QUITO
ALCALDÍA

Quito,
Oficio No. STHV-DMPPS-
Ticket: GDOC-2017-159751

Abogado
Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

Asunto: PUAE San Patricio

De mi consideración:

En atención al oficio No. SGC-2018-3332 del 17 de octubre de 2018, mediante el cual la Secretaría General del Concejo, por disposición del Concejal Sergio Garnica, remite el expediente identificado con el GDOC No. 2017-159751, relacionado con la Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio", el cual contiene las observaciones del primer debate al proyecto normativo en referencia, realizadas por los señores ediles en sesión de Concejo del 12 de octubre de 2018; así como el oficio No. 687-LMM-CMQ.2018, suscrito por la concejala Luisa Maldonado.

Al respecto la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda por medio del presente oficio remite el proyecto de ordenanza actualizado del PUAE "San Patricio" en base a las observaciones planteadas por los señores ediles en sesión de Concejo del 12 de octubre de 2018, a las recomendaciones de la Procuraduría Metropolitana realizadas mediante el Expediente No. PRO-2018-02745 del 19 de julio de 2018 y a los oficios ingresados por el promotor de este proyecto, los cuales se detallan a continuación:

1. Oficio S/N del 27 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 27 de noviembre de 2018, firmado por el Sr. Morice Dassum, Promotor del Proyecto San Patricio, en el cual presenta el compromiso de desarrollar un proyecto de aproximadamente 100 viviendas bajo los parámetros de vivienda de interés social y pública.
2. Oficio S/N del 27 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 27 de noviembre de 2018, firmado por el Arq. José Luis Romero, Gerente del Proyecto San Patricio, en el cual presenta el compromiso de desarrollar un proyecto de aproximadamente 100 viviendas bajo los parámetros de vivienda de interés social y pública, además propone que se excluya a la rotonda como pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos y que se incluya como aporte del PUAE a la ciudad.
3. Memorándum S/N del 22 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 29 de noviembre de 2018, con Gdoc No. 2018-183024, firmado por el Dr. Nelson Olmedo Cisneros, Procurador de la URB. MALAGA S.A. mediante el cual se determinan los valores que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito adeuda a la Urbanizadora Málaga por concepto de las expropiaciones de suelo realizadas para la ejecución de la Ruta Viva.

Información que se remite para los fines pertinentes.

Atentamente,

Arq. Jacobo Herdoiza
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. P. Macanchi	DMPPS	06.12.2018	
Revisado por:	Arq. V. Tapia	DMPPS	06.12.2018	

SECRETARÍA DE TERRITORIO

San Patricio

Quito, 27 de noviembre de 2018

Señor Arquitecto

Jacobo Herdoiza

Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Presente.-

De mi consideración:

Como es de su conocimiento el proyecto urbanístico arquitectónico especial PUAE San Patricio se encuentra en trámite en el Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Dicho proyecto atraerá más de 800 millones de dólares en inversión y representará un importante generador de empleo en los próximos 15 años, dinamizando de esta manera la economía local y generando desarrollo en el territorio.

Manteniendo nuestro compromiso permanente con el desarrollo económico del país y en vista de que hemos recibido la recomendación de varios Concejales en el conocimiento del proyecto en primer debate del Concejo Metropolitano, por medio de esta comunicación presentamos la compromiso del promotor del PUAE San Patricio de desarrollar un proyecto inmobiliario mixto de vivienda de interés social (VIS) y vivienda de interés público (VIP) mismo que se realiza como un aporte voluntario del PUAE San Patricio a la ciudad.

Dicha propuesta prevé la construcción de aproximadamente 100 unidades de vivienda de calidad, dentro de los parámetros y políticas de la VIS y VIP, misma que se implantará en una de las parroquias aledañas al PUAE San Patricio y que sin duda contribuirá a reducir el déficit habitacional de los sectores más vulnerables de la sociedad y a la democratización del territorio.

El plazo propuesto para el incio de las obras del proyecto de VIS y VIP será de 36 meses contados a partir de la notificación de inicio de obras de la primera etapa del PUAE San Patricio.

Seguro de contar con su apoyo,

Atentamente,

Morice Dassum

Promotor

PUAE San Patricio

San Patricio

Quito, 27 de noviembre de 2018

Señor Arquitecto
Jacobo Herdoiza
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho.-

De mi consideración:

Una vez revisadas las observaciones y comentarios generados por los señores Concejales en la reunión de Concejo Metropolitano del día 12 de Octubre de 2018, donde se conoció en primer debate el PUAE San Patricio, por medio de la presente presentamos dos alcances al proyecto, mismos que se describen a continuación:

I. Vivienda de Interés Social

En vista de que varios Concejales del DMQ definieron como importante que se retribuya a la ciudad con Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Público (VIP) y dado que no existe normativa que exija dicha retribución, el promotor voluntariamente y a su costo y riesgo propone la construcción de un proyecto mixto de VIS y VIP.

El promotor del PUAE San Patricio se compromete a generar un proyecto de vivienda de interés social combinado con vivienda de interés público, a ubicarse en las parroquias colindantes a la parroquia de Cumbayá, de manera que se desarrolle como aporte a la ciudad, un número de unidades VIS/VIP de 100 unidades de vivienda. El plazo propuesto para la ejecución de dicho proyecto es de 36 meses contados a partir de la emisión de la primera Licencia de Construcción (LMU20) dentro del PUAE.

II. Rotonda Sur como parte de pago de la Concesión Onerosa de Derechos

Dentro del acuerdo de las formas de pago de la Concesión Onerosa de Derechos de PUAE se definía a la "Rotonda Sur" ubicada al extremo sur de la Avenida Alfonso Lamiña como parte de pago en especie de Concesión Onerosa de Derechos, pues se encuentra fuera del PUAE. Sin embargo, escuchando las recomendaciones técnicas tanto de la STHV como de los señores Concejales en el primer debate, el promotor propone que se excluya a la rotonda como pago en especie de la COD y que se incluya como aporte del PUAE a la ciudad.

En vista de lo antes expuesto, por medio de la presente solicito se actualicen estos dos puntos en el proyecto de Ordenanza Especial y en el expediente técnico para poder continuar con el proceso de aprobaciónd el PUAE y de cara al segundo debate del Concejo Metropolitano, habiendo subsanado todas las observaciones generadas durante el primer debate.

Esperando que dichos puntos se puedan conocer y actualizar a la brevedad, aprovecho la ocasión para reiterar mis sentimientos de considereación y estima.

Atentamente

Arq. José Luis Romero
GERENTE PROYECTO SAN PATRICIO

MEMORANDUM:

DE: Dr. Nelson O. Olmedo Cisneros
PARA: Arq. JACOBO HERDOIZA STHV MDMQ
FECHA Quito, 22 de noviembre de 2018.
ASUNTO: INFORME JUICIO DE EXPROPIACIÓN SEGUIDO POR EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO MDMQ

Atendiendo el pedido realizado por el Sr. Arq. José Luis Romero Gerente del PROYECTO SAN PATRICIO, cumpliendo el requerimiento formulado por el Sr. Arq. Jacobo Herdoiza Secretario de la STHV del MDMQ, me permito informar muy sucintamente el procedimiento seguido, las sentencias alcanzadas y la liquidación de los valores que debe pagar el MDMQ en favor de la Compañía URBANIZADORA MALAGA S.A. hoy denominada MALAGAGROUP S.A., en el Juicio de Expropiación que planteó el MDMQ en contra de MALAGA S.A.

1.- URBANIZADORA MALAGA S.A. es propietaria exclusiva del Inmueble identificado en el Catastro Municipal del MDMQ con el **Número de Predio 1345504**, con una superficie aproximada de 619.840 m2, inmueble ubicado en la parroquia Cumbayá de esta ciudad y cantón Quito.

2.- El MDMQ, expide el 12 de marzo de 2012 la Resolución No. 122/2012 que ordena la Declaratoria de Utilidad Pública con fines de Expropiación parcial del inmueble de propiedad de MALAGA S.A., ordenando la ocupación inmediata de 68.556,61 m2, para la construcción de la Ruta Viva, afectando el inmueble en más de SIETE HECTÁREAS

3.- El MDMQ demanda a URBANIZADORA MALAGA S.A., la expropiación parcial del inmueble, consignado como precio por la superficie expropiada el valor de **USD $ 2'591.439,86.**

4.- El Juicio de Expropiación es conocido y resuelto por el Juzgado 8vo. de lo Civil de Pichincha y luego del debido proceso, la Jueza dicta Sentencia de Primera instancia el 16 de junio de 2014, la misma que "...acepta la demanda declarando la expropiación parcial del inmueble; y, acogiendo en su totalidad el informe pericial, **fija como precio justo la suma de USD $ 7'541,227.10 más el 5% de afección, valor al que se descontará la cantidad consignada ($ 2'591.439,86,) por el Municipio de Quito**, sentencia que además determina los linderos; y, la Jueza ordena se eleve en consulta al Superior".

5.- Cumpliendo el mandato de Ley y aceptando las apelaciones propuestas, el Juicio subió en grado a la Corte Provincial de Justicia de Pichincha – Sala de lo Civil y Mercantil, siendo signado en segunda instancia con el No. 17113-2014-3914; luego de la sustanciación la Sala de lo Civil y Mercantil de la Corte Provincial de Justicia, dicta la Sentencia el 24 de noviembre de 2017 y resuelve confirma la sentencia de primera instancia, **ordena que se pague el valor de USD $ 7'541,227.10 más el 5% de afección, descontando el valor de USD $ 2'591.439,86 consignado por el MDMQ.**

6.- Notificada la Sentencia, se sienta la Razón de Ejecutoría el 08 de enero de 2018; y, la Jueza de la Unidad Judicial de lo Civil de Pichincha, en Auto de 19 de diciembre de 2017, las 15h09', dicta el MANDAMIENTO DE EJCUCIÓN, ordenando que el valor determinado en la Sentencia emitida el 16 de junio de 2014, las 16h33', **esto es el valor de USD $ 5'326.848.59**, valor al cual se ha adicionado el 5% como precio de afectación,

descontando la cantidad consignada por el MDMQ, pague a URBANIZADORA MALAGA S.A.

7.- Al momento la sentencia está en estado de ejecución MALAGA S.A., por lo que los personeros de URBANIZADORA MALAGA S.A. y las Autoridades del MDMQ, estamos manteniendo reuniones con el fin de COMPENSAR estos valores. El MDMQ estaba adeudando a URBANIZADORA MALAGA S.A., **un valor total de $ 5'326.848.59.**

8.- MALGA S.A. solicitó al Municipio se acepte la COMPENSACIÓN de valores adeudados por concepto de Impuesto Predial y Adicionales CEM, por los años 2016, 2017 y 2018 que se estaba adeudando al MDMQ, petición que fue aceptada por el Municipio y mediante **RESOLUCIÓN No. RESOL-DMT-JAT-2018-0468 de 02 de marzo de 2018**, se procedió al pago por compensación de los siguientes valores:

No. PREDIO	CONCEPTO	AÑO	VALOR COMPENSADO
1345504	Impuesto predial Urbano	2016	$ 152,519.33
1345504	CEM	2016	$ 11,645.60
1345504	Impuesto predial Urbano	2017	$ 137,725.67
1345504	CEM	2017	$ 11,981.73
1345504	Impuesto predial Urbano	2018	$ 220,589.34
1345504	Imp. Pred. Y CEM	2016 -208	**$ 534,461.67**

9.- Del valor adeudado por el MDMQ, menos el pago por compensación realizado por MALAGA S.A. quedó pendiente de pago el valor de **$ 4'792,386.92**

10.- MALAGA S.A. solicitó al Municipio COMPENSAR también los valores que venía adeudando por concepto de PATENTE MUNICIPAL y 1.5X1.000, los siguientes valores:

IMPUESTOS PENDIENTES POR COMPENSAR MUNICIPIO DE QUITO					
TIPO IMPUESTO	# DE RAET	TITULO DE CREDITO	AÑO	VALOR USD	STATUS
1.5 X MIL	23485	15805835	2018	67.315,61	Pendiente - Compensar
Patente	23485	15805834	2018	13.562,47	Pendiente - Compensar
1.5 X MIL	23485	15805818	2017	10454,64	Pendiente - Compensar
Patente	23485	15805817	2017	11778,12	Pendiente - Compensar
1.5 X MIL	23485	15805742	2016	13747,83	Pendiente - Compensar
Patente	23485	15805741	2016	15446,48	Pendiente - Compensar

1.5 X MIL	23485	15805718	2015	16846,1	Pendiente - Compensar
Patente	23485	15805717	2015	18307,39	Pendiente - Compensar
				167.458.64	

11.- El MDMQ ha aceptado la COMPENSACIÓN propuesta, mediante **RESOLUCIÓN No. RESOL-DMT-JAT-2018-000647 de 16 de noviembre de 2018**, determinando que MALAGA S.A. debe pagar al MDMQ el valor de $ 59,340.50 por PATENTE MUNICIPAL; y, el Valor de $ 108,940.58 por concepto de 1.5X1.000 por los años 2015 al 2018 incluyendo los intereses calculados hasta el 12 de noviembre de 2018, **esto es un valor total de $ 168,280.63.** Esta Resolución la estamos ejecutando y esperamos canjear los títulos en estos días.

12.- Resumiendo se puede determinar que del valor que el MDMQ debía pagar a MALAGA S.A., esto es el valor de **$ 5'326.848.59,** MENOS LAS COMPENSACIONES QUE ESTAMOS EJECUTANDO, esto es el valor total de **$ 702,742.30,** El MDMQ queda adeudando a MALAGA S.A. el valor total de CUATRO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y DOS MIL CIENTO SEIS CON 29/100 DOLARES (**USD $ 4'624,106.29**).

De esta manera doy atención al informe solicitado.

Si necesita que se amplíe o explique de manera detallada determinado tema, ruego me informe para dar inmediata atención.

Al presente acompaño las Resoluciones de COMPENSACION escaneadas a las que hago referencia en el presente informe.

Con mi reiterada consideración y estima,

Atentamente,

.....

Dr. Nelson Olmedo Cisneros.
Procurador de URB.MALAGA S.A.

PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTONICO ESPECIAL SAN PATRICIO.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Proyecto San Patricio se implanta en una superficie de 543.155,72 m2, la cual se encuentra ubicada en un terreno con Clasificación de **Suelo Urbano**, atravesada por la principal vía de conexión entre Quito y el valle de Cumbayá, Tumbaco y Puembo en sentido este-oeste, y por la Vía Colectora del Escalón Lumbisí, en sentido norte – sur.

La regulación actual asigna una forma de Ocupación de Suelo **(Z) Áreas de Promoción** y su Uso Principal es **(M) Múltiple y Residencial (R1)** permitiendo la aplicación de una propuesta urbana que se enmarca en la categoría de Proyecto Urbano Arquitectónico Especial.

Plantea la generación de una micro-centralidad urbana, con servicios corporativos, comerciales, residenciales y de equipamiento, complementaria a la centralidad Cumbayá, bajo un nuevo modelo de desarrollo urbano ajustándose a la política de generación de múltiples centralidades establecido en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial sancionado mediante ordenanza metropolitana No. 041 de 22 de febrero del 2015.

El proyecto plantea una distribución de Uso de Suelo, de acuerdo a un análisis urbano en relación al nuevo sistema vial implantado en el sector, donde se ubica un uso Administrativo y Comercial con edificaciones de mayor altura con su frente hacia la Ruta Viva, funcionando como barrera física, protegiendo de contaminación y ruido a las zonas Residenciales y Turísticas, ubicados hacia el sector de menor densidad.

La construcción de **la vía Arterial de Ruta Viva**, activa el potencial de desarrollo del eje de conexión entre la ciudad y el valle oriental del DMQ, por medio de la accesibilidad e integración de sectores urbanos de baja densidad, para generar espacios urbanos dedicados para actividades y servicios necesarios para la población de los valles.

El dinamismo que se genera por medio de la accesibilidad a estos sectores, permite el implantar infraestructura y redes de servicios para el desarrollo planificado, ordenado y adecuado para un crecimiento urbano que mejore las condiciones de los habitantes y visitantes del sector.

Los usos internos del proyecto se ubican alrededor de un **Centro Urbano de servicios y comercios**, generando un importante atractivo turístico y de entretenimiento, en el cual convergen todos los ejes viales, vías peatonales y ciclo vías desde las zonas residenciales. El equipamiento urbano se distribuye como parte de una red de espacios públicos, ubicándose de manera balanceada en todo el proyecto. **El uso para las áreas de equipamiento público**

será definido en conjunto con técnicos del Municipio, para ubicar los usos de acuerdo a las necesidades del sector.

El proyecto aportara a la ciudad con el mantenimiento y conservación de áreas de bosque y quebradas colindantes con el proyecto, incorporándolos a una red verde que se distribuye por todas las áreas abiertas, públicas y privadas.

Como parte del equipamiento, se incorporan estaciones de transporte público en varios puntos de conexión con vías públicas, facilitando el acceso hacia todas las áreas del proyecto. De igual manera se ubican áreas para equipamiento público, los cuales podrán incluir una guardería, una Unidad de Policía Comunitaria (UPC), bomberos, una iglesia y un área destinada para el enlace de servicios básicos con las redes existentes de energía y comunicaciones.

Se aporta a la ciudad con un planteamiento urbanístico que pone como prioridad al peatón y al ciclista, con amplias áreas verdes, caminerias y ciclo vías. **El concepto de implantación de las edificaciones se reduce a un promedio de 35% de ocupación en planta baja,** permitiendo un espacio a nivel de mayor amplitud, generando amplias aceras y jardines en el contorno de los proyectos arquitectónicos, convirtiendo los espacios abiertos en áreas atractivas para la circulación y esparcimiento de los habitantes y visitantes de manera segura y saludable. Los ejes peatonales convergen en plazas y parques de acceso público, donde se implantan elementos de equipamiento y mobiliario urbano, adecuados con jardines y fuentes de agua, que convertirán a estos puntos de encuentro en sitios de descanso y recreación dentro de un entorno urbano con un importante vínculo con la naturaleza del sector.

La contribución académica que este proyecto brinda a la ciudad, se enmarca en el aspecto de investigación y nuevas técnicas innovadoras para el desarrollo urbano. Dentro de la fase de planificación y construcción.

El aporte urbanístico logrado en la planificación y diseño del proyecto, contribuye con el mejoramiento de la imagen urbana y ornato a la ciudad y al sector, al incorporar al conjunto inmobiliario, importantes elementos urbanos como parques culturales temáticos, plazas de reunión y esparcimiento, bosques y jardines combinados con elementos arquitectónicos de diseño vanguardista de alta tecnología y esencia contemporánea.

La calidad en el espacio de trabajo dentro de un entorno de calidad natural y urbana, favorece a una mayor concentración y productividad por parte de los usuarios de esta infraestructura. La proximidad de las áreas residenciales hacia los lugares de trabajo, influye positivamente permitiendo a los usuarios llegar a sus sitios de trabajo más descansados y motivados para un mejor desempeño en sus labres.

Consolida de manera planificada el crecimiento urbano, centralizando la infraestructura y servicios que actualmente se encuentra dispersa por el valle de Cumbayá. La ocupación de un espacio que genera un vacío urbano en el sector, se convierte en un polo de atracción de múltiples actividades que benefician al dinamismo comercial y administrativo, que junto con la consolidación de los sectores residenciales vecinos, se complementan de manera efectiva y funcional. **Como elemento fundamental, el proyecto promueve infraestructura hotelera y turística, actualmente carentes en el sector.**

La ubicación de esta nueva infraestructura, alivia de manera importante, la necesidad de los habitantes del valle oriental de Quito, de ingresar a la zona céntrica de la ciudad para realizar sus actividades laborales y comerciales, a través de la generación de nueva oferta inmobiliaria para empresas que necesitan estar cerca de nuevos polos de desarrollo como el aeropuerto. Esta oportunidad tendrá una incidencia importante en la reducción de viajes y tráfico vehicular en las vías de ingreso a la ciudad, aportando a la productividad y calidad de vida de los habitantes de Quito.

Las áreas verdes públicas se distribuyen dentro del proyecto, de manera balanceada, para proveer de espacios verdes como mitigación al impacto del desarrollo urbanístico y reforzando las áreas naturales que requieren un tratamiento ambiental especifico.

ORDENANZA ESPECIAL N°

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No del __ de mayo de 2018, de la Comisión de Uso de Suelo del Concejo Metropolitano de Quito.

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 1 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el artículo 266 del mismo cuerpo normativo determinan que: *"Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la Ley: "1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural; y, 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón";*

Que, el literal f) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en concordancia con el literal f) del artículo 84 del mismo cuerpo normativo, establece que es función del gobierno autónomo descentralizado municipal entre otras: "... f) *Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad...*";

Que, el literal b) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal la de *"ejercer el control sobre uso y ocupación del suelo en el cantón".*

Que, los literales a) y x) del artículo 57 del COOTAD en concordancia con los literales a) y v) del artículo 87 del COOTAD establecen que son competencias del Concejo Metropolitano entre otras: *"...a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...); x) "Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra..."*;

Que, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá, entre otras, con las finalidades de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo;

Que, de acuerdo al numeral 4 de la Disposición Reformatoria Primera de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS), publicada en el suplemento registro oficial No. 790 del 5 de julio de 2016, se reforma el artículo 424 del

COOTAD, estableciendo que se entregará como mínimo el quince por ciento (15%) calculado del área útil urbanizable del terreno o predio a urbanizar en calidad de áreas verdes y equipamiento comunitario, de acuerdo a lo establecido por la planificación municipal, destinando exclusivamente para áreas verdes al menos el 50% de la superficie entregada.

Que, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, establece en su artículo 8 que "el derecho a edificar es de carácter público y consiste en la capacidad de utilizar y construir en un suelo determinado de acuerdo con las normas urbanísticas y la edificabilidad asignada por el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano."

Que, el artículo 71 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (R.O. No. 790 de 5 de julio de 2016) establece que los instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano son mecanismos que permiten la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general, particularmente cuando:

1. Se transforma el suelo rural en urbano.

2. Se transforma el suelo rural en suelo rural de expansión urbana.

3, Se modifican los usos del suelo.

4. Se autoriza un mayor aprovechamiento del suelo.

Que, el artículo 72 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (R.O. No. 790 de 5 de julio de 2016) establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos para garantizar la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general, utilizarán la concesión onerosa de derechos por la transformación de suelo rural a suelo rural de expansión urbana o suelo urbano; la modificación de usos del suelo; o, la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo y exigirán a los solicitantes de los permisos respectivos una participación justa del Estado en el beneficio económico que estos derechos adicionales significan. Y señala que, con la finalidad de incentivar la construcción de vivienda de interés social o de renovación urbana, el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano podrá exonerar o rebajar el pago por la concesión onerosa de los derechos.

Que, el artículo 73 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo establece que los pagos por concepto de concesión onerosa de derechos al Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano se realizarán en dinero o en especie como: suelo urbanizado, vivienda de interés social, equipamientos comunitarios o infraestructuras.

Que, el artículo 85 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo establece que "la vivienda de interés social es la vivienda adecuada y digna destinada a los

grupos de atención prioritaria y a la población en situación de pobreza o vulnerabilidad, en especial la que pertenece a los pueblos indígenas, afroecuatorianos y montubios. La definición de la población beneficiaria de vivienda de interés social así como los parámetros y procedimientos que regulen su acceso, financiamiento y construcción serán determinados en base a lo establecido por el órgano rector nacional en materia de hábitat y vivienda en coordinación con el ente rector de inclusión económica y social".

Que, el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No.172 sancionada el 30 de diciembre de 2011, modificada por la ordenanza 183 sancionada el 13 de septiembre de 2017, que establece el régimen administrativo del suelo para el Distrito Metropolitano de Quito, define a los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales como *"instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada, susceptibles de implementarse en lotes que reúnan las siguientes características:*

a) Superficie a partir de 10.000 m2 en el Distrito Metropolitano de Quito o en lotes ubicados en áreas de centralidades según el PMDOT, con extensiones a partir de 3.000 m2.

b) Encontrarse ubicados en suelo urbano y/o rural, o en sectores que cuenten con asignación de zonificación especial, o sea susceptible de modificación en virtud del interés público-privado concertado.

Estos proyectos se desarrollarán en concertación con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y podrán contar con determinaciones de clasificación, uso, y zonificación de suelo diferentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, contribuyan a la sostenibilidad ambiental así como a la inclusión social como ejercicio del derecho a la ciudad..."

Que, el artículo 5 de la ordenanza metropolitana 183 establece que: *Cuando el lote donde se prevea desarrollar un PUAE cuente con asignación de zonificación especial (ZC), la línea base de asignación urbanística que servirá para calcular los excedentes o cambios demandados por el proyecto, será aquella de las asignaciones de la zonificación de los lotes circundantes al proyecto, prevaleciendo aquella que contenga el mayor coeficiente de ocupación del suelo total. En caso de que los predios circundantes inmediatos no posean datos de asignación de zonificación y uso de suelo, se utilizará como zonificación base aquella localizada a la distancia más cercana al predio;*

Que, el artículo 9 de la ordenanza metropolitana 183 establece que: *La determinación del monto a pagar, correspondiente a la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación, que los propietarios, apoderados y/o promotores del PUAE deberán realizar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, corresponderá a la aplicación secuencial de las siguientes fórmulas, según corresponda, en función de los requerimientos de cada PUAE: (...)*

a) Cambio en la clasificación y/o uso de suelo.- La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m² de área útil vendible (AUV), sujeto a cambio en la clasificación y/o el uso de suelo, según lo requerido por el proyecto.

El cambio en las asignaciones de clasificación y/o uso de suelo conllevará simultáneamente la asignación de la o las zonificaciones de ocupación y/o edificabilidad requeridas por el proyecto, correspondientes al uso de suelo asignado, según lo establecido en el Anexo No. 3 Asignación de zonificaciones en base al uso de suelo, de la presente ordenanza.

La determinación de los valores a pagarse, correspondientes al cambio en la clasificación y/o uso suelo, se realizará a través de la aplicación de la siguiente fórmula:

CODu = [(valor del terreno de llegada – valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por suelo]

b) Venta de edificabilidad.- La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m2de Área Neta de construcción Excedente (ANE), requerida por el PUAE, sobre el COS Total asignado en el PUOS. Este excedente podrá operar tanto en aumento del COS PB como en el COS TOTAL pudiéndose incrementar la huella del edificio como el número de pisos.

Cuando un PUAE requiera de cambios en la clasificación y/o uso de suelo, el incremento de edificabilidad operará únicamente sobre el excedente de coeficientes requeridos por el PUAE que no hayan sido Satisfechos por el cambio del uso de suelo previsto en el literal a) del presente artículo.

Fórmula: CODe= [(valor del terreno de llegada — valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por edificabilidad] Donde: CODe = Concesión onerosa de derechos por incrementos de edificabilidad.

Para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7;

Que, en virtud del artículo 12 de la Ordenanza Metropolitana 183 que establece que la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda es la entidad responsable del cálculo para determinar el valor de la concesión onerosa de derechos (COD) y de la disposición transitoria segunda de la misma Ordenanza que establece que la STHV incorporará los formularios declarativos requeridos para el cálculo de la concesión onerosa de derechos, el promotor ha completado y presentado el formulario declarativo para el cálculo de la COD para el PUAE San Patricio.

Que, la asignación de datos de uso y ocupación del suelo para los lotes con predio No. 3672119 y 3672121, donde se realizan cambios de uso y ocupación de suelo que generan cobro por concesión onerosa de derechos, no se han modificado desde el año 2011.

Que, el literal c) del artículo No. 3 de la resolución de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda No. 012 del 18 de diciembre de 2017, permite la implantación de un Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial en lotes individuales o agrupados con o sin integración parcelaria, que cumplan independientemente con la superficie mínima establecida, o; en predios que sin ser colindantes, se presenten bajo un esquema integrado

de planificación urbana y de gestión, siempre y cuando cada lote cumpla con la superficie mínima referida en el literal a del presente artículo.

Que, la Av. Alfonso Lamiña en el tramo que une la Ruta Viva con el sector de la Comuna de Lumbisí, tiene una línea de intención aprobada mediante el mapa PUOS V2 de la ordenanza metropolitana No. 127 sancionada el 25 de julio de 2016, con una tipología de colectora principal y una sección total de 27,6metros.

Que, el proyecto urbanístico arquitectónico especial denominado "San Patricio" cumple con todas las condiciones y requisitos establecidos en el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito y en las Resolución de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda No.012 del 18 de diciembre de 2017.

Que, la norma técnica de valoración de los bienes inmuebles urbanos y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, señala que *para determinar el valor base del terreno se definirán áreas homogéneas que se denominan polígonos o áreas de intervención valorativas (AIVA) de acuerdo a la delimitación del suelo urbano, para lo cual se utilizaran los criterios y consideraciones señalados en esta norma:*

Que, el proyecto urbanístico arquitectónico especial (PUAE) objeto de regulación a través de la presente Ordenanza aporta a la consolidación del Distrito Metropolitano de Quito, mediante la ocupación de lotes vacantes, fortaleciendo el modelo territorial de centralidades urbanas con proyectos que contienen usos mixtos y la provisión de espacios públicos para la ciudadanía, en los que se promoverán los encuentros y la interacción social;

Que, el proyecto objeto de la presente Ordenanza constituye un innovador aporte al Distrito Metropolitano de Quito generando una subcentralidad de 54 hectáreas aproximadamente, constituyéndose en un proyecto moderno, autosustentable y pionero en el desarrollo de conceptos urbanísticos, y que promoverá el desarrollo económico en el sector de los valles de Cumbayá y Tumbaco como zonas de influencia del nuevo Aeropuerto de Quito y de la ciudad;

Que, siguiendo el lineamiento de cambio de matriz productiva, reactivación y desarrollo turístico en el país, temas en los que está empeñado el Gobierno Nacional así como el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la implementación del proyecto San Patricio es fundamental para la ciudad y el país, incrementando la capacidad hotelera, infraestructura turística, residencial con parques lineales y de recreación, lo que permitirá a la ciudad aumentar la oferta de servicios turísticos, creando nuevas fuentes de trabajo, generando desarrollo económico y productivo;

Que, mediante oficio No. SM-00678 del 21 de abril del 2014 y SM-00817 del 14 de mayo del 2014, la Secretaría de Movilidad emitió informe técnico, de aprobación del proyecto especial a nivel de urbanización y plan masa; y mediante oficio No. SM-0667 del 19 de abril del 2018, la Secretaría de Movilidad emitió el Informe técnico favorable a la actualización al Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación;

Que, mediante oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015, la Secretaria de Ambiente emite el Informe Técnico de Viabilidad para el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, cumpliendo con todos los requerimientos establecidos por la Secretaria de Ambiente.

Que, la Mesa Técnica conformada por las Secretarías Generales de Planificación y Coordinación Territorial y Participación Ciudadana; Secretarías de Territorio, Hábitat y Vivienda, Ambiente, Desarrollo Productivo y Movilidad en sesión del día 07 de octubre del 2014 resolvió emitir **criterio técnico viable** para el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial denominado "San Patricio"; la cual consta en el oficio No. STHV-DMPPS-4739 del 10 de noviembre del mismo año;

Que, el promotor incorporó las observaciones realizadas por la Mesa Técnica del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial denominado "San Patricio". Estas observaciones fueron aceptadas mediante oficio expediente No. STHV-DMPPS 004739 del 10 de noviembre del 2014;

Que, mediante oficio No. STHV-DMPPS- 2905 del 15 de junio de 2018, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda emitió informe técnico favorable para que el Proyecto Especial San Patricio.

Que, mediante oficio No. DMC–CE-09210 del 07 de agosto de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro, remite el informe de cabida de lotes del PUAE San Patricio, y de las áreas y linderos de los lotes a ser entregados al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de áreas verdes públicas y equipamientos públicos en base a la normativa vigente.

Que, mediante oficio No. SA-POL- 2018- 3901 con fecha 11 de septiembre del 2018, la Secretaria de Ambiente se ratifica en lo expuesto en el informe No. SA-POL-4475 del 25 de junio del 2015.

Que, mediante oficio No. DMC–CE-11777 del 21 de septiembre de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro, en relación al oficio No. DMC–CE-09210 del 07 de agosto de 2018, informa respecto al error en el tipeo del área del lote con predio No. 3672121, actualizando el área de este lote la cual es de 302.952,37 m2.

Que, mediante expdeiente PRO-2018-02745 del 19 de julio de 2018 la Procuraduría Metropolitana emite criterio legal favorable para que se continúe con el trámite de aprobación de la propuesta de la Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio".

Que, en la sesión de Concejo Metropolitano del 12 de octubre de 2018, se realizó el primer debate del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio".

Que, mediante oficioNo. SGC-2018-3332 del 17 de octubre de 2018, la Secretaría General del Concejo, remite a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el expediente identificado con el GDOC No. 2017-159751, relacionado con la Ordenanza del Proyecto Urbanístico

Arquitectónico Especial "San Patricio", el cual contiene las observaciones del primer debate del proyecto, realizadas por los señores ediles en sesión de Concejo del 12 de octubre de 2018; así como el oficio No. 687-LMM-CMQ.2018, suscrito por la concejala Luisa Maldonado.

Que, mediante oficio S/N del 27 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 27 de noviembre de 2018, firmado por el Sr. Morice Dassum, Promotor del Proyecto San Patricio, en cual presenta el compromiso de desarrollar un proyecto de aproximadamente 100 viviendas bajo los parámetros de vivienda de interés social y pública.

Que, mediante oficio S/N del 27 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 27 de noviembre de 2018, firmado por el Arq. José Luis Romero, Gerente del Proyecto San Patricio, en cual presenta el compromiso de desarrollar un proyecto de aproximadamente 100 viviendas bajo los parámetros de vivienda de interés social y pública, además propone que se excluya a la rotonda como pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos y que se incluya como aporte del PUAE a la ciudad.

Que, mediante memorándum S/N del 22 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 29 de noviembre de 2018, con Gdoc No. 2018-183024, firmado por el Dr. Nelson Olmedo Cisneros, Procurador de la URB. MALAGA S.A. mediante el cual se determinan los valores que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito adeuda a la Urbanizadora Málaga por concepto de las expropiaciones de suelo realizadas para la ejecución de la Ruta Viva.

En ejercicio de las atribuciones constantes en el numeral 1 de los artículos 240 y 264 de Constitución de la República del Ecuador; 54 y 57 letras a) y x), artículo 87, letras a) y v) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172,

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "SAN PATRICIO"

CAPÍTULO I
CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto. - Establecer las regulaciones aplicables en materia de uso de suelo y zonificación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, que contempla la generación de un proyecto especial con uso de suelo múltiple, que incluye áreas residenciales, espacios turísticos, comerciales y de oficinas, así como equipamientos públicos y privados localizados alrededor de un nuevo subcentro urbano. El proyecto contempla igualmente la dotación de servicios públicos, planificación y dotación de infraestructura de movilidad, áreas

verdes de uso público, áreas de recreación y deporte y plazas de atractivo turístico para la ciudad.

Artículo 2.- Ubicación, áreas, estado de propiedad y linderos. - Se ubica en el sector de San Patricio de Cumbayá, del Distrito Metropolitano de Quito, entre las vías Ruta Viva y Prolongación del Escalón Lumbisí (calle Francisco Lamiña).

El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio se edificará en los lotes con números de predio No. 3672119, 3672120, 3672121, de propiedad de la empresa Urbanizadora Málaga S. A. que en su conjunto suman una superficie de 543.149,23 m^2, y cuyo cuadro de linderos se detalla en el Cuadro No. 1, adicionalmente el proyecto plantea la generación de un equipamiento público en una sección del lote con predio No. 3672118.

