

## Registro de Cambios

Fecha	Responsable	Versión	Referencia de Cambios
08/04/2022	S. Salazar	TV	PERTENENCIA <b>CÓDIGO:</b> AMZT-DGT-TV/2022/161
30/09/2022	E. Pavón	TV	ACTUALIZACIÓN

## 1. INTRODUCCIÓN

En atención al Oficio N° SP-AZT-TV-220210A de fecha 09 de febrero de 2022, ingresado a esta Administración Zonal con ticket N° GADDMQ-AZT-UA-2022-0505-E con fecha de recepción 11 de febrero de 2022, suscrito por el Arq. José Luis Romero, Gerente General del PUAE San Patricio mediante el cual manifiesta: *“Como es de su conocimiento, el proyecto Urbanístico especial PUAE San Patricio, fue aprobado mediante Ordenanza Metropolitana N° 284 promulgada el 25 de enero de 2019, en el cual, a través de la Disposición Transitoria Tercera se dispone que la Administración Zonal Tumbaco debe efectuar los informes respectivos para la aprobación del trazado vial del proyecto.*

*Debido a un error de tipo en el cuadro N° 10 “Características y tipos de vías públicas” del artículo 20 de la Ordenanza Metropolitana N° 284, el cuadro que figura en el texto de la Ordenanza no es el que se aprobó por parte de Concejo Metropolitano el 25 de enero de 2019. En este sentido, al evidenciarse la imposibilidad de generar los informes de trazado de vial por la incongruencia en el cuadro de vías, el Promotor conjuntamente con la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en julio del 2019, iniciaron el proceso de reforma de la Ordenanza Metropolitana N° 284.*

*Finalmente, después de aproximadamente dos años, el Concejo Metropolitano aprobó la Ordenanza Metropolitana N° 004-2021 del 7 de diciembre de 2021, que contiene la ordenanza Metropolitana que reforma la Ordenanza N° 284 del proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial PUAE San Patricio, la cual en su artículo 3 determina la situación del artículo 20 con su respectivo cuadro de vías.*

*Con estos antecedentes y con el objetivo de avanzar con el proceso de aprobación del trazado vial propuesto por el PUAE San Patricio; y, poder ejecutar las obras de vialidad a la brevedad posible, tomando en cuenta que el cuadro N° 10 “Características y tipos de Vías públicas” ya está correcto conforme la Ordenanza N° 004-2021, adjunto a la presente los planos viales para su revisión, esperando poder contar con una respuesta favorable, de manera que se pueda aprobar el trazado vial PUAE San Patricio.*

*Adjunto un CD en el que consta los archivos de los diseños del trazado vial, así como la certificación de la Ordenanza Metropolitana N° 004-2021 que cambió el cuadro N° 10 Características”.*

## 2. ANTECEDENTES

### 2.1.- NORMATIVA

El Artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador-CRE, señala: *“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y a la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”.*

El Artículo 364 de la CRE, establece las competencias exclusivas de los gobiernos municipales:

*“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.*

*2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.*

*3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana (...).”*

En conformidad a lo que establece la Constitución de la República del Ecuador, Capítulo IV: RÉGIMEN DE COMPETENCIAS, “Art. 260.- *El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno.*

*Art. 262. Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias: 1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.*

*Art. 263.- Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley: 1. Planificar el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, cantonal y parroquial.*

*2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.*

*Art. 264. 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.*

*Art. 266. Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias.*

*En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.”*

En conformidad a lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, Art. 129 señala: *“Ejercicio de la competencia de vialidad. -El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera:*

*Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización.*

*Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional en concordancia con las políticas nacionales.*

*Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.*

*Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales.*

*Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado provincial la vialidad parroquial y vecinal, para el efecto se establecerán convenios entre ambos niveles de gobierno, donde se prevean las responsabilidades correspondientes de cada uno de ellos. Las tareas y obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa, a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria.”*

En conformidad a lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, Art. 85 señala: *“Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano.- Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne.”*

En conformidad a lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, El Artículo 55, confiere como competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal: *“(…) c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana (…)”*.

En conformidad a lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, Art. 417 señala: *“Constituyen bienes de uso público: a) Las calles, avenidas, puentes, pasajes y demás vías de comunicación y circulación; b) Las plazas, parques y demás espacios destinados a la recreación u ornato público y promoción turística; c) Las aceras que formen parte integrante de las calles y plazas y demás elementos y superficies accesorios de las vías de comunicación o espacios públicos a que se refieren los literales a) y b); (...) d) Las quebradas con sus taludes y franjas de protección; los esteros y los ríos con sus lechos y sus zonas de remanso y protección, siempre que no sean de propiedad privada, de conformidad con la ley y las ordenanzas; e) Las superficies obtenidas por rellenos de quebradas con sus taludes; h) Los demás bienes que en razón de su uso o destino cumplen una función semejante a los citados en los literales precedentes, y los demás que ponga el Estado bajo el dominio de los gobiernos autónomos descentralizados. (...) Aunque se encuentren en urbanizaciones particulares y no exista documento de transferencia de tales bienes al gobierno autónomo descentralizado, por parte de los propietarios, los bienes citados en este artículo, se considerarán de uso y dominio público.”*

En conformidad a lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, Art. 447.- *“Declaratoria de utilidad pública.- Para realizar expropiaciones, las máximas autoridades administrativas de los gobiernos regional, provincial, metropolitano o municipal, resolverán la declaratoria de utilidad pública, mediante acto debidamente motivado en el que constará en forma obligatoria la individualización del bien o bienes requeridos y los fines a los que se destinará. A la declaratoria se adjuntará el informe de la autoridad correspondiente de que no existe oposición con la planificación del ordenamiento territorial establecido, el certificado del registrador de la propiedad, el informe de valoración del bien; y, la certificación presupuestaria acerca de la existencia y disponibilidad de los recursos*

*necesarios para proceder con la expropiación. Para el caso de empresas públicas el presidente del directorio en su calidad de máxima autoridad del Gobierno Autónomo Descentralizado podrá declarar de utilidad pública o de interés social, con fines de expropiación mediante acto motivado y siguiendo el procedimiento legal respectivo, con la finalidad de que la empresa pública pueda desarrollar actividades propias de su objeto de creación.”*

De conformidad a LA LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, “Art. 8: Red vial cantonal urbana. Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana.

*Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso.”*

En conformidad a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, “Art. 58.- Declaratoria de utilidad pública. Cuando la máxima autoridad de la institución pública haya resuelto adquirir un determinado bien inmueble, necesario para la satisfacción de las necesidades públicas, procederá a la declaratoria de utilidad pública y de interés social de acuerdo con la Ley. A la declaratoria se adjuntará el certificado del registrador de la propiedad; el avalúo establecido por la dependencia de avalúos y catastros del respectivo Gobierno Autónomo Municipal o Metropolitano; la certificación presupuestaria acerca de la existencia y disponibilidad de los recursos necesarios para el efecto; y, el anuncio del proyecto en el caso de construcción de obras de conformidad con la ley que regula el uso del suelo”.

En conformidad a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública “Art. 58.7.- Reversión. En cualquier caso en que la institución pública no destine el bien expropiado a los fines expresados en la declaratoria de utilidad pública y de interés social, dentro del plazo de dos años, contado desde la fecha en que quede inscrita en el Registro de la Propiedad la transferencia de dominio, el propietario podrá pedir su reversión ante el mismo órgano que emitió la declaratoria de utilidad pública y de interés social o ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo en el plazo de tres años. No cabrá la reversión si el nuevo destino del bien expropiado responde a una finalidad de utilidad pública y de interés social, así declarado previamente por la institución pública”.

De conformidad con la Ordenanza Metropolitana 001 sancionada el 29 de marzo del 2019, mediante el cual se expide el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; reformada hasta el 20 de julio de 2021; Libro IV: Del Eje Territorial Libro IV.6: De la Propiedad y Espacio Público.- Artículo 3615.- Competencia.- Son competentes para tramitar los expedientes expropiatorios, la Administración Central a través de la Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles las administraciones zonales a través de las subprocuradurías, las empresas públicas metropolitanas, el Instituto Metropolitano de Patrimonio, que necesiten expropiar bienes para brindar servicios, ejecutar obras públicas, para la construcción de vivienda de interés social o programas de reasentamiento.

