

## INFORME FINAL TRAZADO VIAL AV. ESCALÓN 3, SECTOR SUR, PARROQUIA QUITUMBE

Dirección de Políticas y  
Planeamiento de la Movilidad  
13.07.2021

### 1.- ANTECEDENTES.

Mediante reunión virtual mantenida el día martes 13 de julio 2021, con técnicos funcionarios de la EPMMOP, de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda y de la Secretaría de Movilidad, se definen aspectos técnicos que deben ser considerados y enunciados en las conclusiones referentes a la propuesta de la EPMMOP del trazado vial definitivo de la Av. Escalón 3.

Mediante oficio SM-2021-0890, de 15 de abril de 2021, la Secretaría de Movilidad emite la respuesta al oficio EPMMOP-GG-0751-2021-OF, de 25 de marzo de 2021, de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP) y remite el Informe Técnico SM-DMPPM-061/2021, en donde concluye con lo siguiente:

*"Se ratifica el criterio, en cuanto a que desde el punto de vista de la estructura de la movilidad y conectividad metropolitana, la implementación de este tipo de proyectos, es clave para descongestionar las vías internas o cruces por la ciudad y mejorar la accesibilidad, que servirá también para generar desarrollo del territorio en las zonas urbanas del sur del DMQ, sin embargo es necesario que la EPMMOP analice las observaciones realizadas y las considere en los estudios definitivos para la definición del trazado vial de la Av. Escalón 3, con la finalidad de que ésta Secretaría pueda emitir el criterio técnico favorable correspondiente."*

Con Oficio Nro. EPMMOP-GG-1424-2021-OF, del 27 de junio de 2021, el Gerente General de la EPMMOP, pone en conocimiento los justificativos a las observaciones realizadas por la Secretaría de Movilidad mediante Informe Técnico No. SM-DMPPM-061/2021, del 10 de abril 2021.

### 2.- ANALISIS.

Revisadas las observaciones realizadas, EPMMOP emite las correspondientes justificaciones:

1. *Observación SM:* Realizar un análisis del uso de suelo, que se ha planificado para las viviendas que se encuentran construidas o que se construirán al costado de esta nueva vía, debido a que si bien es una zona residencial, al tener una característica múltiple, permite que las construcciones tengan comercios, lo cual generaría estacionamientos temporales o permanentes de vehículos al costado de la vía y podría verse perjudicada o eliminada la ciclovía, restando calidad y capacidad a los 2 carriles por sentido planificadas para esa vía.
  - a. De considerarse que, el uso de suelo de las viviendas sea de categoría múltiple, la propuesta debe contener el escenario de un carril de estacionamiento de 2.20 m a un costado de la vía, mismo que deberá ser bien analizado técnicamente, dado que podría provocar una ubicación descontrolada de comercios y cambiaría el objetivo de la implementación de la vía que es el de descongestionar el sur de Quito.

*Contestación EPMMOP:* Se prescinde del análisis del uso de suelo al no tener competencia. El estacionamiento de vehículos particulares se deberá considerar implantarse en las vías secundarias transversales. En concordancia a la Ordenanza Municipal 0194 se propone la implementación de una ciclovía, que deberían ser ubicadas junto al parterre central, con un carril de 1.50m a cada lado, con la finalidad de dar mayor seguridad al usuario.

2. *Observación SM:* La propuesta, debe analizar la circulación y operación del transporte público por la Av. Escalón 3, así como la ubicación de paradas de ascenso y descenso de pasajeros, debido a que se convierte en un eje Principal, debiendo tener concordancia

con el plan de reestructuración de rutas planteado en el “Plan Operacional Primera Línea del Metro de Quito – Red de Superficie Fase I”, que se adjunta.

*Contestación EPMMOP:* Los temas de circulación y operación del transporte público, paradas, cruces peatonales, al ser un capítulo de estudio especial, serán tratados en la realización de los estudios definitivos de ingeniería para aprobación por parte de la Secretaría de Movilidad.

3. *Observación SM:* Presentar un detalle de las reformas geométricas horizontales y verticales de cada una de las intersecciones que presenta el proyecto, así como del redondel planteado para la intersección de la Av. Escalón 3.

*Contestación EPMMOP:* Los detalles de las reformas geométricas horizontales y verticales de cada una de las intersecciones, así como del redondel planteado, serán consideradas en la etapa del diseño definitivo de ingeniería.

4. *Observación SM:* Desarrollar un análisis de funcionalidad de cada una de las intersecciones, ya que la vía propuesta cruza calles locales y principales (Calle Patricio Romero, Av. Maldonado, Av. Turubamba, Av. Padre Carollo y Av. Simón Bolívar), así como de los carriles de aceleración y desaceleración propuestos en las intersecciones con la Av. Turubamba y Av. Simón Bolívar. Esto con la finalidad de determinar los retornos, giros izquierdos y semaforización, pudiendo definir de ser el caso, recortes del parterre para implementar dichas facilidades de tráfico y las fases semaforizadas de las intersecciones.

