

2

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

06 FEB 2019

Quito DM, Oficio No SM- 0293 2019. - 2019.

Señor
Henricus Derks
Presente

Asunto: "Petición Solución Accesibilidad Vial a la Vecindad de Sisapungo"

De mi consideración:

En atención a su oficio s/n, por medio del cual solicita dar solución a la accesibilidad vial a la Vecindad de Sisapungo, evitando la posible destrucción de viviendas y servidumbres por causa de querer construir un anillo vial de cemento. Al respecto dentro de las competencias de la Secretaría de Movilidad, se da respuesta a dos de sus siete peticiones a través del Informe Técnico No. SM-DMPPM-009/2019 que adjunto al presente, que en resumen recomienda archivar la Vía Proyectada (Alternativa 1) por los desacuerdos existentes entre moradores y por existir la posibilidad de habilitar otro anillo vial que sustituya la propuesta o regularización vial planteada por las Administración Zonal Tumbaco.

Este pronunciamiento en ningún caso soluciona la accesibilidad vehicular y peatonal a varios predios (lotes ciegos) que actualmente tienen acceso por servidumbres de paso no reconocidas en escrituras de pertenencia, como tampoco soluciona la afectación ambiental que se genera por ser vías en tierra y sin alcantarillado público.

Atentamente,

Ing. Alfredo León Banderas
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Copia: Lcda. Sofía Castillo, **Administradora Zonal Tumbaco**
Ab. Andrés Isch Pérez, **Secretario General de Planificación del MDMQ**
Sra. María Eugenia Pesantez, **Secretaria Particular Despacho Alcaldía**

Adjunto: Informe Técnico No. SM-DMPPM-009/2019

Elaboración:	JCcalderón	DPPM	2019/02/05	<i>[Signature]</i>
Revisión:	Mnarváez	DPPM	2019/02/05	<i>[Signature]</i>

Ticket # 2019-003786
Ticket # 2019-015675

Informe Técnico No. SM-DMPPM-009/2019

Petición Solución Accesibilidad Vial a la Vecindad de Sisapungo

Dirección Metropolitana de Políticas
y Planeamiento de la Movilidad
30.01.2019

1. Antecedentes

La Secretaria Particular del Despacho de la Alcaldía, a través del oficio No. SPA-MEP-2018-5781 de 09 de enero de 2019 remite el trámite No. ALC-2018-05474, mediante el cual el señor Henricus (Harrie) Derks, manifiesta que la construcción del anillo vial que se tiene previsto realizar en el sector de Sisapungo ocasionaría una posible destrucción de sus viviendas y servidumbres, presentando siete propuestas, las cuales serán analizadas por la Secretaria de Movilidad de acuerdo a sus competencias.

Las peticiones que corresponden ser analizadas por esta Dependencia son:

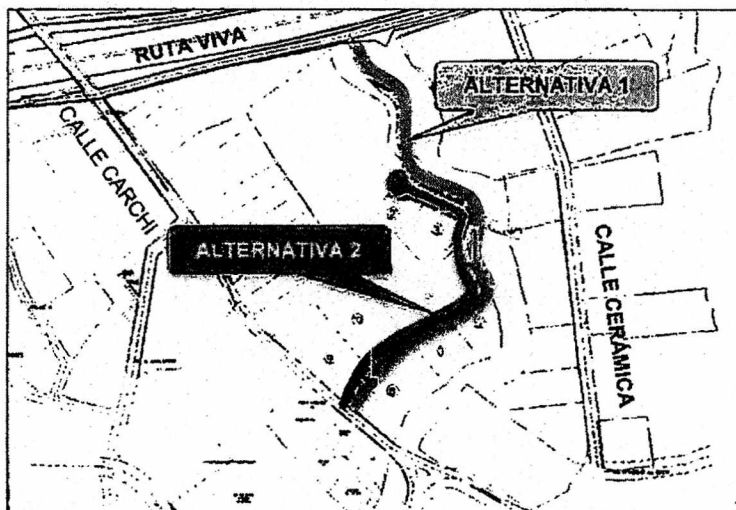
2.- *Archivar definitivamente por escrito el proyecto anillo vial dentro de la vecindad Sisapungo.*

5.- *Optimizar inmediatamente el anillo vial existente: Carchi-Cerámica uniendo la calle secundaria Paseo del Campo con un pasaje o calle tipo secundaria como es la Carchi.*

La Administración Zonal Tumbaco desarrolló en el año 2014, dos propuestas para la accesibilidad al sector de Sisapungo, las mismas que se remitieron a esta Secretaría para su análisis y pronunciamiento. Ver Figura No. 1

