

Oficio No. SG **2613**
Quito D, M, **19 SET. 2017**
Ticket GDOC: 2017-069789

Asunto: Proyecto de complementación de plataformas únicas

Doctor
Mario Granda
**Presidente de la Comisión de
Áreas Históricas y Patrimonio**
Presente.-

De mi consideración:

La Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, conoció el Oficio No. STHV-DMDU-2017-5232, suscrito por la Arq. Adriana Ávila, Directora Metropolitana de Desarrollo Urbanístico (S) de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, relacionado con la revisión del proyecto definitivo denominado "Complementación de Plataformas Únicas: calle Garcia Moreno (tramos Sucre-Bolívar y Mejía-Olmedo), Plataforma única de la calle Chile (tramos Benalcázar-Cuenca y Cuenca-Imbabura) y calle Venezuela (tramo Espejo-Chile)", cuya propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos.

I. ANTECEDENTES:

1. Mediante oficio N° SM-0692-2017 la Secretaría de Movilidad indica que *"existe un pronunciamiento favorable y unas recomendaciones a ser tomadas en cuenta para el desarrollo de implementación del proyecto"*.
2. Mediante oficio N°STHV-DMDU-3626, con fecha 10 de Julio de 2017, la Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda, devuelve el trámite al IMP, para que se solventen las recomendaciones que se emiten en el informe.

2. CRITERIO TÉCNICO:

1. El literal (h) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización –COOTAD-, en concordancia con el artículo 264 numeral 8, de la Constitución de la República, determina que *"es competencia exclusiva del gobierno descentralizado municipal: "preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y constituir espacios públicos para estos fines"*.

2. El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ en los principios, políticas y objetivos para un DMQ fluido y sostenible, indica la necesidad de contar con espacios seguros *“especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como los peatones y ciclistas”*, priorizando al peatón frente a otros modos de movilización. Cuyo objetivo 3.1 refiere a las redes peatonales de calidad, con estándares de diseño y libres de barreras urbanas.
3. El plan especial del CHQ, del año 2003 *“reconoce que el peatón debe tener un tratamiento privilegiado en el CHQ, de modo de recuperar la escala humana del espacio público”*, dentro de lo cual se establece un sistema de circulación peatonal sin interferencias con el tráfico motorizado, *“garantizando rutas cómodas, libres de obstáculos y seguras sobre plataformas continuas en las calles”*.

3. CONSIDERACIONES:

1. Luego de la revisión técnica a la documentación presentada por el administrado se ha constatado que cumple con los requerimientos normativos vigentes de la STHV para la presentación de proyectos en áreas patrimoniales.
2. Como parte de los proyectos de REHABILITACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO (CHQ) y en el marco de la recuperación del espacio público, promovido por la administración municipal actual, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Instituto Metropolitano de Patrimonio, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los moradores y usuarios de este sector de la ciudad, considera necesaria la complementación de la plataforma única de la calle García Moreno y calle Chile en los tramos indicados.
3. El proyecto es parte del plan de intervenciones dirigidas hacia la mejora del espacio público, y priorización de espacios para uso de peatones, que lleva adelante el IMP, en coordinación con otras dependencias municipales.

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Uno de los objetivos del proyecto es la mejora del espacio público y accesibilidad universal, las plataformas únicas permiten mayor seguridad para el peatón y limita la velocidad del automóvil. Contar con una plataforma única fortalece las condiciones de habitabilidad y genera mejora en la imagen urbana del sector, la incorporación de un piso diferente al asfalto es percibido como espacio seguro para el viandante.

Las calzadas a ser intervenidas mediante la nivelación de la vereda y la calzada, permitirá uniformizar las plataformas únicas existentes, dotando de un tratamiento parejo. Para el caso de la García Moreno y Venezuela se utilizará adoquín de hormigón de diseño establecido, y para la calle Chile con el adoquín de gres y baldosa de piedra. Adicionalmente se incorpora franjas podotáctiles de acuerdo a los requerimientos de accesibilidad universal y establecidos en los normas INEN.

Se mantiene la configuración de las calzadas marcada por los bordillos, cuya delimitación será claramente visible por el diseño y utilización de los materiales de recubrimiento. El tratamiento en las calzadas plantea una integración visual y física con los demás espacios públicos y acordes a la característica de las edificaciones, logrando recorridos peatonales continuos entre edificaciones patrimoniales.

La propuesta básicamente está encaminada a la rehabilitación de la calzada, con la implementación de materiales que mejoran las condiciones ambientales y de imagen urbana en beneficio para el peatón, misma que mantiene el trazado de la calzada y acera. Intervención con la mínima afectación en tanto se conserva los elementos existentes con la incorporación de una plataforma que unifica la acera y la calzada.

Cabe recalcar que las instalaciones de servicios existentes se mantienen, únicamente con el alzado los elementos de revisión a la altura de la nueva plataforma, mismo que serán identificados para el funcionamiento como tal, trabajos a ser coordinados con las instancias pertinentes.

Consideraciones generales:

- El área de intervención del eje de la calle García Moreno es 1.000 m² aproximadamente, comprendidos entre el Ministerio Coordinador de Seguridad – Museo del Banco Central al sur y Plaza de las Conceptas-Casa del Artista al norte.
- En la calle Venezuela comprende el tramo de la Plaza Grande, con un área de intervención de 670 m². En el eje de calle Chile el área de intervención es de 1.220 m² aproximadamente, comprendido entre la edificación de la Vicepresidencia y el ingreso hacia el parqueadero de la Merced.
- Se plantea extender las plataformas únicas de la calle García Moreno y Chile, elevando el nivel de la calzada a los niveles de las aceras que circundan los tramos a intervenir. Además se incorpora el tramo de la calle Venezuela (entre Espejo y Chile), manteniendo el uso vehicular.

- Se elevarán al nuevo nivel de acabado cada uno de los elementos que se localizan en la calzada: pozos, sumideros, válvulas de control, entre otros.
- Se regularizan las rampas que desembocan a la calzada según los nuevos niveles, reponiendo los materiales, sean estos de gres o piedra
- Se hará el mantenimiento de la pintura de tráfico y se señalara el nuevo paso donde sea necesario.
- Los bajantes de agua lluvia de las casas, que desfogan a la calzada, a través de los bordillos, serán rectificadas sus recorridos, con la implementación de botaguas de piedra en bases de bajantes que conducirán las aguas lluvias hacia las aceras.
- Se corregirá los elementos y componentes con la mínima intervención y reutilización de los materiales existentes.
- Los bolardos existentes serán retirados de las aceras gradualmente cuya pacificación del tráfico vehicular sea paulatina. Se reutilizaran estos elementos de separación en tramos donde sea requerido (calle Venezuela).
- En las franjas donde se retiren los bolardos, se instalara la franja podotáctil en tanto cumpla el objetivo de señalización y pueda ser reemplazado el material de recubrimiento.

