INFORME AMPLIATORIA RESPECTO A LAS OBSERVACIONES PLANTEADAS POR LOS SEÑORES CONCEJALES EN EL PRIMER DEBATE PARA LA MODIFICATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 209 SANCIONADA EL 08 DE ABRIL DEL 2018.

Como es de su conocimiento en la sesión ordinaria No. 020 del Concejo Metropolitano de Quito del día martes 03 de septiembre de 2019, se trató en primer debate el Proyecto de Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0209, tendiente a eliminar las intenciones viales aprobadas en el Plan Parcial Calderón, en la cual los señores Concejales intervinieron recomendando se acojan observaciones al Proyecto de Ordenanza, en tal razón, la Comisión de Uso de Suelo convocó a la sesión ordinaria No. 024 el día lunes 06 de enero de 2020, con la finalidad de conocer y resolver el Proyecto de Ordenanza Metropolitana reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0209 sancionada el 05 de abril del 2018, que a su vez reformó las Ordenanzas Metropolitanas No. 0005 y 016 del Plan Parcial Calderón (PPC), y en la cual solicitó a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, se remita un oficio aclarando ciertas observaciones que se discutieron en el seno de la Comisión, las cuales me permito explicar:

1.- Ratificación o rectificación del oficio No. STHV-DMGT-1667 de 22 de abril de 2019, con base al levantamiento topográfico que también deberá remitirse para que se adjunte al expediente.

En base al levantamiento topográfico georeferenciado del inmueble con predio No. 247317 el que cuenta con el sello de la Administración Zonal Calderón y proporcionado en la sesión de la Comisión de Uso de Suelo por la Arq. Sonia Costales, representante de la Compañía INMOCONTACTO, se procedió a realizar perfiles longitudinales de la prolongación de las calles Los Rosales y Jacarandá tramo comprendido entre las calles Francisco Robles y De Los Olivos, en el cual se evidencia que de acuerdo al diseño vertical la pendiente es del 14.32% y 26.3% respectivamente, las cuales superan la máxima pendiente establecida en la Norma Ecuatoriana de Vialidad NEVI-12 del Ministerio de Transporte de Obras Públicas, el que hace referencia a las pendientes máximas establecidas para el diseño del alineamiento vertical y que se encuentran en función de la velocidad de diseño que en este caso para una velocidad de circulación de entre 20-50 Km/h y terreno escarpado permite una pendiente máxima de diseño de 8-12%. (Adjunto 1 Plano formato A1 que contiene el levantamiento topográfico del inmueble con predio No. 247317, 3 Planos en formato A3 de los perfiles transversales calle Los Rosales y Jacaranda, un cuadro de pendientes máximas especificados en la NEVI-12 Normativa Vigente y 2 archivos digitales en autocad).

En tal razón, al existir pendientes que superan lo permitido por la normativa vigente, las lineas de intención vial planificadas en el inmueble con predio No. 247317, no son técnicamente factibles ya que no se encuentran acorde a los criterios de diseño geométrico como su funcionalidad, seguridad y economía.

Una vía debe prestar funcionalidad garantizando que los vehículos que transitan, circulen a velocidades adecuadas permitiendo una buena movilidad; la seguridad debe ser lo más importante, ya que se debe tratar de tener diseños simples y uniformes, garantizando siempre una adecuada visibilidad de parada, además vías con pendientes excesivas tienden a ser causantes de accidentes de tránsito en sus dos sentidos, ya sea por pérdida de frenos o malas maniobras de los conductores; Adicionalmente los vehículos de transporte público como buses y de carga pesada a su máxima capacidad en pendientes pronunciadas disminuyen su resistencia a la rodadura,.

La economía es un factor importante en el diseño vial, por lo general, se trata de generar propuestas de diseños geométricos verticales en en los cuales en la cual su rasante se encuentre en corte respecto del terreno natural, ya que vías con rellenos implica costos adicionales debido a obras complementarias como muros de contención, rellenos estructurales, mejoramientos de suelo, geomallas entre otros y mayor complejidad en su proceso constructivo.

2.- Solicita que la entidad competente dentro de sus informes registre de forma correcta el nombre y las direcciones exactas de las calles, con el propósito de evitar que se otorgue permisos indebidos de construcción.

La Administración Zonal Calderón con oficio No. AZCA-001027 de 13 de julio del 2018, emite el expediente que tiene relación con la aprobación del trazado vial de la calle Los Rosales Plan Parcial de 10,00 metros de ancho, que generará conectividad entre las calles Camilo Ponce y 3 de mayo.

