

Oficio N°: SGC- 2117
D M Quito, 31 JUL. 2017
Ticket GDOC No: 2017-041803

Señores
Daniela Chacón Arias
Eduardo Del Pozo
Patricio Ubidia
Sergio Garnica
CONCEJALES METROPOLITANOS
MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
Presente.-

Asunto: Plataformas Gubernamentales.



De mi consideración:

Por disposición del Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad, remito para su conocimiento copia del oficio No. SM-1257-2017, recibido en esta Secretaría General el 27 de julio de 2017, suscrito por la Abg. Andrea Flores Andino, Secretaria de Movilidad (S), que contiene los estudios de movilidad de los proyectos arquitectónicos denominados "Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera" y "Complejo Judicial Quito Norte"; así como el informe sobre el cumplimiento de estacionamientos y paradas en los referidos proyectos.

Atentamente,


Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ACCIÓN:	RESPONSABLE:	SIGLA UNIDAD:	FECHA:	SUMILLA:
Elaboración:	MCaleño	GC	20170731	
Revisión:	M. Subía	PGC (S)	20170731	

Adjunto: Copia del oficio No. SM-1257-2017 y expediente en 32 fojas útiles; y, un CD.
Ejemplar 1: Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad
Ejemplar 2: Archivo auxiliar numérico
Ejemplar 3: Adjunto en antecedente
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo
C.C. para conocimiento:
Ejemplar 5: Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad

Quito DM, 25 JUL 2017
Oficio No. SM-U 1257-2017

Licenciado
Eddy Sánchez
PRESIDENTE
COMISIÓN DE MOVILIDAD

Abogado
Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL
CONSEJO METROPOLITANO DE QUITO

Comisión de Movilidad
25/07/2017

Asunto: Plataformas Gubernamentales
Ref. Ticket # 2017-041803

De mi consideración:

En atención al oficio s/n ingresado el 13 de abril de 2017, mediante el cual solicita a ésta Secretaría poner en conocimiento de la Comisión que usted preside, los estudios de movilidad de los proyectos arquitectónicos "Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera" y "Complejo Judicial Quito Norte" respectivamente, y del mismo se informe sobre el cumplimiento de estacionamientos y paradas; sírvase encontrar adjunto al presente el informe Técnico SM-UPPM-122/17, el cual anexa copias del expediente de cada proyecto.

Atentamente,

Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (S)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

SECRETARÍA GENERAL CONSEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: 9:00
QUITO ALCALDÍA	27 JUL 2017 NÚMERO DE HOJA: 32h.

Adjunto.

- Informe Técnico No. 122/17
- Copia de Oficio No. 0263e Informe Técnico SM-05/16 correspondiente a la "Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera".
- Copia de Oficio No. 3992 de la Mesa PUAE con los informes de factibilidad para "Complejo Judicial Quito Norte".
- Copia de Oficio No. 01126 e Informe Técnico SM-62/15 correspondiente al "Complejo Judicial Quito Norte".
- Archivo digital (CD) que contiene respectivamente: Estudio de Movilidad, oficios e informes técnicos de los proyectos: "Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera" y "Complejo Judicial Quito Norte".

Elaboración:	EMorales	DPPM	2017/07/24	<i>[Signature]</i>
Revisión:	MNavárez	DPPM	2017/07/24	<i>[Signature]</i>

Informe Técnico SM – DPPM - 122/17

**“REPORTE DE REQUERIMIENTOS SOBRE ESTACIONAMIENTOS Y
PARADAS DE BUS DE LOS PROYECTOS:
PLATAFORMA GUBERNAMENTAL DE GESTIÓN FINANCIERA Y
COMPLEJO JUDICIAL QUITO NORTE”**

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad
24.07.2017

En atención al oficio s/n ingresado el 13 de abril de 2017, mediante el cual solicita a ésta Secretaría poner en conocimiento de la Comisión que usted preside, los estudios de movilidad de los proyectos arquitectónicos “*Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera*” y “*Complejo Judicial Quito Norte*” respectivamente, y del mismo se informe sobre el cumplimiento de estacionamientos y paradas; indico lo siguiente:

Respecto a los estudios de movilidad solicitados, debe indicarse que, los promotores de los proyectos son quienes deben realizar dichos estudios y la Secretaría de Movilidad revisarlos y emitir los informes de aprobación correspondientes, en el caso de así considerarse. En ese sentido, adjunto sírvase encontrar en formato impreso los oficios y los informes técnicos de aprobación de los estudios de impacto al tráfico vehicular y medidas de mitigación de los dos equipamientos antes indicados; y, en formato digital (CD) los archivos de los documentos referidos, así como de los estudios de tráfico realizados por el promotor de cada proyecto.

Debe señalarse que, los estudios de impacto de tráfico incluyen los análisis de los diferentes escenarios relacionados con el proyecto: situación sin proyecto, situación con proyecto en el escenario de inicio, proyección a 5 y 10 años. Es menester indicar que, al ser proyectos nuevos a construirse, por obvias razones las proyecciones generadas son estimaciones futuras, por lo que no pueden ser datos reales. Los estudios de tráfico son realizados por especialistas contratados por los promotores, cuya relación termina con la aprobación de los mismos, por lo que, los promotores no disponen de las herramientas técnicas para hacer un seguimiento y una actualización de esos estudios.

En ese mismo sentido debe indicarse que, la solicitud de que se realice la coordinación necesaria con las instancias gubernamentales de los proyectos mencionados para que entreguen las proyecciones reales de impacto a la movilidad y que se considere esas proyecciones para trazar un plan de medidas de mitigación mucho más afinado, se considera que no es factible de concretarse por la explicación expuesta en el párrafo precedente.

En lo referente al cumplimiento del número de estacionamientos, según la Ordenanza Municipal 172, Anexo Único Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Cálculo del número de estacionamientos.-, Cuadro No. 7 (Pp. 57-60), COMERCIAL Y DE SERVICIOS.- Normas Específicas: Oficinas de Administración pública de carácter zonal, de ciudad y metropolitano, el número de unidades de estacionamiento requerido es: 1 por cada 30 m² de construcción, sin visitas, y tres módulos de estacionamiento para vehículos menores.

Bajo esas consideraciones, a continuación se detallan las situaciones para cada uno de los proyectos:

- **Plataforma Judicial Quito Norte**


De acuerdo con la información recibida, el proyecto presenta un área de construcción (área útil) de 49.603,42 m². Para cumplir con los requerimientos de dicha ordenanza necesitaría como mínimo 1.654 unidades de estacionamiento (49.603,42/30) y tres módulos para vehículos menores. Sin embargo, la propuesta aprobada mediante Ordenanza Municipal No. 021 (PUAE) estableció para dicho proyecto 447 plazas de estacionamiento: 253 plazas para funcionarios del edificio (subsuelo 2) y 194 plazas para uso público (subsuelo 1), además de 36 unidades para estacionamiento de motocicletas.

- **Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera**

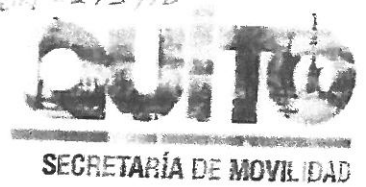
De igual manera, el área de construcción de éste proyecto se reportó (área útil) en 130.263,86 m², y necesitaría 4.342 unidades de estacionamiento (130.263,86 /30) y tres módulos para vehículos menores. La propuesta aprobada mediante Ordenanza Municipal No. 0559 (PUAE) aprobó dicho proyecto con 564 plazas de estacionamientos: 536 para vehículos oficiales y 28 para buses institucionales.

Las consideraciones tomadas en las mesas técnicas PUAES para aceptar que el número de plazas de estacionamiento de los dos proyectos sea mucho menor al requerido por la normativa, se basaron en las propuestas de política de movilidad sustentable: desincentivar el uso del vehículo privado a los funcionarios públicos que trabajan las ocho horas dentro de estos equipamientos; y, favorecer el uso del transporte público e institucional colectivo, para lo cual, se garantizan los servicios de este modo de transporte a través de una importante oferta existente en el sector, entre las cuales se encuentra la Primera Línea de Metro Quito, cuya estación se encuentra en ejecución y se ubica entre las calles Japón y Naciones Unidas, a más del transporte institucional de las entidades. Adicionalmente, se consideró que la capacidad de las vías internas del sector que facilitan el acceso a los estacionamientos de los proyectos, sería insuficiente para recibir el volumen vehicular que implicaría tener todas las plazas de estacionamiento. Es muy importante señalar que, en ambos equipamientos definieron utilizar una parte de la oferta de estacionamientos para el uso público.

En cuanto a las paradas de transporte público, el proyecto atiende a la planificación y ubicación de las mismas, conforme lo aprobado en las ordenanzas correspondientes, las cuales consideran la situación actual, mismas que son coincidentes con las futuras demandas generadas por los dos equipamientos.


Elaborado por: Erika Morales Ortega.
Revisado por: Marcelo Narváez Padilla. *M*
Para: Andrea Flores Andino.

Ticket # 2015-167650, 2015-205254, 2015-213918



Información/Estado del Proyecto

Oficio No. SM- 0263 2016
Quito, 23 FEB. 2016

Señor
Francisco Naranjo Lalama
Representante Legal
Proyecto "Plataforma Gubernamental Centro Norte Iñaquito"
Teléfono: 2560380
Presente

De mi consideración:

En atención al oficio No. INMOBILIAR-PIE-2015-0363-0, suscrito por el Gerente del Proyecto Inmobiliario Estratégico para la Distribución a Nivel Nacional en las Instituciones del Sector Público, mediante el cual solicita la evaluación correspondiente del Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación del Proyecto "Plataforma Gubernamental Centro Norte Iñaquito", ubicado en la avenida Amazonas y calles UNP, Ayora, Japón y Pereira, informo a usted que esta Secretaría emite el Informe Técnico Favorable No. SMP-08/2016, que adjunto para su conocimiento.

Atentamente,

Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (S.M.Q.)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adjunto: Informe Técnico

Copia: Dirección Metropolitana de Inspección
Administración Zonal Eugenio Espejo

Elaborado por:	Sra. Mónica Pazmiño	<i>[Signature]</i>
Revisado por:	Arq. Marcelo Narváez	<i>[Signature]</i>

Ticket # 2015-167650, 2015-205254, 2015-213918

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Informe de Impacto a la Circulación de Tráfico y Propuestas de Mitigación

**PROYECTO: PLATAFORMA GUBERNAMENTAL CENTRO NORTE
IÑAQUITO**

Informe No: IT-SMP-08/2016 **Resultado:** APROBADO
Fecha ingreso: 07/10/2015 **Acciones a realizar:** Implementar las medidas de mitigación aprobadas
Ingreso modificaciones: 09/11/2015 **Fecha de envío:** 29/01/2016
24/11/2015
27/11/2015
14/12/2015
30/12/2015

Copia:

- Dirección Metropolitana de Inspección
- Administración Zonal Eugenio Espejo

Proyecto: PLATAFORMA
GUBERNAMENTAL CENTRO NORTE
IÑAQUITO

Solicitante: Arq. Jaime Patricio Orbe
Garcés

Clave Catastral anterior: 11205 01 003
000 000 000

Predio: 3586113

1. Datos Generales del proyecto:

- Ubicación: Av. Amazonas y calles Unión Nacional de Periodistas, Japón, Villalengua, Ayora y Pereira.
- Sector y/o Parroquia: Iñaquito.
- Superficie del terreno: 43648,26 m².
- Tipología de la edificación: Uso Múltiple oficinas y comercio.
- Metros de construcción: 130.263,86 m².
- Número de Pisos: 1 bloque de 12 plantas altas cada uno (incluido planta baja) y 3 subsuelos.
- Estado del proyecto: Proyecto en planos.
- No. Estacionamientos: 536 plazas y 28 plazas para buses institucionales o escolares.
- Acceso/Salida a estacionamientos: Calle Japón (Ver Figura No. 1).