Cuadro No. 1.- Linderos

		Orientación	Descripción	Distancia	Superficie (m2)
PREDIO	3672119	NORTE	Av. Ruta Viva	428,9	228.647,41
Clave	10013-04-002	SUR	Quebrada	351,66	
Área	228.647,41 m2	ESTE	Quebrada	692,37	
		OESTE	Calle Cabo Segundo Alfonso Lamiña Chiguano	713,96	
PREDIO	3672121	NORTE	Av. Ruta Viva	260,33	302.952,37
Clave	10112-04-005		Calle Rio Santiago	480,44	
Área	302.952,37 m2		Calle General Eloy Alfaro	449,46	
		SUR	Calle Rio Taura	360,11	
			Calle Rio Naranjal	365,7	
			Quebrada	474,03	
		ESTE	Calle Cabo Segundo Alfonso Lamiña Chiguano	522,26	
			Propiedad de Morillo Batlle Jaime Andrés y Quebrada	438,08	
		OESTE	Propiedad de Sociedad Saleciana en el Ecuador	309,2	
			Calle Rio Cayapas	180,16	
			Calle General Eloy Alfaro	354,04	
PREDIO	3672120	NORTE	Quebrada	215,71	11.549,45
Clave	10213-04-003		Propiedad Horizontal Bosque San Antonio	125,06	
Área	11.549,45 m2	SUR	Av. Ruta Viva	315,5	
		ESTE	Termina en vértice		
		OESTE	Termina en vértice		
				TOTAL	543.149,23

FUENTE: DM CATASTROS

La conformación y ubicación de los lotes se encuentran en el ***Plano N ° 1. Plano de Conformación*** del Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 3.- Asignación de zonificación en el área de promoción.- De conformidad con lo establecido en el artículo No. 65 literal f) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, la cual señala que: " En predios esquineros

que tengan dos o más zonificaciones, podrán acogerse a cualquiera de ellas respetando los retiros correspondientes a cada vía en sus respectivos frentes, salvo el caso de tipología sobre línea de fábrica que no será aplicable sobre ejes con retiros frontales".

En los lotes con predio No. 3672119 y No. 3672121, al ser esquineros y poseer dos zonificaciones, en aplicación de la normativa descrita en el párrafo anterior, la línea base de asignación urbanística en la zonificación con área de promoción es A1006-40, esta zonificación también se utilizará para calcular los excedentes de edificabilidad demandados por el PUAE San Patricio.

Artículo 4.- Objetivo General. - El objetivo del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, es aportar a la consolidación de la subcentralidad de Cumbayá, según lo definido en Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial sancionado mediante Ordenanza Metropolitana No. 041, de 22 de febrero del 2015.

El PUAE San Patricio se estructurará con un carácter de subcentro polifuncional complementario a la centralidad de Cumbayá, a partir de un núcleo que conforma un nuevo centro urbano. Para contribuir al esfuerzo de consolidación urbana de Cumbayá, el Proyecto prevé el desarrollo de infraestructura y facilidades de movilidad para su adecuada integración con en el sistema de transporte público, así como para garantizar la movilidad peatonal, en bicicleta y vehicular. De igual manera, contempla el desarrollo de la red de infraestructura de servicios básicos y el desarrollo complementario de la red verde urbana metropolitana, requeridos por el desarrollo urbano proyectado por el PUAE.

Artículo 5.- Objetivos Específicos. -

1. Aportar a los objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en lo concerniente a la consolidación de las centralidades urbanas a escala metropolitana y a escala zonal, a través de la consolidación y densificación de un área urbana y la constitución de una red de equipamientos que garanticen el acceso a servicios en el sector sur de la parroquia;

2. Desarrollar un nuevo centro urbano que incluya vivienda, equipamientos, actividad comercial y empresarial, infraestructura turística y recreativa alrededor de plazas y espacios verdes de acceso público. La concepción múltiple del Proyecto permitirá generar un territorio polifuncional que permita a los usuarios ejercer todas sus actividades en un subcentro urbano mixto y compacto;

3. Promover el desarrollo turístico en el Distrito Metropolitano de Quito, aportando a la política de desarrollo productivo de la ciudad, a través de una oferta de servicios y equipamientos turísticos de clase mundial;

4. Promover el dinamismo económico en el sector, generando plazas de trabajo y oportunidades laborales relacionadas con la actividad turística a largo plazo; y,

5. Fortalecer los espacios naturales del sector, por medio de elementos que fortalezcan la red verde urbana con el entorno existente y proteger la calidad de aire del valle.

Artículo 6.- Condiciones Urbanísticas Específicas. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones específicas:

a) Usos: Los usos de suelo principales son Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE) y usos complementarios según lo definido en la presente Ordenanza;

b) Entorno: Espacios públicos y espacios privados de uso público integrados mediante áreas verdes, parques y aceras, enteramente accesibles al público, según la implantación general del Proyecto. La composición de espacios públicos y áreas verdes públicas y privadas se encuentra en el ***Plano N ° 2. Plano de Composición*** del Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 7.- Condiciones Urbanísticas Complementarias. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas complementarias:

a) Integración urbanística con el contexto y entorno urbano, así como las soluciones de integración a la red vial u otras requeridas para asegurar su adecuada conexión con el sistema urbano circundante;
b) Equipamientos y áreas verdes de uso y dominio público según lo establecido en la normativa nacional y metropolitana vigente de acuerdo con el ***Plano N° 3. Equipamientos y Áreas verdes públicas*** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.
c) Áreas privadas afectadas al uso público, accesibles sin restricciones, garantizando el acceso universal e incondicional. Estas áreas formarán parte de las áreas comunales privadas de los edificios, sin que los futuros propietarios puedan cambiar las condiciones de accesibilidad y uso establecidos en la presente Ordenanza de acuerdo con el ***Plano N° 4. Áreas privadas afectadas al uso público*** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza. Estas áreas estarán complementadas con usos de comercios y servicios en las plantas bajas, su horario de accesibilidad será irrestricta, impidiéndose el uso de barreras físicas, portones o garitas;
d) Incorporación de ciclovías y una red de circulación peatonal que se complementa con áreas verdes públicas y áreas privadas de acceso público;
e) Dotación de servicios y equipamiento urbano.

Artículo 8.- Sectores de Planificación. - El Proyecto prevé una estructura urbana compuesta por 8 sectores que se encuentran detallados en el ***Plano N° 05. Sectores de Planificación***, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 9.- Descripción de Sectores de Planificación. - Los 8 sectores de planificación del PUAE San Patricio se definen de la siguiente forma:

Sector A.- Ubicado en el extremo norte del predio, destinado como área verde pública. Accesible mediante la Av. Alfonso Lamiña, se genera una ciclovía que conecta la Av. Alfonso Lamiña con la Vía Férrea. Esta zona también abarca la generación de la parada de transporte público ubicado en el lote con predio No. 3672118.

Sector B.- Ubicado en la zona nor occidental de predio, destinado a uso Múltiple, principalmente comercial, con accesibilidad directa desde la Ruta Viva y desde la Av. Alfonso Lamiña.

Sector C.- Zona central del PUAE, destinada para la implantación de edificaciones de uso múltiple, entre los cuales se contará con oficinas, hoteles, equipamiento médico privado, residencia y comercio. En esta se ubicará la mayor densidad y concentración de servicios e infraestructura del proyecto con una nueva red vial, generando conectividad hacia las vías principales de acceso.

Sector D.- Ubicado al extremo sur del predio, destinada a uso múltiple, contempla comercio, oficinas y equipamiento deportivo privado. Esta zona colinda con la quebrada Auqui y contará con accesos desde la Av. Alfonso Lamiña de manera directa.

Sector E.- Ubicada frente a la Av. Alfonso Lamiña, destinada para uso múltiple, principalmente hotelero y residencial, el cual se complementa con amplios espacios verdes públicos y privados.

Sector F-G.- Ubicado en la porción occidental del predio, destinada a uso residencial unifamiliar, colindante con el entorno residencial de baja densidad existente en el sector, con accesibilidad por medio de un nuevo sistema vial desde la Av. Alfonso Lamiña al este y desde la Calle Río Santiago desde el norte. Esta zona separa la zona de edificaciones de altura, de la zona de baja densidad, evitando la incidencia de vista o sombra sobre predios unifamiliares existentes.

Sector H.- Ubicado en el extremo occidental del predio, destinado a uso residencial, en medio de un entorno natural de bosque y quebradas existentes. Se accederá por medio de nueva vía de acceso desde la calle Río Santiago y calle Eloy Alfaro.

Artículo 10.- División general del Suelo y Área útil. – El área de los tres lotes originales que conforman el PUAE San Patricio se dividen de manera general según lo detallado en el cuadro No. 2 División general de los lotes originales, en el cual también se detalla el área útil total del proyecto.

Cuadro No. 2 División General de los Lotes Originales

	Lote con predio No. 3672119, Sectores C-D	**superficie m2**
	Área bruta	**228.647,41**
1	LOTES DE VENTA	160.310,87
2	ÁREA VERDE -CICLOVIA	4.792,46
3	AV4	1.652,96
4	AV7	1.539,21
5	EQ1	3.637,03
6	EQ2	2.491,29
7	EQ3	2.622,02
8	BSQ	10.656,10
9	EQ4	927,56
A	**SUBTOTAL (1+2+3+4+5+6+7+8+9)**	**188.629,50**

10	VIAS C+D	29.599,70
11	COLECTORA	13.452,00
12	EXISTENTE	3.033,79
B	**TOTAL VIAS (10+11-12)**	**40.017,91**
	TOTAL (A+B)	**228.647,41**

	Lote con predio No. 3672121, sectores(E,F,G,H)	**superficie m2**
	Área bruta	**302.952,37**
13	LOTES DE VENTA	186.653,75
14	AV2	15.529,83
15	AV3	7.506,03
16	AV5	16.905,33
17	AV6	11.041,69
18	QUEBRADA OCCIDENTAL	12.751,71
19	BORDE DE QUEBRAA OCC	4.108,57
20	RESERVA 1	6.607,10
21	RESERVA 2	1.399,08
C	**SUBTOTAL (13+14+15+16+17+18+19+20+21)**	**262.503,09**
22	VIAS F+G+H	35.330,60
23	VIA EXISTENTE	5.118,68
D	**TOTAL VIAS (22 +23)**	**40.449,28**
	TOTAL (C+D)	**302.952,37**

	Lote con predio No. 3672120 , sector (A)	**superficie m2**
	Área bruta	**11.549,45**
24	AV1	10.551,94
25	Borde de quebrada	997,51
	TOTAL (24+25)	**11.549,45**

Total Área Útil (1+2+3+4+5+6+7+9+13+14+15+16+17+24+25)	**427.159,48 m2**

Artículo 11.- Fraccionamiento de los lotes.- El PUAE San Patricio, genera 106 lotes individuales, además de los lotes correspondientes a los equipamientos y áreas verdes públicas, según lo detallado en el Cuadro No. 3 Área de Lotes, Superficies y Linderos y a lo detallado en el ***Plano N° 06. Fraccionamiento***, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Cuadro No. 3 Superficies y Lindero de lotes

LOTE	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	SUPERFICIE
B1	Vértice formado por el borde del talud de la rampa de salida de la Ruta Viva y la propiedad del Colegio Spellman	Vértice formado por la rampa de salida de la Ruta Viva y la calle Rio Santiago	Colinda con la acera de la rampa de salida de la ruta viva una distancia de 405.43 m	Colinda con el lote privado B2 una distancia de 356.95 m	24.874,00
B2	Vértice formado por el borde de la propiedad privada del colegio Spellman y el lote privado B1	Vértice formado por la calle Rio Santiago y el lote privado B1	Colinda con el lote privado B1 una distancia de 356.95 m	Colinda con la propiedad privada del Colegio Spellman una distancia de 182.78, luego continua por la vereda de la calle Rio Santiago una distancia de 159.43 m.	23.800,00
C1-C2	Acera del carril de servicio de Ruta Viva en sentido oeste-este en 131,95m	Lote privado C9-C10 en 74,17m y con lote privado C11-C12 en 51,44m	Vértice formado por la acera del carril de servicio de Rita Viva en sentido oeste - este y el lote C9-C10.	Colinda con el lote privado C3-C4 una distancia de 49.87 m.	4.881,04
C3-C4	Colinda con la acera de la rampa de acceso de la ruta viva sentido este - oeste una distancia de 90.57 m	Colinda con el lote privado C11-C12 en 74.46 m	Colinda con el lote privado C5 en 50.93 m	Colinda con el lote privado C1-C2 en 49.87 m	3.882,54
C5	vértice formado por el lote privado C3-C4 y la acera de la rampa de acceso de la ruta viva	vértice formado por el lote privado C14 y el lote privado C6-C7	colindante con la rampa de acceso de la ruta viva en sentido este - oeste una distancia de 78.92 m, continua con el lote privado C6-C7 en 71.25 m.	colindante con el lote privado C3-C4 en 50.93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 59.58 m	4.247,41
C6-C7	vértice formado por con el lote privado C5 y con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva	vértice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C8	colindante con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva sentido este - oeste una distancia de 61.27 m, continua con el lote privado C8 en 96.06 m, continua	colindante con el lote privado C5 en 71.25 m, continua con el lote privado C14 en 44.61 m	4.062,20
C8	vértice formado por con el lote privado C6-C7 y con la acera de la vía rampa de entrada de la vía C2	vértice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la rampa de entrada de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 66.15 m, continua con la acera de la vía C2 sentido norte - sur una distancia de	colindante con el lote privado C6-C7 en 96.06 m, continua con el lote privado C14 en 27.31 m	4.643,36

			129.79 m.		
C9-C10	Colinda con el lote privado C1-C2 en 74.17 m	colindante con la acera de la vía C1 en sentido este - oeste una distancia de 116.26 m	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.18 m	colindante con la acera de la vía Ruta Viva en sentido norte - sur una distancia de 82.88 m	5.265,26
C11-C12	Colinda con el lote privado C1-C2 en 51.45 m. continua con el lote privado C3-C4 en 74.46 m	Colinda con la acera de la vía C1 una distancia de 105.10 m	Colinda con el lote privado C13 en 42.24 m	Colinda con el lote privado C9-C10 en 42.18 m	4.737,46
C13	vértice formado por con el lote privado C5 y con el lote privado C11-C12	vértice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C14	colindante con el lote privado C5 en 53.63 m. continua con el lote privado C14 en 57.15 m.	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.24 m. continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 45.65 m	2.341,96
C14	vértice formado por el lote privado C13 y el lote privado C5	colindante con la acera de la vía C2.1 sentido este - oeste una distancia de 79.19 m	colindante con el lote privado C5 en 5.93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 44.61 m. y luego con el lote privado C8 en 27.31 m	colindante con el lote privado C13 en 57.15 m, continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 29.68 m	3.900,81
C14-C15	vértice formado por la acera de la vía C1 y la acera de la vía C4	colindante con el lote privado C16-C17 en 110.32 m	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 158.30 m	colindante con la acera de la vía C4 en sentido norte - sur una distancia de 80.32 m	7.656,77
C16-C17	colindante con el lote privado C14-C15 en 110.32 m	vértice formado por con la acera de la vía C4 y con la acera de la vía C1	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 146.82 m	colindante con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 72.73 m	6.339,11
C18	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 56.06 m	Colinda con el lote privado C21 en 75.34 m	Colinda con el lote privado C19 en 34.84 m, continua con el lote privado C20 en 42.25 m	Colinda con la acera de la calle Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 109.88 m	5.435,97
C19	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 65.33 m	Colinda con el lote privado C20 en 64.09 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 34.60 m	Colinda con el lote privado C18 en 34.84 m	2.243,56
C20	Colinda con el lote privado C19 en 64.09 m	Colinda con el lote privado C22 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 84.95 m	Colinda con el lote privado C18 en 42.25 m, continua con el lote privado C21 en 42.55 m	5.315,83
C21	Colinda con el lote privado C18 en 75.34 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este	Colinda con el lote privado C20 en 42.55 m, continua	Colinda con la acera de la vía calle Alfonso Lamiña una	6.003,07

		- oeste una distancia de 65.62 m	con el lote privado C22 en 36.61 m	distancia de 81.64 m	
C22	Colinda con el lote privado C20 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 59.79 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 35.04 m	Colinda con el lote privado C21 en 36.61 m	2.177,12
C23	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 110.53 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 123.40 m	Colinda con el lote privado C24 en 79.61 m	Colinda con el lote privado C29 en 70.88 m	8.871,19
C24	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 64.32 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 90.13 m	Colinda con la acera de la vía C6 sentido norte - sur una distancia de 76.87 m	Colinda con el lote privado C23 en 79.61 m	6.217,47
C25	vértice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C26	vértice formado por con la acera de la vía C6 y con la acera de la vía C2	colindante con el lote privado C26 en 65.71 m, continua con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87.21 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 44.91 m, continua con la acera de la vía C6 sentido norte - sur una distancia de 72.85 m	4.536,80
C26	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 73.95 m	vértice formado por con el lote privado C25 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87.82 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 42.66 m, continua con el lote privado C6 en 64.71 m	4.590,28
C27	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 76.25 m	Colinda con el lote privado D2 en 86.75 m	Colinda con el área verde publica AV4 en 50.42 m	Colinda con el lote privado C28 en 36.44 m	3.827,56
C28	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 122.80 m	Colinda con el lote privado D2 en 137.63 m	Colinda con el lote privado C27 en 36.44 m	Colinda con el lote privado D1-A en 40.79 m	3.846,55
C29	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 26.44 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 44.06 m	Colinda con el lote privado C23 en 70.88 m	Colinda con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 70.50 m	2.709,95
C30	Colinda con vía pública C2 en 20,50 m	Colinda con lote privado D2 en 19,83m	Colinda con área verde pública AV4 en 56,01 m	Colinda con lote privado C27 en 50,39 m	1.057,40
D1A	vértice formado por la acera de la vía Alfonso Lamiña y la acera de la vía C2	vértice formado por el lote privado D2 y el lote privado D1-B	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 50.66 m, continua con el lote privado C28 en 40.79 m,	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 48.93 m, continua con el lote privado	2.714,70

			continua con el lote privado D2 en 17.57 m	D1-B en 50.61 m	
D1B	vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-A	vértice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-C	colindante con el lote privado D1-A en 50.61 m, continua con el lote privado D2 en 50.42 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 47.50 m, continua con el lote privado D1-C en 50.93 m	2.409,45
D1C	vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-B	vértice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-B en 50.93 m, continua con el lote privado D2 en 47.46 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 47.46 m, continua con el lote privado D1-D en 51.25 m	2.424,46
D1D	vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con la acera de la vía C5	vértice formado por con la acera de la vía D1 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-C en 51.25 m, continua con el lote privado D2 en 45.45 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 45.04 m, continua con la acera de la vía D1 sentido este - oeste una distancia de 51.55 m	2.366,11
D2	Colinda con el lote privado C28 en 137.63 m, continua con el lote privado C27 en 86.75 m, luego con el lote privado AV4 en 19.28 m	Colinda con la ciclo vía una distancia de 193.86 m, continua con el lote privado EQ2 en 56.28 m.	Colinda con el lote privado ciclo vía en 221.26 m.	Colinda con el lote privado D1-A en 58.36 m, continua con el lote privado D1-B en 47.42 m, luego con el lote privado D1-C en 47.46 m, continua con el lote privado D1-D en 45.45 m, luego con la acera de la vía D1 una distancia de 14.30 m	41.605,48
E1	con el lote privado E8 en 40.80 m, luego con el lote privado E3 en 74.25 m, continua con el lote privado E2 en 48.46 m	con el lote privado F6 en 12.47 m, continua con el lote privado F7 en 14.19 m, luego con el lote privado F8 en 25.53 m, continua con el lote privado F9 en 23.52 m y finalmente con el lote privado E4 en 78.62m	Con Área verde publica AV6 en 65.76 m	con el lote privado F1 en 20.20 m, continua con el lote privado F2 en 15.20 m, luego con el lote privado F3 en 14.31 m, continua con el lote privado F4 en 13.94 m, luego con el lote privado F5 en 13.34 m	11.965,79
E2	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 52.59 m	con lote privado E1 en 48.46 m	Con área verde publica AV6 en 66.15 m	Con lote privado E3 en 68.75 m	3.377,11

E3	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 82.16 m	con lote privado E1 en 74.25 m	Con lote privado E2 en 68.75 m	Con lote privado E8 en 70.50 m	5.228,88
E4	con lote privado E1 en 78.62 m	con lote privado E5 en 75.81 m	Con el área verde pública AV6 en 47.92 m	con lote privado F9 en 43.14 m	3.503,29
E5	con lote privado E4 en 75.81 m	con lote privado E6-E7 en 47.28 m	Con Área verde publica AV6 en 72.18 m	con la acera de la vía G1 en sentido norte-sur en 59.65 m	3.493,73
E6-E7	con lote privado E5 en 47.28 m	con la acera de la vía G3 en sentido Este - Oeste en 82.47 m	Con Área verde publica AV6 en 80.46	con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 99.51 m	5.942,00
E8	con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 59.99 m	con el lote privado E1 en 40.80 m	con el lote privado E3 en 70.50 m	con el lote privado F42 en 34.04 m, continua con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 42.19 m, luego con el lote privado F1 en 42.19 m	4.303,46
F1	colinda con el vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado E8	vértice formado por el lote privado F2 y el lote privado E1	con el lote privado E8 en 42.19 m, continua con el lote privado E1 en 20.20 m	con la acera de la vía G1 sentido norte - sur una distancia de 46.86 m, continua con el lote privado F2 en 43.04 m	1.491,20
F2	con el lote privado F1 en 43.04 m	con el lote privado F3 en 43.09 m	con el lote privado E1 en 15.20 m	con la acera de la vía G1 una distancia de 29.61 m	963,86
F3	con el lote privado F2 en 43.09 m	con el lote privado F4 en 43.19 m	con el lote privado E1 en 14.31 m	con la acera de la vía G1 una distancia de 27.90 m	909,81
F4	vértice formado por el lote F3 y el lote privado E1	vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado F5	con el lote privado E1 en 13.94 m, continua con el lote privado F5 en 43.25 m	con el lote privado F3 en 43.19 m, continua con la acera de la vía G1 una distancia de 27.44 m	1.000,00
F5	vértice formado por el lote F4 y el lote privado E1	vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado F6	con el lote privado E1 en 13.34 m, continua con el lote privado F6 en 43.23 m	con el lote privado F4 en 43.25 m, continua con la acera de la vía G1 una distancia de 26.77 m	857,45
F6	con el lote privado E1 en 12.47 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25.82 m	con el lote privado F7 en 43.33 m	con el lote privado F5 en 43.23 m	814,40
F7	con el lote privado E1 en 14.29 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 27.55 m	con el lote privado F8 en 43.12 m	con el lote privado F6 en 43.33 m	901,58
F8	con el lote privado E1 en 25.53 m	con la acera de la vía G1 sentido este -	con el lote privado F9 en 42.44 m	con el lote privado F7 en 43.12 m	1.105,41

		oeste una distancia de 25.96 m			
F9	con el lote privado E1 en 23.33 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 23.52 m	con el lote privado E4 en 43.14 m	con el lote privado F8 en 42.44 m	1.005,99
F10	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.76 m	con el lote privado F25 en 25.91 m	con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 22.08 m	con el lote privado F11 en 22.98 m	578,75
F11	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.73 m	con el lote privado F24 en 25.84 m	con el lote privado F10 en 22.98 m	con el lote privado F12 en 25.90 m	625,01
F12	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 22.83 m	con el lote privado F23 en 28.40 m	con el lote privado F11 en 25.90 m	con el lote privado F13 en 27.32 m	674,51
F13	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F14	vértice formado por el lote privado F12 y el lote privado F22	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 17.27 m, continua con el lote privado F12 en 27.32 m	colindante con el lote privado F14 en 27.45 m, continua con el lote privado F22 en 25.47 m	619,35
F14	vértice formado por con la acera de la vía G1 Este y con el lote privado F15	vértice formado por con el lote privado F13 y con el lote privado F21	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20.69 m, continua con el lote privado F13 en 27.45 m	colindante con el lote privado F15 en 27.85 m, continua con el lote privado F21 en 20.42 m	558,93
F15	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	vértice formado por el lote privado F14 y el lote privado F20	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20.72 m, continua con el lote privado F14 en 27.85 m	colindante con el lote privado F16 en 30.90 m, continua con el lote privado F20 en 20.02 m	574,09
F16	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F17	vértice formado por el lote privado F17 y el lote privado F19	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 21.39 m, continua con el lote privado F14 en 30.90 m	colindante con el lote privado F17 en 34.39 m, continua con el lote privado F19 en 21.09 m	656,17
F17	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 44.40 m	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	colindante con el lote privado F16 en 34.39 m	colindante con el lote privado F18 en 29.26 m	720,65
F18	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste	colindante con el lote privado F17 en 29.26 m, continua	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su	859,80

	privado F17	y el lote privado F19	con el lote privado F19 en 32.74 m	curvatura una distancia de 55.69 m	
F19	vértice formado por el lote privado F18 y el lote privado F16	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F20	colindante con el lote privado F16 en 21.09 m, continua con el lote privado F20 en 29.81 m	colindante con el lote privado F19 en 32.74 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21.55 m	654,75
F20	vértice formado por el lote privado F19 y el lote privado F15	vértice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F21	colindante con el lote privado F15 en 20.02 m, continua con el lote privado F19 en 29.81 m	colindante con el lote privado F21 en 28.00 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19.85 m	575,91
F21	vértice formado por el lote privado F20 y el lote privado F14	vértice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F22	colindante con el lote privado F14 en 20.42 m, continua con el lote privado F22 en 27.84 m	colindante con el lote privado F20 en 28.00 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.19 m	567,36
F22	colindante con el lote privado F13 en 25.47 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 30.68 m	colindante con el lote privado F21 en 27.84 m	colindante con el lote privado F23 en 27.58 m	792,57
F23	colindante con el lote privado F12 en 28.40 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 34.11 m	colindante con el lote privado F24 en 25.97 m	colindante con el lote privado F22 en 27.58 m	844,29
F24	colindante con el lote privado F11 en 25.84 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.18 m	colindante con el lote privado F25 en 23.82 m	colindante con el lote privado F23 en 25.97 m	652,17
F25	colindante con el lote privado F10 en 25.91 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.39 m	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 20.57 m	colindante con el lote privado F24 en 23.82 m	574,92
F26	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G1 Este	vértice formado por con la acera de la vía G1 Este y con la acera de la vía G3	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19.19 m, continua por la acera de la vía G1 Este una distancia de 37.64 m	colindante con el lote privado F27 en 33.06 m, continua por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	714,88
F27	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F28	vértice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F26	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 20.29 m, continua con el	colindante con el lote privado F28 en 29.57 m, continua por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de	620,60

			lote privado F26 en 33.06 m	19.97 m	
F28	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F27	vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y con el lote privado F29	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.02 m, continua con el lote privado F27 en 29.57 m	colindante con el lote privado F29 en 29.20 m, continua con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	583,04
F29	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F28	vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F30	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.10 m. continua por el lote privado F28 en 29.20 m	colindante con el lote privado F30 en 31.03 m, continua por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.98 m	601,18
F30	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F29	vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.15 m. continua con el lote privado F29 en 31.03 m	colindante con el lote privado F31 en 33.28 m, continua con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	640,71
F31	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F30	vértice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F32	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.39 m. continua con el lote privado F30 en 33.28 m	colindante con el lote privado F32 en 37.09 m, continua por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	703,74
F32	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.30 m. continua con el lote privado F30 en 37.09 m	colindante con el lote privado F32 en 45.01 m. continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 30.05 m	994.04
F33	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F34	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F32	colindante con el lote privado F34 en 34.02 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.18 m, continua con el lote privado F32 en 45.01 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 83.46 m	2.267,32
F34	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F35	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	colindante con el lote privado F35 en 26.22 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 23.23 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 28.93 m. continua con el lote privado F33 en 34.30 m	775,40
F35	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F36	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F34	colindante con el lote privado F36 en 32.90 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.48 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.85 m, continua con el lote privado F34 en 28.22 m	653,48

F36	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F37	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F35	colindante con el lote privado F37 en 43.87 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 24.58 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.84 m, continua con el lote privado F35 en 32.90 m	844,60
F37	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F38	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F36	colindante con el lote privado F38 en 47.09 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.16 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.84 m, continua con el lote privado F36 en 43.87 m	1.003,36
F38	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F39	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F37	colindante con el lote privado F39 en 42.47 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.03 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 23.67 m, continua con el lote privado F37 en 47.09 m	997,76
F39	vértice formado por con la acera de la vía G5 y con el lote privado F40	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F38	colindante con el lote privado F40 en 39.59 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21.29 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 21.82 m, continua con el lote privado F38 en 42.47 m	879,42
F40	colindante con la acera de la vía G5 sentido este - oeste una distancia de 26.31 m	colindante con el lote privado F39 en 39.59 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 41.46 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 20.86 m	1.088,49
F41	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.28 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 30.44 m	colindante con el lote privado F42 en 47.69 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 37.01 m	1.252,34
F42	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 24.24 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 33.63 m	colindante con el lote privado E8 en 34.04 m	colindante con el lote privado F41 en 47.69 m	1.127,36
G1	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G20	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G2	colindante con la acera de la vía Rio Santiago en sentido este-oeste una distancia de 25.55 m, continua con el lote privado G2 en 68.81 m	colindante con el lote privado F41 en 57.90 m, continua con la acera de la vía en sentido este - oeste una distancia de 27.77 m	1.624,97
G2	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G1	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G3	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.30 m, continua con el lote privado G3 en 70.38 m	colindante con el lote privado G1 en 68.81 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.08 m	1.746,43

G3	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G2	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G4	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.14 m, continua con el lote privado G4 en 68.42 m	colindante con el lote privado G2 en 70.38 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.01 m	1.742,64
G4	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G3	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G5	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.18 m, continua con el lote privado G5 en 62.92 m	colindante con el lote privado G3 en 68.42 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m	1.646,79
G5	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G4	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G6	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.56 m, continua con el lote privado G6 en 58.19 m	colindante con el lote privado G4 en 62.92 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.36 m	1.509,46
G6	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G5	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G7	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.96 m, continua con el lote privado G7 en 54.77 m	colindante con el lote privado G5 en 58.19 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.61 m	1.411,93
G7	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G6	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G8	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.15 m, continua con el lote privado G8 en 50.99 m	colindante con el lote privado G6 en 54.77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.53 m	1.324,88
G8	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G7	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G9	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.16 m, continua con el lote privado G9 en 46.50 m	colindante con el lote privado G7 en 50.99 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.21 m	1.216,39
G9	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G8	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G5	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.78 m, continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 40.76 m	colindante con el lote privado G8 en 46.50 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 31.02 m	1.382,00
G10	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G11	vértice formado por con la acera de la vía G5 y con la acera de la vía derecho	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 41.05 m,	colindante con el lote privado G11 en 50.22 m, continua con la acera de la vía derecho de vía	2.088,27

		de vía	continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 44.56 m	sentido este - oeste una distancia de 43.18 m	
G11	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G12	vértice formado por con el lote privado G10 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.19 m, continua con el lote privado G10 en 50.22 m	colindante con el lote privado G12 en 53.15 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1.282,43
G12	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G13	vértice formado por con el lote privado G11 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.52 m, continua con el lote privado G11 en 53.15 m	colindante con el lote privado G13 en 58.10 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.06 m	1.379,63
G13	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G14	vértice formado por con el lote privado G12 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.26 m, continua con el lote privado G12 en 58.10 m	colindante con el lote privado G14 en 63.44 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.04 m	1.500,90
G14	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G15	vértice formado por con el lote privado G13 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.69 m, continua con el lote privado G13 en 63.44 m	colindante con el lote privado G15 en 67.80 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1.649,70
G15	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G16	vértice formado por con el lote privado G14 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.18 m, continua con el lote privado G14 en 67.80 m	colindante con el lote privado G16 en 69.91 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1.726,70
G16	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G17	vértice formado por con el lote privado G15 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m, continua con el lote privado G15 en 69.91 m	colindante con el lote privado G17 en 69.87 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1.756,37
G17	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G18	vértice formado por con el lote privado G16 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.12 m, continua con el lote privado G16 en 69.87 m	colindante con el lote privado G18 en 67.69 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.730,00

G18	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G19	vértice formado por con el lote privado G17 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 29.47 m. continua con el lote privado G17 en 67.69 m	colindante con el lote privado G19 en 53.07 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.532.45
G19	vértice formado por con el lote privado Área de reserva y con el lote privado G20	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado G18	colindante con el lote privado G20 en 19.77 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.32 m. continua con el lote privado G18 en 53.07 m	colindante con el lote privado Área de reserva en 63.20 m. continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 37.62 m	2.266,09
G20	vértice formado por con el lote privado Área de reserva y con la acera de la vía Rio Santiago	vértice formado por con el lote privado G19 y con la acera de la vía G1 Oeste	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 49.14 m, continua con el lote privado G1 en 67.69 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 32.34 m	colindante con el lote privado Área de reserva en 72.32 m, continua con la acera de la vía G19 una distancia de 19.77 m	2.909,02
H1-H5	Colinda con el área verde AV2 en 43.01 m	Colinda con el Retiro de la quebrada Auqui Grande en 99.11 m	Colinda con la acera de la vía H1 sentido norte - sur una distancia de 121.42 m	Colinda con el retiro de la Vía del Tren en 141.04 m	11.902,58
H6-H8	Colinda con el lote privado AV2 en 43.01 m	Colinda con el retiro de la quebrada Auqui Grande en 61.73 m	Colinda con el lote privado H11 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 en 100.98 m	Colinda con el lote privado H1-H5 en 103.59 m	6.747,69
H9-H10	Vértice formado por los lotes privados H6-H8 y el lote H11	colindante con el retiro de la quebrada Auqui Grande siguiendo el borde una distancia de 116.16 m.	Colindante con el lote H11 una distancia de 91.94 m, continua con el lote H12 una distancia de 25.15 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 una distancia de 162.71 m.	5.475,20
H11	Vértice formado por la quebrada contenida en el área verde publica AV2 con el lote privado H6-H8	Vértice formado por los lotes privados H9-H10 y H12	Colíndate con el borde de la quebrada a largo del borde una distancia de 119.62 m y continua a lo largo del lote privado H12 una distancia de 66.86 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 en 38.02 m. continua con el lote privado H9-H10 una distancia de 91.94 m.	4.126,77

H12	Vértice formado por la quebrada contenida en el área verde publica AV2 y el lote H11	Vértice formado por el área de reserva de la troncal metropolitana y el retiro de la quebrada Auqui Grande	colindante con la quebrada contenida en el área verde publica AV2 en 38.67 m, continua a lo largo del borde del área de reserva de la troncal metropolitana en 65.72 m	Colindante con el lote H11 en 66.86 m, luego con el lote privado H9-H10 en 25.15 m y luego continua con el borde del retiro de la quebrada Auqui Grande a lo largo de una distancia de 50.86 m.	3.159,55
					346.964,62

Artículo 12.- Ejecución de infraestructura pública - El Proyecto se ejecutará por etapas, de acuerdo con las condiciones económicas y urbanísticas que permitan su desarrollo. En la primera etapa se ejecutará la infraestructura pública y servicios básicos de acuerdo cronograma descrito en el Anexo II de la presente Ordenanza, siendo la siguiente:

- Construcción de redes de alcantarillado, red de abastecimiento de agua potable y plantas de tratamiento de agua.
- Construcción de ductos y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Canalización de red de energía eléctrica y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Instalación de red de alumbrado público.
- Canalización de red de telecomunicaciones.
- Vias públicas, Avenida Alfonso Lamiña y Calle Rio Santiago.
- Paradas de transporte público.
- Habilitación de áreas verdes.
- Construcción de equipamientos.

Se exceptúa de esta intervención la vía G3 en el tramo desde el acceso a la zona residencial unifamiliar F hasta la franja de reserva de la Troncal Metropolitana en el sector residencial unifamiliar G.

