

INFORME DE ANALISIS DEL ANTEPROYECTO “SOLUCIÓN DE MOVILIDAD DEL SECTOR- LA LIRA-CUMBAYÁ (LA COMARCA-CEBOLLAR-ANDALUCIA “INTEGRACIÓN DEL SECTOR DE CUMBAYÁ MEDIANTE VÍAS SECUNDARIÁ

Dirección de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
10.11.2020

1.- ANTECEDENTES

Mediante Oficio Nro.1365-GG-GEF, del 26 de junio del 2019, el Gerente General de la EPMMOP, remite al Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, los Estudios de Ingeniería Definitivos del “Proyecto Vial Perimetral Metropolitana”: Tramo Autopista General Rumiñahui-Gualo, considerados en la resolución No. C 415, documento emitido por el Concejo Metropolitano de Quito el 28 de diciembre de 2018, en dicha Resolución se indica lo siguiente textualmente que **“...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”**.

Dicha observación se genera por cuanto la EPMMOP, presento una variante o alternativa al trazado vial de ese proyecto en el sector denominado La Lira en Cumbayá.

En ese contexto la EPMMOP, convocó en la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial de la STHV a la mesa de trabajo realizada el día 19 noviembre del 2019, con la participación de representantes de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, EPMMOP y la Secretaría de Movilidad, que tuvo como finalidad la presentación y análisis de los Estudios de Ingeniería Definitivos del “Proyecto Vial Perimetral Metropolitana”: Tramo Autopista General Rumiñahui-Gualo, en esta reunión se solicitó a la Secretaría de Movilidad emita su criterio respecto a la variante del trazado vial en el sitio denominado La Lira en Cumbayá, tomando como referencia la documentación anexa al oficio Nro.1365-GG-GEF, del 26 de junio del 2019.

La Secretaría de Movilidad atendiendo el requerimiento, emite el Informe Técnico No. SM-DMPPM-126/19, acogiendo los planteamientos técnicos señalados ya que justificaban plenamente su diseño e implementación, y que permiten mejorar considerablemente los graves problemas de movilidad que aquejan al sector, principalmente del eje de la vía Interoceánica, entre el redondel De las Bañistas y el sector de La Lira, que prácticamente pasa a archivarse, tomando en cuenta las nuevas consideraciones que se han desplegado en el proceso de buscar una solución definitiva a la movilidad y afectaciones de predios de este sector analizado.

Mediante Oficio Nro. EPMMOP-GG-0724-2020-OF, del 2 de marzo del 2020, el Gerente General de la EPMMOP remite el Informe del Anteproyecto de la “Solución de Movilidad del sector La Lira-Cumbayá (La Comarca - Cebollar - Andalucía), Integración del sector de Cumbayá mediante vías secundarias; producto de las reuniones de coordinación técnica mantenidas entre la Secretaria de Movilidad, Territorio Hábitat y Vivienda y EPMMOP.

En sesión pública ordinaria realizada el 27 de diciembre de 2018, el Concejo Metropolitano de Quito, luego de analizar el Informe No. IC-2018-321 emitido por la Comisión de Uso de Suelo, resolvió:

1) Aprobar el diseño definitivo del Proyecto Perimetral “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 nuevos elementos como: intercambiadores, carriles de servicio laterales, cruces, que permitan dar una adecuada accesibilidad a sectores urbanos colindantes. En tal sentido, las afectaciones existentes en el sector se mantendrán en tanto el Cuerpo Edificio 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 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.”

En el sector de la Lira en Cumbayá inicialmente fue concebido una solución vial a nivel, el cual no contemplo el diseño de superestructuras elevadas o deprimidas para solventar las intersecciones con otras calles o vías; sin embargo, debido al alto tráfico que circulan por las vías y sectores que se encuentran a lo largo del proyecto (100.000 vehículos día y sus proyecciones), por lo que es necesario plantear diversas soluciones en cada una de las intersecciones que se presentan a lo largo del trazado vial, que permitan mantener la característica del proyecto de ser una vía expresa; pero también dotando de una infraestructura vial que dé solución de accesibilidad a cada intersección con el diseño e implementación

De acuerdo a las reuniones de coordinación técnica entre las Secretarías de Movilidad, Territorio Hábitat y Vivienda y la EPMMOP, se presenta el análisis de movilidad vehicular, en la unión de las calles Interoceánica, Del Establo, De Los Conquistadores, Pampite y vía en contraflujo sector denominado la Lira de Cumbayá.