CALLE	TRAMO	TRABAJO
Venezuela	Entre Chile y Espejo	Plataforma Nueva –Con circulación vehicular
García Moreno	Entre Mejía y Olmedo	Complementación de plataforma. - Peatonalización.
	Sucre y Bolívar	Complementación de plataforma - Peatonalización
	Mejía y Sucre	Mantenimiento de Plataforma. Peatonalización
	García Moreno y Mejía	Mantenimiento de Plataforma - Peatonalización

Chile	Benalcázar – Cuenca	Complementación de plataforma- Peatonalización
	Entre Cuenca - Imbabura	Complementación de plataforma- Peatonalización

NOTA: LA FRANJA PODOTÁCTIL SE IMPLEMENTARÁ EN LA PARTE LATERAL DE LA CALLE, DONDE SE RETIRARÁN LOS BOLARDOS EXISTENTES, ADEMÁS LA UBICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN GUÍA PERMITE CONSERVAR EL DISEÑO DE PISOS QUE DA CONTINUIDAD AL TRATAMIENTO DE PISOS DE LA CALLE CHILE.

Consideraciones específicas:

Calle García Moreno y Venezuela:

- Se conseguirá la plataforma única a través de la colocación de adoquín de 16 x 16 cm y 14 cm de alto, de 400 kg / cm², asentado en polvo azul, manteniendo las pendientes de la calzada. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal. En la calle García Moreno se utilizara el adoquín de textura de continuidad libre de obstáculos.
- En los adosados a los bordillos se dispondrán de adoquines tipo canal, de las mismas características de resistencia a los instalados en la calle García Moreno (dimensiones 20 x 30 cm).
- En la calzada de asfalto se corregirá los relieves de manera de regularizar la nueva plataforma de adoquín.
- Se replicará la cromática de la piedra del sector que comprende varios tonos de grises, desde un negro hasta un gris claro, además de tonos rojos y rosados, con una trama casual establecida para el proyecto.
- En la calzada se realizarán perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia. Separaciones indicadas en los planos.
- En los extremos de la plataforma única de la calle García Moreno se construirán rampas de acceso y salida, de 2.50 m de longitud, estriadas 50 cm al inicio y al final de cada una. En la intersección de la calle Mejía, la rampa hacia la pendiente occidental será de 2.50 m de

longitud, en tanto hacia la parte oriental debido a la pendiente negativa la longitud de la rampa es de 4.50 m de longitud.

- La calle Venezuela, en tanto mantiene el flujo vehicular se realizaran rampas con pendientes de 5 %, cuyo desarrollo es de 4.50 metros de ancho.
- Se procurará que el paso cebra sea formado por la trama de adoquines en los cruces donde sea requerido.

Calle Chile

- Se conseguirá la plataforma única con la utilización de adoquín de gres de 26 x 6 x 3.5 cm, de 400 kg / cm² y baldosa de piedra de 26 x 26 x 3 cm, de 600 kg / m², cuya colocación se realiza sobre una plataforma de hormigón con los niveles y pendientes requeridas. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes y continuidad de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal
- Se replicará el diseño de franjas y combinación de materiales respecto al resto de la plataforma única de la calle Chile.
- Se plantea generar áreas permeables por ende en la calzada se realizarán unas perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia.

En los tramos donde se implementan las plataformas únicas, los inmuebles tienen diferentes usos, con predominio de actividades comerciales, seguido de instituciones administrativas y eclesiásticas, en tanto el uso residencial es mínimo, localizado en la parte externa de la plataforma a implementarse de la García Moreno y tramos de la calle Chile, ubicación que permite la movilización vehicular y acceder directamente a medios de transporte público.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio tiene conocimiento de que CONQUITO cuenta con una propuesta de implementación de red WI-FI CHQ, y conscientes de la intervención pública considera que una vez aprobada dicha propuesta el cronograma de trabajo se unificará para hacer una sola Intervención.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio cuenta con una metodología de socialización antes, durante y después de la ejecución, tanto para la Intervención, como para el proceso de peatonización.

5. **CONCLUSIONES:**

- La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite INFORME FAVORABLE para el proyecto definitivo “Complementación de plataformas únicas: calle García Moreno (Tramos Sucre-Bolívar y Mejía-Olmedo), Plataforma única de la calle Chile (Tramos Benalcázar-Cuenca y Cuenca – Imbabura) y calle Venezuela (Tramo Espejo-Chile)”.


En tal virtud, la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, en sesión ordinaria realizada el viernes 15 de septiembre de 2017, con los votos favorables de sus miembros: Arq. Ana Lucía Andino, delegada del Instituto Metropolitano de Patrimonio; Arq. Ana Orozco, delegada de la Administración Zonal Centro “Manuela Sáenz”; Arq. Francisco Naranjo, delegado del Colegio de Arquitectos de Pichincha; Arq. Francisco Gallegos, delegado del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural; y, Arq. Viviana Figueroa, Presidenta de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, **acordó** de manera unánime, recomendar a la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio la aprobación del proyecto definitivo denominado “Complementación de Plataformas Únicas: calle García Moreno (tramos Sucre-Bolívar y Mejía-Olmedo), Plataforma única de la calle Chile (tramos Benalcázar-Cuenca y Cuenca-Imbabura) y calle Venezuela (tramo Espejo-Chile)”, cuya propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos.

Atentamente,



Arq. Viviana Figueroa
**PRESIDENTA DE LA SUBCOMISIÓN TÉCNICA
DE ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIO**

Anexo: 2 carpeta con documentación, planos, 2 CDs (151 hojas)

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	J. Alemán	Gestión de Comisiones	2017-09-15	
Revisado por:	V. Figueroa	Presidenta Sub Comisión	2017-09-15	

Ejemplar 1: Dr. Mario Granda, Presidente de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio
Ejemplar 2: Archivo Auxiliar numérico
Ejemplar 3: Archivo en antecedentes
Ejemplar 4: Secretaria General del Concejo

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO QUITO ALCALDÍA	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
	HORA: 8:59 15 SEP 2017 FIRMA RECEPCION: <i>144</i>
ALCALDÍA NÚMERO DE HOJA:	

SECRETARÍA DE
TERRITORIO
ALCALDÍA

Oficio No. STHV-DMDU-2017-5232
DM Quito,
Ticket GDOC N° 2017-069789

13 SEP 2017

Doctor
Mario Granda
**Presidente de la Comisión de
Áreas Históricas y Patrimonio**

Presente.-

Asunto: Proyecto de complementación de plataformas únicas

De mi consideración:

En atención al trámite 2017-069789 ingresado a esta Secretaría con fecha 21 de Julio de 2017 solicitando la revisión del proyecto definitivo denominado "Complementación de plataformas únicas: calle García Moreno (Tramos Sucre-Bolívar y Mejía-Olmedo), Plataforma única de la calle Chile (Tramos Benalcázar-Cuenca y Cuenca – Imbabura) y calle Venezuela (Tramo Espejo-Chile)", cuya propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos. Al respecto se informa lo siguiente:

1. ANTECEDENTES:

1. Mediante oficio N° SM-0692-2017 la Secretaría de Movilidad indica que "existe un pronunciamiento favorable y unas recomendaciones a ser tomadas en cuenta para el desarrollo de implementación del proyecto".
2. Mediante oficio N°STHV-DMDU-3626, con fecha 10 de Julio de 2017, la Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda, devuelve el trámite al IMP, para que se solventen las recomendaciones que se emiten en el informe.

2. CRITERIO TÉCNICO:

1. El literal (h) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización –COOTAD-, en concordancia con el artículo 264 numeral 8, de la Constitución de la República, determina que "es competencia exclusiva del gobierno descentralizado municipal: "preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y constituir espacios públicos para estos fines".
2. El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ en los principios, políticas y objetivos para un DMQ fluido y sostenible, indica la necesidad de contar con espacios seguros "especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como los peatones y ciclistas", priorizando al

144

peatón frente a otros modos de movilización. Cuyo objetivo 3.1 refiere a las redes peatonales de calidad, con estándares de diseño y libres de barreras urbanas.

