

**ANTEPROYECTO "SOLUCIÓN DE MOVILIDAD DEL SECTOR – LA LIRA-CUMBAYÁ  
(LA COMARCA-CEBOLLAR-ANDALUCÍA) "INTEGRACIÓN DEL SECTOR DE CUMBAYÁ MEDIANTE  
VÍAS SECUNDARIAS"**

**1. Antecedentes**

- Proyecto vial programado por el Ministerio de Obras Públicas desde hace más de 40 años
- Línea de intención vial establecida en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, Ord. 127-PUOS V2-2016
- Parte del anillo vial de Quito – Plan Maestro de Movilidad (2005-2029)

**Principales Características del Proyecto (Fuente Memoria Descriptiva)**

- Estudios (2015) – EPMMOP - Unidad de Proyectos Especiales de Vías
- Consultora - Consorcio Asociación L&G – C&CTECH - INDETEC (2010-2015).

<i>Perimetral Metropolitana</i>						
Tramo	Desde	Hasta	Longitud aprx. (km)	Entidad responsable	PUOS V2-2016	Estudios
Sur	Amaguaña	A.G.Rumiñahui	14.9	MDMQ	Si	No
Centro	A.G.Rumiñahui	Cocotog	17.55	EPMMOP	Si	Si
Norte	Cocotog	Oyacoto (Peaje)	11.60	MTOP	No	Si (*)

AÑO	<i>Tránsito previsto</i>		
	2012	2020	2030
Perimetral Metropolitana	60000	71330	120000

Previsto-tramo más cargado entre intersecciones con la Ruta Viva y con la vía Interoceánica.

<i>Trazado Transversal</i>	
<i>Elemento</i>	<i>Dimensión</i>
Calzada	3 Carriles de 3.65m por sentido
Mediana Central	Si. Parterre central de 3 metros.
Espaldones en mediana	1.20 metros
Espaldones exteriores	2.50 metros
Bermas	No se disponen
Drenaje	Cuneta Continua de 1.15 metros
Acera (Vereda)	1.85 metros
Ciclo vía	Si. En lado derecho. 4.00 metros. Más drenaje.
Berma en Taludes	Si. En corte y relleno. 0.50 metros.
Taludes	Variables. Según Informe de Taludes.

Fases del proyecto	Tipo	Ancho Desde el eje (m)	Retiro Desde línea de fábrica (m)	Accesos Intercambiadores Vías principales	Cruces viales	Vías de servicio Sectores sugeridos	Cruces viales
TDRs	Expresa	35	15	Aut. Gnrl. Rumiñahui Ruta Viva Interoceánica	6	----	6
Estudios				Aut. Gnrl. Rumiñahui Ruta Viva Interoceánica	9	----	9
Resolución C-415	Expresa (*)			Aut. Gnrl. Rumiñahui Ruta Viva Interoceánica Cocotog	13	Lumbisí La Lira Nayón	13

## 2. Resolución No. C 415 DM, Quito 28 DIC 2018 - Copia Adjunta

“El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública ordinaria realizada el 27 de diciembre de 2018, luego de analizar el Informe No. IC-2018-321, emitido por la Comisión de Uso de Suelo, de conformidad con los artículos 57, literal x), 323 y 326 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; RESOLVIÓ (entre otros numerales):”

- “1) Aprobar el diseño definitivo del proyecto "Perimetral Metropolitana Tramo Autopista General Rumiñahui - Gualo", conforme los datos técnicos constantes en el informe técnico emitido por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, mediante oficio No. STHV-DMGT-5234, de 18 de octubre de 2018, así como en el Informe Técnico No. SM-DPPM-115/2018, remitido por la Secretaría de Movilidad mediante oficio No. SM-2062-2018...”
  - La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas — EPMMOP, deberá realizar un estudio complementario para definir los lugares, desde el punto de vista topográfico y de desarrollo urbano, donde pueda realizarse la implementación de vías de servicio laterales que permitan dar una adecuada accesibilidad a sectores urbanos colindantes.
  - “...Se excluye de la aprobación del presente trazado, el tramo del trazado ubicado en el sector de Cumbayá, en el cruce del proyecto "Perimetral Metropolitana Tramo Autopista General Rumiñahui Gualo" con la Avenida Interoceánica, a fin de que, en un plazo de seis (6) meses a partir de la expedición de la presente resolución, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas - EPMMOP, realice el estudio que permita definir desde el ámbito técnico y financiero, cuál es el trazado más conveniente. En tal sentido, las afectaciones existentes en el sector se mantendrán en tanto el Cuerpo Edificio no defina el trazado en dicho tramo.