TRAZADO VIAL PUAE SAN PATRICIO    **CÓDIGO:** AMZT-DGT-TV/2022/472

*Artículo 3616.- Trámites. - Las entidades mencionadas en el artículo anterior, serán responsables de tramitar los expedientes expropiatorios relacionados a asuntos de su competencia: (...) b. Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), vías, parques, plazas, jardines, obra pública y terminales, paradas;(...)*  
*i. Administraciones zonales, vías locales y proyectos zonales; y, j. Otras de carácter municipal.*

*SECCIÓN II , REQUISITOS, FINANCIAMIENTO Y PROCEDIMIENTO, Artículo 3617.- Requisitos.- Previo a proceder al trámite expropiatorio, el Municipio, sus dependencias o entidades, deberán contar con un proyecto aprobado por el Concejo Metropolitano o por la máxima autoridad de la entidad o dependencia requirentes y disponer de la asignación presupuestaria suficiente para la ejecución de la obra proyectada y para el pago de las indemnizaciones necesarias, siempre y cuando dicha obra se encuentre debidamente programada por la dependencia municipal ejecutora, cumpliendo el procedimiento previsto en esta normativa, excepto los casos de emergencia o fuerza mayor, cuya ejecución esté aprobada por la máxima autoridad.*

*No obstante, a lo indicado en el párrafo anterior, las dependencias municipales requirentes deberán contar con su respectivo presupuesto; para el caso de las administraciones zonales y Administración Central Municipal deberá ser solicitado a la Dirección Metropolitana Financiera, mientras se está elaborando la proforma presupuestaria en la Comisión de Presupuesto y Finanzas del año anterior a la declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación.*

*La partida presupuestaria con los fondos que se han asignado para la expropiación será inamovible, a no ser que el Concejo Metropolitano deje sin efecto tal expropiación por alguna razón justificada; de no ser así, deberá reasignarse en el nuevo presupuesto únicamente para expropiaciones.”*

*De conformidad con la Ordenanza Metropolitana 001 sancionada el 29 de marzo del 2019, mediante el cual se expide el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; reformada hasta el 20 de julio de 2021; SUB PARÁGRAFO II, CONSIDERACIONES GENERALES PARA HABILITAR EL SUELO:*

*Artículo 2164.- Dimensiones y áreas mínimas de lotes. - Las habilitaciones del suelo observarán las dimensiones y las superficies de los lotes, y grados o porcentajes de pendientes establecidas en el PUOS, y demás instrumentos de planificación, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.*

*Artículo 2165.- Sistema vial. -*

*1. Toda habilitación del suelo debe contemplar un sistema vial de uso público integrado al trazado de las vías existentes al interior del terreno o su entorno, y al previsto en la planificación vial metropolitana. Su construcción será realizada por el promotor, sujetándose a las afectaciones previstas en el PUOS y demás instrumentos de planificación; a las especificaciones mínimas de vías establecidas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo; y, de conformidad a la política de movilidad sustentable.*

*5. Las administraciones zonales diseñarán, en su jurisdicción respectiva, todas las vías locales, peatonales, escalinatas y además las vías colectoras rurales. Este diseño será realizado por las administraciones zonales, validado por la secretaria responsable del territorio, hábitat y vivienda y enviado para conocimiento de la Comisión competente en materia de uso de suelo, previa la aprobación del Concejo Metropolitano.*

Mediante Oficio N° 0000627 de fecha 07 de mayo de 2019, suscrito por el Administrador general del DMQ, Ramiro Viteri Casares manifiesta: *“Me refiero al Expediente Pro N° 2018-04232 con ticket N° 2018-189710 de 02 de mayo de 2019, mediante el cual el señor Procurador Metropolitano emite su informe legal respecto de la consulta realizada por esta Administración General, referente al procedimiento de expropiación y el anuncio del proyecto”*.

Mediante Expediente Pro N° 2018-04232, suscrito por el Dr. Gianni Frixone Enríquez, Procurador Metropolitano manifiesta: *“Cabe precisar que las entidades requirentes, encargadas de la ejecución de la obra pública, son las responsables del inicio del trámite de expropiación y posteriormente de su impulso administrativo y judicial hasta su culminación”*.

El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública extraordinaria No. 170 de 13 de septiembre de 2021, resolvió aprobar la: *“... ORDENANZA QUE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA APROBACIÓN DEL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO ...”*, en la cual las disposiciones transitorias Décimo Tercera y Décimo Quinta indican:

*Décimo Tercera. - En el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la aprobación de la presente Ordenanza, el ente responsable de la movilidad emitirá la Resolución con los lineamientos técnicos y procedimentales, así como los términos para la presentación de la planificación vial que contenga vías de jerarquía local urbanas por parte de las administraciones zonales.*

*Décimo Quinta- En el plazo de noventa (90 días) contados a partir de la aprobación de la presente Ordenanza, la entidad encargada de la movilidad en coordinación con la entidad encargada del territorio, hábitat y vivienda, desarrollarán las resoluciones e instructivos necesarios para la aprobación de trazados viales en el DMQ. Dichas resoluciones e instructivos serán aprobados un día después de la entrada en vigencia del Régimen de Suelo.”*

## 2.2. ANTECEDENTES

Mediante Ordenanza N° 284 de fecha 25 de enero de 2019, el Concejo Metropolitano 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 y) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172, **EXPIDE LA SIGUIENTE: ORDENANZA QUE APRUEBA EL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL — PUAE SAN PATRICIO.**

*“EXPOSICIÓN DE MOTIVOS, V, (...)*

*Para la aprobación del PUAE San Patricio se ha estudiado minuciosamente las condiciones de vialidad y tráfico de la zona y se ha determinado el desarrollo de un sistema vial que, por una parte, ejecute las obras que se encuentran previstas en el PUOS para la zona, previo al análisis y aprobación de este proyecto; y por otra parte, mitigue el impacto que el proyecto generará directamente. Es así que el proyecto:*

a. Ampliará la calle Alfonso Lamiña (Escalón Lumbisí) a 3 carriles por sentido y un parterre central, cuyo diseño y construcción cumplirán las características previstas para una vía colectora; prevista como una infraestructura metropolitana por parte de la municipalidad.

b. Ampliará la calle Río Santiago a 4 carriles en el primer tramo y a 2 carriles en el segundo tramo, según las directrices técnicas dictadas por la Secretaría de Movilidad para esta vía local;

c. Diseñará y construirá una rotonda en el extremo sur del área del proyecto (Rotonda Sur) como medida de facilitación del tráfico vehicular; La inversión correspondiente a la construcción de las calles Alfonso Lamiña y Río Santiago, con su correspondiente ensanchamiento que ya se encontraba determinada por el PUOS previo a la aprobación de este proyecto, y que constituyen obras que beneficiarán a los sectores de Lumbisí, San Patricio y San Juan, se imputa a la concesión onerosa y forma parte del pago en especie de la misma.

Por otro lado, la inversión correspondiente a la ampliación de las calles Alfonso Lamiña y Río Santiago, así como el diseño y construcción de la Rotonda Sur, que se califica como medida de mitigación a los impactos directos producidos por el PUAE por parte de la Secretaría de Movilidad, no se imputa a la concesión onerosa de derechos y constituye una obligación para el promotor, por lo que corre por su propia cuenta."

## **CAPÍTULO IV.-DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA**

**Artículo 20.- Sistema vial público.** - La red vial prevé soluciones al tráfico peatonal, de bicicletas y vehicular que se conecta y permite una continuidad con la red vial del entorno, según lo detallado en el Plano No. 15 "Red de accesibilidad" que consta en el Anexo No.1 de la presente ordenanza, 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 en los Planos 10.1 y 10.2 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 Río 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	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	320,00	50	30	3.520,00
	C1	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	355,00	50	30	5.680,00
C	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	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	11,50	168,00	50	30	1.932,00
	C5	LOCALE	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	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	89,00	50	30	1.005,70
	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	205,00	50	30	2.265,00
	E2	LOCAL G	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	8,00	189,00	50	30	1.512,00
F	F1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	433,00	50	30	4.892,90
	F2	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	329,00	50	30	3.717,70
	F3	LOCALE	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	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	323,00	50	30	3.649,90
H	H1	LOCALE	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	LOCALE	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 ciclovías.** - La red de ciclovías, descrita en el Cuadro No.11. Características 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



CARACTERÍSTICAS Y TIPOS DE CICLOVÍAS		
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 26.- Accesibilidad y movilidad.** - El Proyecto será accesible mediante las siguientes modalidades:

a) Acceso peatonal a través de los sistemas de conectividad del proyecto como: la red vial, el sistema de aceras, espacio público y red verde urbana, detallados en los Planos No. 12 y 12.1 del "Sistema de aceras" que constan en el Anexo No.1 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 contarán con sus respectivas bahías de embarque y desembarque de pasajeros. Las ubicaciones de las paradas se describen en el Plano No. 12.1 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;

TRAZADO VIAL PUAE SAN PATRICIO    **CÓDIGO:** AMZT-DGT-TV/2022/472

*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*

**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 ciclovías.*

**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.*

**Disposiciones transitorias. -**

**Tercera.-** *La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la Administración Zonal Tumbaco, en el ámbito de sus competencias, tendrán un plazo de 30 días, contados a partir de la entrega de los estudios definitivos por parte del promotor, para emitir sus respectivos informes de todos trazados viales proyectados por el PUAE San Patricio 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.”

Durante el proceso de revisión se verificó que las entidades antes mencionadas: EPMMOP y Administración Zonal Tumbaco, no pueden proceder con la emisión del correspondiente informe para la aprobación del trazado vial, debido a que el cuadro No.10 –Características y Tipos de Vías Públicas de la Ordenanza Metropolitana No. 284 difiere del diseño de vías real propuesto por el promotor constante en los estudios y diseños definitivos ingresados, así como en el Plano No. 2 anexo a la Ordenanza 284. Esta incongruencia se debe a que, en la última versión de la Ordenanza conocida y aprobada en segundo debate por el Concejo Metropolitano, por un error involuntario, se habría utilizado una versión anterior del Cuadro No. 10. En vista de ello, se definió que es necesario rectificar el cuadro en mención, para que exista concordancia entre el proyecto arquitectónico urbanístico aprobado por el Concejo Metropolitano y la planificación y diseño de la infraestructura vial.

La incongruencia referente al cuadro No. 10 descrita en el párrafo anterior, se puso en conocimiento de la Comisión de Uso de Suelo, órgano que después de analizar las implicaciones para la ejecución del proyecto San Patricio, mediante Resolución de 1 de julio de 2019 dispuso “se proceda con la elaboración de un proyecto de reforma a la Ordenanza No. 284, con los justificativos pertinentes, a fin de procesar la rectificación del cuadro No.10” 3.

