

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

Asunto: Informe técnico de viabilidad a las propuestas de la EPMMOP, respecto de los proyectos denominados "Estudios de la intersección de la vía Perimetral Metropolitana con la Av. Interoceánica" y, "Soluciones viales en el sector La Lira", parroquia Cumbayá.

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

En atención al oficio No. GADDMQ-SGCM-2020-0184-O, de fecha 15 de enero de 2020, suscrito por la Abg. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo Metropolitano, solicita se analice el Informe Técnico remitido por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP), mediante oficio No. 1365-GG-GEP SG 1708, de fecha 26 de junio de 2019, al respecto informo:

ANTECEDENTES:

Mediante oficio No. 1365-GG-GEP SG 1708, de fecha 26 de junio de 2019 (fotocopia adjunta), la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, remitió el Informe Técnico de la Vía Perimetral Metropolitana denominado: **“ESTUDIO DE LA INTERSECCIÓN CON LA VÍA INTEROCEANICA Y DEL CRUCE RÍO MACHÁNGARA EN EL SECTOR DE CUMBAYÁ Y ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD A LA PERIMETRAL Y VÍAS DE SERVICIO A LOS SECTORES COLINDANTES”**; con la finalidad de dar cumplimiento a lo resuelto por el Concejo Metropolitano a través de la Resolución No. C415, de fecha 28 de diciembre de 2018 (fotocopia 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:**

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 fecha 18 de octubre de 2018, así como, el Informe Técnico No. SM-DPPM-115/2018, remitido por la Secretaría de Movilidad mediante oficio No. SM-2062-2018; además dispuso entre otros puntos que:

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

- *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 Edilicio no defina el trazado en dicho tramo.*

2) Disponer que, en un plazo de sesenta (60) días a partir de la emisión de la presente resolución, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, y la Secretaría de Movilidad, definan las afectaciones y el impacto de las mismas en todo el eje de la Troncal Metropolitana, cuyo trazado se aprueba a través de la presente resolución. 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.

Mediante oficio No. SM-2019-3504, de fecha 02 de diciembre de 2019 (fotocopia adjunta), remitido a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP), el Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, adjunta el Informe técnico No. SM-DMPPM-126/2019 (análisis al informe emitido por la EPMMOP a través del oficio No. 1365-GG-GEF, de fecha 26 de junio de 2019), el cual en la parte pertinente indica:

"1.- De acuerdo con el análisis antes descrito, se concluye que el Proyecto denominado Diseño con variante, Propuesta con túnel (Datos de consultoría), constituye la alternativa más idónea de acuerdo con la información remitida por la EPMMOP, tanto desde el punto de vista técnico, social y económico con relación al trazado original, por lo que se considera justificada su implementación.

2.- En cuanto se refiere a desarrollar el proyecto de conexiones viales adicionales en el sector de Cumbayá, se concluye que es procedente desarrollar dicho proyecto, lo que implica que debe mantenerse vigente la afectación de los predios involucrados en el trazado original de la vía Perimetral Metropolitana, en ese sector, por cuanto dichas conexiones favorecen de manera primordial a los problemas presentados en el sector de la parroquia de Cumbayá, siendo esta quizá una de la únicas posibilidades concurrentes de mejorar la movilidad de ese

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

sector.

3.- De acuerdo con lo determinado en las dos conclusiones anteriores, debe indicarse que las mismas son coincidentes con los criterios emitidos por la EPMMOP, respecto a estos dos aspectos.

RECOMENDACIÓN: En las conexiones viales desde la vía Perimetral Metropolitana hacia el sector de Cumbayá, que la EPMMOP desarrollará, hay que tomar en cuenta que las mismas deben permitir la continuidad con las vías secundarias del sector, a fin de facilitar los desplazamientos vehiculares hacia los diferentes destinos proporcionados por la implementación de la vía Perimetral Metropolitana, por lo que solicita que en el proceso de desarrollo de los diseños estos sean socializados con la Secretaría de Movilidad para poder realizar los ajustes necesarios que fuera del caso”.

