades y lesiones<br>•Disminución de los costos para el DMQ por atenciones médicas, pensiones y discapacidades.<br>•Mejramiento en la experiencia de viaje de los usuarios viales | *Intervención en vías con alta siniestralidad y fatalidades | SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN | EPMMOP | ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL: BARRERAS ASIMÉTRICAS DE HORMIGÓN TIPO NEW JERSEY Y GUARDAVÍAS<br>Adquisición | $ 1.256.245,29 |
| F | Movilidad segura | 27 | Seguridad vial como criterio de priorización de intervenciones viales | 27.2 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Establecer un programa de intervención con prioridad peatonal en aquellos puntos críticos de siniestralidad, implementando cruces seguros que reduzcan la posibilidad de conflictos con los demás actores viales | •Reducción de la siniestralidad, fatalidades y lesionos<br>•Promoción de la caminata como medio sostenible de movilidad<br>•Consolidar la caminata como modo seguro de movilidad entre la población femenina<br>•Consolidar la caminata como modo seguro de movilidad en distancias cortas, reduciendo la emisión de GEI | *Implementación de pasos seguros peatonales | INFRAESTRUCTURA VIAL | EPMMOP | PASO PEATONAL ELEVADO EL MIRADOR<br><br>PUENTE PEATONAL SOBRE LA AV. SIMÓN BOLÍVAR SECTOR PUEBLO BLANCO, PARROQUIA LLANO CHICO<br><br>Construcción de puentes peatonales en el DMQ | $ 622.022,40 |
| F | Movilidad segura | 27 | Seguridad vial como criterio de priorización de intervenciones viales | 27.3 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Elaborar una metodología que permita ponderar aquellos corredores críticos en siniestralidad estableciendo los parámetros mínimos a evaluar, las posibles soluciones y el debido control a las intervenciones ejecutadas | •Reducción de la siniestralidad.<br>•Direccionamiento efectivo de los recursos económicos del DMQ.<br>•Mejramiento de las características de la malla vial. | **Metodología para priorizar, auditar y hacer seguimiento a intervenciones en corredores críticos de siniestralidad | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | S, identificaron los corredores críticos de siniestralidad conforme lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible (datos AMT), así como el documento elaborado por ANT sobre Criterios técnico referenciales para identificación de puntos críticos y negros de siniestros de tránsito en el Ecuador (ANT Noviembre 2018); de los datos obtenidos se realiza una ponderación con los siguientes criterios:<br><br>Siniestro fatal: => 1 víctima mortal Ponderación 2= 3 puntos<br>Siniestro Grave: => 1 víctima con lesión Ponderación 1= 2 puntos<br>Siniestro leve: Daños materiales Ponderación X= 1 punto | $ 156.491,00 |
| F | Movilidad segura | 28 | Programa de gestión de la velocidad y pacificación del tránsito | 28.1 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Reducir la velocidad máxima urbana permitida a 50 km/h en el Distrito Metropolitano de Quito | •Reducción de la siniestralidad, fatalidades y lesionados.<br>•Mayor fluidez de tránsito por velocidades uniformes y menos siniestros<br>•Disminución de los costos para el DMQ por atenciones médicas, pensiones y discapacidades.<br>•Reducción de GEI por conducción a velocidad uniforme evitando frenadas y aceleraciones bruscas | **DMQ a 50 km/h | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | Socialización para la discusión de la velocidad y el respeto a los límites de velocidad de las vías urbanas y en la siguiente fase ejecuta la sanción por el irrespeto del incumplimiento de los límites de velocidad de a acuerdo a las vías que se encuentren localizadas para el proyecto. | $ 26.888.634,00 |
| F | Movilidad segura | 28 | Programa de gestión de la velocidad y pacificación del tránsito | 28.2 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Implementación de zonas con velocidad máxima de 30 km/h (Zonas 30) en áreas de alto flujo peatonal del DMQ | •Reducción de la siniestralidad fallecidos y lesionados<br>•Promoción de modos no motorizados<br>•Aumento del uso de modos no motorizados en mujeres<br>•Reducción de emisión de GEI por el incentivo del uso de modos no motorizados | *Implementación de zonas 30 | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | Se han identificado 25 sitios como puntos de alta incidencia peatonal las zonas escolares (Anexo 2).<br><br>Las acciones que realizan de manera permanente desde la AMT son capacitaciones a brigadas escolares, apoyar con personal de control para mitigar las incidencias de velocidad sobre las zonas referidas. | $ 26.888.634,00 |
| | | | | | | | | | | | SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN | EPMMOP | ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALIZACIÓN VIAL | |
