

## DIRECCIÓN METROPOLITANA DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DE SUELO

### INFORME TÉCNICO

Fecha informe:	20 de mayo de 2022
Tema:	<b>Proyecto Vial denominado “ Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del puente Guayasamín”</b>
Solicitante:	Comisión de Uso de Suelo
Oficio:	GADDMQ-SGCM-2021-1679-0
Fecha oficio:	6 de mayo de 2021
Equipo técnico:	Ing. Rubén Morales Arq. Gabriela Segovia

### ANTECEDENTES

Con oficio Nro. STHV-DMGT-2021-1062-O de fecha 23 de marzo de 2021 la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial emite un informe técnico-legal al proyecto “Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del puente Guayasamín” que menciona lo siguiente: *“Tomando en consideración los antecedentes indicados, revisada la documentación relacionada con el proyecto” Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del puente Guayasamín, el diseño cumple las normas ASSHTO internacionales y lo especificado 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 proyecto “Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del puente Guayasamín”.*

Con número de trámite No. GADDMQ-SGCM-2021-1679-O, de fecha 6 de mayo del 2021, la Secretaría General de Concejo, remite la Resolución No. 025-CUS-2021 de la Comisión de Uso de Suelo, emitida en la sesión extraordinaria realizada el día miércoles 5 de mayo de 2021, la misma que resuelve, solicitar información, en el caso de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, *“respecto a la transversalidad para el proyecto planteado “Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del puente Guayasamín” con el Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito y con el modelo territorial deseado del nuevo Plan de Uso y Gestión de Suelo.”*

Con oficio No. EPMMP-GG-1102-2021-OF de 10 de mayo de 2021, se convoca a la reunión interinstitucional a la que asistiría la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda con la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de Suelo y la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial. Se menciona haber revisado el proyecto vial por parte de la DMGT con un informe técnico favorable, sin embargo se requirió un pronunciamiento en relación a la planificación territorial y urbana con el PMDOT y el PUGS que a la fecha se estaba actualizando y elaborando, respectivamente.

Con oficio No. EPMMP-GG-1669-2021-OF de 22 de julio de 2021, la Empresa Pública remite información del proyecto vial a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda y otras entidades, la cual fue de conocimiento y que reposa en la DMGT.

Con oficio No. GADDMQ-SGCM-2022-2849-O de 24 de mayo de 2022, la Secretaría General de Concejo remite la Resolución No. 047-CUS-2022 de la Comisión de Uso de Suelo, emitida en la

sesión extraordinaria realizada el día jueves, 19 de mayo de 2022, en la cual resolvió *“solicitar que todas las dependencias de las que se les ha solicitado informes mediante resolución Nro. 025-CUS-2021, adoptada en la sesión de 05 de mayo de 2021, en el término máximo de 3 días improrrogables, se sirvan remitir sus informes complementarios, debidamente pormenorizados y documentados, para conocimiento de la Comisión de Uso de Suelo”*.

## **MARCO LEGAL**

El artículo 240 de la Constitución, establece *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...)”*;

Los numerales 1,2 y 3 del artículo 264 de la Constitución, determinan que serán competencias exclusivas de los gobiernos municipales, sin perjuicio de otras que determine la ley *“1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. (...); 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. (...); 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana”*

Los numerales 1 y 3 del artículo 267 de la Constitución, en lo que respecta a las competencias exclusivas de los gobiernos parroquiales rurales, señala *“1. Planificar el desarrollo parroquial y su correspondiente ordenamiento, en coordinación con el gobierno cantonal y provincial. 3. Planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales la vialidad parroquial rural”*

El artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, en adelante COOTAD, en cuanto se refiere a la Facultad normativa, establece *“Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general, a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial”*;

La Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (2017) define a las vías terrestres como *“estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones, semovientes, y, constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones, parroquias y barrios cuya forma constitutiva tiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía”*.

En la Ley anteriormente mencionada se establece *“Art. 12. Planificación de la vialidad. El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan”*.