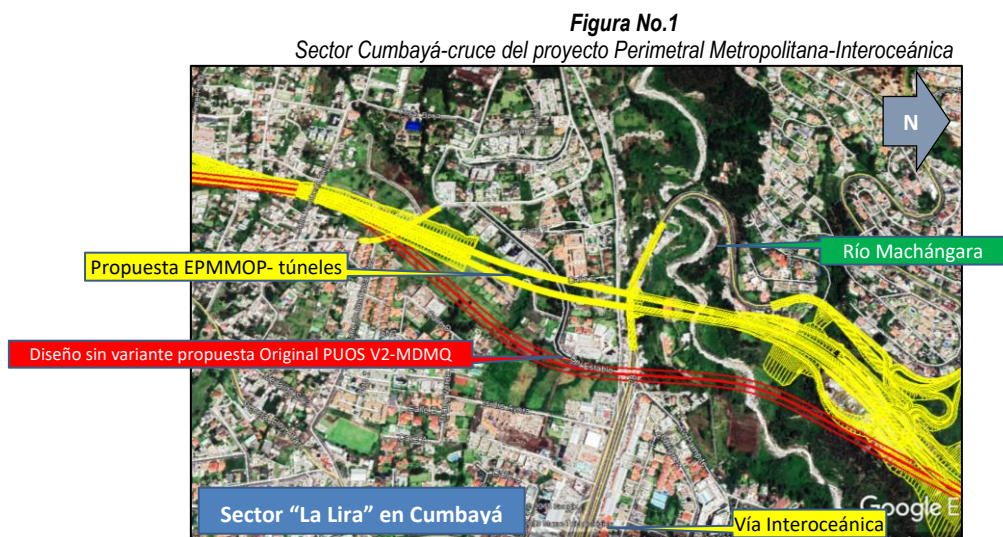
En ese contexto la EPMMOP, solicita a la Secretaría de Movilidad en atención a sus requerimientos e instrucciones realizar el análisis, consideraciones y pronunciamiento del *Anteproyecto de la “Solución de Movilidad del sector La Lira-Cumbayá (La Comarca - Cebollar - Andalucía), Integración del sector de Cumbayá mediante vías secundarias*, que contempla entre otros aspectos importantes la conjunción de los ejes viales Interoceánica, Oeste-Este, Del Establo, De Los Conquistadores, Pampite y vía Interoceánica en contraflujo Este-Oeste; los accesos y salidas viales de los barrios La Comarca, Santa Lucía y Cebollar mediante vías de servicio, accesos y salidas entre los barrios Cumbayá y la Perimetral Metropolitana, así como también varias intervenciones con soluciones viales complementarias distribuidas en sitios aledaños.

2. ANALISIS.

El tramo vial al cual se hace referencia en el punto precedente corresponde a 1,3 km del proyecto, entre las Abcisas 10+258,79 hasta 11+500 de la Vía Perimetral Metropolitana que avanza de manera transversal a la Vía Interoceánica en el sitio denominado La Lira sector Cumbayá.

Este tramo vial tiene dos alternativas de trazado:

1. Diseño con variante, propuesta de EPMMOP, con Túneles.
2. Diseño sin variante, propuesta Original PUOS V2-MDMQ. Ver fig. No.1.



Fuente: Informe Técnico Vía Perimetral EPMMOP

2.1. Análisis Movilidad sector La Lira.

El sector La Lira se halla regularmente congestionado por los vehículos que circulan diariamente, de las observaciones efectuadas se determina las siguientes características:

- Vía Interoceánica opera de 4 a 9 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, De Los Conquistadores, Pampite, todas con sentido bidireccional.
- Vías de ingreso y salida, sus planes y permisos de movilidad se desconocen.
- Las urbanizaciones mantienen las vías restringidas con seguridad privada, puertas y vallas cerradas al tránsito vehicular y peatonal.
- Los conjuntos habitacionales existentes y los nuevos desarrollos inmobiliarios en auge en el sector La Lira, aportan diariamente cientos de vehículos hacia la Av. Interoceánica, a través de las calles Isidro Ayora y Jacinto Jijón y Caamaño; son las únicas alternativas de acceso-salida.
- No se interconectan hacia otras vías, ni entre conjuntos.
- Existe incremento de población.
- Existe generación de nuevos polos de desarrollo: Universidad San Francisco, Centros Comerciales, Centros de atención turística, bancos, servicios públicos, hospitales, Centros de Negocios.

2.2. Propuesta de soluciones.

a) Objetivos:

- Incentivar el uso de accesos y salidas hacia y desde las urbanizaciones a las vías de servicio, colectoras como la Juan león Mera, Del Establos, De Los Conquistadores, en lugar de la vía Interoceánica.
- Promover que las urbanizaciones del sector generen alternativas de acceso y salidas vehicular hacia vías de servicio o colectoras, hacia la Av. Simón Bolívar para evitar que se incremente la congestión en la vía Interoceánica.
- Además, las vías de estas urbanizaciones tienen implementados controles de ingreso vehicular y peatonal no autorizados, que deben proceder a eliminarse, con lo cual se mejoraría la circulación y movilidad de todo el sector, reduciendo de esta manera la congestión interna.

b) Soluciones:

- Construir paso deprimido hacia la calle De Los Conquistadores y Del Establo.
- Eliminación de semáforo y giro en "U".
- En la Av. Interoceánica incrementar un carril Oeste-Este.
- Implementar vías de servicio y conexiones que den accesibilidad y continuidad a todo el sector.