Una vez que se proceda con la actualización del cuadro No. 10 a través de la reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 284, la EPMMOP y la Administración Zonal Tumbaco podrán emitir los informes de aprobación del trazado vial correspondientes, habilitando la posibilidad de seguir adelante con la ejecución del proyecto.

Mediante ORDENANZA No. 004-2021 – URBANIZACIÓN de 07 de diciembre de 2022, el Concejo Metropolitano de Quito, en ejercicio de las atribuciones constantes en el numeral 1 de los artículos 240 y 264 de Constitución de la República del Ecuador; artículo 87, letras a) y y) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 2106 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, expide la siguiente:

**ORDENANZA METROPOLITANA QUE REFORMA LA ORDENANZA 284 DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL – PUAE SAN PATRICIO.**

**Artículo 3.-** Sustitúyase el artículo 20 con su respectivo cuadro No. 10 “Características y tipos de vías públicas” por lo siguiente:

“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 Públicas 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 26.80 m, con 2 carriles por sentido de 3.00m cada uno y 1 carril por sentido de 3.50 m; y, un parterre central de 3,00 m. Se proyecta con una longitud de 550.94 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 19.90m 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 3.00m, en una longitud de 299.23 m.*

*La prolongación de la Calle Río Santiago desde el Colegio Spellman hacia la Calle Eloy Alfaro (vía del ferrocarril) se proyecta con una sección de calzada de 11.00m con dos carriles de 3.50 m y un carril incorporado para bicicleta de 1.75m. Se proyecta con una longitud total de 374.00 m. Velocidad de diseño 50km/h, velocidad de operación de 30 km/h. Los dos segmentos de esta vía suman una longitud total de 673.29 m.*

**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)	ANCHO CARRIL I	ANCHO CARRIL II	ANCHO CARRIL III	ANCHO CARRIL IV	#CARRIL ESTACION	ANCHO CARRIL ESTACION	#CARRIL BICICLO	ANCHO CARRIL BICICLO	ANCHO DE LA CALZADA (m)	ANCHO TOTAL VIA (m)	LONGITUD	VELOCIDAD OPERACION	VELOCIDAD PROYECTO	AREA TOTAL m <sup>2</sup>
C	C1 NORTE	LOCAL	2	2.85	-	2.00	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	11.70	15.70	302.76	50	30	4,799.58
	C1 SUR	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	0.35	-	5m/10	-	-	-	-	13.20	19.20	287.96	50	30	5,716.54
	C2 SECCIÓN 1	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	12.30	16.30	645.64	50	30	14,328.06
	C4	LOCAL	1	3.50	-	2.00	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	7.30	11.30	153.72	50	30	1,755.46
	C6	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	0.13	-	5m/10	-	-	-	-	12.75	16.75	76.20	50	30	1,436.65
	C21	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	0.35	-	5m/10	-	-	-	-	13.20	19.20	70.14	50	30	1,412.38
D	D2	LOCAL	2	3.00	-	2.00	-	0.50	-	3m/10	-	-	1.00	3.00	10.30	14.30	51.54	50	30	740.81
E	E1	LOCAL	1	3.00	-	-	-	0.50	e)	-	-	-	-	-	4.00	4.00	39.52	50	30	158.06
	E3	LOCAL	1	3.00	-	2.00	-	0.50	-	3m/10	-	-	1.00	3.00	9.80	13.80	31.02	50	30	413.94
F	F1	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	372.18	50	30	4,274.26
	F2	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	235.86	50	30	2,915.88
	F3	LOCAL	2	3.00	1.00	2.00	0.50	0.50	-	6m/10	-	-	-	-	15.60	19.60	51.81	50	30	1,489.81
	F4	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	46.54	50	30	952.63
G	G1	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	240.17	50	30	3,386.63
	G3	LOCAL	2	3.00	-	2.50	-	0.25	-	5m/10	-	-	-	-	13.00	16.00	127.32	50	30	2,510.35
	G5 SECCIÓN 1	LOCAL	2	4.00	6.00	2.07	0.50	0.50	f)	6m/10	-	-	-	-	25.00	29.14	47.49	50	30	1,489.79
	G5 SECCIÓN 2	LOCAL	1	3.00	-	2.00	-	-	-	-	-	-	-	-	6.00	10.00	63.21	50	30	878.52
H	H1	LOCAL	1	3.00	-	2.00	-	0.50	-	3m/10	-	-	-	-	7.30	11.30	361.73	50	30	3,979.88
	ALFONSO LAMIÑA	COLECTORA	3	3.00	3.00	3.50	-	2.10	g)	6m/10	-	-	-	-	26.80	33.80	550.94	50	30	20,654.53
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 1	LOCAL	1	3.50	3.00	2.00	0.30	2.00	d, e)	3m/10	-	-	1.00	3.00	17.60	21.60	49.64	50	30	1,116.72
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 2	LOCAL	1	3.50	2.50	2.00	0.60	1.75	a)	3m/10	-	-	2.00	3.00	19.90	23.90	146.22	50	30	3,528.11
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 3	LOCAL	1	3.50	1.00	2.00	0.60	1.75	a)	5m/10	-	-	1.00	4.25	17.60	21.60	103.37	50	30	2,125.45
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 4	LOCAL	1	3.50	-	2.00	0.40	1.75	a)	4m/10	-	-	-	-	11.00	15.00	374.86	50	30	5,611.85
																				84,993.89

**NOTAS:**

- a) El espaldón sera usado como ciclovía
- b) Espaldón usado para ciclovía
- c) Espaldón corresponde a la ciclovía - Ancho promedio
- d) Parterre ancho variable
- e) Vía soterrada
- f) Ancho promedio
- g) Un carril por sentido de 3.50m para buses
- h) Vía existente con acceso irrestricto para la comunidad.

**Artículo 4.-** Sustitúyase el cuadro No. 11 “Características y tipos de ciclovías” y el número del Plano de Ciclovías del artículo 22, por lo cual, el artículo será de la siguiente forma:

“La red de ciclovías, descrita en el Cuadro No.11 Características 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. 13 Plano de Ciclovías, contenidos en el Anexo I de la presente ordenanza.

## CARACTERÍSTICAS Y TIPOS DE CICLO VÍAS

Vía	tipo de ciclovia	longitud	ancho carril	banda de separación	ancho total	sentido
Lamiña	ciclovia en calzada carril segregado	1,124.96	1.5	0.6	2.1	unidireccional
Río Santiago	ciclovia en calzada carril segregado	1,366.24	1.5	0.25	1.75	unidireccional
C1	ciclovia en calzada carril compartido	1,238.46	3	-	3	unidireccional
C2-1	ciclovia en calzada carril compartido	140.26	3	-	3	unidireccional
C2	ciclovia en calzada carril compartido	1,340.80	3	-	3	unidireccional
Ciclovia	ciclovia exclusiva	958.61	2.5	-	2.5	bidireccional
Chaquiñan	ciclovia en acera	1,623.10	1.1	-	1.1	unidireccional
Ruta Viva	ciclovia en acera	529.33	1.1	-	1.1	unidireccional

tipo de ciclovia	longitud
ciclovia en calzada carril segregado	2491.2
ciclovia en calzada carril compartido	2719.52
ciclovia exclusiva	958.61
ciclovia en acera frente a vías	2152.43
<b>total</b>	<b>8321.76</b>

**Artículo 8.-** Sustitúyase todos los Planos del Anexo I de la Ordenanza Metropolitana No. 284 por los planos del Anexo I de la presente ordenanza reformativa.

**Artículo 10.-** Incorpórese la siguiente Disposición General Sexta: “Sustitúyase las referencias de las Ordenanzas Metropolitanas por los artículos correspondientes del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.”

**Disposición Final.** – La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal, en la página web del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en el Registro Oficial.

Mediante Convenio de Pago En Especie entre El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitana de Quito y la Compañía MALAGAGROUP S.A. referente al Proyecto urbanístico Arquitectónico Especial Denominado “San Patricio”, CONV N° DMF-001-2019 se determina en su parte pertinente: (...)

La Clausula Quintadle convenio de Pago en especie N° DMF-001-2019, numeral 5.1, literal d) establece que se debe “(...) Designar y delegar al Gerente General de la EPMMOP o su delegado el en análisis y aprobación de los diseños definitivos y estudios a detalle, a ser entregados por el promotor, así como la emisión de la valoración definitiva del pago en especie, de conformidad con el Art. 15 de OM n°. 183 y dela OM N° 284, referente exclusivamente a la infraestructura vial y al equipamiento de las áreas verdes, detallada en el numeral 4.2 puntos 1 y 2 de la Cláusula Cuarta del presente instrumento; debiendo la EPMMOP emitir el informe de valoración en un plazo de 30 días a partir de la entrega de la información requerida (...).

**CLÁUSULA QUINTA: OBLIGACIONES GENERALES Y ESPECÍFICAS DE LAS PARTES. -**

5.1. Obligaciones específicas del GAD, a través de la Dirección Metropolitana Financiera:

- a) Designar y delegar al Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP o su delegado el análisis y aprobación de los diseños definitivos y estudios a detalle, a ser entregados por el Promotor; así como la emisión de la valoración definitiva del pago en especie de conformidad con lo que determina el artículo 15 de la Ordenanza Metropolitana N° 183 y de la Ordenanza Metropolitana N° 284, referente exclusivamente a la infraestructura vial y al equipamiento de áreas verdes, detallada en el numeral 4.2. punto 1 y 2 de la Cláusula Cuarta del presente instrumento; delegación que será debidamente notificada a la firma del presente Convenio, debiendo la EPMMOP emitir el Informe de Valoración en un plazo de 30 días contados a partir de la entrega de la información requerida;
- b) Designar y delegar al Administrador Zonal Tumbaco o su delegado, el análisis y aprobación de los diseños definitivos y estudios a detalle, a ser entregados por el promotor; así como la emisión de la valoración definitiva del pago en especie de conformidad con lo que determina el artículo 15 de la Ordenanza Metropolitana N° 183 y de la ordenanza Metropolitana N° 284, referente al equipamiento de servicios sociales o servicios públicos, detallado en el numeral 4.2. punto 3 de la Cláusula Cuarta del presente instrumento; delegación que será debidamente notificada a la firma del presente Convenio, siendo de responsabilidad de la Administración Zonal Tumbaco emitir el Informe de Valoración en un plazo de 30 días contados a partir de la entrega de la información requerida.