En el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) según el Libro IV, Del Eje Territorial, Libro IV.1, Del Uso de Suelo, Artículo 2165 del Código Municipal menciona en el literal 3 *“(…) Las especificaciones funcionales y técnicas de las vías urbanas y rurales se encuentran previstas en*

*las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo (...)*”, en este sentido los numerales 4 y 5 del mismo apartado mencionan que *“4. Las Secretarías responsables del territorio, hábitat y vivienda, y de la movilidad, diseñarán de manera conjunta, la estructura vial principal en la circunscripción del Distrito Metropolitano de Quito, mediante los respectivos instrumentos de planificación territorial.”*

El Plan de Uso y Gestión del Suelo aprobado con fecha 13 de septiembre de 2021 establece *“El sistema vial urbano está compuesto por la vialidad que se encuentra en el núcleo urbano de la cabecera cantonal y dentro de las áreas urbanas de cabeceras parroquiales suburbanas. Estas vías a su vez cumplen una función de interoperabilidad de interconexión urbana.”*

De conformidad al Libro IV, Del Eje Territorial, Libro IV.1, Del Uso de Suelo, Artículo 2113 del Código Municipal codificado *“los instrumentos que forman parte del sistema de planificación territorial son: a) el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS); b) los planes maestros; c) los planes parciales; d) los planes especiales; y, e) los proyectos Únicos Arquitectónicos Especiales (PUAE)”*.

La vialidad que se encuentra aprobada en el PUOS, así como en los distintos instrumentos complementarios de planificación debidamente aprobados por el instrumento legal correspondiente, no es susceptible de modificación, sin que previamente exista un planteamiento modificadorio del instrumento legal (Ordenanza Metropolitana) que las contiene en el órgano legislativo, motivado y sustentado por la entidad competente en cada caso, previo a ser aprobado por el Concejo Metropolitano, puesto que, se modifica el contenido de los mapas, componente integral de los instrumentos normativos aprobados originalmente.

De conformidad al Libro IV, Del Eje Territorial, Libro IV.1, Del Uso de Suelo, Artículo 2165 del Código Municipal codificado *“4. Las Secretarías responsables del territorio, hábitat y vivienda, y de la movilidad, diseñarán de manera conjunta, la estructura vial principal en la circunscripción del Distrito Metropolitano de Quito, mediante los respectivos instrumentos de planificación territorial. 5. Las administraciones zonales diseñarán, en su jurisdicción respectiva, todas las vías locales, peatonales, escalinatas y además las vías colectoras rurales. Este diseño será realizado por las administraciones zonales, validado por la secretaria responsable del territorio, hábitat y vivienda y enviado para conocimiento de la Comisión competente en materia de uso de suelo, previa la aprobación del Concejo Metropolitano.”*

Con fecha 13 de septiembre de 2021 se aprobó la ORDENANZA PMDOT-PUGS No. 001 – 2021, que expide la ORDENANZA QUE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA APROBACIÓN DEL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, en cuya Disposición General Décimo Quinta menciona que *“(…) La vialidad local constante en el Mapa PUOS V2 que se incorpora al mapa PUGS V3 y la vialidad local constante en los mapas viales de planes complementarios anteriores al PUGS, seguirán vigentes, sin perjuicio de la derogatoria de los planes, hasta la aprobación de los nuevos planes viales locales que serán elaborados por parte de las administraciones zonales en el plazo de seis (6) meses, mismos que podrán actualizar el mapa PUGS V3, con excepción de la vialidad del Plan Especial Bicentenario que se modifica en los mapas viales incorporados a este plan.”* En relación, pongo en conocimiento que la vialidad constante en los planes mencionados se mantiene vigente hasta la aprobación de los nuevos planes viales.

## ANÁLISIS TÉCNICO

El objetivo estratégico cuatro del PMDOT 2021-2033 aprobado mediante la Ordenanza Metropolitana Nro.001 PDMOT-PUGS, “Por un Quito conectado” busca brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras, entre las políticas específicas están las siguientes:

- ✓ *Asegurar una óptima movilidad y conectividad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, bajo los principios de la sustentabilidad.*
- ✓ *Planificar la distribución del espacio público en el DMQ destinado a la movilidad de acuerdo al orden establecido en la pirámide invertida de movilidad sostenible, bajo un enfoque de vulnerabilidad socioeconómica, accesibilidad universal y género.*
- ✓ *Promover la seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías dentro del DMQ.*
- ✓ *Desarrollar la infraestructura física y equipamiento de movilidad y conectividad, a través de la incorporación de las políticas del PMDOT, y de conceptos de sustentabilidad, gestión ambiental, gestión de riesgos y seguridad vial.*
- ✓ *Fomentar y consolidar una cultura de seguridad vial, sobre todo con respecto a los viajes a pie y en bicicleta, para disminuir el número de accidentes de tránsito y sobre todo de víctimas fatales.*
- ✓ *Planificar y estructurar el sistema de movilidad en concordancia con la planificación urbana y desarrollo de la ciudad en multicentralidades, tomando en cuenta la pirámide invertida de movilidad sostenible, para reducir la necesidad de viajes en modos menos eficientes y más contaminantes.*
- ✓ *Desarrollar la integración multimodal de los sistemas de transporte, generando desarrollo interno, que incentive los procesos productivos del DMQ. (PMDOT, 2021-2033)*