CAPÍTULO II
EQUIPAMIENTO, ARÉAS VERDES Y RED VERDE URBANA

Artículo 13.- Red de Áreas Verdes. - El Proyecto entregará al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de áreas verdes públicas una superficie total de 69.519,45 m2, cuya composición se muestra en el cuadro No.4. El total de esta superficie corresponde al 16,27% del área útil del proyecto. Adicionalmente entregará una superficie de 10.125,37 m2 que corresponde al 2,37% del área útil del proyecto, para equipamientos públicos. La selección y

dimensionamiento de los equipamientos será definida por el Municipio de Quito de acuerdo con las necesidades de la zona, mientras que el diseño arquitectónico y de ingenierías, la construcción y el acondicionamiento estarán a cargo del promotor y parte de estas intervenciones serán consideradas como pago en especie en base a lo detallado en las fichas técnicas (Anexo 3 de la presente ordenanza).

Cuadro No. 04 Áreas verdes públicas

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA (m2)
AV1	Área verde Norte	10.551,94
AV2	Área Verde Occidental 1(parque ecológico)	15.529,83
AV3	Área Verde Occidental 2 (parque ecológico)	7.506,03
AV4	Área Verde Oriental 1 (parque lineal –quebrada el Auqui)	1.652,96
AV5	Área Verde Occidental 3 (parque ecológico)	16.905,33
AV6	Parque Lineal Central (Av. Alfonso Lamiña)	11.041,69
AV7	Área Verde Oriental 2 (parque lineal –quebrada el Auqui)	1.539,21
CV	Área Verde (Ciclo Vía) (parque lineal –quebrada el Auqui)	4.792,46
	TOTAL ÁREAS VERDES PÚBLICAS	**69.519,45**

Cuadro No. 05 Linderos de las áreas verdes públicas

	NORTE	SUR	ESTE	OESTE
AV1	Quebrada colindante con predios particulares en 304.41 m	Carril de acceso a Ruta Viva sentido este-oeste en 282.50 metros	Vértice Avenida Alfonso Lamiña – Cumbayá	Vértice Quebrada colindante con predios particulares
AV2	Vía de antiguo ferrocarril- Ciclo vía en 388.50 m	Vértice Vía proyectada H - Quebrada Interna	Vía pública proyectada de acceso a Lote privado H en 201.36 m	Quebrada interna en 297.28 m
AV3 cuerpo 1	Vértice formado por la vía proyectada H1	Quebrada natural Q1 en 42.73	Quebrada natural colindante en 44.33 m	Vía proyectada H1 en 25.44 m
AV3 cuerpo 2	Vía proyectada H1 en 43.05 m	Quebrada natural colindante en 71.21 m	Quebrada natural Q1 en 38.50 m	Quebrada natural Q2 en 77.78 m
AV3 cuerpo 3	Lote privado H12 en 76.15 m	Vía proyectada Troncal metropolitana en 25.54 m y quebrada natural colindante en 60.39 m	Quebrada natural Q2 en 50.39 m	Quebrada natural colindante en 73.99 m

AV3 cuerpo 4	Vía proyectada Troncal metropolitana en 14.56 m	Quebrada natural colindante en 5.57 m	Quebrada natural colindante en 36.34 m	Quebrada natural colindante en 30.31 m
AV4	Vía interna C2 sur en 13.89 m	Ciclo vía en 47.60 metros	Equipamiento Público EQ3 en 51.37 metros	Lote privado C27 en 56,04 metros
AV5	Vértice formado por la quebrada natural Q1 y la via del antiguo ferrocarril.	Colinda con lote H1-H5 en 24.03 m, quebrada natural Q2 en 297.82 m, Vía proyectada H sentido este oeste en 42.73 m	Quebrada natural Q1 en 311.11m	Vía de antiguo ferrocarril en 165.71 m,
AV6 Cuerpo 1	Calle Rio Santiago en 34.88 m	colinda con vía proyectada E1 en 39.52 m	Vía Alfonso Lamiña en 55.95 m	con lotes E2 y E1 en 80.09 m
AV6 Cuerpo 2	Vía proyectada E1 en 39.85 m	Vía proyectada E3 en 15.96 m	Vía Alfonso Lamiña en 112.60 m	Lotes E4 y E1 en 83.76 m
AV6 Cuerpo 3	Vía proyectada E3 en 14.04 m	Vía proyectada G3 en 36.19 m	Vía Alfonso Lamiña en 162.52 m	Lotes privados E5, E6-E7 en 147.14 m
AV7	Vía interna C2 salida hacia Ruta Viva en 142.61 metros	Ciclo vía en 119.21 metros	Ciclo vía en 20.48 metros	Equipamiento público EQ1 en 23.89 m
AREA VERDE CICLO VIA	Equipamiento público EQ2 en 106.04 m, con lote privado D2 en 415.12 m, con área verde pública AV4 en 47,60 m, Equipamiento público EQ3 en 62.66 y equipamiento público EQ1 en 163.94 m y con área verde publica AV7 en 139.69, con vía publica C2 en 17.90 m	Retiro del borde de quebrada el Auqui en 970.00 m	Vértice entre carril de servicio de Ruta Viva y retiro de Borde de quebrada el Auqui	Avenida Alfonso Lamiña en 6,17 m

Las áreas a entregarse al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se detallan en el ***Plano No. 03 Equipamientos y Áreas Verdes Públicas,*** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Las áreas verdes públicas del Proyecto serán desarrolladas en su totalidad con tratamiento paisajístico y urbano para el adecuado uso y disfrute de la ciudadanía. El promotor ejecutará a su costo las obras de vialidad que garanticen la accesibilidad a todas las áreas verdes con énfasis en los circuitos peatonales y de bicicletas. Los estudios arquitectónicos y diseños de ingeniería de detalle estarán a cargo del promotor en coordinación con las entidades municipales competentes para la implementación de los equipamientos y de las áreas verdes. La adecuación y ajardinamiento del terreno así como todas las obras básicas que garanticen el aprovechamiento de las áreas verdes será responsabilidad del promotor, así como los sistemas de seguridad que serán definidos en coordinación con la municipalidad, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 14.- Área Verde Pública. - Se habilitarán y construirán de conformidad con el ***Plano No. 03 - Equipamientos y Áreas Verdes Públicas*** contenido en el Anexo I de la presente

ordenanza, mismos que forman parte del pago en especie por Concesión Onerosa de Derechos por Edificabilidad.

Las áreas verdes están compuestas por los siguientes cuerpos:

a) Área Verde Norte (AV1)

El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 001 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

b) Parque Ecológico (AV2-AV3-AV5)

El proyecto incluye como parte de su cesión obligatoria de área verde, un área de terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque donde se plantea la incorporación de especies vegetales nativas. El equipamiento de esta zona se enfoca en el tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 002 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

c) Área Verde Lineal- A lo largo de la Av. Alfonso Lamiña (AV6)

Se ubica al costado occidental de la vía colectora Av. Alfonso Lamiña, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. Esta área se conformará en un parque que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan presentar expresiones culturales de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante. Los cerramientos con frentes colindantes con propiedad privada reducirán el impacto visual por medio de cercas vivas y vegetación robusta. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 003 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

d) Parque lineal – Quebrada el Auqui (AV4, AV7, CV)

Ubicado a lo largo de la quebrada de Auqui, acondicionado y equipado como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclovía del proyecto.
El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas y paisajismo. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes y acceso al sistema peatonal del proyecto.
La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.
En el recorrido de la ciclovía a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, identificadas como AV4 y AV7, que vinculan el trazado de la ciclovía

con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión.
Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano, juegos infantiles y sitios de descanso junto a los recorridos peatonales. Las intervenciones específicas se detallan en la ficha técnica No. 004 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Artículo 15.- Equipamientos Públicos. - Las áreas para la dotación de equipamientos públicos corresponderán con lo establecido en el Cuadro No. 6 y según lo definido en el ***Plano No. 03 Equipamientos y Áreas Verdes Públicas*** que consta en el Anexo 1 de la presente ordenanza. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 005 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Cuadro No. 06 Áreas para Equipamientos Públicos

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA (m2)
EQ1	Equipamiento Público	3.637,03
EQ2	Equipamiento Público	2.491,29
EQ3	Equipamiento Público	2.622,02
EQ4	Equipamiento Público	927,56
EQ5	Equipamiento Público	447,47
TOTAL ÁREAS DE EQUIPAMIENTO PÚBLICO		10.125,37

Cuadro No. 07 Linderos de las áreas para Equipamientos Públicos

	NORTE	SUR	ESTE	OESTE
EQ1	Vía publica proyectada C2 en 147,75 m	Ciclo vía en 163,94 m	Área verde publica AV7 en 23.89 m	Equipamiento público EQ3 en 33.87 m
EQ2	Lote privado D1en 51.41 m y lote privado D2 en 47.76 m	Ciclo vía en 106.04 m	Lote privado D2 en 22.61 m	Avenida Alfonso Lamiña en 47.36 m
EQ3	Vía pública C2 en 60.31 m	Ciclo vía en 62.66 m	Equipamiento público EQ1 en 33.87 m	Área verde pública AV4 en 51,37 m
EQ4	Carril de servicio de Ruta Viva en 111,23 m	Acera peatonal de Lotes privados C3-C4 y C5 en 112.09 m	Acera peatonal frente a lote privado C5 en 1.30 m	Vértice entre carril de servicio de Ruta Viva y acera peatonal frente a lote privado C3-C4
EQ5	Vértice entre Av. Alfonso Lamiña y lote privado A	Vértice entre carril de servicio de Ruta Viva y lote privado A	Lote privado A en 96.37 m	Carril de servicio de Ruta Viva en 94.37 m

Artículo 16.- Equipamientos Privados. - Las áreas y la dotación de equipamientos privados corresponde a lo establecido en el Cuadro No. 8, según el ***Plano No. 07 Equipamientos Privados*** que consta en el Anexo 1 de la presente ordenanza.

Cuadro No. 08 Áreas para Equipamientos Privados

SECTOR	DESCRIPCIÓN	AREA	
C30	Equipamiento Religioso	1.057,40	m2
D2	Equipamiento Deportivo	41.605,48	m2
C23	Equipamiento Medico	8.871,19	m2
	Total Areas de Equipamiento Privado	51.534,07	m2

CAPÍTULO II
DE LOS USOS DE SUELO, OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

Artículo 17.- Usos de suelo. – Los usos de suelo en el PUAE San Patricio son: Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE) según el ***Plano N° 08. Usos de Suelo***, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza. Los usos complementarios se sujetarán a la normativa metropolitana vigente.

Artículo 18.- Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad. - Las formas de ocupación del suelo y edificabilidad del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio se sujetarán a las condiciones establecidas en el ***Cuadro No. 9 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad***. Estas condiciones especificas de implantación y ocupación prevalecerán por sobre la zonificación general vigente y señalada en el artículo 3 de la presente ordenanza.

Cuadro No. 9 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad

Ocupación y Edificabilidad													
						RETIROS							
ZONA	USO DE SUELO	LOTE	FORMA DE OCUPACIÓN	N. PISOS	M	F	P	L	DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MINIMO	FRENTE MINIMO
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B1	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B2	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	A	13	52	15	3	3	6	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	A	13	52	15	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C5	A	8	32	15	5	5	10	40,00	320	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	A	8	32	15	5	5	10	35,00	280	1000	40

C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	A	8	32	15	3	3	6	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	A	13	52	5	5	3	6	35,00	455	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-C12	A	12	48	5	5	5	10	35,00	420	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	A	13	52	5	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 3RA	C14	A	13	52	5	5	5	6	35,00	455	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14-C15	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16-C17	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C3	HOTEL	C20	A	8	32	5	3	3	6	40,00	320	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C4	MEDICINA 2DA	C23	A	6	24	5	5	5	10	45,00	270	1000	40
C4	SENIOR LIVING	C24	A	9	36	5	5	5	10	45,00	405	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C29	COMERCIO 2DA	C29	A	6	24	5	3	3	6	35,00	210	1000	40
C30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	C30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	40
D1	COMERCIO 2DA	D1A	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1B	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1C	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	15
D1	COMERCIO 2DA	D1D	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D2	EQUIPAMIENTO DE PORTIVO	D2	A	4	16	5	3	3	6	20,00	80	1000	40
E	HOTEL	E1	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E4	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E5	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E8	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40

F	UNIFAMILIAR 1RA	F1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F21	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F22	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F23	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F24	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F25	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F26	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F27	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F28	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F29	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F31	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F32	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F33	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F34	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F35	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F36	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F37	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F38	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F39	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F40	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F41	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F42	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H1-H5	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H6-H8	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20

H	RESIDENCIA 2DA	H9-H10	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H11	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H12	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20

CAPÍTULO III
DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA

Artículo 19.- Sistemas Colectivos de Soporte. - Los Sistemas Colectivos de Soporte se componen por: sistema vial, las redes de servicios básicos, el sistema de espacio público y la red de áreas verdes.

Los sistemas colectivos de soporte cumplirán las siguientes determinaciones:

a) Adecuar la capacidad de carga de las redes y servicios básicos para soportar la demanda del proyecto;

b) Integrar el proyecto a los sistemas generales de servicios básicos, movilidad, espacio público y red verde urbana de la zona;

c) Mejorar la funcionalidad y calidad de los sistemas locales de movilidad, espacio público y áreas verdes.

Artículo 20.- Sistema Vial Público. – La red vial prevé soluciones al tráfico peatonal, de bicicletas y vehicular, y cuenta con soluciones a los cruces peatonales y vehiculares en intersecciones, que estarán provistos de señalización horizontal y vertical, semaforización y equipamiento urbano.

Los tipos y características de las vías vehiculares, peatonales y ciclovías del proyecto se encuentran contenidos a continuación y en el ***Cuadro No. 10 de Características y Tipos de Vías*** y en el ***Cuadro No.11 Características y Tipos de Ciclovías*** y se desarrollarán de acuerdo con las especificaciones técnicas contenidas en los gráficos que muestran las secciones viales de los ***Planos No. 9 Diseño Vial General*** y ***Plano 10. Diseño Vial Secciones Típicas***, contenidos en el Anexo I de la presente ordenanza.

Tipos y características de las vías:

Vía Colectora:

La Avenida Alfonso Lamiña se proyecta hacia el sur, desde el intercambiador entre Ruta Viva y Escalón Lumbisí con una sección de calzada de 23.60 m, con 3 carriles por sentido de 3.50m cada uno y un parterre central de 2 m. Se proyecta con una longitud de 570 m hasta el redondel a emplazarse en el extremo sur de la vía, con una velocidad máxima de diseño de 50km/h.

Vía Local D:

Calle Río Santiago, se proyecta como vía de acceso hacia el área occidental del proyecto y equipamiento educativos existentes, proyectando una sección de calzada de 19.40m en el tramo desde la Avenida Alfonso Lamiña, hasta el Colegio Spellman, con 2 carriles en sentido este-oeste y un carril en sentido oeste-este. Todos los carriles de 3.50m de ancho y parterre de 5.00m, en una longitud de 315.00m

La prolongación de la Calle Rio Santiago desde el Colegio Spellman hacia la Calle Eloy Alfaro (vía del ferrocarril) se proyecta con una sección de calzada de 11.30m con dos carriles de 3.50 m y un carril incorporado para bicicleta de 1.30m. Se proyecta con una longitud total de 375.00 m. Velocidad de diseño 50km/h, velocidad de operación de 30 km/h. Los dos segmentos de esta vía suman una longitud total de 690.00m.

Cuadro No. 10 Características y Tipos de Vías Públicas.

DETALLE DE VIAS EN SAN PATRICIO															
ZONA	NOMBRE	TIPO	# CARRILES POR SENTIDO	ANCHO CARRIL (m)	PARTERRE (m)	ANCHO ACERA (m)	ESPALDON		# CARRIL ESTACION.	ANCHO CARRIL ESTACION.	ANCHO TOTAL VIA (m)	LONG. VIA (m)	VELOC PROYECTO Km/h	VELOCIDAD OPERACION Km/h	AREA (m2)
							INTERNO (m)	EXTERNO (m)							
B	B1	LOCAL C	2	3,50	2,00	2,00	-	-	-	-	20,00	62,00	50	30	1.240,00
	B2	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	320,00	50	30	3.520,00
C	C1	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	355,00	50	30	5.680,00
	C2	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	540,00	50	30	8.640,00
	C3	LOCAL D	1	3,25	-	2,00	-	-	2	2,50	16,00	253,00	50	30	4.048,00
	C4	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	11,50	168,00	50	30	1.932,00
	C5	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,30	283,00	50	30	3.480,90
	C6	LOCAL D	1	3,50	-	2,00	-	0,50	2	2,50	19,50	95,00	50	30	1.852,50
	C7	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	89,00	50	30	1.005,70
D	D1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	262,00	50	30	2.960,60
E	E1	LOCAL F	1	3,50	-	2,00	-		-	-	11,00	206,00	50	30	2.266,00
	E2	LOCAL G	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	8,00	189,00	50	30	1.512,00
F	F1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	433,00	50	30	4.892,90
	F2	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	329,00	50	30	3.717,70
	F3	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	42,00	50	30	474,60
	F4	LOCAL D	2	3,50	1,00	2,00	0,15	0,15	-	-	19,60	41,00	50	30	803,60
G	G1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	323,00	50	30	3.649,90
H	H1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	683,00	50	30	7.717,90
	AV. ALFONSO LAMIÑA	COLECTORA	2	3,50	2,00	2,00	0,50	1,00	-	-	23,60	570,00	50	30	13.452,00
	CALLE RIO SANTIAGO	LOCAL D	1	3,50	5,00	2,00	0,50	0,50	-	-	19,40	315,00	50	30	6.111,00
	CALLE RIO SANTIAGO	LOCAL C	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	375,00	50	30	4.237,50
	G3	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,00	858,00	50	30	10.296,00

Artículo 21.- Zonas 30.- El proyecto contempla un sistema de movilidad compartido entre peatones, ciclistas y vehículos los cuales podrán circular a una velocidad máxima de 30 km por hora. Estas zonas se desarrollarán en las vías secundarias al interior del proyecto, como se presenta en el ***Plano No. 11 "Zona 30"*** que consta en el Anexo 1.

Todas las vías públicas proyectadas en el sistema vial interno del proyecto mantendrán una restricción de velocidad máxima de 30km/h. Se incorporará señalización horizontal y vertical indicando la velocidad máxima. En los sectores donde se prevean cruces peatonales, se elevará el nivel de la calzada a nivel de acera para pacificar la velocidad de los vehículos y brindar protección al peatón y ciclista. Todas las vías de zona 30 compartirán el carril con la bicicleta.

Artículo 22.- Red de ciclo vías.- La red de ciclovías, descrita en el ***Cuadro No.11Características y Tipos de Ciclovías***, permite la circulación de bicicletas dentro del Proyecto, integrando su accesibilidad hacia todas sus áreas. Los tipos y características de las ciclovías del proyecto se encuentran contenidos en el ***Cuadro No.11 Características y Tipos de Ciclovías*** y se desarrollarán de acuerdo con las especificaciones técnicas contenidas en el ***Plano No. 12 Plano de Ciclovías***, contenidos en el Anexo I de la presente ordenanza.

Cuadro No.11 de Características y tipos de Ciclovías

CARACTERISTICAS Y TIPOS DE CICLOVIAS		
TIPO	LONGITUD	ANCHO
CICLOVIA DENTRO DE LA CALZADA	992,27	3
CICLOVÍA EN ACERAS FRENTE A VIAS	1082,72	4
CICLOVÍA EN PARQUE LINEAL	957,39	8
CICLOVIA COMPARTIDA CON VEHICULOS ZONA 30	1266,92	1,5
CICLOVIA COMPARTIDA EN BULEVARD	308,00	3,5

Artículo 23.- Aceras. - En el desarrollo del Proyecto las aceras deberán cumplir las normas técnicas de arquitectura y urbanismo vigentes debiendo incluir un diseño con arbolado endémico, materiales antideslizantes, condiciones de accesibilidad universal con señalización podotáctil, mobiliario urbano e iluminación, de acuerdo al ***Plano No. 13 Sistema de Aceras,*** contenido en el **Anexo I** de esta ordenanza.

Para facilitar el flujo peatonal e integrar la circulación entre las áreas de mayor actividad, el promotor podrá construir pasos peatonales sobre la vía pública que conecten los diferentes espacios públicos de dominio público del Proyecto, incrementando la seguridad peatonal y la calidad del espacio urbano, preferentemente sobre la Av. Alfonso Lamiña y la Calle río Santiago

Artículo 24.- Estacionamientos. - En la dotación de estacionamientos el Proyecto observará lo dispuesto en la normativa metropolitana vigente.

Los estacionamientos subterráneos se podrán integrar entre lotes de propiedad privada para facilitar tanto el flujo vehicular y optimizar el uso de los espacios de estacionamiento, así como el flujo peatonal hacia los accesos y entre niveles.

Artículo 25.- Redes y Servicios Básicos. - Los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, red eléctrica, y telecomunicaciones se habilitarán y serán construidos por el promotor a su costo, según las regulaciones y especificaciones técnicas de la municipalidad y/o empresas de servicios.

El alumbrado público, la red eléctrica y de telecomunicaciones se realizarán con el soterramiento de todos los cables, conforme a la normativa vigente y obteniendo todas las autorizaciones de las entidades competentes.

La dotación de servicios públicos se realizará cumpliendo las siguientes determinaciones:

1. **Red de agua potable:** El promotor construirá a su costo el sistema de provisión de agua potable. El sistema contará con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS). El sistema de agua potable contará con accesorios para el ahorro en el consumo de agua y mecanismos de identificación de fugas. La red de hidrantes será incorporada a las vías y espacios públicos del proyecto para el acceso adecuado del Cuerpo de Bomberos. Una vez construida la red, los costos del servicio de agua potable para áreas públicas y de equipamiento público serán asumidas por la municipalidad.

2. **Red de Alcantarillado y Tratamiento:** El promotor construirá a su costo un sistema separado de aguas lluvias y aguas servidas con los sistemas de tratamiento necesarios. El sistema contará con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento.

3. **Red eléctrica:** El promotor construirá a su costo la red para proveer la energía necesaria para el desarrollo del proyecto. La provisión del servicio será responsabilidad de la Empresa Eléctrica Quito como parte del servicio eléctrico para el sector. El sistema contará con la aprobación de la EEQ. Una vez construida la red, el costo del consumo de energía eléctrica en áreas públicas será asumido por la municipalidad.

4. **Alumbrado Público:** El promotor construirá a su costo la red de alumbrado público, la cual contará con lámparas LED de ahorro energético y larga durabilidad.

5. **Telecomunicaciones:** El promotor a su costo dotará del sistema de telecomunicación necesario para el proyecto a nivel de red primaria y acometidas generales. El sistema contará con la aprobación de la entidad competente.

6. **Recolección de basura y Plan de Residuos Sólidos:** El Proyecto implementará un sistema especial de clasificación y recolección de basura de fácil acceso para los usuarios y carros recolectores. Para la implementación de este sistema se deberá contar con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Aseo. El Proyecto contará con un plan de manejo de residuos sólidos que incluirá un programa de reciclaje inclusivo en coordinación con gestores comunitarios y la Secretaría de Ambiente.

7. **Mobiliario Urbano.** - La provisión y ubicación de mobiliario urbano se realizará a costo del promotor y cumplirá con lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y adicionalmente cumplirá con las siguientes características: diseños eficientes, uso de materiales amigables con el medio ambiente y colocación de receptores de papeles o de basura en la zona blanda de las aceras, para clasificación de desechos con el propósito de ser reciclados. Se instalarán 4 paradas de transporte público en lugares específicos frente a la Ruta Viva y Av. Alfonso Lamiña, detalladas en el ***Plano No. 12 Sistema de aceras,*** Según los lineamientos técnicos de las entidades competentes

Artículo 26.- Accesibilidad y Movilidad. - El Proyecto será accesible mediante las siguientes modalidades:

a) Acceso peatonal a través de la red vial y sistema de aceras detallados en el ***Plano No. 12 Sistema de aceras*** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

b) Acceso para bicicletas: asegurando un sistema de ciclovías, compartidas o exclusivas detallados en el ***Plano No. 13 Plano de Ciclovías.***

c) Transporte público: asegurando el embarque y desembarque de personas mediante los carriles de servicios y desembarque de personas y paradas de transporte público previstas sobre la vía arterial y colectora de acceso, las cuales contaran con sus respectivas bahías

de embarque y desembarque de pasajeros. Las ubicaciones de las paradas se describen en el ***Plano No. 13 Sistema de Aceras,*** contenido en el **Anexo I** de esta ordenanza.

d) Transporte institucional: asegurando un cómodo y seguro embarque y desembarque de personas mediante paradas de embarque y desembarque previsto sobre las vías secundarias;

e) Transporte privado: mediante un sistema vial que garantice el adecuado flujo vehicular y carriles de acceso que permitan el ingreso a los estacionamientos de manera directa desde la red vial pública.

CAPÍTULO IV
DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Artículo 27.- Medidas de mitigación.

a) Los promotores del proyecto deberán ejecutar en la fase inicial de obras y a su costo las medidas de mitigación establecidas en el informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018 Anexo No. IV de la presente Ordenanza.

b) Los promotores del proyecto deberán ejecutar a su costo las medidas de mitigación establecidas en el oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente, Anexo No. V de la presente Ordenanza.

CAPÍTULO V
DE LOS APORTES URBANÍSTICOS

Artículo 28.- Aporte urbanístico de Proyecto de Vivienda de Interés Social y Vivienda de Interés Público.- El promotor del PUAE San Patricio, desarrollará a su costo y riesgo, conforme al compromiso expresado por el promotor (anexo VII), un proyecto combinado de Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Público (VIP), de hasta 100 (cien) unidades de vivienda, mismo que se desarrollará en un plazo de 36 meses desde la notificación del inicio de las obras de infraestructura de la primera etapa del PUAE San Patricio. Este proyecto se implantará en un lote ubicado en Cumbayá o en una de sus parroquias contiguas.

Con la finalidad de dar oportuno seguimiento a la ejecución de este proyecto, el Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, suscribirá un convenio de cooperación interinstitucional con el promotor del PUAE, en el cual se precise el alcance, las condiciones, los plazos y características específicas de este compromiso. Para efecto del seguimiento técnico y de comercialización de las viviendas, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá solicitar la asistencia técnica de la Empresa Pública Metropolitana de Hábitat y Vivienda la cual constará igualmente en el convenio.

Artículo 29.- Adecentamiento urbanístico de la vía Férrea.- El promotor realizará a su costo, las obras de adecentamiento urbanístico en la calle Eloy Alfaro (vía férrea), en el tramo que comprende el frente del área verde pública (AV2) del PUAE San Patricio, las cuales

contribuirán a mejorar la accesibilidad y la seguridad a dicha área verde. El alcance de las obras de adecentamiento incluirá el mejoramiento de las superficies para garantizar una adecuada caminabilidad, iluminación pública, implementación de al menos 3 (tres) puntos seguros (según los parámetros de diseño e instalación previstos por la secretaría encargada de la seguridad en el Distrito Metropolitano de Quito) y señalización vial. Las obras aquí descritas serán realizadas durante la primera fase de ejecución del proyecto y a la par de los trabajos de habilitación de las áreas verdes públicas.

CAPÍTULO VI

CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS Y FORMA DE PAGO

Artículo 30.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por cambio de uso de suelo.- En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo contenido en el Anexo VI de la presente ordenanza, el PUAE San Patricio requiere los siguientes cambios de uso de suelo:

1. Cambio de uso de suelo Múltiple (M) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F13, F14, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29.

2.Cambio de uso de suelo Residencial Urbano1 (RU1) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F1, F2, F3, F4, F15, F16, F17, F18, F19, F20, F30, F31, F32, F33,F34, F35,F36,F37,F38, F39, F40, F41, F42, G1, G2, G3, G4,G5,G6, G7, G8, G9, G10, G11, G12, G13, G14, G15, G16, G17, G18 y G 19.

En aplicación del literal a) del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al cambio de uso de suelo que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 12.

Cuadro No. 12.- Resumen de aplicación de la fórmula de la concesión onerosa por cambio de uso de suelo del PUAE San Patricio

LOTE	tipo de cambo	SUPERFICIE (AUV)	AIVA	Índice de revalorización	Valor terreno de llegada	Valor terreno de Partida	Diferencia	Porcentaje 20%	Valor final
F1	RU1 a RU2	1.491,20	160	1	238.592,00	238.592,00	0	-	0
F2	RU1 a RU2	963,86	160	1	154.217,60	154.217,60	0	-	0
F3	RU1 a RU2	909,81	160	1	145.569,60	145.569,60	0	-	0
F4	RU1 a RU2	1.000,00	160	1	160.000,00	160.000,00	0	-	0
F5	M a RU2	857,45	160	1	137.192,00	137.192,00	0	-	0
F6	M a RU2	814,40	160	1	130.304,00	130.304,00	0	-	0
F7	M a RU2	901,58	160	1	144.252,80	144.252,80	0	-	0

F8	M a RU2	1.105,41	160	1	176.865,60	176.865,60	0	-	0
F9	M a RU2	1.005,99	160	1	160.958,40	160.958,40	0	-	0
F10	M a RU2	578,75	160	1	92.600,00	92.600,00	0	-	0
F11	M a RU2	625,01	160	1	100.001,60	100.001,60	0	-	0
F12	M a RU2	674,51	160	1	107.921,60	107.921,60	0	-	0
F13	M a RU2	619,35	160	1	99.096,00	99.096,00	0	-	0
F14	M a RU2	558,93	160	1	89.428,80	89.428,80	0	-	0
F15	RU1 a RU2	574,09	160	1	91.854,40	91.854,40	0	-	0
F16	RU1 a RU2	656,17	160	1	104.987,20	104.987,20	0	-	0
F17	RU1 a RU2	720,65	160	1	115.304,00	115.304,00	0	-	0
F18	RU1 a RU2	859,80	160	1	137.568,00	137.568,00	0	-	0
F19	RU1 a RU2	654,75	160	1	104.760,00	104.760,00	0	-	0
F20	RU1 a RU2	575,91	160	1	92.145,60	92.145,60	0	-	0
F21	M a RU2	567,36	160	1	90.777,60	90.777,60	0	-	0
F22	M a RU2	792,57	160	1	126.811,20	126.811,20	0	-	0
F23	M a RU2	844,29	160	1	135.086,40	135.086,40	0	-	0
F24	M a RU2	652,17	160	1	104.347,20	104.347,20	0	-	0
F25	M a RU2	574,92	160	1	91.987,20	91.987,20	0	-	0
F26	M a RU2	714,88	160	1	114.380,80	114.380,80	0	-	0
F27	M a RU2	620,60	160	1	99.296,00	99.296,00	0	-	0
F28	M a RU2	583,04	160	1	93.286,40	93.286,40	0	-	0
F29	M a RU2	601,18	160	1	96.188,80	96.188,80	0	-	0
F30	RU1 a RU2	640,71	160	1	102.513,60	102.513,60	0	-	0
F31	RU1 a RU2	703,74	160	1	112.598,40	112.598,40	0	-	0
F32	RU1 a RU2	994,04	160	1	159.046,40	159.046,40	0	-	0
F33	RU1 a RU2	2.267,32	160	1	362.771,20	362.771,20	0	-	0
F34	RU1 a RU2	775,40	160	1	124.064,00	124.064,00	0	-	0
F35	RU1 a RU2	653,48	160	1	104.556,80	104.556,80	0	-	0
F36	RU1 a RU2	844,60	160	1	135.136,00	135.136,00	0	-	0
F37	RU1 a RU2	1.003,36	160	1	160.537,60	160.537,60	0	-	0
F38	RU1 a RU2	997,76	160	1	159.641,60	159.641,60	0	-	0
F39	RU1 a RU2	879,42	160	1	140.707,20	140.707,20	0	-	0

F40	RU1 a RU2	1.088,49	160	1	174.158,40	174.158,40	0	-	0
F41	RU1 a RU2	1.252,34	160	1	200.374,40	200.374,40	0	-	0
F42	RU1 a RU2	1.127,36	160	1	180.377,60	180.377,60	0	-	0
G6	RU1 a RU2	1.411,93	160	1	225.908,80	225.908,80	0	-	0
G7	RU1 a RU2	1.324,88	160	1	211.980,80	211.980,80	0	-	0
G8	RU1 a RU2	1.216,39	160	1	194.622,40	194.622,40	0	-	0
G9	RU1 a RU2	1.382,00	160	1	221.120,00	221.120,00	0	-	0
G11	RU1 a RU2	1.282,43	160	1	205.188,80	205.188,80	0	-	0
G12	RU1 a RU2	1.379,63	160	1	220.740,80	220.740,80	0	-	0
Pago de CODu									**0**

El valor que el PUAE San patricio debe cancelar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por cambio de uso de suelo es de cero dólares y cero centavos.