3. El plan especial del CHQ, del año 2003 *"reconoce que el peatón debe tener un tratamiento privilegiado en el CHQ, de modo de recuperar la escala humana del espacio público"*, dentro de lo cual se establece un sistema de circulación peatonal sin interferencias con el tráfico motorizado, *"garantizando rutas cómodas, libres de obstáculos y seguras sobre plataformas continuas en las calles"*.

3. CONSIDERACIONES:

1. Luego de la revisión técnica a la documentación presentada por el administrado se ha constatado que cumple con los requerimientos normativos vigentes de la STHV para la presentación de proyectos en áreas patrimoniales.
2. Como parte de los proyectos de REHABILITACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO (CHQ) y en el marco de la recuperación del espacio público, promovido por la administración municipal actual, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Instituto Metropolitano de Patrimonio, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los moradores y usuarios de este sector de la ciudad, considera necesaria la complementación de la plataforma única de la calle García Moreno y calle Chile en los tramos indicados.
3. El proyecto es parte del plan de intervenciones dirigidas hacia la mejora del espacio público, y priorización de espacios para uso de peatones, que lleva adelante el IMP, en coordinación con otras dependencias municipales.

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Uno de los objetivos del proyecto es la mejora del espacio público y accesibilidad universal, las plataformas únicas permiten mayor seguridad para el peatón y limita la velocidad del automóvil. Contar con una plataforma única fortalece las condiciones de habitabilidad y genera mejora en la imagen urbana del sector, la incorporación de un piso diferente al asfalto es percibido como espacio seguro para el viandante.

Las calzadas a ser intervenidas mediante la nivelación de la vereda y la calzada, permitirá uniformizar las plataformas únicas existentes, dotando de un tratamiento parejo. Para el caso de la García Moreno y Venezuela se utilizará adoquín de hormigón de diseño establecido, y para la calle Chile con el adoquín de gres y baldosa de piedra. Adicionalmente se incorpora franjas podotáctiles de acuerdo a los requerimientos de accesibilidad universal y establecidos en los normas INEN.

Se mantiene la configuración de las calzadas marcada por los bordillos, cuya delimitación será claramente visible por el diseño y utilización de los materiales de recubrimiento. El tratamiento en las calzadas plantea una integración visual y física con los demás espacios públicos y acordes a la característica de las edificaciones, logrando recorridos peatonales continuos entre edificaciones patrimoniales.

La propuesta básicamente está encaminada a la rehabilitación de la calzada, con la implementación de materiales que mejoran las condiciones ambientales y de imagen urbana en beneficio para el peatón, misma que mantiene el trazado de la calzada y acera. Intervención con la mínima afectación en tanto se conserva los elementos existentes con la incorporación de una plataforma que unifica la acera y la calzada.

Cabe recalcar que las instalaciones de servicios existentes se mantienen, únicamente con el alzado los elementos de revisión a la altura de la nueva plataforma, mismo que serán identificados para el funcionamiento como tal, trabajos a ser coordinados con las instancias pertinentes.

Consideraciones generales:

- El área de intervención del eje de la calle Garcia Moreno es 1.000 m² aproximadamente, comprendidos entre el Ministerio Coordinador de Seguridad – Museo del Banco Central al sur y Plaza de las Conceptas-Casa del Artista al norte.
- En la calle Venezuela comprende el tramo de la Plaza Grande, con un área de intervención de 670 m². En el eje de calle Chile el área de intervención es de 1.220 m² aproximadamente, comprendido entre la edificación de la Vicepresidencia y el ingreso hacia el parqueadero de la Merced.
- Se plantea extender las plataformas únicas de la calle Garcia Moreno y Chile, elevando el nivel de la calzada a los niveles de las aceras que circundan los tramos a intervenir. Además se incorpora el tramo de la calle Venezuela (entre Espejo y Chile), manteniendo el uso vehicular.
- Se elevarán al nuevo nivel de acabado cada uno de los elementos que se localizan en la calzada: pozos, sumideros, válvulas de control, entre otros.
- Se regularizan las rampas que desembocan a la calzada según los nuevos niveles, reponiendo los materiales, sean estos de gres o piedra
- Se hará el mantenimiento de la pintura de tráfico y se señalara el nuevo paso donde sea necesario.
- Los bajantes de agua lluvia de las casas, que desfogan a la calzada, a través de los bordillos, serán rectificadas sus recorridos, con la implementación de botaguas de piedra en bases de bajantes que conducirán las aguas lluvias hacia las aceras.
- Se corregirá los elementos y componentes con la mínima intervención y reutilización de los materiales existentes.
- Los bolardos existentes serán retirados de las aceras gradualmente cuya pacificación del tráfico vehicular sea paulatina. Se reutilizaran estos elementos de separación en tramos donde sea requerido (calle Venezuela).

- En las franjas donde se retiren los bolardos, se instalara la franja podotáctil en tanto cumpla el objetivo de señalización y pueda ser reemplazado el material de recubrimiento.

CALLE	TRAMO	TRABAJO
Venezuela	Entre Chile y Espejo	Plataforma Nueva –Con circulación vehicular
García Moreno	Entre Mejía y Olmedo	Complementación de plataforma. - Peatonalización.
	Sucre y Bolívar	Complementación de plataforma - Peatonalización
	Mejía y Sucre	Mantenimiento de Plataforma. Peatonalización
	García Moreno y Mejía	Mantenimiento de Plataforma - Peatonalización
Chile	Benalcázar – Cuenca	Complementación de plataforma- Peatonalización
	Entre Cuenca - Imbabura	Complementación de plataforma- Peatonalización

NOTA: LA FRANJA PODOTÁCTIL SE IMPLEMENTARÁ EN LA PARTE LATERAL DE LA CALLE, DONDE SE RETIRARÁN LOS BOLARDOS EXISTENTES, ADEMÁS LA UBICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN GUÍA PERMITE CONSERVAR EL DISEÑO DE PISOS QUE DA CONTINUIDAD AL TRATAMIENTO DE PISOS DE LA CALLE CHILE.

Consideraciones específicas:

Calle García Moreno y Venezuela:

- Se conseguirá la plataforma única a través de la colocación de adoquín de 16 x 16 cm y 14 cm de alto, de 400 kg / cm², asentado en polvo azul, manteniendo las pendientes de la calzada. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal. En la calle García Moreno se utilizara el adoquín de textura de continuidad libre de obstáculos.
- En los adosados a los bordillos se dispondrán de adoquines tipo canal, de las mismas características de resistencia a los instalados en la calle García Moreno (dimensiones 20 x 30 cm).
- En la calzada de asfalto se corregirá los relieves de manera de regularizar la nueva plataforma de adoquín.

- Se replicará la cromática de la piedra del sector que comprende varios tonos de grises, desde un negro hasta un gris claro, además de tonos rojos y rosados, con una trama casual establecida para el proyecto.
- En la calzada se realizarán perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia. Separaciones indicadas en los planos.
- En los extremos de la plataforma única de la calle García Moreno se construirán rampas de acceso y salida, de 2.50 m de longitud, estriadas 50 cm al inicio y al final de cada una. En la intersección de la calle Mejía, la rampa hacia la pendiente occidental será de 2.50 m de longitud, en tanto hacia la parte oriental debido a la pendiente negativa la longitud de la rampa es de 4.50 m de longitud.
- La calle Venezuela, en tanto mantiene el flujo vehicular se realizaran rampas con pendientes de 5 %, cuyo desarrollo es de 4.50 metros de ancho.
- Se procurará que el paso cebra sea formado por la trama de adoquines en los cruces donde sea requerido.