Las estrategias operativas para cumplir con los objetivos son:

- ✓ *Incrementar el número de viajes a pie y en bicicleta en el reparto modal, en detrimento de otros modos menos eficientes y más contaminantes, a través de la implementación de programas y proyectos que generen aceptación ciudadana y faciliten la intermodalidad.*
- ✓ *Implementar los procesos necesarios para fomentar y consolidar una cultura de seguridad vial, sobre todo con respecto a los viajes a pie y en bicicleta, para disminuir el número de accidentes de tráfico y sobre todo de víctimas fatales.*
- ✓ *Implementar proyectos integrales de infraestructura para la operación del transporte que permitan conectar centralidades, nodos, zonas pobladas y puntos generadores de viajes.*
- ✓ *Consolidar el transporte público metropolitano como un sistema intermodal, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad.*
- ✓ *Renovar paulatinamente la flota de transporte público, contribuyendo a la reducción de los niveles de emisiones de gases y ruido generados por los vehículos motorizados*
- ✓ *Emisión de normativa y procesos para fomentar la reducción de emisiones, integración del transporte, desarrollo del metro, mecanismos de eco-movilidad, reducción de siniestros de tránsito, tecnificación del sistema de tránsito.*
- ✓ *Desarrollar y ejecutar los siguientes Planes Maestros de la Gestión del espacio público; y de Movilidad para el DMQ.*
- ✓ *Implementar o fortalecer proyectos de: Movilidad segura; Movilidad sostenible; Red Quito conectado; y Sistema de transporte público eficiente. (PMDOT, 2021-2033)*

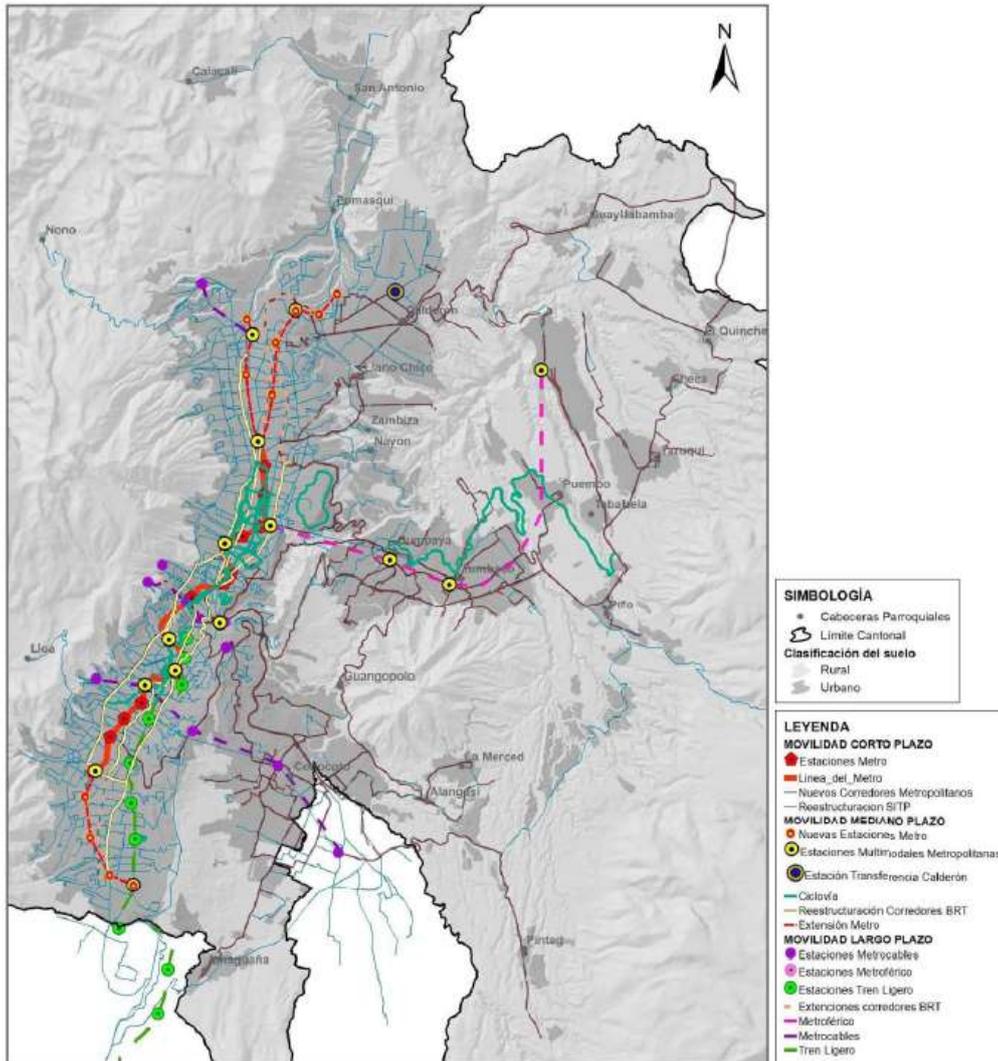
Dentro de las metas al 2033 en cumplimiento del objetivo estratégico 4, para la ejecución de proyectos (indicadores de resultados) contempla como indicador el número de soluciones viales implementadas. La meta es implementar cinco soluciones viales en el DMQ que mejoren las condiciones de circulación, conectividad y accesibilidad hasta el 2033.

