

21 NOV. 2016

Quito DM, 2016.
Oficio No. SM- 1895-2016.

Ingeniero
José Javier Chediak
REPRESENTANTE LEGAL DE LA COMPAÑÍA NEFOL S.A.
Whymper 164 y Av. Orellana – Telf.: 0998591820
Presente

Asunto: Criterio Técnico de Movilidad del Proyecto ILALÓ-NEFOL

De mi consideración:

En atención al Oficio s/n, ingresado a esta Secretaría en fecha el 19 de septiembre de 2016, mediante el cual solicita la revisión del *Estudio de Impacto a la Circulación de Tráfico del Conjunto Habitacional "ILALÓ-NEFOL"*, ubicado en la parroquia de Tumbaco y de propiedad de la Compañía Nefol S.A., adjunto al presente sírvase encontrar el Informe Técnico favorable, el mismo que ha sido elaborado una vez que han cumplido con los requerimientos expresados en el referido documento, para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,

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



Cc.: Administrador Zonal "Tumbaco"
Dirección Metropolitana de Inspección

Adjunto: Informe Técnico y Planos

Elaboración	J Zaldaña	DPPM	2016/11/21	
Revisión:	M Narváez	DPPM	2016/11/21	A

Ticket # 2016-512412
Ticket # 2016-526082

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad

INFORME DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y PROPUESTAS DE MITIGACIÓN DEL PROYECTO ILALÓ-NEFOL

Informe No: SM-0122/2016

Fecha 1^{er} ingreso: 29/08/2016

Fecha 2do.ingreso: 19/09/2016

Ingreso Planos: 19/09/2016

Observaciones:

Proyecto: PROYECTO HABITACIONAL
ILALÓ-NEFOL

Solicitante: Ing. José Javier Chediak-
Gerente Empresa NEFOL S.A.

Clave Catastral: 1170109840406001000

Predio No. : 5047641

Resultado: Aprobado

Acciones a realizar: Implementar las me-
didas de mitigación

Fecha de emisión: 25/10/2016

Copia:

- Administración Zonal Tumbaco
- Dirección Metropolitana de Inspección
- Secretaría de Territorio Hábitat y Vi-
vienda

Datos Generales del Proyecto:

- Ubicación: El predio en el cual se desarrollará el proyecto, está ubicado sector del Ilaló al sur de la conexión de la Ruta Viva y la vía Intervalles.
- Barrio y/o Parroquia: Tumbaco (Área rural).
- Tipología de Edificación: Vivienda.
- Número de Lotes: 1 lote de 44.822,28 m2.
- Número de Viviendas: la construcción de las viviendas se desarrollará en diez bloques de 3 plantas cada uno, con un total de 74 departamentos que se los ejecutarán en cinco etapas constructivas. 1ra. Etapa: 2 bloques (1 y 2) de 14 departamentos; 2da. Etapa 2 bloques (3 y 4) de 16 departamentos; 3ra. Etapa 2 bloques (5 y 6) de 16 departamentos; 4ta. Etapa 2 bloques (7 y 8) de 14 departamentos y la 5ta. Etapa 2 bloques (9 y 10) de 14 departamentos.
- Número de Estacionamientos: Total 207 plazas para vehículos livianos. Se ha considerado que cada departamento contará en promedio con 2.75 plazas, más un 10% adicionales de visitas, los mismos que estarán ubicados a nivel de subsuelos, de cada uno de los bloques.
- Acceso/Salida vehicular: El proyecto plantea la condición de aprovechar la existencia de la calle 9na. Transversal que es la única vía que permite la accesibilidad a predio, la cual se pretende ampliar su geometría para mejorar las condiciones de doble sentido de circulación que va a mantener. Esta vía se integra a la red vial existente y se conecta a través de un distribuidor de tráfico con la Ruta Viva que constituye la vía principal de salida/entrada del flujo vehicular generado por el proyecto.
- Estado del Proyecto: En planos, a nivel de Plan Masa.

Gráfico No. 1

Ubicación: proyecto ILALÓ-NEFOL

Fuente: Google Earth-Elaboración propia



Descripción del Proyecto

El Proyecto Habitacional "ILALÓ -NEFOL", es un Proyecto Urbano Arquitectónico Especial – PUAE, cuya propuesta inicial pretende la sanción de una Ordenanza Especial, que defina los Usos y Ocupación del suelo. No se trata de un proyecto arquitectónico definitivo, más bien un plan a nivel general con mejoras en elementos de accesibilidad para dotar de una oferta de vivienda a un segmento de la población que se ubica en un nivel económico alto, por lo cual el proyecto se lo presenta a un nivel de Plan Masa, es decir la presentación está realizada a nivel de implantaciones generales que incluyen el concepto urbanístico, el trazado vial y el diseño de los futuros bloques de departamentos dentro del lote predominante, en donde además constan las áreas de servicio como son: vías internas, áreas verdes, estacionamientos, acceso/salida principal, tanto peatonal como vehicular.