Calle Chile

- Se conseguirá la plataforma única con la utilización de adoquín de gres de 26 x 6 x 3.5 cm, de 400 kg / cm² y baldosa de piedra de 26 x 26 x 3 cm, de 600 kg / m², cuya colocación se realiza sobre una plataforma de hormigón con los niveles y pendientes requeridas. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes y continuidad de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal
- Se replicará el diseño de franjas y combinación de materiales respecto al resto de la plataforma única de la calle Chile.
- Se plantea generar áreas permeables por ende en la calzada se realizarán unas perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia.

En los tramos donde se implementan las plataformas únicas, los inmuebles tienen diferentes usos, con predominio de actividades comerciales, seguido de instituciones administrativas y eclesíásticas, en tanto el uso residencial es mínimo, localizado en la parte externa de la plataforma a implementarse de la García Moreno y tramos de la calle Chile, ubicación que permite la movilización vehicular y acceder directamente a medios de transporte público.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio tiene conocimiento de que CONQUITO cuenta con una propuesta de implementación de red WI-FI CHQ, y conscientes de la intervención pública considera que una vez aprobada dicha propuesta el cronograma de trabajo se unificará para hacer una sola Intervención.

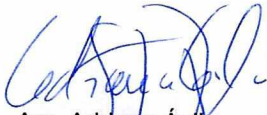
El Instituto Metropolitano de Patrimonio cuenta con una metodología de socialización antes, durante y después de la ejecución, tanto para la Intervención, como para el proceso de peatonización

5. CONCLUSIONES:

- La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite INFORME FAVORABLE para el proyecto definitivo "Complementación de plataformas únicas: calle García Moreno (Tramos Sucre-Bolívar y Mejía-Olmedo), Plataforma única de la calle Chile (Tramos Benalcázar-Cuenca y Cuenca – Imbabura) y calle Venezuela (Tramo Espejo-Chile)".

Particular que pongo para los fines pertinentes,

Atentamente,



Arq. Adriana Ávila
Directora Metropolitana de Desarrollo Urbanístico (S).
SECRETARIA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	MFVásquez	UAH	20170831	
Revisión:	VFiguroa	UAH	20170831	

Nota: SE ADJUNTA: 2 CARPETAS BENE COLOR NEGRO CON UN TOTAL DE 144 HOJAS NUMERADAS.
LA UNIDAD DE AREAS HISTÓRICAS DE LA STHV ENVIARÁ A LA SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO UN CD CON TODA LA INFORMACIÓN EN FORMATO PDF.

2017-069789

0001589

24 MAY 2017

Arquitecto
Jacobó Herdoiza
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
Presente

Referencia: Guía No. 1263

Señor Secretario,

El Instituto Metropolitano de Patrimonio como responsable de velar por la conservación de los bienes patrimoniales considera la necesidad de integrar plataformas únicas en el núcleo central del CHQ con el proyecto "**COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS - FASE 1**", mismo que permite unificar la calzada a nivel de acera para fortalecer las condiciones de habitabilidad y mejorar la calidad del espacio público del CHQ.

La propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos.

Por lo expuesto, para su conocimiento y aprobación, remito los documentos técnicos correspondientes a la memoria técnica, informe de movilidad y planos respectivos.

Atentamente,


Arq. Angélica Arias
DIRECTORA EJECUTIVA

Anexo: 1 carpeta que contiene Memoria técnica, informe de movilidad y planos (51 fojas)
1 CD

Elaborado por:	Arq. Jorge Quishpe 
Revisado por:	Arq. Ana Lucía Andino
Fecha:	22-05-2017

2017-069789

Quito DM, 17 MAYO 2017
Oficio No. SM- 0692 -2017

Arquitecta
Angélica Arias
Directora Ejecutiva
Instituto Metropolitano de Patrimonio

Asunto: Pronunciamiento sobre proyecto de
peatonalización de las calles García Moreno y Chile

De mi consideración:

En atención a su oficio No. 1160, de 17 de abril de 2017, en el que solicita realizar el análisis que compete a movilidad, respecto al proyecto de Peatonalización de tramos viales con plataformas únicas de las calles García Moreno y Chile, así como la construcción de una plataforma única en la calle Venezuela sin restricción de circulación vehicular en el tramo que colinda con la Plaza Grande, adjunto sírvase encontrar el Informe Técnico No. SM-DPPM-075/2017, el cual concluye con un pronunciamento favorable y unas recomendaciones a ser tomadas en cuenta para el desarrollo de implementación del proyecto, aspectos que ya fueron expuestos en las reuniones previas que al respecto se han mantenido.

Atentamente,


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



Adj: Informe Técnico No. SM-DPPM-075/17

Elaboración:	MNarvaez	DPPM	2017/05/17	A.
--------------	----------	------	------------	----

Informe Técnico No. SM-DPPM-075/2017

PROPUESTA DE PEATONALIZACIÓN DE LOS TRAMOS VIALES DE LAS CALLES GARCÍA MORENO, CHILE Y VENEZUELA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

*Dirección de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
16.05.2017*

1. Antecedentes

Mediante oficio No. 1160, de 17 de abril de 2017, el Instituto Metropolitano de Patrimonial (IMP), solicita realizar el análisis que compete a movilidad, respecto al proyecto de Peatonalización de tramos viales que se encuentran ubicados en el Centro Histórico de Quito (CHQ), específicamente los relacionados con tramos de las calles: García Moreno, Chile y Venezuela, con el afán de generar impactos positivos a nivel de seguridad en los desplazamientos peatonales, apropiamiento del espacio público y recuperación del territorio con características patrimoniales, para que se puedan desarrollar actividades turísticas, comerciales y de gestión en un ambiente urbano sustentable, objetivos que serán factibles de cumplirse con la limitación de la circulación vehicular, hecho que además, permitirá ir consolidando una plataforma única vial que permita la circulación peatonal pausada y segura.

2. Propuesta de peatonalización y de construcción n plataforma viales únicas

En concreto, la propuesta planteada por el IMP, consiste en lo siguiente:

Calle García Moreno

- Extensión de la plataforma única vial existente de la calle García Moreno: por el sur hasta la calle Bolívar y por el norte hacia la calle Olmedo.
- La plataforma única no se interrumpirá en el cruce de la calle Mejía, para lo cual se incorporarán rampas transversales para poder llegar al nivel de la plataforma y mantener la continuidad de la circulación vehicular.
- Se retirarán los bolardos existentes.
- Se peatonalizará la calle en el tramo entre las calles Olmedo y Bolívar, lo que implicará la restricción de la circulación regular de vehículos, exceptuando la accesibilidad regulada a los moradores que dispongan de estacionamiento internos en las edificaciones frentistas, a los servicios de recolección de basura y abastecimiento de locales comerciales y de alimentación en los horarios establecidos, accesibilidad a los moteles ubicados junto a esa calle y en general a los casos de emergencia.
- Para el control de acceso vehicular se utilizarán bolardos hidroneumáticos.