Mediante oficio No. EPMMOP-GG-0619-2020-OF, de fecha 20 de febrero de 2020 (fotocopia adjunta), el Ing. Rommel Mauricio Rosales Estupiñán, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas a esa fecha, remite el Informe de análisis de la zona de influencia del túnel del proyecto en la referida vía y las consideraciones técnicas que deberán tomarse en cuenta en la franja de protección de las obras subterráneas, y que en la parte pertinente a conclusiones y recomendaciones, indica:

“La zona de influencia de excavación de túnel es un área muy sensible, pues el hecho de excavar sobre estos materiales genera una descompresión en la masa del suelo, la misma que debe estar libre de sobrecargas.

No permitir la construcción de obras sobre el túnel falso en el área de protección establecida (10 metros desde el borde de los taludes de corte proyectadas).

Es conveniente restringir las construcciones existentes en la franja de protección establecida.

Con respecto a las construcciones existentes en la franja de protección, es necesario señalar que, la construcción del túnel en el sector puede generar subsidencias en dichas infraestructuras, por lo que es importante socializar este tema con los moradores del sector.

Las franjas de protección establecidas en este reporte deberán ser verificadas y delimitadas en campo, conforme con los levantamientos topográficos actualizados. La variación en el dimensionamiento del túnel será objeto de revisión de este informe.”

Mediante oficio No. EPMMOP-GG-0724-2020-OF, de fecha 02 de marzo de 2020 (fotocopia adjunta), la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas-EPMMOP, remite a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, y a la Secretaría de Movilidad el ANTEPROYECTO “SOLUCIÓN DE MOVILIDAD DEL SECTOR LA LIRA-CUMBAYÁ (LA COMARCA-CEBOLLAR- ANDALUCÍA) “INTEGRACIÓN DEL SECTOR DE

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

CUMBAYÁ MEDIANTE VÍAS SECUNDARIAS”, el mismo que tiene como finalidad atender entre otros, las disposiciones de la Resolución C-415 emitida por “El Concejo Metropolitano de Quito”, en sesión pública ordinaria realizada el 27 de diciembre de 2018.

Mediante oficio No. EPMMOP-GG-2473-2020-OF, de fecha 12 de octubre de 2020 (fotocopia adjunta), el Arq. Rafael Carrasco Quintero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas a la fecha, remite alcance al informe contenido en el oficio No. EPMMOP-GG-0619-2020-OF, que contiene el Informe de Clarificación del análisis de influencia del túnel propuesto, que en la parte pertinente a conclusiones y recomendaciones, indica:

“La definición de la franja de protección del túnel excavado que se ha señalado en informes previos, de ninguna manera constituye un impedimento para el desarrollo de construcciones sobre la franja de protección; únicamente supone eventuales restricciones para su construcción; esto es, con base en la protecciones de infraestructura que se deriven del diseño de la obra, se pudiera pensar en una limitación por ejemplo, respecto de la construcción de subsuelos edificaciones de determinada altura, etc. Esto, como ya se ha señalado, es justamente lo que a nivel de los estudios y diseños definitivos del proyecto debe considerarse a efectos de su formulación y desarrollo”.

BASE LEGAL:

Los numerales 2 y 3 del Art. IV.1.73 del Código Municipal, señalan:

2. “El sistema vial se sujetará a las especificaciones técnicas contenidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y a la política de movilidad sustentable”.

3. “Para los efectos de la presente normativa en relación con el sistema vial y para un manejo adecuado de los planes viales zonales contenidos en el Plan Maestro de Transporte y Red Vial, se establece la siguiente clasificación:

a) Sistema Vial Urbano, correspondiente a las zonas definidas como urbanas en el PMDOT.

b) Sistema Vial Rural, correspondiente a las zonas definidas como rurales en el PMDOT.

Las especificaciones funcionales y técnicas de las vías urbanas y rurales se encuentran previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo”.