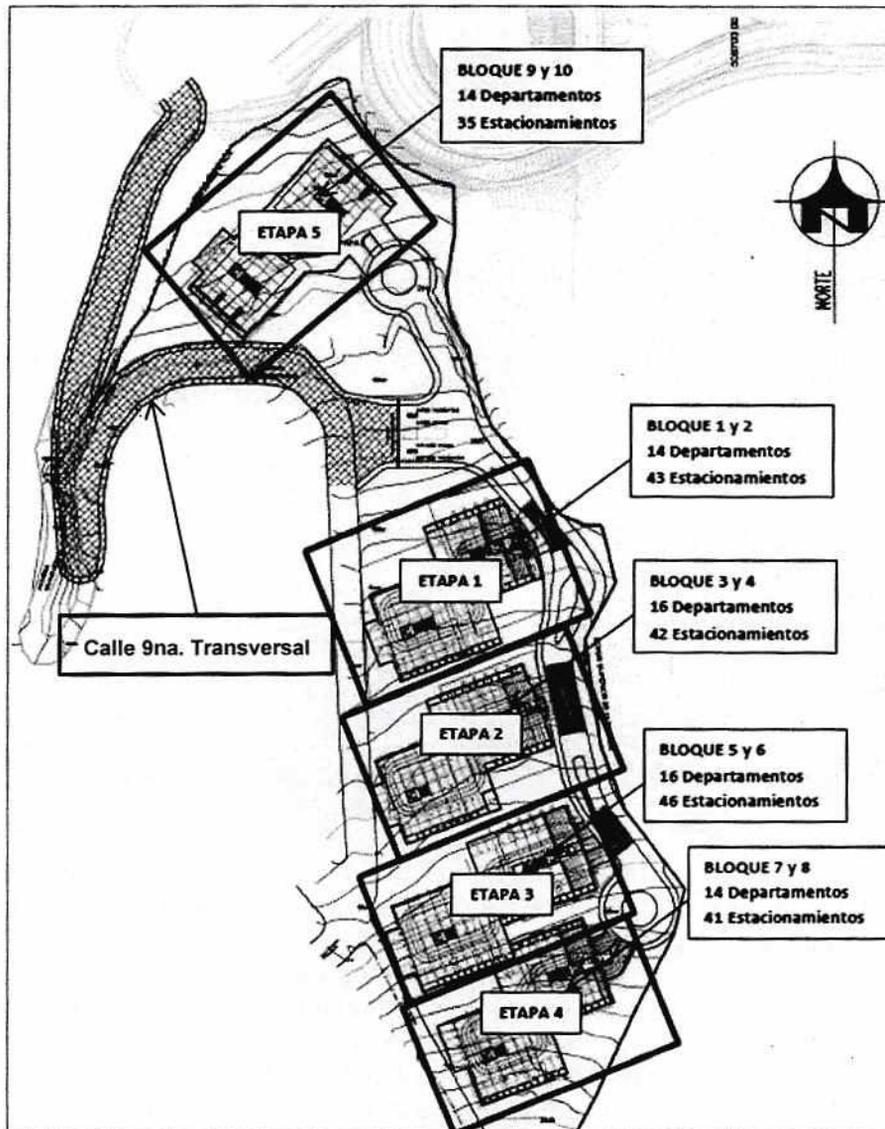
El proyecto comprende la oferta únicamente de departamentos para vivienda con sus servicios anexos, desarrollado en un terreno cuya área es de 44.822,28 m², direccionada a dotar de espacios para vivienda permanente; cuenta con áreas verdes, vías internas vehiculares y peatonales que solventan sus retornos con redondeles; servicio de estacionamientos para los propietarios de los departamentos, ubicados en su totalidad a nivel de subsuelos, aprovechando las condiciones del terreno.

El proyecto consta de un predio, en el cual se construirán los 10 bloques de departamentos en 5 etapas que van con el cumplimiento de la primera etapa desde el año 2019 hasta culminar con la 5ta. etapa en el año 2025, de acuerdo a la información consignada en el informe de estudio de tráfico presentado por el promotor del proyecto. Ver gráfico No. 2.

11

Gráfico No. 2

Predio que forman parte del PUAE: Proyecto Habitacional ILALÓ- NEFOL



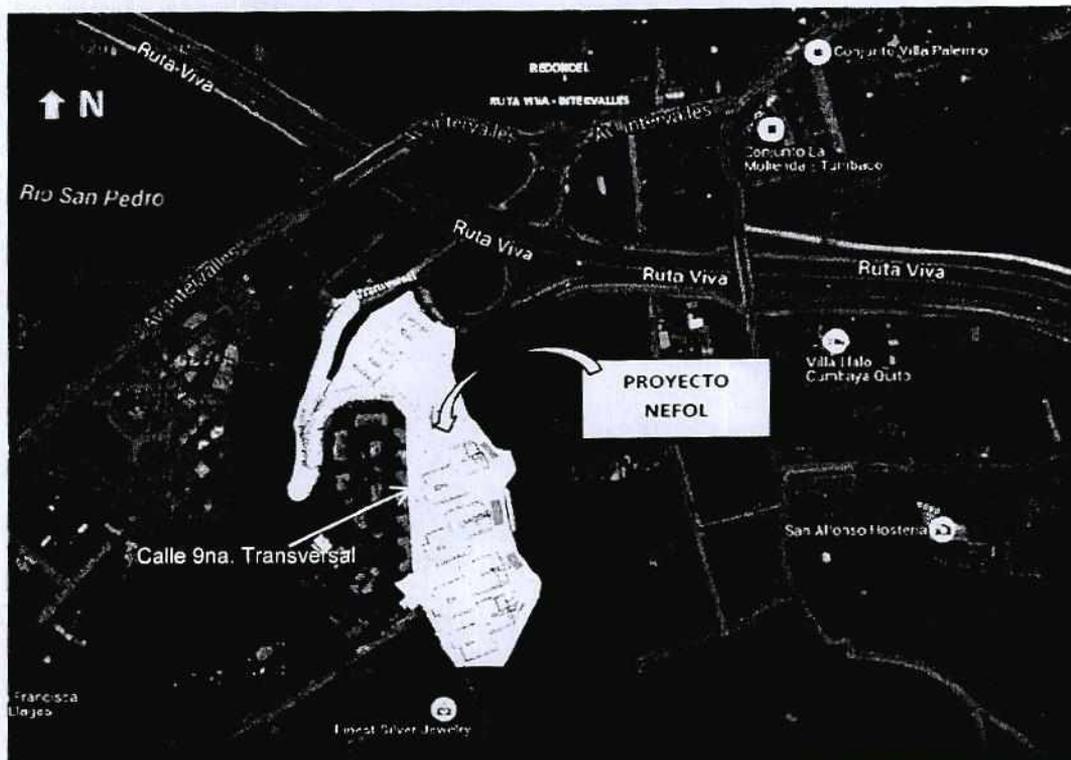
Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

El Proyecto, con respecto a su accesibilidad, cuenta con una vía antigua (9na. Transversal) desde la que se ingresará directamente hacia el conjunto habitacional, esta vía forma parte de la red local vial que será acondicionada al nuevo concepto de implantación del conjunto habitacional con la finalidad de mejorar las condiciones de circulación y accesibilidad vehicular/peatonal, considerando el aporte de viajes en vehículos que se generará por parte de los propietarios de los departamentos, con la implementación del proyecto.