	Sector Cumbayá – cruce del proyecto Perimetral Metropolitana - Interoceánica	Afectación
	Línea de intención Proyecto Original a nivel PUOS V2 - MDMQ	Pendiente
	Trazado determinado con Estudio de EPMMOP - Túneles	Pendiente

### Respecto del numeral 1)

- Mediante Oficio 1365-GG-GEF dirigido a la Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Coordinación y Participación Ciudadana, Administración Zonal Tumbaco, Administración Zonal La Delicia y Dirección de Avalúos y Catastros, la EPMMOP en los temas de su competencia atendió lo dispuesto en la Resolución C-415 – en el que ratifica su recomendación para “Que se mantenga el criterio propuesto en el estudio aprobado, para que se construya la alternativa del paso con los túneles, se reduzca la longitud del puente y se interconecte con un intercambiador que permita la operación e integración del tráfico entre la Vía Perimetral y la Vía Interoceánica”. Se adjunta copia del Oficio 1365 GG-GEF.

### Respecto del numera 2)

- “Adicionalmente, la Secretaría de Movilidad deberá poner especial énfasis en la garantía de la accesibilidad a lo largo del trazado aprobado a través de la presente resolución.”

De acuerdo a las reuniones de coordinación técnica entre las Secretarías de Movilidad, Territorio Hábitat y Vivienda y la EPMMOP; se presenta al análisis de movilidad vehicular la conjunción de las calles Interoceánica, Del Establo, Conquistadores, Pampite y vía en Contraflujo, sector denominado La Lira de Cumbayá; considerando:

- El creciente proceso de congestión en la Oswaldo Guayasamín.
- El explosivo desarrollo inmobiliario de gran magnitud y de nivel con alta capacidad de disposición e incremento de vehículos.
- Única salida vehicular hacia la Oswaldo Guayasamín hacia el sector más congestionado para todas las urbanizaciones existentes y conjuntos habitacionales en ejecución.
- Ausencia de planes viales y/o líneas de intención para mitigar el tránsito hacia las vías colindantes a dichas urbanizaciones.

### 3. Análisis Movilidad sector La Lira

#### Vía Oswaldo Guayasamín (Interoceánica) –Congestión

##### a) Situación General

- De los conteos efectuados por la STHV se determina que por este sector circulan diariamente alrededor de 35000 vehículos/día.
- La vía Interoceánica es importante para llegar al nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre de Tababela.
- Vía de acceso principal desde y hacia el centro de la ciudad a las parroquias de Tumbaco, Cumbayá, El Quinche, Pifo, Yaruquí, Checa, Panamericana (E35); así como también hacia las provincias Orientales

##### b) Tramo Puente del Río Machángara hasta Rotonda de Las Bañistas

En el tramo vial de la Oswaldo Guayasamín arriba del puente del Río Machángara, atravesando el sector de La Lira, la rotonda de Las Bañistas, la calle María Angélica Idrobo, las calles Francisco de Orellana y la Pedro Bustamante se hallan regularmente congestionadas por los vehículos, de las observaciones efectuadas se determinan las siguientes características:

- Sitio de frecuentes congestiones a lo largo de la jornada

- Vía Interoceánica opera de 9 a 4 carriles incluye vía en contraflujo, semáforo, paradas de buses en los dos sentidos.
- Líneas de buses para 8 parroquias – 300000 pasajeros, 21 rutas convencionales de buses.
  - Múltiples vías concurrentes a un solo punto: Interoceánica, Del Establo, Conquistadores, Pampite todas con sentido bidireccional.
- Vías de ingreso y salida; de manera similar al lado norte de la Interoceánica la calle Pampite. Sus planes y permisos de movilidad son desconocidos.
- Las urbanizaciones mantienen las vías restringidas con seguridad privada, puertas y vallas cerradas al tránsito vehicular y peatonal.
- Estimación de altos costos por congestión.