En base a la consecución de las políticas, estrategias y objetivos para el desarrollo y ordenamiento territorial, estratégico y operativo para el DMQ, se plantea en el Modelo Territorial Deseado (MTD) en el apartado del Sistema de Movilidad y Conectividad, lo siguiente:

- ✓ *El sistema de movilidad y conectividad garantiza la vinculación entre las centralidades del área urbana y las microrregiones en el área rural. Prioriza el carácter multimodal y el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Su objetivo, en el marco de los ODS es establecer las condiciones para lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. La solución de la movilidad en las ciudades debe partir de políticas que fomenten el uso del transporte público en sus diversas formas, por sobre el uso individualizado del transporte particular (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017).*
- ✓ *Se utilizará el Transporte Público (TP) como medio preferente de desplazamiento mediante un sistema integrado multimodal, con tarifa unificada, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad vial que privilegien al peatón y al ciclista. Además, la cobertura del transporte público permite acceder a equipamientos, espacios de recreación y servicios, en favor de la equidad territorial.*
- ✓ *Según el Plan Maestro de Movilidad 2009 – 2025 la movilización de las personas se produce mediante el uso de distintas formas o modos de transporte que pueden o no estructurarse como sistemas y que constituyen la partición modal. Cuando esos modos están interrelacionados o son complementarios, es decir conforman un sistema, se puede hablar de una partición intermodal un sistema de transporte público intermodal es clave para combinar viajes en transporte público y bicicleta, así como reasignar espacio vial para ampliar aceras en beneficio de la movilidad del peatón, de manera que se desincentive el uso del transporte privado y se fortalezca la vitalidad de las centralidades con el uso adecuado del espacio público.*
- ✓ *La meta a largo plazo será disminuir los desplazamientos. Las centralidades y los barrios que la componen deberán afianzarse como ecosistemas que satisfagan las necesidades de su comunidad.*

Los proyectos estratégicos de la red de movilidad planteados en el MTD han sido recopilados de los siguientes documentos: 1) Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, 2) Visión Quito 2040, 3) Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012 - 2022, 4) Plan Maestro de Movilidad para el DMQ 2009 – 2025 5) Visión Estratégica de la Movilidad para el DMQ 2015-2033. Estos documentos están alineados con los objetivos del MTD y definieron el modelo de desarrollo con el sistema de movilidad.

**Gráfico 1: Movilidad pública sostenible del MTD**



Fuente: SHTV - EMMOP, 2021.

En lo referente a la red de conectividad vial plantea:

*“La vialidad como soporte físico de la movilidad permite la conectividad y provee condiciones de confort y seguridad para la circulación de los diferentes modos de transporte; su rol es fundamental en el desarrollo socio – económico en el DMQ”.*

*“La infraestructura vial promueve transformaciones en la organización territorial, por lo tanto, la extensión o creación de vías debe estar sujeta al ordenamiento territorial para evitar la expansión urbana. La red vial puede considerarse estratégica para promover el desarrollo como articuladora del área urbana y rural, además de ser un medio de conectividad a lo largo del territorio para el transporte de carga permitiendo realizar actividades productivas, de servicio, turísticas, entre otras”.*