El ingreso y salida de vehículos del proyecto se realizará por la vía 9na Transversal, la misma que se articula con la rampa de conexión a la Ruta Viva, a través del distribuidor de tráfico al que confluye también el Escalón Intervalles. Ver gráfico No. 3.

Gráfico N° 3

Ubicación del Proyecto Ilaló -Nefol y su relación con la vialidad circundante



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Las características de las vías en la actualidad nos permite determinar que en efecto se necesita mejorar sus condiciones y geometría en vista de que en el futuro, la vía principal de ingreso al proyecto incrementará el uso por la presencia de 207 vehículos que corresponde al número de estacionamientos que plantea el proyecto, a esto se deben sumar los vehículos de dos conjuntos habitacionales que se encuentran en el mismo sector y que hacen uso de la calle 9na. Transversal, cuya capacidad se va reduciendo con el paso del tiempo y el incremento de su uso. Adicionalmente no cuenta con aceras para la circulación peatonal y protección de lotes aledaños. (Gráfico No.4)

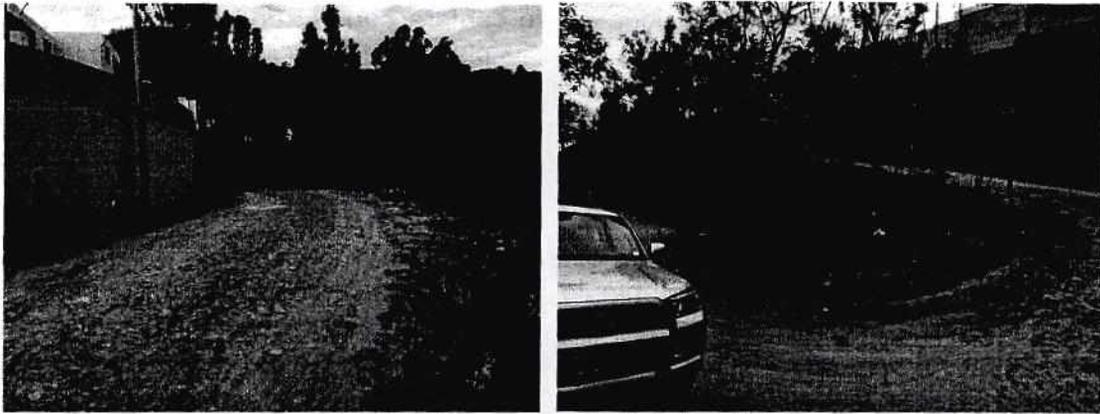
Gráfico No. 4

Fotografías de vías aledañas al Proyecto Habitacional "ILALÓ-NEFOL

Fuente: Propia



Calle 9na. Transversal en el punto del futuro ingreso al conjunto y curva de llegada.



Calle 9na. Transversal en la primera curva de llegada a futuro acceso y curva en "U".



Distribuidor de tráfico de la Ruta Viva (Escalón Intervalles) y conexión con la 9na. Transversal.

Las condiciones físicas de las vías que están relacionadas con el predio en donde se ejecutará el proyecto se pueden ver resumidas en el cuadro No. 1.

Cuadro N° 1
Condiciones de las vías aledañas al Proyecto

CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS	Rampa Conexión Ruta Viva - Intervalles	Calle 9na. Transversal
CAPA DE RODADURA	Asfalto en buen estado	Empedrado
No. DE CARRILES (2 sentidos)	2	2
ANCHO CALZADA (m.)	6,90	5,00
ANCHO DE ACERAS (m.)	-	-
VISIBILIDAD	BUENA	REGULAR
FUNCIONALIDAD DE LA VÍA		
TIPO DE VÍA	Secundaria	Secundaria
SENTIDO DE CIRCULACIÓN	Doble Vía	Doble Vía

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Luego de expuestos los antecedentes y analizada la estructura general que tiene el proyecto, cabe manifestar que adicionalmente contará con el servicio de Estacionamientos vehiculares, los cuales de acuerdo a los planos del Plan Masa, estarán ubicados en los subsuelos de los bloques de departamentos, aprovechando de esta forma el espacio disponible en superficie para complementar con la implantación de Áreas Verdes, Zonas de Entretenimiento y vías de circulación interna, tanto para vehículos como para peatones.

Los Estacionamientos vehiculares, para este proyecto ha sido calculado dotar en promedio 2.7 plazas por cada departamento, lo cual generará la presencia de 207 vehículos. Con la finalidad de expresar de mejor manera la disposición de las plazas de estacionamientos, se presenta a continuación el cuadro de asignación por departamentos (cuadro No. 2), que posteriormente formará parte del análisis del impacto de tráfico en el sector.

Cuadro N° 2
Número previsto de Estacionamientos del Proyecto

ETAPA	BLOQUE	TIPO	No. DEPARTAMENTOS	No. ESTACIONAMIENTOS				TOTAL
				NORMALES	DISCAPACITADOS	VISITAS	MENORES	
1	1	A1	6	14	2	2	1	19
	2	A2	8	19	2	2	1	24
2	3	B2	8	16	2	2	1	21
	4	A2	8	16	2	2	1	21
3	5	B2	8	18	2	2	1	23
	6	B1	8	18	2	2	1	23
4	7	A2	8	17	2	2	1	22
	8	A1	6	14	2	2	1	19
5	9	B1	8	16	1	1	1	19
	10	A1	6	13	1	1	1	16
TOTAL			74	161	18	18	10	207

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Análisis de Tráfico

El acceso al Proyecto que está definido por la calle 9na. Transversal hacia el lote único en donde se lo construirá en dos sentidos de circulación, por lo tanto la vía que aporta en su totalidad la accesibilidad vehicular es la 9na. Transversal que mantiene una condición de circulación en doble sentido, que ayudará tanto al ingreso como a la salida de vehículos para conectarse con el distribuidor de tráfico de la Ruta Viva, que es la que finalmente permite adoptar la direccionalidad que se requiera de acuerdo al destino de viajes de los propietarios de departamentos así como visitantes del proyecto.