4.2. Conforme los cuadros 16 y 17 de la Ordenanza Metropolitana N° 284 del 25 de enero de 2019, donde se justifica, valora y evalúa la pertinencia de los valores imputables y no imputables a concesión onerosa de derechos y que son:

## 1. INFRAESTRUCTURA VIAL:

Av. Alfonso Lamiña, suelo USD \$ 1.320.417,60; y diseño y construcción: USD \$ 746.722,33; Calle Río Santiago: suelo USD \$ 636,656.90; y, diseño y construcción: USD \$ 366.293,29; y, (...)

## 5.2 Obligaciones, a través de la secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

(...)

- f) Recibir conjuntamente con la EPMMOP las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña escalón Lumbisí; y, Calle Río Santiago – Colegio Spellman) a ser entregadas por el promotor y registrarlas en el sistema de bienes municipales para el posterior cálculo de los tributos correspondientes, y solicitar el registro correspondiente a la Dirección Metropolitana Financiera y a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas;
- g) Coordinar con la EPMMOP los informes que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña-escalón Lumbisí; y, Calle Río Santiago-Colegio Spellman) a ser entregadas por EL PROMOTOR como pago en especie de la COD;
- h) Coordinar con la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP y las demás dependencias metropolitanas intervinientes, las acciones legales necesarias para iniciar el procedimiento de declaratoria de utilidad pública y la respectiva expropiación del bien inmueble que se encuentran fuera del predio del PUAE San patricio, conforme los requisitos y

procedimientos legales determinados en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente, en el que se realizará una parte del ensanchamiento de la Av. Alfonso Lamiña;

### **5.3.1. Obligaciones específicas del Promotor**

#### **2. Infraestructura Vial**

a) Entregar a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, los diseños definitivos y estudios a detalle de las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña-escalón Lumbisí; y, Calle Río Santiago – colegio Spellman), objeto de pago en especie de la COD, para la realización del respectivo Informe de valoración Definitivo;

b) Entregar la sección vial de la calle Alfonso Lamiña de 27,6 mts en el tramo N° 1 (sector donde se desarrolla el PUAE San Patricio), según Ficha técnica definida en el Anexo III de la Ordenanza 284, una vez que el GAD haya realizado la exposición respectiva para efectuar la obra;

c) Entregar como pago de Concesión Onerosa de Derechos, el ensanchamiento de la sección vial en el tramo existente de la Calle Ríos Santiago (Colegio Spellman), generando una sección de 4 carriles con parterre desde la Av. Alfonso Lamiña hasta el ingreso al Colegio Spellman. Según Ficha técnica definida en el Anexo III de la Ordenanza 284;

d) Entregar mediante la respectiva transferencia de dominio al GAD, las áreas adicionales ocupadas por la obra vial Ruta Viva las cuales no fueron incluidas en el proceso inicial de expropiación;

e) Obtener todos los permisos y autorizaciones administrativas requeridas para la implementación de las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña escalon Lumbisí; y, Calle Río Santiago – colegio Spellman) previo el cumplimiento de los requisitos constantes en la ley y normativa metropolitana;

f) Asumir los costos directos e indirectos correspondientes a la construcción de obras de equipamiento de las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña escalón Lumbisí; y, Calle Río Santiago – colegio Spellman); así como los costos de la transferencia de dominio a favor del GAD.

g) Coordinar con la EPMMOP los informes que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña – escalón Lumbisí; y, Calle Río Santiago – Colegio Spellman) a ser entregadas por EL PROMOTOR como pago en especie de la COD;

h) Coordinar con la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP y las demás dependencias metropolitanas intervinientes, las acciones legales necesarias para iniciar el procedimiento de declaratoria de utilidad pública y la respectiva expropiación del bien inmueble que se encuentran fuera del predio del PUAE San Patricio, conforme los requisitos y procedimientos legales determinados en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente, en el que se realizará una parte del ensanchamiento de la Av. Alfonso Lamiña;

### **5.3.1. Obligaciones específicas del Promotor**

#### **2. Infraestructura Vial**

a) Entregar a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, los diseños definitivos y estudios a detalle de las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña – escalón



TRAZADO VIAL PUAE SAN PATRICIO    **CÓDIGO:** AMZT-DGT-TV/2022/472

- Lumbisí; y, Calle Río Santiago – colegio Spellman), objeto de pago en especie de la COD, para la realización del respectivo Informe de Valoración Definitivo;
- b) Entregar la sección vial de la calle Alfonso Lamiña de 27,6 mts en el tramo N° 1 (sector donde se desarrolla el PUAE San patricio), según Ficha técnica definida en el Anexo III de la Ordenanza 284, una vez que el GAD haya realizado la expropiación respectiva para efectuar la obra;
- c) Entregar como pago de Concesión Onerosa de Derechos, el ensanchamiento de la sección vial en el tramo existente de la Calle Río Santiago (Colegio Spellman), generando una sección de 4 carriles con parterre desde la Av. Alfonso Lamiña hasta el ingreso al Colegio Spellman. Según Ficha técnica definida en el Anexo III de la Ordenanza 284;
- d) Entregar mediante la respectiva transferencia de dominio al GAD, las áreas adicionales ocupadas por la obra vial Ruta Viva los cuales no fueron incluidas en el proceso inicial de expropiación;
- e) Obtener todos los permisos y autorizaciones administrativas requeridas para la implementación de las obras (Avenida Alfonso Lamiña – escalón Lumbisí; y, Calle Río Santiago-colegio Spellman) previo el cumplimiento de los requisitos constantes en la ley y normativa metropolitana;
- f) Asumir los costos directos e indirectos correspondientes a la construcción de obras de equipamientos de las obras viales (Avenida Alfonso Lamiña – escalón Lumbisí; y, Calle Río Santiago – colegio Spellman); así como los costos de la transferencia de dominio a favor del GAD.

Con Oficio Nro. GADDMQ-AZT-2022-0353-O de 20 de febrero de 2022, la Administración Zonal Tumbaco solicita a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda se solvete las siguientes consultas para proceder con el trámite administrativo correspondiente: *“Con oficios STHV-DMGT-2021-4364-O, STHV-DMGT-2021-4358-O, de fecha 28 de octubre de 2021, y varios otros oficios remitidos por la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, suscrito por el Ing. Darío Vidal Gudiño Carvajal, Director Metropolitano de Gestión Territorial, respecto a varios requerimientos de aprobación de trazados viales, modificación y eliminación de líneas de intención vial informa: “En tal razón, con base a la normativa legal vigente, es criterio de la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial, de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, devolver el expediente, con la finalidad que se proceda conforme lo prescrito en la citada ORDENANZA PMDOT-PUGS No. 001 – 2021, al tratarse de la “Aprobación de trazado vial calle (...)”.*

*Como es de su conocimiento el Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública extraordinaria No. 170, de 13 de septiembre de 2021, resolvió aprobar la: “... ORDENANZA QUE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA APROBACIÓN DEL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO ...”, en la cual las disposiciones transitorias Décimo Quinta indica:*

*Décimo Quinta- En el plazo de noventa (90 días) contados a partir de la aprobación de la presente Ordenanza, la entidad encargada de la movilidad en coordinación con la entidad encargada del territorio, hábitat y vivienda, desarrollarán las resoluciones e instructivos necesarios para la aprobación de trazados viales en el DMQ. Dichas resoluciones e instructivos serán aprobados un día después de la entrada en vigencia del Régimen de Suelo.”*

*Adicionalmente se indica en las disposiciones de la Ordenanza PMDOT-PUGS No. 001 – 2021:*

*"Cuarta. - Todos los procesos o trámites iniciados con anterioridad a la vigencia de la presente Ordenanza, ante cualquier entidad municipal o colaboradora, se sujetarán a las disposiciones y procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su inicio.*

*Décima. - Los instrumentos complementarios al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial al momento de aprobación del presente instrumento, seguirán tramitándose con la normativa vigente al momento de la presentación del proyecto.*

*Una vez promulgadas las Ordenanzas en las que se aprueben los instrumentos complementarios, las asignaciones de aprovechamiento serán integradas al Plan de Uso y Gestión del Suelo.*

*Las obligaciones y derechos contraídos por las ordenanzas que aprueben estos instrumentos continuarán vigentes.*

*Décimo Primera.- Los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE) y las Resoluciones del Concejo Metropolitano que asignan datos de zonificación mediante la presentación de un proyecto urbano arquitectónico, aprobados antes de la vigencia de esta ordenanza, mantendrán las asignaciones de usos de suelo y edificabilidad que se establecen en el instrumento de su aprobación; para lo cual se establecerá un código de edificabilidad específico que refleje lo estipulado en la ordenanza de su aprobación. Los usos de suelo de los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE) y las Resoluciones del Concejo Metropolitano que asignan datos de zonificación, se homologarán a las denominaciones de uso de suelo del PUGS, manteniendo las compatibilidades vigentes al momento de su aprobación.*