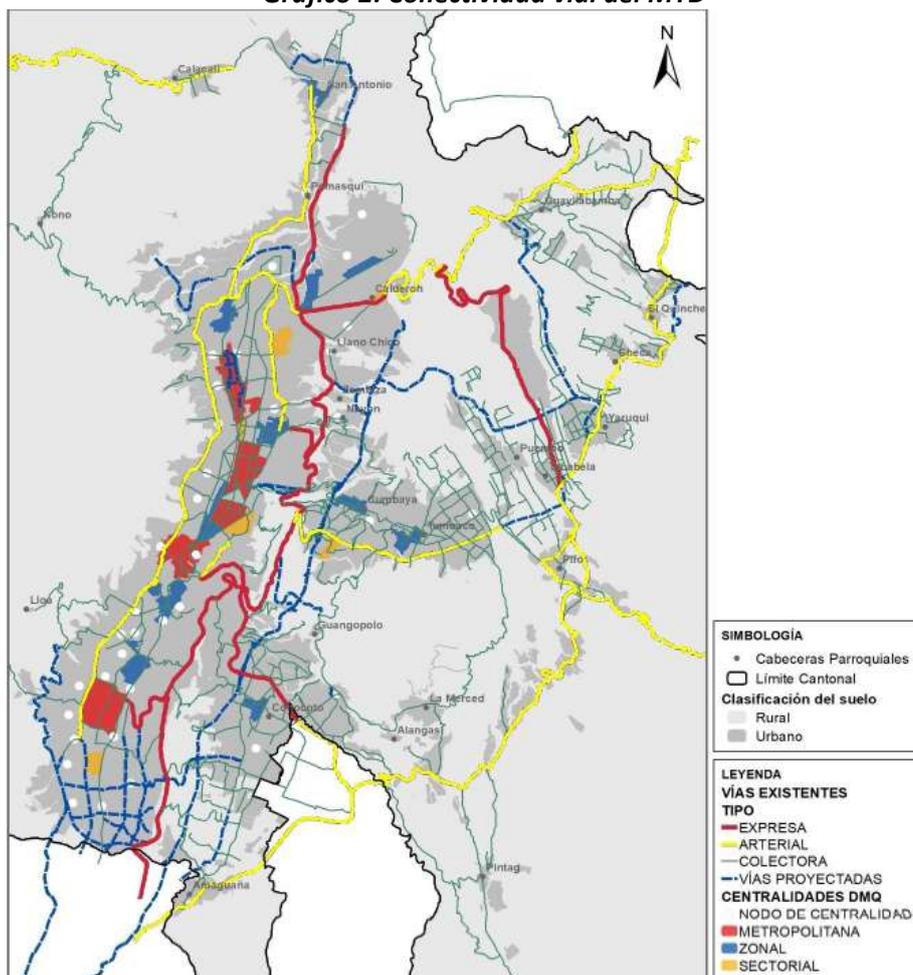
*“La red vial principal del DMQ está estructurada por un anillo periférico urbano conformado por las avenidas Simón Bolívar y Mariscal Sucre; un segundo anillo metropolitano constituido por la Perimetral Regional E35, tramo Machachi – Santa Rosa de Cusubamba; y las conexiones distritales conformadas por el acceso Panamericana Sur, la antigua vía Quito – Conocoto, Autopista General Rumiñahui, Vía Interoceánica, Panamericana Norte y Vía Manuel Córdova*

Galarza. (Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 - 2025, 2009).”

“Las obras de vialidad interna que complementarán la red como la extensión de corredores viales que faciliten el tránsito con prioridad para la circulación del transporte público. De igual forma se han planteado proyectos viales importantes a ser desarrollados en articulación con otros niveles de gobierno como el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Pichincha y los GADs colindantes de Rumiñahui y Mejía”.

“Por otro lado, debido a la falta de conectividad vial, principalmente en las zonas de mayor crecimiento poblacional en los últimos años y en los valles, es indispensable fortalecer y articular el sistema actual mediante la construcción de nuevas vías que completen la estructura vial existente y permitan la conectividad de dichas zonas con las centralidades propuestas en el DMQ; (el énfasis me pertenece) y por tal razón la gestión o gerencia del Sistema de Movilidad concentrará las responsabilidades en cuanto a la ejecución de proyectos, realizar obras y actividades de manera interinstitucional lo que implica la coordinación entre la Secretaría de Movilidad con todos los entes municipales adscritos a ella, como son las Empresas Metropolitanas Metrobus – Q Trole, la Empresa de Movilidad y Obras Públicas – EPMMOP; de Pasajeros, Metro de Quito y la Agencia Metropolitana de Tránsito – AMT”. (PMDOT, 2021-2033)