La Ruta Viva es la vía principal en donde existe la presencia de un gran flujo vehicular por sus condiciones de autopista, la cual será considerada en el análisis y evaluación de la accesibilidad al proyecto, por ser catalogada a esta última, como una vía jerárquicamente importante dentro del sistema vial del Distrito Metropolitano de Quito.

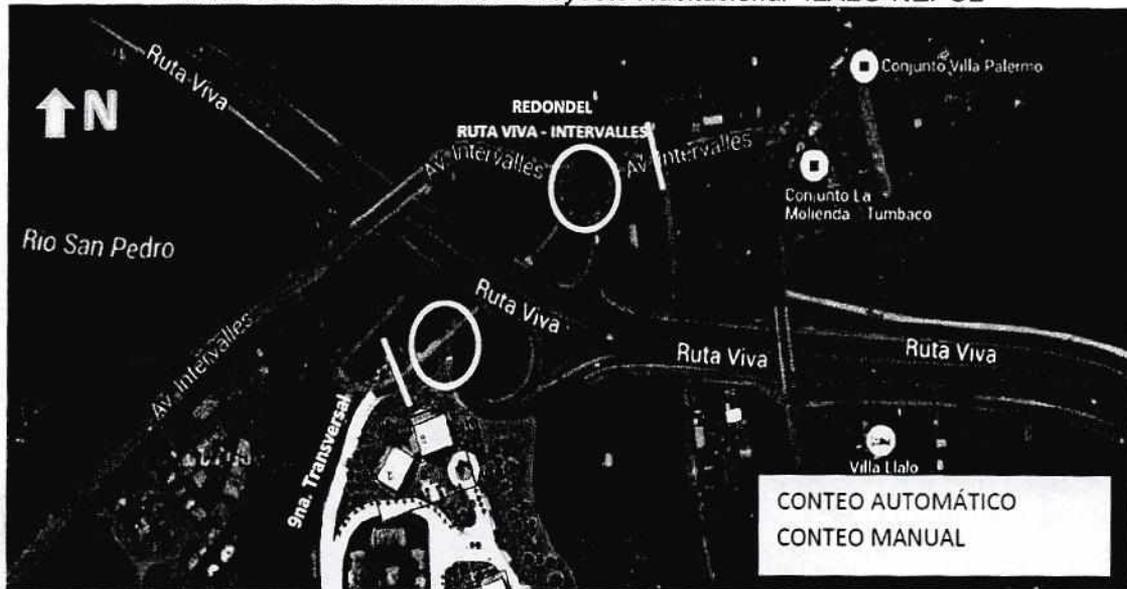
Handwritten signature or mark

9

El sector donde se ubica el predio y se implantará el proyecto, se encuentra en una zona residencial de baja densidad en proceso de consolidación, por lo tanto en la calle 9na. Transversal que servirá de acceso/salida vehicular se ha registrado un bajo flujo vehicular.

Para realizar el análisis del impacto de tráfico se han considerado los movimientos vehiculares y los volúmenes de tráfico presentes en la vía Intervalles (incluye el intercambiador de tráfico), así como en la 9na. Transversal, la cual está directamente relacionada al tráfico que se generaría en el acceso y salida del Proyecto Habitacional. Ver gráfico No. 5.

Gráfico No. 5
Puntos de conteos de tráfico- Proyecto Habitacional "ILALÓ-NEFOL"



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Para esto, el Consultor ha realizado conteos vehiculares manuales en períodos de 15 minutos las 24 horas del día y 7 días de la semana; también se han realizado conteos automáticos en iguales períodos y horarios, con el uso de contadores de tráfico con tubos neumáticos, cuyos resultados han sido registrados mediante formularios impresos en donde se consigna información referente a fecha del conteo, horarios y composición del tráfico vehicular de 3 tipos: livianos, buses y camiones.

Esta actividad ha sido realizada durante tres días (martes, miércoles y sábado) en horario continuo de 7h00 a 19h00 con intervalos de 15 minutos con lo cual se ha podido incluso definir las horas pico, así también dimensionar dos tipos de flujos: los de entrada y de salida hacia y desde el área del proyecto habitacional en este caso y para efectos de este estudio.

Análisis de Tráfico sin proyecto:

En el estudio presentado por el promotor del proyecto, los datos de tráfico determinan que la vía de mayor jerarquía es la vía Intervalles, la cual capta la mayor cantidad de viajes vehiculares que se integran a la Ruta Viva y una parte a la conexión con la 9na. Transversal en sentido Este-Oeste y viceversa del sector de estudio. De acuerdo a los aforos realizados en las dos vías, se establece que, las horas de mayor demanda de

movimientos vehiculares en esta vía, no es fija, sino más bien variable a lo largo de los días de la semana, cuyo resumen se puede ver en cuadros No. 4 y 5.

Cuadro N° 4

Resumen de la mayor cantidad de vehículos verificados en horas y días (en los dos sentidos) en la vía Intervalles

REUMEN DE LA DEMANDA DE TRAFICO - VIA INTERVALLES							
HORA	L	M	M	J	V	S	D
07h00 a 08h00				861			
11h00 a 12h00						794	
13h00 a 14h00							677
16h00 a 17h00			821				
17h00 a 18h00					885		
18h00 a 19h00	801	797					

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

En la vía Intervalles se ha determinado que el horario en donde se verifica la mayor cantidad de vehículos en la semana es el día Viernes entre 17h00 a 18h00, sin que signifique que realmente es la hora pico, ya que en los otros días cambia esta condición. El promedio diario del total de vehículos que circulan por esta vía es de 10.426 y que mayoritariamente no se dirigen hacia el proyecto, por lo que estos datos no son aplicables en su totalidad a la situación del proyecto. La composición de tráfico se encuentra segmentada en los siguientes porcentajes: 94.6 % de vehículos livianos, 3.7% camiones y el 1.7% de Buses.