Los informes emitidos por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda No. STHV-DMGT-2019-1667 de 11 de abril del 2019, y el Informe emitido por la Administración Zonal Calderón con oficio No. AZCA-000563 de 20 de marzo del 2019, se refieren a las calles 3 de mayo y Camilo Ponce Enriques, debido a que la nomenclatura anterior asilo refería.

En tal razón, la Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda, acoge el nombre de las calles mencionadas para referirse a los informes posteriores, sin embargo, la Empresa Publica Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP mediante oficio No. GP 0517-2018 de 12 de septiembre de 2018 que en fotocopia adjunto, da su pronunciamiento respecto a la nomenclatura actual de las calles que colindan con el inmueble signado con predio No. 247317, y en la parte pertinente a observaciones indica:

Oe4C de los Olivos,
0e4 Gral. Francisco Robles García, Dr. José María Velasco Ibarra,

Según la nomenclatura anterior corresponde a los nombres:

3 de mayo
Camilo Ponce Enríquez, Camilo Gallegos respectivamente.

En tal razón en el Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria se hace constar las mencionadas calles con la nomenclatura actual.

Por lo tanto, quedaría como eliminación de las líneas de intención vial que atraviesan el inmueble con predio No. 247317, tramo comprendido entre las calles Francisco Robles y De Los Olivos.

3.- Intervención de la Concejala Andrea Hidalgo:

Sugiere que las líneas de intención deben ser subidas a un sistema digital para que la ciudadanía tenga acceso directo a estos asuntos.

Los mapas viales tanto el PUOS V2 y el Plan Parcial Calderón, se encuentran en la red y forman parte de las distintas ordenanzas metropolitanas que los aprobaron, como la Ordenanza Metropolitana No. 127 de 25 de julio de 2016 y la Ordenanza Metropolitana No. 209 de 05 de abril del 2018, en tal razón la ciudadanía tiene acceso a los referidos MAPAS, ingresando a la dirección electrónica www7.quito.gob.ec - /mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/, donde constan las Ordenanzas y Resoluciones del Concejo Metropolitano de Quito.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Ing. Donny Aldeán
ESPECIALISTA EN VIALIDAD
Director Metropolitano de Gestión Territorial
SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

2A.204.3.3 Pendientes

En los tramos en corte se evitará preferiblemente el empleo de pendientes menores a 0.5%. Podrá hacerse uso de rasantes horizontales en los casos en que las cunetas adyacentes puedan ser dotadas de la pendiente necesaria para garantizar el drenaje y la calzada cuente con un bombeo igual o superior a 2%.

En general, se considera deseable no sobrepasar los límites máximos de pendiente que están indicados en la Tablas 2A.204.12

Tabla 2A.204- 12 Pendientes Máximas

Orografía	Terreno Plano	Terreno Ondulado	Terreno Montañoso	Terreno Escarpado
Velocidad (Km/h)				
20	8	9	10	12
30	8	9	10	12
40	8	9	10	10
50	8	8	8	8
60	8	8	8	8
70	7	7	7	7
80	7	7	7	7
90	6	6	6	6
100	6	5	5	5
110	5	5	5	5

En el caso de ascenso continuo y cuando la pendiente sea mayor del 5%, se proyectará, más o menos cada tres kilómetros, un tramo de descanso de una longitud no menor de 500 m con pendiente no mayor de 2%. Se determinará la frecuencia y la ubicación de estos tramos de descanso de manera que se consigan las mayores ventajas y los menores incrementos del costo de construcción.

En general, cuando en la construcción de carreteras se emplee pendientes mayores a 10%, se recomienda que el tramo con esta pendiente no exceda 180 m. Distancias mayores requieren un análisis en conformidad con el tipo de tráfico que circulará por la vía

Es deseable que la máxima pendiente promedio en tramos de longitud mayor a 2000 m no supere el 6%. Las pendientes máximas que se indican la Tabla 2A.204.12 son aplicables.

En curvas con radios menores a 50 m de longitud debe evitarse pendientes en exceso a 8%, debido a que la pendiente en el lado interior de la curva se incrementa muy significativamente.

2A.204.3.4 Coordinación entre el diseño horizontal y del diseño vertical

El diseño de los alineamientos horizontal y vertical no debe realizarse independientemente. Para obtener seguridad, velocidad uniforme, apariencia agradable y eficiente servicio al tráfico, es necesario coordinar estos alineamientos.