2. Propuestas planteadas por la Administración Tumbaco - Alternativa 1 y 2

Figura No. 1



Fuente: Google Earth Pro, elaboración propia

Red A

Con oficio No. 000192 del 23 de enero de 2014, la Ing. Andrea Hidalgo Maldonado, Administradora Zona Tumbaco, solicitó criterio técnico a la Secretaría de Movilidad sobre las propuestas desarrolladas por la Administración Zonal para el acceso al sector de Sisapungo por la vía de servicio de la Ruta Viva. Dando respuesta a su solicitud a través del Informe Técnico No. 0024/15 de 19 de febrero de 2015, que en su acápite "Conclusiones y Recomendaciones indicó lo siguiente:

- Se determina que la alternativa 1 representada gráficamente en la Figura No. 1, es la más recomendable.
- Se emite criterio favorable hacia la conectividad a la vía de servicio de la Ruta Viva, toda vez que la vía de servicio planteada está destinada a favorecer la accesibilidad a los moradores del sector y además esta alternativa define un anillo vial que permitirá una mejor movilidad y accesibilidad.
- Respecto de la sección de la vía, es necesario se considere las actividades que puedan realizarse en los predios colindantes de la vía. En ese sentido debe preverse el ancho de calzada necesario para circulación vehicular en forma bidireccional (mínimo 7m.; deseable 7.30m.), así como la permisibilidad de al menos una franja para estacionamiento de 2.20m. de ancho. Las aceras deberán cumplir con el ancho establecido en la Ordenanza No. 172.
- Las intersecciones que se crearían tanto con la vía de servicio de la Ruta Viva como con la calle Pablo Claudel deberán contar con su respectiva señalización y diseño de acuerdo a las normas vigentes.

3. Análisis

De la inspección realizada se pudo verificar que, ninguna de las dos alternativas antes indicadas, se ha implementado. Además, se observó la existencia de las siguientes vías y sus interconexiones. Ver Figura No. 2

Figura No. 2



Fuente: Google Earth Pro, elaboración propia

Cuando la Administración Zonal Tumbaco AZT, consultó en el año 2014, sobre las dos alternativas planteadas que fueron, el trazado de vía en color verde como alternativa 1 y, el trazado de vía en color rojo como alternativa 2 que solo abarcaba parte de la alternativa 1, terminando en una curva de retorno, la Secretaría de Movilidad emitió criterio favorable sobre la alternativa 1 por considerarla favorable a la gran mayoría de propietarios de los lotes dispuestos en las dos márgenes de la vía, permitiendo una buena movilidad, accesibilidad vehicular y peatonal.

De la reunión mantenida a finales de enero del 2019 con la presencia de la Administradora Zonal Tumbaco, una Técnico de la AZT, un Técnico de Movilidad y una moradora del Vecindario Sisapungo (Interesada en que se realice el anillo vial- Alternativa 1), se pudo conocer que existe un grupo de propietarios que no están de acuerdo en permitir el ingreso al personal técnico para realizar el levantamiento topográfico geo-referenciado IN SITU y así realizar el trazado geométrico de la propuesta vial, cuyos diseños deberán estar de acuerdo a las normativas vigentes, conteniendo el índice de hojas catastrales que constituyen, entre otros, los requisitos ineludibles y primordiales exigidos por la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda para que el Proyecto sea presentado a la Comisión de Uso de Suelo, Ente a través del cual y con informe favorable, presentaría al Concejo Metropolitano para su aprobación final.

Al haber oposición de realizar los levantamientos topográficos en accesos y áreas de uso privado, la alternativa 1 legalmente No constituye ni siquiera una línea de intención para el MDMQ, ya que no consta en ningún plan, resolución u ordenanza ya que se trata de propiedades privadas.

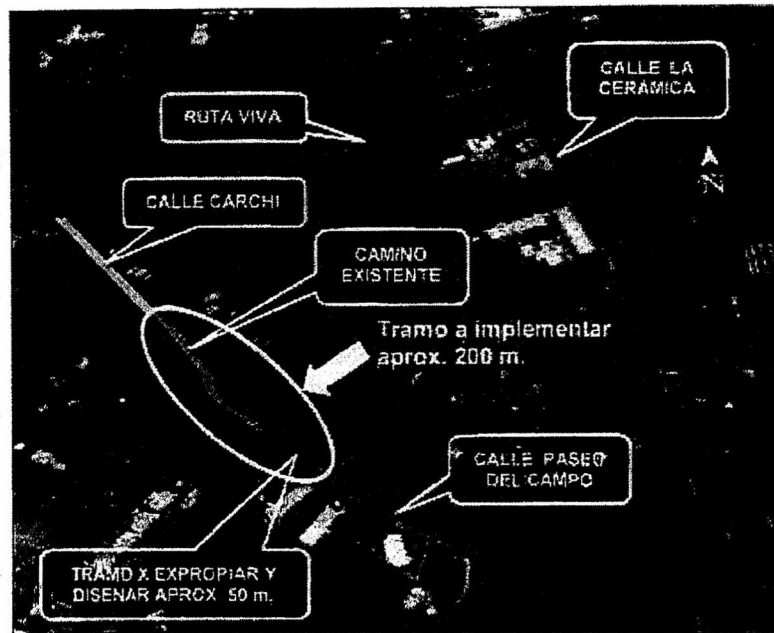
La Secretaría de Movilidad, luego de conocido el estado del Proyecto Vial, la oposición de varios moradores al trazado propuesto por la Administración Zonal, la falta de acuerdos en la conveniencia de la vía; realizó el análisis desde el punto de vista de la movilidad y la accesibilidad, determinando que el anillo vial propuesto (alternativa 1), no constituye una solución que incida de manera gravitante en la movilidad y accesibilidad pública, pero sí privada relacionada a los propietarios de los predios involucrados.