La Plataforma Gubernamental Centro Norte Iñaquito, se compondrá de 8 instituciones públicas: Ministerio de Finanzas, Ministerio de Coordinador de la Política Económica, Corporación de Finanzas Popular, Corporación de Seguros de SEPS, Banco del Estado, Banco del Biees, Banco Central del Ecuador y el SRI. Los funcionarios que laboran son 3800.

El proyecto en general contempla la construcción de oficinas, puestos de atención al usuario y locales comerciales, así como 536 plazas de estacionamientos dispuestas en 3 subsuelos, 356 de ellas serán destinados para usuarios, 181 para la institución y 22 para personas con movilidad reducida, de los cuales ocho en el subsuelo 1, nueve en subsuelo 2 y cinco en el subsuelo 3. Adicionalmente, en un predio aledaño se construirá un parqueadero con 28 plazas para el estacionamiento de buses institucionales/escolares.

Cuadro No. 1

Distribución de parqueaderos.

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico "PLATAFORMA GUBERNAMENTAL CENTRO NORTE IÑAQUITO", 2015

ESTACIONAMIENTOS							
PLANTAS	NIVELES	PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO					SUB. TOTAL
		INSTITUCIONALES	USUARIOS	PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	BUSES INSTITUCIONALES	VEHÍCULOS MENORES	
PLANTA BAJA	N+/- 0,00				28	42	70
SUBSUELO 1	1 al 172 N-4,00		172	8			180
SUBSUELO 2	173 al 343 N-8,00		171	9			180
SUBSUELO 3	344 al 537 N-12,00	181	13	5			199
TOTAL		181	356	22	28	42	629

El proyecto considera además, la generación de 6 bahías de estacionamiento temporal de vehículos, en el perímetro del proyecto, en 2 de ellas se ubicarán 30 plazas para el estacionamiento de motos: 15 plazas en la calle U.N.P intersección con la calle Japón y 15 plazas en la calle Ayora intersección con la calle Villalengua, así como también se ubicarán 12 plazas en el parqueadero de buses institucionales.

Las dimensiones de la mayoría de las plazas de estacionamientos son de 2,70 m de ancho por 5,70 m de largo; en cada subsuelo se ubican entre 8 a 9 plazas de estacionamientos de 3,50 m de ancho y 5,70 m de largo para personas con movilidad reducida, lo cual se cumple con lo que estipula en el Anexo Único, Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo de la Ordenanza Metropolitana No. 172.

El ingreso y salida peatonal principal del Edificio está dirigida hacia la Av. Amazonas y otros accesos secundarios están en las calles Japón, Pereira y Villalengua.

El ingreso y salida vehicular del edificio se ubican sobre la calle Japón. Para el ingreso de vehículos se desarrolla en un carril (bahía) formado junto a la calzada de dicha calle, en una longitud de aproximadamente 45,0 m orientada hacia una rampa (35m de largo) que lleva a los subsuelos, con un ancho de 5,0 m. Para la salida, se ha definido una rampa ubicada en el extremo sur del subsuelo de similares características a la rampa de ingreso, dicha longitud es medido desde el retiro establecido en la línea de fábrica o IRM.

Para la construcción del proyecto Plataforma Gubernamental Centro Norte Iñaquito, se ha realizado la agrupación de las manzanas, cerrando las calles Villalengua, tramo entre las calles Ayora y Japón, y la calle Ayora, tramo entre las calles Pereira y U.N.P.

De otra parte, en las calles Pereira y Japón, se incorporará las ciclovías, con carriles exclusivos en la Pereira y mixtos (compartido y exclusivo) en la Japón.

En la figura No. 1, se indica lo expuesto:

Figura No. 1
 Implantación del Proyecto PLATAFORMA GUBERNAMENTAL CENTRO NORTE IÑAQUITO en Fotografía Aérea
 Fuente: Elaboración propia

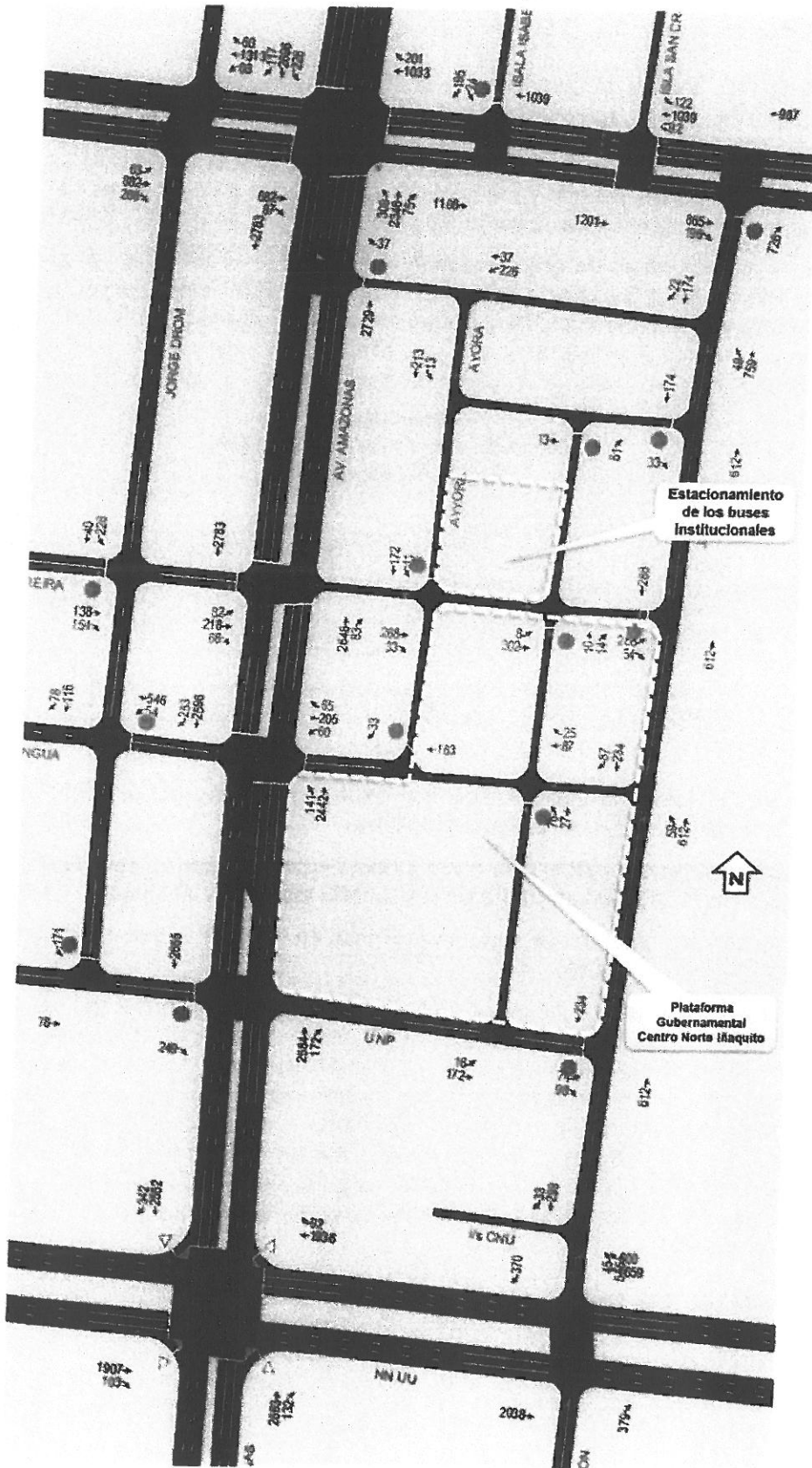


2. Datos de tráfico de las vías anexas al proyecto:

El estudio de impacto de tráfico y medidas de mitigación presentado analiza las siguientes 12 intersecciones (Ver Figura No. 2):

1. Av. Amazonas y Av. Gaspar de Villarroel (semaforizada).
2. Av. Amazonas y Av. Naciones Unidas (semaforizada).
3. Av. Naciones Unidas y calle Japón.
4. Av. Gaspar de Villarroel y calle Japón.
5. Av. Amazonas y calle Unión Nacional de Periodistas.
6. Calles Unión Nacional de Periodistas y Japón.
7. Av. Amazonas y calle Villalengua (semaforizada).
8. Av. Amazonas y calle Pereira (semaforizada).
9. Calles Pereira y Ayora.
10. Calles Pereira y Japón.
11. Av. Gaspar de Villarroel e Isla San Cristóbal (semaforizada).
12. Av. Gaspar de Villarroel e Isla Isabela.

Figura No. 3
Flujos en vehículos mínimos equivalentes en la hora pico en las intersecciones
Situación Sin Proyecto 2015, AM 7h15 a 8h15
Fuente: Elaboración Propia



3.2 Generación de tráfico por efecto del proyecto

Para efectos del análisis del proyecto se analizarán considerando las modificaciones del sistema vial y circulación tanto vehicular y peatonal.

De acuerdo a las condiciones de funcionamiento del proyecto, el estudio presentado determina tanto para los usuarios y funcionarios que, la hora pico de la mañana del uso del parqueadero y de ingreso a las oficinas se producirá entre las 07h15 y 08h15.

En base a las encuestas de origen-destino realizado por el consultor, el análisis para el presente informe esta Secretaría determinó que de los 3800 funcionarios llegarán el 65% en transporte público (institucional y transporte público urbano), 19 % en vehículo particular (propio o como acompañamiento) y el 16% en taxi, cuyo detalle se muestra en cuadro No.2

Cuadro No. 2
Distribución de los funcionarios del proyecto
Fuente: Elaboración Propia

Modo de transporte	65%	19%	16%	total
Transporte Público	2470			2470
Vehículo particular		722		722
Taxi			608	608
Total=	2470	722	608	3800

Por lo tanto, el flujo vehicular principal que genera por efecto del proyecto será 1330 autos sumados ente vehículos particulares y taxis.