Artículo 31.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Edificabilidad.-

En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo contenido en el Anexo IV de la presente ordenanza y en aplicación del literal b del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al incremento de edificabilidad que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 13 y se detalla en el Anexo V de la presente Ordenanza:

Cuadro No. 013.- Resumen de aplicación de la fórmula de la concesión onerosa por compra de edificabilidad del PUAE San Patricio

Cálculo del Valor del terreno de llegada

PROYECTO	USO	AREA LOTE	COS PB	AREA COS PB	N. PISOS	PISOS ADICIONALES	COS TOTAL	AREA CONSTRUCCIÓN LLEGADA	Valor m2 construcción neutro	Factor de uso	Valor m2 por uso	Valor de la construcción cd+ci	Valor del terreno de llegada (Peso del terreno de llegada al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	35,00	1.708,36	13	7	455	22.208,73	1262	1,72	2170,64	48.207.162,03	5.784.859,44
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	35,00	1.358,89	13	7	455	17.665,56	1262	1,72	2170,64	38.345.564,65	4.601.467,76
C5	OFICINAS	4.247,41	40,00	1.698,96	8	2	320	13.591,71	1112	1,72	1912,64	25.996.052,04	3.119.526,24
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	35,00	1.421,77	8	2	280	11.374,16	1112	1,72	1912,64	21.754.673,38	2.610.560,81
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	35,00	1.625,18	8	2	280	13.001,41	1112	1,72	1912,64	24.867.013,00	2.984.041,56
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	35,00	1.842,84	13	7	455	23.956,93	1262	1,72	2170,64	52.001.877,05	6.240.225,25
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	35,00	1.658,11	12	6	420	19.897,33	1262	1,72	2170,64	43.189.944,73	5.182.793,37
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	35,00	819,69	13	7	455	10.655,92	1262	1,72	2170,64	23.130.161,85	2.775.619,42
C14	OFICINAS	3.900,81	35,00	1.365,28	13	7	455	17.748,69	1262	1,72	2170,64	38.526.006,69	4.623.120,80
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	50,00	3.828,39	10	4	500	38.283,85	1262	1,37	1728,94	66.190.479,62	7.942.857,55
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	50,00	3.169,56	10	4	500	31.695,55	1262	1,37	1728,94	54.799.704,22	6.575.964,51
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	50,00	1.121,78	7	1	350	7.852,46	1112	1,37	1523,44	11.962.751,66	1.435.530,20
C20	HOTEL	5.315,83	40,00	2.126,33	8	2	320	17.010,66	1368	2,07	2831,76	48.170.095,23	5.780.411,43

C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	50,00	1.088,56	7	1	350	7.619,92	1112	1,37	1523,44	11.608.490,92	1.393.018,91
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	45,00	3.992,04	6	0	270	23.952,21	1112	2,04	2268,48	54.335.116,15	6.520.213,94
C24	Residencia	6.217,47	45,00	2.797,86	9	3	405	25.180,75	1112	1	1112	28.000.997,89	3.360.119,75
C25	Residencia	4.536,80	45,00	2.041,56	10	4	450	20.415,60	1262	1	1262	25.764.487,20	3.091.738,46
C26	Residencia	4.590,28	45,00	2.065,63	10	4	450	20.656,26	1262	1	1262	26.068.200,12	3.128.184,01
E2	Residencia	3.377,11	40,00	1.350,84	12	6	480	16.210,13	1262	1	1262	20.457.181,54	2.454.861,78
E5	Residencia	3.493,73	30,00	1.048,12	12	6	360	12.577,43	1262	1	1262	15.872.714,14	1.904.725,70
E4	Residencia	3.503,29	30,00	1.050,99	12	6	360	12.611,84	1262	1	1262	15.916.147,13	1.909.937,66
E6-E7	Residencia	5.942,36	40,00	2.376,94	12	6	480	28.523,33	1262	1	1262	35.996.439,94	4.319.572,79

Cálculo del Valor del terreno de Partida

	PARTIDA								
PROYECTO	**USO**	**AREA LOTE**	**Altura de construcción vigente**	**Construcción vigente**	**Valor m2**	**Factor de uso**	**Valor m2 uso**	**Valor de la construcción cd+ci**	**Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)**
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	6,00	11.714,50	1112	1,72	1912,64	22.405.613,63	2.688.673,64
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	6,00	9.318,10	1112	1,72	1912,64	17.822.163,13	2.138.659,58
C5	OFICINAS	4.247,41	6,00	10.193,78	1112	1,72	1912,64	19.497.039,03	2.339.644,68

C6-C7	OFICINAS	4.062,20	6,00	9.749,28	1112	1,72	1912,64	18.646.862,90	2.237.623,55
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	6,00	11.144,06	1112	1,72	1912,64	21.314.582,57	2.557.749,91
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6,00	12.636,62	1112	1,72	1912,64	24.169.312,53	2.900.317,50
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	6,00	11.369,90	1112	1,72	1912,64	21.746.533,19	2.609.583,98
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	6,00	5.620,70	1112	1,72	1912,64	10.750.383,30	1.290.046,00
C14	OFICINAS	3.900,81	6,00	9.361,94	1112	1,72	1912,64	17.906.028,57	2.148.723,43
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	6,00	18.376,25	1112	1,37	1523,44	27.995.111,25	3.359.413,35
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6,00	15.213,86	1112	1,37	1523,44	23.177.408,97	2.781.289,08
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	6,00	5.384,54	1112	1,37	1523,44	8.203.029,71	984.363,57
C20	HOTEL	5.315,83	6,00	12.757,99	1368	2,07	2831,76	36.127.571,43	4.335.308,57
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	6,00	5.225,09	1112	1,37	1523,44	7.960.108,06	955.212,97
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6,00	21.290,86	1112	2,04	2268,48	48.297.881,02	5.795.745,72
C24	Residencia	6.217,47	6,00	14.921,93	1112	1	1112	16.593.183,94	1.991.182,07
C25	Residencia	4.536,80	6,00	10.888,32	1112	1	1112	12.107.811,84	1.452.937,42
C26	Residencia	4.590,28	6,00	11.016,67	1112	1	1112	12.250.539,26	1.470.064,71
E2	Residencia	3.377,11	6,00	8.105,06	1112	1	1112	9.012.831,17	1.081.539,74
E5	Residencia	3.493,73	6,00	8.384,95	1112	1	1112	9.324.066,62	1.118.887,99
E4	Residencia	3.503,29	6,00	8.407,90	1112	1	1112	9.349.580,35	1.121.949,64
E6-E7	Residencia	5.942,36	6,00	14.261,66	1112	1	1112	15.858.970,37	1.903.076,44

Diferencia y Cálculo de COD e

PROYECTO	USO	AREA LOTE	Peso del terreno de llegada al 12%	Peso del terreno de partida al 12%	DIFERENCIA	18% CAPTURA	% Actividades x ciclo económico	Valor final
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	5.784.859,44	2.688.673,64	3.096.185,81	557.313,45		$ 557.313,45
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	4.601.467,76	2.138.659,58	2.462.808,18	443.305,47		$ 443.305,47
C5	OFICINAS	4.247,41	3.119.526,24	2.339.644,68	779.881,56	140.378,68		$ 140.378,68
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	2.610.560,81	2.237.623,55	372.937,26	67.128,71		$ 67.128,71
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	2.984.041,56	2.557.749,91	426.291,65	76.732,50		$ 76.732,50
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6.240.225,25	2.900.317,50	3.339.907,74	601.183,39		$ 601.183,39
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	5.182.793,37	2.609.583,98	2.573.209,39	463.177,69		$ 463.177,69
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	2.775.619,42	1.290.046,00	1.485.573,43	267.403,22		$ 267.403,22
C14	OFICINAS	3.900,81	4.623.120,80	2.148.723,43	2.474.397,37	445.391,53		$ 445.391,53
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	7.942.857,55	3.359.413,35	4.583.444,20	825.019,96		$ 825.019,96
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6.575.964,51	2.781.289,08	3.794.675,43	683.041,58		$ 683.041,58
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	1.435.530,20	984.363,57	451.166,63	81.209,99		$ 81.209,99
C20	HOTEL	5.315,83	5.780.411,43	4.335.308,57	1.445.102,86	260.118,51	70%	$ 182.082,96

C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	1.393.018,91	955.212,97	437.805,94	78.805,07		$ 78.805,07
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6.520.213,94	5.795.745,72	724.468,22	130.404,28	70%	$ 91.283,00
C24	Residencia	6.217,47	3.360.119,75	1.991.182,07	1.368.937,67	246.408,78		$ 246.408,78
C25	Residencia	4.536,80	3.091.738,46	1.452.937,42	1.638.801,04	294.984,19		$ 294.984,19
C26	Residencia	4.590,28	3.128.184,01	1.470.064,71	1.658.119,30	298.461,47		$ 298.461,47
E2	Residencia	3.377,11	2.454.861,78	1.081.539,74	1.373.322,04	247.197,97		$ 247.197,97
E5	Residencia	3.493,73	1.904.725,70	1.118.887,99	785.837,70	141.450,79		$ 141.450,79
E4	Residencia	3.503,29	1.909.937,66	1.121.949,64	787.988,01	141.837,84		$ 141.837,84
E6-E7	Residencia	5.942,36	4.319.572,79	1.903.076,44	2.416.496,35	434.969,34		$ 434.969,34
	Valor por concepto de COD por edificabilidad							**$ 6.808.767,57**

El valor que el proyecto San Patricio deberá cancelar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por Venta de Edificabilidad es de seis millones ochocientos ocho mil setecientos sesenta y siete dólares con cincuenta y siete centavos **($6.808.767,57).**

Artículo 32.- Del pago de la concesión onerosa. - En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, las formas de pago que el PUAE San Patricio realizará a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de la concesión onerosa de derechos resultante serán en forma monetaria y en especie según lo detallado a continuación:

1. Pago monetario por cronograma de pago, en un monto de ($ 370.147,87):

El pago monetario que el PUAE San Patricio deberá cancelar al Municipio de Quito será de trescientos setenta mil ciento cuarenta y siete dólares con ochenta y siete centavos **($370.147,87)**, de los cuales el promotor deberá cancelar el 10% cuyo valor corresponde a treinta y siete mil catorce dólares con setenta y nueve centavos **($37.014,79)** previo la obtención de la primera LMU 20 que se desarrolle en este proyecto, y la diferencia del 90% restante será exigible después de 24 meses contados a partir de la obtención de la primera LMU 20, con un plazo máximo adicional de 12 meses, saldo a pagarse con cuotas mensuales iguales a partir del mes 25.

2. Pago en especie, en un monto de ($6.438.619,71)

El pago en especie que el PUAE San Patricio deberá cancelar al Municipio de Quito será por la suma de seis millones cuatrocientos treinta y ocho mil seicientos diecinueve dólares con setenta y un centavos **($6.438.619,71)** la cual será invertida en la ejecución de equipamientos e infraestructura vial según lo detallado a continuación:

a) Equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, según las tipologías previstas en el PUOS vigente:

Equipamientos públicos de servicios sociales o servicios públicos para equipar áreas verdes entregadas a favor del MDMQ. (Art. 15)

***Cuadro No. 14.*- Pago en equipamientos públicos de servicios sociales o servicios públicos**

Descripción	Área de contrucción	Área a cielo abierto (m2)	Inversión en construcción ($)	Inversión en cielo abierto ($)	Sub Total
Equipamiento de áreas verdes públcias	-	69519,45	-	15	1.042.791,75
Equipamiento de bienestar social	761,62	1511,00	868,25	50	736.826,57
Equipamiento Cultural	213,91	1473,00	667,00	50	216.327,97
TOTAL					1´995.946,29

b) Beneficios a favor de la comunidad, derivados de las obras o acciones de mitigación de impactos a la movilidad, al ambiente, al urbanismo o al tejido social, que exceden objetivamente los requerimientos de mitigación a los impactos directos producidos por los PUAE, técnicamente sustentados y económicamente valorados por la entidad responsable de evaluar las medidas de mitigación correspondientes:

Cuadro No. 15.- Pago en especie en Obras de Infraestructura.

	Rubro	Valor Imputable a COD		
	Av. ALFONSO Lamiña	**Área**	**Valor**	**Subtotal**
Infraestructura	Suelo	8.252,61	160*	1.320.417,60
	Diseño y Construcción	14.575,88	51,23	746.722,33
	Calle Río Santiago			
	Suelo	5.787,79	110**	636.656,90
	Diseño y Construcción	8.418,60	43,51	366.293,29
	Áreas Adicionales ocupadas por la Obra Vial de la Ruta Viva			
	Suelo	12478,03	110 **	1.372.583,30
	Total			**$4,442,673.42**

*Valor del suelo en base al AIVA actual del lote.
**Valor del suelo en base a la sentencia No.17113-2014-3914 por la expropiación para la construcción de la Ruta Viva.

Del cuadro No.15 se desprende que el pago en especie en obras de infraestructura conllevará:

- La construcción del ensanchamiento de la Vía Alfonso Lamiña.
- Ampliación de la Calle Río Santiago (Acceso Colegio Spellman) generando una sección de 4 carriles con parterre desde la Av. Alfonso Lamiña hasta el ingreso al Colegio Spellman.
- Superficie ocupada por la obra vial Ruta Viva no pagada aún al promotor.

c) Áreas de Reserva

El área afectada por el trazado de la Troncal Metropolitana, que atraviesa el predio en sentido sur –norte, con una superficie de 6.607 m2, podrá ser cedida, a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como parte de pago en especie de Concesión Onerosa de Derechos de edificabilidad, en el momento que se requiera este terreno para la construcción de dicha vía. El valor correspondiente a esta área de terreno será determinado de acuerdo con el valor catastral vigente al momento de la suscripción de la presente ordenanza.

Artículo 33.-Valores imputables y no imputables de la Concesión Onerosa.- Con base en el literal b) del artículo 14 de la Ordenanza Metropolitana No. 183 que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, se establece en los cuadros No. 16 y No. 17, que justifica, valora y evalúa la pertinencia de los valores imputables y no imputables de la Concesión Onerosa:

Cuadro No. 16.- Valores Imputables y No Imputables a la Concesión Onerosa de Derechos

Propuesta de Pago Concesión Onerosa de Derechos	Valores no imputables	Valores imputables
	• Las obras que beneficien directa o exclusivamente al PUAE	• Obras imputables al pago de la concesión onerosa conllevan un beneficio urbano, ambiental, social, económico o de movilidad cuyo alcance es mayor al del PUAE y contribuyen a disminuir los déficits prioritarios de la ciudad o a mejorar las condiciones urbanísticas del entorno o sector de implantación del PUAE.
Av. Alfonso Lamiña	• Los dos carriles adicionales, uno en cada sentido de circulación, producto de la mitigación al impacto de tráfico, los cuales son adicionales a los previstos inicialmente en el diseño vial generado por la EPMMOP. Cuya sección original era de 27,6 m (en base al informe técnico de la Secretaría de Movilidad No. 153/14 del 17 de diciembre de 2014).	• La sección vial de la calle Alfonso Lamiña de 27,6m, en el tramo No.1 (sector donde se desarrolla el PUAE San Patricio), el cual inicialmente se proponía por parte de la EPMMOP y cuyo objetivo es mejorar la accesibilidad y movilidad al sector de Lumbisi.
Calle Río Santiago	• La ampliación de dos carriles, uno en cada sentido de circulación, en el tramo que comprende desde el Escalón Lumbisí hasta la Vía denominada G-5 (tramo 1), generada en el proyecto. El objetivo de este ensanchamiento se debe a la mitigación del impacto al tráfico, cuyo principal generador son los buses escolares de la Unidad Educativa Cardenal Spellman. • En el tramo 2 el cual comprende desde la Vía G-5 hasta Vía Férrea, se amplía la acera en 1m para la circulación peatonal en una longitud de 340 m.	• La calle Río Santiago que conecta la Av. Alfonso Lamiña hasta la Vía Férrea, en una sección promedio de 11,30m y una longitud de 690m. La cual mejora la accesibilidad y conectividad hacia los sectores de San Patricio y San Juan.
La Rotonda Sur	• Como parte del las medidas de mitigación del PUAE, se incorpora el costo de diseño y construcción de esta obra como obra de mitigación directa del PUAE, considerando que la vía debe contar con un facilitador que permita el flujo de 6 carriles (norte-sur) a 4 carriles (este-oeste). • Área de intervención: 4.842 m2 • Costo de la obra: 296.669,34 usd • Terreno: Sujeto a proceso de expropiación (fuera del PUAE)	•
Áreas adicionales por ocupación de la obra vial de la Ruta Viva		• Son áreas adicionales ocupadas por la obra vial, las cuales no fueron incluidas en el proceso inicial de expropiación para la construcción de la Ruta Viva, este valor es de $1'372.583,30 en base a lo determinado en la sentencia del Juicio No. 17113-2014-3914, suscrita por la Corte Provincial de

		Justicia de Pichincha.
Equipamiento de las áreas verdes	• La línea base para la habilitación de las áreas verdes a favor del Municipio, la cual para urbanizaciones convencionales corresponde al 15% del valor de las obras de infraestructura. Para el PUAE San Patricio, el valor por metro cuadrado de obras de infraestructura es de 60,09 (información proporcionada por el promotor). Por lo tanto su valor inicial sería de $ 9,01 dólares por metro cuadrado. Debido a las características de las áreas verdes a ser entregadas el promotor se compromete a incrementar esta línea base hasta un valor de $ 15 dólares por metro cuadrado de área verde útil.	• Los obras de equipamiento en las áreas verdes públicas generadas por el proyecto, hasta por un valor de $ 15 dólares, los cuales son adicionales a la línea base, esto incluye iluminación, mobiliario urbano, señalización, sistemas de seguridad según lo detallado en la fichas, en base a lo determinado en el Anexo No.3 de la presente ordenanza.

El detalle de los valores imputables y no imputables a la Concesión Onerosa de Derechos se detalla en el cuadro No. 17 Detalle de Pago en especie en Obras de Infraestructura.

Cuadro No. 17.- Detalle de Pago en especie en Obras de Infraestructura.

	Rubro	Valor Imputable a COD			Valor no Imputable a COD		
	Av. ALFONSO Lamiña	**Área**	**Valor**	**Subtotal**	**Área**	**Valor**	**Subtotal**
Infraestructura	Suelo	8.252,61	160 *	1.320.417,60	5.436,61	160	869.857,60
	Diseño y Construcción	14.575,88	51,23	746.722,33	5.436,61	51,23	278.517,53
	Calle río Santiago						
	Suelo	5.787,79	110 **	636.656,90	1.944,65	110	213.911,50
	Diseño y Construcción	8.418,60	43,51	366.293,29	1.944,65	43,51	84.611,72
	Áreas Adicionales ocupadas por la Obra Vial de la Ruta Viva						
	Suelo	12478,03	110 **	1.372.583,30			
	Construcción de la Rotonda Sur						
	Diseño y Construcción				4.842,00	61,27	296.669,34
	(no incluye suelo)						
Equipamiento	**Equipamiento de áreas verdes**						
	Construcción	69.519,45	15	1.042.791,75	69.519,45	15	1.042.791,75
Equipamiento Social	**Centro de Bienestar Social**						
	Construcción	761,62 m2		$661,276.57			
	Exteriores	1511 m2		$75,550.00			
	Centro Cultural						
	Construcción	213,91m2		$142,677.97			
	Exteriores	1473 m2		$73,650.00			
				$953,154.54			
				$ 6,438,619.71		**$2.786.359,44**	

*Valor del suelo en base al AIVA actual del lote.
**Valor del suelo en base a la sentencia por la expropiación para la construcción de la Ruta Viva.

Artículo 34.- Alcance del pago en especie - El alcance de las obras definidas en el cuadro No.15 se sujetará a las siguientes características, las cuales también formarán parte del Convenio de pago en especie.

Los costos objeto de estas obras serán considerados como parte de pago en especie de las concesiones onerosas por edificabilidad.

a) La construcción del ensanchamiento de la Vía Alfonso Lamiña.
Esta vía será construida por el promotor en el tramo comprendido entre la calle Río Santiago (calle colegio Spellman) y el lindero sur de la propiedad. El diseño de la Vía Alfonso Lamiña en el tramo que atraviesa el Proyecto San Patricio será de responsabilidad del Promotor y la Fiscalización de las obras a cargo de la EPMMOP.

b) Calle Río Santiago (Acceso Colegio Spellman)
Esta calle será ampliada por el Promotor, generando una sección de 4 carriles con parterre desde la Av. Alfonso Lamiña hasta el ingreso al Colegio Spellman, como facilitador de tráfico para el tránsito de buses escolares. El tramo de la Calle Río Santiago, desde el Colegio Spellman hasta el lindero occidental, colindante con el proyecto, será ensanchado de acuerdo con los parámetros técnicos aplicables para ofrecer espacio de aceras y carriles compartidos con ciclo vías.

Artículo 35.- Alcance del pago en especie en equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, según la tipología prevista en el PUOS vigente. - El alcance del pago en especie en equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, se sujetará a las siguientes características, las cuales también formarán parte del convenio de pago en especie. Los costos objeto de estas obras serán considerados como parte de pago en especie de las concesiones onerosas por edificabilidad.

a) Equipamiento de las áreas verdes públicas:
Será construido por el promotor únicamente en las áreas correspondientes al proyecto San Patricio y de acuerdo con los estudios y diseños que constan en el proyecto arquitectónico, en el que se incluye: paisajismo, caminerías, jardines, iluminación, cerramientos, entre otros.

b) Diseño y construcción de Equipamiento Público:
De acuerdo a los requerimientos de la Administración Zonal Tumbaco, el promotor diseñará y construirá las estructuras de equipamiento público: Equipamiento Cultural ubicado en el lote y Centro de Bienestar Social a ser instalados en los lotes destinados para Equipamiento Público identificados en el PUAE San Patricio. La Administración Municipal deberá definir los equipamientos públicos a instalarse, en virtud de las

necesidades y déficits de la zona. El promotor entregará lotes de terreno urbanizado con acometidas de servicios básicos para cada área de equipamiento público. Las estructuras del equipamiento público serán construidas a nivel de estructura y envolventes arquitectónicas, que permitan la adecuación interna por parte del usuario final.
Los plazos de entrega de las estructuras de equipamientos públicos estarán definidos en coordinación con la Administración Zonal, una vez finalizados los trabajos de urbanización en la primera etapa. Los estándares de construcción de los equipamientos observarán las normas de construcción INEN y NEC y las normas de arquitectura establecidas en la Ordenanza Municipal 172.

DISPOSICIONES GENERALES.-

PRIMERA.- Los aspectos técnicos no previstos en esta ordenanza serán resueltos por la entidad competente de acuerdo con la normativa metropolitana vigente. El texto de la presente ordenanza prevalecerá por sobre los Anexos.

SEGUNDA.- El promotor, previo a la obtención de la primera LMU20 deberá suscribir un convenio con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el cual se establezcan las condiciones específicas para la forma de pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos.

TERCERA.- Una vez iniciados los trabajos de ejecución de las obras de infraestructura pública previstos, se llevará a cabo un proceso de seguimiento y fiscalización de las obras descritas, en coordinación con las empresas públicas y dependencias municipales competentes para asegurar que los procesos constructivos se efectúen de conformidad con la normativa y estándares vigentes para asegurar la instalación de acuerdo con los diseños de detalle.

CUARTA.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de las dependencias competentes, determinará los montos por Contribución Especial por Mejoras derivados de las obras de infraestructura y de Equipamientos, financiados por medio de la Concesión Onerosa de Derechos del PUAE San Patricio.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.-

Primera.- Una vez aprobada la presente ordenanza, la Dirección Metropolitana Financiera contará con un plazo de treinta (30) días para suscribir el convenio de pago es especie con el promotor.

Segunda.- Una vez aprobada la presente ordenanza, el promotor iniciará con las inversiones de los estudios de detalle y especificaciones de los equipamientos e infraestructura pública, para presentar los mismos para su aprobación en un periodo de 90 días. El monto establecido para el efecto en el artículo 27 de la presente Ordenanza, representa la inversión total propuesta por el promotor para dichos equipamientos.

Tercera.- La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la Adminitración Zonal Tumbaco, en el ámito de sus competencias, tendrán un plazo de 30 días para emitir sus respectivos informes de todos trazados viales proyectados por el PUAE y de la rotonda ubicada al extremo sur de la propiedad, así como el ensanchamiento de la Avenida Alfonso Lamiña y la

Calle Río Santiago, para la aprobación del Concejo Metropolitano. Asimismo, tendrán un plazo de 30 días a partir de la aprobación de los trazados viales para ejecutar las declaratorias de interés público requeridas para implementar las obras aprobadas.

Disposición Reformatoria.- Modifíquese e incorpórese en el plano PUOS V2 de la Ordenanza Metropolitana No. 127 sancionada el 25 de julio de 2016 las siguientes secciones viales y líneas de intensión:

a) La Avenida Alfonso Lamiña.- En el tramo comprendido desde la Ruta Viva hasta el extremo sur del actual lote con predio No. 3672119 (del PUAE San Patricio) en una sección de 33,80 metros.

b) La Calle Río Santiago.-

- En el tramo comprendido desde la Avenida Alfonso Lamiña hasta la calle Río Cayapas (vía G-5 del PUAE San Patricio) en una sección de 19,40 m.
- En el tramo comprendido desde la calle Río Cayapas (vía G-5 del PUAE San Patricio) hasta la calle Eloy Alfaro (vía Férrea) en una sección de 11,30 m.

Disposición Final. - Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su respectiva sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y página Web Institucional del Municipio.

Dada en la Sala del Concejo Metropolitano, el día __ de junio del año 2018.

ANEXO I. PLANOS

1. **Plano de conformación**
2. **Plano de composición**
3. **Equipamientos y Áreas Verdes Públicas**
4. **Áreas privadas afectadas al uso público**
5. **Sectores de Planificación**
6. **Fraccionamiento**
7. **Equipamientos Privados**
8. **Usos de Suelo**
9. **Diseño Vial General**
10. **Diseño Vial Secciones Típicas**
11. **Zona 30**
12. **Sistema de Aceras**
13. **Plano Ciclo vías**

Anexo II
Cronograma de Obras de Infraestructura

Anexo III
Fichas Técnicas

Anexo IV
Informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018

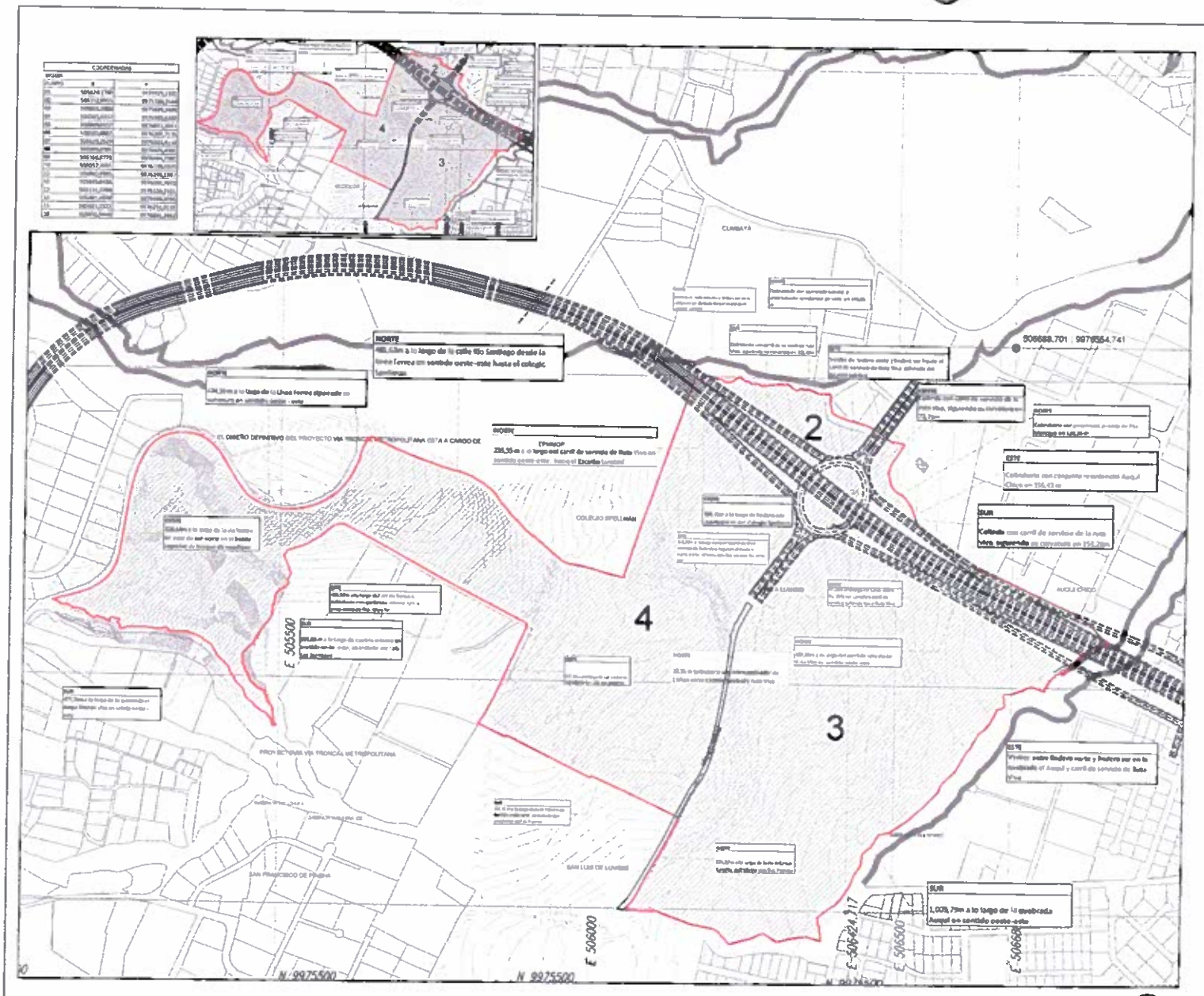
Anexo V
Oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente

Anexo VI
Formulario Declarativo

Anexo VII
Carta Compromiso Promotor, Proyecto de Vivienda VIS y VIP

ANEXO I. PLANOS

1. **Plano de conformación**
2. **Plano de composición**
3. **Equipamientos y Áreas Verdes Públicas**
4. **Áreas privadas afectadas al uso público**
5. **Sectores de Planificación**
6. **Fraccionamiento**
7. **Equipamientos Privados**
8. **Usos de Suelo**
9. **Diseño Vial General**
10. **Diseño Vial Secciones Típicas**
11. **Zona 30**
12. **Sistema de Aceras**
13. **Plano Ciclo vías**



SIMBOLOGÍA

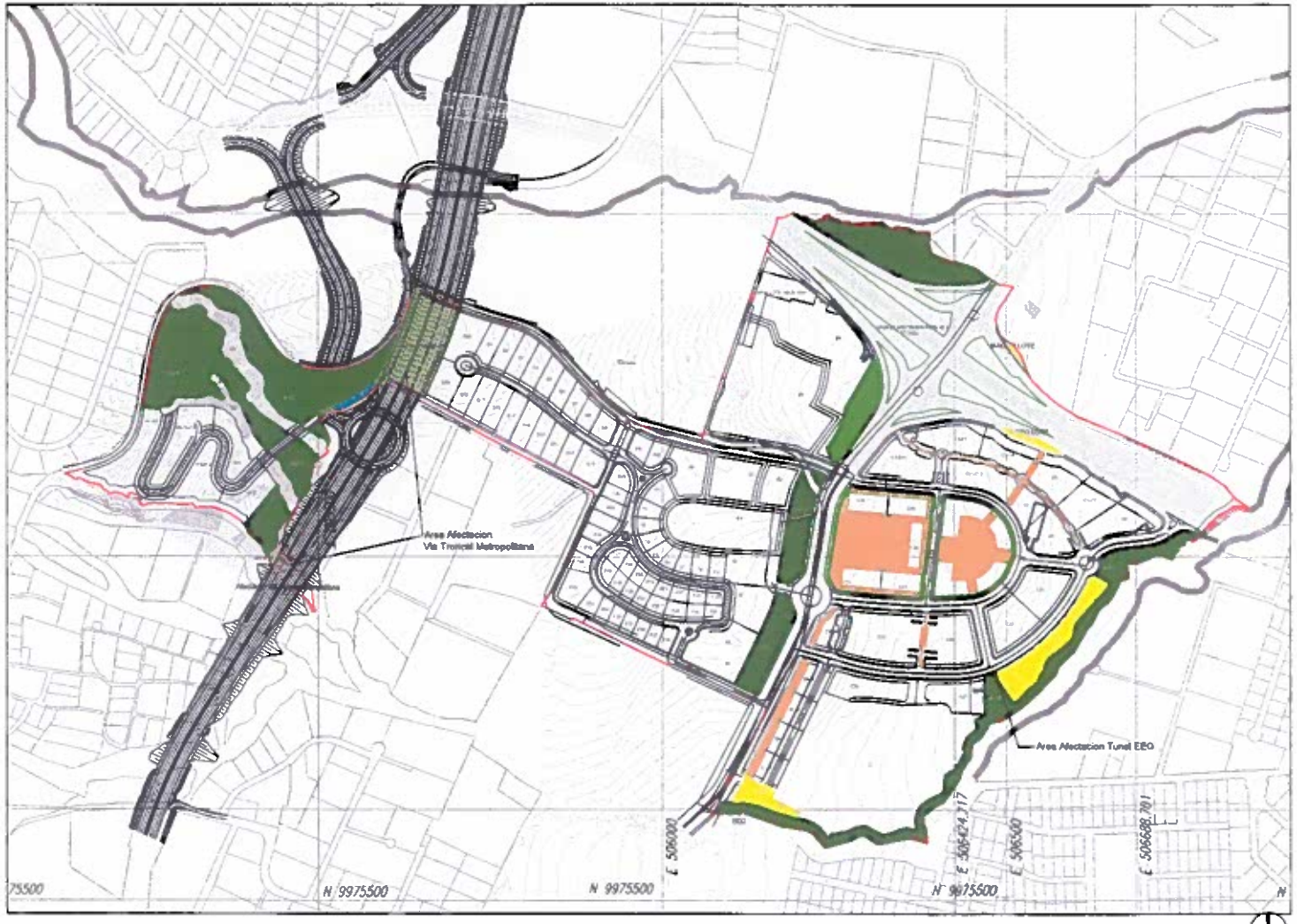
PROYECTO: SAN PATRICIO
OBRA NUEVA

San Patricio

TUMBACO

01

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3



NORTE

SIMBOLOGIA

- Areas Verdes Publicas
- Areas Verdes Privadas Afectadas @ Uso Publico
- Areas Abiertas Privadas Afectadas @ Uso Publico
- Área de Reserva