Gráfico 2: Conectividad vial del MTD

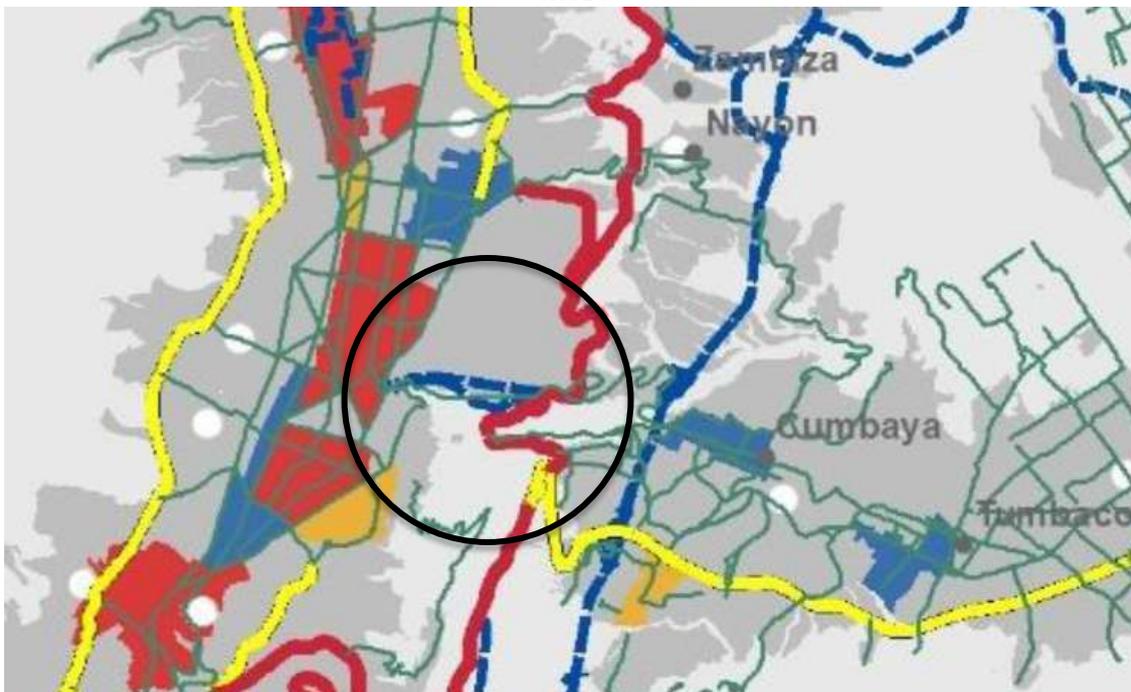


Fuente: SHTV - EMMOP, 2021

Elaboración: SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA - MDMQ, 2021

En ese contexto, el Modelo Territorial Deseado del PMDOT incluye en su planificación vial la proyección del trazado vial que corresponde al proyecto denominado “Solución Vial Guayasamín”, de acuerdo a la información recibida por la EPMMOP en la actualización del PMDOT y la elaboración del PUGS.

