

2018-092006,

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 19 JUN 2018 Hora 12:03  
Nº. HOJAS CINCO  
Recibido por: [Signature]

18 JUN. 2018

Quito DM,  
Oficio No. SM- 1073-2018

[Handwritten notes: Edmundo, 19/06/2018, 12:03, 1073-2018]

Ingeniero  
Carlos Páez Pérez  
**CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
Presente.

**Asunto:** Cumplimiento disposiciones Ordenanza Metropolitana No. 201.

**Referencia:** Ticket No. 2018-083207

De mi consideración:

En atención a su Oficio No. 271-CPP-2018, de 04 de junio de 2018, en el cual solicita se le informe detalladamente sobre el cumplimiento de las disposiciones transitorias de la O.M. No. 0201, sancionada el 8 de febrero de 2018, me permito informarle lo siguiente:

- Sobre la Disposición Transitoria Segunda: La Secretaría de Movilidad se encuentra en proceso de contratación de una Consultoría especializada a fin de contar con un estudio técnico que determine los valores actualizados de las tarifas a aplicarse en el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del DMQ, una vez que se ha conocido los resultados del estudio de actualización de la demanda. Al momento se está realizando el estudio de mercado que determina la ley en este tipo de procesos. Según la programación establecida, para el mes de agosto del año en curso se contará con el producto de dicho consultoría que incluirá el procedimiento para la revisión de la(s) tarifa(s) en el transcurso del tiempo.
- Sobre la Disposición Transitoria Quinta: La Secretaría de Movilidad, con Oficio No. SM-782-2018 del 9 de mayo 2018, remitió para conocimiento y observaciones de la Comisión de Movilidad, el Informe Técnico SM-DPPM-067/2018, que contiene el Plan propuesto para la restructuración de las rutas de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad.
- Sobre la Disposición Transitoria Octava: La Secretaría de Movilidad ha suscrito los Contratos de Operación con todas las operadoras de transporte público intracantonal urbano, combinado y rural a partir de febrero

[Handwritten mark]

5

de 2017, con excepción de las Compañías Nacional y San José de Cotacotaco que mantienen expedientes administrativos de sanción con esta Secretaría. Estos Contratos de Operación están sujetos a modificación dependiendo del establecimiento de la política tarifaria y de las posibles variaciones que pudieran ocurrir con ampliaciones de cobertura de transporte público, o con la restructuración de rutas señaladas en el ítem anterior. Para mayor conocimiento, adjunto en un CD los Contratos de Operación suscritos, de manera escaneada.

Atentamente,




Ing. Alfredo León Banderas  
**Secretario de Movilidad**  
**Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**



Adj. Copia de Oficio No. SM-782-2018  
Copia de Informe Técnico SM-DPPM-067/2018  
CD con Contratos de Operación Escaneados

Ejemplar 1: Destinatario  
Ejemplar 2: Archivo SM  
Ejemplar 3: Archivo DMGM  
Ejemplar 4: Archivo DPyP

CC: **Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito**

Elaboración:	MNarváez	DPPM	2018/06/14	
	RNoboa	DGM	2018/06/14	

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

QUITO, 09 MAYO 2018  
Oficio No. SM- 0787 -2018

Licenciado  
Eddy Sánchez  
**Presidente Comisión de Movilidad  
Concejo Metropolitano de Quito**  
Presente.

**Asunto:** Cumplimiento Disposición Transitoria  
Quinta de la Ordenanza No. 0201.



De mi consideración:

En relación a lo señalado en la Disposición Transitoria Quinta de la Ordenanza Metropolitana 0201, expedida el 8 de febrero de 2018, que dispone: ...*"En el plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, la Secretaría de Movilidad presentará el Plan para la implementación de la reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público ..."*; adjunto al presente sirvase encontrar para su conocimiento y fines pertinentes, el Informe Técnico No. SM-DPPM-067/2018 que contiene la propuesta del mencionado Plan elaborado por el equipo técnico de la Secretaría de Movilidad.