La Administración Zonal Tumbaco deberá tomar en cuenta la posibilidad de mejorar y/o completar el anillo vial conformado por las calles: Vía Lateral Ruta Viva - calle Carchi - Camino existente – Tramo por expropiar y diseñar (aprox. 50 m.) – Paseo del Campo – La Cerámica – Vía Lateral Ruta Viva, (Ver Figura No. 3) lo que produciría una conexión directa, acortando longitud de recorrido a un anillo vial existente conformado por las calles: Vía Lateral Ruta Viva – calle Carchi – Pablo Claudel – La Cerámica – Vía Lateral Ruta Viva, (Ver Figura No. 4)

Por lo tanto, el ramal por expropiar y diseñar más el camino existente, que al parecer es de servidumbre de paso, son tramos que en conjunto tienen una longitud aproximada de 200 m., que, de ejecutarse constituiría una muy buena alternativa a ser tomada en cuenta.

A continuación se presentan las Figuras No. 3 y 4 que contienen gráficamente el anillo vial propuesto y el existente.

Figura No. 3
Anillo Vial Propuesto



Fuente: Google Earth Pro, elaboración propia

Figura No. 4
Anillo Vial Existente



Fuente: Google Earth Pro, elaboración propia

4. Conclusiones

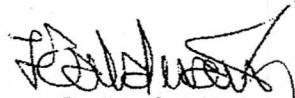
La Administración Zonal Tumbaco debería considerar en su planificación y presupuesto, la realización del estudio técnico-económico, efectuar la respectiva socialización con los habitantes y propietarios de terrenos directamente involucrados, dándoles a conocer la nueva alternativa planteada para anillo vial, que sin duda, beneficiará tanto a los habitantes del sector como a los usuarios de las vías en

general, mejorando su interconexión, reduciendo tiempos de viaje y la consecuente disminución de las distancias recorridas sobre la red vial pública.

Los moradores que han propiciado y han solicitado la implementación del trazado vial presentado por la Administración Zonal Tumbaco como Alternativa 1 a la Secretaría de Movilidad y cuyo criterio fue favorable en su momento para su implementación, deberán realizar todas las acciones tendientes a exigir a quien corresponda su derecho Constitucional de contar con accesibilidad peatonal y vehicular para todos los predios que son parte del vecindario, evitando se produzcan lotes ciegos y conflictos por derecho de paso o circulación por vías catalogadas de uso privado y en las que municipalidad no tiene injerencia, salvo en los casos en los cuales se considere necesarias y fundamentales para la accesibilidad y movilidad pública, en donde, como parte de algún plan especial se apruebe el proyecto de trazado como línea de intención.

La Secretaría de Movilidad, sustentado en la realidad existente (interconexiones), como en los argumentos esgrimidos en este Informe Técnico, concluye que la Vía Proyectada (Alternativa 1) no favorece de manera determinante a la movilidad pública en general, pero sí a los habitantes del Vecindario de Sisapungo que pudieran beneficiarse del MDMQ con obras de vialidad y alcantarillado que eviten la contaminación ambiental producida por las vías privadas sin ningún terminado (actualmente en tierra) y por las descargas de aguas negras que se deben realizar a la red de alcantarillado público de existirlo y no a las quebradas del lugar.

Al no ser vías públicas y estar construidas en propiedades privadas, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito no puede intervenir con obras en la que se evidencie desacuerdos entre moradores con respecto de la regularización de la propuesta vial planteada, ni se podrá gestionar obras de alcantarillado ya que estas deberán ser ejecutadas en vías públicas, por lo que se recomienda archivar la propuesta vial (Alternativa 1), hasta que existan acuerdos entre moradores y beneficie de manera pública a todos los usuarios de esta conexión vial, actualmente no necesaria para la movilidad del sector



Elaborado por: Juan Carlos Calderón Segovia



Revisado: Marcelo Narváez Padilla

Para: Alfredo León Banderas