2.3. Infraestructura vial nueva (vías y redondeles).

a) Vías:

1. Interoceánica: Paso deprimido Este-Oeste hacia la calle De Los Conquistadores, Del Establo 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.

b) Redondeles:

1. Redondel nuevo 1. Interconexión de calles: Del Establo Sur-Norte y Este-Oeste, Vía nueva 1 (numeral 2), Vía nueva 3 (Sur-Norte), numerales 4 y 5.
2. 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.
3. 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.
4. Redondel nuevo 4. Interconexión de vía nueva 4; César Borja, Jorge Adoum.

2.4. Implementación de soluciones geométricas-vías existentes

A más de la infraestructura nueva la EPMOP propone soluciones complementarias para reducir a futuro mayores congestionamientos vehiculares del sector.

1. Mantener intercomunicación bidireccional entre las vías: De Los Conquistadores y Del Establo, sin salida a la Av. Interoceánica.
2. Reforma de tránsito: Intersección de las vías, De Los Conquistadores, Del Establo y Av. Interoceánica; acceso a nivel desde Interoceánica Oeste-Este, hacia la De Los Conquistadores y Del Establo; restringida salida a Av. Interoceánica.
3. Formar un par vial entre calles Isidro Ayora (ingreso), Jacinto Jijón y Caamaño (salida).
4. Se prevé incremento de tráfico desde las calles Juan León Mera y Medardo Silva a través de la calle De Los Eucaliptos, se debe solucionar los giros sobre el puente-revisar accesos y salidas.
5. Universidad San Francisco; acceso vehicular de estudiantes por calle Pedro Bustamante causa de congestión en el redondel De Las Bañistas.
6. Mejorar salida de parada de buses ubicada en la Av. Interoceánica frente a Supermaxi del Mall Cumbayá.
7. Área sobre túnel falso; es necesario 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 (clave), del túnel y la superficie del terreno externo.

3. CONCLUSIONES.

El diseño planteado analiza todas las posibles soluciones que, sin lugar a dudas, es el más idóneo a ejecutarse, quedando sin efecto el trazado de la propuesta original analizada, por lo que las afectaciones prediales por las cuales no pasan las vías consideradas podrían también liberarse.

Cabe indicar que la propuesta es un planteamiento que justifica plenamente su diseño e implementación, ya que permitiría mejorar de manera considerable los graves problemas de movilidad que aquejan al sector aclarando que la misma, está considerada a nivel de líneas de intensión que la Comisión de Uso del Suelo y la Administración correspondiente deberá definir, con lo cual el proyecto Vía Perimetral Metropolitana tendrá una adecuada conectividad y accesibilidad directa al sector de La Lira, problema que ha sido una demanda de solución constante por parte los moradores y del GAD Parroquial de Cumbayá.

4. RECOMENDACIONES.

1. De acuerdo con el análisis antes descrito, se concluye que el proyecto denominado *Anteproyecto de la "Solución de Movilidad del sector La Lira-Cumbayá (La Comarca - Cebollar - Andalucía), Integración del sector de Cumbayá mediante vías*, 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 justificado su implementación.

2. Con lo determinado anteriormente debe indicarse que la Secretaría de Movilidad es coincidente con los criterios emitidos por la EPMMOP, en las conexiones y soluciones viales desde la Vía Perimetral Metropolitana hacia el sector de Cumbayá, hay que tomar en cuenta que las mismas, permiten la continuidad con las vías secundarias del sector, con lo que se facilitan los desplazamientos vehiculares hacia los diferentes destinos proporcionados por la implementación de la Vía Perimetral Metropolitana.

3. La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda STHV y de Movilidad realizó el análisis de los sitios por donde atraviesa el proyecto y en los cuales se identifica problemas como; vías interrumpidas, lotes que se quedan aislados sin acceso, para lo cual la EPMMOP, hizo recomendación de distintas soluciones, las cuales fueron analizadas y muchas de ellas acogidas y que se detallan en el Informe adjunto. Es necesario que la EPMMOP, proceda a contratar Consultorías que den soluciones integrales a los problemas de accesibilidad, conectividad que se presentan en los diferentes sectores.

4. En lo que respecta al desplazamiento de peatones es necesario tomar en cuenta que las calles que se verán interrumpidas por el paso de la vía Perimetral son utilizadas por vehículos como por peatones, ya que el proyecto atraviesa algunas zonas habitadas; es por esto que se debe analizar el comportamiento de los usuarios (peatones), en cada uno de estos sectores, a fin de determinar la inclusión de infraestructura que garantice la movilidad segura. Se recomienda la incorporación en donde sea necesario de pasos peatonales inclusivos.



Elaborado por: Ing. Bolívar Díaz Basantes

*Revisado por: Ing. Henry Vilatuña Guaraca
Para: Lic. Guillermo Abad Zamora*