Atentamente,

  
Ing. Alfredo León Banderas  
**Secretario de Movilidad**  
**Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**



Elaboración:	HVilatuña	DPPM	2018/05/09	
Revisión:	MNarvárez	DPPM	2018/05/09	

Adj. Informe Técnico No. SM-DPPM-067/2018

1 de 1

## PROPUESTA DE RESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, 2018

### PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

Dirección de Políticas y  
Planeamiento de la Movilidad  
09.05.2018

#### 1. INTRODUCCIÓN

La actual Administración Municipal se encuentra ejecutando la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito -PLMQ-, misma que entrará en operación en el mes de octubre de 2019; en forma paralela la Municipalidad está tomando las acciones necesarias para que el Sistema de Transporte Público del DMQ opere en forma Integrada con los cuatro subsistemas que lo conforman: PLMQ, Metrobús-Q, Convencional y Quito Cables.

Una de las acciones necesarias para conseguir este objetivo es la Reestructuración de la Red de Rutas de Transporte Público Convencional de la ciudad de Quito, a fin de que dicha red funcione como un elemento integrador y alimentador a los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q, a la vez que facilite los desplazamientos transversales en la ciudad, que al momento no son atendidos con la capacidad y eficiencia necesaria; en conjunto estas acciones deberán mejorar el Nivel de Servicio del Transporte Público, beneficiando a los ciudadanos que utilizan estos servicios en sus desplazamientos diarios.

#### 2. EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE QUITO

Actualmente la red de transporte público de la ciudad moviliza un total aproximado de 2'955.000 viajes diarios, que constituyen el 71.9% del total de viajes motorizados que se efectúan en un día promedio.

##### 2.1. Subsistema Metrobús-Q

El Subsistema de Transporte Metrobus-Q opera bajo el concepto conocido como BRT (Bus Rapid Transit), conformado por corredores de transporte masivo de pasajeros urbanos y regionales en base a líneas troncales que circulan en carriles segregados, y líneas alimentadoras que llevan la demanda desde diversos sectores hacia las troncales.

Actualmente el Subsistema Metrobus-Q se compone de cinco corredores distribuidos en los tres ejes de transporte: central, occidental y oriental. En el cuadro siguiente se presenta un resumen de los servicios y flota de buses que pertenecen al Subsistema Metrobus-Q.

Tabla No 1  
Situación Actual Metrobús-Q

EJE	CORREDOR	FLOTA			DEMANDA (prom/día)
		TRONCAL	ALIMENTADORES		
		Buses Articulados	No. de Líneas	Buses Tipo	
Central	Central Trolebús	127	10	160	302.300
Oriental	Nor Oriental	37	11	89	239.700
	Sur Oriental	160	11	138	
Occidental	Sur Occidental	0	24	268	212.100
	Central Norte	73	16	141	206.000
<b>Total</b>		<b>397</b>	<b>72</b>	<b>796</b>	<b>960.100</b>

Fuente: SM 2018

7  
A  
MAY

## 2.2. Subsistema Convencional

Lo constituyen las líneas de transporte urbanas e intracantonales rurales y combinadas. Este subsistema opera con buses tipo que brindan el servicio a los sectores localizados en el área urbana de la ciudad y en las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito. Esta red no se encuentra integrada al Subsistema Metrobus-Q, ni física ni tarifariamente.

**Tabla No 2**  
*Situación Actual Subsistema Convencional Urbano*

	No.
Operadoras	47
Rutas	111
Flota	1 716
Demanda Estimada:	<b>1 995 000</b>

Fuente: SM 2018

## 2.3. Subsistema Metro de Quito

La Municipalidad del DMQ, para mejorar la calidad del servicio y ampliación de la cobertura del transporte público, se encuentra ejecutando la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito, que se convertirá en el eje vertebrador del sistema, integrándose con los Subsistemas Metrobus-Q, Convencional y Quito Cables.

