

IMPLEMENTACIÓN NUEVA VÍA OCCIDENTAL

Descripción del Proyecto

Es una nueva alternativa vial que reducirá significativamente la congestión vehicular que hoy se genera a lo largo de la Av. Mariscal Sucre, y en especial en zonas específicas del centro sur donde existe una ocupación superior al **120%**, por lo que supera su capacidad.

La **nueva vía occidental** aportará considerablemente a la movilización de las nuevas poblaciones que se han asentado en la franja occidental de Quito, además, facilitará el intercambio comercial con las parroquias adyacentes a la administración zonal Eugenio Espejo

Ubicación

Mariscal Sucre, Coop. Quito Occidental, Barrio Selva Alegre.

Modelo de Gestión

Alianza estratégica
Asociación público-privada

Necesidad

Iniciativa Privada que incluya los estudios preliminares para la construcción de una nueva vía longitudinal que comunique el norte y el sur de la ciudad.

Detalle del proyecto

- Construcción nueva vía desde Av. Mariscal Sucre hasta Coop. Quito occidental.
- Construcción nueva vía-tunel desde Coop. Quito occidental hasta barrio Selva Alegre.
- Construcción de intercambiador de trompeta desde solución vial hasta Coop. Quito occidental
- Construcción de intercambiador trébol desde solución vial hasta barrio Selva Alegre
- Construcción de puente desde estructuras hasta Mariscal Sucre.

*Datos según Censo 2010



EJE DEL PROYECTO: VIALIDAD

Construcción Nueva Vía Occidental

Monto aproximado

Inversión: \$294.454.146,13

*Beneficiarios del Proyecto:

Barrios:	48
Habitantes:	114.186

*Plazo:

Estudios:	12 meses
Construcción:	36 meses

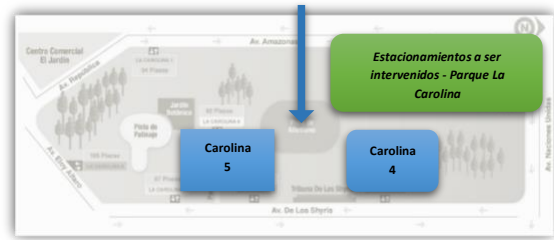
Competencias de la EPMMOP:

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público;

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar todo tipo de infraestructura para movilidad;

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre (...).

REHABILITACIÓN URBANA DE ESTACIONAMIENTOS DEL PARQUE LA CAROLINA



Descripción del Proyecto

Los estacionamientos son una de las herramientas principales dentro de la gestión de tráfico, que permite regular y controlar el tráfico en la zona de influencia donde sean implantados, disminuyendo así los conflictos. De esta manera, la implementación de un estacionamiento subterráneo en el Hipercentro del Distrito Metropolitano de Quito, proporcionará a los ciudadanos el derecho a utilizar la vía pública de manera ordenada y segura, eliminando las externalidades causadas por la búsqueda de estacionamientos.

Ubicación

Parroquias El Inca, Ñaquito y Jipijapa

Modelo de Gestión

Alianza estratégica
Asociación Público Privada

Necesidad

Iniciativa privada que incluya los estudios preliminares para la implementación de un sistema de estacionamientos subterráneos en el sector del parque La Carolina.

Alcance

- Construcción de estacionamientos subterráneos bajo los estacionamientos existentes del Parque La Carolina, con accesibilidad desde la avenida de los Shyris.
- Conversión de superficies destinadas para estacionamientos, en áreas de recreación, actividades sociales o actividades comerciales que fomenten la aprobación de espacios públicos por parte de la ciudadanía.
- Eliminación de estacionamientos del sistema "Zona Azul", ubicados en la avenida de los Shyris, recuperando así el parterre para el efectivo uso del peatón y vegetación.
- Calidad de acabados que den sensación de amplitud y luminosidad y aporten durabilidad a la edificación.