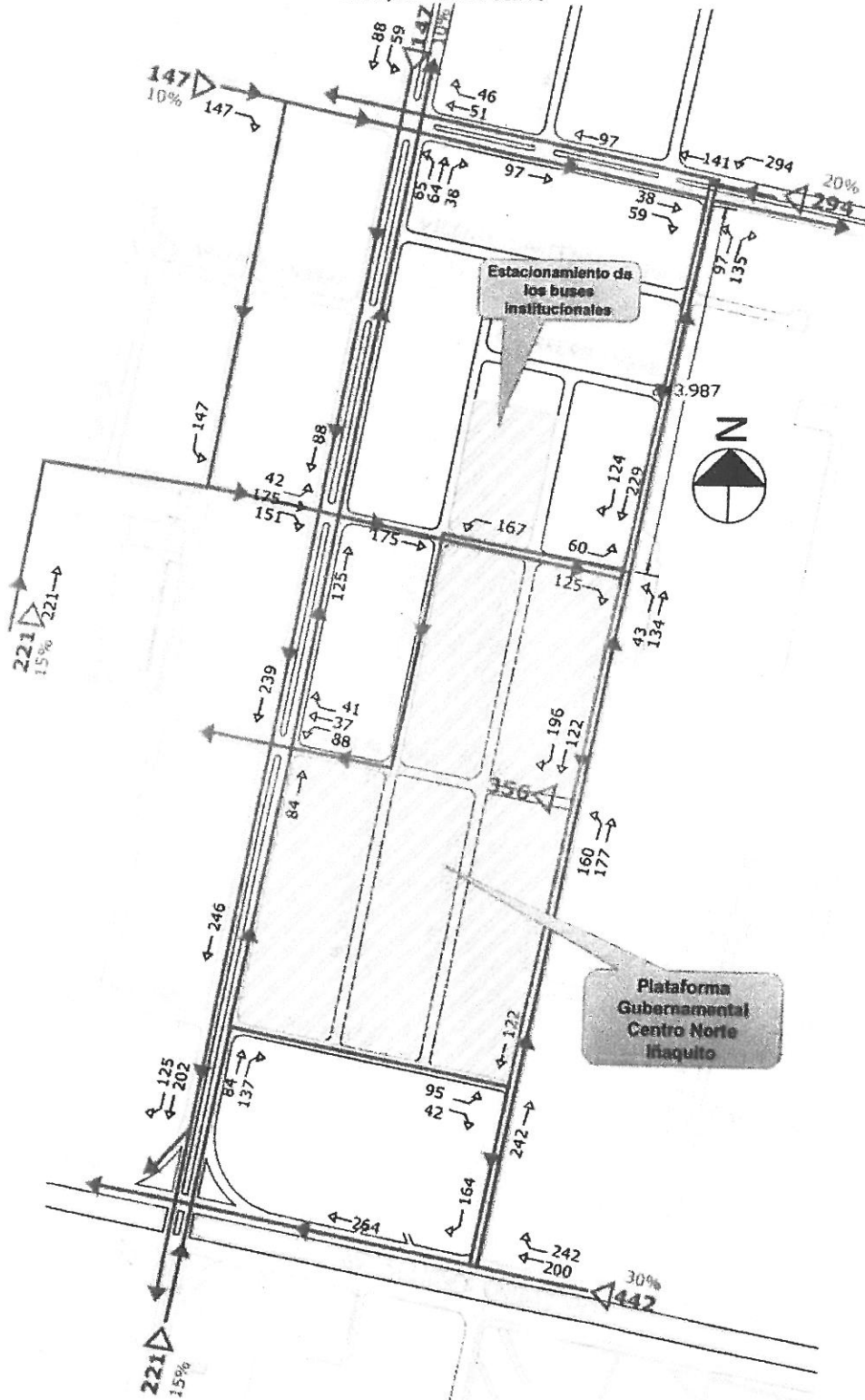
Adicionalmente, se considera que en esa hora llegarán usuarios para realizar sus trámites respectivos, lo cual ocuparía 90 plazas de 356 asignadas al mismo.

Con estas consideraciones, se tiene un flujo total de 1420 vehículos livianos que llegarían por efecto de dicho proyecto.

Para la asignación de los flujos de tráfico generados por el proyecto, se planteó la siguiente hipótesis: los flujos vehiculares que ingresan al área de influencia del proyecto lo harán por 6 accesos distribuyéndose por diferentes rutas, de los cuales el 30% por la intersección entre la Av. Naciones Unidas y calle Japón, 15% por la intersección entre la Av. Amazonas y Av. Naciones Unidas, 15% por la intersección entre las calles Iñaquito y Pereira, 10% por la intersección entre la Av. Gaspar de Villarroel y calle Jorge Drom, 10 % por la intersección entre la Av. Amazonas y Av. Gaspar de Villarroel, y el 20% por la intersección entre la Av. Gaspar de Villarroel y calle Japón.

En la figura No. 4 se muestra lo expuesto:

Figura No. 4
 Número y porcentaje de vehículos que salen e ingresan del proyecto, tanto usuarios como funcionarios
 Hora pico 7h15 a 08h15



Por lo tanto, estos valores se sumarán a los flujos de la situación sin proyecto para realizar la microsimulación dentro de la hora pico (mañana) de las intersecciones analizadas, flujos que se estiman acudirán y saldrán del proyecto, con sus repartos en el sistema vial aledaño.

3.3 Análisis de los impactos al tráfico por el proyecto

Con los datos precedentes, se realizaron las microsimulaciones utilizando el software SYNCHRO para los escenarios sin proyecto y con proyecto en el área que abarca a 12 intersecciones que se vinculan directamente con el mismo.

En general en la situación con proyecto, con las modificaciones en el sistema vial y reformas geométricas en la intersección de la Av. Gaspar de Villarroel y calle Japón e implementación de semáforos, cambio de sentido en el tramo entre las calles Ayora y Japón de la calle Pereira y la implementación de semáforos en la intersección de las calles Ayora y Pereira, se puede observar en la microsimulación que habrá una gran afluencia de vehículos en la calle Japón, misma que será alimentada adicionalmente por los flujos de las calles Pereira y U.N.P., lo cual produce colas de aproximadamente entre 100 a 150 m de largo, en la aproximación a la Av. Gaspar de Villarroel.

Con el incremento aproximado del 26% del tráfico global generado por el proyecto, varios niveles de servicio cambian respecto a la situación actual en las siguientes intersecciones: Av. Gaspar de Villarroel y calle Japón de C a F; calles Unión Nacional de Periodistas y Japón de A a B; calles Pereira y Ayora de A a B; calles Pereira y Japón C a F; y en la Av. Gaspar de Villarroel e Isla San Cristóbal (semaforizada) de A a B.

Las intersecciones más afectadas son las que se conforman con la calle Japón, debido a la modificación del sistema vial y al incremento del tráfico que se canaliza principalmente hacia esta por la presencia del proyecto. Cabe señalar que la situación se complicaría aún más, sin las medidas de gestión de tráfico realizado en las vías del área de influencia.

Por otra parte, en la intersección entre la Av. Naciones Unidas y calle Japón por el incremento de peatones que circularán y los ya existentes, como una de las medidas de mitigación se propone implementar semáforos, verificándose en la simulación que no existen variaciones, al contrario regula el flujo vehicular de salida de la calle Japón y de seguridad el cruce de peatones. En la figura No. 6, se ilustra lo expuesto.

Cabe indicar que del propio conocimiento que se tiene de ese sector tan concurrido de la nuestra ciudad, las vías por donde finalmente ingresarían o saldrían los vehículos del proyecto se encuentran en situaciones de saturación y consecuentemente cualquier incremento sería complicar aún más esas condiciones. Sin embargo, las medidas de mitigación que describen de manera más detallada a continuación, son muy importantes para disminuir el impacto de tráfico (congestionamiento) generado por el proyecto.

- Para mejorar el sistema de circulación vehicular, por la agrupación de manzanas para la construcción del proyecto, se efectuarán las siguientes modificaciones: cambio de sentido de circulación de "Una Vía" a Doble Vía en el tramo entre las calles Ayora y Japón de la calle Pereira; implementación de semáforos con tres fases en las intersecciones de las calles Pereira y Ayora; y se realizarán reformas geométricas generando una bahía para el giro izquierdo oriente - sur, eliminando el sobre ancho de la acera del costado sur en dicha avenida para dar continuidad a los tres carriles existentes y se implantarán semáforos también generando con tres fases.
- Se ensanchará la calle Japón entre calles U.N.P y Pereira (frente oriente del proyecto) en una distancia aproximadamente 2,90 m, a fin de permitir las bahías de estacionamiento temporal y los carriles exclusivos de bicicletas.
- Se implantará bahías de estacionamiento vehicular en cada uno de los costados del predio junto a las calzadas que le rodean al mismo, con lo cual se evitará que los vehículos que se estacionen en el carril de circulación vehicular.
- En la Av. Amazonas se implantará una parada de bus con la respectiva señalización, refugios para usuarios (viseras) y bahía con una capacidad de alojamiento para dos buses.
- Para el estacionamiento de vehículos menores (motos), el proyecto dispondrá de 52 plazas de estacionamiento: 15 en la bahía de estacionamiento vehicular de la calle Unión Nacional de Periodistas intersección con la calle Japón; 15 en la bahía de la calle Ayora intersección con la calle Villalengua; y 12 en el parqueadero de buses instituciones. Además, para dar seguridad a los cruces de los funcionarios hacia el estacionamiento de los buses cruzando la calle Pereira, se implantará una plataforma a nivel de acera con las respectivas rampas para la circulación de los vehículos de 23 m de largo.
- Se implementarán carriles exclusivos para bicicletas en la calle Japón en todo el frente del proyecto; en sentido sur - norte junto a la acera y sentido norte - sur entre la acera y la bahía de estacionamiento de vehículos, con un ancho de 1,36 cada uno tal como se indica en el plano. Adicionalmente, en la calle Pereira entre las calles Japón y Ayora, se pondrá un carril exclusivo en sentido occidente - oriente y compartido con los vehículos en sentido contrario oriente-occidente
- Para mejorar el cruce de peatones en la intersección de la calle Japón y Av. Naciones Unidas, el promotor implantará semáforos, a fin de garantizar la seguridad del cruce de peatones y facilitar la salida de vehículos de la calle Japón.
- En la intersección de la Av. Gaspar de Villarroel y calle San Cristóbal, se realizará el cierre del parterre central, dejando únicamente la apertura para el cruce peatonal y bicicletas (rebajes de parterre). En los semáforos existentes se incorporarán pulsadores para el cruce de los mismos, que deberán coordinarse con las intersecciones semaforizadas cercanas.
- Los radios de giro internos (dentro del estacionamiento subterráneo) y externos (acceso al parqueadero) para la circulación vehicular son de 5,70 m de ancho cumpliendo con la normativa (ordenanza No. 172).
- Para la accesibilidad de los funcionarios que trabajan en el proyecto, el promotor dispondrá de 54 buses institucionales para el traslado de los mismos, de los cua-

les 28 se ubicarán en el estacionamiento que se encuentran junto a la calle Pereira y el resto se ubicarán en las bahías del proyecto únicamente para realizar ascenso y descenso de los mismos y en los horarios de entrada y salida del personal.