La primera línea de metro posee las siguientes características:

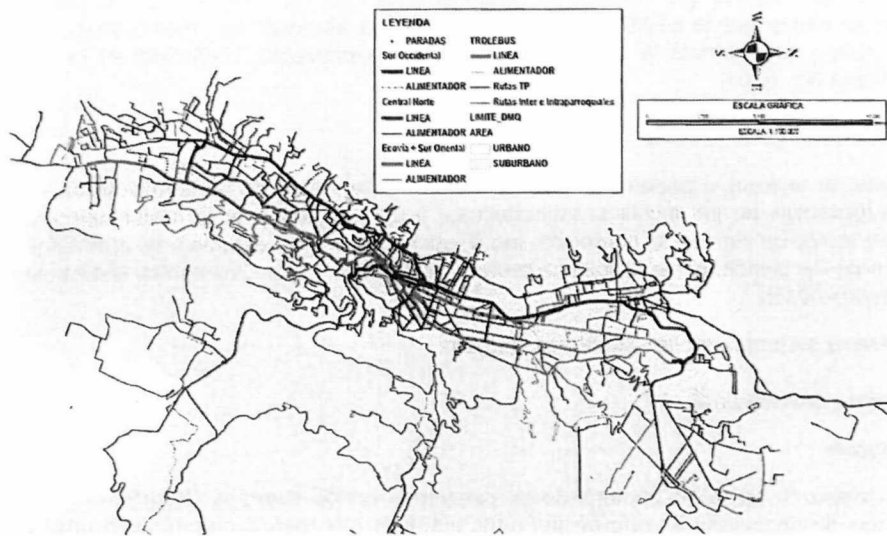
- Eje: longitudinal El Labrador – Terminal Quitumbe.
- Longitud: 22 km
- Estaciones: 15 estaciones.
- Tiempo de viaje previsto: 35 minutos.
- Equipo rodante: 18 trenes eléctricos y 6 vagones por tren.
- Demanda diaria inicial estimada: 400.000 viajes.

## 2.4. Subsistema Quito Cables

El proyecto de Quito Cables contempla la implementación de 4 líneas de Cables en distintos sectores de la ciudad; actualmente se está desarrollando el proyecto de la línea Roldós-Ofelia, la línea tiene una extensión de 3,7 km, cuenta con 4 estaciones, tendrá una demanda prevista de 24.000 pas/día, y el tiempo de viaje será de 13 minutos, se integrará físicamente con el Corredor Central Norte.

En la figura siguiente se presenta un diagrama general de la red actual de transporte del DMQ.

**Figura No 1**  
Red de Transporte Actual del DMQ



Fuente: SM 2018

### 3. RESTRUCTURACIÓN DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DEL DMQ

#### 3.1. Objetivos

El objetivo general de la Administración Municipal actual en relación con el Transporte Público Urbano es el mejoramiento de la calidad del servicio de transporte de pasajeros, mediante la reorganización estructural de este Sistema, a través del fortalecimiento del Subsistema Metrobús-Q, reestructura de las líneas del Subsistema Convencional e integración con la PLMQ.

Los objetivos específicos que se plantean en la reestructuración de la red de transporte convencional urbano, son:

- Generar servicios de interconexión con los Subsistemas Metro y Metrobús-Q, lo más cercano a sus estaciones.
- Potenciar el uso de las estaciones intermodales del Subsistema Metro.
- Optimizar y redistribuir la flota operativa actual del Subsistema Convencional.
- Ampliar la cobertura de la actual red de transporte público con reforzamiento de viajes transversales oriente - occidente.
- Integrar los viajes que están fuera de la zona de influencia directa de los corredores, con el menor número de transferencias posible.

#### 3.2. Consideraciones Generales de la Propuesta de Reestructuración.

La base fundamental para lograr la integración de los cuatro Subsistemas de transporte público del DMQ, es la implementación de los denominados Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) compuestos por el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y Sistema de Información al Usuario (SIU), en los diversos componentes del Sistema de Transporte Público del Distrito, consecuentemente la propuesta de reestructuración debe estar ligada directamente al proceso de implementación de los SIT que la Municipalidad está ejecutando.

Otro punto a tomar en cuenta es la fecha programada para el inicio de operaciones de la PLMQ, definida para Octubre de 2019, fecha para la cual deberán estar instalados y en funcionamiento los SIT en los Corredores que tienen relación directa con la PLMQ, es decir Corredor Central Trolebús, Sur Occidental, Central Norte, Sur Oriental y consecuentemente Nor Oriental; a fin de que se garantice la demanda prevista para la PLMQ.

