

Oficio No. SM- 0381 /2016

Quito, 10 MAR. 2016

Ingeniero
Alejandro Larrea Córdova
Gerente General de la EPMMOP
Presente

De mi consideración:

En atención al oficio No. 753-GG, de fecha 9 de marzo de 2016, en el cual se hace referencia a la decisión del Directorio de la EPMMOP para que se proceda con la suscripción de un Memorando de Entendimiento con la Empresa Pública China Road and Bridge Corporation (CRBC), para ejecutar el proyecto **"Acceso a Quito desde los valles orientales y construcción del puente Guayasamín"**, requiriéndose como parte de dicho proceso, de acuerdo con lo que estipula la Ordenanza Metropolitana No. 406, que la Secretaría de Movilidad emita un informe técnico justificativo necesario para dar la continuidad a la ejecución del proyecto, teniendo como antecedente que la EPMMOP ha realizado el análisis previo, generando los informes técnico, financiero, empresarial y legal que determinan la pertinencia de aprobar la prefactibilidad del referido proyecto.

Al respecto, cúmpleme manifestar lo siguiente:

El referido proyecto forma parte de las intervenciones de infraestructura vial definidas como estratégicas dentro de la planificación de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, mismo que sustituye a la previsión de construcción del segundo Túnel paralelo al actual, en razón de que los estudios técnicos determinaron la necesidad de optar por otro tipo de alternativa, de cuyo proceso ha surgido el proyecto motivo del presente informe.

El actual Túnel Guayasamín, que dispone de dos carriles de circulación, no tiene la capacidad vial para atender la demanda de tráfico que proviene del acceso oriental al sector centro norte de Quito y su respectiva salida, precisamente porque la oferta vial no ha sido complementada; razón por la cual, y con el fin de mitigar parcialmente los impactos negativos devenidos de ese déficit de oferta, se aplican medidas de gestión de tráfico denominadas "contraflujos", que no es otra cosa que disponer de la máxima capacidad de una vía en un solo sentido de circulación, actividad que no solo implica un gran esfuerzo operativo diario, sino que al derivar

el tráfico de sentido contrario hacia otras vías, se afecta la vialidad de esos sectores.

Otro efecto negativo de no contar con la infraestructura vial complementaria al Túnel Guayasamín, es la no utilización de esa ruta de ingreso/salida de Quito para el transporte público, cuyos servicios se ven obligados a acceder por una sola ruta que es la Av. De Los Granados – Av. Río Coca, imponiendo a la gran mayoría de usuarios a realizar transferencias no deseadas y viajes negativos, que pueden ser evitados si se dispusiera de una infraestructura completa en el acceso por la Av. Guayasamín.

En consecuencia, la realización de la vía paralela al Túnel Guayasamín está totalmente justificada, tanto desde el ámbito de las políticas de movilidad y la planificación estratégica, como la evidente y común necesidad de los ciudadanos que tienen vinculación con esa ruta de acceso y salida de Quito.

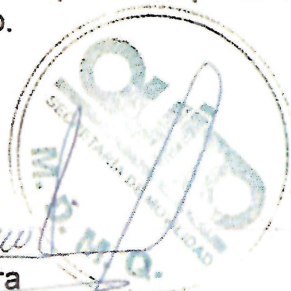
De todas maneras, se estima pertinente exponer los siguientes lineamientos generales que deben ser tomados en consideración en el desarrollo de los estudios y diseño del proyecto definitivo, para que su aporte sea lo más amplio posible a los intereses de los ciudadanos del Distrito:

- La infraestructura vial del acceso por la Av. Guayasamín, debe necesariamente incorporar a servicios de transporte público de acuerdo a la planificación establecida para el Sistema Integrado de Transporte.
- El carril o los carriles exclusivos que se dediquen al transporte público podrán ser compartidos con vehículos de alta ocupación (3 o 4 pasajeros por vehículos particular), a fin de incentivar el uso racionalizado del vehículo individual.
- Deberá realizarse un exhaustivo análisis de los impactos de tráfico en los sitios donde desemboquen los flujos vehiculares provenientes de la nueva infraestructura vial o atraídos hacia ella, mediante microsimulaciones de tráfico, análisis de capacidad y niveles de servicio, considerando un horizonte futuro sensato que garantice un funcionamiento aceptable de la red vial de ese sector.
- Tomar muy en cuenta las políticas de movilidad sustentable, que para este caso conviene aplicar, esto es, que técnicamente es recomendable permitir ingresos de flujos vehiculares dosificados desde los ingresos a las ciudades, a fin de que con la capacidad de la red vial internase pueda administrar el tráfico de una manera adecuada. Además, debe siempre tenerse en cuenta que, la capacidad vial remanente de la red vial interna debe protegerse en tanto se debe tener previsiones para el futuro. Por ello, la estrategia de favorecer al transporte público es la línea a seguirse sin

equivoco, ya que no existe otra alternativa sostenible al futuro en la movilidad.

En conclusión, la Secretaría de Movilidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ordenanza Metropolitana No. 406, determina la factibilidad técnica y la prioridad del proyecto **"Acceso a Quito desde los valles orientales y construcción del puente Guayasamín"**, conforme el Memorando de Entendimiento suscrito entre la EPMMOP y la Empresa Pública China Road and Bridge Corporation (CRBC), debiéndose continuar con el proceso para la aprobación de la *Asociación por Alianza Estratégica EPMMOP-CRBC*, en beneficio del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual y con el fin de coadyuvar a la consecución de los objetivos planteados, estaremos atentos para participar en las definiciones de detalle que al respecto sean necesarias para sacar adelante este importante proyecto.

Atentamente,



Rubén Darío Tapia Rivera
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Elaborado por:	Marcelo Narváez Padilla
Revisado por:	Andrea Flores Andino