El Art. IV.1.74 del Código Ibídem.â

Elementos del sistema vial.â

Las vías en función del sistema al que pertenecen y sus características, están constituidas por los siguientes elementos: calzadas y carriles, aceras, parterres, vegetación y elementos adicionales, curvas o elementos que faciliten el retorno, derechos de vía, áreas de protección

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

especial, facilidades de tránsito y cruces peatonales. Las especificaciones de estos elementos se encuentran previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

Los numerales 1 y 2 del Art. IV.1.75 del Código Ibídem.â

Derecho de vías.â

1.- Es una faja de terreno colindante a la vía destinada para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de vías. Esta área se mide desde el eje vial y es independiente del retiro de construcción, deben sujetarse al ordenamiento jurídico nacional, a las disposiciones emitidas por el órgano rector sectorial del gobierno nacional, a los estudios y recomendaciones viales de la empresa pública metropolitana competente y de la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda. Constan en el PUOS, en el mismo que se especifican los derechos de vía y retiros de construcción del sistema principal de vías metropolitanas.

2.- En el PUOS consta además el respectivo mapa de categorización de las vías del sistema vial urbano y suburbano de acuerdo a la clasificación establecida en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

El Anexo Único de las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo para el Distrito Metropolitano de Quito, numeral 1.2 Sistema Vial, 1.2.1. SISTEMA VIAL URBANO, indica:

El Sistema Vial Urbano se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: Vías Expresas (Autopistas - Viaductos), Vías Arteriales, Vías Colectoras Principales, Vías Colectoras Secundarias, Vías Locales, Vías Peatonales, Escalinatas y Ciclo vías, cuyas especificaciones se establecen en el cuadro No. 1 y sus secciones típicas que constan en los gráficos del 6 al 17.

Vías Expresas.- Vías de circulación sin interferencias laterales y accesos controlados. Sus características son:

- o Soporte del tráfico de paso de larga y mediana distancia.
- o Separan el tráfico de paso del tráfico local.
- o Permiten una velocidad de operación hasta 80 km/h.
- o No admiten accesos directos a lotes frentistas.
- o Los accesos y salidas se realizan mediante carriles de aceleración y deceleración respectivamente
- o No admiten el estacionamiento lateral.
- o Las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel.
- o Admiten la circulación de líneas de transporte interurbanas o interprovinciales o articulan las grandes áreas urbanas entre sí.

Resolución de Concejo Metropolitano de Quito No. C 415, de fecha 28 de diciembre de

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

2018, en la cual se resolvió: Aprobar el diseño definitivo del proyecto "Perimetral Metropolitana Tramo Autopista General Rumiñahui - Gualo",

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo dispuesto por el Concejo Metropolitano de Quito, en la Resolución No. C415, de fecha 28 de diciembre de 2018, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EPMMOP, ha realizado un análisis técnico y económico a la propuesta presentada en el Estudio de Consultoría, que propone modificar el trazado vial original en el sector denominado La Comarca y a su vez desplazarlo hacia el Occidente.

1.- El referido informe hace una revisión a lo largo de todo el Proyecto, identificando y presentando soluciones de accesibilidad frente a la posibilidad que ciertos sectores e inmuebles se puedan quedar incomunicados.

2.- La variante propuesta en el sector de la Comarca, conllevaría a la construcción de un túnel, que permitiría que el Proyecto Perimetral Metropolitana, atravesase este sector sin interrumpir la circulación de la Avenida Interoceánica, la que actualmente tiene una intensa carga vehicular.

El proyecto propone que en el sector de la Comarca parroquia Cumbayá, se realice un túnel dividido en dos tramos, el primero consta de un túnel falso con una longitud aproximada de 510,00m y el segundo tramo trata del túnel propiamente dicho con una longitud de 473,00m.

3.- La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, presenta a nivel de anteproyecto, una solución de movilidad en el sector La Lira- Cumbayá (La Comarca-Cebollar-Andalucía) denominado Integración del sector de Cumbayá mediante vías secundarias.

La propuesta integral de solución, tiene por objetivo incentivar el uso de accesos y salidas desde las urbanizaciones colindantes hacia las vías de servicio colectoras como la Juan León Mera, De Los Establos, De Los Eucaliptos en lugar de hacia la Avenida Interoceánica. Controlar ingresos y salidas vehiculares hacia la Avenida Interoceánica, evitando se siga generando congestión vehicular.