*Todas las ordenanzas y resoluciones que contengan aprobaciones de PUAE o de asignación de datos de zonificación, mantendrán su vigencia y la totalidad de los derechos y obligaciones contenidas en ésta, sin perjuicio de la aprobación del PUGS.*

*Décimo Quinta.- La vialidad local constante en el Mapa PUOS V2 que se incorpora al mapa PUGS V3 y la vialidad local constante en los mapas viales de planes complementarios anteriores al PUGS, seguirán vigentes, sin perjuicio de la derogatoria de los planes, hasta la aprobación de los nuevos planes viales locales que serán elaborados por parte de las administraciones zonales en el plazo de seis (6) meses, mismos que podrán actualizar el mapa PUGS V3, con excepción de la vialidad del Plan Especial Bicentenario que se modifica en los mapas viales incorporados a este plan. Disposiciones Transitorias*

*Primera.- En el plazo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la aprobación de la presente Ordenanza, el Concejo Metropolitano de Quito aprobará la Ordenanza Metropolitana que sustituya el Título I "Del Régimen Administrativo del Suelo", Libro IV.1 "Del Uso del Suelo", Libro IV "Eje Territorial", de la Ordenanza Metropolitana No. 001, publicada en Registro Oficial, Edición Especial, No. 902 de 07 de mayo de 2019, que contiene el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.*

*Segunda. - Para la correcta aprobación del Régimen de Suelo constante en la disposición transitoria que antecede, todas las secretarías metropolitanas en el plazo de cuarenta y cinco (45) días contados desde la aprobación de la presente Ordenanza, remitirán a la Comisión de Uso de Suelo la identificación de las normas relativas a sus correspondientes materias que deben ser reformadas para articularse a las disposiciones del PUGS.*

*La reforma de las normas correspondientes se realizará a través de disposiciones que se incluirán en la Ordenanza Metropolitana que sustituya el Título I "Del Régimen Administrativo del Suelo", Libro IV.1 "Del Uso del Suelo", Libro IV "Eje Territorial", de la Ordenanza Metropolitana No. 001,*

TRAZADO VIAL PUAE SAN PATRICIO    **CÓDIGO:** AMZT-DGT-TV/2022/472

*publicada en Registro Oficial, Edición Especial, No. 902 de 07 de mayo de 2019, que contiene el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.*

*DISPOSICIÓN FINAL. - La presente Ordenanza entrará en vigencia al momento de ser aprobada e implementada la Ordenanza Metropolitana que sustituya el Título I "Del Régimen Administrativo del Suelo", Libro IV.1 "Del Uso del Suelo", Libro IV "Eje Territorial", de la Ordenanza Metropolitana No. 001, que contiene el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. Durante el transcurso del tiempo establecido en este párrafo, la normativa de ordenamiento territorial, uso y ocupación de suelo que regía en el Distrito Metropolitano de Quito antes de la aprobación de la presente Ordenanza, se mantendrá vigente."*

*Con estos antecedentes solicito a Usted, se informe:*

*1. Para la presentación de la propuesta para aprobación del trazado vial correspondiente al PUAE San Patricio, se debe realizar de conformidad a los lineamientos con los que se venían realizando las aprobaciones de trazado viales en cuanto a la presentación de planos e informe técnico; en vista de que por parte de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda se realizó la devolución de todos los trámites que se habían solicitado desde el año 2018 por parte de la Administración Zonal Tumbaco referente a aprobaciones de trazado vial, modificación o eliminación de líneas de intención vial, manifestando que debemos acogernos a ORDENANZA PMDOT-PUGS No. 001 – 2021.*

*2. En caso de acogerse a la presentación de los planos e informes técnico y legal de conformidad a la Ordenanza PMDOT-PUGS No. 001 – 2021, se solicita se informe la fecha en que entraría en vigencia la Ordenanza PMDOT-PUGS No. 001 – 2021 y se remita los lineamientos que se deben considerar para la presentación de los planos e informes técnico y legal para la aprobación del trazado vial del PUAE San Patricio."*

Con Oficio Nro. STHV-2022-0339-O de fecha 25 de febrero de 2022, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda manifiesta: "Contesto su oficio No. GADDMQ-AZT-2022-0353-O de 20 de febrero de 2022, con el que requiere que se solventen las siguientes consultas:

*Pregunta No.1.- Para la presentación de la propuesta para aprobación del trazado vial correspondiente al PUAE San Patricio, se debe realizar de conformidad a los lineamientos con los que se venían realizando las aprobaciones de trazado viales en cuanto a la presentación de planos e informe técnico; en vista de que por parte de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda se realizó la devolución de todos los trámites que se habían solicitado desde el año 2018 por parte de la Administración Zonal Tumbaco referente a aprobaciones de trazado vial, modificación o eliminación de líneas de intención vial, manifestando que debemos acogernos a ORDENANZA PMDOT-PUGS No. 001 – 2021.*

*Respuesta:*

*La Ordenanza Metropolitana No. 284 sancionada en 25 de enero de 2019, en la Disposición Transitoria Tercera claramente establece que: "...La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la Administración Zonal Tumbaco, en el ámbito de sus competencias, tendrán un plazo de 30 días, contados a partir de la entrega de los estudios definitivos por parte del promotor, para emitir sus respectivos informes de todos trazados viales proyectados por el PUAE San Patricio 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...”, por tal razón, la Administración Zonal Tumbaco y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas deberán dar cumplimiento a lo establecido en la referida Ordenanza.

En lo referente a la devolución de los expedientes que tienen relación con la eliminación o modificación de las líneas de intensión vial constantes en el mapa PUOS V2, debo indicar que dicha devolución responde a lo señalado en la Disposición General Décimo Quinta de la Ordenanza Metropolitana No. PMDOT-PUGS No. 001– 2021, ORDENANZA QUE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA APROBACIÓN DEL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, que señala: “...La vialidad local constante en el Mapa PUOS V2 que se incorpora al mapa PUGS V3 y la vialidad local constante en los mapas viales de planes complementarios anteriores al PUGS, seguirán vigentes, sin perjuicio de la derogatoria de los planes, hasta la aprobación de los nuevos planes viales locales que serán elaborados por parte de las administraciones zonales en el plazo de seis (6) meses, mismos que podrán actualizar el mapa PUGS V3, con excepción de la vialidad del Plan Especial Bicentenario que se modifica en los mapas viales incorporados a este plan...”. Por lo tanto, se recomendó que en su planificación vial acojan las recomendaciones solicitadas por los administrados en lo que se refiere a la eliminación o modificación de las líneas de intensión vial, para que el análisis de la planificación vial se lo realice globalmente en el territorio y no para un sector en específico.

**Pregunta No. 2.-** En caso de acogerse a la presentación de los planos e informes técnico y legal de conformidad a la Ordenanza PMDOT-PUGS No. 001 – 2021, se solicita se informe la fecha en que entraría en vigencia la Ordenanza PMDOT-PUGS No. 001 – 2021 y se remita los lineamientos que se deben considerar para la presentación de los planos e informes técnico y legal para la aprobación del trazado vial del PUAE San Patricio.

**Respuesta:**

La Disposición Transitoria Primera de la Ordenanza Metropolitana No. PMDOT-PUGS No. 001 – 2021, ORDENANZA QUE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA APROBACIÓN DEL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO dispone que: “...En el plazo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la aprobación de la presente Ordenanza, el Concejo Metropolitano de Quito aprobará la Ordenanza Metropolitana que sustituya el Título I “Del Régimen Administrativo del Suelo”, Libro IV.1 “Del Uso del Suelo”, Libro IV “Eje Territorial”, de la Ordenanza Metropolitana No. 001, publicada en Registro Oficial, Edición Especial, No. 902 de 07 de mayo de 2019, que contiene el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito...”.

La Disposición Final de la referida Ordenanza Metropolitana determina que: “...La presente Ordenanza entrará en vigencia al momento de ser aprobada e implementada la Ordenanza Metropolitana que sustituya el Título I “Del Régimen Administrativo del Suelo”, Libro IV.1 “Del Uso del Suelo”, Libro IV “Eje Territorial”, de la Ordenanza Metropolitana No. 001, que contiene el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Durante el transcurso del tiempo establecido en este párrafo, la normativa de ordenamiento territorial, uso y ocupación de suelo que regía en el Distrito Metropolitano de Quito antes de la aprobación de la presente Ordenanza, se mantendrá vigente...”.

### 3. DESARROLLO DEL INFORME



#### ANÁLISIS DE LA PARROQUIA CUMBAYÁ DESCRIPCIÓN

La Administración Zonal Tumbaco, está conformada con 8 parroquias rurales dentro de su territorio: Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa y El Quinche, cuenta de 138 barrios y 35 comunas. “Según el índice de necesidades básicas insatisfechas (NBI), las parroquias con mayor porcentaje de pobreza en los hogares (48% a 76%) son la rurales Nono, Lloa, San José de Minas, Atahualpa y Puéllaro, les siguen las parroquias orientales de la Zona Aeropuerto, excepto Puembo.”<sup>1</sup>

La parroquia de Cumbayá está localizada en la Provincia de Pichincha, Distrito Metropolitano de Quito, sector Oriental.