- El punto de control para el ingreso se encontrará aproximadamente a 30 metros medidos desde el inicio de la rampa, longitud que se adicionaría al carril exclusivo de ingreso que es 45,0 m, permitiendo el alojamiento de hasta 13 vehículos fuera de la vía pública. Para la salida, el punto de control estará a 5,0 m medidos desde la línea de fábrica.
- El promotor realizará el mantenimiento de la acera colindante a la edificación, asegurándose la continuidad requerida por la Ordenanza Metropolitana 172 en los accesos vehiculares, lo que implica además la incorporación de una rampa de 0,70 m de ancho sobre la acera de la calle Japón, para facilitar el ingreso de los vehículos.
- En la planta baja, sobre las dos plazas ubicadas en los extremos del predio junto a la calle Japón se instalarán 12 módulos para vehículos menores (bicicletas), 8 en cada extremo, a fin de evitar el estacionamiento de los mismos en la acera pública, cumpliendo con la normativa (ordenanza No. 172).
- En las esquinas de las intersecciones (acera) que rodean al predio, se realizarán rebajes para facilitar el cruce de peatones en general y de manera específica a los peatones con movilidad reducida.
- El promotor implementará y modificará la señalización horizontal y vertical tanto para la circulación de bicicletas como para vehículos, de acuerdo al plano de medidas de mitigación anexo.
- Se colocará una luz alarma sonora y señal de aviso de entrada y salida de vehículos con el fin de precautelar la seguridad de los peatones que circulan por la calle Japón.


5. Conclusiones y Recomendaciones

- De acuerdo a lo expuesto se emite el informe **favorable** al Estudio de Impacto de Tráfico y a las propuestas de mitigación relacionadas al Proyecto "Plataforma Gubernamental Centro Norte Iñaquito". El proyecto deberá realizarse, en cuanto se refiere a las medidas de mitigación de impacto al tráfico, de acuerdo a los planos sellados y sumillados por esta Secretaría, los mismos que se adjuntan al presente informe.
- La implementación de tales medidas de mitigación correrán a costo del promotor del proyecto, de acuerdo con la carta de compromiso suscrita por la responsable del mismo y entregada a esta Secretaría. La ejecución de las medidas que corresponden a la señalización de tráfico y ciclovías, semaforización y reformas geométricas, deberán coordinarse con la EPMMOP.
- La Administración Zonal Norte Eugenio Espejo y la Dirección Metropolitana de Inspección deben considerar que el informe favorable de la Secretaría de Movilidad sobre el proyecto "Plataforma Gubernamental Centro Norte Iñaquito" implica el cumplimiento de la ejecución de las medidas de mitigación y por tanto éstas se

convierten en condición obligatoria para que la Dirección Metropolitana de Inspección emita el Informe Final de Control.

- En cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de parqueaderos, ancho de vías internas, curvas de retornos, rampas, seguridades contra incendios, etc., la Administración Zonal Norte Eugenio Espejo autorizará el proyecto siempre que este cumpla con las normativas vigentes.



Elaborado por: Geovanny Mullo P.
Revisado y Aprobado por: Marcelo Narváez P. 

ALCALDÍA
23 SEP 2014
Quito,
Oficio 003992

Doctor
Gustavo Jalkh
PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA

Economista
Verónica Arias
DIRECTORA GENERAL DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA

Arquitecto
Javier Ponce Valverde
DIRECTOR DEL PROYECTO COMPLEJOS JUDICIALES NORTE Y SUR
Presente.-

De mi consideración,

Una vez realizada la exposición de los proyectos del Complejos Judiciales Norte y Sur, por parte del Consejo de la Judicatura ante la MESA TÉCNICA DE PROYECTOS URBANOS ARQUITECTÓNICOS ESPECIALES, el día miércoles 03 de septiembre de 2014, adjunto los respectivos **INFORMES DE VIABILIDAD DE LOS PROYECTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS ESPECIALES COMPLEJO JUDICIAL NORTE Y COMPLEJO JUDICIAL SUR**, y el expediente correspondiente de cada proyecto.

Atentamente;


Arq. Alberto Rosero
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
PRESIDENTE DE LA MESA TÉCNICA PUAE

C.c. Arq. José Ordoñez
Secretario de Planificación

Dr. José Luis Guevara
Secretario de Coordinación Territorial y Participación

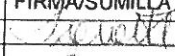

Ing. Jean Pol Armijos
Secretario de Movilidad

Dra. Verónica Arias
Secretaria de Ambiente

Lic. Juan Carlos Holguín
Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad

Arq. Sebastián Ordoñez
Asesor Alcaldía Metropolitana

Ing. Alejandro Larrea
Gerente Unidad de Espacio Público – EPMMOP

	NOMBRE	CARGO	FECHA	FIRMA/SUMILLA
Elaborado por:	Arq. Irene Vinuesa T.	Funcionaria Técnica	22-09-2014	
Revisado por:	Arq. Jacobo Herdoiza	Director de Planeamiento	22-09-2014	

**INFORME DE VIABILIDAD DEL PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL
COMPLEJO JUDICIAL NORTE**

1.- Identificación:

El Complejo Judicial Norte se ubica en la Av. Amazonas entre las calles Villalengua y Pereira; el terreno donde se desarrolla el proyecto es propiedad del Consejo de la Judicatura, su número de predio es el 131351, y su clave catastral es 11305-16-01, posee una superficie de 8.390,00 m².

El objetivo del proyecto es la creación y concentración de instalaciones operativas y funcionales para la Función Judicial del norte de la ciudad.

2.- Antecedentes:

1. La solicitud de aprobación del proyecto especial ingresó a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda mediante Ticket#2014-093152, en fecha 29 de Julio de 2014, solicitando su tratamiento como Proyecto Urbano Arquitectónico Especial.
2. El miércoles 03 de septiembre de 2014, se realizó la exposición de este proyecto por parte de los promotores públicos ante la MESA TÉCNICA DE PUAE.
3. El día miércoles 17 de septiembre de 2014, reunida la MESA TÉCNICA DE PUAE, según lo establecido en la Resolución STHV-RT No.008 del 27 de Diciembre de 2013, se realizó la sesión de deliberación sobre la viabilidad del proyecto Complejo Judicial Sur.

3.- Resolución de la Mesa Técnica:

La Mesa Técnica PUAE resuelve declarar **VIABLE** al proyecto urbano arquitectónico especial denominado "Complejo Judicial Norte", con las siguientes observaciones y requerimientos:

3.1 Observaciones:

3.1.1. De la implantación de la edificación:

- Se replanteará la implantación de la edificación con la finalidad de que sus espacios públicos circundantes establezcan una adecuada y cómoda integración tanto con los espacios públicos situados al norte (Banco Pichincha) como al nor-orienté (Edificio Diners y Administración Zonal Eugenio Espejo). Para el efecto el espacio público hacia el costado norte del predio guardará alineación con el vértice sur occidental de la plazoleta de la Administración Zonal Eugenio Espejo. Esto en complemento a la propuesta de integración con el predio del IAEN y la futura Plataforma Gubernamental Financiera.
- El volumen del patio de maniobras en la esquina de las calles Drom y Pereira deberá integrarse adecuadamente al espacio público (aceras) asegurando la continuidad visual y la fluidez de la circulación peatonal y evitando cortes visuales o ángulos salientes de muros o cerramientos.
- El tratamiento de la fachada sur, hacia la plazoleta, será concordante con la jerarquía de este espacio público, para lo cual su tratamiento reflejará el de una fachada principal.
- Se garantizará un tratamiento de continuidad visual y de mayor transparencia entre los comercios, el ingreso principal y los espacios públicos (plazoleta sur y bulevar sobre la Av. Amazonas) con la finalidad de integrar dichos espacios con las funciones comerciales de la planta baja del edificio.

3.1.2 Sobre el mantenimiento del espacio público.

- Los espacios públicos generados por el proyecto deberán ser mantenidos por el Consejo de la Judicatura garantizando su adecuado uso y conservación.

- El Consejo de la Judicatura presentará al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito un modelo de gestión para el funcionamiento de los locales comerciales que se implantarán hacia el espacio público.
- De igual forma, presentará el modelo de operación de los estacionamientos con destino público.
- Hacia la calle Jorge Drom, el gestor del proyecto desarrollará una propuesta de recuperación del espacio público que garantice condiciones de seguridad (iluminación) y movilidad peatonal y su integración con el mercado Iñaquito.

3.2. Requerimientos:

Adicionalmente a lo establecido en la Resolución STHV-008 del 27 de Diciembre de 2013, se deberá complementar el expediente con:

- Inventario de los 17 edificios ocupados por la Función Judicial, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, y la propuesta de uso a la que van a ser destinadas las edificaciones de propiedad del Consejo de la Judicatura, posterior a la construcción de los Complejos Judiciales Norte y Sur.
- Plan de disposición de escombros.
- Plan contra incendios.

4.- Procedimiento:

El promotor tendrá un plazo de 60 días a partir de la recepción del presente informe para presentar el expediente del proyecto acogiendo las observaciones y requisitos aquí contenidos, así como los requisitos establecidos en la Resolución STHV-RT No.008 del 27 de Diciembre de 2013.

Atentamente;



Arq. Alberto Rosero
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
PRESIDENTE DE LA MESA TÉCNICA PUAE

Realizado por:	Arq. Pablo Macanchi	Técnico STHV/DMPPS	22/09/2014
Revisado por:	Arq. Jacobo Herdoíza	Director DMPPS	22/09/2014



INFORME DE VIABILIDAD DEL PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL COMPLEJO JUDICIAL SUR

1.- Identificación:

El Complejo Judicial Sur es un proyecto del Consejo de la Judicatura, ubicado en la parroquia de Quitumbe, entre la Avenida Rumichaca Ñan y la calle Matilde Álvarez. La geometría del terreno conformado por los predios 350673 y 1248383 es trapezoidal, si bien se encuentra atravesado por una quebrada rellena, la misma que en el proyecto es destinada a espacio público. La edificación ortogonal propuesta en forma de "L", se retranquea con el objetivo de confinar el espacio público estableciendo una relación directa con la Avenida Rumichaca Ñan. El proyecto contribuye a la integración con el Parque Las Cuadras y la conformación de un eje de equipamientos que forma parte de la Centralidad Quitumbe.

2.- Antecedentes:

1. La solicitud de aprobación del proyecto especial ingresó a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda mediante Ticket #2014-093152, en fecha 29 de Julio de 2014, solicitando su tratamiento como Proyecto Urbano Arquitectónico Especial.
2. El miércoles 03 de septiembre de 2014, se realizó la exposición de este proyecto por parte de los promotores públicos ante la MESA TÉCNICA DE PUAE.
3. El día miércoles 17 de septiembre de 2014, reunida la MESA TÉCNICA DE PUAE, según lo establecido en la Resolución STHV-RT No.008 del 27 de Diciembre de 2013, se realizó la sesión de deliberación sobre la viabilidad del proyecto Complejo Judicial Sur.