Cuadro N°5

Resumen de la mayor cantidad de vehículos verificados en horas y días (en los dos sentidos) en la 9na. Transversal

REUMEN DE LA DEMANDA DE TRAFICO - CALLE 9na. TRANSVERSAL							
HORA	L	M	M	J	V	S	D
07h00 a 08h00				71	74		
10h00 a 11h00		73					
11h00 a 12h00						85	
13h00 a 14h00							85
17h00 a 18h00	64						
18h00 a 19h00			68				

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

En la calle 9na. Transversal, las condiciones son totalmente diferentes por los bajos flujos vehiculares que se han verificado mediante aforos. En esta tenemos que la mayor cantidad de vehículos se han contabilizado los días sábado y domingo en diferentes horarios, de igual forma que en la Intervalles, los horarios de mayor flujo cambian

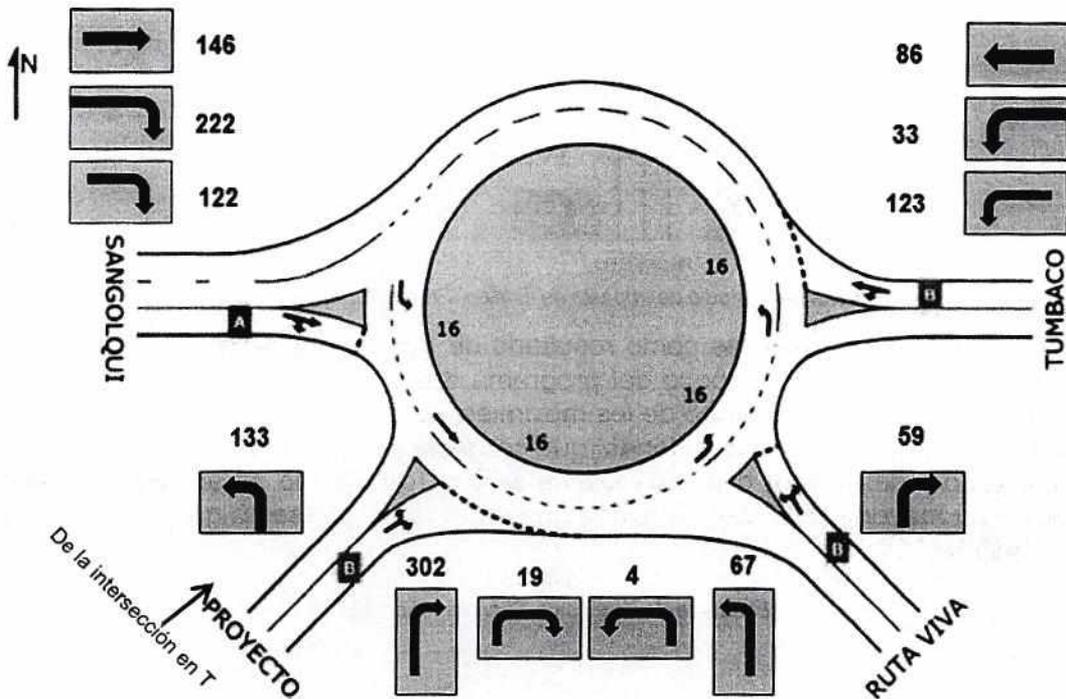
8

en la semana, por lo que no se puede determinar horas pico fijas. En cuanto al promedio diario de circulación vehicular (24 horas) en esta vía se han contabilizado 844 vehículos, que si afectan directamente al proyecto, ya que esta vía constituye el acceso/salida de los vehículos que utilizarán los propietarios del conjunto habitacional proyectado.

En resumen, se ha extraído la información que expone el Estudio de Tráfico presentando específicamente lo referente a los esquemas de simulación, la aportación y los volúmenes vehiculares en el Distribuidor de tráfico que acoge la demanda en los diferentes movimientos (Gráficos No.6 y 7)

Gráfico No.6

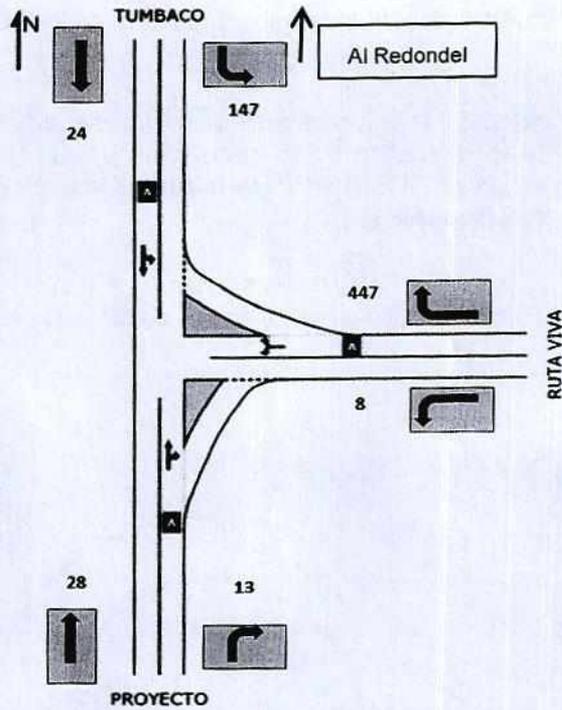
Volúmenes de Trafico "Sin Proyecto" en el Redondel conector de la vía Intervalles y Ruta Viva



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Gráfico No.7

Volúmenes de Tráfico: Intersección Calle 9na. Transversal y rampa de conexión con Ruta Viva

