

Cuadro de Revisión Estudios Técnico - Procesos

Contrato de Alianza Estratégica para la ejecución del proyecto Acceso a Quito desde los Valles Orientales y Construcción del Puente Guayasamín...", de la Empresa China Road and Bridge Corporation - CRBC
Atención Oficio : Memorando Nro. EPMOP-GG-2021-0228

27/05/2021

Observaciones de la Secretaría de Movilidad	Cumplimiento	Competencia (C) y/o Especialidad (E)	Recomendación	Observación
a) Debido a la supresión de la conectividad directa desde la Av. De Los Shyris hacia la Av. 6 de Diciembre sur, medida aplicada por efectos de la accesibilidad peatonal más segura hacia la Plaza Argentina en el costado sur de la misma, los flujos de tráfico respectivos se adicionarán a los existentes que llegan a la intersección de la Av. Diego de Almagro en sentido norte-sur hacia la calle Whympier, situación que afectará su capacidad.				Volumen 27. Informe Señalización
Para mitigar este efecto, se deberá incorporar el giro izquierdo directo desde la Vía Interoceánica/Av. Guayasamín hacia la Av. 6 de Diciembre (sur), factible de implementarse en la fase semafórica correspondiente este-oeste, realizando además las respectivas reformas geométricas menores.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (SM) Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (C)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	No se evidencia ni en memoria ni en planos , en la tabla de cantidades consta Semaforos - glb - 1
b) En el tramo de la Av. 6 de Diciembre, comprendido entre la intersección con la Av. Guayasamín (Vía Interoceánica) y la proyección de la calle Juan Severino, la propuesta implanta progresivamente de sur a norte entre 6 y 8 carriles de circulación sin refugios centrales de protección adecuados (parterres/bordillos de 0,30 m de ancho), así como también en la proyección de la Av. Guayasamín (Vía Interoceánica) y la Av. De Los Shyris, aspecto necesario para garantizar la seguridad peatonal, pues el ancho a cruzar es de aproximadamente en 25 y 35,00 m respectivamente, con lo cual, peatones quedarán en el intermedio de su travesía para completarla en la siguiente fase semafórica.				Volumen 27. Informe Señalización
Se requiere efectuar una revisión de cómo solventar estos requerimientos en incorporarlos al proyecto final.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (SM) Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (C)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	No se evidencia ni en memorias ni en planos. Consta información gráfica pertinente en Planos arquitectónicos de la Plaza Argentina - ver 2017-12-14.PA.Arquitectónico.pdf
c) Si bien la propuesta considera la incorporación de la circulación del transporte público por el sistema vial de la "Solución Guayasamín", no se asignan facilidades dedicadas para el desplazamiento preferencial del mismo respecto de los vehículos privados (carriles exclusivos), que permitan garantizar una conexión con el Corredor Nororiental - Ecovía y el Subsistema Metro (Estación La Carolina) sin interrupciones por el tráfico, tanto para el ingreso como para la salida, al menos hasta pasar la Av. 6 de Diciembre con dirección a los valles.				
Al respecto, no se plantea ninguna definición, pues por sí solas las paradas no significan una prioridad al transporte público como se esperaría.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E) Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (C) Metro Quito Metrobus-Q Trole	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	
d) No existe una claridad respecto de lo que pasará con la parada de la Ecovía en el lado norte de la Plaza Argentina. De acuerdo con el rediseño de la Plaza, se puede presumir que dicha parada sería reubicada aproximadamente 100 m hacia el sur (hasta donde la tangente lo permita), con lo cual la distancia de recorrido de los usuarios que harán transbordo entre este Corredor y la Plaza Argentina en donde se ubicarán las paradas de los servicios de transporte que accederán desde los valles nororientales, sería aproximadamente de 65 m, distancia adecuada para el efecto.				
Por lo tanto, es necesario se clarifique esta observación, incluyéndola en los informes correspondientes del proyecto; así como también, debe incorporarse el diseño de reubicación de la parada del Corredor Oriental - Ecovía con su respectiva señalización y semaforización, y de cómo quedará el sitio donde se presume se retirará la parada.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E) Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (C) Metrobus-Q Trole	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	