3.- Resolución de la Mesa Técnica:

La Mesa Técnica resuelve declarar **VIABLE** al proyecto denominado Complejo Judicial Sur, con las siguientes observaciones y requerimientos:

3.1 Observaciones referidas al Complejo Judicial Sur:

- El Complejo Judicial Sur considerará en su frente, un carril adicional en la Avenida Rumichaca Ñan destinado exclusivamente para el servicio de buses y taxis.
- Preverá los giros a la izquierda y su adecuado tratamiento en la intersección de la Avenida Rumichaca Ñan y calle Matilde Álvarez.
- Incorporará un tratamiento de piso y arborización en el área de parqueaderos que se encuentra en nivel ± 0.00 hacia la Avenida Rumichaca Ñan, con el objetivo que esta área cuente con características de flexibilidad para ser usado como plaza en los horarios disponibles.
- Desarrollará una propuesta de integración peatonal entre el Complejo y el Parque Las Cuadras, misma que podrá considerar tratamiento de piso manteniendo la continuidad de nivel del espacio público entre aceras (calzada sobre-elevada) y semaforización.

3.2. Lista de Requerimientos:

- Plan de disposición de escombros.
- Plan contra incendios.
- Inventario de los 17 edificios ocupados por la Función Judicial, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, y la propuesta de uso al que van a ser destinadas las edificaciones de propiedad del Consejo de la Judicatura, posterior a la construcción de los Complejos Judiciales Norte y Sur.

4.- Procedimiento:

El promotor tendrá un plazo de hasta 60 días a partir de la recepción del presente informe para presentar el expediente del proyecto acogiendo las observaciones y requisitos aquí contenidos, así como los requisitos establecidos en la Resolución STHV-RT No.008 del 27 de Diciembre de 2013.

Atentamente;



Arq. Alberto Rosero
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
PRESIDENTE DE LA MESA TÉCNICA PUAE

Realizado por:	Arq. Irene Vinueza	Técnico STHV/DMPPS	18/09/2014
Revisado por:	Arq. Jacobo Herdoíza	Director DMPPS	18/09/2014


111

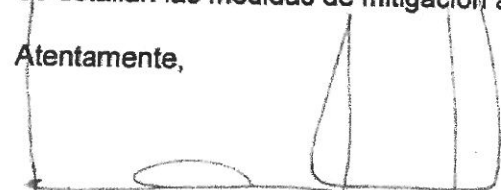
Oficio No. SM **1126**
 Quito, 27 ABR. 2015

Ingeniero
 Javier Ponce Valverde.
 Representante Consultora Vera y Asociados
 Presente

De mi consideración:

En atención a su solicitud de aprobación al Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación del "Proyecto Complejo de la Judicatura Quito -Norte", pongo a su conocimiento el **Informe Técnico favorable No. SMP-062/15** en el cual se detallan las medidas de mitigación a implementarse.

Atentamente,




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

Adjunto: Informe Técnico SMP-062/15

Cc.: **Dirección Metropolitana de Control, Unidad de Control de Construcciones.**
Dirección Metropolitana de Inspección

Elaborado por:	Erika Morales Ortega.	<i>em</i>
Revisado por:	Marcelo Narváez Padilla.	<i>M</i>

Ticket # 2014-172357

5552
 28 ABR 2015 15:55

Richard

Recibido
24 abril 2015
B.10
0804116



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad

**ESTUDIO DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y
PROPUESTAS DE MITIGACIÓN PROYECTO URBANÍSTICO
ARQUITECTÓNICO ESPECIAL - PUAE
"COMPLEJO JUDICIAL QUITO NORTE"**

Secretaría de Movilidad
17.04.2015

Informe Técnico SMP-062/15

Proyecto: Complejo de la Judicatura Norte.

Fecha ingreso: 29/12/2014

Otros Ingresos:

08/01/2015

15/01/2015

21/01/2015

05/02/2015

19/02/2015

16/03/2015

Solicitante: Arq. Javier Ponce.

Predio: 131351

Clave Catastral: 11305 16 001

Resultado: Favorable.

Acciones a realizar: Implementar medidas de mitigación.

Fecha de emisión: 17/04/2014

Copia:

Dirección Metropolitana de Inspección.

1. Antecedentes

- Dadas las características del proyecto, éste fue analizado en el seno de la Mesa Técnica de Proyectos Urbano Arquitectónicos Especiales (PUAES) conformada por la Secretaría de Planificación y Coordinación Territorial y Participación Ciudadana; Secretarías de Territorio, Hábitat y Vivienda, Ambiente, Desarrollo Productivo y Competitividad, y Movilidad, en sesión de 17 de septiembre del 2014, se resolvió determinar al proyecto como viable en análisis; el mismo que fue aprobado mediante Ordenanza Municipal No. 0021 el 7 de noviembre de 2014, la misma que en cuanto al registro de proyectos y medidas de mitigación de impacto de tráfico vehicular, menciona en sus Disposiciones Generales lo siguiente;

Primera.- "Registro de Proyectos.- para la presentación de los proyectos arquitectónicos, registros y emisión de licencias, el promotor deberá adjuntar los estudios de movilidad que contemplen y justifiquen las medidas de mitigación al impacto a la movilidad incluidas en el proyecto, aprobado por la instancia competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; y, se deberá cumplir lo establecido en la normativa vigente".

Tercera.- "considerando que el proyecto urbanístico especial que se aprueba por medio de la presente Ordenanza se implementará sobre importantes arterias de circulación para la ciudad, el Consejo de la Judicatura se obliga, de manera incondicional y bajo su costo, a la realización y construcción de toda obra de mitigación de impacto vehicular, presente y futuro, que le precisare el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Para... Quito."

cur-12



- Mediante Oficio No. 097-ES-CJNS-2014 de 24 de Diciembre de 2014, el arquitecto ingeniero Patricio Vicuña, Especialista en Tráfico de la Consultora Vera y Asociados C. Ltda., solicita a esta Secretaría la revisión y aprobación del estudio de impactos a la circulación del tráfico del proyecto referido.

Una vez revisada la documentación ingresada se solicita la complementación de la información técnica, por lo que ha pedido de los promotores del proyecto se desarrollaron tres reuniones técnicas a fin de discutir el proceso de elaboración del estudio de tráfico correspondiente y su propuesta de medidas de mitigación; en estas reuniones participaron los equipos técnicos de la Consultora Vera, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda y Secretaría de Movilidad, y representantes del promotor del proyecto, los días 8, 15 y 21 de enero de 2015.

En base a las mencionadas reuniones los promotores se comprometieron a acoger las observaciones realizadas durante estos espacios y plasmarlos posteriormente en los planos arquitectónicos y de mitigación; para ingresarlos en esta Secretaría.

2. Datos Generales del Proyecto:

- Ubicación: Av. Amazonas y calles Jorge Drom, José de Villalengua y Alfonso Pereira. (Ver Figura No. 1).
- Barrio y/o Parroquia: Iñaquito.
- Superficie del terreno: 8 814,60 m² (según O.M. No. 0021).
- Tipología de la edificación: Oficinas.
- Áreas destinadas a los servicios de: 1º subsuelo destinado a estacionamiento público y 2do subsuelo estacionamiento exclusivo del complejo judicial y 10 plantas para servicios administrativos del complejo.
- Número de Pisos: 2 subsuelos y 10 pisos.
- No. Estacionamientos: 447 plazas de estacionamientos vehiculares, de los cuales, 253 unidades están destinadas para uso de funcionarios (subsuelo 2) y 194 unidades para uso público (subsuelo 1), y 36 estacionamientos para motocicletas (según O.M. No. 0021).
- Ingresos/salidas: Calle Alfonso Pereira / José Villalengua.
- Estado del proyecto: planos.

comp

Ubicación

Figura No. 1

Ubicación Proyecto Complejo Judicial Quito Norte



Elaboración propia / Fuente: Google Earth 2014

2. Verificación de Campo:

Actualmente en el predio analizado existen pequeñas edificaciones que generan el estacionamiento de un flujo vehicular de 55 vehículos al día aproximadamente; cabe indicar que el sector de Iñaquito, en donde se implementará éste proyecto gubernamental se encuentra totalmente consolidado, por lo que, el desarrollo del mismo generará cambios en el entorno urbano y en el comportamiento del tráfico vehicular del sector.

Características de las vías con mayor incidencia en el proyecto:

Av. Amazonas. - es una vía colectora principal, del norte de la ciudad.

- Ancho total de vía: 30,00 m.
- Ancho de calzada: 2 de 9,00 m. por sentido, con tres carriles de 3,00 m. cada una.
- Aceras: dos aceras de 3,50 m. cada una.
- Parterre central: 5,00 m.
- Funcionamiento: sentido de circulación vehicular norte/sur y sur/norte. (Ver figuras No.2 y No.3)

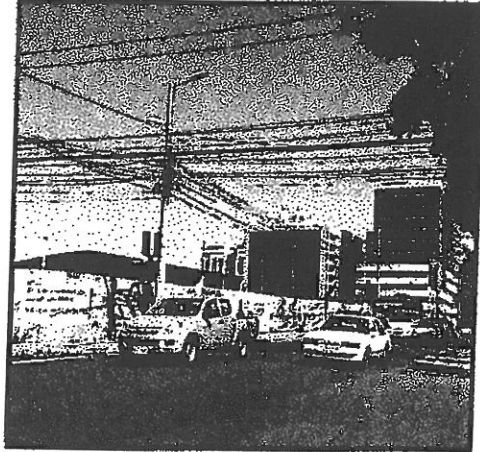
una

70

Figura No. 2
Calle Cotopaxi



Figura No. 3
Intersección calles Cotopaxi y Manabí



Calle Juan José de Villalengua- según la Ordenanza Municipal 172, es una vía coleccionadora de tipo B.

- Ancho total de vía: 12,00 m.
- Ancho de calzada: 7,00 m., con dos carriles de circulación vehicular de 3,50 m. cada uno.
- Ancho de aceras: 2 aceras de 2,50 m. cada una.
- Funcionamiento: sentido de circulación vehicular unidireccional oriente/occidente. (Ver figuras No.4 y No.5)

Figura No. 4
Calle Juan José de Villalengua

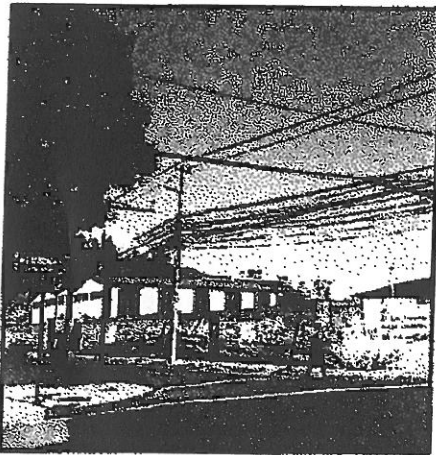


Figura No. 5
Calle Juan José de Villalengua



Calle Jorge Drom,- es una vía local tipo C, que conecta longitudinalmente la Av. Gaspar de Villarroel con la calle Unión de Periodistas.