Así mismo, se propone crear o incorporar un paso deprimido hacia la calle Los Conquistadores y De Los Establos, eliminación del semáforo y giro en U, incrementar un carril Oeste – Este en la Avenida Interoceánica, e incorporación de vías de servicio y conexión.

NORMATIVA APLICADA:

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

La normativa utilizada, es la “Norma de Diseño Geométrico del MTOP 2003”, así como la Norma Americana ASSHTO, en este caso, extraída de “A Policy on Geometric Design of Highways and Streets” de 2011.

Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

SECCIONES TÍPICAS:

TÚNEL

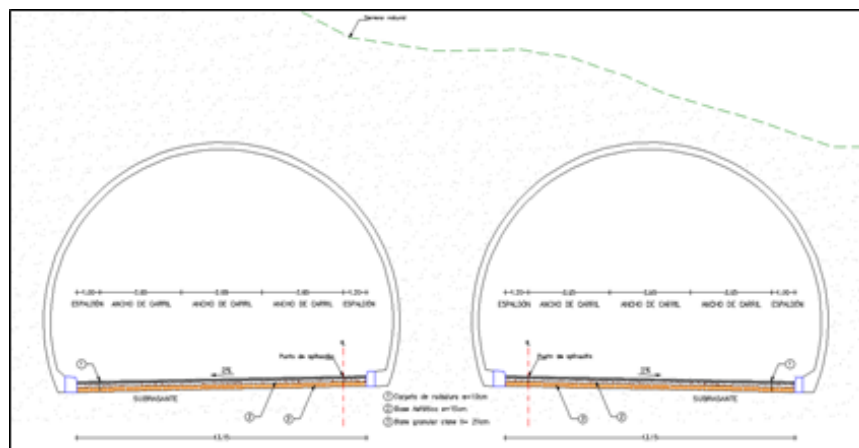
Calzadas separadas. Túnel - Falso y Túnel.

Entre la abscisa 10+260 y el cruce con la Avenida Interoceánica, aproximadamente en la abscisa 11+210, la zona se encuentra en proceso de consolidación, además por la topografía implicaría grandes cortes con relación al diseño vertical.

Para esta zona se adopta la ejecución de un túnel, en el que aproximadamente los primeros 500 metros se realizarán en túnel falso, es decir excavación a cielo abierto, debido fundamentalmente a la falta de recubrimiento superior, construcción de elemento estructural de sujeción y posterior relleno, y el resto será de túnel convencional.

Sección Tipo.

En la sección tipo utilizada, se mantiene la geometría del carril del tronco principal, variando fundamentalmente los espaldones, y los laterales.



SOLUCIÓN DE MOVILIDAD.

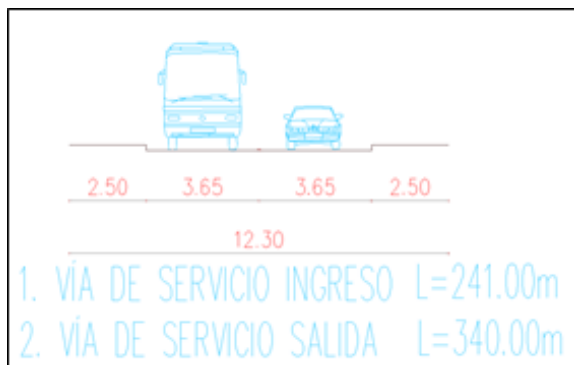
Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

Infraestructuras viales nuevas (vías y redondeles)

- 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 parada 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 TCA2 – Conexión redondeles 1 y 2.
- 7.- Vía Nueva 4 – Extensión TCA2 – hasta calle Cesar Borja accesos y salidas desde hacia San Juan de Cumbayá.
- 8.- Juan León Mera – Ampliación. Conexión redondel 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, vía nueva 3.
 - 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, Cesar Borja, Jorge Adoum.

Secciones Tipo.