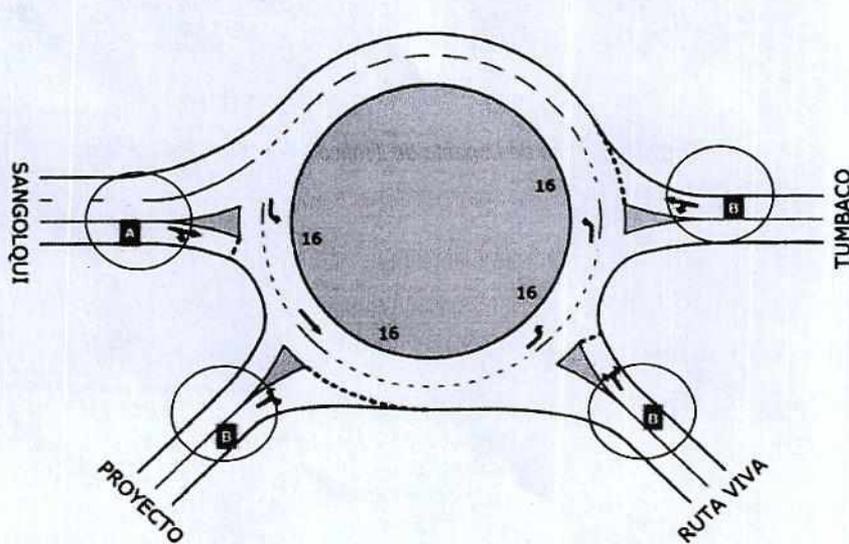


Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Con las cantidades levantadas como resultado de los aforos de volúmenes de tráfico sin proyecto, y mediante el apoyo del programa de simulación SIDRA, con la aplicación de datos reales en cada uno de los movimientos realizados por los vehículos en la hora de mayor demanda en el redondel que conecta la vía Intervalles con la Ruta Viva se ha llegado a determinar que, el nivel de servicio (gráfico No. 8) en este distribuidor vial es en su mayoría "B" observándose que en el ramal que se dirige y viene de Sangolquí es nivel "A".

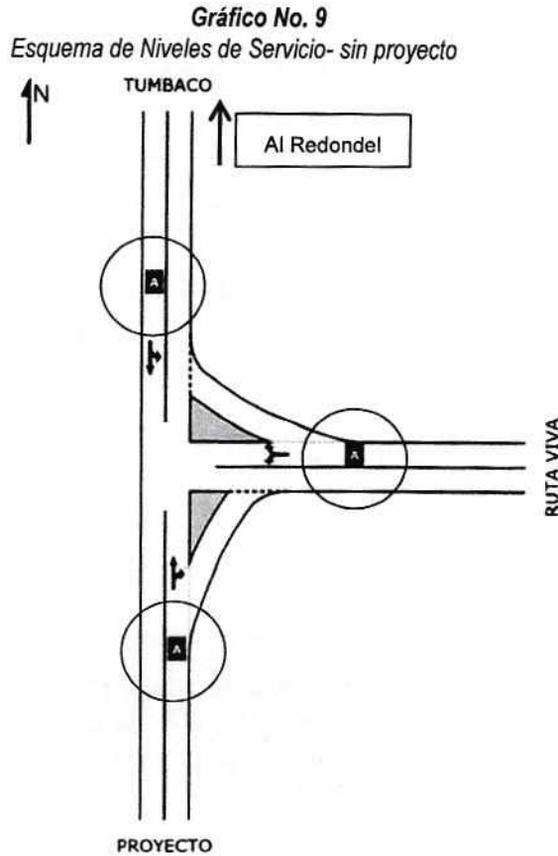
Gráfico No. 8

Esquema de Niveles de Servicio-sin proyecto



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

En el segundo esquema en donde se observa los niveles en la intersección de la 9na. Transversal (que entra y sale directamente del proyecto) y la rampa que conecta con la Ruta Viva (gráfico No. 9), se puede identificar que el nivel de servicio sin proyecto es en todos su movimientos "A".



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

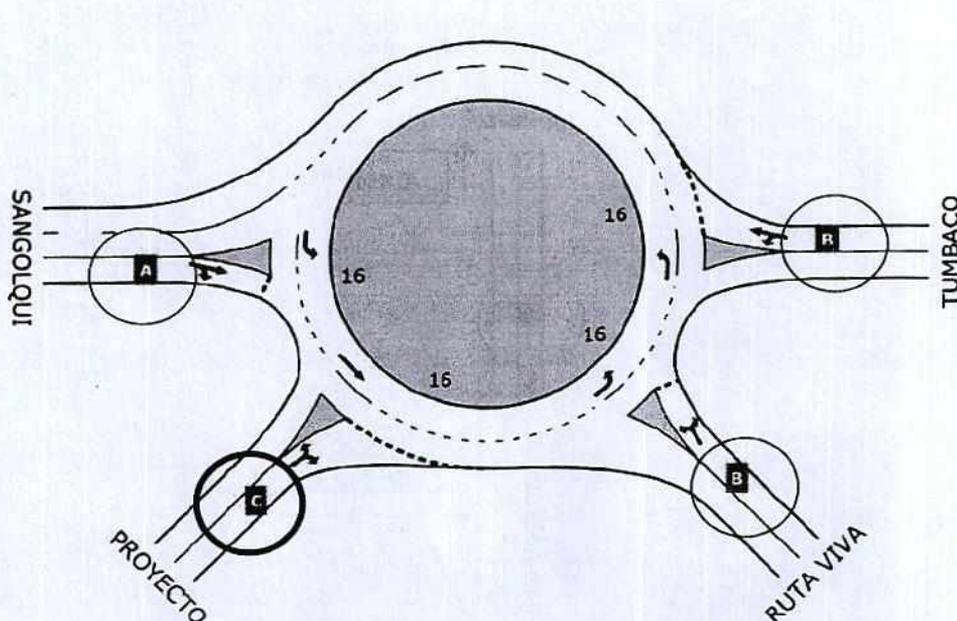
Análisis de Tráfico con proyecto:

De acuerdo al planteamiento realizado en el diseño del proyecto, el cual contempla la construcción de 74 departamentos, distribuidos en 10 bloques y el servicio de estacionamiento que tendrán en subsuelos los propietarios de los mismos, suman la disponibilidad de 207 plazas habiéndose considerado en promedio 2.7 plazas por departamento.