- Ancho total de vía: 12,00 m.
- Ancho de calzada: 7,00 m., con un carril de circulación vehicular de 4,80 m. y un carril de estacionamiento lateral occidental de 2,20 m.
- Ancho de aceras: a aceras de 2,50 m. cada una.
- Funcionamiento: sentido de circulación vehicular unidireccional norte/sur. (Ver figuras No.6 y No.7)

Figura No. 6
Calle Jorge Drom

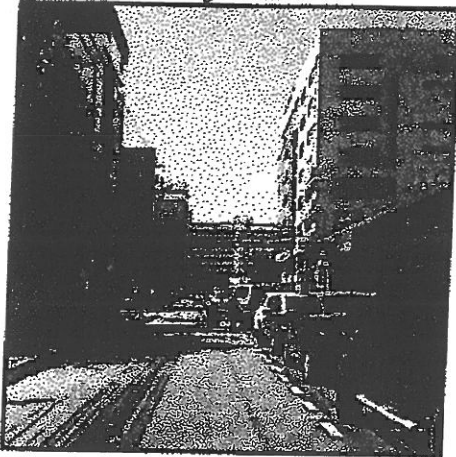
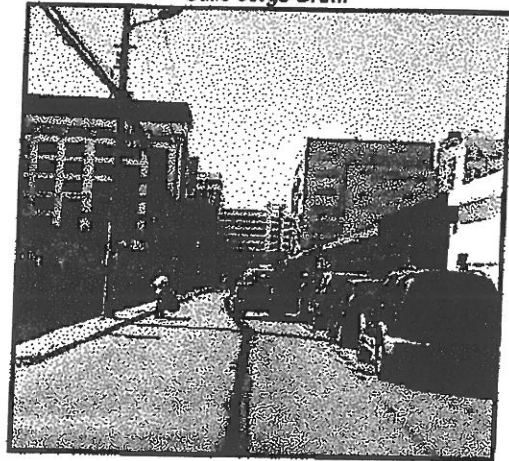


Figura No. 7
Calle Jorge Drom



Calle Alfonso Pereira.- es una vía local transversal tipo B, según la Ordenanza Municipal 172.

- Ancho total de vía: 12,00 m.
- Ancho de calzada: 7,00 m., dos carriles de circulación vehicular de 3,50 m.
- Ancho de aceras: 2 aceras de 2,50 m. cada una.
- Funcionamiento: sentido de circulación vehicular unidireccional occidente/oriente.
(Ver figuras No.8 y No.9)

Figura No. 8
Calle Alfonso Pereira

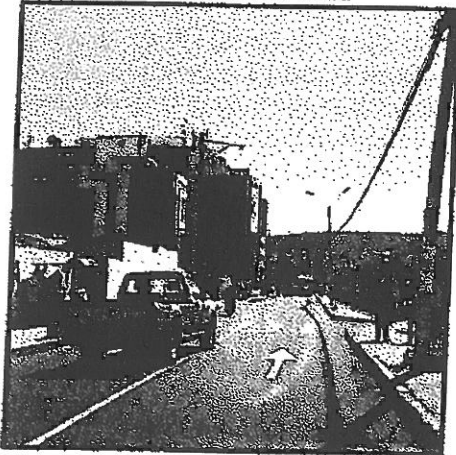


Figura No. 9
Calle Alfonso Pereira

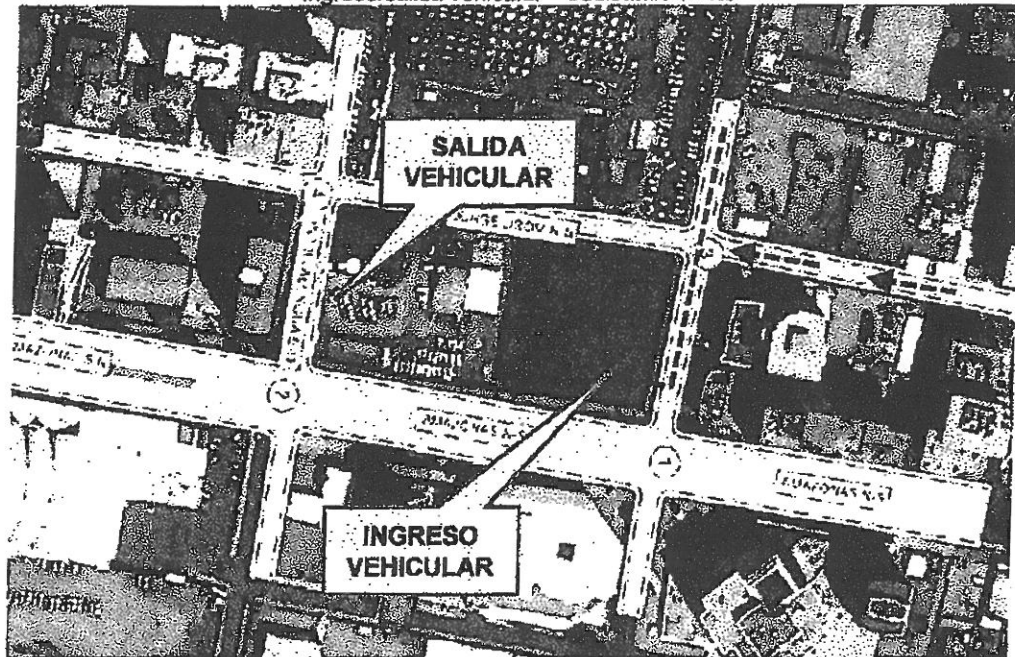


Análisis de Tráfico:

Accesibilidad del proyecto:

El ingreso vehicular del proyecto está planificado por la calle Alfonso Pereira (sentido de circulación occidente/oriente), mientras que la salida vehicular se ubica hacia la calle José de Villalengua (sentido de circulación oriente/occidente) como se muestra en la Figura No. 10.

Figura No. 10
Ingreso/salida vehicular – Judicatura Norte



Fuente: Estudio Judicatura Norte

Análisis de tráfico vehicular en la situación sin proyecto:

El estudio de tráfico realizado para el *Complejo la Judicatura Norte* determina de acuerdo a los datos vehiculares obtenidos en los conteos durante el mes de octubre del 2014, que las horas de mayor demanda de tráfico vehicular en el sector son de 7h00 a 8h00 de la mañana, por lo que, debido a que el predio presenta cuatro frentes hacia vías del sector, se ha realizado un análisis de las cuatro intersecciones del mismo: Av. Amazonas y calle Alfonso Pereira; Av. Amazonas y calle Juan Villalengua; Calles Jorge Drom y Alfonso Pereira; y, Calles Jorge Drom y Juan Villalengua.

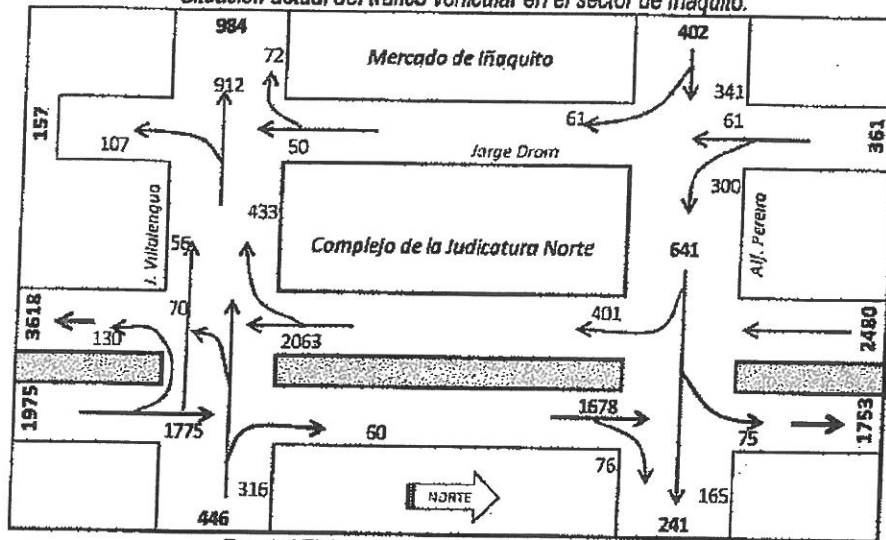
Para el análisis de las intersecciones mencionadas se ha utilizado el software de simulación de tráfico vehicular PTV VISTRO, en el cual el escenario de flujos vehiculares en situación actual de las cuatro intersecciones se muestra en la figura No. 11, permitiendo observar que los flujos vehiculares importantes del sector se distribuyen sobre la Av. Amazonas en los dos sentidos de circulación vehicular, tramo comprendido entre las calles Pereira y Villalengua, de la siguiente manera: en sentido norte/sur se presenta un volumen de 3 618 vehículos, de los cuales el 11% (401 vh.) proviene de la calle Pereira, el 20.5% (737 vh.) de la calle Villalengua y el 68.5 % restante (2 480 vh.) es el flujo directo de la avenida en sentido norte/sur.

En sentido sur/norte el flujo vehicular sobre esta avenida es de 1 975 vehículos en hora de mayor demanda; de estos, el 90 % (1 775 vh.) es el flujo directo de la avenida en sentido sur/norte, el 3% (56 vh.) es el flujo que mediante giro izquierdo toma la calle Villalengua hacia el occidente y en "U" hacia el sur, el 6.6% (130 vh) se incorpora desde la calle Villalengua hacia el norte y el 3% (60 vh.) mediante giro derecho se incorpora desde la calle Pereira hacia el norte por la Av. Amazonas. (Ver figura No. 11)

Carrillo

Figura No. 11

Situación actual del tráfico vehicular en el sector de Iñaquito.



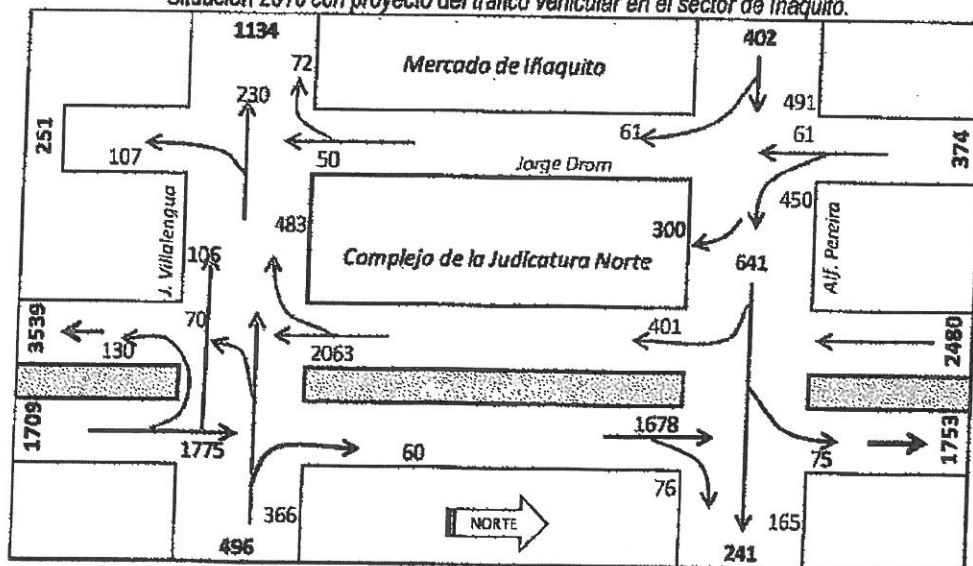
Fuente/ Elaborado por: Secretaría de Movilidad

Análisis de tráfico vehicular en la situación con proyecto 2015 y proyectada al 2020:

Para el análisis de situación con proyecto se ha estimado teniendo como hipótesis la repartición de que 300 Vehículos ingresarán en hora de mayor demanda al proyecto (7h00 a 8h00), repartiendo dicho volumen en la intersección de las calles Pereira y Jorge Drom en porcentajes iguales, es decir 50% de estos vehículos para cada vía (150 vehículos cada una). También se ha considerado que la Intersección de la Av. Amazonas y calle Villalengua sufrirá un incremento en los volúmenes vehiculares, asumiendo que el 50% de los vehículos que ingresarán al proyecto (150 vehículos), estos se distribuirán en partes iguales en los tramos viales de: la calle Villalengua sentido oriente/occidente (50 vehículos), Av. Amazonas sentido norte/sur (50 vehículos) y Av. Amazonas sentido sur norte (50 vehículos), tal y como se indica en la figura No. 12.