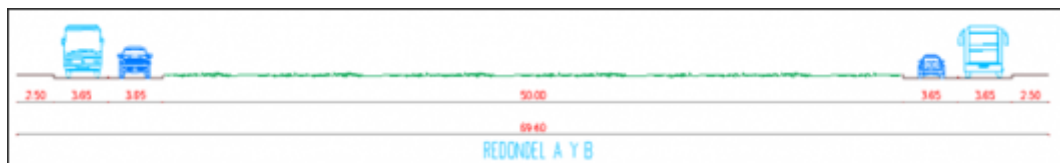
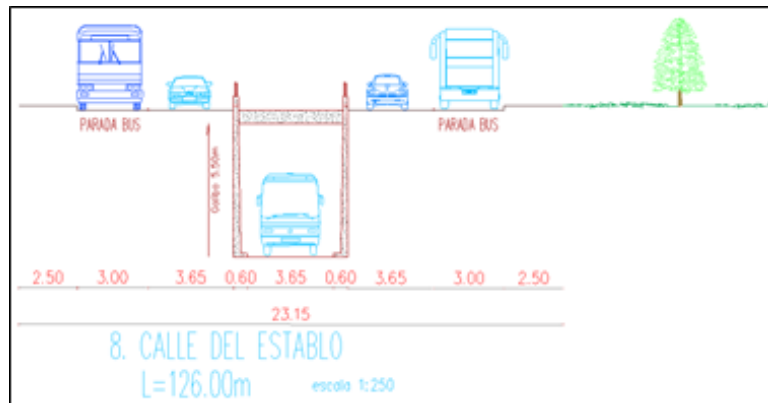
Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020



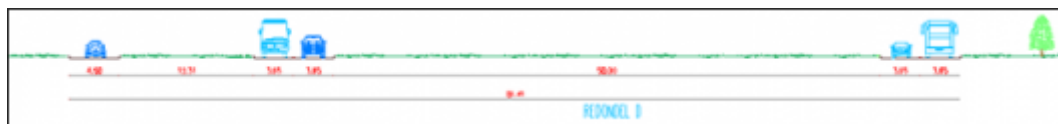
Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020



Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020



CONCLUSIONES:

El tramo de la PERIMETRAL METROPOLITANA (Intercambiador Autopista General Rumiñahui – Gualo), está concebido como una alternativa válida para descongestionar el tráfico vehicular que viniendo del Valle de los Chillos, se dirige al norte de la ciudad de Quito (hacia Gualo y viceversa), y eventualmente a otras poblaciones del norte de la provincia de Pichincha.

El proyecto denominado Perimetral Metropolitana, se encuentra propuesto desde hace más de 40 años, y puntualmente en el sector La Lira de la parroquia Cumbayá, su trazado no contempló el diseño de superestructuras elevadas o deprimidas para solventar las intersecciones con otras calles o vías, sino un paso a nivel en la intersección con la Avenida Interoceánica.

La aprobación del diseño definitivo de este tramo permitirá a los inmuebles afectados actualmente por la línea de intención vial, obtener informes técnicos de replanteo vial con áreas de afectación, replantear las afectaciones en los lotes de terreno y liberar de las afectaciones a los inmuebles que por decisiones técnicas de la Consultora C&CTECH S.A., León & Godoy INDETEC contratada y fiscalizada por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas resultaron desafectados.

La alternativa propuesta por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, en el sentido de que se construya la alternativa del paso con los túneles, se reduzca la longitud del puente y se interconecte con un intercambiador (SEMAICA) que permita la operación e integración del tráfico entre la vía Perimetral y la Avenida Interoceánica, así como la propuesta de solución de movilidad en el sector La Lira- Cumbayá (La

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

Comarca-Cebollar-Andalucía) denominado Integración del sector de Cumbayá mediante vías secundarias, es la más conveniente para la movilidad del sector.