Calle Chile

- Construcción de una plataforma única vial en el tramo comprendido entre las calles Benalcázar e Imbabura, aplicando las mismas consideraciones operacionales indicadas para la calle García Moreno.
- El tramo con plataforma única se interrumpirá en el cruce de las calles Benalcázar y Cuenca, las cuales mantendrán su rasante actual. Los peatones dispondrán de rampas de la plataforma para facilitar su desplazamiento.

Calle Venezuela

- Construcción de una plataforma vial única entre las calles Espejo y Chile, es decir conformando una sola plataforma con la Plaza Grande.
- Se ubicarán bolardos a lo largo de su trayecto apostados en los dos costados, de forma que se delimitarán las fajas de circulación vehicular y peatonal. Este tramo funcionará como lo es actualmente la calle García Moreno. Su peatonalización se prevé implementarse a futuro.
- La circulación vehicular se mantendrá en las condiciones actuales, solo se interrumpirá durante el tiempo previsto para la realización de la obra vial, para lo cual se deberá previamente establecer un plan de desvíos vehiculares, sobre todo para el transporte público.

3. Situación Actual

3.1. Caracterización general de las vías propuestas a intervenirse

En la Calle García Moreno, entre calles Chile y Sucre, pasando de la Plaza Grande, existe ya una plataforma única a nivel de acera que permite el desplazamiento más cómodo y seguro de los peatones; no así en los tramos de las calles Venezuela y Chile, en los que se ha planteado implementar la peatonalización para ir consolidando una zona con estas características en el núcleo central del CHQ.

En el tramo existente con plataforma única correspondiente a la calle García Moreno, sin que ésta sea peatonalizada, sino que es compartida entre vehículos y peatones. Este tramo inicia, de norte a sur, 20 m después de la intersección con la calle Mejía y termina 20 m después de la calle Sucre, con una longitud total de 345 m aproximadamente, el mismo que está seccionado lateralmente con bolardos metálicos que delimitan las fajas de circulación peatonal y vehicular. En las intersecciones con las calles transversales, la plataforma no se interrumpirá, ya que las vías transversales intermedias son de carácter peatonal exclusivo. Estas transversales, al cruzar por las calles Venezuela y Benalcázar que no tienen plataforma única, se interrumpen físicamente con la diferencia de nivel que se produce entre la calle peatonal (acera) y la calzada vehicular correspondiente.

En cuanto a las calle Venezuela y calle Chile a partir de la calle Benalcázar hacia el occidente, pasando por las calles Cuenca e Imbabura, actualmente son vías con calzadas vehiculares y aceras con asignación para el uso específico correspondiente, es decir no existe restricción de circulación vehicular.

En los tramos analizados, el común denominador y que constituye parte del problema de circulación peatonal, es la presencia incontrolada de comerciantes ambulantes que aprovechan la gran presencia de peatones en las aceras para realizar su actividad lo

cual es causa determinante para restar la capacidad de áreas de circulación peatonal, el desorden urbano y la insalubridad por las malas prácticas de los adquirientes de productos, a lo que se suma la falta notoria de depósitos de basura para residuos pequeños (basureros).

3.2. Caracterización de los flujos vehiculares de las vías a intervenir

En cuanto a la afluencia vehicular en los tramos en donde se propone hacer la intervención, presenta varias condiciones:

- Calle García Moreno entre Olmedo y Bolívar: los flujos vehiculares se los puede catalogar de intensidad media, pues en un día ordinario (lunes a viernes) se tiene un promedio de 6.700 vehículos y en horas pico AM (09h00-10h00) 450 vehículos y PM (18h00-19h00) 480 vehículos. Este tramo será peatonalizado.
- Calle Chile entre Benalcázar e Imbabura: los flujos de tráfico se consideran bajos, pues sus volúmenes promedios diarios alcanzan los 2.000 vehículos, con 340 vehículos en la hora pico del día (06h30 a 07h30) que es un efecto muy puntual, porque el resto de horas del día se tiene en promedio 105 veh/h. Este tramo será peatonalizado.
- Calle Venezuela entre Espejo y Chile: los flujos de tráfico se consideran altos en comparación a los anteriores, pues su calzada es de dos carriles y circulan varias líneas de transporte público. Los volúmenes promedios en de un día ordinarios son de 15.000 vehículos y 1.650 vehículos en hora pico AM (07h00-08h00) y 950 vehículos en la tarde incluido el contraflujo (17h00-19:00). En este tramo solo se propone construir una plataforma única pero no peatonalizada.

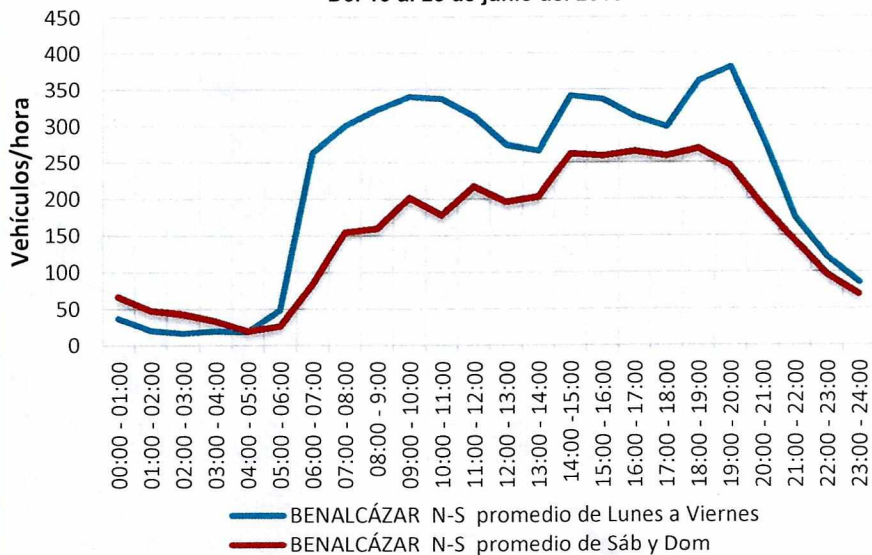
Con el fin de tener una referencia detallada sobre los flujos de vehículos en las tramos viales representativos que están vinculadas con el proyecto, a continuación se exponer unas gráficas que muestran el perfil de los datos registrados a lo largo de un día promedio entre semana y de fin de semana, los cuales son producto de conteos automáticos realizados por la Secretaría de Movilidad, tanto para las calles en donde se realizarán las intervenciones de regeneración urbana y de peatonalización, como de aquellas que forman parte del entorno inmediato y que servirán de receptoras de los desvíos vehiculares que se ocasionarían por la peatonalización.