**Gráfico 3: Vía proyectada “Solución vial Guayasamin” en el mapa de conectividad vial del MTD.**



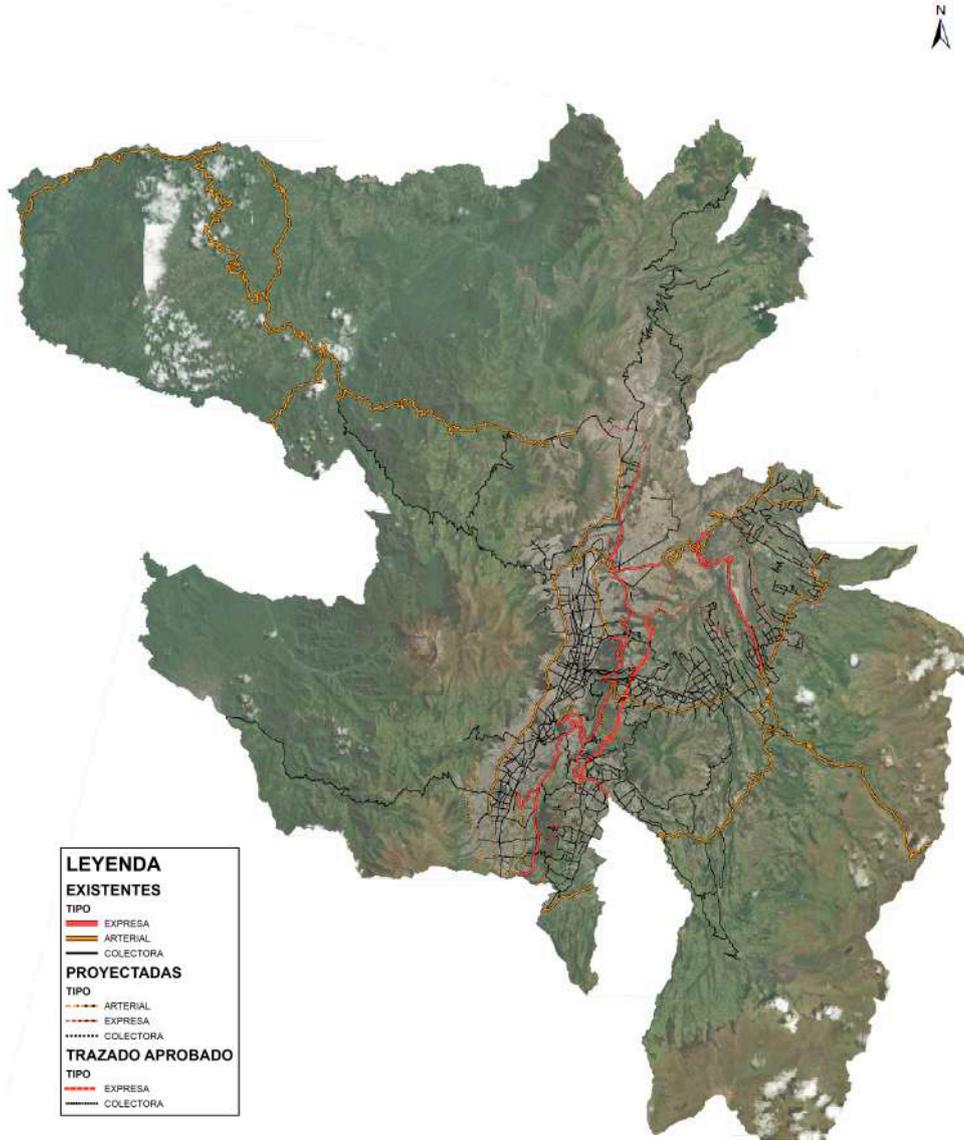
Referente al Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) dentro del componente estructurante en el subpárrafo III, el sistema de movilidad y conectividad forma parte de los Sistemas Públicos de Soporte y se establece garantizar la vinculación entre centralidades del área urbana y las microrregiones del área rural. Además se prioriza el carácter multimodal y el desarrollo del transporte planteado en el PMDOT.

El Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) en el componente estructurante en el sistema vial plantea las diferentes clasificaciones viales desde el ámbito nacional, regional, provincial y local y divide a las vías en Principales existentes en donde se encuentran las vías: expresa, arterial y colectora; y vías secundarias donde están las locales.