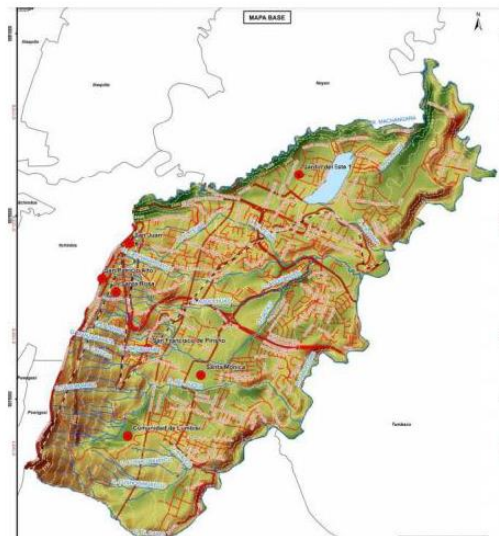
#### Límites

Norte: Parroquia de Nayón, confluencia de Río San Pedro y Río Machángara.

Sur: Parroquias de Guangopolo y de Conocoto.

Este: Río San Pedro.

Oeste: Río Machángara.



**Altitud:** Se encuentra ubicada a 2.200 m.s.n.m.

**Clima:** Posee por su ubicación varios pisos climáticos que va del clima templado al sub tropical cálido.

**Superficie:** La superficie de la Parroquia de Cumbayá es de 26.51 Km<sup>2</sup>.

De acuerdo a los datos oficiales publicados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la parroquia Cumbayá registra los siguientes datos:

**CUADRO 2. PARROQUIA CUMBAYÁ, POBLACIÓN TOTAL, SEGÚN AREA**

PARROQUIAS	POBLACIÓN TOTAL	POBLACIÓN RURAL	%
Cumbayá	31.463	31.463	100

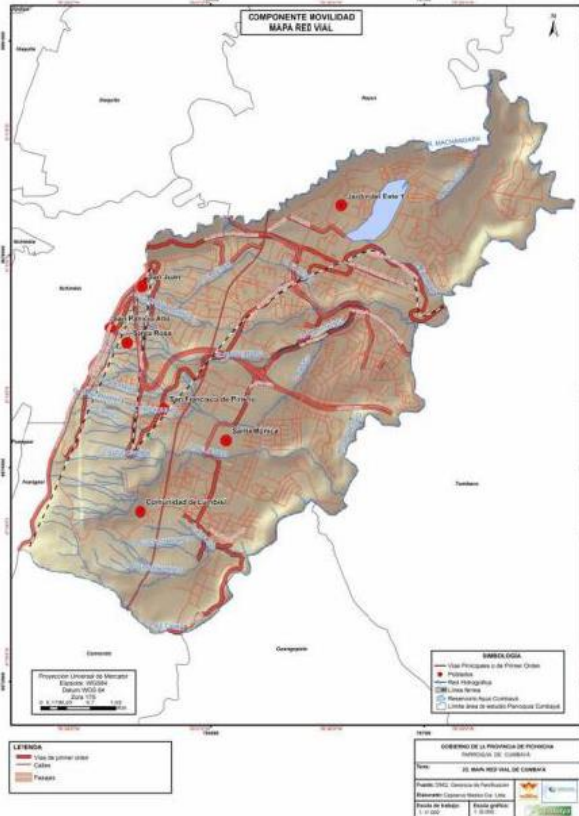
**RED VIAL. -**

Fuente: INEC, Censo 2010

Elaboración: Capservs Medios Cía. Ltda

<sup>1</sup> Ordenanza No. 0171 numeral 3.2.

A la parroquia se accede o sale por medio de la vía Interoceánica en primera instancia y que últimamente ha recibido el mantenimiento respectivo; es una vía de primer orden que soporta el desgaste acelerado por la incidencia de transporte pesado y liviano tanto de la región oriental y de las parroquias vecinas, pero aún sigue siendo estrecha.



Con el funcionamiento del nuevo aeropuerto Mariscal Sucre en Tababela, el tráfico se ha incrementado en alto grado, siendo muy bien absorbido por las vías que se crearon para llegar al aeródromo como son la Ruta Viva, que cruza todo el valle en dirección Este – Oeste y la Ruta Collas que enlaza también Quito con el Aeropuerto.

Adicionalmente se cuenta con la avenida Simón Bolívar como vía de articulación entre el norte y el sur de Quito. Vías Secundarias Por otro lado existen también vías de orden secundario que unen y sirven de entrada y salida a la parroquia:

- Vía Manuela Sáenz que conecta con la parroquia de Nayón.
- Vía de los conquistadores”, que permite el ingreso y salida de Cumbayá hacia Tumbaco y

Quito.

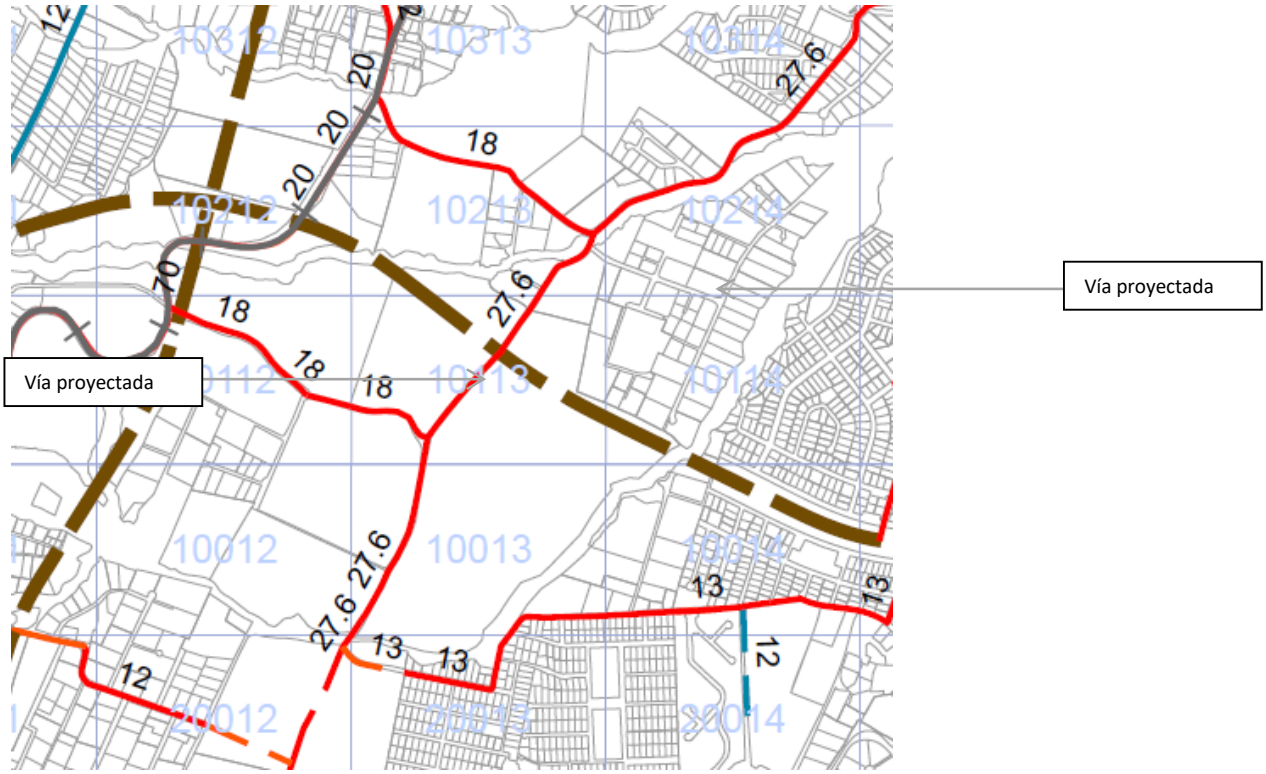
- “Lumbisí - Guangopolo”, que conecta con la parroquia de Guangopolo.
- Bernardo Legada que conecta desde el barrio San Juan Bautista hacia la Av. Simón Bolívar.
- “Santa Rosa”, que conecta desde el barrio Santa Rosa hacia la Av. Simón Bolívar.
- La vía Calle Río San Pedro que conecta a Lumbisí con la Av. Simón Bolívar.

## Vías Colectoras

La parroquia de Cumbayá cuenta con dos colectores principales, que son la vía Interoceánica y la Ruta Viva. Y otras vías colectoras como son: camino de los conquistadores, Bernardo de Legada, vía Santa Rosa, calle río San Pedro (Lumbisí - Av. Simón Bolívar), Calle Pampite, Calle San Francisco de Pinsha, Calle Belisario Quevedo, Calle Ángel Rojas (San Juan), Calle Juan León Mera, Manuela Sáenz, Calle César Borja, Gral. Eloy Alfaro, Alfonso Lamiña desde la Interoceánica y vía a Lumbisí desde la Ruta Viva.