Para el análisis del impacto que esta condición pueda causar en el tráfico del sector en situaciones desfavorables, el consultor previa a las simulaciones ha utilizado las la hora de mayor afluencia de tráfico que generaría él proyecto y que en este caso es de 07H30 a 08H30, y la ocupación máxima de los estacionamientos, asumiendo que el 70% (145 vehículos) salen en dicha hora y el 30% (62 vehículos) restante ingresarían al proyecto.

Estas estimaciones fueron sumadas a las cantidades establecidas por los aforos en la situación sin proyecto, con lo cual al aplicar la simulación no se observan cambios importantes (gráfico No. 10) y la única variación se identifica en el redondel de la vía Intervalles con la Ruta Viva, es el cambio de nivel "B" a "C" en los vehículos que ingresan a dicho redondel desde la rampa que conecta con la vía de ingreso/salida del proyecto.

Gráfico No.10
Esquema de Niveles de Servicio- con proyecto



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

En cuanto a la segunda intersección relacionada más directamente con el proyecto por que incluye la calle 9na. Transversal que es la vía de salida/entrada del proyecto, no cambia en ningún movimiento de tráfico su nivel de servicio "A", lo cual nos indica que, en efecto, no existe una condición de impacto al tráfico con la implementación del proyecto.

En conclusión, se puede manifestar que con el incremento de vehículos en las intersecciones que se encuentran en el área de influencia del proyecto, como se desprende del análisis comparativo y análisis correspondiente, no se identifican cambios significativos en el nivel de servicio de las vías analizadas; de todas formas es conveniente, y así lo ha creído el proyecto, implementar algunas medidas de mitigación y más que todo facilitadores a nivel de la rampa que conecta la calle 9na. Transversal y la salida a la Ruta Viva, con el afán de mejorar las condiciones de seguridad vial.

Medidas de Mitigación:

Del análisis realizado y por las condiciones de movilidad en las que se desarrolla el proyecto, se manifiesta que el mayor problema detectado se debe a la actual conformación de la vía de acceso directo al proyecto y las consecuentes limitantes en los desplazamientos, que se fundamentan en la existencia y uso por parte de una gran mayoría de residentes del sector de una salida/entrada hacia el sitio por la calle 9na. Transversal, que al momento presenta una geometría inadecuada y una capa de rodadura en malas condiciones, lo que causará mucha incomodidad a la movilización de los vehículos que aportará el proyecto.

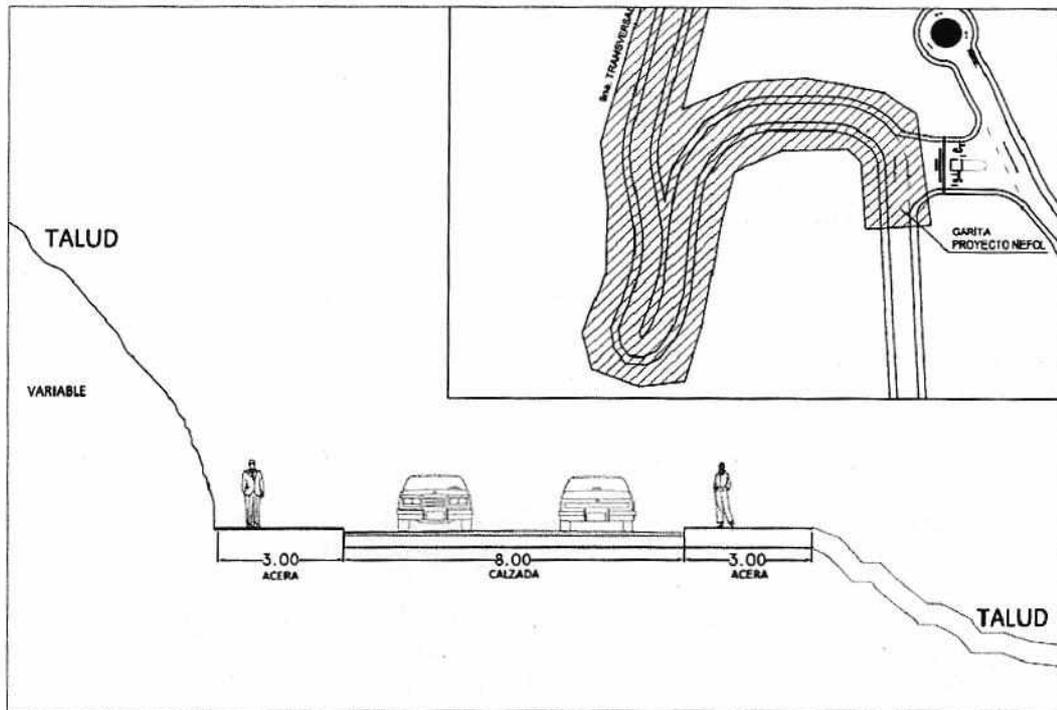
Para solventar esa condición que actualmente presenta el proyecto, proponen:

6

1) Realizar el mejoramiento de las condiciones físicas de la calle 9na Transversal incluso optimizando las medidas de una vía que correspondería a una tipo F, que tendría una sección transversal total de 10 m., calzada de 6 m., con un carril por sentido de 3.00 m., y aceras de 2 m. de ancho según la normativa establecida para el Distrito Metropolitano de Quito (Ordenanza Metropolitana No. 172), sin embargo los promotores del proyecto se comprometen a mejorar dichas condiciones en el tramo seleccionado que es, desde la conexión de esta calle con la rampa de acceso al distribuidor de tráfico de la Ruta Viva, hasta la entrada/salida del Proyecto, y consolidarla con las siguientes dimensiones: ancho total de la vía 12 m. de ancho, conformada por 8 m. de calzada, dos carriles, uno por sentido y cada uno de 4.00 m. y aceras de 3.0 m., a ambos lados de la vía (ver gráfico No. 11).

Gráfico No.11

Perfil de la calle 9na. Transversal, con el mejoramiento de sus condiciones físicas en el tramo definido.