**c) Alto desarrollo inmobiliario en el sector Cumbayá y Tumbaco**

- Los conjuntos habitacionales existentes y los nuevos desarrollos inmobiliarios en auge en el sector de la Lira, aportan diariamente cientos de unidades vehiculares hacia la Av. Oswaldo Guayasamín en la zona de la Lira, por ingreso y/o salida a la fecha las calles Isidro Ayora y Jacinto Jijón y Caamaño son sus únicas alternativas.
- No se interconectan hacia otras vías periféricas de servicio, ni entre conjuntos.
- *Incremento de población – traslados desde el Valle de Los Chillos*

**d) Generación de Nuevos Polos de desarrollo y atracción**

- Universidad San Francisco, Centro Comerciales (Cumbayá, Plaza, Paseo San Francisco, Escala, Ventura, etc.)
- Bancos, Servicios públicos, hospitales,
- Centros de atracciones turísticas
- Centro de Negocios SiteCenter, etcétera.

**4. Propuestas de Soluciones de orden integral**

**a) Objetivos**

- Incentivar el uso de accesos y salidas hacia y desde las urbanizaciones colindantes hacia las vías de servicios colectoras como la Juan León Mera, De Los Establos, De los Eucaliptos en lugar de la vía Interoceánica.
- Controlar Ingresos y salidas vehiculares hacia la Av. Oswaldo Guayasamín para evitar que se incremente las congestiones; mejorar flujo de la Interoceánica.
- Promover que las urbanizaciones del sector generen sus alternativas de salidas vehiculares hacia las vías de servicio colectoras hacia Cumbayá y/o a la Av. Simón Bolívar. Reducir niveles de congestión interna

**b) Acciones Soluciones**

- Crear o incorporar paso deprimido hacia Conquistadores y De los Establos
- Eliminación de semáforo y giro en "U"
- En la Interoceánica - Incrementar un carril Oeste- Este (mayor congestión)

- Incorporar vías de servicio y conexión (accesibilidad)

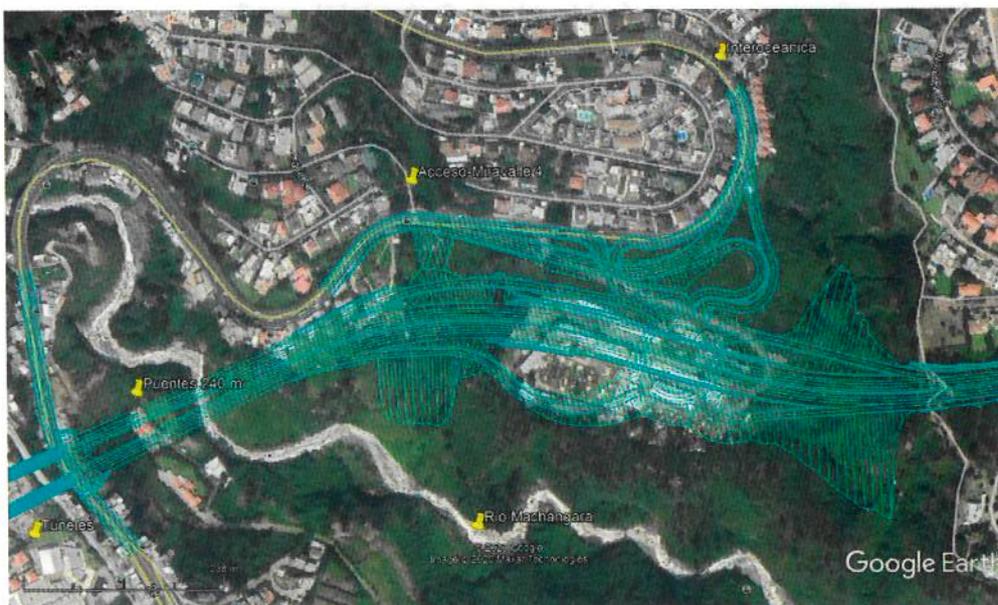


### **Implementación de vías de servicio laterales**

Restringir el ingreso de tráfico originario de la zona hacia la Interoceánica.

Accesos y salidas a los barrios aledaños a la Troncal Metropolitana – en el caso a los barrios del sector la Lira conforme lo dispuesto en la Resolución C-415, a los barrios aledaños, lo que disminuirá la carga de tránsito al intercambiador SEMAICA que por su ubicación tienen una geometría compleja.

### **Intercambiador SEMAICA**



- Vías nuevas con acceso y salida directa hacia la Troncal Metropolitana en el sector de la Lira por el sector del lado Sur del Túnel Falso.
- Vías nuevas internas que interconecten zona de desarrollo inmobiliario con vías colectoras y/o locales del sector.