Observaciones de la Secretaría de Movilidad	Cumplimiento	Competencia (C) y/o Especialidad (E)	Recomendación	Observación
e) Existen inconsistencias entre los planos de señalización vial y las definiciones de accesibilidad peatonal a la Plaza Argentina expresadas gráficamente en el rediseño de dicha Plaza. Es necesario revisarlas y establecer un solo criterio.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E) Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (C)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Volumen 27. Informe Señalización No se evidencia ni en memorias ni en planos. Consta información gráfica pertinente a Planos arquitectónicos de la Plaza Argentina - ver 2017-12-14.PA.Arquitectónico.pdf
f) En el diseño de señalización no se ha tomado en cuenta los cruces peatonales a nivel sobre <ul style="list-style-type: none"> la Av. 6 de Diciembre a la altura de la calle Boussingault, así como tampoco sobre la Av. Diego de Almagro a la altura de la calle Juan ni tampoco sobre la Av. 6 de Diciembre a la altura de la calle Bélgica, el cual permite acceder a la parada del Corredor Oriental – Ecovia.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Volumen 27. Informe Señalización No se evidencia ni en memorias ni en planos. Consta información gráfica pertinente a Planos arquitectónicos de la Plaza Argentina - ver 2017-12-14.PA.Arquitectónico.pdf
g) Se debe revisar el diseño de la señalización horizontal en lo referente a los inicios de los carriles auxiliares para giro izquierdo y derecho. Tal como se ha diseñado, presenta confusiones en la definición de los carriles.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Volumen 27. Informe Señalización Plano ACNQ 118-122.pdf Tema de Especialización - debe ser analizado y consensuado con la entidad(es) que observa(n) en función del proceso de operación previsto y aprobado. Existe un volumen específico para la "Señalización Peaje.pdf", en el Plano ACNQ 118-122.pdf no se observa implantación de los peajes.
h) En el diseño de señalización horizontal donde inicia el tramo rehabilitado con 3 carriles en dirección a la Av. Simón Bolívar y los valles nororientales, presenta la indefinición: de lo que se observa en el plano correspondiente, el tercer carril del costado norte parece ser "reversible" o a ser utilizado en "contraflujo" o será dedicado para el acceso con carril exclusivo para el transporte público desde la estación de peaje, pues existe una abertura del parterre canalizando esa posible incorporación a la vía de llegada a la Plaza Argentina desde la salida del túnel Guayasamín, en cuyo caso la señalización no es la adecuada. De otra parte, estas interrogantes no son explicadas en los informes correspondientes.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Volumen 27. Informe Señalización Plano ACNQ 118-122.pdf Tema de Especialización - debe ser analizado y consensuado con la entidad(es) que observa(n) en función del proceso de operación previsto y aprobado.
i) Las microsimulaciones de tráfico efectuadas y que constan en uno de los informes anteriores, no son completas, pues no se simula lo que pasaría en los tramos occidentales de las avenidas De Los Shyris y Eloy Alfaro, junto al Parque La Carolina, análisis que es fundamental para verificar el comportamiento global vehicular y la capacidad vial de las intersecciones a la que llegan esos flujos de tráfico, sobre todo ahora con la modalidad "free flow" del Peaje Guayasamín. Este análisis permitirá determinar si es viable o no la asignación de tráfico por las rampas directas hacia las avenidas De Los Shyris y Eloy Alfaro, sobre todo a esta última, ya que en la actualidad dicho tramo vial con dirección al cruce con la Av. De La República presenta altos niveles de saturación, y que con la inyección adicional directa del tráfico libre procedente del Túnel Guayasamín, podría colapsar, dejando inclusive vehículos en cola en dicha rampa. Cabe señalar que, hasta el momento, ese tráfico que ingresa por el Túnel Guayasamín llega al "filtro" de entrada a Quito que constituye la intersección semaforizada en la Av. 6 de Diciembre, desde la cual se asigna tráfico controlado en cuanto a volúmenes, a la red vial del sector. Sin embargo, con esa operación, varias de las intersecciones presentan problemas serios de capacidad vial, situación que cada vez se torna más difícil debido al insostenible crecimiento del parque vehicular. Sin embargo, más allá de realizar análisis de los impactos del tráfico en las intersecciones del sector referido mediante microsimulaciones, lo que corresponde es incorporar los lineamientos que surgen de las políticas de movilidad adoptadas por la Municipalidad y emanadas por la Secretaría de Movilidad, las cuales se resumen, respecto de este tema, a continuación:			Estudio de Microsimulaciones está contenido en el documento F:\Estudios Finales Guayasamín 2018\2. Micro Simulación y Análisis de Capacidad (SOLUCIONES VIALES PLAZA ARGENTINA)\InformeFinalBorradorv1.1 L&G.pdf Vías y sectores analizados: Soluc. Viales Plaza Argentina - Norte: Av. Eloy Alfaro y Av. 6 de Diciembre. - Sur: Av. Orellana. - Oriente: Av. 6 de diciembre y Av. Interoceánica - Occidente: Av. República y Av. Diego de Almagro. - Además dentro de la zona se incluyen importantes vías como: Av. Whymper, calles Ponce Carrasco y Pradera. No se simula lo que pasaría en: los tramos occidentales de las avenidas De Los Shyris y Eloy Alfaro, junto al Parque La Carolina - hacia Av. De la República	