Las propuestas de solución de incorporación de carriles de servicio y de movilidad a nivel general a lo largo de todo el proyecto denominado Perimetral Metropolitana, se encuentra a nivel preliminar, es por ello muy importante que una vez que se apruebe el diseño definitivo, la EPMMOP realice la contratación de una Consultoría para que se ejecuten los diseños definitivos. Adicionalmente, se deberá rectificar o ratificar el contenido de los oficios EPMMOP-GG-0619-2020-OF, EPMMOP-GG-0724-2020-OF y EPMMOP-GG-2473-2020-OF, en base a los resultados de la consultoría que se contratara para realizar los diseños definitivos del tramo denominado "DE LA INTERSECCIÓN CON LA VÍA INTERCOCEÁNICA Y DEL CRUCE DEL RÍO MACHANGARA EN EL SECTOR DE CUMBAYÁ Y ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD A LA PERIMETRAL METROPOLITANA Y VÍAS DE SERVICIO A LOS SECTORES COLINDANTES"

CRITERIO TÉCNICO:

Considerando los antecedentes y conclusiones indicadas, revisada la documentación relacionada con los proyectos "ESTUDIO DE LA INTERSECCIÓN CON LA VÍA INTERCOCEÁNICA Y DEL CRUCE DEL RÍO MACHANGARA EN EL SECTOR DE CUMBAYÁ Y ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD A LA PERIMETRAL METROPOLITANA Y VÍAS DE SERVICIO A LOS SECTORES COLINDANTES" y, "SOLUCIÓN DE MOVILIDAD DEL SECTOR LA LIRA- CUMBAYÁ INTEGRACIÓN DEL SECTOR DE CUMBAYÁ MEDIANTE VÍAS SECUNDARIAS", cuyos diseños se encuentran cumpliendo normas ASSHTO internacionales y lo que se especifica en las "Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo", y en base a norma legal invocada, la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial, de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, emite **INFORME TÉCNICO FAVORABLE**, para que la Comisión de Uso de Suelo alcance del Concejo Metropolitano, la aprobación del diseño definitivo del tramo que quedó suspenso del Proyecto "Perimetral Metropolitana tramo Autopista General Rumiñahui - Gualo", aprobado mediante Resolución C415 de 28 de diciembre de 2018, correspondiente al cruce de la Vía Perimetral Metropolitana con la Avenida Interoceánica.

Además, se adjunta el Informe técnico, de fecha 10 de noviembre de 2020, elaborado por técnicos de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda y Secretaría de Movilidad, en el cual consta un análisis y posibles soluciones a la accesibilidad de los sectores colindantes al referido Proyecto, el cual tuvo por objeto dar cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 2 de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C415, de fecha 28 de diciembre de 2018.

Cabe indicar que las soluciones viales graficadas en el citado informe, tienen la finalidad que sean aprobadas como líneas de intención vial, y que luego al ser vías locales serán las administraciones zonales en el ámbito de su jurisdicción las que realicen el diseño definitivo y remitan a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda para su validación y envío a la

Oficio Nro. STHV-DMGT-2020-3479-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

Comisión de Uso de Suelo para posterior aprobación del Concejo Metropolitano de Quito.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Ing. Darío Vidal Gudiño Carvajal
DIRECTOR METROPOLITANO DE GESTIÓN TERRITORIAL

Referencias:

- GADDMQ-SGCM-2020-0184-O

Anexos:

- Perimetral Metropolitana_compressed.pdf
- GADDMQ-SGCM-2020-0184-O.pdf
- EPMMOP-GG-2473-2020-OF.- Oficio Puente La Lira.pdf
- informe_tecnico.pdf
- EPMMOP-GG-0619-2020-OF.pdf
- 1365_gg-gef(1).pdf
- ayuda_memoria_perimetral_-_movilidad(2).pdf
- anteproyecto_movilidad_sector_la_lira(1).pdf
- te-mat-012093_sm-2019-3504_sm_apoya_alternativa_tunel_la_lira_perimetral_(0)(1).pdf
- secciones_transversales_movilidad_la_lira.pdf
- Anteproyectos Vías Sector La Lira 4.dwg
- Informe conjunto STHV y SM_ Perimetral Metropolitana 10112020 -signed.rar

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Donny Roberto Aldean Tinoco	drat	STHV-DMGT	2020-11-10	
Revisado por: German Patricio Rosero	gpr	STHV-DMGT	2020-11-10	
Aprobado por: Darío Vidal Gudiño Carvajal	DVGC	STHV-DMGT	2020-11-10	