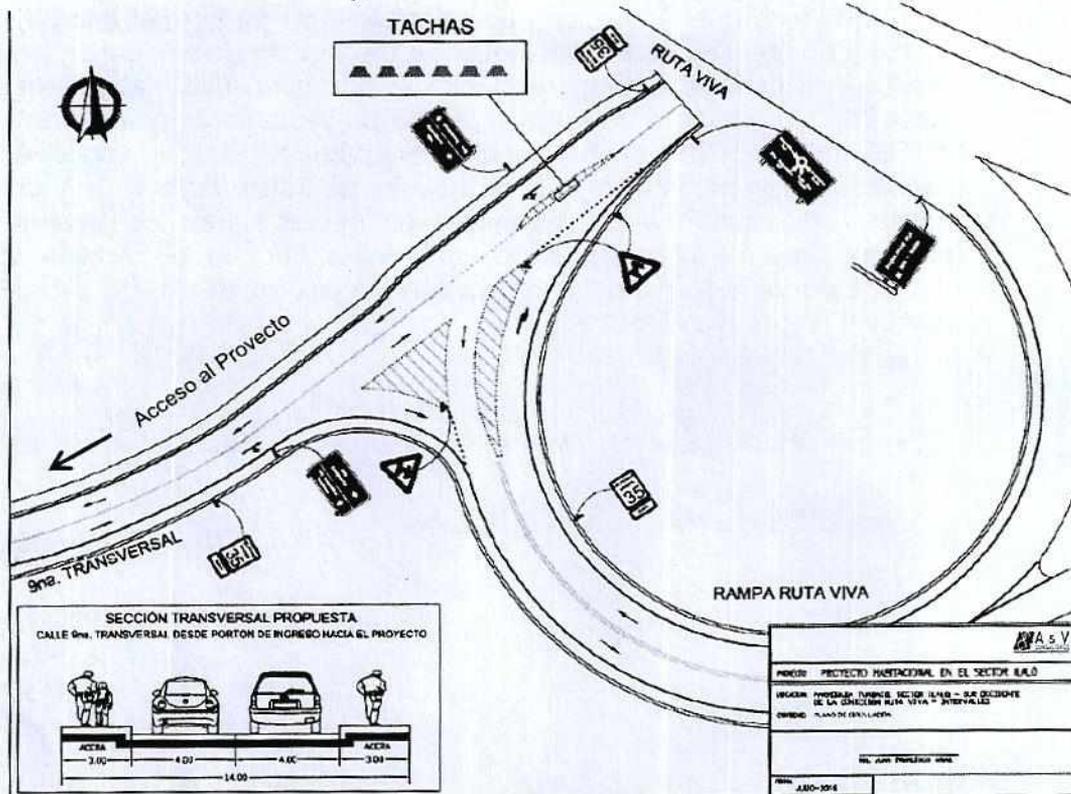


Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

2) En la intersección de la 9na Transversal y la rampa de ingreso a la Ruta Viva, se ha identificado que no cuenta con la suficiente señalización para que los usuarios puedan elegir la correcta dirección en sus desplazamientos, por lo que como una medida para corregir esta deficiencia se propone realizar un reconfiguración con la implementación de isletas conformadas por tachas que canalizarán el flujo vehicular en dicha intersección, facilitando el uso de los carriles existentes, de acuerdo al diseño del gráfico No. 12.

SA

Gráfico No.12
 Diseño de las mejoras en la señalización horizontal y vertical



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Otras medidas que sin duda, ayudarán a atenuar el impacto del tráfico vehicular en el sector pero que deberán ser implementadas cuando se construya el proyecto son:

- La ubicación de los controles de ingreso/salida principal vehicular del proyecto, que en este caso se encuentra a una distancia, de acuerdo a los planos presentados de 20,34 m., desde la línea de fábrica hasta los controles, que permitirá evitar las colas de espera de vehículos en la vía exterior del proyecto.
- Colocación de tachas y pintura de tráfico en el área del redondel, en donde se propone implementar las reformas geométricas que permitirá canalizar el sentido de circulación vehicular y mejorar su desplazamiento.
- Implementación de un sistema de semáforo luminoso y auditivo con luces preventivas que advierta a los conductores y peatones de los vehículos en el sitio de acceso y salida vehicular del proyecto, al cual se debe adicionar las correspondientes señales verticales de advertencia de ingreso/salida vehicular.

Conclusiones:

Cabe mencionar que el nivel de análisis del proyecto es a nivel de Plan Masa, con lo cual se aclara que posteriormente, cuando se presente el proyecto de vivienda y de cada una de las etapas constructivas que proponen, a detalle, estos deberán cumplir con la normativa técnica vigente de todos los servicios, y en ese nivel se podrá profundizar sobre otros criterios como accesos/salidas vehiculares de los estacionamientos, rampas, plazas y número de estacionamiento, radios de giro y otros que no forman parte del alcance del estudio presentado.

Por lo expuesto, y de acuerdo a las características y condiciones del proyecto presentado a esta Secretaría y que ha sido debidamente analizado, se emite **Informe Favorable** al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Urbano Arquitectónico Especial "ILALÓ-NEFOL" a nivel de Plan Masa, y se establece como requerimiento ejecutar las propuestas realizadas como medidas de mitigación recomendadas, detalladas anteriormente y señaladas en el plano sellado y sumillado por esta Secretaría.

La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda – SHTV, aprobará el proyecto en cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de las plazas de estacionamiento, sección de las vías en la que se incluye la vía nueva, características y especificaciones proyectadas de vías, áreas comunales externas, áreas verdes, etc., en concordancia con las normativas vigentes.

Como se presentan medidas de mitigación relacionadas directamente con el proyecto y que el promotor deberá ejecutarlas directamente, de acuerdo al compromiso inmerso en el informe analizado, se sugiere que previa la aprobación por parte de la SHTV se determine las condiciones administrativas mediante las cuales los promotores y constructores del proyecto las cumplan en su totalidad.

Posteriormente, los responsables del Proyecto tienen la obligación de presentar a la Administración Zonal "Tumbaco", los planos tanto del Plan Maza como del proyecto en general elaborados con el detalle que corresponda para su aprobación, en consideración con las normativas vigentes.



Elaborado por: José Zaldaña Rosero.
Revisado por: Marcelo Narváez Padilla. A
Para: Rubén Darío Tapia R.