- a. En el análisis solicitado, debe prevalecer la preferencia a la movilidad peatonal a lo largo de la vía, así como en los cruces de las vías propuestas con las calles y avenidas existentes y sobre todo en el redondel planteado en la intersección de la Av. Escalón 3 con la Av. Padre Carollo.

*Contestación EPMMOP:* La funcionalidad de cada una de las intersecciones, la implementación los retornos, giros izquierdos y semaforización serán tratados a profundidad en la etapa del diseño definitivo de ingeniería.

5. *Observación SM:* Igualmente el análisis de intersecciones solicitado, debe tomar en cuenta la funcionalidad de la ciclovía propuesta, así como la conexión con la existente y su señalización horizontal y vertical, con la finalidad de que se pueda emitir un criterio técnico al respecto.

*Contestación EPMMOP:* Para la funcionalidad de la ciclovía, se propone su ubicación junto al parterre central, con un carril de 1.50 m a cada lado, a fin de dar mayor seguridad al usuario. Los temas de señalización serán profundizados en la realización de los estudios definitivos de ingeniería.

6. *Observación SM:* Se recomienda que la EPMMOP, conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Tránsito, presenten un plan de seguridad vial y de gestión de tráfico para las vías propuestas.

*Contestación EPMMOP:* La observación será considerada en la etapa del diseño definitivo de ingeniería.

EPMMOP, realizan las siguientes puntualizaciones a ser consideradas:

La vía Escalón 3 es un proyecto vial que cuenta con aprobación por parte del Concejo Metropolitano en el año 2000 con el siguiente texto:

“El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública ordinaria realizada el 19 de diciembre del 2000, al considerar el Informe No. IC-2000-637 de la Comisión de Planificación y Nomenclatura, resolvió aprobar la implantación del Escalón No. 3 con una sección de 23,00 metros y que consta en las hojas topográficas 33410, 33310, 33309, 33308, 33307, 33306, 33305, 33404 y 33504,

así como también la implantación de las calles L y W que se señala en la hoja vial 33307 IGM, ya que estas son vías consolidadas.

Cabe señalar que la rectificación del Escalón 3 no está construido y se deja el área de afectación para una futura construcción de los intercambiadores en la Av. Panamericana y que consta en la Hoja No. 33308 y Av. Turubamba, Hoja No. 33306.

En base a esta resolución han trabajado y desarrollado el diseño geométrico, en el cual se propone un paso deprimido y no de un intercambiador en la Av. Pedro Vicente Maldonado (Av. Panamericana), por el nivel de consolidación que existe en esta intersección y la presencia a pocos metros de la Terminal Sur Ecovía, evitando de esta manera generar afectaciones a predios que conllevan problemas legales y costosos procesos expropiatorios.

Adicionalmente, proponen la implementación de un redondel en la intersección con el proyecto prolongación de la Av. Mariscal Sucre, sector en el cual no existen construcciones (feria de carros).

Aclara que los diseños que se remitieron mediante oficio EPMMOP-GG-0751-2021-OF, de 25 de marzo de 2021, no son los de ingeniería definitiva toda vez que, luego de aprobado el trazado vial, se procederá con los estudios y diseños de ingeniería definitivos de acuerdo a las recomendaciones de la Contraloría General del Estado. Durante el desarrollo de los mismos, estos serán puestos en conocimiento y analizados de manera conjunta con todas las dependencias competentes.

### 3. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN.

Con los antecedentes expuestos, inspección In Situ, la revisión y análisis realizado al informe remitido por la EPMMOP, dando respuesta a las observaciones realizadas por la Secretaría de Movilidad, se determina desde el punto de vista de la movilidad, que es indispensable realizar la implementación de la Av. Escalón 3, ya que es necesario disponer de vías adecuadas que sean capaces de disminuir el colapso del tráfico vehicular que se produce en algunos sectores del sur de la ciudad de Quito; la ejecución de estos proyectos viales permitirá solucionar en gran parte los problemas de movilidad que existen en la actualidad.

Cabe indicar que existen otras vías que funcionan o cumplen con la misma función de la vía analizada, pero que no abastecen el constante incremento del parque automotriz dando lugar a que se produzcan colapsos de tráfico frecuentes.

En este contexto se emite **informe favorable**, a la propuesta de la EPMMOP para la **regularización del trazado vial definitivo** de la Av. Escalón 3; con lo que se solucionará la movilidad, accesibilidad y conectividad de las vías que existen en el sector.

A fin de que se formalice lo determinado en el presente informe, este debe ser remitido a la EPMMOP, para que continúe con la regularización del trazado vial definitivo de la Av. Escalón 3, de acuerdo con la programación que para el efecto defina y, a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda para conocimiento del criterio técnico emitido.



Firmado electrónicamente por:  
**DÍAZ BASANTES  
BOLÍVAR**

*Elaborado por: Ing. Bolívar Díaz Basantes*

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