### Infraestructuras viales nuevas (vías y redondeles)

La infraestructura parcial y/o total abajo dispuesta para su consideración:

1. Interoceánica Paso deprimido Este Oeste - hacia calle De los Conquistadores, De Los Establos y Redondel 1
  2. De los Conquistadores – Integración deprimido desde Interoceánica
  3. Del Establo Paradas de Bus
  4. Vía Nueva 1 – Extensión Oeste Este Del Establo para conexión con calle Jacinto Jijón y Caamaño.
  5. Vía Nueva 2 – Extensión Vía Nueva 6 hasta Isidro Ayora
  6. Vía Nueva 3 – Vía TC2A2 – Conexión Redondeles 1 y 2
  7. Vía Nueva 4 – Extensión TC2A2 – hasta calle César Borja accesos y salidas desde y hacia San Juan de Cumbayá.
  8. Juan León Mera – Ampliación. Conexión Redondeles 2 y 3.
  9. Ingreso Norte Troncal Metropolitana – Vía de Servicio Perimetral Sur - Cumbayá / Redondel 3
  10. Salida Sur Troncal Metropolitana – Vía de Servicio conexión Cumbayá / Redondel 2 hacia Perimetral Sur.
- A. Redondel Nuevo 1 – Interconexión de calles: De los Establos: Sur-Norte y Este -Oeste, Vía Nueva 1 (numeral 2), Vías Nueva 3 (Sur-Norte) numerales 4 y 5.
  - B. Redondel Nuevo 2 – Interconexión de calles: Juan león Mera lados Norte, Bernardo de Legarda, vía Nueva 4 (hacia San Juan de Cumbayá), Vía de Servicio – Salida Cumbayá Troncal Metropolitana Sur, Juan León Mera hacia Redondel Nuevo 3.
  - C. Redondel Nuevo 3 – Interconexión de calles: Juan León Mera desde Redondel Nuevo 2, Vía de Servicio – Ingreso Troncal Metropolitana Norte Cumbayá, calle Juan León Mera desde San Juan Bajo, De Los Eucaliptos desde San Juan Bajo
  - D. Redondel Nuevo 4 – Interconexión de Vía Nueva 4, César Borja, Jorge Adoum,

Se Adjunta Plano de Infraestructura Vial propuestas para el sector – con Secciones Típicas Láminas A1 y A3

### Modificar y/o Implementar soluciones geométricas

#### Vías existentes

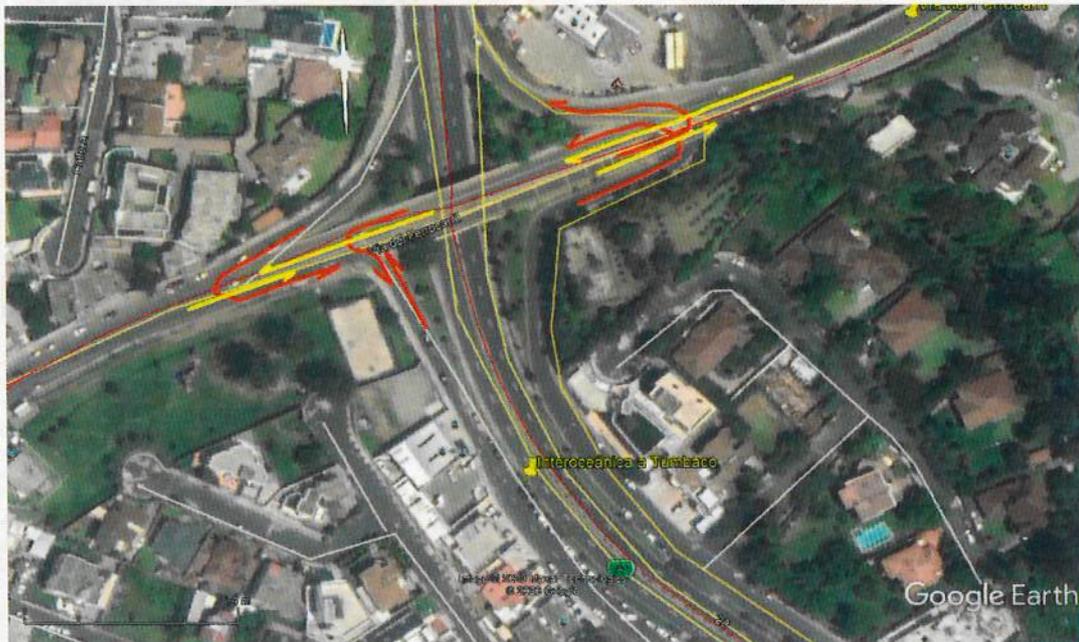
A más de la infraestructura nueva es necesario se adopten proyectos y soluciones complementario para reducir a futuro mayor congestión vehicular:

- Mantener intercomunicación bidireccional entre vía Conquistadores y De los Establos – sin salida a Interoceánica

#### Soluciones Complementarias

- Reforma de Tránsito
  - Intersección de las calles Conquistadores, De Los Establos e Interoceánica – acceso a nivel desde Interoceánica W-E hacia Conquistadores y De Los Establos restringida salida a Interoceánica.