| F | Movilidad segura | 29 | Control y vigilancia | 29.1 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Planear y ejecutar periódicamente controles policiales en zonas de alta siniestralidad, orientando los controles a las conductas de riesgo más comunes de la zona | •Reducción de la siniestralidad.<br>•Disminución de las tasas de mortalidad y discapacidad.<br>•Mayor control normativo y legal de los vehículos.<br>•Mayor control de condiciones tecnomecánicas de los vehículos, incluida la revisión de gases | *Planificación y ejecución de controles policiales orientados a la reducción de siniestros | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | Ejecución de operativos en el DMQ enfocados en: Carril exclusivo, Control de buses y paradas, control cambio indebido de carril, control de ciclo vía, control de cinturón de seguridad, control de competencias en la vía pública, Control GLP (uso excesivo de bocina o dispositivos sonoros), control límites de velocidad, control de vehículos mal estacionados, control motocicletas, control pico y placa, control placas, control polarizados, control sistema de estacionamiento rotativo tarifario (SERT), control de transporte público, control uso de celular, control estado de embriaguez, control llantas lisas, restricción de transporte pesado, revisión técnica vehicular, taxímetros, control terminales y frecuencias (verificar que los buses cuenten con la documentación para la circulación normal), transporte comercial taxis (verificar que los conductores cuenten con el permiso de operación), control del transporte informal , control de luces y balizas , control de transporte escolar e institucional, operativos internos de la AMT (verificar que los funcionarios cumplan con la normativa legal vigente), operativos interinstitucionales (operativos que se realizan con colaboración de instituciones gubernamentales y municipales)<br><br>Los operativos de control que realiza la AMT buscan fomentar la prevención con el objetivo de disminuir siniestros de tránsito, personas lesionadas y fallecidas. | $ 27.138.622,20 |
| F | Movilidad segura | 29 | Control y vigilancia | 29.2 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Implementar nuevos puntos de monitoreo con cámaras bajo el criterio de seguridad vial, para reducir la siniestralidad en estos sectores | •Reducción de la siniestralidad.<br>•Mayor control respecto a la norma en los vehículos.<br>•Aprovechamiento eficiente del recurso humano<br>•Mayor control de condiciones tecnomecánicas de los vehículos, incluida la revisión de gases | *Instalar medios automáticos para el control de infracciones | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | Se tiene planificada la adquisición de Fotoradares y Fotomultas | $ 1.200.000,00 |
| F | Movilidad segura | 30 | Vehículos seguros en el sector público | 30.1 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Definir pliegos estándar de requerimientos de seguridad activa y pasiva en vehículos de uso oficial para adquisición o contratación de servicios de transporte de uso oficial | •Vehículos más seguros.<br>•Reducción de la siniestralidad.<br>•Disminución de las tasas de mortalidad y discapacidad.<br>•Mayor control normativo de los vehículos | **Estandarización de requerimientos mínimos de seguridad para vehículos | | | | |
| F | Movilidad segura | 30 | Vehículos seguros en el sector público | 30.2 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Reducir los siniestros viales ocasionados por fallas mecánicas diseñando una guía estándar para el chequeo y mantenimiento oportuno de los vehículos de uso oficial del DMQ | •Vehículos más seguros.<br>Reducción de la siniestralidad.<br>•Mayor control normativo de los vehículos | **Diseño e implementación de mantenimientos para vehículos | OPERACIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO | EPMTPQ | Mantenimiento continuo de las unidades | $ 5.359.107,20 |
| F | Movilidad segura | 31 | Atención de víctimas | 31.1 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Capacitar a funcionarios de las entidades públicas del DMQ y a la población civil en general como primeros respondientes ante una situación de emergencia, especialmente en lo relacionado a los siniestros viales | •Disminución de las tasas de mortalidad y discapacidad.<br>•Ciudadanía preparada para eventos de emergencia. | *Curso de capacitación en primer respondiente | FOMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO / REMUNERACIÓN DE PERSONAL | AMT | | $ - |
| F | Movilidad segura | 31 | Atención de víctimas | 31.2 | VIII | Plan de seguridad vial | Seguridad vial | Crear un Centro de Atención a Víctimas para brindar asesoría en temas jurídicos, sociales y psicológicos a las víctimas de siniestros viales. | •Apoyo legal, social y psicológico a las víctimas de siniestros viales.<br>•Reducir enfermedades psicológicas causadas por siniestros viales.<br>•Reintegración de víctimas de siniestros viales a la vida productiva | **Creación de instancia para la atención de víctimas de siniestros viales | | | | |