Los datos corresponden a los siguientes tramos viales:

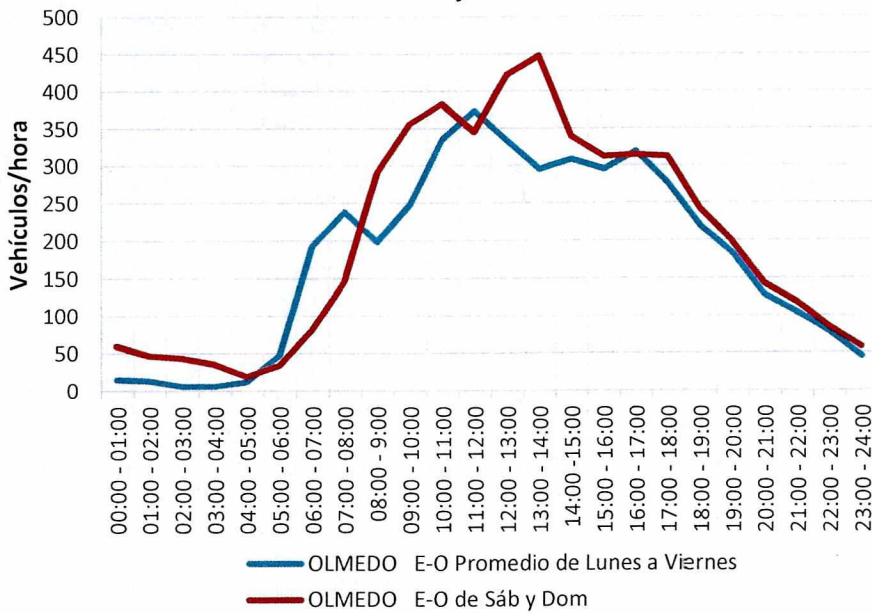
- Calle Benalcázar, entre Manabí y Mejía;
- Calle Olmedo, entre García Moreno y Benalcázar;
- Calle Bolívar, García Moreno, entre Manabí y Olmedo;
- Calle Bolívar, entre Venezuela y Guayaquil;
- Calle Venezuela, entre Espejo y Chile;
- Calle Guayaquil, entre Oriente y Venezuela.

A. 

**GRÁFICO COMPARATIVO DE VOLÚMENES VEHICULARES PRINCIPALES
PROMEDIOS DE LA CALLE BENALCÁZAR MANABÍ Y MEJÍA
Del 13 al 23 de junio del 2016**

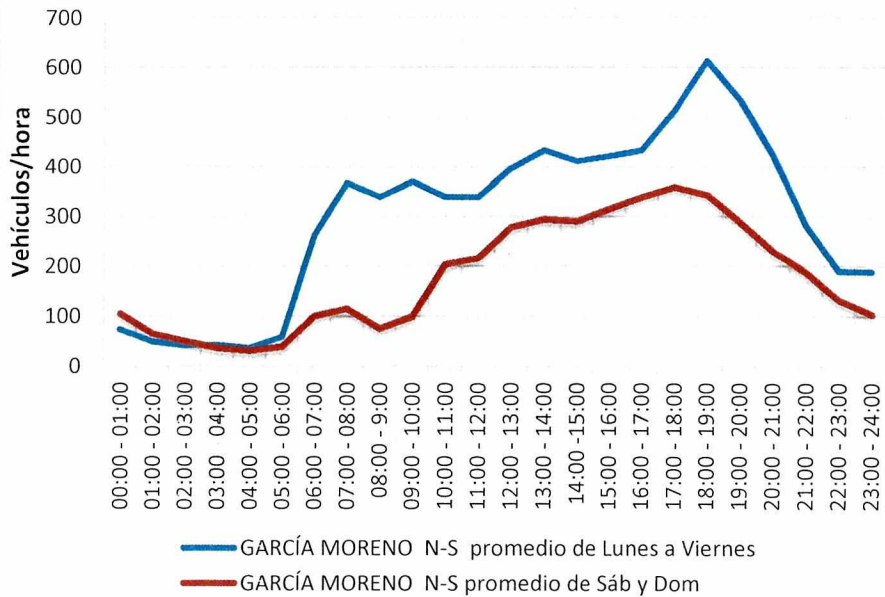


**GRÁFICO COMPARATIVO DE VOLÚMENES VEHICULARES PRINCIPALES
PROMEDIOS DE LA CALLE OLMEDO ENTRE GARCÍA MORENO Y BENALCÁZAR
Del 13 al 23 de junio del 2016**

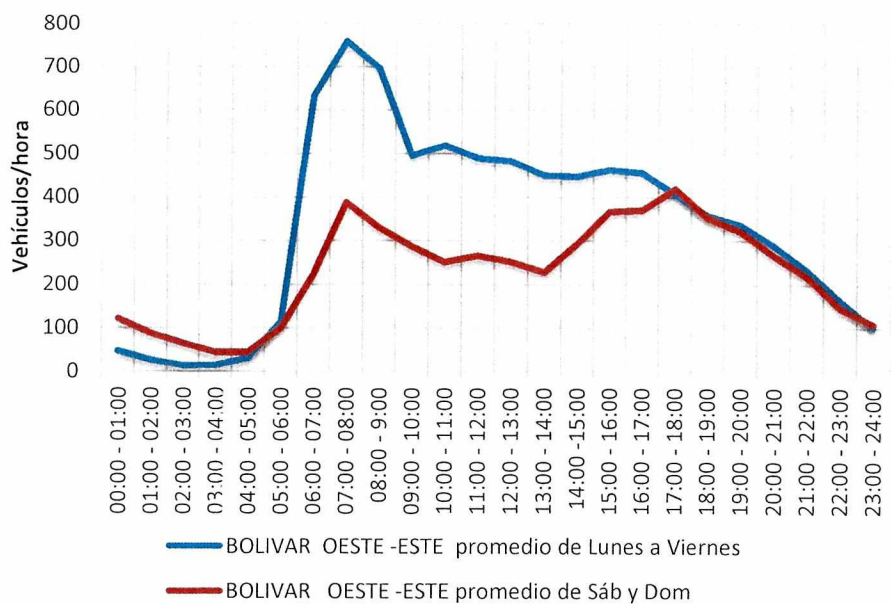


A. J.

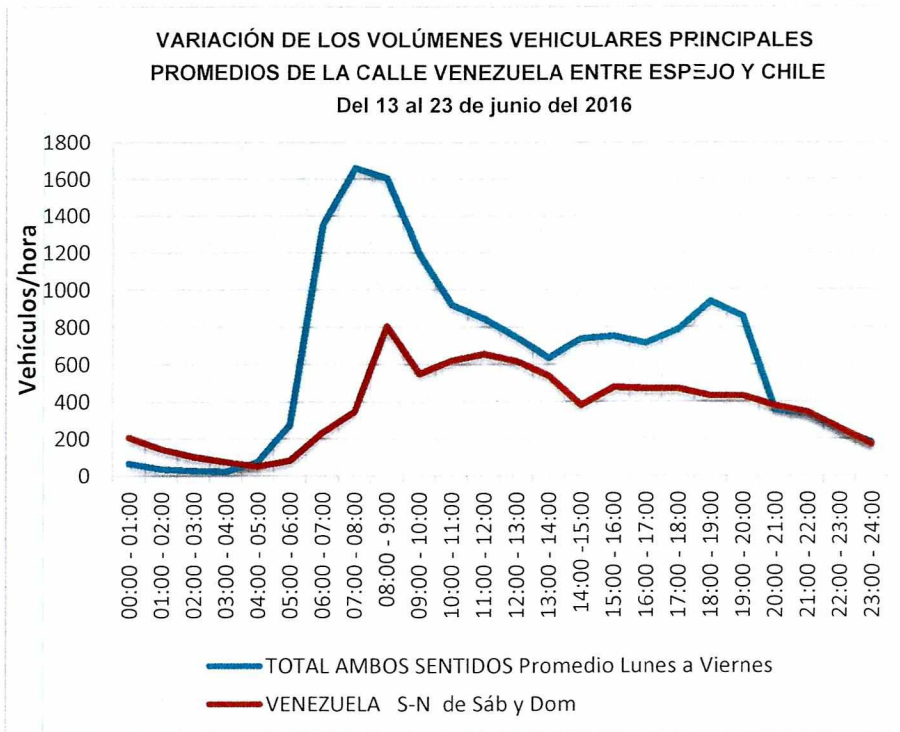
VARIACIÓN DE LOS VOLÚMENES VEHICULARES PRINCIPALES
 PROMEDIOS DE LA CALLE GARCÍA MORENO ENTRE MANABÍ Y OLMEDO
 Del 13 al 23 de junio del 2016