- Formar un par vial entre calles Isidro Ayora (ingreso), Jacinto Jijón y Caamaño (salida).
- Se prevé incremento de tránsito desde las calles Juan León Mera, y Medardo Silva a través de la calle De Los Eucaliptos, se debe solucionar los giros en el puente sobre la calle de Los Eucaliptos ubicado sobre la Vía Interoceánica; generar vía de salida hacia la Interoceánica aledaña al Mall Pase San Francisco....



**Revisar los accesos y salidas**

**Universidad San Francisco.**

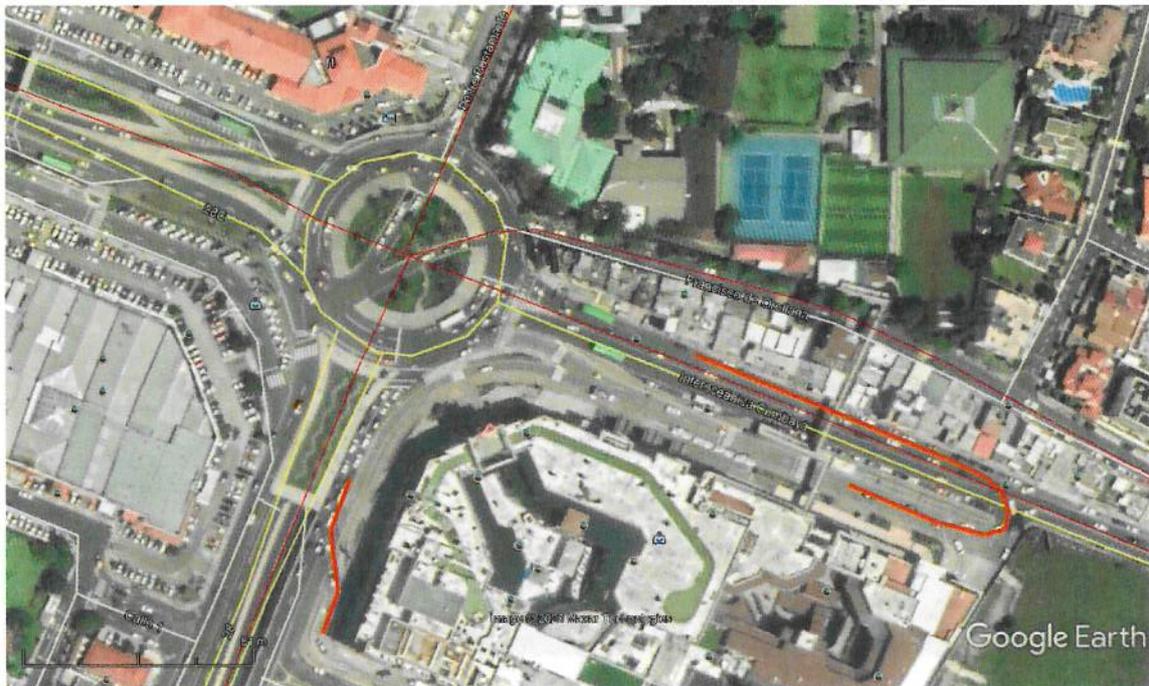
- Acceso vehicular de estudiantes por calle Pedro Bustamante Causa de Congestión en el Redondel De Las Bañistas – Se sugiere implementar mejoras para la movilidad



hacia adentro de la Universidad y/o incrementar un carril de desembarco junto a la acera de la Universidad reduciendo las aceras de la calle a ambos lados a 3m.