# MATRIZ DE ALINEACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DEL POA / PAI / PPI AL PLAN METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2022 - 2042

| PMDOT | | PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE | | | | | | | | | POA - PAI 2024<br>PPI 2024 - 2027 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Programa PMMS | | | | | | | | | | | | |
| Código Programa | Descripción Programas | Nro. Programa | Descripción Programa | ID Programa | Plan complementario | Plan al que pertenece | Modo que atiende | Objetivo | Beneficios | Proyecto | Nombre Proyecto | Entidad Ejecutora | Observación | Presupuesto estimado 2024 |
| D | Movilidad sostenible | 32 | Electromovilidad | 32.1 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Generar lineamientos para la correcta adopción de la micromovilidad eléctrica en el DMQ y armonizar su uso con las demás alternativas de movilidad para los usuarios | •Fortalecer la oferta de movilidad sostenible en el DMQ.<br>•Brindar la posibilidad de interconectar viajes intermedios y mejorar la cobertura del transporte público.<br>•Cambiar la clásica movilidad a combustión por una que no genera GEI | **Lineamientos para la regulación de la micromovilidad | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SECRETARÍA DE MOVILIDAD | | $ - |
| D | Movilidad sostenible | 32 | Electromovilidad | 32.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Bicicleta | Consolidar el Sistema de Bicicletas Compartidas en el DMQ como una alternativa sostenible que tome parte activa de la movilidad cotidiana en sus áreas de cobertura y mejore la oferta de conectividad para el transporte público | •Maximiza la oferta de transporte en el DMQ.<br>•Aumentar la cobertura del transporte público e interconectar proximidades en zonas de alta demanda como lo es el hipocentro de la ciudad.<br>•Mejora la oferta de accesibilidad para una movilidad sostenible, que con bicicletas asistidas eléctricamente permitirá circular por vías con pendiente considerable<br>•Reducir la huella de carbono y mejorar la sostenibilidad del transporte público en el DMQ. | **Sistema de bicicletas públicas | PROMOCION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE | SECRETARÍA DE MOVILIDAD | | $ 1.147.418,21 |
| G | Mejoramiento y mantenimiento del espacio público | 33 | DOMS | 33.1 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Permitir recuperar parcialmente los recursos públicos invertidos en la construcción de la infraestructura de los corredores BRT mediante la aplicación de un mecanismo de captura de valor, destinando la plusvalía obtenida a la implementación de diferentes acciones e intervenciones que permitan la consolidación del Modelo Territorial Deseado. Los corredores BRT como proyectos de ciudad, como infraestructuras de conectividad con espacio público de alta calidad | •El DMQ, por política de consolidación del MTD y recuperación parcial de la inversión en infraestructura de movilidad.<br>•En particular habitantes del ámbito territorial del plan parcial.<br>•habitantes de las zonas aledañas al plan parcial (primer umbral de15 minutos a pie y segundo umbral (30) en bicicletas y scooters).<br>•Comerciantes minoristas por accesibilidad mejorada.<br>•Mujeres, personas con movilidad restringida, adultos mayores , menores de edad en razón a las mejores condiciones del espacio público en accesibilidad y seguridad. | **DOMS Metro Quitumbe | | | | |
| G | Mejoramiento y mantenimiento del espacio público | 33 | DOMS | 33.2 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Permitir recuperar parcialmente los recursos públicos invertidos en la construcción de la infraestructura de los corredores BRT mediante la aplicación de un mecanismo de captura de valor, destinando la plusvalía obtenida a la implementación de diferentes acciones e intervenciones que permitan la consolidación del Modelo Territorial Deseado. Los corredores BRT como proyectos de ciudad, como infraestructuras de conectividad con espacio público de alta calidad | •El DMQ, por política de consolidación del MTD y recuperación parcial de la inversión en infraestructura de movilidad.<br>•En particular habitantes del ámbito territorial del plan parcial.<br>•habitantes de las zonas aledañas al plan parcial (primer umbral de15 minutos a pie y segundo umbral (30) en bicicletas y scooters).<br>•Comerciantes minoristas por accesibilidad mejorada.<br>•Mujeres, personas con movilidad restringida, adultos mayores , menores de edad en razón a las mejores condiciones del espacio público en accesibilidad y seguridad. | **DOMS Metro La Magdalena | | | | |
| G | Mejoramiento y mantenimiento del espacio público | 33 | DOMS | 33.3 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Permitir recuperar parcialmente los recursos públicos invertidos en la construcción de la infraestructura de los corredores BRT mediante la aplicación de un mecanismo de captura de valor, destinando la plusvalía obtenida a la implementación de diferentes acciones e intervenciones que permitan la consolidación del Modelo Territorial Deseado. Los corredores BRT como proyectos de ciudad, como infraestructuras de conectividad con espacio público de alta calidad | •El DMQ, por política de consolidación del MTD y recuperación parcial de la inversión en infraestructura de movilidad.<br>•En particular habitantes del ámbito territorial del plan parcial.<br>•habitantes de las zonas aledañas al plan parcial (primer umbral de15 minutos a pie y segundo umbral (30) en bicicletas y scooters).<br>•Comerciantes minoristas por accesibilidad mejorada.<br>•Mujeres, personas con movilidad restringida, adultos mayores , menores de edad en razón a las mejores condiciones del espacio público en accesibilidad y seguridad. | **DOMS BRT - Labrador Carapungo | | | | |
| G | Mejoramiento y mantenimiento del espacio público | 33 | DOMS | 33.4 | V | Plan de transporte no motorizado y alternativo | Modos no motorizados (a pie y en bicicleta) | Elaborar pautas para el diseño de Desarrollos Orientados a la Movilidad Sostenible en aras de estandarizar la calidad de la infraestructura y con esto lograr un diseño urbano inclusivo, rentable y agradable para los habitantes del DMQ, a través de una consultoría que permita a través de referencias de experiencias locales e internacionales con casos similares- determinar las necesidades para cada caso. | •Autoridades, herramientas y guías prácticas, para ejecutar líneas de acción claras, y facilitar la toma de decisión y la gestión de proyectos, así como la transparencia con los ciudadanos | **Manual de formulación de DOMS | | | | |