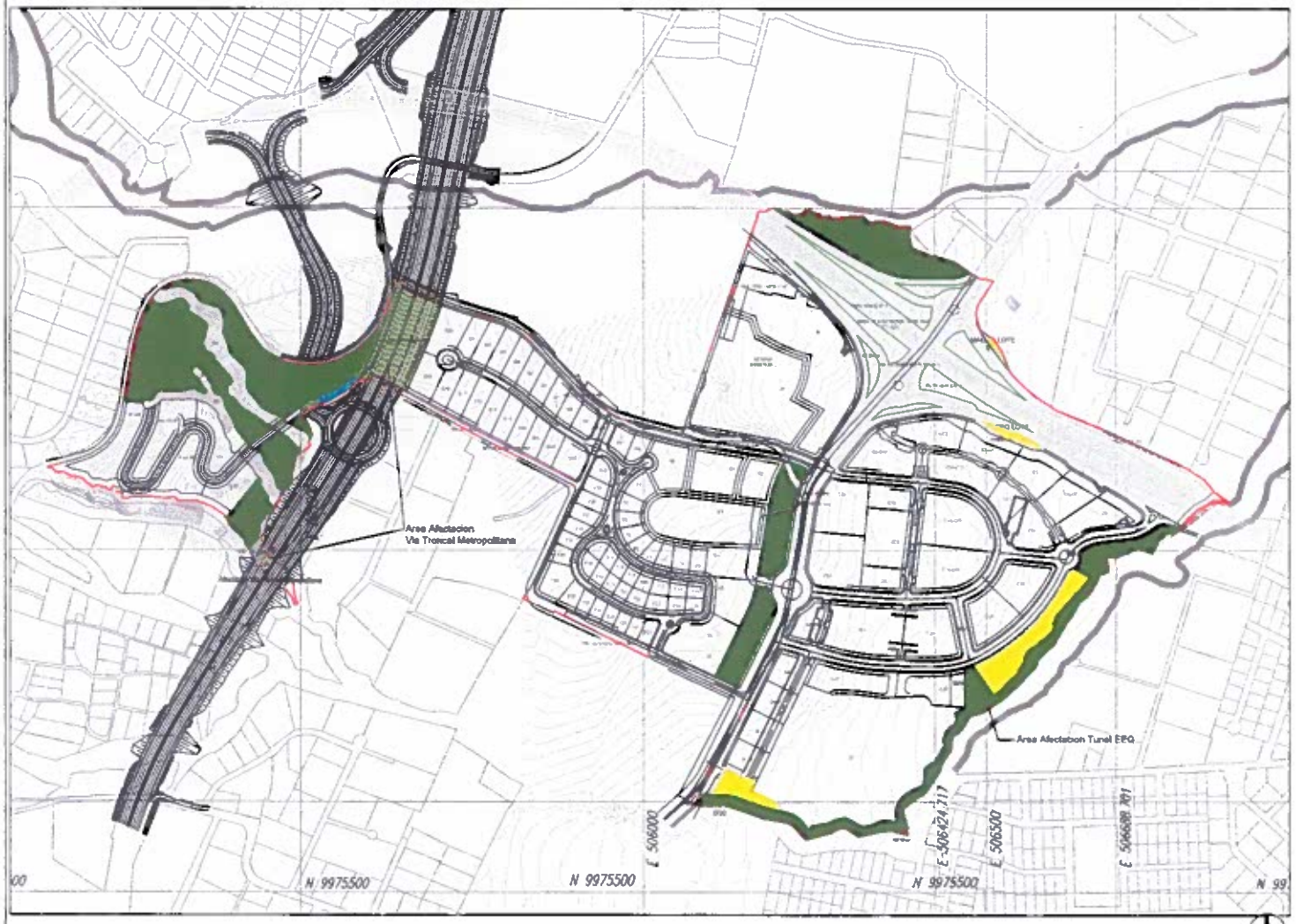
PROYECTO SAN PATRICIO
OBRA NUEVA

San Patricio

Plano 02 Plano de Conjunto

02

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3



NORTE

SIMBOLOGIA

Areas Verdes Publicas

Equipamiento Publico

PROYECTO SAN PATRICIO
VIBRA NUEVA

San Patricio

Corredor Vía Troncal

Plano 03. Plano de Ocupación

TUMBACO

03

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

NORTE

SIMBOLOGIA

Areas verdes Ocupadas por Aguas Pluviales

Areas Abiertas Privadas por Aguas Pluviales

PROYECTO SAN PATRICIO
OBRA NUEVA

San Patricio

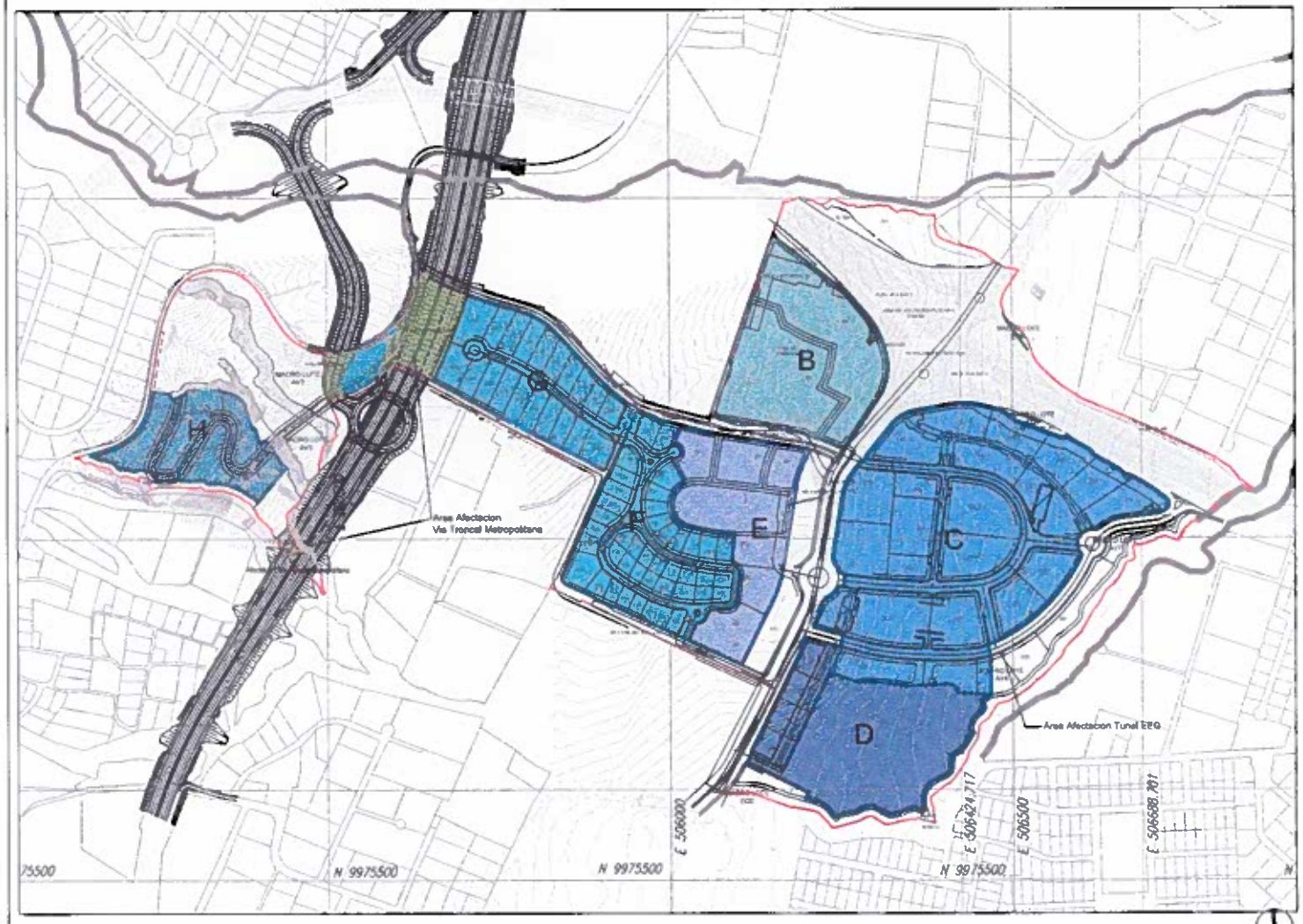
Corredor Vial Oeste

Plano de Plan de Contingencia

TUMBACO

04

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3



SIMBOLOGIA

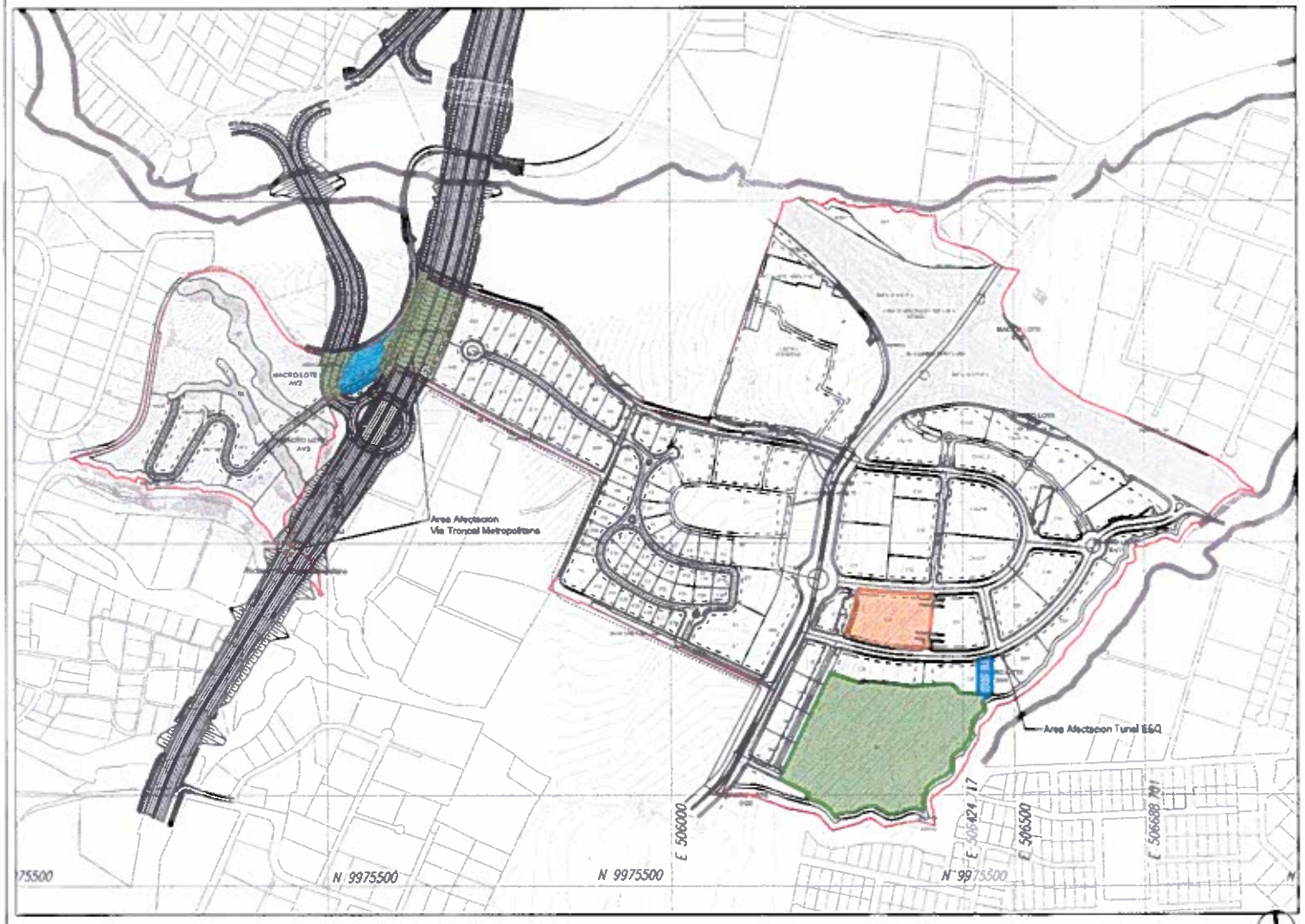
San Patricio

	TUMBACO
	05

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

06



SIMBOLOGIA

Equipamiento

Salud

Ecologico

PROYECTO SAN PATRICIO
OBRA NUEVA

San Patricio

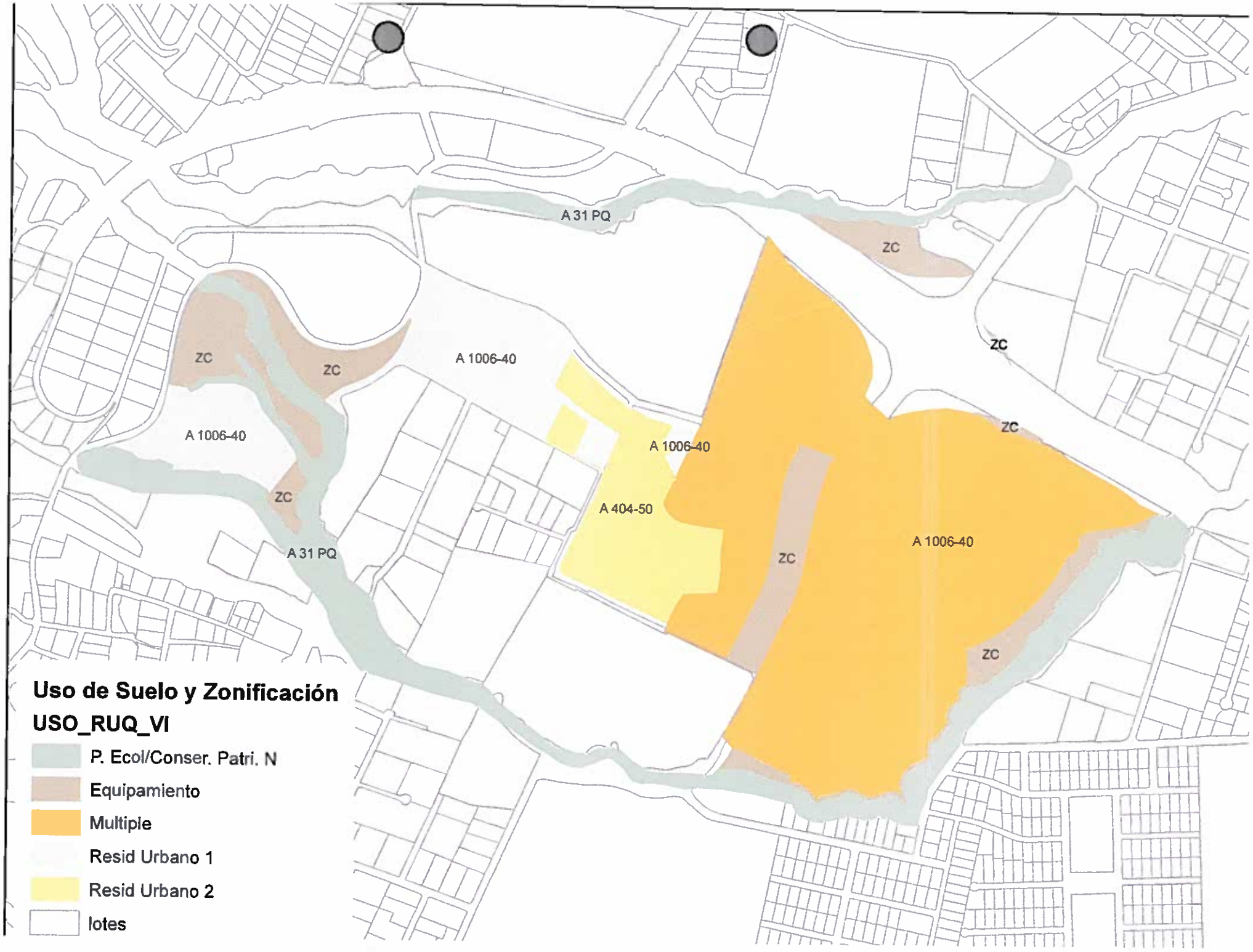
Zambrano, Quito, Ecuador

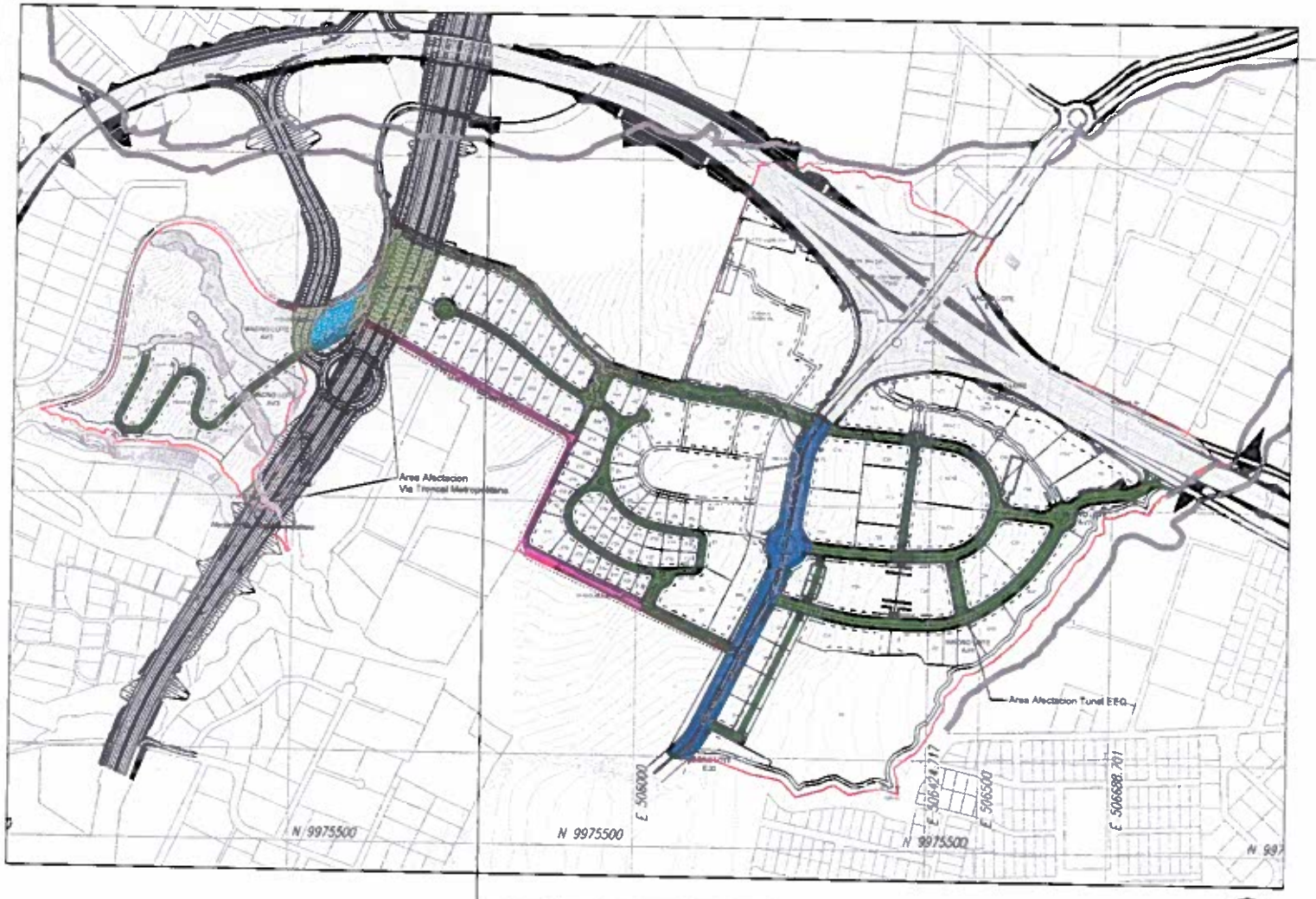
Plano N° Ubicación de Equipamientos Proyecto

FUNDACO

07

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3


A 31 PQ
ZC
ZC
ZC
A 1006-40
ZC
ZC
A 1006-40
A 1006-40
ZC
A 404-50
A 31 PQ
ZC
A 1006-40
ZC
Uso de Suelo y Zonificación
USO_RUQ_VI
P. Ecol/Conser. Patri. N
Equipamiento
Multiple
Resid Urbano 1
Resid Urbano 2
lotes



NORTE

SIMBOLOGIA

- Vias Publicas Zona 30
- Via Publica a Lumbal
- Derecho de via (privada)

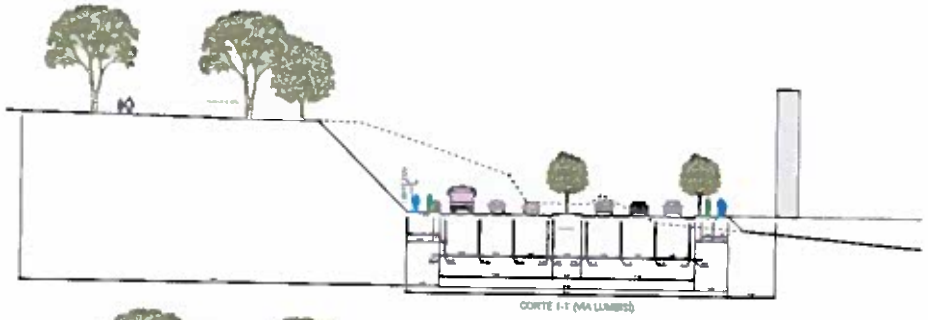
PROYECTO: (plan de manejo)
OBRA NUEVA

San Patricio

PLANO:

09

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

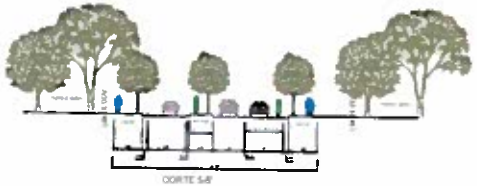


CORTE 1-1' (VIA LUMBISÍ)

CORTE 3-3'

CORTE 4-4'

CORTE 2-2' (VIA LUMBISÍ)



CORTE 5-5'

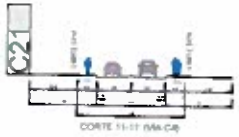
CORTE A-A' (VIA LUMBISÍ)
CORTE A1-A1' (VIA LUMBISÍ)
Escala 1:100

CORTE 9-9' (VIA C1)

CORTE 10-10' (VIA C1)

CORTE 8-8' (VIA C6)

CORTE 2-2-2' (VIA C6)



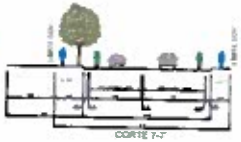
CORTE 11-11' (VIA C4)

CORTE 3-3-1' (VIA C1)

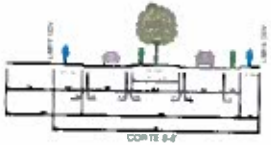
CORTE 3-3-3' (VIA C6)

CORTE 5-5-5' (VIA C2)

CORTE 6-6'
VIA COLEGIO TREN



CORTE 7-7'
VIA LUMBISÍ-COLEGIO



CORTE 8-8'
VIA LUMBISÍ-COLEGIO

SIMBOLOGÍA

PROYECTO DE REFORMA
OBRA NUEVA

San Patricio

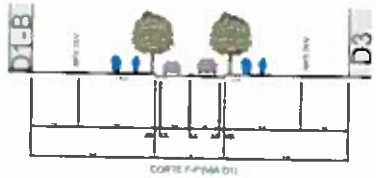
Carretera, Calle, Número

Plano de Secciones Tipicas

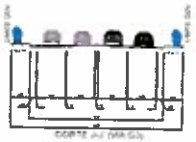
TUMBADO

10.1

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

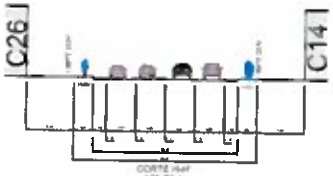


CORTE F-F' (VIA D1)



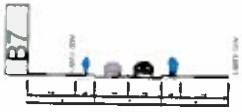
CORTE A-A' (VIA C3)

CORTE M-M'

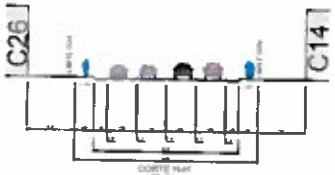


CORTE H-H'
VIA C2.1

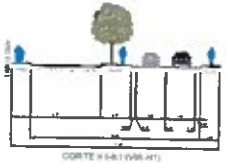
CORTE K-K' (VIA H1)



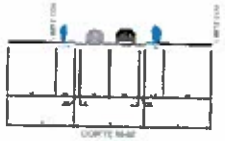
CORTE N-N'



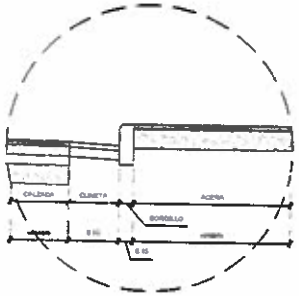
CORTE N-N'
VIA C2.1



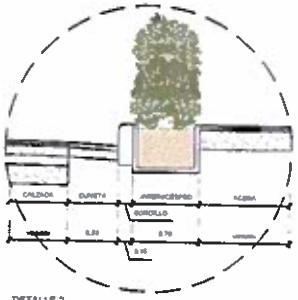
CORTE K-K-1 (VIA H1)



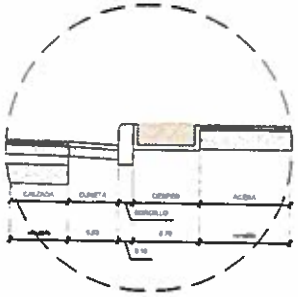
CORTE M-M'
VIA C1



DETALLE 1
Encuentro Borde de Acera sin vegetación y Calzada
escala 1:25



DETALLE 2
Encuentro Borde de Acera con vegetación + suelo permeable y Calzada
escala 1:25



DETALLE 3
Encuentro Borde de Acera (sin cuneta) + suelo permeable y Calzada
escala 1:25

SIMBOLOGIA

PROYECTO: PATRIMONIO
OBRA: NUEVA

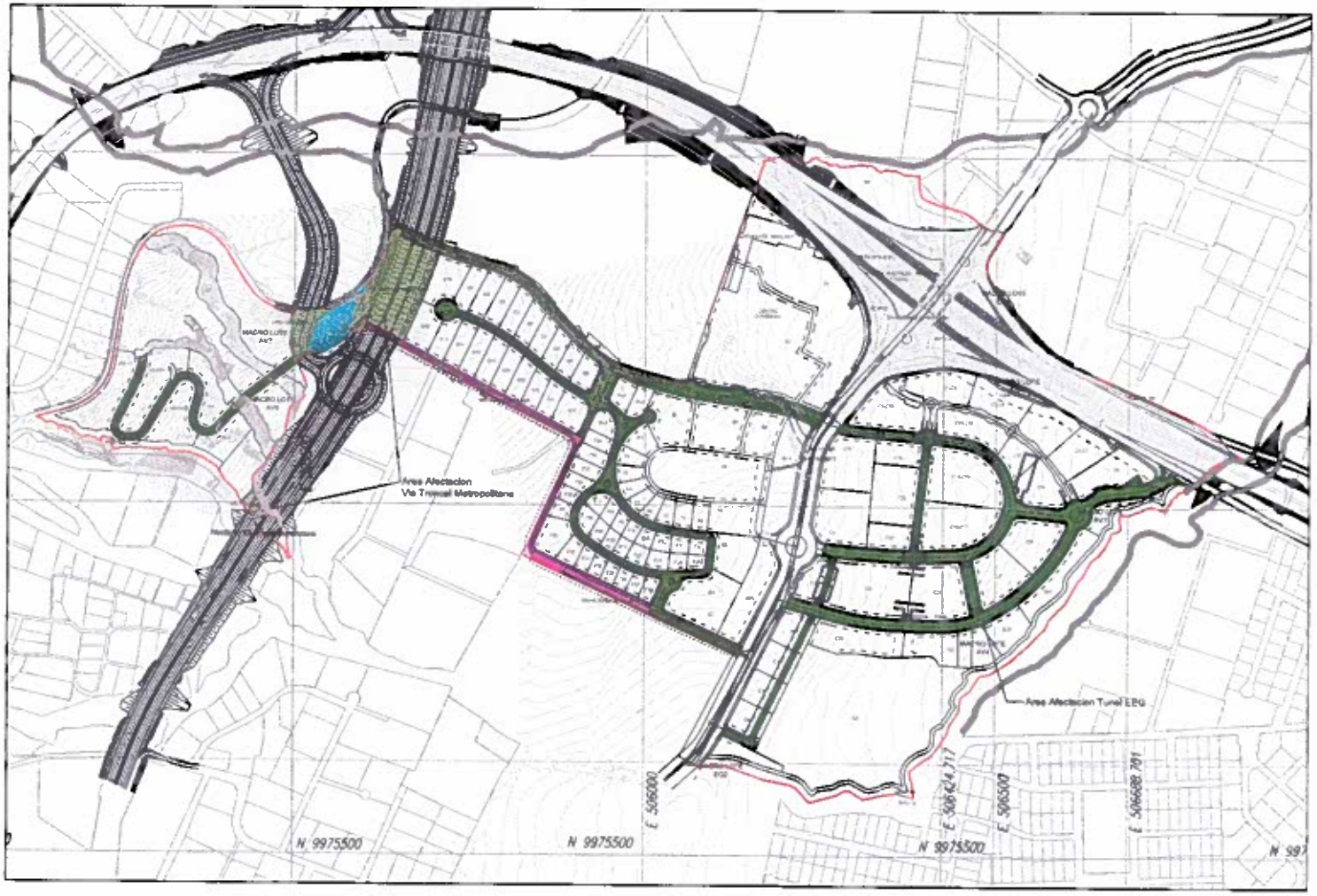
San Patricio

Condominio Santa Elisabeth

TUMBACO

10.2

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

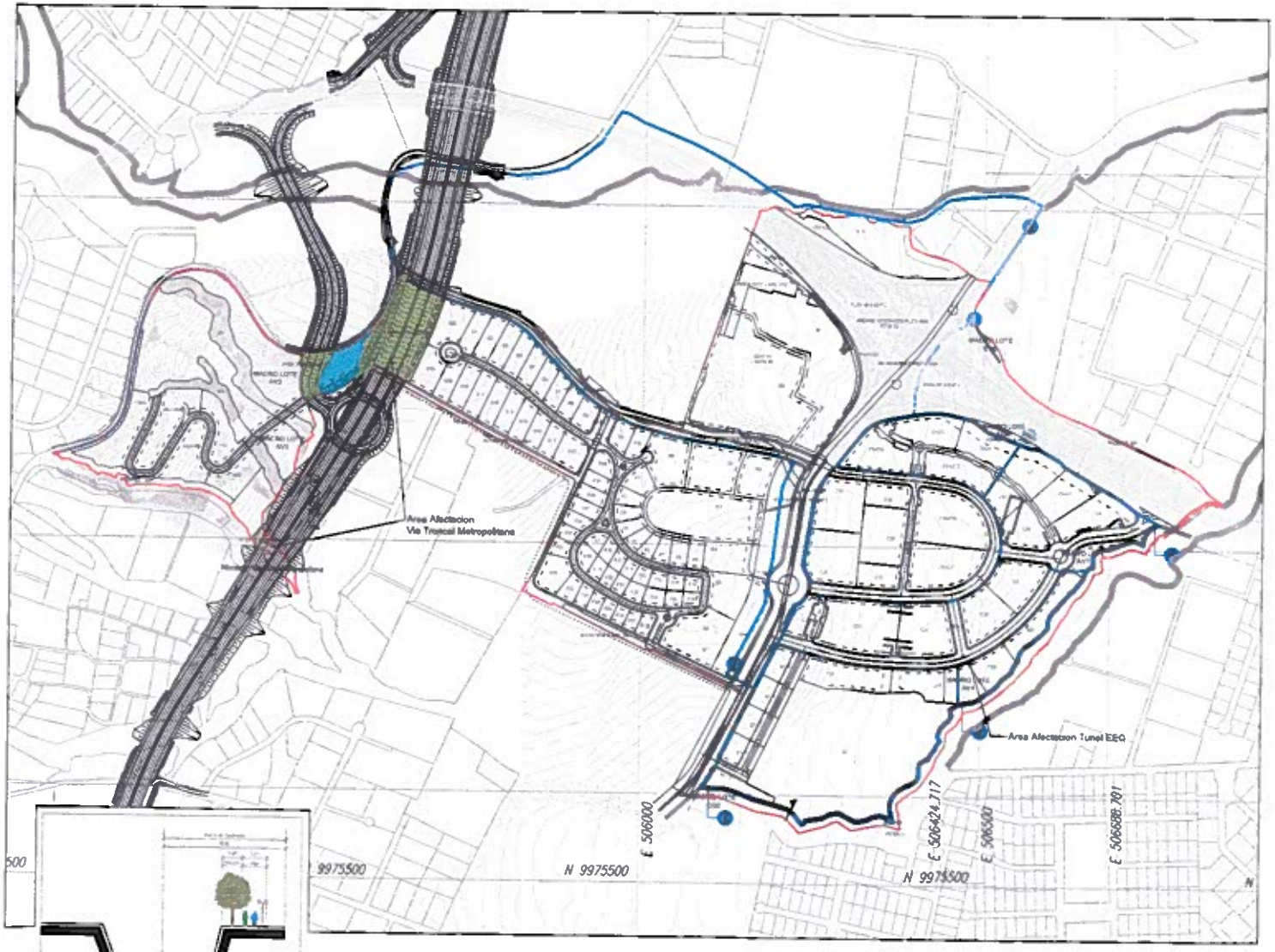


NORTE

GEOLOGIA

	San Patricio	
		TUMBADO
		11

	REVISADO POR	FECHA
REVISION 1	REVISADO0	FECHA0
REVISION 2	REVISADO1	FECHA1
REVISION 3	REVISADO2	FECHA2
REVISION 4	REVISADO3	FECHA3



CORTE EN BORDE DE QUEBRADA
esc 1:250

SIMBOLOGIA

Drenaje

Estación de Bombeo

OBRA NUEVA	San Patricio
	TURBIADO
	12

	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

SIMBOLOGIA

Acceso

Predio de Bulevar

PROYECTO BIENESTAR OBRA NUEVA	San Patricio		
Dominguez, Otero, Eduardo			PLANO AS-BUILT
Plano 13: Bulevar de Acceso			
			13

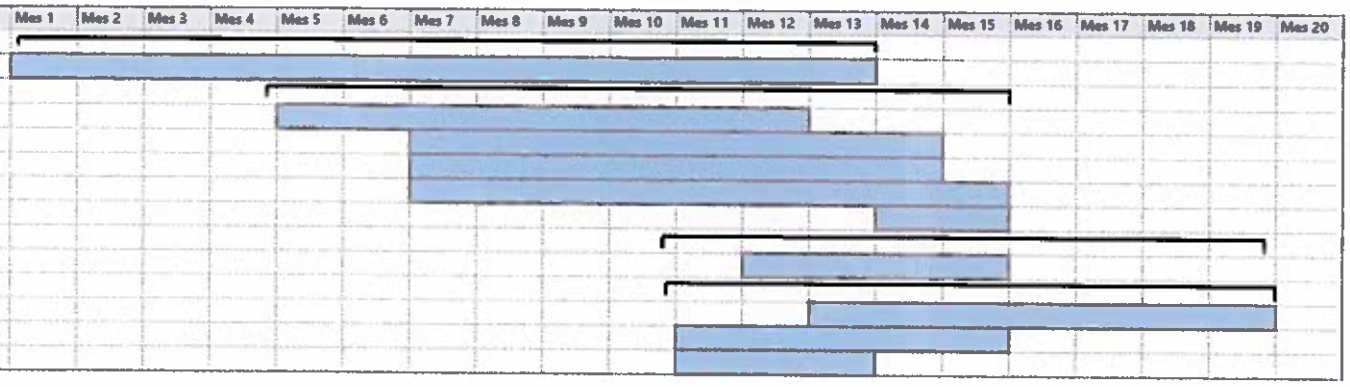
	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO0	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO1	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO2	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO3	FECHA3

Anexo II
Cronograma de Obras de Infraestructura

Proyecto San Patricio

Cronograma de Obra - Infraestructura Fase 1

EDT	Nombre de tarea	Duración
1	Vias	293 días
1.1	Publicas	293 días
2	Infraestructura	221.25 días
2.1	Agua Potable	162 días
2,2	Alcantarillado Sanitario	175 días
2,3	Alcantarillado Pluvial	162 días
2,4	Electricidad y Comunicaciones	180 días
2.5	Alumbrado Publico	25 días
3	Parques y areas de recreacion	189 días
3,1	Parques	68 días
3,2	Areas de recreacion	189 días
3.2.1	Ciclovia	128 días
3.2.2	Parque Lineal	111 días
4	Equipamiento urbano	60 días



Anexo III
Fichas Técnicas

AREAS VERDES
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

RESUMEN COD / MITIGACION

	LINEA BASE	CONCESIÓN ONEROSA
AREA VERDE NORTE AV1	Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Caminerías y paisajismo Mobiliario urbano - senderos
AREA: 10.551,94	$ 156.418,76	$ 156.418,76

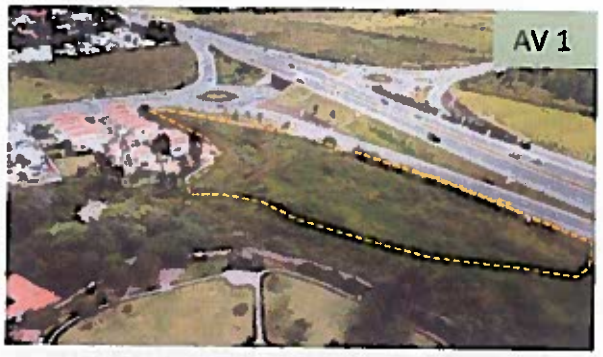
		LINEA BASE	CONCESIÓN ONEROSA
AREA DE CONSERVACIÓN +AV3+AV5	AV2	Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Caminerías y paisajismo Mobiliario urbano - senderos Señalización Hidrantes contra incendios
AV2	15.529,83		
AV3	7.506,03		
AV5	16.905,33		
AREA	39.941,19	$ 208.558,35	$ 208.558,35

	LINEA BASE	CONCESIÓN ONEROSA
BULEVAR ALFONSO LAMIÑA (ESCALON LUMBISÍ)	Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Caminerías y paisajismo Mobiliario urbano - senderos Fuentes de agua Cámaras de vigilancia y monitoreo
AREA: 11.041,67	$ 469.256,29	$ 469.256,29

		LINEA BASE	CONCESIÓN ONEROSA
CICLOVÍA +AV4+AV7		Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Caminerías y paisajismo Mobiliario urbano - senderos Fuentes de agua Cámaras de vigilancia y monitoreo
CICLOVIA	4.792,46		
AV 4	1.652,96		
AV 7	1.539,21		
AREA	7.984,63	$ 208.558,35	$ 208.558,35

LINEA BASE : 1´042.791,75

COD: 1´042.791,75



AREAS VERDES
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

RESUMEN COD / MITIGACION

DETALLE DE COSTOS COD

LINEA BASE DE AREAS VERDES A CARGO DEL PROMOTOR: 1´042.791,75

		LINEA BASE (PROMOTOR)			INCREMENTO LB (X LOCALIZACION)	
		COSTO	AREA	TOTAL 1	COSTO	TOTAL 2
		$ 9,00			$ 6,00	
AREAS VERDES PUAE	DISEÑO	$ 0,45	69.519,45	$ 31.283,75	$ 0,30	$ 20.855,84
AREA	MOV. TIERRAS	$ 1,35	69.519,45	$ 93.851,26	$ 0,90	$ 62.567,51
69.519,45	AJARDINAMIENTO	$ 1,80	69.519,45	$ 125.135,01	$ 1,20	$ 83.423,34
	MOBILIARIO URBANO	$ 4,05	69.519,45	$ 281.553,77	$ 2,70	$ 187.702,52
	SEÑALIZACIÓN	$ 0,45	69.519,45	$ 31.283,75	$ 0,30	$ 20.855,84
	ILUMINACION	$ 0,90	69.519,45	$ 62.567,51	$ 0,60	$ 41.711,67
	FISCALIZACION	$ -	-	$ -	$ -	$ -
				$ 625.675,05		$ 417.116,70
				TOTAL LINEA BASE	$ 1.042.791,75	

EQUIPAMIENTO DE AREAS VERDES POR PARTE DEL PUAE SUJETAS A CONCESION ONEROSA DE DERECHOS: 1´042.791,75

		EQUIPAMIENTO PUAE	EXCEDE LB (COD)
		$ 15,00	
EQUIPAMIENTO AREAS VERD	DISEÑO	$ 0,75	$ 52.139,59
AREA	MOV. TIERRAS	$ 2,25	$ 156.418,76
69.519,45	AJARDINAMIENTO	$ 3,00	$ 208.558,35
	MOBILIARIO URBANO	$ 6,75	$ 469.256,29
	SEÑALIZACIÓN	$ 0,75	$ 52.139,59
	ILUMINACION	$ 1,50	$ 104.279,18
	FISCALIZACION		$ -
			$ 1.042.791,75

Se calcula la línea base de Areas Verdes, considerando el 15% del costo por m2 de urbanización del proyecto (costo de urbanización: 60 usd Linea base 9usd). Debido a la localización y accesibilidad de las Areas Verdes, se incrementa la línea base a un valor de 15 usd **asumida por el promotor**. El costo de equipamiento adicional presupuestado por el PUAE es de 15 usd/m2, dando un total de 30usd de inversión en Areas Verdes Publicas

INFRAESTRUCTURA VIAL PUAE SAN PATRICIO

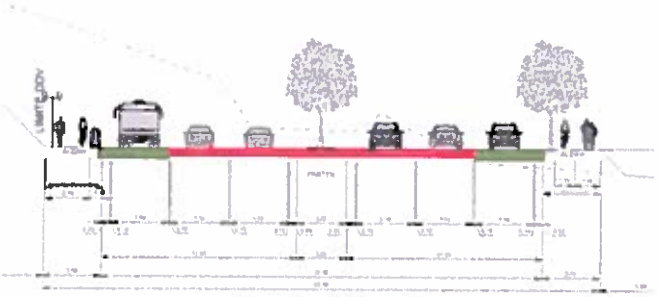
San Patricio

RESUMEN COD / MITIGACION

	MITIGACIÓN		CONCESIÓN ONEROSA
AVENIDA ALFONSO LAMIÑA (ESCALON LUMBISÍ)	Los dos carriles adicionales, uno en cada sentido de circulación, producto de la mitigación al impacto de tráfico, los cuales son adicionales a los previstos inicialmente en el diseño vial generado por la EPMMOP. Cuya sección original era de 27,6 m (en base al informe técnico de la Secretaría de Movilidad No. 153/14 del 17 de diciembre de 2014)		La sección vial de la calle Alfonso Lamiña de 27,6m, en el tramo No 1 (sector donde se desarrolla el PUAE San Patricio), el cual inicialmente se proponía y cuyo objetivo es mejorar la accesibilidad y movilidad al sector de Lumbisí

	AREA	VALOR	TOTAL
SUELO	8.252,61	$ 160,00	$ 1.320.417,60
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN	14.575,88	$ 51,23	$ 746.722,33
			$ 2.067.139,93

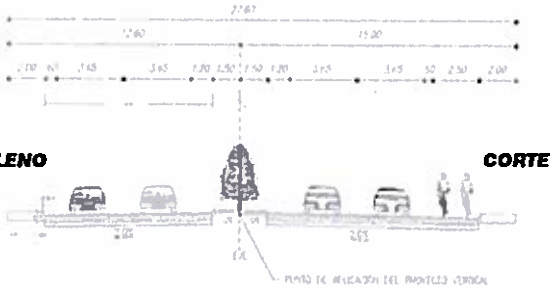
SECCIÓN TIPICA PUAE – ALFONSO LAMIÑA



CORTE 1-1' (VIA LUMBISÍ)

COD

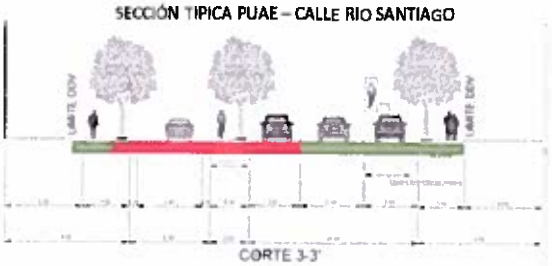
MIT



SECCIÓN TIPICA EPMMOP – ALFONSO LAMIÑA

	MITIGACIÓN		CONCESIÓN ONEROSA
CALLE RIO SANTIAGO (COLEGIOSPELLMAN)	La ampliación de dos carriles, uno en cada sentido de circulación, en el tramo que comprende desde el Escalón Lumbisí hasta la Vía denominada G-5 (tramo 1), generada en el proyecto. El objetivo de este ensanchamiento se debe a la mitigación del impacto al tráfico, cuyo principal generador son los buses escolares de dicha institución.		Ensanchamiento de la sección vial en el tramo existente que actualmente recibe alto tráfico vehicular por parte de buses escolares y corresponde a la vialidad pública de acceso al colegio y barrios vecinos
	En el tramo 2 el cual comprende desde la Vía G-5 hasta Vía Férrea, se amplia la acera en 1m para la circulación peatonal en una longitud de 340 m.		