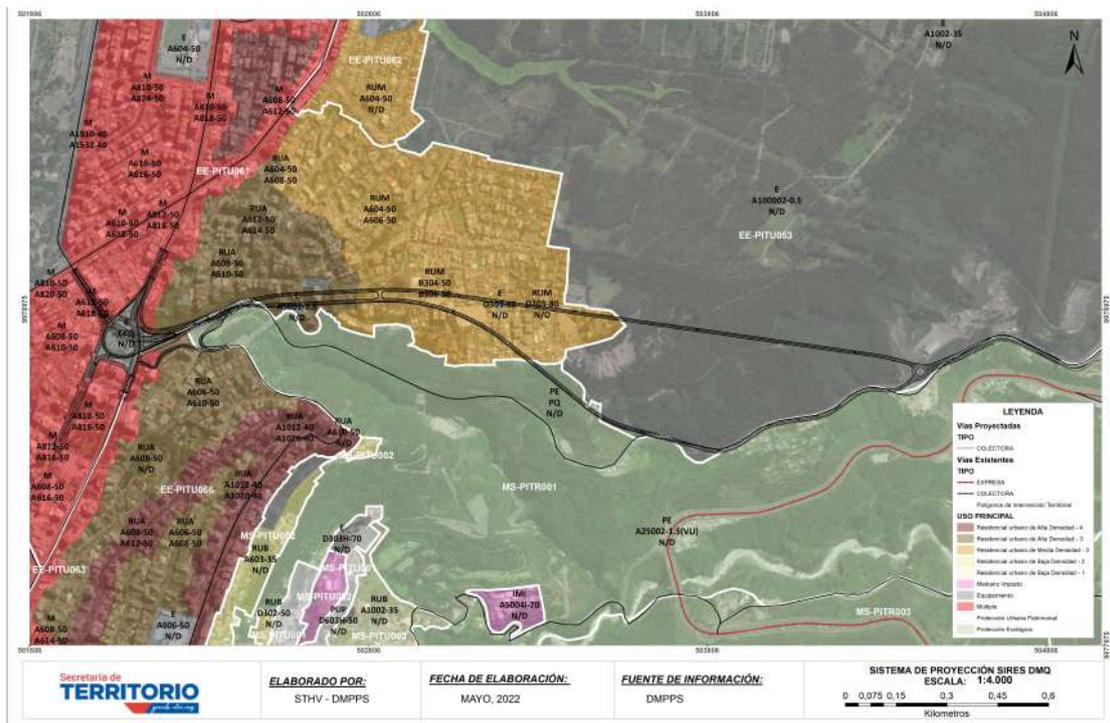
En el componente urbanístico del PUGS se detallan las diferentes categorizaciones y características de las vías, las mismas que están definidas en el “Anexo de Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo”.

Se establece la categorización de la siguiente manera: Expresa, Arterial, Colectora y Local; incluyendo a los Trazados Viales; estos últimos, deben ser aprobados por el Concejo Metropolitano y las diferentes vías proyectadas en donde en el mapa PUGS V2 consta como vía proyectada de tipo colectora de un ancho total de 26m el proyecto vial “Solución Vial Guayasamin”.

**Gráfico 4: Mapa PUGS V2, apéndice del PUGS C2-CU1-PN-7B**



**Gráfico 5: Vía proyectada tipo colectora “Solución vial Guayasamín”, PUGS**



## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme el oficio No. GADDMQ-SGCM-2021-1679-O, de fecha 6 de mayo del 2021 con el que se solicita el pronunciamiento a través de un informe técnico a esta Secretaría; se pone en consideración que se ha revisado los instrumentos de planificación del DMQ, el PMDOT 2021-2033 el mismo que se alinea con el Plan Maestro de Movilidad vigente y define el Modelo Territorial Deseado MTD, siendo esta la base del PUGS aprobado, que entrará en vigencia con la aprobación del Régimen Administrativo de Suelo; La Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de Suelo, concluye lo siguiente:

- El PMDOT 2021-2033 dispone y define políticas, objetivos estratégicos, metas que contemplan y articulan la ejecución de soluciones viales a largo plazo, siendo esta la planificación territorial base para el PUGS y consecuentemente para el plan maestro de movilidad, instrumentos que buscan mejorar las condiciones de circulación, conectividad y accesibilidad.
- En el sistema de movilidad y conectividad vial del Modelo Territorial Deseado del PMDOT incorpora el trazado del proyecto “solución vial Guayasamín” en la categoría de vía proyectada.
- El Proyecto Vial denominado “Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del puente Guayasamín” tiene la denominación “solución vial Guayasamín” en el PUGS, conforme la información recibida por la EPMMOP en la actualización del PMDOT y la elaboración del PUGS por lo que, se incorpora en el mapa PUGS V2 como vía proyectada de tipo colectora.
- La extensión o creación de vías debe estar sujeto al ordenamiento territorial para evitar la expansión urbana. Es fundamental y se recomienda ver nuevas opciones de movilidad desde los valles orientales y zonas periféricas en las cuales se debe

considerar el Transporte Público como prioritario en concordancia de las metas planteaas en el PMDOT 2021-2033.

- El PMDOT y PUGS priorizan el transporte público y la movilidad sustentable y sostenible para el DMQ y vincula las diferentes centralidades del área urbana con las microrregiones en el área rural.
- Se recomienda la consulta a la Secretaría General de Planificación respecto a la planificación, inversión y ejecución de las soluciones viales planteadas en el PMDOT 2021-2033.

ACCIÓN	RESPONSABLE	UNIDAD	FECHA	FIRMA
Elaboración	Ing. Rubén Morales	DMPPS	2022-05-20	
	Arq. Gabriela Segovia	DMPPS	2022-05-20	
Revisión y aprobación	Arq. Karina Suárez	DMPPS	2022-05-24	