## ESTUDIO DE LAS VÍAS PROYECTADAS. -

De conformidad con la Ordenanza N°171, que aprueba el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito, en la que se encuentra el Mapa PUOS-V1 que contiene el Mapa de Caracterización y Dimensionamiento Vial, se verifica que existe una vía proyectada de 27,60 m y una vía proyectada de 18,00 m dentro de los predios pertenecientes a la empresa MALAGAGROUP S.A.; como se indica en el gráfico:

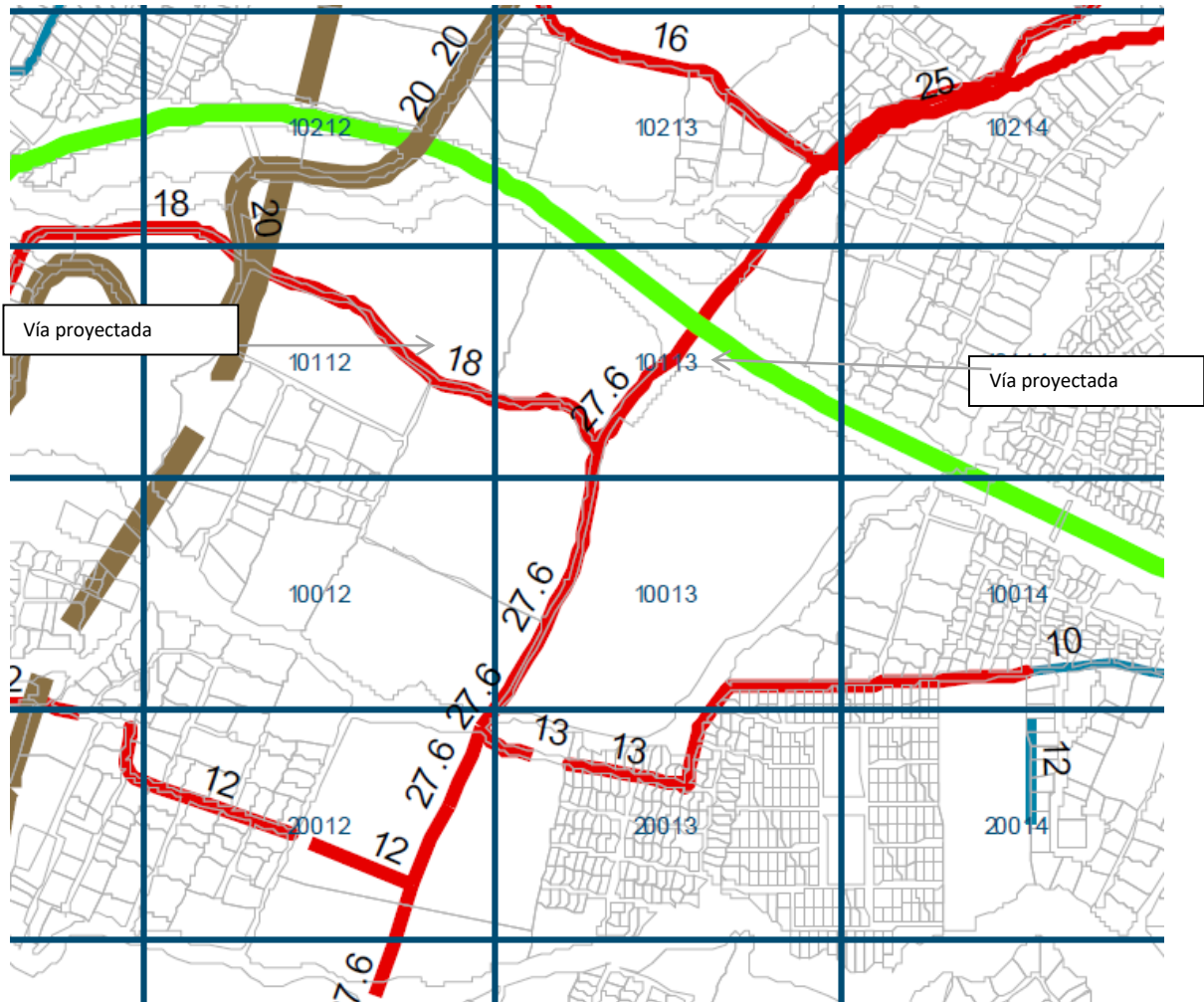


De conformidad con la Ordenanza Metropolitana 001 sancionada el 29 de marzo del 2019, mediante el cual se expide el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Sub Parágrafo II del Plan de Uso y Ocupación de Suelo Art. IV.1.22 Numeral 1 literal b, anexo del Mapa PUOS V-2 que contiene el Mapa de Caracterización y Dimensionamiento Vial, se verifica que existe una vía proyectada de 27,60 m y una vía proyectada de 18,00 m dentro de los predios pertenecientes a la empresa MALAGAGROUP S.A.; como se indica en el gráfico:



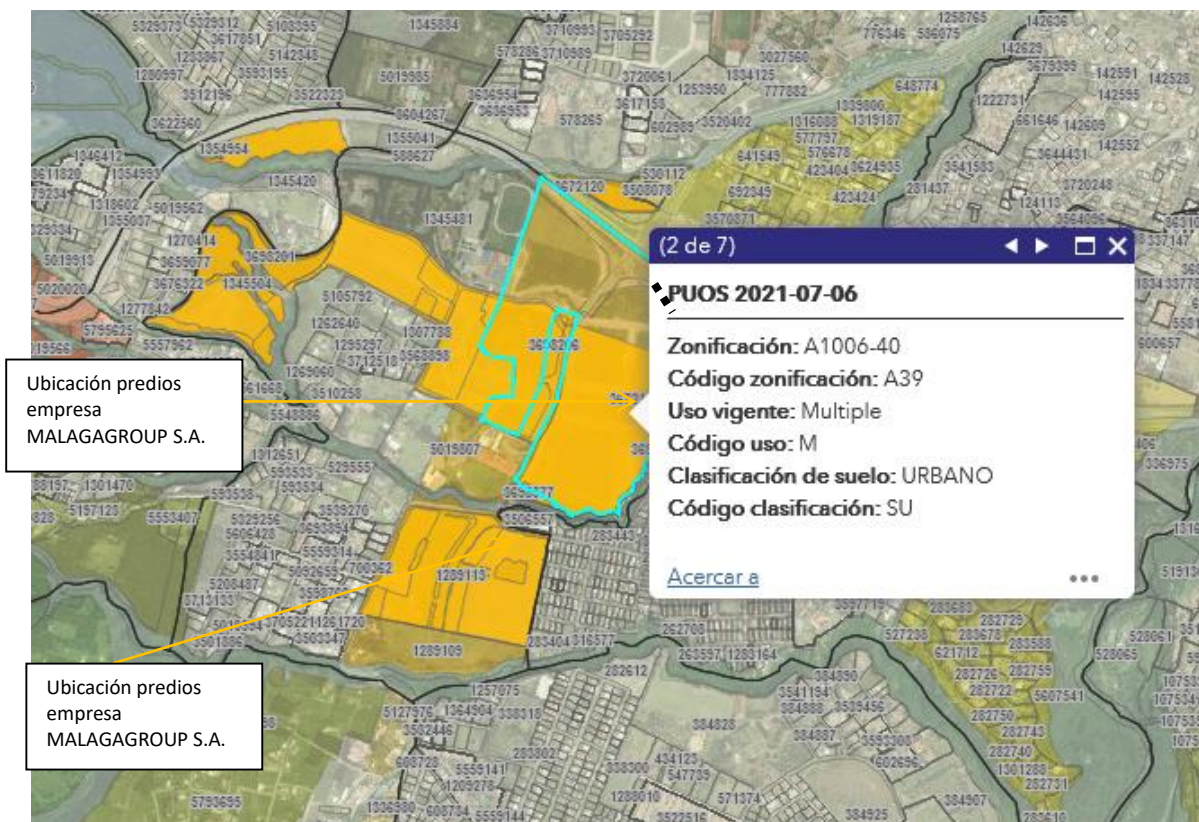
# INFORME TÉCNICO

TRAZADO VIAL PUAE SAN PATRICIO    **CÓDIGO:** AMZT-DGT-TV/2022/472



Revisado el plano de uso y ocupación del suelo, el mismo que señala que el sector se encuentra en una clasificación del suelo URBANO.





De conformidad a la ORDENANZA No. 004-2021 – URBANIZACIÓN de 07 de diciembre de 2022, el Concejo Metropolitano de Quito, en ejercicio de las atribuciones constantes en el numeral 1 de los artículos 240 y 264 de Constitución de la República del Ecuador; artículo 87, letras a) y y) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 2106 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, expide la siguiente:

**ORDENANZA METROPOLITANA QUE REFORMA LA ORDENANZA 284 DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL – PUAE SAN PATRICIO.**

Se verifica de conformidad al:

**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)	ANCHO CARRIL I	ANCHO CARRIL II	ANCHO CARRIL III	ANCHO CARRIL IV	#CARRIL ESTACION	ANCHO CARRIL ESTACION	#CARRIL BORDO	ANCHO CARRIL BORDO	ANCHO DELA CALZADA (m)	ANCHO TOTAL VIA (m)	LONGITUD	VELOCIDAD OPERACION	VELOCIDAD PROYECTO	AREA TOTAL m <sup>2</sup>
C	C1 NORTE	LOCAL	2	2.85	-	2.00	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	11.70	15.70	302.76	50	30	4,799.58
	C1 SUR	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	0.35	-	5m/10	-	-	-	-	13.20	19.20	287.96	50	30	5,716.54
	C2 SECCIÓN 1	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	12.30	16.30	645.64	50	30	14,328.06
	C4	LOCAL	1	3.50	-	2.00	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	7.30	11.30	153.72	50	30	1,755.46
	C6	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	0.13	-	5m/10	-	-	-	-	12.75	16.75	76.20	50	30	1,436.85
	C21	LOCAL	2	3.00	-	3.00	-	0.35	-	5m/10	-	-	-	-	13.20	19.20	70.14	50	30	1,412.38
D	D2	LOCAL	2	3.00	-	2.00	-	0.50	-	3m/10	-	-	1.00	3.00	10.30	14.30	51.54	50	30	740.81
E	E1	LOCAL	1	3.00	-	-	-	0.50	e)	-	-	-	-	-	4.00	4.00	39.52	50	30	158.06
	E3	LOCAL	1	3.00	-	2.00	-	0.50	-	3m/10	-	-	1.00	3.00	9.80	13.80	31.02	50	30	413.94
F	F1	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	372.18	50	30	4,274.26
	F2	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	235.86	50	30	2,915.88
	F3	LOCAL	2	3.00	1.00	2.00	0.50	0.50	-	6m/10	-	-	-	-	15.60	19.60	51.81	50	30	1,489.81
	F4	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	46.54	50	30	952.63
G	G1	LOCAL	1	3.00	-	2.50	-	-	-	3m/10	-	-	-	-	6.30	11.30	240.17	50	30	3,386.63
	G3	LOCAL	2	3.00	-	2.50	-	0.25	-	5m/10	-	-	-	-	13.00	16.00	127.32	50	30	2,510.35
	G5 SECCIÓN 1	LOCAL	2	4.10	6.00	2.07	0.50	0.50	f)	6m/10	-	-	-	-	25.00	29.14	47.49	50	30	1,489.79
	G5 SECCIÓN 2	LOCAL	1	3.00	-	2.00	-	-	-	-	-	-	-	-	6.00	10.00	63.21	50	30	878.52
H	H1	LOCAL	1	3.00	-	2.00	-	0.50	-	3m/10	-	-	-	-	7.30	11.30	361.73	50	30	3,979.88
	ALFONSO LAMIÑA	COLECTORA	3	3.00	3.00	3.50	-	2.10	g)	6m/10	-	-	-	-	26.80	33.80	550.94	50	30	20,654.53
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 1	LOCAL	1	3.50	3.00	2.00	0.30	2.00	d, e)	3m/10	-	-	1.00	3.00	17.60	21.60	49.64	50	30	1,116.72
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 2	LOCAL	1	3.50	2.50	2.00	0.60	1.75	a)	3m/10	-	-	2.00	3.00	19.90	23.90	146.22	50	30	3,528.11
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 3	LOCAL	1	3.50	1.00	2.00	0.98	1.75	a)	5m/10	-	-	1.00	4.25	17.60	21.60	103.37	50	30	2,125.45
	RIO SANTIAGO SECCIÓN 4	LOCAL	1	3.50	-	2.00	0.10	1.75	a)	4m/10	-	-	-	-	11.00	15.00	374.86	50	30	5,611.85
																			<b>84,993.89</b>	

**NOTAS:**

- a) El espaldón sera usado como ciclovia
- b) Espaldón usado para ciclovia
- c) Espaldón corresponde a la ciclovia - Ancho promedio
- d) Parterre ancho variable
- e) Vía soterrada
- f) Ancho promedio
- g) Un carril por sentido de 3.50m para buses
- h) Vía existente con acceso irrestricto para la comunidad.

# INFORME TÉCNICO

TRAZADO VIAL PUA E SAN PATRICIO CÓDIGO: AMZT-DGT-TV/2022/472

## CARACTERÍSTICAS Y TIPOS DE CICLO VÍAS

Vía	tipo de ciclovia	longitud	ancho carril	banda de separación	ancho total	sentido
Lamiña	ciclovia en calzada carril segregado	1,124.96	1.5	0.6	2.1	unidireccional
Rio Santiago	ciclovia en calzada carril segregado	1,366.24	1.5	0.25	1.75	unidireccional
C1	ciclovia en calzada carril compartido	1,238.46	3	-	3	unidireccional
C2-1	ciclovia en calzada carril compartido	140.26	3	-	3	unidireccional
C2	ciclovia en calzada carril compartido	1,340.80	3	-	3	unidireccional
Ciclovia	ciclovia exclusiva	958.61	2.5	-	2.5	bidireccional
Chaquíñan	ciclovia en acera	1,623.10	1.1	-	1.1	unidireccional
Ruta Viva	ciclovia en acera	529.33	1.1	-	1.1	unidireccional

tipo de ciclovia	longitud
ciclovia en calzada carril segregado	2491.2
ciclovia en calzada carril compartido	2719.52
ciclovia exclusiva	958.61
ciclovia en acera frente a vías	2152.43
<b>total</b>	<b>8321.76</b>

Los planos definitivos proporcionados por la empresa MALAGAGROUP S.A. cumplen el detalle de las vías establecidos en el cuadro N° 10.

DETALLE DE VÍAS EN SAN PATRICIO																	CUMPLE PLANO DEFINITIVO	NO CUMPLE PLANO DEFINITIVO	
NOMBRE	TIPO	N° CARRILES POR SENTIDO	ANCHO CARRIL (m)	PARTERRE (m)	ANCHO ACERA (m)	ESPALDON 1	ESPALDON 2	NOTAS	SEÑALIZACIÓN HOR.	N° CARRIL (GIRO)	ANCHO CARRIL (GIRO)	ANCHO CALZADA (m)	ANCHO TOTAL VÍA (m)	LONGITUD	VELOCIDAD OPERACIÓN	VELOCIDAD PROYECTO	AREA TOTAL (m2)		
C1 NORTE	LOCAL	2	2,85	-	2,00				3°0,10			11,70	15,70	302,76	50	30	4799,58	SI	
C1 SUR	LOCAL	2	3,00	-	3,00		0,35		5°0,10			13,20	19,20	297,96	50	30	5710,54	SI	
C2 SECCIÓN 1	LOCAL	2	3,00	-	3,00				3°0,10			12,30	18,30	645,64	50	30	14328,06	SI	
C4	LOCAL	1	3,50	-	2,00				3°0,10			7,30	11,30	153,72	50	30	1755,46	SI	
C6	LOCAL	2	3,00	-	3,00		0,13		5°0,10			12,75	18,75	76,20	50	30	1436,65	SI	
C21	LOCAL	2	3,00	-	3,00		0,35		5°0,10			13,20	19,20	71,14	50	30	1412,38	SI	
D2	LOCAL	2	3,00	-	2,00		0,50		3°0,10	1,00	3,00	10,30	14,30	51,54	50	30	740,81	SI	
E1	LOCAL	1	3,00	-	-		0,50	e)				4,00	4,00	39,52	50	30	158,06	SI	
E3	LOCAL	1	3,00	-	2,00		0,50		3°0,10	1,00	3,00	9,80	13,80	31,02	50	30	413,94	SI	
F1	LOCAL	1	3,00	-	2,50				3°0,10			6,30	11,30	372,18	50	30	4274,26	SI	
F2	LOCAL	1	3,00	-	2,50				3°0,10			6,30	11,30	235,86	50	30	2915,08	SI	
F3	LOCAL	2	3,00	1,00	2,00	0,50	0,50		6°0,10			15,60	19,60	51,01	50	30	1489,81	SI	
F4	LOCAL	1	3,00	-	2,50				3°0,10			6,30	11,30	46,54	50	30	952,63	SI	
G1	LOCAL	1	3,00	-	2,50				3°0,10			6,30	11,30	240,17	50	30	3398,63	SI	
G3	LOCAL	2	3,00	-	2,50		0,25		5°0,10			13,00	18,00	127,32	50	30	2503,35	SI	
G5 SECCIÓN 1	LOCAL	2	4,10	6,00	2,07	0,50	0,50	f)	6°0,10			25,00	29,14	47,49	50	30	1409,79	SI	
G5 SECCIÓN 2	LOCAL	1	3,00	-	2,00							6,00	10,00	63,21	50	30	878,52	SI	
H1	LOCAL	1	3,00	-	2,00		0,50	g)	3°0,10			7,30	11,30	361,73	50	30	3979,68	SI	

## 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

TRAZADO VIAL PUAE SAN PATRICIO    **CÓDIGO:** AMZT-DGT-TV/2022/472

1. Revisado el cuadro N° 10 Características y Tipos de Vías Públicas, en donde se establece el detalle de las vías en San Patricio, de conformidad a los planos definitivos remitidos por la empresa MALAGAGROUP S.A. se determina que los planos cumplen con lo determinado en el cuadro N° 10.
2. Revisado el cuadro de Características y Tipos de Ciclo Vías, en donde se establece el detalle de las ciclovías en San Patricio, de conformidad a los planos definitivos remitidos por la empresa MALAGAGROUP S.A. se determina que los planos cumplen con lo determinado en el cuadro.
3. Los planos definitivos son de exclusiva responsabilidad de la empresa MALAGAGROUP S.A.
4. En referencia al Oficio Nro. STHV-DMGT-2022-3537-O del 30 de septiembre de 2022 el cual en su parte pertinente el DIRECTOR METROPOLITANO DE GESTIÓN TERRITORIAL SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA – DIRECCIÓN METROPOLITANA DE GESTIÓN TERRITORIAL manifiesta: *"(...) después de revisar el cuadro No. 10.- Características y Tipos de vías Públicas de la Ordenanza Metropolitana No. 004 – 2021 – URBANIZACIÓN sancionada el 09 de diciembre de 2021 (Proyecto Arquitectónico Especial "San Patricio"), se establece claramente que la calle Río Santiago es una vía local, toda vez, que el Concejo Metropolitano de Quito en dicha Ordenanza Metropolitana, así lo resolvió (...)"*.

Con este antecedente, la Unidad Administrativa de Territorio y Vivienda de la Administración Zonal Tumbaco, emite un Criterio Técnico **FAVORABLE** a LA APROBACIÓN DEL TRAZADO VIAL DEL PROYECTO "PUAE SAN PATRICIO" BARRIO AUQUI CHICO, PARROQUIA CUMBAYÁ, para que se proceda conforme lo establecido en la ley y las Normativa legal vigente, salvo mejor criterio del Concejo Metropolitano.

## 5. APROBACIÓN DEL DOCUMENTO

Nombre	Dependencia	Fecha de aprobación	Firma
G. Bucheli	DGT	30-09-2022	
E. Pavón	TV	30-09-2022	