Figura No. 12

Situación 2015 con proyecto del tráfico vehicular en el sector de Iñaquito.



Fuente/ Elaborado por: Secretaría de Movilidad

Con ayuda del software de micro simulación de tráfico SIDRA, esta Secretaría se realizó el análisis de las condiciones de tráfico de las intersecciones involucradas en el proyecto, de lo cual se puede apreciar en la Tabla No. 1 que, en situación actual (2015) y en situación 2015 con proyecto, los niveles de servicio de las intersecciones analizadas son muy buenos ("A y B") y no presentan cambios representativos para la situación del tráfico vehicular del sector.

Tabla No. 1
Niveles de servicio de las vías circundantes al Complejo Legislativo
Fuente/Elaborado por: Secretaría de Movilidad

Intersección	Sin Proyecto 2015		Con Proyecto 2015	
	NS	T. Demora.	NS	T. Demora.
Av. Amazonas y Pereira	B	19,9 seg.	B	19,9 seg.
Av. Amazonas y Juan Villalengua	B	16,7 seg.	B	17,2 seg.
Jorge Drom y Alfonso Pereira	A	9,9 seg.	A	11,1 seg.
Jorge Drom y Juan Villalengua	A	5,5 seg.	A	5,5 seg.

En cuanto a la situación proyectada en la Tabla No.2, se puede observar que la intersección de la Av. Amazonas y calle Pereira, presenta un buen nivel de servicio ("B") en situación actual y con proyecto, no ocurriendo lo mismo en cuanto a la situación proyectada a 2020, ya que el nivel de servicio se ve deteriorado por el incremento en el tiempo de espera de 19.9 seg. a 43 seg., pasando al nivel de servicio "D"; sin embargo, su situación es todavía aceptable para vías urbanas.

Situación similar ocurre en cuanto a la intersección de la Av. Amazonas y Villalengua en la cual, el buen nivel de servicio de la situación actual y con proyecto ("B") se ve afectado en la proyección hacia el año 2020 por el incremento de esperas para realizar desde la Av. Amazonas el giro en izquierdo y en "U", y el cruce de la calle Villalengua. Sin embargo, es importante indicar que las intersecciones semaforizadas sobre la Av. Amazonas, cuentan con un sistema adaptativo para fases semaforicas, lo que significa que los tiempos son determinados en función del flujo vehicular en cada intersección, permitiendo de este modo optimizar los tiempos de demora, en lo cual se podrá manejar de mejor manera los flujos vehiculares en la situaciones con proyecto, y principalmente respecto de las resultantes.

Tabla No. 2
Niveles de servicio de las vías circundantes al Complejo Legislativo
Fuente/Elaborado por: Secretaría de Movilidad

Intersección	Sin Proyecto 2015		Con Proyecto 2015		Proyección 2020	
	NS	T. Demora.	NS	T. Demora.	NS	T. Demora.
Av. Amazonas y Pereira	B	19,9 seg.	B	19,9 seg.	D	43,0 seg.
Av. Amazonas y Juan Villalengua	B	16,7 seg.	B	17,2 seg.	E	67,6 seg.
Jorge Drom y Alfonso Pereira	A	9,9 seg.	A	11,1 seg.	A	11,1 seg.
Jorge Drom y Juan Villalengua	A	5,5 seg.	A	5,5 seg.	A	5,7 seg.

En cuanto a las intersecciones de las calles: Jorge Drom y Villalengua; y Jorge Drom y Pereira; presentan óptimos niveles de servicio "A", que se mantienen relativamente estable en condiciones futuras proyectadas, y los tiempos de espera de acuerdo al análisis presentarían únicamente un incremento promedio del 0.8 seg., situación que no se ve afectada por la implementación del proyecto en el sector. (Ver Tabla No. 2)

Medidas de Mitigación:

De acuerdo a lo antes indicado y de conformidad con las letras a), b) y c), del Artículo 16 del Capítulo III de la Ordenanza Municipal No.0021, relacionado con la aprobación del proyecto PUAE "Complejo de la Judicatura Norte", este proyecto plantea medidas orientadas a minimizar los impactos al tráfico generados por efecto de su implementación en el sector;

- Sobre la Av. Amazonas una bahía de embarque y desembarque para taxis y transporte público de aproximadamente 65 m de longitud., con una capacidad para albergar dos buses y dos taxis simultáneamente; estará aprovisionada con la infraestructura adecuada que garantice a los usuarios de transporte público una espera cómoda y protegida de impactos ambientales como sol y lluvia.
- En la Calle Jorge Drom, se plantea una bahía de embarque y desembarque que cuenta con una capacidad para estacionamiento temporal de 3 vehículos simultáneamente dispuestos en 23 m. de longitud; esta bahía será utilizada por vehículos de paso (taxis) o vehículos que transportan a personas privadas de la libertad (PPL). Además conforme el Artículo 5, de la Ordenanza ya mencionada, esta calle cuenta con bulevares urbanos generados en el espacio público y a nivel de acera; eliminando los estacionamientos laterales de este tramo de vía, cuya demanda será atendida por la oferta de estacionamientos públicos generados por el proyecto.
- Para el transporte institucional, se generará una bahía de 31 m. de longitud aproximadamente, para facilitar el embarque y desembarque de funcionarios sin interrumpir la circulación vehicular de la calle Villalengua.

Para optimizar la operación de dicha bahía, se plantea el uso de señalización vertical, que indique los horarios de uso institucional, en la mañana de 7h30 a 8h30 y en la tarde de 16h30 a 17h30. (3 buses o 4 furgonetas)
- Para el ingreso de vehículos hacia el proyecto se ha previsto un carril de acceso sobre la calle Pereira que permita un ingreso vehicular adecuado a los estacionamientos, sin interrumpir la circulación habitual en ésta vía, la misma que estará delimitada con tachas reflectivas, para una mejor visualización.
- En el espacio público, se prevé ubicar módulos de estacionamiento de bicicletas con su respectiva señalización informativa.
- Se plantea también la generación de dos plataformas a nivel de acera en las intersecciones semaforizadas de la Av. Amazonas y calle Villalengua; y en la Av. Amazonas y calle Pereira, dando cumplimiento a lo establecido en la Ordenanza ya mencionada.
- Además se implementará señalización y horizontal en el sector, de acuerdo a lo indicado en el plano de medidas de mitigación y en coordinación con la EPMMOP.

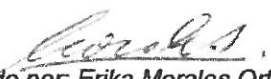


SECRETARÍA DE MOVILIDAD

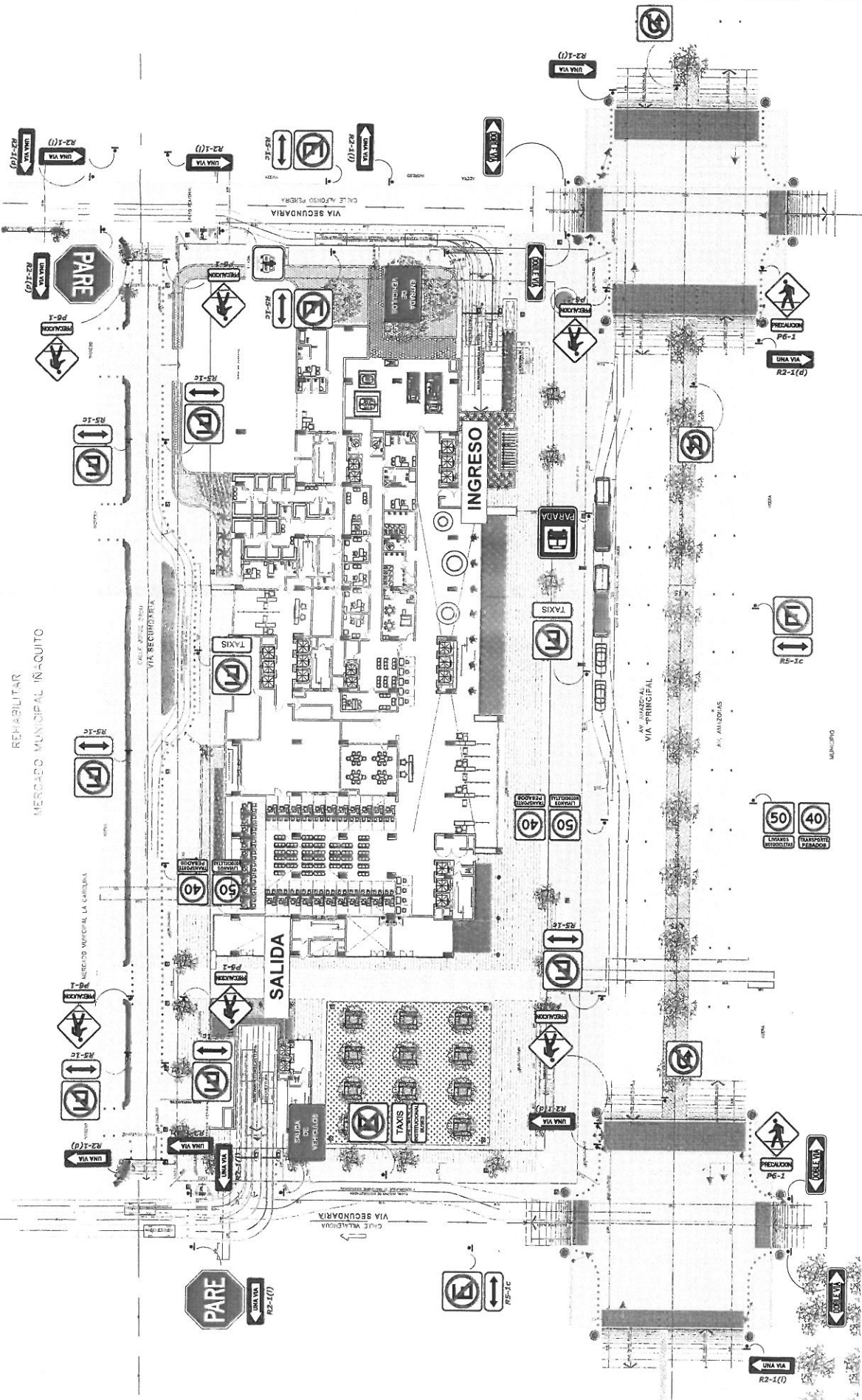
Conclusiones:

Por lo expuesto se emite **informe técnico favorable** al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del proyecto "Complejo Legislativo Quito Norte", y se establece la obligatoriedad de ejecutar las medidas de mitigación antes mencionadas y señaladas de conformidad con la Ordenanza Municipal No. 0021 en el presente informe.

En cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de parqueaderos, ancho de vías internas, curvas de retornos, rampas, estacionamientos para vehículos menores, seguridades contra incendios, etc. la Administración Eugenio Espejo y la Dirección Metropolitana de Inspección, serán las encargadas de hacer cumplir la normativa vigente.

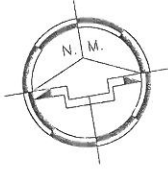

Elaborado por: Erika Morales Ortega.
Revisado por: Marcelo Narváez Padilla. *M*
Para: Rubén Darío Tapia Rivera.

REHABILITAR
MERCADO MUNICIPAL INÁQUITO



SIMBOLOGIA

- DELINEADOR TUBULAR
- SEÑAL VERTICAL CON UNA PLACA
- SEÑAL VERTICAL CON DOBLE PLACA
- SENTIDO DE CIRCULACION
- GIRO
- SENTIDO DE CIRCULACION CON UN GIRO
- SENTIDO DE CIRCULACION CON DOBLE GIRO
- DOBLE GIRO



IMPLANTACION GENERAL SEÑALIZACION HORIZONTAL Y VERTICAL
ESC: 1:500

MOV-2/13



ESTUDIOS, DISEÑOS E INGENIERIAS PARA LA CONSTRUCCION DE LOS COMPLEJOS JUDICIALES QUITO NORTE

PLANO DE MITIGACION JUDICATURA NORTE

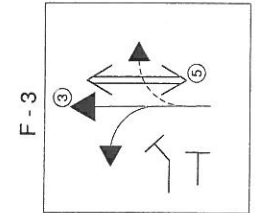
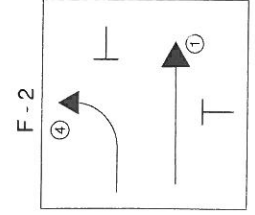
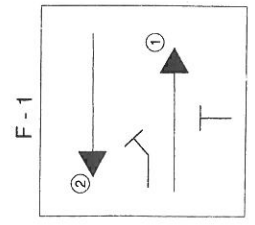
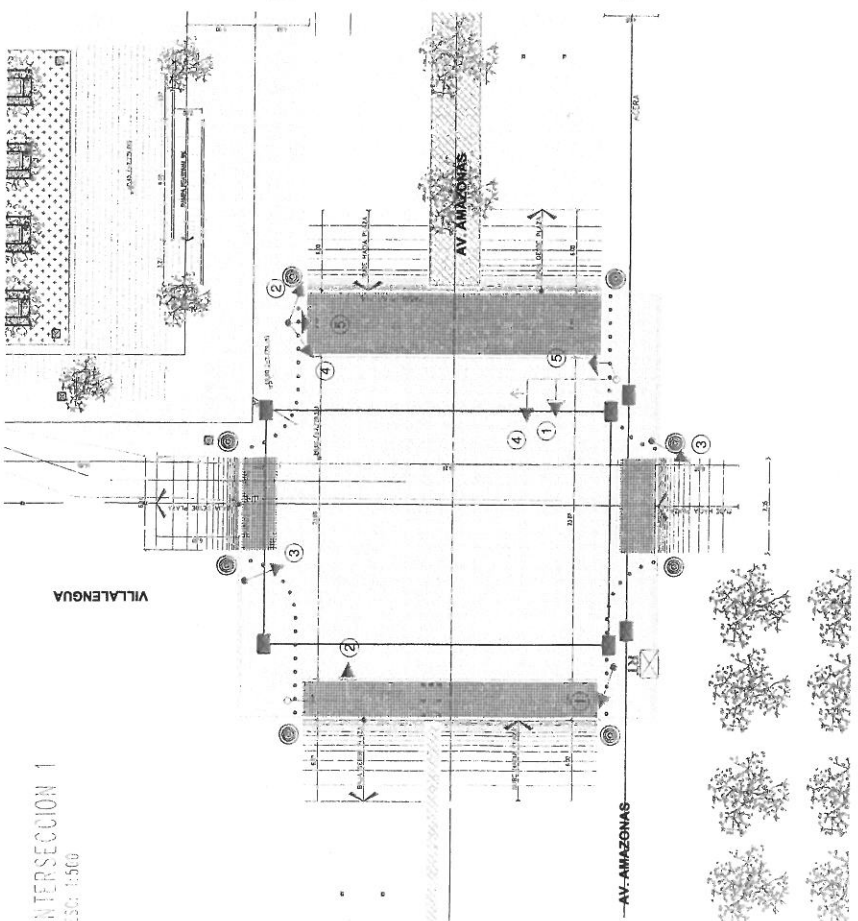
Proyecto:	Estudios, Diseños e Ingenierías para la construcción de los complejos judiciales Quito Norte
Cliente:	Compañía de Inmobiliarios
Diseño por:	GEA CONSULTING GROUP
Fecha:	17/05
Escala:	1:500
Elaborado por:	[Nombre]
Revisado por:	[Nombre]
Aprobado por:	[Nombre]
Fecha de Aprobación:	[Fecha]

ESPACIO PARA SELLOS

FECHA:	17/05/2013	COL:	001
PROYECTO:	ESTUDIOS, DISEÑOS E INGENIERIAS PARA LA CONSTRUCCION DE LOS COMPLEJOS JUDICIALES QUITO NORTE	FECHA:	17/05/2013

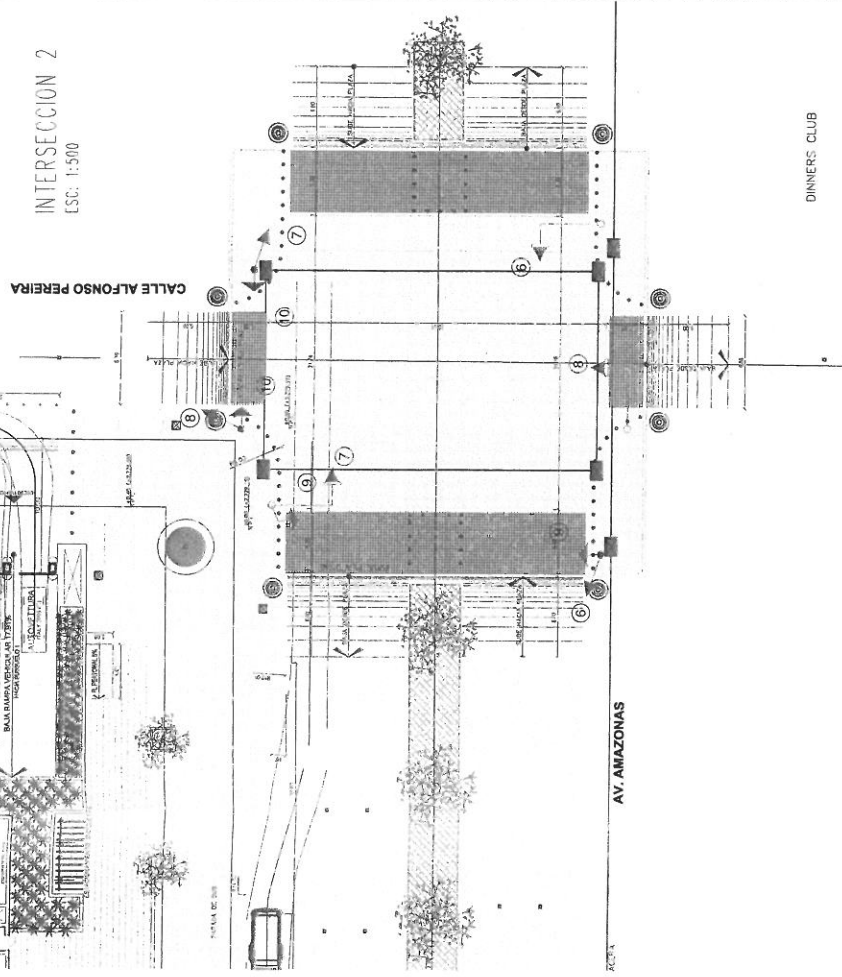
INTERSECCION 1
ESC: 1:500

VILLENUEVA

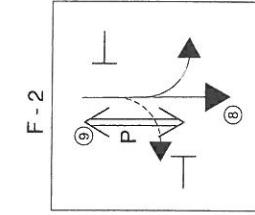
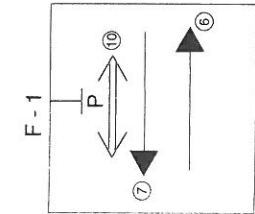


FASE DE SEMAFOROS

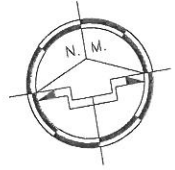
INTERSECCION 2
ESC: 1:500



DINNERS CLUB



FASE DE SEMAFOROS



SIMBOLOGIA

- SEMÁFORO VEHICULAR
- SEMÁFORO UNO VEHICULAR
- SEMÁFORO ESPECTRO PARA BUS
- SEMAFORO ESPECTRO PARA BUS 4.50
- SEMAFORO PEATONAL
- GRUPO SEMAFORADO
- SENTRIO DE CIRCULACION
- CAJAS SEMAFORICAS
- SISTEMA DE CANTOS Y COMARCACION (SIN M.M.H)
- REGULADOR DE SEMAFOROS
- SISTEMA DE ENERGIA ELECTRICA (SIN M.M.H)

1.	DESCRIPCIÓN	PROYECTO	FECHA
2.	REVISIÓN	FECHA	FECHA
3.	REVISIÓN	FECHA	FECHA
4.	REVISIÓN	FECHA	FECHA
5.	REVISIÓN	FECHA	FECHA

GCA CONSULTING GROUP
CONSTRUCTORES Y CONSULTORES

ESTUDIOS, DISEÑOS E INGENIERIAS PARA LA CONSTRUCCION DE LOS COMPLEJOS JUDICIALES QUITO NOROCCIDENTE

PLANO DE MITIGACION JUDICATURA NORTE

No. Proyecto: 0001, No. Perfil: 0001, No. Subperfil: 0001

Blotaje: Por: 1, Tipo: 1, Fecha: 1/2011, Domicilio del Proyecto: QUITO

CVA: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

MOV-3/3