Un insumo de mucha importancia para la definición del proyecto de restructuración de las rutas de transporte público del DMQ, son los productos de la Consultoría de Actualización del Modelo de Demanda, mismos que serán entregados en este mes de mayo por la Consultora contratada para el efecto por la EPMMQ, a través del Banco Mundial; así mismo se cuenta con el marco Jurídico que permite la aplicación del presente proyecto, contenido en la Ordenanza Metropolitana No. 0201.

### **3.3. Definición de etapas**

Las Etapas de análisis y posterior implementación se han definido partiendo de las necesidades de integración de los diversos subsistemas, a fin de garantizar la mejor operación de la PLMQ, en términos de que la demanda inicial estimada en los estudios se mantenga; con la aplicación de los principios de la política tarifaria dispuestos en la Ordenanza Metropolitana No. 0201 (febrero 2018).

De esta forma se proponen las siguientes etapas:

#### ***Sub Sistema Metrobús Q:***

Alimentadores:

Análisis de las rutas alimentadoras existentes en los diversos Corredores y determinación de necesidad de ampliar las rutas actuales o la creación de nuevas rutas si las necesidades así lo requieren.

Análisis del caso específico de las rutas que sirven a los sectores de Calderón- Carapungo y su relación con la Estación de la PLMQ del Labrador, hasta que se implemente el proyecto del Corredor Labrador-Carapungo.

Rutas Troncales:

Partiendo de la decisión de la Municipalidad de que los recorridos actuales de las rutas troncales de los Corredores se van a mantener sin sufrir los cambios planteados en el proyecto original de la PLMQ, se debe analizar la necesidad de realizar ajustes en el dimensionamiento de flota y frecuencias y la implementación de nuevos Corredores definidos en el Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 (PMM), tales como: Alonso de Angulo, Labrador-Carapungo, Sur Central, Nor Occidental.

Sub Troncales:

Analizar la implementación de varias Subtroncales, así mismo, definidas en el PMM, tales como Av. Shyris, Av. Eloy Alfaro, Av. Amazonas; que servirán para racionalizar la operación de las líneas convencionales que circulan por las vías del mismo nombre.

#### ***Sub Sistema Convencional Urbano:***

Rutas Transversales:

Definición de los recorridos de las rutas transversales necesarias para integrar los sectores alejados de los Corredores y de la PLMQ, implementándose una serie de líneas transversales que actualmente no existen, situación que dificulta la movilidad de muchos ciudadanos que viven o trabajan en sectores ubicados en el oriente u occidente de la ciudad, distantes de las principales vías longitudinales sur-norte.

Rutas Actuales:

Definición de alargues, recortes o supresión de las actuales líneas de transporte convencional urbano, de conformidad con las necesidades de la nueva red planteada.

#### ***Sub Sistema Convencional Intracantonal Rural y Combinado:***

Es necesario así mismo tomar definiciones sobre este componente del Sub Sistema Convencional, que atiende a las parroquias ubicadas en los valles circundantes a la ciudad de Quito, que pertenecen al DMQ y en dos casos a Cantones vecinos, como son Rumiñahui y Mejía y, que a pesar de su tipología, laboran como servicios urbanos,

movilizando una gran cantidad de usuarios que viajan desde y hacia los sectores descritos.

### 3.4. Necesidades de Infraestructura y de gestión de tráfico

La propuesta de restructuración de las rutas de Transporte Público, determina la necesidad de construir o adecuar determinada infraestructura vial (reformas geométricas), de equipamiento (paradas y estaciones), y determinar acciones de gestión de tráfico, que permitan y faciliten la operación del Transporte Público con los mejores niveles de servicio, en beneficio de la ciudadanía.