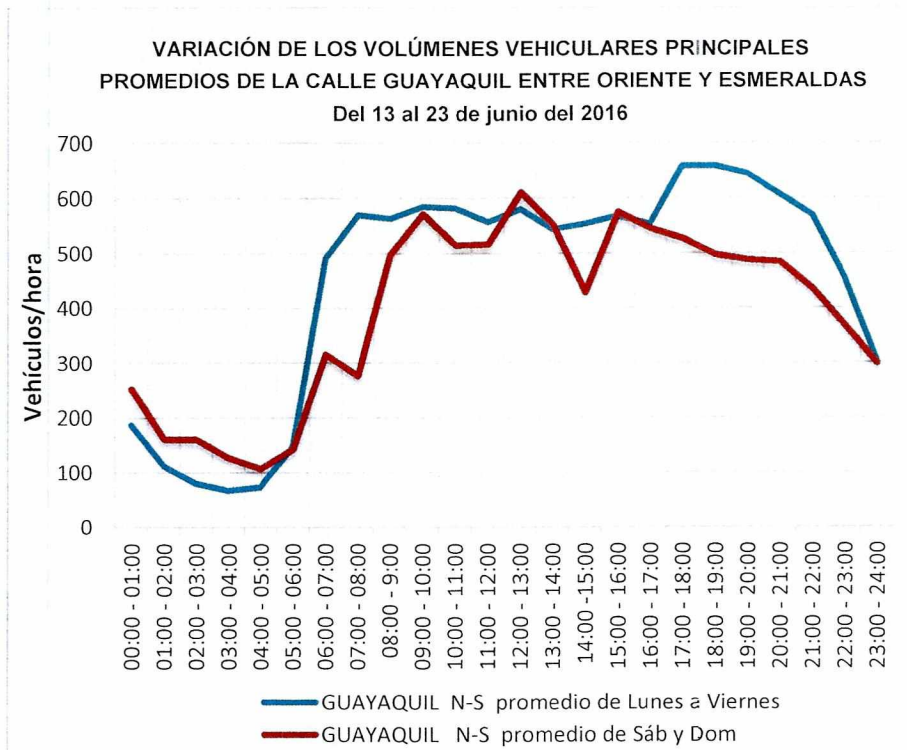
VARIACIÓN DE LOS VOLÚMENES VEHICULARES PRINCIPALES
 PROMEDIOS DE LA CALLE BOLÍVAR ENTRE VENEZUELA Y GUAYAQUIL
 Del 13 al 23 de junio del 2016



Handwritten signature/initials



Nota: La sumatoria de flujos vehiculares en los dos sentidos de circulación ocurre entre las 17h00 y las 19h30 (Contraflujo con un carril por sentido). El resto de horas es unidireccional sur-norte con dos carriles.



[Handwritten signature]

4. Análisis de la Propuesta

4.1. Aspectos precedentes de peatonalización en el CHQ

La propuesta tiene dos componentes fundamentales de intervención: 1) la construcción de plataformas únicas en los tramos viales señalados; y, 2) la peatonalización de la calle García Moreno entre Olmedo y Bolívar; y de la calle Chile, entre Benalcázar e Imbabura. Con respecto al primer aspecto, se considera que no existe ninguna observación que objete dicha realización, pues para el caso de la calle García Moreno solo se complementará lo ya existente bajo las mismas condiciones de diseño y materiales a utilizarse, con excepción de la incorporación de bolardos ya que no será necesario delimitar la circulación peatonal y vehicular.

En cuanto a la peatonalización de los dos tramos indicados, debe tomarse en consideración, los siguientes antecedentes que permiten enmarcar el pronunciamiento de la Secretaría de Movilidad a la propuesta del IMP:

- El Centro Histórico de Quito, desde hace varias décadas empezó a peatonalizarse por decisión municipal, es así que las calles Chile, Espejo y Sucre, así como también la Plaza Grande, San Francisco, Del Teatro y Santo Domingo, formando una sola plataforma con sus calles más próximas a los templos religiosos (atrios), tienen la característica de ser espacios públicos con exclusividad para la movilidad peatonal, la cual se ha mantenido como un referente de la vocación dedicada a la priorización, relevancia y seguridad de los peatones que acuden masivamente a este sector, así como al disfrute y conservación de los hitos patrimoniales, decisiones que tiene también un trasfondo orientado fomento de turismo de calidad, teniendo como eje transversal el sustancial mejoramiento ambiental.
- En ese contexto, la Municipalidad a través de sus diferentes órganos afines a patrimonio y la movilidad, han desarrollado una serie de estudios en los que siempre ha estado presente como denominador común la peatonalización del núcleo central.
- El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, establece como modelo conceptual, la peatonalización del núcleo central de Centro Histórico, definiendo las reglas operacionales y funcionales correspondientes, todo ello dentro de un marco de una movilidad sustentable como parte integral del Plan global de movilidad.
- Como desarrollo del modelo conceptual antes referido, el Plan de Movilidad Sostenible para el Centro Histórico de Quito - 2009, establece los objetivos, estrategias e identificación de proyectos específicos, con los que se da forma al nuevo modelo de movilidad sostenible para el CHQ. Se enuncian también las nuevas características que tienen los modelos de redes y sus interrelaciones (vehículos livianos, transporte público, peatones, bicicletas), complementándose con: criterios de diseño del espacio público, un catálogo de elementos urbanos y,) una matriz por Fases de trabajos de implementación del Plan.
- Entre los años 2008 y 2009 se construye la plataforma única de la calle García Moreno, tramo que inicia después de 20 m de la calle Mejía y termina 20 m después de pasar la calle Sucre, siempre en sentido norte-sur, lo cual le ha dado un carácter de preeminencia del peatón respecto de los vehículos que circulan aún de manera compartida por la misma, intervención pensada como una fase preliminar de la peatonalización.

- La calle García Moreno se cierra a la circulación vehicular todos los días lunes en el tramo comprendido entre las calles Mejía y Bolívar, situación ocasionada por la ceremonia militar del "cambio de guardia" de la escuadra presidencial. Este cierre dura aproximadamente 2 horas entre las 10h00 y las 12h00. Y de manera no regular, pero reiterativa, la realización de otros actos cívico-políticos en frente del Palacio Presidencial, que obligan a suspender la circulación vehicular por esa calle en el tramo indicado.
- Debe también mencionarse que, los días domingos se peatonaliza el núcleo central del CHQ entre las 10h00 y las 15h00, en un área conformada por las siguientes calles: Mejía, Guayaquil, 24 de Mayo, Imbabura, Mideros y Cuenca. Es decir, la calle García Moreno queda peatonalizada entre Mejía y 24 de Mayo.