**NOTAS TÉCNICAS**

- Los proyectos que se encuentran alineados al PMMS corresponden a los que se encuentran vigentes en el Plan Operativo Anual 2024, Plan Anual de Inversión 2024 y Plan Plurianual de Inversión 2024 -2027.
- La presente matriz de alineación deberá estar sujeta a actualización, cada vez que se cuente con una actualización del PMDOT, así como aprobación de Reformas y Proformas al Presupuesto del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o Cambios y sus proyectos.
- Existen proyectos del PMMS que aún no cuentan con un proyecto aprobado para su ejecución debido a que en el presente documento se considera un alcance de proyectos de 4 años.

* Proyectos de Inmediato cumplimiento (2024 - 2025)
** Proyectos de Corto Plazo (2025 - 2028)

**SIGLAS ENTIDADES EJECUTORAS**

SM: Secretaría de Movilidad
AMT: Agencia Metropolitana de Tránsito
EPMMOP: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas
EPMTPQ: Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito
EPMMQ: Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

**LÍNEAS DE ACCIÓN A EJECUTAR QUE AÚN NO CUENTAN CON PROYECTO**

- SOLUCIÓN MIRADOR, SE ESPERA DIRECTRIZ DE LOS ENTES RECTORES SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SECRETARÍA DE HÁBITAT - Proyecto PMMS: Conexión vial Av. Simón Bolívar y Troncal Metropolitana (A la altura la calle San Juan Bernardo Inuasti)
- VÍA LOCAL PROYECTADA EN ÁREA RURAL (SUBCLASIFICACIÓN PROTECCIÓN), SE ESPERA DIRECTRICES LOS ENTES RECTORES SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SECRETARÍA DE HÁBITAT - Proyecto PMMS: Transversal Oyacoto – San Antonio (Entre Av. Panamericana y Simón Bolívar)
- ANÁLISIS POR PARTE DE SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SECRETARÍA DE HÁBITAT Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL MARCO DE LA ACTUALIZACIÓN DE LA VALIDAD PRINCIPAL DEL PUGS - Proyecto PMMS: TRONCAL METROPOLITANA
- RED DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO - Proyectos PMMS: Implementación de la Subtroncal Amazonas; Implementación de la Subtroncal Eloy Alfaro; Implementación de la Subtroncal Shyris;