SECCIÓN TIPICA PUAE – CALLE RIO SANTIAGO

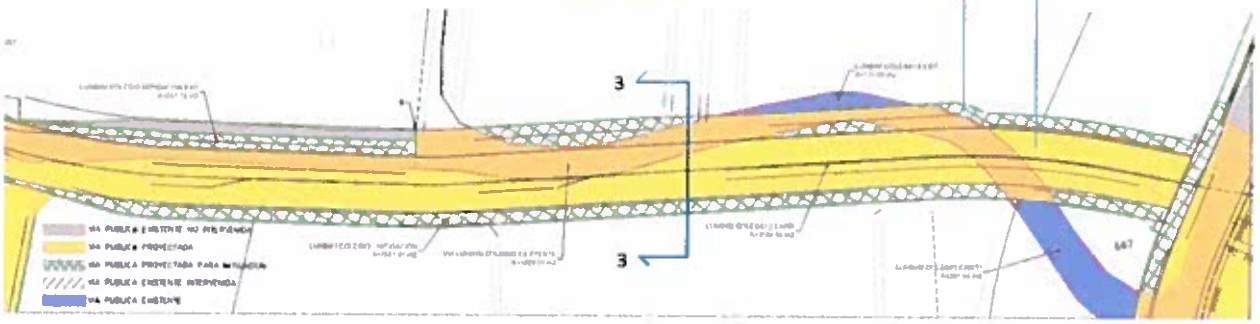


CORTE 3-3'

	AREA	VALOR	TOTAL
SUELO	5.787,79	$ 110,00	$ 636.656,90
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN	8.418,60	$ 43,51	$ 366.293,29
			$ 1.002.950,19

COD

MIT



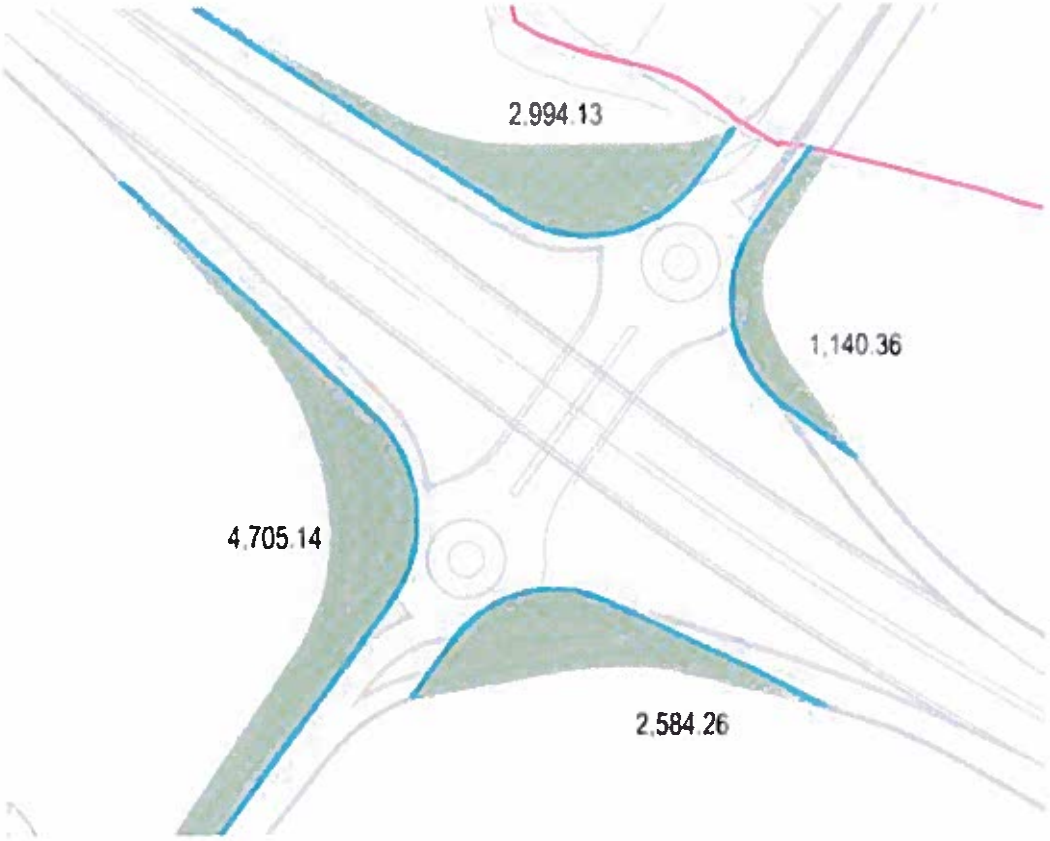
INFRAESTRUCTURA VIAL
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

RESUMEN COD / MITIGACION

	MITIGACIÓN		CONCESIÓN ONEROSA
AREAS ADICIONALES POR OCUPACIÓN DE LA OBRA VIAL DE RUTA VIVA	El diseño provisto por el PUAE San Patricio genera un incremento importante en la capacidad operativa del intercambiador el cual fue aprobado y contruido por la EPMMOP, logrando distribuir de mejor manera el flujo desde y hacia la ruta Viva con mayores condiciones de seguridad y fluidez para el tráfico vehicular		Son áreas adicionales ocupadas por la obra vial, las cuales no fueron incluidas en el proceso inicial de expropiación para la construcción de la Ruta Viva, este valor es de $1 372 583,30 en base a lo determinado en la sentencia del Juicio No. 17113-2014-3914, suscrita por la Corte Provincial de Justicia de Pichincha.

	AREA	VALOR	TOTAL
SUELO	12.478,03	$ 110,00	$ 1.372.583,30
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN	-	$ -	$ -
			$ 1.372.583,30



TOTAL COD POR INFRAESTRUCTURA VIAL: **4´442,673,42**

CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PUBLICO

AREA: 2,622,00 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: URBANO PUAE

DESCRIPCIÓN

En uno de los lotes destinado como Equipamiento Público (EQ 3), el PUAE propone la construcción de 2 instalaciones de servicio público, en cual se implantarán en los lotes asignados dentro del PUAE con libre accesibilidad para la comunidad.

Uno de estos destinado para la atención al publico como servicio de bienestar social, para la población que requiera este tipo de soporte en las actividades a realizarse dentro del PUAE.

Las estructuras serán destinadas para las siguientes actividades:

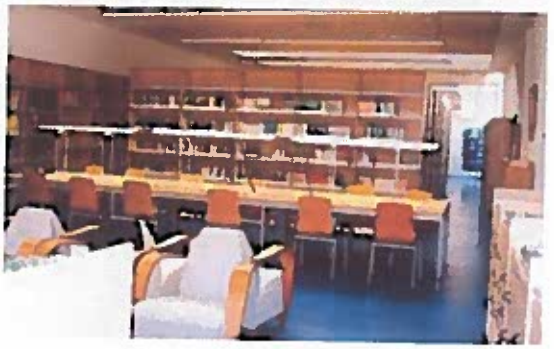
Bienestar Social: Cuidado infantil, Cuidado del adulto mayor, Centro Juvenil

TIPOLOGÍA CENTRO DE SERVICIO SOCIAL	TIPO D	USD/m2	AREA	COSTO TOTAL
COSTO m2 INTERIOR	575	$ 868,25	761,62	$ 661.276,57
FACTOR POR USO	1,51			
COSTO m2 EXTERIOR		$ 50,00	1.511,00	$ 75.550,00
TOTAL			,	$ 736.826,57

Los costos de las estructuras han sido determinadas en base a lo estipulado en la Ordenanza Metropolitana 19

RENDER DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

IMÁGENES DE REFERENCIA DEL FUTURO EQUIPAMIENTO INTERIOR



EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

RESUMEN COD / MITIGACION

CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PUBLICO

AREA: 2,622,00 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: URBANO PUAE

DESCRIPCIÓN

En uno de los lotes destinado como Equipamiento Público (EQ 3), el PUAE propone la construcción de 2 instalaciones de servicio público, en cual se implantarán en los lotes asignados dentro del PUAE con libre accesibilidad para la comunidad.

Uno de estos destinado como centro cultural, para el desarrollo de actividades de expresión artística, con amplios espacios de reunión , auditorios, mediateca, investigación y plazas exteriores para reuniones amplias y manifestaciones culturales.

Las estructuras serán destinadas para las siguientes actividades:

Centro Cultural : Expresiones plásticas, musicales, artísticas

TIPOLOGÍA CENTRO CULTURAL	TIPO D	USD/m2	AREA	COSTO TOTAL
COSTO m2 INTERIOR	575	$ 667,00	213,91	$ 142.677,97
FACTOR POR USO	1,16			
COSTO m2 EXTERIOR		$ 50,00	1.473,00	$ 73.650,00
				$ 216.327,97

Los costos de las estructuras han sido determinadas en base a lo estipulado en la Ordenanza Metropolitana 193 para la estimación de la construcción en función de la tipología, sistema constructivo y uso.

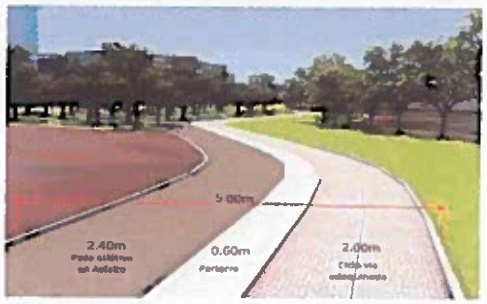
RENDER DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

TOTAL COD POR EQUIPAMIENTO SOCIAL: **953.154,54**

EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

RESUMEN COD / MITIGACION



RESUMEN COD PUAE SAN PATRICIO

EQUIPAMIENTO DE AREAS VERDES	
$	1.042.791,75
ALFONSO LAMIÑA	
$	2.067.139,93
RIO SANTIAGO	
$	1.002.950,19
AREAS ADICIONALES RUTA VIVA	
$	1.372.583,30
EQUIPAMIENTO SERVICIO SOCIAL	
$	736.826,57
EQUIPAMIENTO CULTURAL	
$	216.327,97
TOTAL PAGO EN ESPECIE	
$	6.438.619,70
PAGO EN EFECTIVO	
$	370.147,30
TOTAL COD - CALCULO	
$	6.808.767,00

AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 001 AV1

AREA VERDE NORTE AV1

AREA: 10,551,94 m

TERRENO: PENDIENTE 0-10%

ENTORNO: EDIFICADO – VIA ARTERIAL

CAPACIDAD DE ACOMODAR EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PÚBLICO

DESCRIPCIÓN

El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente.

TRATAMIENTO

Se platea la posibilidad de establecer el equipamiento básico para el funcionamiento de un JARDIN BOTÁNICO de manejo comunitario, para el cultivo y venta de especies nativas que aporten a la reforestación del sector. En colaboración con el municipio, se planteará el manejo de este JARDIN como una actividad comunitaria auto sustentable que permita generar fuentes de empleo y beneficios ambientales

LINEA BASE

- Limpieza de vegetación excesiva y poda general
- Movimiento de tierras – aterrazados y nivelación
- Adecuación de accesibilidad y facilidad de circulación por medio de senderos
- Cerramientos con lotes vecinos

EQUIPAMIENTO

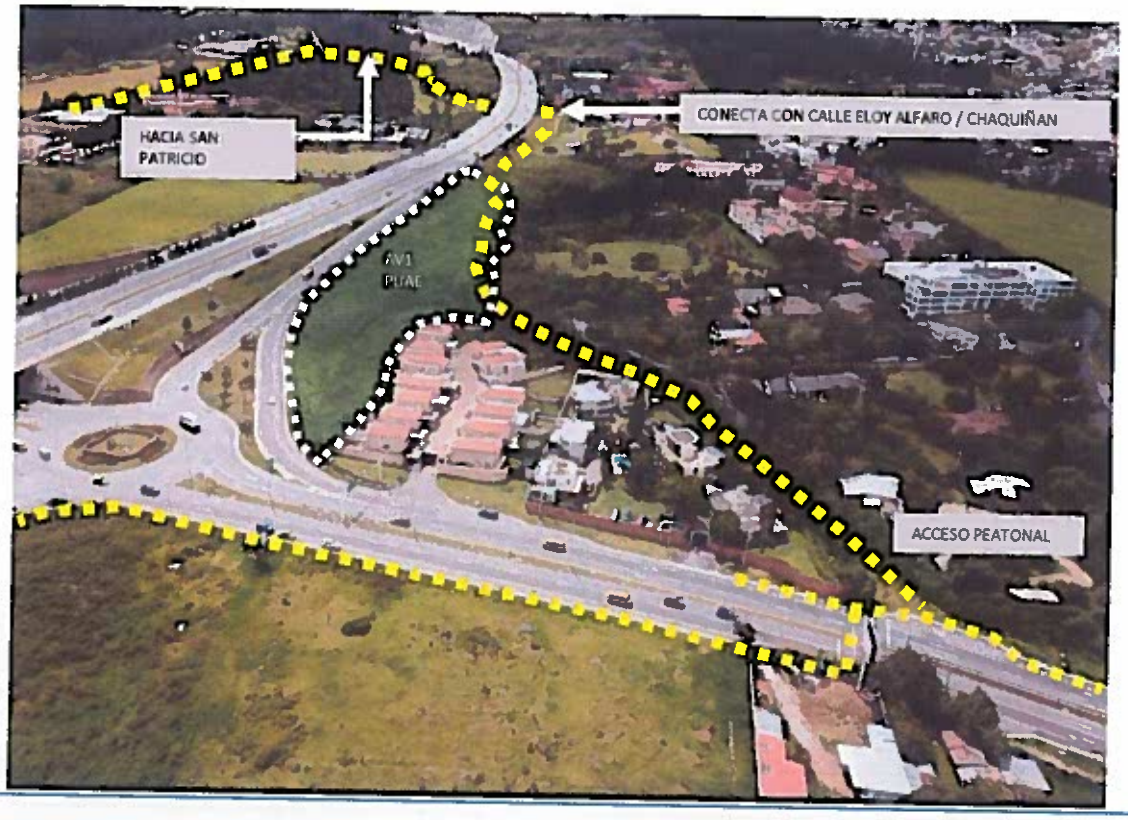
- Sistemas de drenajes de aguas lluvias
- Sistema de iluminación
- Caminerías - paisajismo
- Mobiliario - senderos

AREAS VERDES PUBLICAS
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

FICHA TÉCNICA 001

AV1



IMÁGENES DE REFERENCIA

CIRCUITO DE ACCESIBILIDAD PEATONAL / BICICLETA POR MEDIO DEL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE Y AREAS VERDES PROPUESTAS POR EL PUAE – SECTOR NORTE

EL SISTEMA DE ACERAS EXISTENTE PERMITIRÁ UNA ADECUADA Y SEGURA ACCESIBILIDAD JUNTO CON UN TRATAMIENTO Y EQUIPAMIENTO ADECUADO

AREAS VERDES PUBLICAS
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

FICHA TÉCNICA 001

AV1

PARQUE JARDIN	cantidad	unidad
Encespado	9.725,00	m2
Arbolado	300,00	u
Invernaderos	4,00	u
Caminerías	2.592,00	m2
Cerramientos	1.500,00	m

AREA VERDE NORTE		$	156.519,54
DISEÑO	5%	$	7.825,98
MOV. TIERRAS	15%	$	23.477,93
AJARDINAMIENTO	20%	$	31.303,91
MOBILIARIO URBANO	45%	$	70.433,79
SEÑALIZACIÓN	5%	$	7.825,98
ILUMINACION	10%	$	15.651,95

INVERSION TOTAL AV1: 313.039,08 usd
CONCESION ONEROSA: 156.519,54 usd

AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 002 AV2-AV3-AV5

AREA DE CONSERVACIÓN AV2-AV3

AREA: 39,941,19 m

TERRENO: PENDIENTE 15%-20%

ENTORNO: BOSQUE

CAPACIDAD DE AREA DE CONSERVACION ECOLÓGICA

DESCRIPCIÓN

Terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque de eucalipto el cual se propone mantener como área de conservación ambiental y adecuada como un espacio de recreación, deporte y refugio silvestre.

Se plantea la incorporación de especies nativas para remplazar progresivamente el eucalipto por especies que generen una mayor oxigenación y atracción de especies animales.

TRATAMIENTO

Tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles para como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre.

LINEA BASE

- Limpieza de vegetación excesiva y poda general
- Adecuación de accesibilidad y facilidad de circulación por medio de senderos
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de canalización de aguas / planta de tratamiento
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario deportivo y de descanso
- Hidrantes contra incendios

AREAS VERDES PUBLICAS
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

FICHA TÉCNICA 002

AV2-AV3

ACCESIBILIDAD DESDE LA VIA PÚBLICA – VIA FERREA (CALLE ELOY ALFARO) CAPACIDAD DE ENLAZAR CON EL CHAQUIÑAN.

AREA CON ALO POTENCIAL DE CONSEREVACIÓN DE VIDA SILVESTRE Y ATRACTIVO NATURAL PARA RECREACIÓN POR MEDIO DE CIRCUITOS Y SENDEROS NATURALES

IMÁGENES DE REFERENCIA

AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 002 AV2-AV3

AREA DE BOSQUE Y CONSERVACION

	cantidad	unidad
Sistema de drenaje	1,00	global
Cerramientos	650,00	m
Senderos y Caminerías	1.200,00	m2
Luminarias	40,00	u
Señalizacion	1,00	global
Tratamiento y Limpieza	25.132,00	m2

AREA VERDE - BOSQUE		**$**	**208.692,72**
DISEÑO	10%	$	20.869,27
MOV. TIERRAS	15%	$	31.303,91
AJARDINAMIENTO	40%	$	83.477,09
MOBILIARIO URBANO	20%	$	41.738,54
SEÑALIZACIÓN	5%	$	10.434,64
ILUMINACION	10%	$	20.869,27

INVERSION TOTAL AV2/AV3: 417.385,44 usd
CONCESION ONEROSA: 208.692,72 usd

AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 003 AV5

BULEVAR ALFONSO LAMIÑA

AREA: 11,041,67 m

TERRENO: PENDIENTE 0%-15%

ENTORNO: FRENTE A VIA COLECTORA

DESCRIPCIÓN

Será construida en el tramo que comprende el desarrollo del PUAE, se construirá en paralelo el parque lineal en el costado occidental de la vía, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. El concepto a implementar en esta área es basado en un parque **cultural,** que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan instalar obras de arte, esculturas y expresiones plásticas de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante.

TRATAMIENTO

Movimiento de tierras para generar accesibilidad desde la vía pública y permita continuidad en el recorrido longitudinal del parque. Instalación de césped natural y vegetación nativa en base al diseño paisajístico adecuado. El área contará con un sistema de riego de aguas lluvias recicladas, de manera que se preserve la calidad de la vegetación y las condiciones estéticas y ambientales del parque.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y vegetación nativa – arboles y arbustos
- Adecuación de accesibilidad desde la vía pública
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de riego
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario urbano – sitios de reunión
- Senderos caminerías
- Fuentes de agua
- Cámaras de vigilancia

AREAS VERDES PUBLICAS
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

FICHA TÉCNICA 003

AV5

El área verde se concibe como un parque / bulevar de dominio público, que permite la implantación de equipamiento y mobiliario urbano destinado a la recreación pasiva y sitios de encuentro y cultura.

IMÁGENES DE REFERENCIA

AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 003 AV5

Arbolado	140,00	u
Bancas - Hormigon Visto	6,00	u
Basureros - Acero Inoxidable	12,00	u
Cesped	3.382,14	m2
Circulación libre - Hormigón tratado	1.612,52	m2
Circulación lineal - Hormigón visto	3.595,04	m2
Deck Mirador	1.300,00	m2
Fuente 1	550,00	m2
Fuente 2	400,00	m2
Jardinería	80,00	u
Luminarias - LED	22,00	u
Pisos - Grava Gris	3.423,19	m2
Seguridad - Camaras	12,00	u
Instalacion de sistema de riego por aspersión para cesped	16.517,94	m2

BULEVAR ALFONSO LAMIÑA		**$**	**469.558,62**
DISEÑO	10%	$	46.955,86
MOV. TIERRAS	15%	$	70.433,79
AJARDINAMIENTO	35%	$	164.345,52
MOBILIARIO URBANO	25%	$	117.389,66
SEÑALIZACIÓN	5%	$	23.477,93
ILUMINACION	10%	$	46.955,86

INVERSION TOTAL AV5: 939.117,24 usd

CONCESION ONEROSA: 469.558,62 usd

AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 004	CICLOVÍA + AV4 +AV7

CICLO VIA + AV4 +AV7

AREA: 7,984,63 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-10%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

CICLOVIA	4.792,46
AV 4	1.652,96
AV 7	1.539,21
TOTAL	7.984,63

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento de áreas verdes públicas, la entrega de un área ubicada a lo largo de la quebrada de Auqui, adecuada y equipada como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclo vía planteado en el proyecto. Longitud en borde de quebrada 1km. Total de ciclovías en carril compartido en vías internas 8Km.

En el recorrido de la ciclovía a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, que vinculan el trazado de la ciclovía con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión.

Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano como sitios de descanso junto a los recorridos peatonales.

TRATAMIENTO

El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas, paisajismo y cámaras de vigilancia. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes, y acceso al sistema peatonal del proyecto.

La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y vegetación nativa – arboles y arbustos
- Tratamiento de la vegetación existente del borde de Quebrada
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

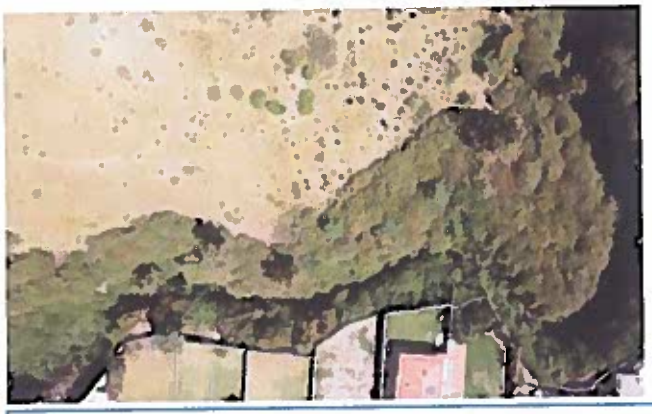
- Sistemas de riego
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario urbano – sitios de reunión – calistenia
- Instalación de pisos adecuados para el recorrido deportivo
- Cámaras de vigilancia
- Hidrantes contra incendios

AREAS VERDES PUBLICAS
PUAE SAN PATRICIO

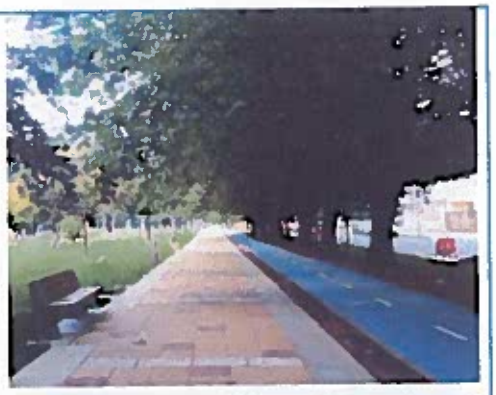
San Patricio

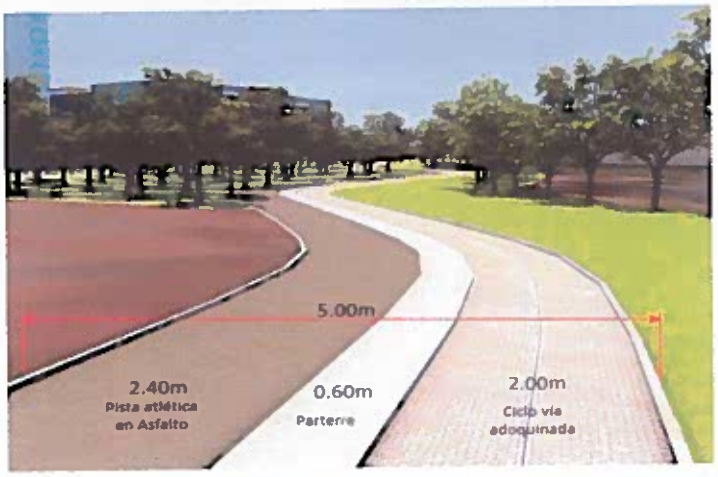
FICHA TÉCNICA 004

CICLOVÍA AV4 –AV7



IMÁGENES DE REFERENCIA





AREAS VERDES PUBLICAS
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

FICHA TÉCNICA 004

CICLOVÍA
AV4 –AV7

CICLOVÍA - BORDE DE QUEBRADA

	cantidad	unidad
Cesped - Retiros	1.435,54	m2
Jardinería - Borde de Quebrada	3.990,71	m2
Cerca Viva - Arboles	900,00	u
Basureros - Acero Inox	120,00	u
Seguridad - Camaras	20,00	u
Adoquin - Caminerias	3.938,33	m2
Parterre - Grava	975,84	m2
Luminarias - LED	60,00	u
Bancas - Metalicas	60,00	u
Asfalto - Pista de trote	3.867,92	m2

AREA VERDE C - JUNTO A CICLO VIA

AREA 1.652,96 m2

Encespado	1.652,96	m2
Arbolado	183	u

AREA VERDE D - JUNTO A CICLOVÍA

AREA 1.533,26 m2

Encespado	1.533,26	m2
Arbolado	120	u
Bancas - Hormigon Visto	6	
Basureros - Acero Inoxidable	4	

		CONCESION ONEROSA
CICLOVIA PARQUE LINEAL		**$ 208.827,05**
DISEÑO	10%	$ 20.882,70
MOV. TIERRAS	15%	$ 31.324,06
AJARDINAMIENTO	40%	$ 83.530,82
MOBILIARIO URBANO	20%	$ 41.765,41
SEÑALIZACIÓN	5%	$ 10.441,35
ILUMINACION	10%	$ 20.882,70

INVERSION TOTAL C/D/Ciclovía: 417.385,44 usd
CONCESION ONEROSA: 208.020,87 usd

INFRAESTRUCTURA VIAL PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 005 VIAS PUBLICAS

Av. ALFONSO LAMIÑA - COLECTORA

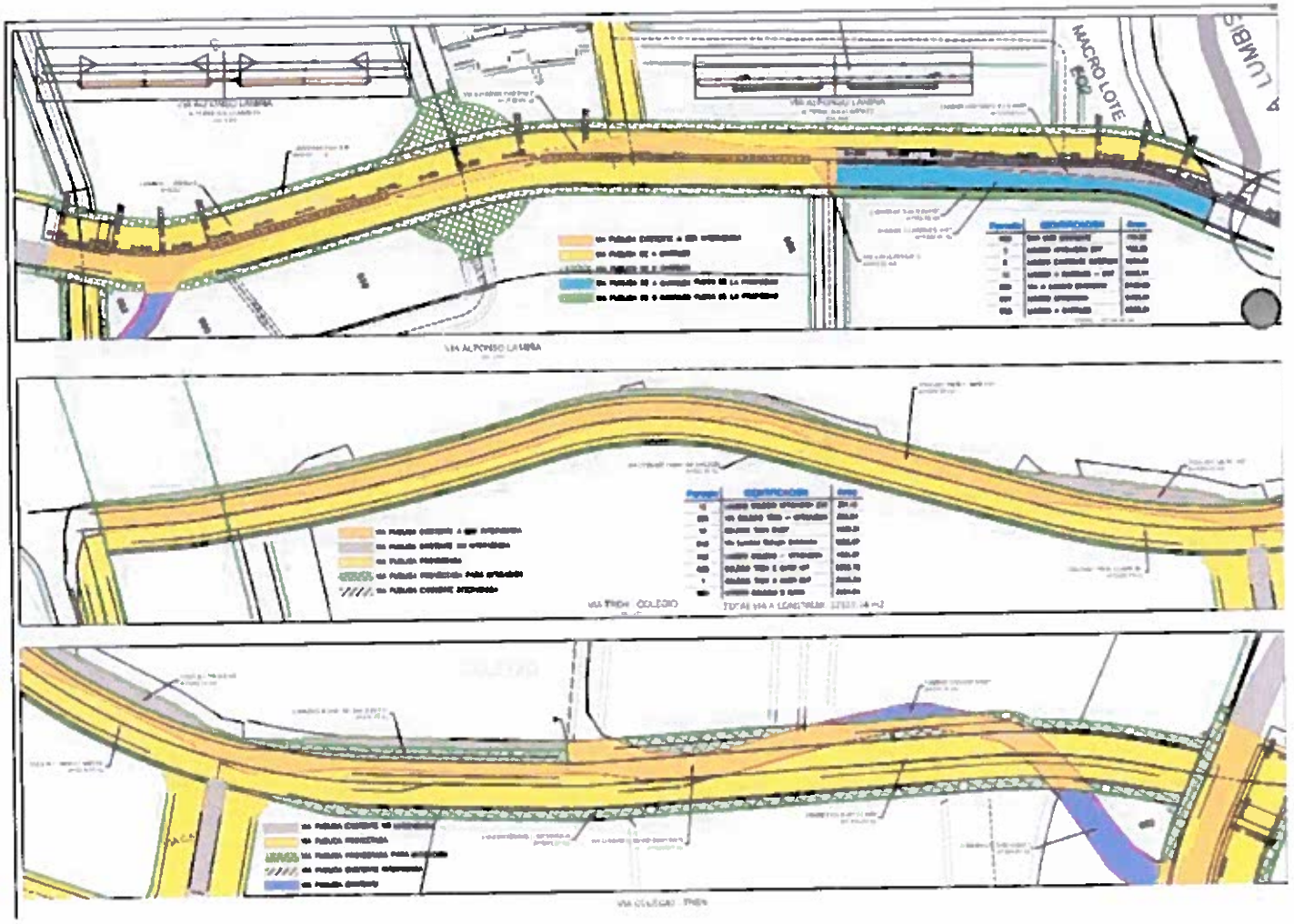
IDENTIFICACION DE LAS ÁREAS CORRESPONDIENTES A LA SECCION VIAL DE 4 CARRILES
IDENTIFICACION DE AREAS CORRESPONDIENTES A LA MITIGACIÓN (INCREMENTO DE 4 A 6 CARRILES) Y AFECTACIÓN
IDENTIFICACION DE AEREAS DE AFECTACIÓN A VECINOS

CALLE RIO SANTIAGO – LOCAL

IDENTIFICACION DE AREAS DE AFECTACIÓN
ENSANCHAMIENTO EN EL TRAMO HASTA EL COLEGIO SPELLMAN (3 CARRILES + PARTERRE) ACCESO DE BUSES
ENSANCHAMIENTO DE SECCION HASTA CALLE ELOY ALFARO (VIA FERREA) + ACERAS PEATONALES
INTESERCCIÓN SEMAFORIZADA PARA SALIDA DE BUSES HACIA CALLE RIO SANTIAGO (SEGURIDAD PEATONAL)