EJE DEL PROYECTO: ESTACIONAMIENTOS

Estacionamientos La Carolina

Monto aproximado

Inversión:	\$ 10.045.120,94
-------------------	-------------------------

*Beneficiarios del proyecto:

Barrios :	36
Habitantes	78.829

*Plazo:

Estudios:	05 meses
Construcción:	12 meses

Competencias del Municipio:

El Municipio del Distrito Metropolitano de la Ciudad de Quito es la institución que tiene, dentro de sus competencias, el proporcionar vialidad, infraestructura de transporte terrestre, espacio público, estacionamientos, terminales e infraestructura de movilidad para mejorar la calidad de vida de todos los sus habitantes. Para ello, realiza un trabajo articulado y planificado con todas las instituciones competentes en estas áreas que forman parte del ente municipal.

*Datos según censo 2010

SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ

Descripción del Proyecto

De la experiencia obtenida en la operación del actual sistema de bicicleta pública de Quito, se ha advertido que el mismo se realiza con bajos estándares de calidad, un sistema de control prácticamente manual y sin tecnología, estaciones no adecuadas para atender a los usuarios y tampoco para acoger al personal que labora en condiciones deficientes físicas, técnicas y administrativas. Por estos motivos y en razón de que la institución municipal al momento carece de los recursos económicos y técnicos para mantener en óptimas condiciones el Sistema de Bicicleta Pública, se recomienda optar por realizar una Alianza Estratégica. El objetivo es conseguir un sistema inteligente de bicicleta pública para la ciudad, que cuente con tecnología de punta, controles automatizados y elementos tecnológicos de alta calidad para que dicho sistema funcione como un medio idóneo y seguro de movilidad.

Ubicación

Ciudad de Quito desde el sector de Quitumbe en el sur hasta el parque Bicentenario en el norte.

Modelo de Gestión

Alianza estratégica
Asociación público-privada

Necesidad

Iniciativa Privada que requiere levantar información y requerimientos del sector privado para la viabilidad del proyecto Sistema inteligente de bicicleta pública que una el sur con el norte de Quito.

Alcance

- Eje lineal longitudinal sur – norte
- Hipercentro

*Proyección INEC al 2019 zona urbana DMQ



EJE DEL PROYECTO: INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

Implementación Bicicleta Pública

Montos aproximados	
Inversión:	\$3.592.400,00

*Beneficiarios del Proyecto:

Barrios:	Sur, Centro y Norte del DMQ
Habitantes:	2.735.987

*Plazo:

Estudios:	4 meses
Construcción:	12 meses

Competencias de la EPMMOP:

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público;
Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar todo tipo de infraestructura para movilidad;
Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre (...).

PERIMETRAL DE QUITO

Tramo: Autopista General Rumiñahui – Gualo

Descripción del Proyecto

La implementación de esta nueva vía perimetral redundará en beneficios por ahorro en costos de operación y tiempos de viaje tanto a los usuarios de la vía como al tráfico interno de la ciudad que se verá aliviada por la disminución de un número considerable de vehículos circulando en la Red Simón Bolívar, principalmente vehículos pesados.

Por otra parte, los frecuentes accidentes de tránsito en esta vía provocan que se formen filas de vehículos que pueden superar los dos kilómetros de largo, con la consecuente pérdida de tiempo para las personas involucradas y el impacto en la productividad de las actividades empresariales por lo que es necesario desarrollar una nueva alternativa vial que permita descongestionar el tráfico vehicular en el oriente de la ciudad de Quito.

Ubicación

Costado oriental de las lomas de Puengasí, Lumbisí, Del Auquitas, de Guanguiltahua (sector Tanda), Nayón, Gualo y zona montañosa de Pirulí.

Modelo de Gestión

Alianza estratégica
Asociación público-privada

Necesidad

Iniciativa privada que requiere levantar información y requerimientos del sector privado para complementar el proyecto vial denominado Troncal Perimetral Metropolitana; para la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, que permita descongestionar la Av. Simón Bolívar.

Alcance

- Construcción de nueva vía desde Autopista General Rumiñahui hasta el sector de Gualo.
- Intercambiadores:
 - Autopista General Rumiñahui.
 - Ruta Viva
 - Interoceánica
- Falso túnel y túnel La Lira.
- Puente Río Machangara.
- Peajes pórticos Free Flow.