### Paseo San Francisco

- En salidas por vías María Angélica Idrobo y Oswaldo Guayasamín- mejorar capacidad de salidas vehiculares a colas de congestión



**Recomendación – Analizar posible salida por el lado Sur Este del Mall hacia calle del Ferrocarril**

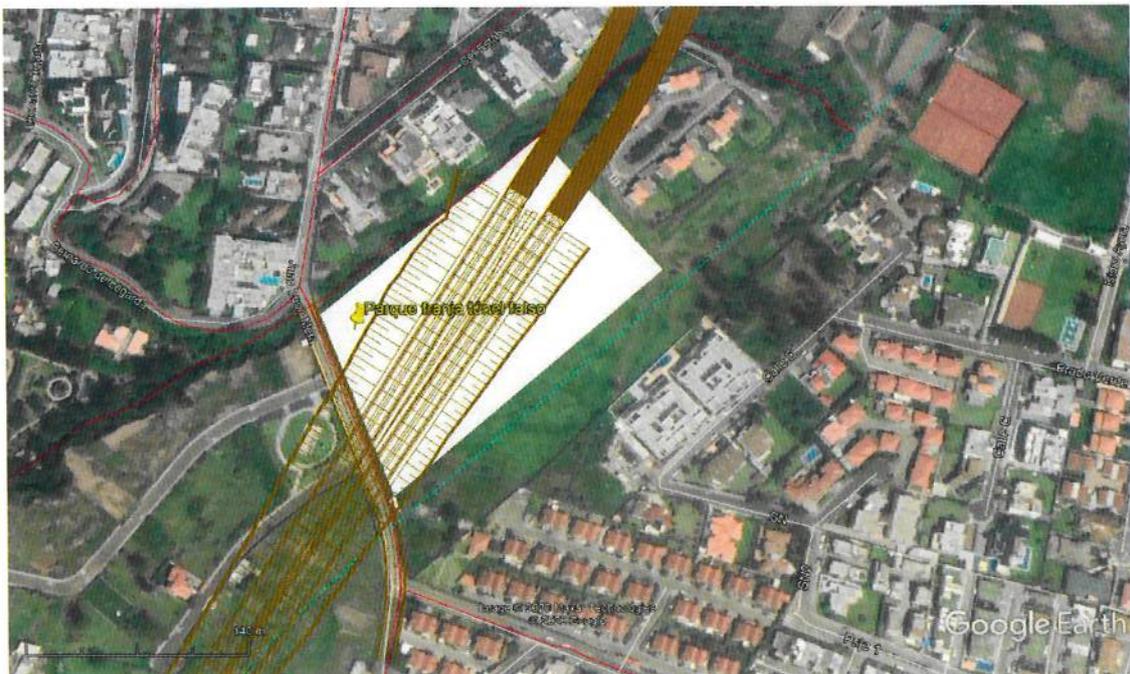


- Mejorar salida de parada de buses ubicada Av. Oswaldo Guayasamín – Frente a Supermaxi del Mall Cumbayá – utilizar área de parterre del lado Este (hacia abajo) incrementar un carril Oeste –Este hasta el redondel de las Bañistas



- Áreas sobre Túnele Falso y áreas de influencia

Es primordial precautelar la seguridad del túnel (falso y verdadero) en todo su trayecto, de manera especial sobre el tramo del túnel falso por la poca profundidad que existirá entre la bóveda (o clave) del túnel y la superficie del terreno externo. Se sugiere que dicha área sea tratada como un parque público. Se debe estudiar la solución.



### Áreas de afectaciones aproximadas

- Las áreas de afectación en la zona de la denominada La Lira y las propuestas vías allí consideradas deberán ser establecidas de manera definitiva una vez que se disponga de los estudios y aprobaciones de las entidades competentes.

### Conclusión

Toda la infraestructura nueva propuesta en éste informe técnico está a nivel de idea, para análisis y consideración de las Secretarías de Movilidad, Administraciones Zonales pertinentes así como de Territorio Hábitat y Vivienda entidades que de acuerdo a su política y competencia deberán avalarlas, corregirlas o rechazarlas de ser el caso. Los trazados y dimensiones adoptadas y los proyectos aprobados previo a su ejecución deben ser sometidas a estudios técnicos completos aprobaciones de las Secretarías y del Concejo Metropolitano.



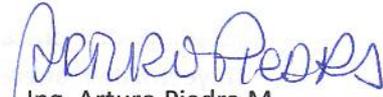
Ing. José Unda D.  
Gerencia de Estudios y  
Fiscalización



Ing. Francisco Echeverría R.  
Director De Estudios



Ing. Leonardo Tupiza S.  
Coordinador Técnico



Ing. Arturo Piedra M  
Supervisor Ejecutor de Procesos 2

Adjunto: Oficio 1365 GG-GEF  
Resolución C-415  
Adjunta Plano de Infraestructura Vial propuestas para el sector y Secciones Típicas