### 3.5. Actividades a desarrollar:

Revisión de propuestas existentes: Metro Madrid 2011, Secretaría de Movilidad 2014, Agencia de E. U. Barcelona 2017, y determinación de la línea base de partida. (Terminado)

Actualización del Modelo de Demanda: Análisis del modelo actualizado de demanda, presentado por Metro Madrid. (En proceso)

#### Elaboración de la propuesta:

- a) Revisión de rutas de Alimentación de Corredores: recorrido de cada ruta, comprobación de necesidades de modificaciones y/o de nueva infraestructura.

Rutas del eje Central. Tiempo estimado: 7 semanas-equipo.

Rutas del eje Oriental. Tiempo estimado: 8 semanas-equipo.

Rutas del eje Occidental. Tiempo estimado: 9 semanas-equipo.

- b) Definición de implementación de Nuevos Corredores:

Alonso de Angulo, Labrador-Carapungo, Sur Central. Tiempo estimado: 4 semanas.

Se deberá realizar el análisis de la relación con los Corredores existentes de las líneas convencionales que formarán parte de los proyectos mencionados; así mismo revisar los anteproyectos o proyectos definitivos existentes, para definir la cuantificación de los presupuestos necesarios para poner en operación los tres proyectos anotados.

- c) Definición de implementación de Subtruncasles:

Amazonas, Shyris, Eloy Alfaro. Tiempo estimado: 9 semanas.

Se deberá realizar la revisión en campo de las rutas convencionales que circulan actualmente por las vías mencionadas, a fin de plantear la propuesta de operación conjunta de las mismas.

- d) Revisión en campo de rutas convencionales urbanas: recorrido de cada ruta, comprobación de correspondencia con anexos del Contrato de Operación respectivo, comprobación de la factibilidad de implementación de las propuestas, y necesidades de modificaciones (en lo planteado o en las vías) y/o de nueva infraestructura.

Rutas del sector Sur. Tiempo estimado: 21 semanas-equipo.

Rutas del sector Centro y conexión de rutas Intracantonales Combinadas con los servicios urbanos. Tiempo estimado: 13 semanas-equipo.

Rutas del sector Norte. Tiempo estimado: 13 semanas-equipo.

Revisión de planteamiento por autoridades (cambios sugeridos): Las autoridades correspondientes deberán conocer y aceptar o modificar los puntos planteados. Tiempo estimado: 5 semanas.

Mesas técnicas, contraparte y socialización de propuesta: Para poder implantar lo planteado y aceptado por las autoridades municipales, será necesario que se dé a conocer la propuesta a los operadores, y llevar a cabo negociaciones en mesas técnicas con los mismos. Para esto, se requerirá la ayuda de negociadores expertos a los que se deberá contratar.

Contratación de negociadores. Tiempo estimado: 5 semanas.

Ejecución de las mesas técnicas. Tiempo estimado: 17 semanas.



Propuesta definitiva consensuada: Definición de las etapas de implementación. Tiempo estimado: 4 semanas.

Otras actividades paralelas: Son actividades necesarias previas a la implementación misma de la propuesta definitiva (y consensuada) de la reestructuración del sistema de transporte; sobre todo, estas actividades resultan indispensables antes de implantar los cambios en el sistema convencional.

Inicio del Proceso de Implementación de los SIT en el Transporte Público.

Definición de bases de licitación.  
Proceso de licitación de los SIT.  
Adjudicación de concesión.  
Inicio de operaciones de la PLMQ.  
Implementación Metrobús-Q.  
Implementación en rutas Convencionales (por sectores)

Implementación de la Entidad Administradora del Transporte Público.


Proceso de Implementación de la propuesta de reestructuración: Aplicación de la propuesta en servicios convencionales. Tiempo estimado: 1 año.

#### 4. CRONOGRAMA DETALLADO

El cronograma detallado de las diferentes actividades propuestas para la implementación de la reestructuración de rutas de transporte público, se anexa al presente informe.

#### 5. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN

La propuesta desarrollada en este documento, será aplicada luego de la aprobación por parte de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito.

  
Elaborado por: Ing. Henry Vilatuña Guaraca

  
Ing. Agustín Rivadenira Donoso

  
Revisado por: Arq. Marcelo Narváez Padilla

Para: Ing. Alfredo León Banderas