Corredor Vial Perimetral Metropolitano

Eje del proyecto: Vialidad

Monto aproximado	
Inversión:	\$ 400,437,861.35

*Beneficiarios del Proyecto:

Barrios:	29
Habitantes:	36.619

*Plazo:

Estudios:	6 meses
Construcción:	24 meses

Competencias de la EPMMOP:

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público;
Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar todo tipo de infraestructura para movilidad;
Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre (...).

Puambo

Descripción del Proyecto

La Ruta Viva es una vía expresa que constituye un eje importante de acceso desde y hacia la Zona Nororiental del Distrito Metropolitano de Quito, facilita el tránsito y conexión con el aeropuerto de Quito y favorece el desarrollo de los valles de Cumbayá y Tumbaco.

La fase 3 de la Ruta Viva permitirá una conexión directa con el Aeropuerto Internacional de Quito, disminuyendo los tiempos de viaje y la distancia recorrida.

Ubicación

El área de Influencia de Cumbayá, Tumbaco, Puambo, Pifo y Tababela.

Modelo de Gestión

Alianza estratégica
Asociación público-privada

Necesidad

Iniciativa privada que requiere levantar información y requerimientos del sector privado para complementar el proyecto Ampliación del tramo vial existente.

Detalle del proyecto

- Construcción de la vía desde el intercambiador de Puambo hasta el conector Alpachaca (Tababela).
- Intercambiadores:
 - Puambo
 - Conector Alpachaca
- Puente Río Guambi.
- Carriles de servicio y pasos peatonales
- Peajes pórticos Free Flow.

Corredor Vial Ruta Viva - Fase 3

EJE DEL PROYECTO: VIALIDAD

Monto aproximado

Inversión aproximada: \$ 50,000,000

*Beneficiarios del Proyecto:

Barrios:	8
Habitantes:	6.143

*Plazo:

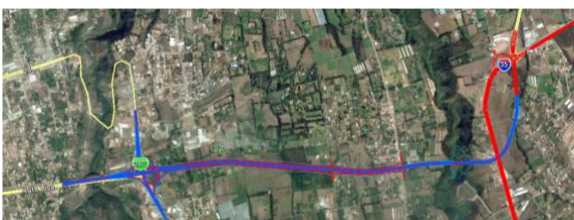
Estudios:	6 meses
Construcción:	18 meses

Competencias de la EPMMOP:

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público;

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar todo tipo de infraestructura para movilidad;

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre (...).



**Ampliación de la Av. Simón Bolívar –
Fase III**



Descripción del Proyecto

Este proyecto forma parte del Plan Metropolitano de vialidad y permitirá descongestionar sectores críticos como Carapungo, Carcelén, El Condado, Pomasqui y San Antonio de Pichincha, entre otros, para dar fluidez y seguridad al tránsito de los usuarios y elevar los estándares de vida de la población, facilitando el desplazamiento seguro de los usuarios a través de una vía alterna a la Autopista Manuel Córdova Galarza.

Ubicación

San Antonio de Pichincha, Cala Cali.

Modelo de Gestión

Alianza estratégica
Asociación público-privada

Necesidad

Iniciativa privada que requiere levantar información y requerimientos del sector privado para complementar el proyecto prolongación del tramo vial existente de la Av. Simón Bolívar.

Detalle del proyecto

- Construcción de la vía desde Maresa, cerca de la urbanización de LDU, hasta la Urbanización la Marca en la carretera San Antonio – Calacalí.
- Intercambiadores:
- Puente Río Monjas
- Carriles de servicio y pasos peatonales
- Peajes pórticos Free flow.

Corredor Vial Av. Simón Bolívar fase III

EJE DEL PROYECTO: VIALIDAD

Monto aproximado	
Inversión aproximada:	\$ 60,000,000

*Beneficiarios del Proyecto:

Barrios:	15
Habitantes:	9.560

*Plazo:

Estudios:	6 meses
Construcción:	18 meses

Competencias de la EPMMOP:

Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público;
Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar todo tipo de infraestructura para movilidad;
Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre (...).