***COSTOS REFERENCIALES PROVISTOS POR EPMMOP**

		CONCESION ONEROSA DE DERECHOS			PROMOTOR		MUNICIPIO	MONTO TOTAL INVERSION
OBRA	RUBROS	COSTO	AREA	COD	AREA	PROMOTOR		
AV. ALFONSO LAMIÑA AREA 20 012,49	DISEÑO	$ 2,56	14 575,88	$ 37.336,12	5 436,61	$ 13 925,88		$ 51 261,99
	CONSTRUCCIÓN	$ 48,67	14 575,88	$ 709.386,22	5 436,61	$ 264 591,65		$ 973 977,87
	SUELO	$ 160,00	8 252,61	$ 1.320.417,60	5 436,61	$ 869 857,60		$ 2 190 275,20
	FISCALIZACION	$ -	-	$ -	-	$ -	EPMMOP	
				$ 2.067.139,93		$ 1.148.375,13		$ 3.215.515,06
CALLE RIO SANTIAGO AREA 10 363,25	DISEÑO	$ 2,17	8 418,60	$ 18 268,36	1 944,65	$ 4 219,89		$ 22 488,25
	CONSTRUCCIÓN	$ 41,34	8 418,60	$ 348 024,92	1 944,65	$ 80 391,83		$ 428 416,75
	SUELO	$ 110,00	5 787,79	$ 636 656,90	1 944,65	$ 213 911,50		$ 850 568,40
	FISCALIZACION	$ -	-	$ -			EPMMOP	
				$ 1.002.950,19		$ 298.523,22		$ 1.301.473,41



INFRAESTRUCTURA VIAL PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 006 VIAS PUBLICAS

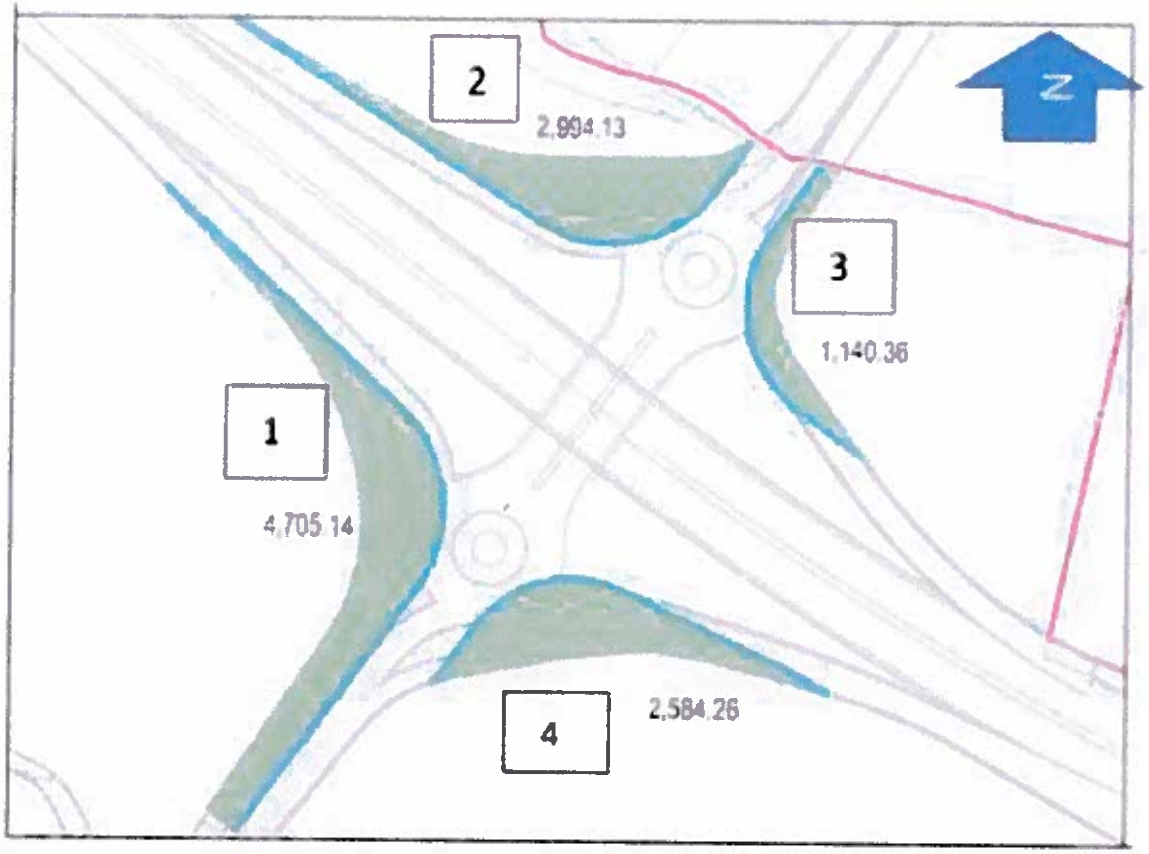
AREAS ADICIONALES OCUPADAS POR LA RUTA VIVA

IDENTIFICACION DE AREAS OCUPADAS POR LA OBRA VIAL PUBLICA – ADICIONALES AL PROCESO DE EXPROPIACION

INSPECCION Y VERIFICACION DE AREAS POR PARTE DE EPMMOP

***VALOR DEL SUELO DE ACUERDO A SENTENCIA DE EXPROPIACIÓN POR AFECTACION PARCIAL**

			CONCESION ONEROSA DE DERECHOS			PROMOTOR		MUNICIPIO	MONTO TOTAL INVERSION
	OBRA	RUBROS	COSTO	AREA	COD	AREA	PROMOTOR		
4	AREAS ADICIONALES O POR LA OBRA VIAL RUTA VIVA	SUELO	$ 110,00	12478,03	$ 1.372.583,30				$ 1.372.583,30



EQUIPAMIENTO PUBLICO PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 007 EQ1-EQ3

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 6.259,05 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, un área de terreno ubicada al sur este del proyecto, con accesibilidad desde la nueva red vial pública, colindante con áreas verdes y el corredor natural de la quebrada el Auqui.

El área de equipamiento de este sector se conforma de dos lotes, los cuales podrán ser destinados para la construcción de equipamiento público, de acuerdo a los requerimientos de la zona.

TRATAMIENTO

El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y estabilización del suelo
- Infraestructura de servicios básicos
- Cerramientos provisionales

EQUIPAMIENTO

- Diseño Arquitectónico en base a programa por definir
- Construcción de la edificación
- Adecuación de accesos

EQUIPAMIENTO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

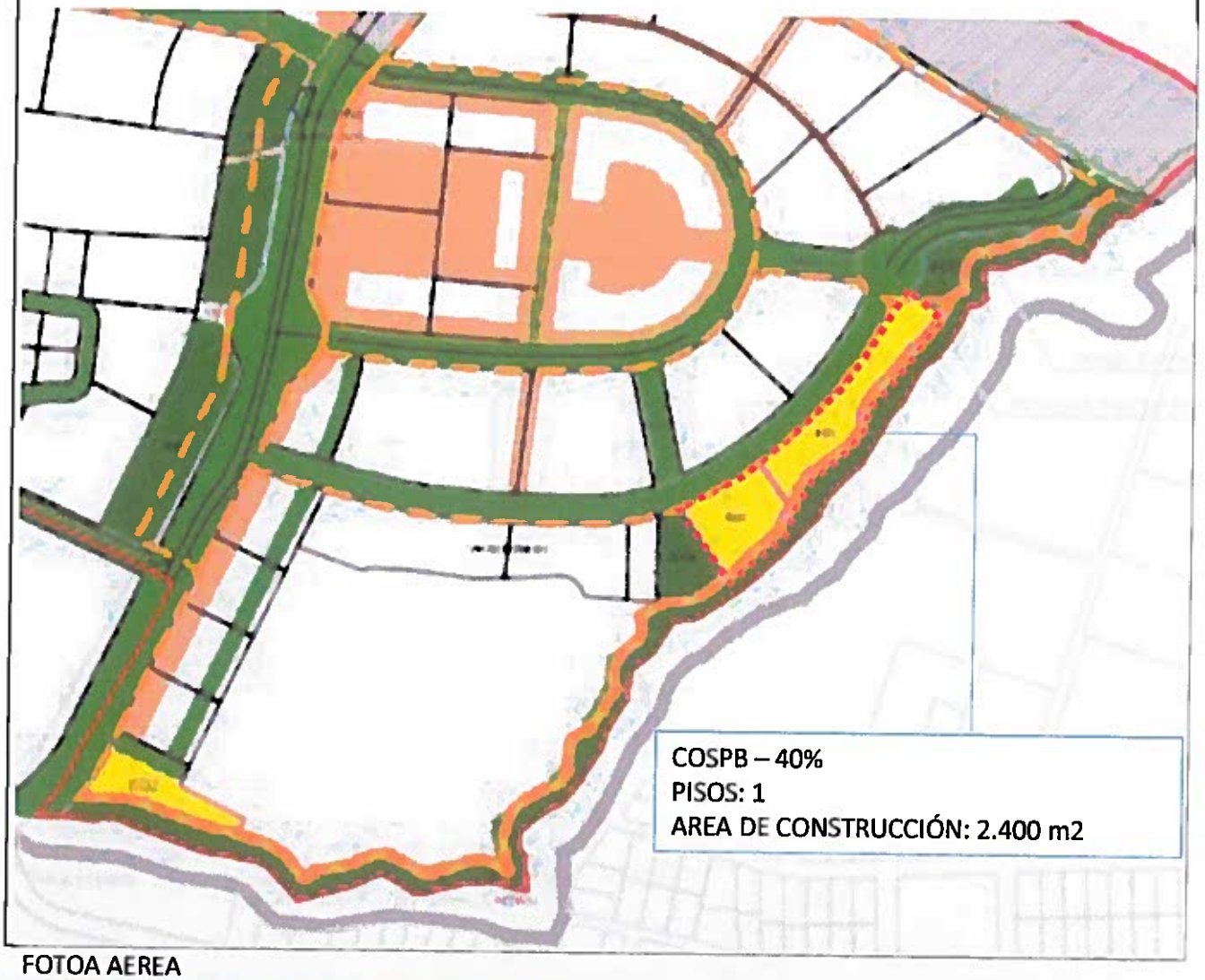
FICHA TÉCNICA 007

EQ1-EQ3

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 6.259,05 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



FOTOA AEREA

EQUIPAMIENTO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

FICHA TÉCNICA 008

EQ 2

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 2.491,29

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, un área de terreno ubicada al sur del proyecto, con accesibilidad desde la nueva red vial pública, y desde la Avenida Alfonso Lamiña, colindante con áreas verdes y el corredor natural de la quebrada el Auqui.

El área de equipamiento de este sector se conforma de un lotes, el cuales podrán ser destinados para la construcción de equipamiento público, de acuerdo a los requerimientos de la zona.

TRATAMIENTO

El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Infraestructura de servicios básicos
- Colocación de césped y estabilización del suelo
- Cerramientos provisionales

EQUIPAMIENTO

- Diseño Arquitectónico en base a programa por definir
- Construcción de la edificación
- Adecuación de accesos

EQUIPAMIENTO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

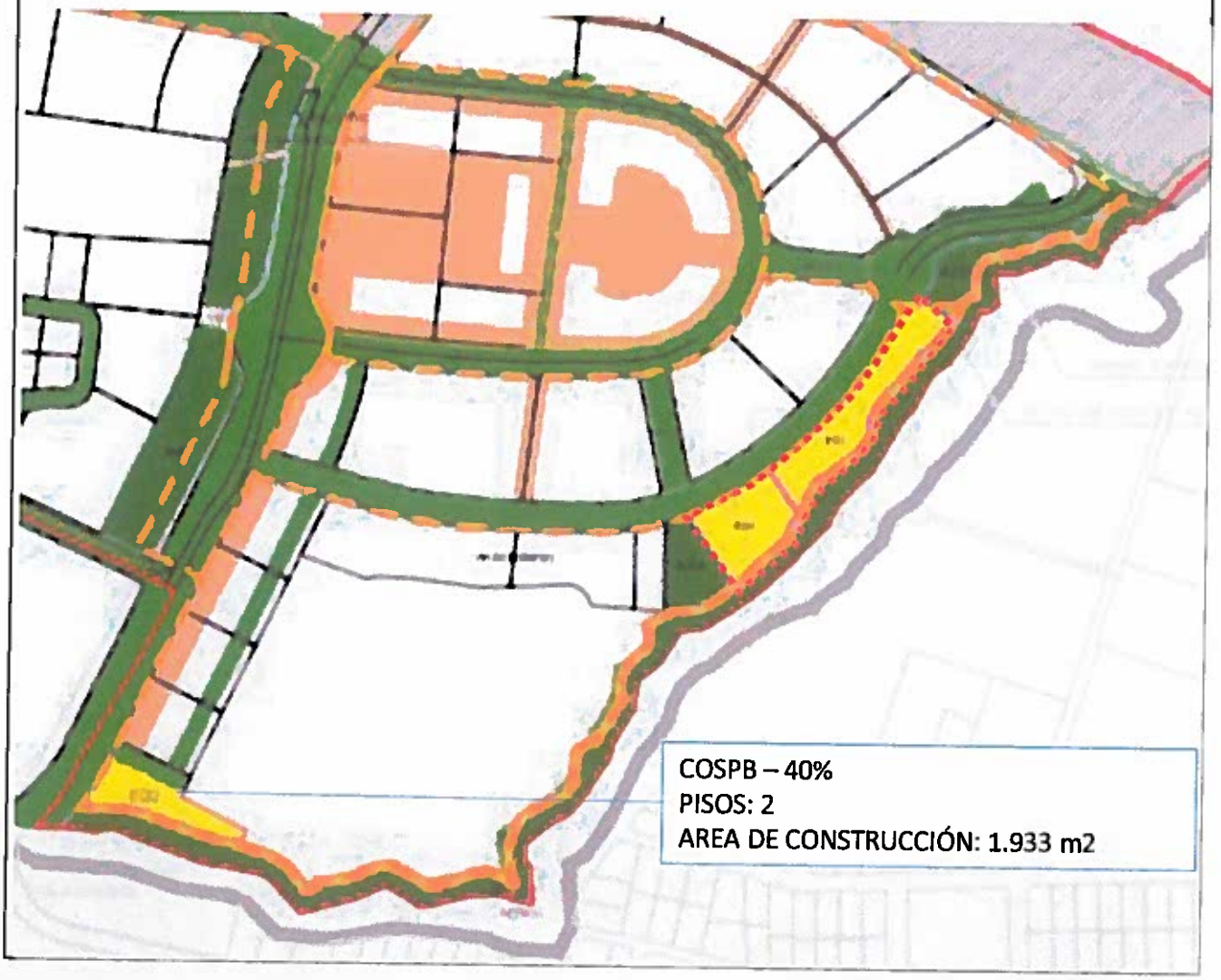
FICHA TÉCNICA 009

EQ 2

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 2.491,29 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



IMÁGENES DE REFERENCIA-POSIBLE DESARROLLO FUTURO NO IMPUTADOS A COD

EQUIPAMIENTO PUBLICO PUAE SAN PATRICIO	San Patricio	FICHA TÉCNICA 010 EQ4-EQ5

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 1,375,03

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: FRENTE A CARRILES DE SERVICIO DE RUTA VIVA

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, dos áreas de terreno ubicadas frente a la Ruta Viva, destinadas para paradas de transporte masivo tipo BRT, de acuerdo a los planes de movilidad de DMQ para servicio en la ruta Quito - Aeropuerto

El área de equipamiento de este sector se conforma de dos lotes conformados como bahías de estacionamiento para buses, con capacidad de albergar unidades en espera, carriles de acceso y salida, garantizando la seguridad.

El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos, bordillos, aceras, señalización horizontal, vertical e iluminación.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Estructura de pavimentos
- Señalización

EQUIPAMIENTO

- Diseño Arquitectónico de las estaciones
- Construcción de las paradas
- Adecuación de accesos

EQUIPAMIENTO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO

San Patricio

FICHA TÉCNICA 010

EQ4-EQ5

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 1,375,03

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

IMÁGENES DE REFERENCIA

FASE I – PARADAS DE TRANSPORTE INTERPARROQUIAL

FASE 2 – PARADAS DE BRT TRANSPORTE MASIVO

Anexo IV

Informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018

212

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

Quito DM, 19 ABR 2018
Oficio No. SM- 0677 2018

Arquitecto
Jacobo Herdoiza Bolaños
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar

***Asunto:** Informe técnico sobre Estudio de Movilidad PUAE San Patricio*

De mi consideración:

Hago referencia al oficio STHV-DMPPS-0505 ingresado con ticket # 2018-016617, en el cual adjunta el expediente del proyecto San Patricio, con el estudio de movilidad, a fin de que se emita el criterio técnico en el ámbito de competencia de la Secretaría de Movilidad.

Al respecto y una vez revisada la documentación enviada, esta Secretaría emite informe favorable, sobre el Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación del Proyecto Urbano Arquitectónico San Patricio, ubicado en la parroquia Cumbayá, para lo cual se adjunta el informe técnico IT-SM-DPPM-020/2018 junto con el expediente completo.

Atentamente,

Abg. Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

QUITO SECRETARÍA DE MOVILIDAD M.D.M.Q.

Adj. IT-SM-DPPM-020/2018
cc. Administración Zonal Tumbaco
Dirección Metropolitana de Inspección

Elaborado por	HVilatuna	DPPM	2018/04/17	
Revisado por	GHinostroza	DPPM	2018/04/17	

Ticket # 2018-016617

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

Direccion de Politicas y Planeamiento de la Movilidad

IT-SM-DPPM-020/2018

INFORME DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y PROPUESTA DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "SAN PATRICIO", HDA. MÁLAGA. CUMBAYÁ

Fecha ingreso: 01/02/2018

Ticket #: 2018-016617

Solicitante: Jacobo Herdoiza Bolaños
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda

Clave Catastral: 10112 05 001

Predio: 1345504

Resultado: **APROBADO**

Acciones a realizar: Implementar las medidas de mitigación descritas en el presente informe

Fecha de emisión: 17/04/2018

Copia:

- Administración Zonal Tumbaco
- Dirección Metropolitana de Inspección

1. Datos Generales del Proyecto

- Ubicación: en la intersección de la Ruta de Integración de los Valles Ruta VIVA y Escalón Lumbisí (calle Alfonso Lamiña). Ver figura No. 1.
- Barrio y/o Parroquia: Hda. San Patricio – Auqui Chico/ Cumbayá.
- Zonificación: A39 (A1006-40)
- Forma de ocupación del suelo: (A) Aislada
- Clasificación del suelo: (SU) Suelo Urbano
- Uso de suelo: (M) Múltiple
- Factibilidad de servicios básicos: SI
- Número de Pisos: Se identifican diferentes usos y ocupación, conforme se detalla a continuación tabla No 1.

Tabla No. 1
Cuadro de Áreas del PUAE San Patricio.

ÁREAS POR LOTE					ÁREAS POR PARCELA		
PARCELA	USO DE SUELO	LOTE	UNIDADES CONSTRUCCIÓN	N. PISOS	AREA LOTE	ÁREA CONSTRUCCIÓN	ÁREA UTIL
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	2	13	37962.04	148 401.47	126 141.25
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	2	13			
C1	OFICINAS 1RA	C5	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	2	8			
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	2	13			
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-	2	12			

		C12					
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	1	13			
C1	OFICINAS 3RA	C14	1	13			
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14-C15	2	10	15186.41	75932.05	60745.64
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16-C17	2	10			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	1	7			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	1	7			
	HOTEL	C20	1	8	22368.97	81277.10	71520.54
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	1	7			
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	1	7			
C4	MEDICINA 2DA	C23	1	6			
C4	SENIOR LIVING	C24	1	9	15088.66	49132.97	40780.36
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	1	10			
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	1	10	9127.08	41071.86	34089.64
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	1	7			
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	1	7	8731.51	21392.20	17113.76
C29	COMERCIO 2DA	C29	1	2	2709.95	1896.97	1612.42
D1	COMERCIO 2DA	D1A	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1B	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1C	1	2	9914.72	7931.78	6742.01
D1	COMERCIO 2DA	D1D	1	2			
	HOTEL	E1	1	6			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	2	12			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E5	2	12			
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	1	6	40386.42	89502.63	71602.11
E	RESIDENCIA 2DA	E4	1	12			
E	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	2	12			
E	RESIDENCIA 3RA	E8	1	6			
TOTALES					151 455.78	516 539.02	410 347.74

Fuente: *PUAE San Patricio, 2018*

- El proyecto al tener varias etapas, varias parcelas y varios usos de suelo, tiene diferentes requerimientos de parqueadero vehicular, lo que se ha previsto solucionar en 11.783 plazas de estacionamientos, de acuerdo al siguiente detalle (tabla No. 2):

Tabla No. 2

Cuadro distribución de parqueaderos del PUAE San Patricio.

PARCELA	MÓDULOS DE ESTACIONAMIENTOS		
	No. Unidades	No. Unidades Visitas	No. Unidades Discapacitados
A	8	0	0
B	2.482	0	99
C1	2.523	631	25
C2	1.164	63	9
C3	1.054	175	42
C4	560	101	22
C5	568	36	23
C6	285	18	11
C29	32	0	1
D	357	0	14
E	964	58	39
F	84	5	3
G	40	3	2
H	538	34	11
SUBTOTAL	10.660	1.123	302
Total Módulos Requeridos			11.783

Fuente: *EIT San Patricio, 2018*

- Acceso/salida vehicular a los diferentes lotes se lo realiza por: Ruta Viva, Calle Lamiña, y Calle Río Santiago

Figura No. 1

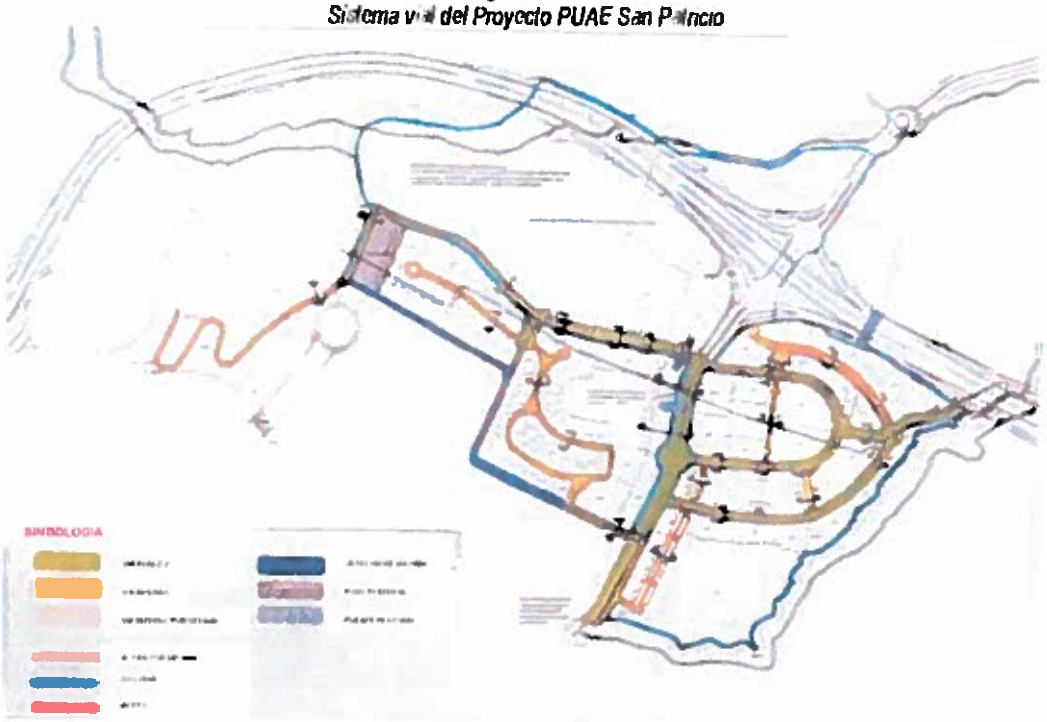
Ubicación del PUAE San Patricio, Auqui Chico, Cumbayá

Fuente: *EIT San Patricio, 2018*

Realizada la inspección visual, el proyecto a implementarse tiene varios frentes: el uno se encuentra ubicado hacia las rampas de entrada y salida Oeste-Este de la Ruta VIVA, lado norte; hacia la calle Alfonso Lamiña, lado este, y un intermedio hacia la calle Rio Santiago, Lado Norte de las parcelas D, E.

Tomando en consideración los múltiples usos de suelo, presentes en el proyecto. Tanto los accesos/salidas vehiculares y peatonales a cada una de las etapas del proyecto se lo ha planificado realizar principalmente por la calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisí) desde la Ruta Viva y por la calle Rio Santiago, ademas de los acceso propios del proyecto, conforme se identifica en la figura No. 2 y 3.

Figura No. 2
Sistema vial del Proyecto PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

La accesibilidad al proyecto está definida principalmente por dos arterias viales principales y una secundaria:

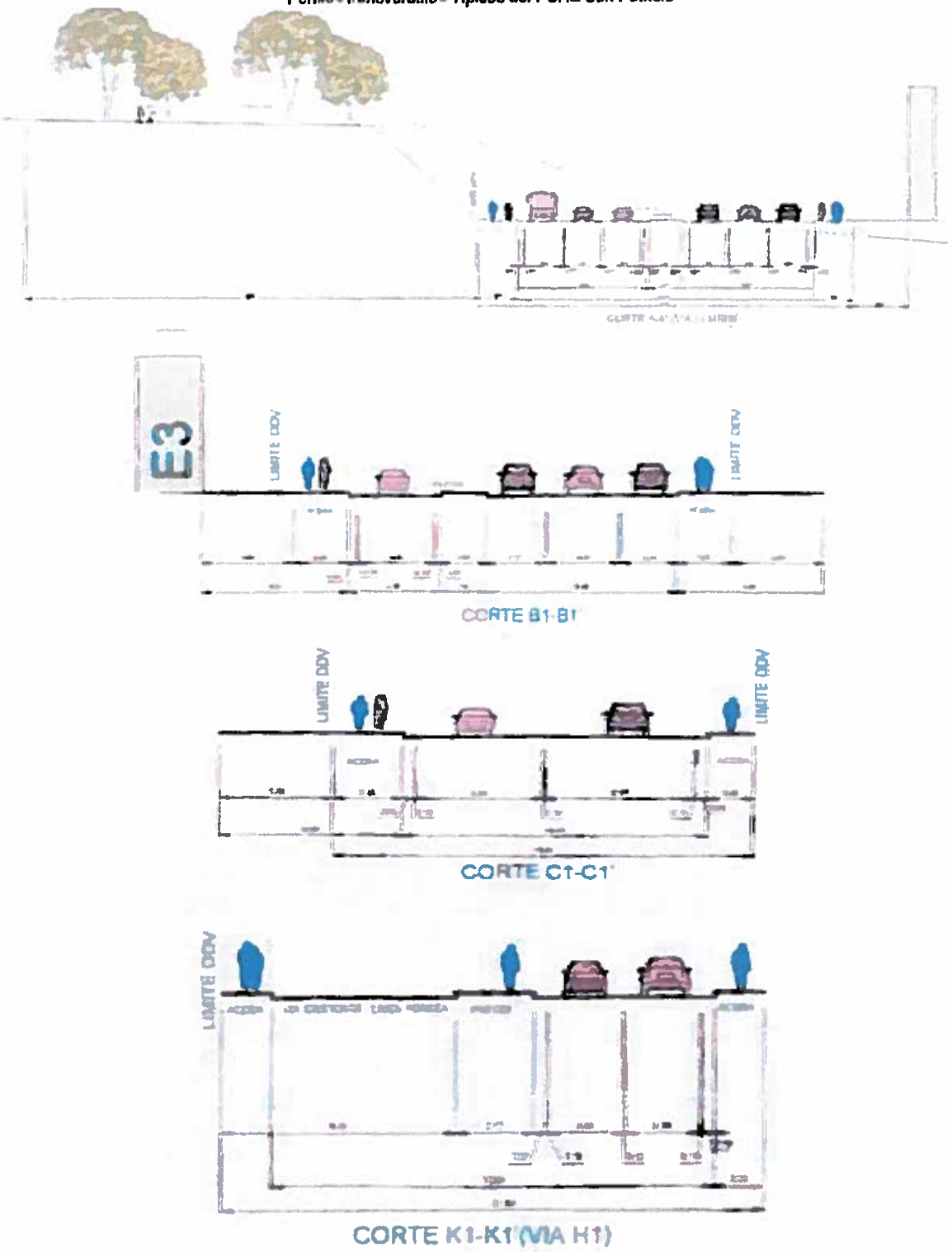
1) Ruta VIVA, mediante un rampa de desaceleración en sentido Occidente Oriente (ingreso al proyecto) y una rampa de aceleración para la salida del proyecto y conexion con Ruta VIVA (occidente-oriente).
2) El escalon Lumbisí, a partir de la interseccion con la ruta VIVA (redondel sur) e ingreso al proyecto se denomina Calle Alfonso Lamiña (via a Lumbisí), en dicho tramo actualmente es de doble sentido con un ancho de la calzada de 7m.
3) En menor grado por la calle Eloy Alfaro (Antigua riel del Tren), que es la conexión desde San Juan de Cumbayá.

En resumen, el proyecto propone el ingreso a la parcela B (Centro comercial) y parcela C (corporativo), desde la ruta VIVA, mediante una rampa paralela a la via de servicio de la via antes mencionada para cada parcela.

El acceso a las parcelas E, F y G, se realiza por la calle Alfonso Lamiña/via a Lumbisí y de allí por la calle Rio Santiago (acceso al colegio Spellman). Además de un acceso por la misma via y la via de la Hacienda San Luis.

Los accesos y salidas a las parcelas D, D(equipamiento deportivo), C, se lo realizará por la calle Alfonso Lamiña (sentido Sur-Norte) y de allí por las vías del proyecto. Se establece una salida hacia la via de servicio (rampa) de la Ruta Viva (sentido W-E).

Figura No. 3
Perfiles Transversales Tipicos del PUAE San Patricio



Fuente: *EIT San Patricio, 2018*

2. Caracteristicas de vias e intersecciones vinculadas al proyecto

En la inspeccion realizada se verifico la ubicacion del predio y las parcelas, y las caracteristicas viales de las calles e intersecciones que tienen incidencia directa con el proyecto.

Tabla No. 3

Sistema vial asociado al PUAE San Patricio.

No	Nombre de la Via	Clasificacion	No. Carriles
1	Ruta Viva	Arterial - Expresa	6 Expresos, 4 Servicio.
2	Alfonso Lamiña - Via Lumbisi	Colectora	2 por sentido
3	Calle Rio Santiago (Colegio Spellman - A-)	Local	2 por sentido
4	Calle Capilla El Horeb	Local	1 por sentido
5	Calle Hda. Málaga	Local	1 por sentido
6	Calles Internas Parcela C.	Local	2 por sentido
7	Calles Internas (Residencial)	Local	1 por sentido
8	Ciclo via	Local	2 por sentido

Fuente: PUAE San Patricio, 2018

Tabla No. 4

Caracteristicas del Sistema vial propuesto al PUAE San Patricio.