4.2. Impactos del tráfico por efectos de la propuesta

La peatonalización de cualquier tramo vial, luego de que éste ha funcionado como vía vehicular, siempre causará impactos negativos a la circulación vehicular, sobre todo en la etapa inmediatamente subsiguiente a su implementación, lo cual es lógico advertir ya que los flujos vehiculares de esa calle tendrán que ser distribuidos y absorbidos por las vías aledañas, incrementando los volúmenes vehiculares a los ya existentes. Esta situación generalmente causa una sobrecarga que disminuye los niveles de servicio afectando a la circulación y el ambiente.

En el caso analizado, las calles García Moreno y Chile, en los tramos definidos para ser peatonalizados, generarán los siguientes efectos inmediatos a la implementación de las vías peatonalizadas:

- El tráfico de la calle García Moreno, cuyo flujo en dirección norte-sur en la hora pico llega a 600 veh/h y el promedio entre las 07h00 y 21h00 a 400 veh/h, tendrá que tomar como vías alternativas las calles Benalcázar y Guayaquil, ya que ellas son las más próximas con el mismo sentido de circulación norte-sur.
- Acogiendo la hipótesis de que esos volúmenes vehiculares se distribuirán en proporciones iguales entre esas dos vías alternativas, quiere decir que entre 300 veh/h en la hora pico y 200 veh/h en promedio, se adicionarían a las calles Benalcázar y Guayaquil, para lo cual utilizarán las calles Clmedo y Mejía para poder acceder a ellas.

De lo expuesto se puede deducir que, de mantenerse el mismo patrón de viajes hacia el CHQ y la forma de atravesarlo de norte a sur, se generarán congestiones de tráfico en la red vial aledaña a la calle peatonalizada, ya que las vías alternas actualmente trabajan en bajos niveles de servicio, pues cada una de ellas dispone de un solo carril de circulación, lo mismo que las vías transversales de conexión.

- Un efecto colateral que se producirá al peatonalizarse la calle García Moreno y se deberá tomar en cuenta por parte de la AMT, es la imposibilidad de implementar los contraflujos que se realizan en las horas pico de la mañana sobre la calle Benalcázar en sentido sur-norte para conectarse desde la calle Ambato con la calle Cuenca, lo cual afectará el nivel de servicio de la calle Venezuela que es la única de ese sector que permite la circulación de sur a norte.
- Adicionalmente debe tomarse en cuenta la afectación que se podría ocasionar a la ruta del bus turístico (bus de dos pisos), ruta concedida inicialmente por la

Municipalidad y ratificada por la ANT. Así mismo, debe considerarse lo que sucederá también con otro tipo de vehículos turísticos que hacen su recorrido por esa calle.

- La peatonalización de la calle Chile en el tramo comprendido entre las calles Benalcázar e Imbabura, al tener un flujo de tráfico mucho menor que las otras vías involucradas en la propuesta de peatonalización, obligará al desvío del tráfico que circula de este a oeste, el cual tendrá que llegar hasta la calle Sucre para retornar hacia el norte y el oeste por la calle Cuenca.

Sin embargo de que este flujo es bajo (150 veh/h pico), se incrementará al de la calle Benalcázar desde la calle Chile hasta la Sucre, el cual sumado al del desvío provocado por la peatonalización de la calle García Moreno y la presencia de buses de transporte público, se tendrá sobre la calle Benalcázar una vía sobre cargada de tráfico

Sin embargo de lo analizado como sucede en este tipo de intervenciones, los conductores que normalmente utilizan esas rutas para circular, forzados por los impactos de tráfico surgidos, adoptan otro tipo de patrones de movilidad, sobre todo aquellos que tienen como destino el sector donde se han realizado las intervenciones de peatonalización, ya sea estacionando sus vehículos en sitios disponibles antes de llegar al destino o realizar los viajes en transporte público.

Por su parte, los conductores que son de paso, se irán insertando en las vías existentes que mejor les facilite su desplazamiento. De esa manera, en un tiempo prudente de adaptación que puede llegar a los tres meses, se tendrá el escenario ajustado a las nuevas situaciones, pues la ciudadanía en general y con mayor razón los usuarios habituales, con seguridad tomarán las medidas convenientes para hacer lo más eficiente posible sus viajes. En este sentido, se debe considerar que en un mediano plazo (aprox. 3 años), el Metro de Quito permitirá tener una accesibilidad expedita al CHQ, hecho que incidirá, sin lugar a duda, en el incentivo a no utilizar el vehículo privado para llegar a este sector.

Se estima que, el resultado luego del periodo de adaptación, presentará un escenario mucho más benigno de lo que actualmente sucede cuando se interrumpe la circulación por razones de eventos, como ya se indicó anteriormente, muchas veces inesperados o poco difundidos para el conocimiento de la ciudadanía, en razón de que los ciudadanos conductores estarán informados plenamente de las condiciones de circulación impuestas en el CHQ, lo que les permitirá planificar sus viajes de una manera inteligente.

5. Conclusión

De acuerdo a lo expuesto en el desarrollo del presente informe, se concluye que, desde el punto de vista de la movilidad sustentable se considera pertinente la implementación de la propuesta de peatonalización de las calles García Moreno y continuación de la calle Chile en los tramos antes detallados, ya que se enmarcan dentro de las políticas de movilidad y lineamientos estratégicos adoptados por la Municipalidad a lo largo de estas últimas décadas de gestión, lo cual se ha plasmado en ordenanzas, planes maestros y sectoriales, que se respaldan en los principios de movilidad sustentable, de protección de los bienes patrimoniales y usufructo del espacio público por parte de los ciudadanos y visitantes a esta ciudad. <<

6. Recomendaciones

Para que la propuesta planteada por el IMP cumpla con los objetivos formulados, es necesario se consideren los siguientes aspectos: P/A

1. Se debe elaborar un reglamento de funcionamiento de las vías peatonalizadas, en donde se explicita la forma operativa de ingreso de residentes, huéspedes de hoteles (turistas), abastecimiento de locales, servicio de recolección de basura, caravana presidencial, transporte de centros educativos, transporte turístico, emergencias, etc. Esto es supremamente importante porque es la base de la socialización con los sectores involucrados.
2. Continuar con las reuniones de trabajo en el IMP, conjuntamente con los representantes de la AMT, Administración Zonal, Asesoría de Alcaldía, Secretaría de Movilidad, a fin de revisar, discutir y consensuar el documento del reglamento funcional antes referido, mismo que deberá ser puesto a consideración de las autoridades previo a la socialización con los ciudadanos.
3. Seguidamente, realizar un plan de socialización con los actores involucrados a fin de obtener el consenso general, lo cual dará sustento a la implementación de la propuesta.
4. Preparar un plan de comunicación social para facilitar el conocimiento y comprensión de los ciudadanos. En dicho plan debe incluirse la sugerencia de que acceder al Centro Histórico se puede hacer con otras alternativas de movilización, como es el transporte público y la movilidad intermodal, dejando los vehículos en sitios previos al ingreso al centro.
5. Para la realización de las obras de las plataformas únicas, es necesario se tenga pleno conocimiento de los planes de desvíos definidos a casa de la construcción de la estación del metro San Francisco, a fin de que no se interfieran y compliquen más los desvíos del tráfico.
6. La AMT deberá realizar un monitoreo permanente y efectuar las evaluaciones que sean necesarias, a fin de realizar acciones de mitigación del tráfico que permitan disminuir los impactos negativos que pudieran presentarse.



Elaborado por: José Zaldaña y Marcelo Narváez
Para: Darío Tapia