CRITERIO	AV. LUMBISI	VIA C1	VIA C1	VIA C2
Movilidad	Muy importante	Importante	Muy importante	Muy importante
Accesibilidad	Sustancial	Sustancial	Sustancial	Sustancial
Conexión	Ruta Viva, generadores de viajes, zonas residenciales y comercio.	Arterial menor	Arterial principal/menor	Arterial menor
Viajes predominantes	Zona	Zona	Parcelas proyecto	Parcelas proyecto
Clasificación funcional	*Arterial Menor (Colectora)*	*Local*	*Local*	*Local*
Accesos	4	3	2	3
Tipo	Multicomi con parterre	Multicomi con parterre/2 carriles x sentido	2 carriles por sentido	2 carriles por sentido
Estacionamiento en la via	No	No	No	No
Carriles de giro IZQ	Si	Si	No	No
Señales/Km	8	8	8	8
Limite de Vel. Km/h	50	50	30	30
Actividad peatonal	Constante	Constante	Constante	Constante
Desarrollo poblacional	Densidad moderada	Densidad moderada	Densidad alta	Densidad moderada
Clasificación Diseño	*Urbana*	*Urbana*	*Urbana*	*Urbana*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	A1	LOCAL E	1	3.50		2					11.00	268.00	50	30	2960.00
B	B1	LOCAL C	2	3.50	2	2					20.00	62.00	50	30	1240.00
	B2	LOCAL E	1	3.50		2					11.00	320.00	50	30	3520.00
C	C1	LOCAL C	2	3.00		2					16.00	355.00	50	30	5680.00
	C2	LOCAL C	2	3.00		2					16.00	540.00	50	30	8640.00
	C3	LOCAL D	1	3.25		2			2	2.50	16.00	253.00	50	30	4048.00
	C4	LOCAL E	1	3.50		2		0.25			11.50	168.00	50	30	1932.00
	C5	LOCAL E	1	3.50		2		0.50			12.30	283.00	50	30	3480.90
	C6	LOCAL D	1	4.00		2		0.50	2	3.00	13.50	95.00	50	30	1862.50
	C7	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	89.00	50	30	1005.70
D	D1	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	262.00	50	30	2960.60
	D2	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	649.00	50	30	7333.70
	D3	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	124.00	50	30	1401.20

E	E1	LOCAL F	1	3.50		2					11.00	286.00	50	30	2796.00
	E2	LOCAL G	1	3.50		2		0.25			8.00	184.00	50	30	1841.00
F	F1	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	439.00	50	30	4392.30
	F2	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	329.00	50	30	3297.30
	F3	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	43.00	50	30	478.60
	F4	LOCAL D	2	3.50	1	2	0.15	0.15			13.60	41.00	50	30	813.60
G	G1	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	323.00	50	30	3847.30
H	H1	LOCAL F	1	3.50		2		0.15			11.30	683.00	50	30	7717.30
	VIA LUMBISI	COLECTORA	2	3.50	2	2	0.50	1.00			24.50	570.00	50	30	15276.00
	CORREDOR	LOCAL D	1	3.50	5	2	3.50	0.50			19.40	315.00	50	30	6113.00
	SAN JUAN	LOCAL C	1	3.50		2		0.15			11.30	375.00	50	30	4237.50
	SUR FERIAL	LOCAL E	1	3.50		2		0.50			11.90	868.00	50	30	10326.00

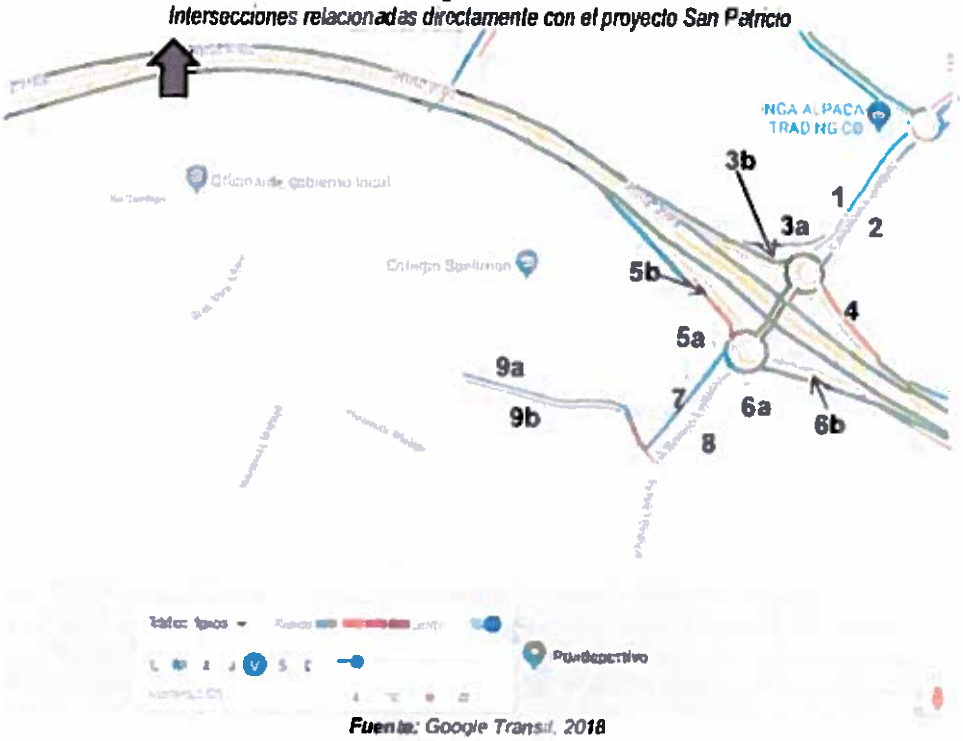
Fuente: EIT PUAE San Patricio, 2018

3. Análisis de Tráfico

Como se ha indicado anteriormente, al tratarse de una Proyecto que abarca varios usos, la atracción como la generación de tráfico es variada, por lo que es necesario se realice un análisis de todo el sistema de vial, de tráfico y transporte que todas y cada una de las parcelas genera hacia el entorno cercano y medio. Con lo cual, se deberá indicar las generaciones (G) y atracciones (A) de cada una de las parcelas y sus usos de suelo particular proyectado. Al tratarse de un plan general del PUAE, se conoce los usos particulares de manera general según lo presentado por el promotor del proyecto a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, sobre los cuales se han desarrollado las hipótesis y se realizará la modelación de tráfico y transporte, así como las medidas de mitigación asociadas al proyecto y su impacto al entorno cercano y medio del proyecto. Para el análisis del tráfico G/A por el proyecto, se han considerado las siguientes intersecciones (figura no. 4):

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1	1	Escalón Lumbisí	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisí ruta VIVA	Norte-Sur
2	2	Escalón Lumbisí	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisí ruta VIVA	sur Norte
3	3A	Rampa incorporación Ruta Viva	Escalón Lumbisí	Rampa de Redondel Norte	Este-Norte
4	3B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Norte	Ruta Viva	Este-Norte
5	4	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Norte	Este-Norte
6	5A	Rampa salida Ruta Viva (carril de servicio)	Ruta Viva	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Sur
7	5B	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Sur	Oeste-Sur
8	6A	Rampa incorporación Ruta Viva (carril de servicio)	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Ruta Viva	Oeste-Este
9	6B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Sur	Ruta Viva	Oeste-Este
10	7	Calle Alfonso Lamiña	Redondel Sur	Río Santiago (acceso colegio Spellman)	Norte-Sur
11	8	Calle Alfonso Lamiña	Río Santiago (acceso colegio Spellman)	Redondel Sur	Sur Norte
12	9A	Calle Río Santiago	Calle Alfonso Lamiña	Acceso al Colegio Spellman	Este-Oeste
13	9B	Calle Río Santiago	Acceso al Colegio Spellman	Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Este

Figura No. 4
Intersecciones relacionadas directamente con el proyecto San Patricio



Fuente: Google Transit, 2018

El sector donde se ubica el PUAE de análisis se encuentra proceso de expansión en su gran mayoría, excepto pocos predios como las urbanizaciones vecinas y la población de Lumbisí hacia el sur, razón por la que actualmente los volúmenes de tráfico son de baja intensidad en el eje vial principal de acceso al Proyecto, sin embargo en la Ruta VIVA los volúmenes son altos por tratarse de un eje principal de conexión entre Quito y NAIQ. En las vías secundarias que lindan directamente con el predio del proyecto es de baja intensidad. El uso predominante actual es residencial, sin embargo, el proyecto se proyecta como una nueva centralidad en la zona de Cumbaya-Lumbisí

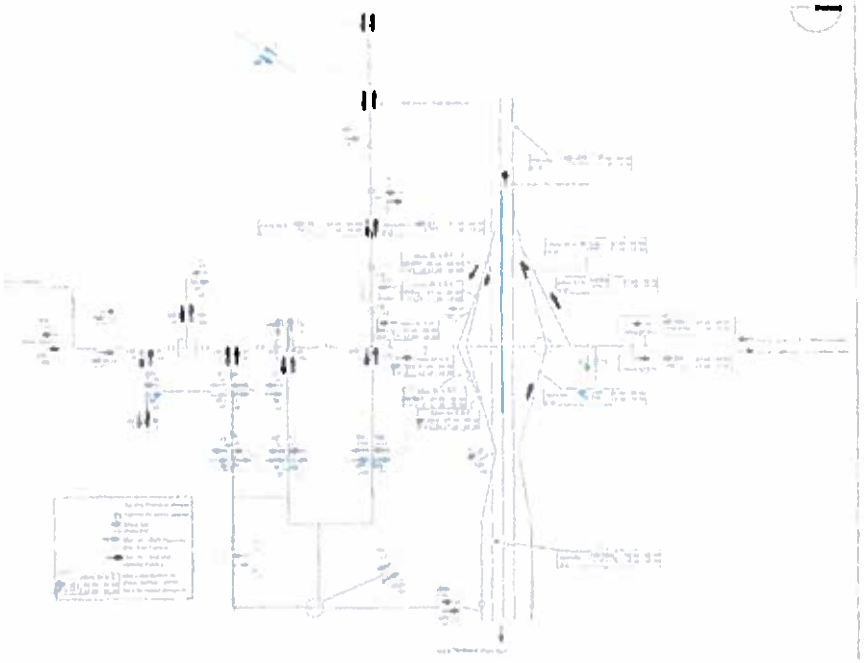
3.1. Análisis de tráfico sin proyecto

El estudio presentado por el promotor del proyecto determina que, las horas de mayor demanda en las vías e intersecciones aledañas al proyecto son: en la mañana, de 07h00 a 08h00 (ver cuadro No. 1); y en la tarde, de 17h30 a 18h30; horas que se consideran coincidentes con las que se espera se generarán por efecto del sistema total del proyecto.

El consultor presenta 9 aforos vehiculares en el facilitador de tráfico ruta VIVA-Escalón Lumbisí, Calle Río Santiago, y Calle Alfonso Lamiña, durante 24 horas diarias por 9 días consecutivos. A continuación, se presentan en los flujos vehiculares en la hora de mayor demanda del pico AM (07h00-08h00), como se muestran en la figura No. 5 y tabla No. 5.

Figura No. 5
Flujos vehiculares en las intersecciones aledañas al predio en la situacion sin proyecto

Hora pico AM 07h00 – 08h00



***Fuente**. EIT "san Patricio",2018*

Tabla No. 5
Flujos vehiculares totales en las intersecciones aledañas predio del proyecto
Hora Pico 07h00 - 08h00 de la Mañana Sin Proyecto (2017).

INTERSECCIÓN		VHMD	D	Vp	NDS
		Volumen horario máximo demanda	Densidad (vehículos livianos/km/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos livianos/hora/carril)	Nivel de Servicio Densidad vehículos/km/carril
1	Aforo 1	[illegible]	12	662	C
2	Aforo 2	[illegible]	15	816	C
3	Aforo 3A	[illegible]	8	422	B
4	Aforo 3B	[illegible]	10	540	B
5	Aforo 4	[illegible]	[illegible]	702	C
6	Aforo 5A	[illegible]	[illegible]	318	A
7	Aforo 5B	[illegible]	[illegible]	[illegible]	A
8	Aforo 6A	[illegible]	6	332	A
9	Aforo 6B	[illegible]	9	480	B
10	Aforo 7	[illegible]	5	280	A
11	Aforo 8	[illegible]	9	474	B
12	Aforo 9A	[illegible]	7	372	A
13	Aforo 9B	[illegible]	6	344	A

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2017

Con los datos de tráfico obtenidos, el estudio presenta los resultados de microsimulaciones realizadas en el software AIMSUN Version 8.0. Los niveles de servicio registrados se muestran en la misma tabla No. 5, para el escenario de la Hora Pico de la Mañana. De esos datos se puede deducir que, en la situación actual en general las inter-

secciones presentan un adecuado nivel de servicio (entre A y B). Se exceptúan el sitio Escalon Lumbisi sentido S-N (de aforo 2) con nivel de servicio "C", tienen adecuados niveles de servicio, tal como se puede verificar en los resultados de las microsimulaciones realizadas por el consultor en el software AIMSUN Version 8.0.

3.2. Análisis de Tráfico con proyecto

3.2.1. Rutas de acceso y salida.

La hipótesis de las rutas para el acceso/salida del proyecto determina que, el mayor porcentaje de viajes se los realizará desde el occidente (Quito, 70%) distribuidas por las dos vías de conexión hacia la zona de estudio: Ruta de integración de los Valles (Ruta Viva) y Escalon Lumbisi; el 20% restante de viajes se distribuye entre la zona sur y oriente (Tumbaco-Cumbaya), y el 10% restante por la vía del tren.

La distribución de viajes se aprecia en la figura No. 5, mientras que en la tabla No. 2, se determina el horario pico y el número de vehículos estimados, entran y salen de cada uno de los equipamientos propuestos para el proyecto. La hipótesis de la generación de viajes se la realiza utilizando el "*Trip Generation Manual (ITGE, 2018)*", para los diferentes equipamientos.

Tabla No. 6

Flujos vehiculares totales generados y atraídos por el proyecto.

			GENERACIÓN DE TRÁFICO VEHICULAR		
			DÍA LABORABLE (AM 07:00 - 08:00)		
PARCELA	USO DEL SUELO	Viajes Generados		Porcentaje (%)	Viajes
	TEMPLO RELIGIOSO	8			
	M2	1500.54	Entran	55%	4
	Land Use TGM	560	Salen	45%	4
	CENTRO COMERCIAL	200			
	M2	14552.61	Entran	62%	124
	Land Use TGM	820	Salen	38%	76
	OFICINAS C1 - C14	1580	No incluye C11, C12, C13		
	M2	117848.23	Entran	88%	1390
	Land Use TGM	710	Salen	12%	190
	COMERCIO C11 - C13	310			
	M2	10553.25	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	826	Salen	38%	118
	COMERCIO C14 - C15	300			
	M2	33123.28	Entran	48%	144
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	156
	COMERCIO C16 - C17	200			
	M2	31077.4	Entran	48%	96
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	104
	RESIDENCIA C14 - C15	100	Nota: High - Rise data		
	Unidades	331	Entran	22%	22
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	78
	RESIDENCIA C16 - C17	90	Nota: High - Rise data		
	Unidades	276	Entran	22%	20
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	70
	OFICINAS C18 - C19	310			
	M2	27817.87	Entran	62%	192
	Land Use TGM	710	Salen	38%	118
	HOTEL C20	310			
	M2	12539.94	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	310	Salen	38%	118
	RESIDENCIA C21	54	Nota: High - Rise data		
	Unidades	145	Entran	29%	16
	Land Use TGM	222	Salen	71%	38
	OFICINAS C22	200			
	M2		Entran	88%	176
	Land Use TGM		Salen	12%	24
	MEDICINA C23	189			
	M2		Entran	59%	112
	LAND USE TGM		Salen	41%	77

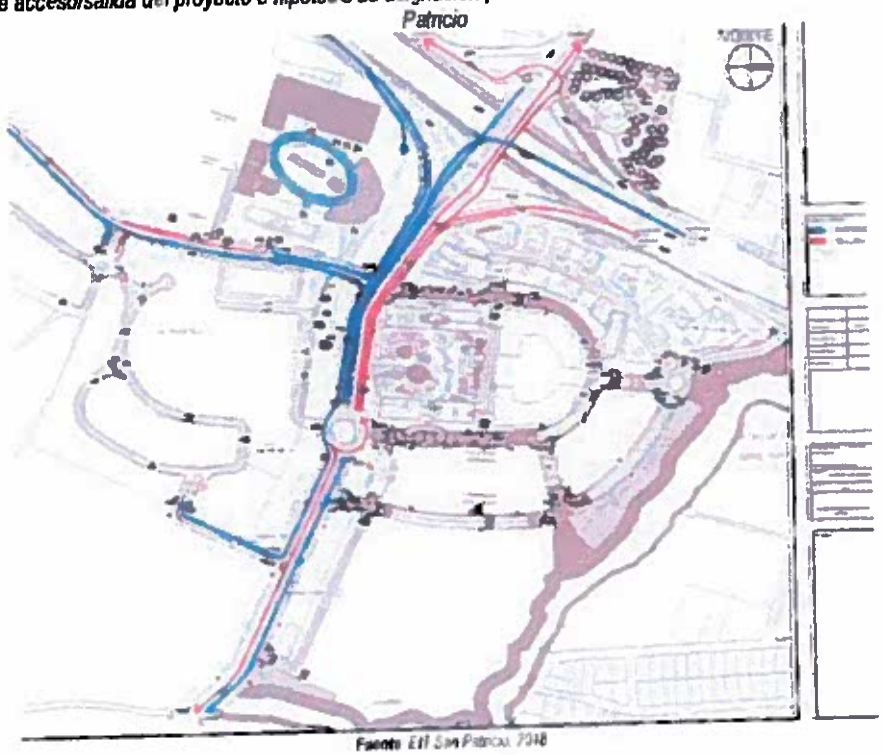
SENIOR LIVING C24	33			
Unidades	103	Entran	46%	15
Land Use TGM	252	Salen	54%	18
RESIDENCIA C25 -C26	100	Nota High Rise data		
Unidades	378	Entran	29%	29
Land Use TGM	222	Salen	71%	71
RESIDENCIA C27	40	Nota High Rise data		
Unidades		Entran	22%	9
Land Use TGM		Salen	78%	31
RESIDENCIA C28	35	Nota High Rise data		
Unidades	107	Entran	29%	10
Land Use TGM	222	Salen	71%	25
COMERCIO C29	140			
M2	6896.97	Entran	48%	67
LAND USE TGM	826	Salen	52%	73
COMERCIO D1-A - D1 D	350			
M2	7931.78	Entran	48%	168
Land Use TGM	826	Salen	52%	182
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO D1	133			
M2	41605.47	Entran	61%	81
Land Use TGM	493	Salen	39%	52
UNIFAMILIAR ESF	35			
Unidades	42	Entran	26%	9
Land Use TGM	210	Salen	74%	26
UNIFAMILIAR ESG	25			
Unidades	20	Entran	26%	7
Land Use TGM	210	Salen	74%	19

Fuente 1 *Trip Generation Manual* 9th ed., vol 2, Institute of Transportation Engineers, 2012
Fecha 10/01/2018
Realizado por PH

Entran	3060
Salen	1667
Total Generado/Atraido	4727
Total Plazas Estacionamientos	11789

***Fuente:** EIT San Patricio, 2018*
***Elaboración**. Propia*

Figura No. 6
Rutas de acceso/salida del proyecto e hipotesis de asignacion porcentual del tráfico generado por el proyecto San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

A continuación, se describen el número de vehiculos que ingresan y salen por cada una de las rutas establecidas por el proyecto.

Figura No. 7
Número de vehiculos modelados en la red aledaña al proyecto San Patricio. HORA 07H00 – 08H00

Fuente: EIT San Patricio 2012
Elaboración: Propia

3.2.2. Generación de tráfico por la implantación del proyecto

El estudio considera que la generacion y atracción de nuevos viajes causados por los residentes, usuarios (plazas de estacionamiento) generar/atraen viajes desde y hacia el proyecto (4739 Veh.): de los cuales el 65% (1668 Veh.) saldrian del proyecto en la hora pico de la mañana (07h00-08h00) y el 35% ingresaria al mismo (3075 Veh.).

En total, 4739 vehiculos en las horas pico AM y PM se sumarian a los flujos vehiculares existentes de las intersecciones aledañas por efecto del proyecto, que serán distribuidos en una nueva red vial que se implantará en propiedad privada perteneciente al promotor del proyecto y que posteriormente pasaran a formar parte del sistema vial del sector donde se implanta el proyecto.

3.2.3. Evaluación de los impactos al tráfico

Con estos datos más los flujos vehiculares que circulan normalmente por estas vías, utilizando el programa de micro-simulación AIMSUN version 8.1, el estudio determina que los niveles de servicio de las intersecciones aledañas al proyecto, tanto en las situaciones sin proyecto, con proyecto y su proyeccion a 10 años, son los que se indican en la tabla No. 7.

Tabla No. 7

Niveles de servicio en la Interseccion PUAE – San Patricio, para el año 2027

INTERSECCIÓN		VHMD	D	Vp	NDS
		Volumen horario de máxima demanda	Densidad (vehículos livianos/Km/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos livianos/hora/carril)	Niveles de Servicio Densidad vehículos/Km/carril
1	Aforo 1	2065	21	1153	D
2	Aforo 2	2563	26	1422	[illegible]
3	Aforo 3A	1430	13	735	C
4	Aforo 3B	868	17	942	D
5	Aforo 4	1287	22	1223	D
6	Aforo 5A	841	10	554	B
7	Aforo 5B	573	13	717	C
8	Aforo 6A	4[illegible]	11	578	B
9	Aforo 6B	1646	15	836	C
10	Aforo 7	1253	9	488	B
11	Aforo 8	2139	15	824	C
12	Aforo 9A	562	12	648	C
13	Aforo 9B	439	11	599	B

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio , 2018

Esta interseccion presenta conflictos de trafico debido a la función a los altos flujos vehiculares que a ella acceden, de los cuales el aporte del proyecto esta mediano respecto a los mismos, por lo que las variaciones en los niveles de servicio son permisibles, a excepción de los presentados a 20 años.

Con esto se demuestra que, a los 20 años de implementado el proyecto, será necesario efectuar una evaluación de la última interseccion para buscar mejoras en su desempeño.

De esta evaluación se puede deducir que, los impactos generados por el proyecto al sistema vial aledaño al proyecto, es mitigado por medidas especiales adoptadas en el mismo, mejorando los niveles de servicio de las vias.

Lo identificado para el año 2028 (con y sin proyecto) las condiciones de desempeño de las intersecciones aledañas al proyecto en general son manejables por las medidas de mitigacion implementadas, tomando en consideración que el sistemas vial contiguo y que sirve de aporte directo al proyecto es una via de alta capacidad proyectada para más de 50 años de servicio, sin embargo habrá que pensar en soluciones alternativas a la vialidad planteada a futuro con el crecimiento poblacional que el sector está sufriendo.

4. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigacion que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificacion y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestion del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construccion de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para gi-

ros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)

2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisí - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)
4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigacion)
6. 4 Intersecciones semafóricas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
9. Cruces peatonales semaforizados a nivel (detalle en plano de mitigación).
10. Paradas de bus en Calle Alfonso Lamiña, entre Ruta Viva y Calle de acceso a la hacienda.
11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Rio Santiago (colegio Spellman) a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semafórica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (Detalle en plano mitigación)
13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias (extremo sur del proyecto). (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No se incluye en el plano mitigación)
14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
16. Implantacion del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
18. Implementación de elementos de señalizacion y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigacion)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

5. Conclusiones y recomendaciones:

Por lo expuesto, se emite **informe favorable**, al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio". Cabe indicar que por la naturaleza del PUAE y de tratarse de un Plan General, las medidas de mitigación son de igual forma generales para el proyecto, y constan en los planos de diseños geométricos viales y de señalización vial presentados a la mesa del PUAE. Debiéndose realizar un estudio de trafico particular para todas y cada uno de los equipamientos que se vayan incorporando. Tomando, como base de referencia el

presente informe tecnico y estudio de tráfico respectivamente, el cual se establece como requerimiento ejecutar las medidas de mitigación antes mencionadas y señaladas en el plano sellado y sumillado por esta Secretaría.

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 Zonal Tumbaco autorizara el proyecto siempre que este cumpla con las normativas vigentes.

La Administración Zonal de Tumbaco y la Dirección Metropolitana de Inspeccion deben considerar que el informe favorable de trafico del PUAE – SAN PATRICIO - Cumbaya implica el cumplimiento de las medidas de mitigacion y por tanto estas se convierten en condicion obligatoria para la aprobacion del proyecto arquitectonico, para lo cual se adjunta la carta de compromiso del promotor del proyecto.

Elaborado por: Henry Vilatuña G.

Revisado por: Gustavo Hinostroza.
Para: Andrea Flores A.

Quito, 10 de abril de 2018

CARTA COMPROMISO

Abogada
Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolivar, 3er Piso
Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, yo Morice Dassum, como representante legal de la empresa Urbanizadora Malaga S.A. y promotor del proyecto urbano arquitectónico especial PUAE San Patricio, ubicado en la Av. Alfonso Lamiña – Escalón Lumbisí y Ruta Viva, me comprometo a implementar las medidas de mitigación de impacto de trafico, que se describen a continuación, y en los planos de mitigación adjuntos, presentadas en el estudio de Impacto de tráfico del proyecto San Patricio.

1. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestion del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para giros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisi - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)

4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
6. 4 Intersecciones semafóricas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
9. Cruces peatonales semaforizado a nivel (detalle en plano mitigación).
10. Paradas de bus tanto en Calle A. Lamiña.
11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semafórica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (detalle en plano mitigación)
13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias. (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No consta en detalle en plano mitigación)
14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

Atentamente,

Morice Dassum Alvas
CI: 1703434330

Adj. Planos

Anexo V

Oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente

492

SECRETARÍA DE AMBIENTE
ALCALDÍA

Oficio Nro.SA-POL- 4475
DMQ, 25 de junio 2015
Ref.: Oficio
GDOC 2015-124762

Asunto: Informe Técnico de Viabilidad Proyecto PUAE SAN PATRICIO

Señor Arquitecto
Jacobo Herdoíza
Secretario de Territorio de Hábitat y Vivienda (E)
Municipio del Distrito Metropolita de Quito
Presente.-

De mi consideración:

Una vez revisados tanto el expediente del Proyecto PUAE SAN PATRICIO y el Informe Técnico de la Secretaría de Ambiente, me permito informarle que el Promotor cumple con todos los requerimientos establecidos por la Secretaría de Ambiente.

Con este antecedente y conforme a las atribuciones que nos faculta la Mesa de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales "PUAE", autorizo la Viabilidad del Proyecto SAN PATRICIO.

Particular que informo para los fines pertinentes,

Atentamente,

DESPACHO
SECRETARÍA DE AMBIENTE
ALCALDÍA

Verónica Arias
SECRETARIA DE AMBIENTE

ANEXOS: Expediente No. 2015-107211 del Promotor SAN PATRICIO e Informe Tecnico elaborado por la Secretaria de Ambiente, Ing. Nixon Narváez

POL/SSI/NN
2015-85-07

Rio Coca E6-85 e Isla Genovesa | 2430688 - 2430572 | www.quito.gob.ec

SECRETARÍA DE AMBIENTE
ALCALDÍA

Informe Técnico
PROYECTO SAN PATRICO

1. ANTECEDENTES

Con fecha 14/05/2014, el Promotor Grupo Dassum ColonCorp-Hilton Hoteles&Resort, ingresa oficio 2014-058500 a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el proyecto urbanístico "San Patricio" localizado en la parroquia de Cumbaya, sector de Auqi Chico. El proyecto tiene como objetivo la creación de una urbanización con un sistema de infraestructura que integre negocios, hoteles, residencia y servicios varios.

Con fecha 05/02/2015, la Secretaría de Ambiente entrega en la Mesa PUAE, el Informe Técnico de Evaluación del Proyecto San Patricio, en el cual, concluye dar viabilidad con observaciones conforme los criterios ambientales de evaluación.

Con fecha 26/03/2015, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, solicita a la Secretaría de Ambiente emitir el informe técnico del proyecto urbanístico San Patricio.

Con fecha 12/05/2015, se establece la reunión de coordinación entre la Secretaría de Ambiente y Gerente del Proyecto San Patricio, en la cual, la SA-DMQ presenta y detalla los requerimientos establecidos en los Criterios Ambientales para Evaluación de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, que permitirán establecer los compromisos de implantación del Proyecto.

Con fecha 15/05/2015, se realiza la visita campo al sitio de implantación del proyecto San Patricio, para confrontar los componentes ambientales de evaluación establecidos por la SADMQ y lo presentado por el Promotor.

Con fecha 25/06/2105, el Gerente de Proyecto San Patricio presenta el "Expediente Ambiental del PUAE San Patricio", en el cual se compromete adoptar en su desarrollo constructivo y operativo.

2. CRITERIOS AMBIENTALES PARA EVALUACIÓN DE IMPLANTACION DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL

Los criterios ambientales de evaluación a Proyectos Urbanos Arquitectónicos Especiales PUAE[1], desarrollados por la Secretaría de Ambiente, se establecen en un contexto de planificación estratégica de sostenibilidad para reducir, conservar y mantener en forma integral los procesos de construcción y operación de edificaciones, aplicando estándares nacionales e internacionales en el diseño urbanístico, de tal manera que sea rentable para el promotor y saludable para sus residentes y entorno natural de la ciudad.

Los criterios de evaluación ambiental PUAES, se enfocan en:

- Conservación y restauración del entorno de paisaje.
- Uso y eficiencia de consumo de agua y energía.
- Tratamiento de residuos sólidos y líquidos.
- Uso de materiales de construcción renovables y reutilizables.
- Provisión y disposición de materiales y residuos de construcción.
- Incremento de espacios públicos y área verde de uso público y privado con facilidades de movilidad alternativa.
- Cálculo proyectado de Huella de Carbono de construcción.

[1] Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda. Los Proyectos Urbanos Arquitectónicos Espaciales PUAES son de tipo residencial, múltiple, comercial, servicios, equipamiento e industrial en áreas rurales. Los proyectos pueden tener como finalidad dar solución en lo relacionado a lo residencial, dotación de equipamientos, concentración de servicios, ampliación de la oferta comercial, generación de parque industrial, desarrollo de atractivos turísticos, consolidación de una centralidad, entre otros posibles objetivos., 2014.

SECRETARÍA DE AMBIENTE
ALCALDÍA

3. EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN PROYECTO SAN PATRICIO

MATRIZ DE CALIFICACIÓN – PROYECTOS URBANO ARQUITECTÓNICOS ESPECIALES DEL DMQ

PROYECTO: Proyecto Urbano Arquitectónico Especial San Patricio

CATEGORÍA AMBIENTAL				PROYECTO SAN PATRICIO	CUMPLE		PUNTAJE	INDICADORES
CAPÍTULO	CRITERIO	CÓDIGO	REQUERIMIENTO	RESPUESTA / PROPUESTA	SI	NO	Puntaje	TIPO
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	NO APLICA		⊘	⊘	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		3	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		3	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		3	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		3	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		3	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		3	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	NO APLICA		⊘	⊘	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		2	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		1	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✔		3	[illegible]
TOTAL PUNTAJE					[illegible]	[illegible]	[illegible]	

SECRETARÍA DE AMBIENTE
ALCALDÍA

4. **Conclusiones**

El Promotor del Proyecto San Patricio, cumple con los criterios ambientales establecidos por la Secretaría de Ambiente, además se compromete a adoptar en su desarrollo de construcción y operación, procesos de mejora en el diseño y reducción de impacto ambiental, conforme a lo señalado en la Matriz de evaluación que antecede y acorde al compromiso del Promotor que consta en el oficio S/N de fecha 25 de junio 2015, dirigido a la Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente del DMQ.

Nixda Narváez
Técnico Secretaría de Ambiente DMQ

Av. Coca E6-85 e Isla Genovesa | 2430588 - 2430572 | www.quito.gob.ec

Anexo VI
Formulario Declarativo

DECLARACIÓN DE INFORMACION PARA LA FORMULA DE VENTA DE EDIFICABILIDAD

IDENTIFICACIÓN PREDIAL		TIPO DE COS	
NUMERO PREDIAL	3673149	CAMBIO DE USO DE SUELO	
PARROQUIA	CUMBAYA	COMPRA DE EDIFICABILIDAD	X
BARRIO / SECTOR	AUGUSTO CHICO		
SUPERFICIE	2.743,43 m2		

DATOS VIGENTES	
CLASIFICACIÓN DE SUELO	URBANO
USO DE SUELO	MZ/C/RS
ZONIFICACIÓN	A 1000-40

COMPRA DE EDIFICABILIDAD

			DATOS PROPUESTOS					DATOS VIGENTES	
	CODIGO PUAE	USO DE LA EDIFICACION	No DE PISOS	COS TOTAL DE LUMBARA	TIPO DE ESTRUCTURA	UNIPROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS	No.PISOS	COS TOTAL DE PARTIDA
381	C1 C2	OFICINAS	11	410	HORMIGON A	PH	E	5	240
382	C2 C4	OFICINAS	11	410	HORMIGON A	PH	E	5	240
383	C3	OFICINAS	8	320	HORMIGON A	PH	E	5	240
384	C6 C7	OFICINAS	8	280	HORMIGON A	PH	E	5	240
385	C8	OFIC & PARK	8	280	HORMIGON A	PH	E	5	240
386	C9-C10	OFIC & COMERCIO	11	455	HORMIGON A	PH	E	5	240
387	C12-C11	OFIC & COMERCIO	12	420	HORMIGON A	PH	E	5	240
388	C13	OFIC & COMERCIO	12	450	HORMIGON A	PH	E	5	240
389	C14	OFICINAS	12	480	HORMIGON A	PH	E	5	240
310	C15-C16	RESIDENCIA & COMERCIO	10	370	HORMIGON A	PH	E	5	240
311	C18 C17	RESIDENCIA & COMERCIO	10	350	HORMIGON A	PH	E	5	240
312	C19	OFIC & COMERCIO	7	350	HORMIGON A	PH	E	5	240
313	C20	HOTEL	8	320	HORMIGON A	PH	E	5	240
314	C22	OFIC & COMERCIO	7	350	HORMIGON A	UNI	E	5	240
315	C23	MEDICINA AMBULATORIA	6	270	HORMIGON A	PH	E	5	240
316	C24	RESIDENCIA	9	405	HORMIGON A	PH	E	5	240
317	C25	RESIDENCIA	10	400	HORMIGON A	PH	E	5	240
318	C26	RESIDENCIA	10	400	HORMIGON A	PH	E	5	240

IDENTIFICACIÓN PREDIAL		TIPO DE COS	
NUMERO PREDIAL	3673171	CAMBIO DE USO DE SUELO	X
PARROQUIA	CUMBAYA	COMPRA DE EDIFICABILIDAD	X
BARRIO / SECTOR	AUGUSTO CHICO		
SUPERFICIE	2.743,43 m2		

DATOS VIGENTES	
CLASIFICACIÓN DE SUELO	URBANO
USO DE SUELO	MZ / EC / RS
ZONIFICACIÓN	A 1000-40

DATOS PROPUESTOS	
CLASIFICACIÓN DE SUELO	URBANO
USO DE SUELO	MZ / EC
ZONIFICACIÓN	A 400-30
NUMERO TOTAL DE LOTES COS	46
AREA LOTE TOTAL VIGENTE	77.475,00

COMPRA DE EDIFICABILIDAD

			DATOS PROPUESTOS					DATOS VIGENTES	
	CODIGO PUAE	USO DE LA EDIFICACION	No DE PISOS	COS TOTAL DE LUMBARA	TIPO DE ESTRUCTURA	UNIPROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS	No.PISOS	COS TOTAL DE PARTIDA
319	C2	RESIDENCIA	12	480	HORMIGON A	PH	E	5	240
320	C3	RESIDENCIA	12	480	HORMIGON A	PH	E	5	240
321	C4	RESIDENCIA	12	480	HORMIGON A	PH	E	5	240
322	C5-C7	RESIDENCIA	12	480	HORMIGON A	PH	E	5	240
			216						

COMPRA DE EDIFICABILIDAD

323	C1	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
324	C2	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
325	C3	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
326	C4	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
327	C5	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
328	C6	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
329	C7	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
330	C8	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
331	C9	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
332	C10	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
333	C11	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
334	C12	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
335	C13	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
336	C14	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
337	C15	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
338	C16	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
339	C17	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
340	C18	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
341	C19	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
342	C20	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
343	C21	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
344	C22	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
345	C23	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
346	C24	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
347	C25	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
348	C26	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
349	C27	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
350	C28	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
351	C29	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
352	C30	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
353	C31	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
354	C32	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
355	C33	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
356	C34	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
357	C35	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
358	C36	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
359	C37	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
360	C38	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
361	C39	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
362	C40	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
363	C41	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
364	C42	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
365	C43	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
366	C44	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
367	C45	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
368	C46	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
369	C47	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240
370	C48	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	5	240

PROMOTOR
Monica Dávila Alvar
1706545630

PROFESIONAL TECNICO
Juan Luis Romero
1707376340

Anexo VII
Carta Compromiso Promotor, Proyecto de Vivienda VIS y VIP

San Patricio

Quito, 27 de noviembre de 2018

Señor Arquitecto

Jacobo Herdoiza

Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Presente.-

De mi consideración:

Como es de su conocimiento el proyecto urbanístico arquitectónico especial PUAE San Patricio se encuentra en trámite en el Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Dicho proyecto atraerá más de 800 millones de dólares en inversión y representará un importante generador de empleo en los próximos 15 años, dinamizando de esta manera la economía local y generando desarrollo en el territorio.

Manteniendo nuestro compromiso permanente con el desarrollo económico del país y en vista de que hemos recibido la recomendación de varios Concejales en el conocimiento del proyecto en primer debate del Concejo Metropolitano, por medio de esta comunicación presentamos la compromiso del promotor del PUAE San Patricio de desarrollar un proyecto inmobiliario mixto de vivienda de interés social (VIS) y vivienda de interés público (VIP) mismo que se realiza como un aporte voluntario del PUAE San Patricio a la ciudad.

Dicha propuesta prevé la construcción de aproximadamente 100 unidades de vivienda de calidad, dentro de los parámetros y políticas de la VIS y VIP, misma que se implantará en una de las parroquias aledañas al PUAE San Patricio y que sin duda contribuirá a reducir el déficit habitacional de los sectores más vulnerables de la sociedad y a la democratización del territorio.

El plazo propuesto para el incio de las obras del proyecto de VIS y VIP será de 36 meses contados a partir de la notificación de inicio de obras de la primera etapa del PUAE San Patricio.

Seguro de contar con su apoyo,

Atentamente,

Morice Dassum

Promotor

PUAE San Patricio

San Patricio

Quito, 27 de noviembre de 2018

Señor Arquitecto
Jacobo Herdoiza
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho.-

De mi consideración:

Una vez revisadas las observaciones y comentarios generados por los señores Concejales en la reunión de Concejo Metropolitano del día 12 de Octubre de 2018, donde se conoció en primer debate el PUAE San Patricio, por medio de la presente presentamos dos alcances al proyecto, mismos que se describen a continuación:

I. Vivienda de Interés Social

En vista de que varios Concejales del DMQ definieron como importante que se retribuya a la ciudad con Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Público (VIP) y dado que no existe normativa que exija dicha retribución, el promotor voluntariamente y a su costo y riesgo propone la construcción de un proyecto mixto de VIS y VIP.

El promotor del PUAE San Patricio se compromete a generar un proyecto de vivienda de interés social combinado con vivienda de interés público, a ubicarse en las parroquias colindantes a la parroquia de Cumbayá, de manera que se desarrolle como aporte a la ciudad, un número de unidades VIS/VIP de 100 unidades de vivienda. El plazo propuesto para la ejecución de dicho proyecto es de 36 meses contados a partir de la emisión de la primera Licencia de Construcción (LMU20) dentro del PUAE.

II. Rotonda Sur como parte de pago de la Concesión Onerosa de Derechos

Dentro del acuerdo de las formas de pago de la Concesión Onerosa de Derechos de PUAE se definía a la "Rotonda Sur" ubicada al extremo sur de la Avenida Alfonso Lamiña como parte de pago en especie de Concesión Onerosa de Derechos, pues se encuentra fuera del PUAE. Sin embargo, escuchando las recomendaciones técnicas tanto de la STHV como de los señores Concejales en el primer debate, el promotor propone que se excluya a la rotonda como pago en especie de la COD y que se incluya como aporte del PUAE a la ciudad.

En vista de lo antes expuesto, por medio de la presente solicito se actualicen estos dos puntos en el proyecto de Ordenanza Especial y en el expediente técnico para poder continuar con el proceso de aprobaciónd el PUAE y de cara al segundo debate del Concejo Metropolitano, habiendo subsanado todas las observaciones generadas durante el primer debate.

Esperando que dichos puntos se puedan conocer y actualizar a la brevedad, aprovecho la ocasión para reiterar mis sentimientos de considereación y estima.

Atentamente

Arq. José Luis Romero
GERENTE PROYECTO SAN PATRICIO