Observaciones de la Secretaría de Movilidad	Cumplimiento	Competencia (C) y/o Especialidad (E)	Recomendación	Observación
El diseño vial definitivo, respecto del ingreso de los flujos de vehículos particulares que acceden a la ciudad y/o de manera específica al Hipercentro, estará orientado fundamentalmente al ingreso controlado de los mismos por los sistemas de gestión de tráfico (semáforos) a la red vial del Hipercentro, a fin de no colapsar la capacidad vial de sus intersecciones; y, la salida expedida hacia las vías perimetrales de la ciudad (Av. Guayasamin-Vía Interoceánica y Av. Simón Bolívar).	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Volumen 27. Informe Señalización Plano ACNQ 118-122.pdf Tema de Especialización - debe ser analizado y consensuado con la entidad(es) que observa(n) en función del proceso de operación previsto y aprobado.
j) Según el diseño de señalización, el tramo de la Av. Eloy Alfaro entre Av. De Los Shyris y Av. De La República, se incrementa un carril que se haría sobre el parque La Carolina, de forma que la salida de la rampa del paso inferior que llega a la Av. Eloy Alfaro continuaría con un carril propio en una longitud de 228 m, lo cual es contradictorio respecto de lo indicado los planos de diseño geométrico. Siendo este un aspecto de mucha importancia, la microsimulación de tráfico realizada no toma en cuenta este tramo, tal como se indicó en el literal i) precedente, lo cual no permite evaluar esa situación que, dicho sea de paso, es uno de los puntos que presenta bajos niveles de servicio, lo cual se evidencia actualmente en ese sector. Por tanto, la incorporación directa de los flujos de tráfico que llegarán por esa rampa afectará aún más las condiciones de tráfico de esa aproximación al cruce con la Av. De La República.				
Además, en este sitio es donde el transporte público que llegaría por el paso inferior debería permitir las futuras conexiones con el subsistema Metro en la Estación La Carolina, requerimiento que no se ha considerado en el diseño vial de ese tramo.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Volumen 27. Informe Señalización Plano ACNQ 118-122.pdf Tema de Especialización - debe ser analizado y consensuado con la entidad(es) que observa(n) en función del proceso de operación previsto y aprobado.
k) En la información presentada por la EPMOP no existe una descripción detallada de la funcionalidad integral del proyecto en cuanto a movilidad se refiere. Se requiere por tanto, una explicación amplia del aspecto funcional, no solo de la circulación vehicular, sino también de la circulación peatonal: sus facilidades, accesibilidad a la Plaza, conexión con los servicios de transporte público que tiene sus rutas por las vías de la Plaza Argentina y la futura línea de Metro; además, la descripción que corresponda a la circulación y facilidades para el transporte público, la cual debe iniciarse desde el acceso a Quito al llegar a la estación del peaje; y, desde la Av. De Los Shyris, intersección con Av. Eloy Alfaro, con dirección hacia los valles nororientales del DMQ.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Observación complementaria a literal i) por complicaciones con el transporte público. Tema de Especialización - debe ser analizado y consensuado con la entidad(es) que observa(n) en función del proceso de operación previsto y aprobado.
l) Se propone implementar sobre las calzadas, alrededor de la Plaza Argentina, dos o tres plataformas a nivel de acera con la intención de facilitar el cruce de los peatones. Sin embargo, por sí solas no lograrán ese objetivo debido a que, por lo menos en dos de los tres sitios señalados, no se disminuyen los volúmenes vehiculares de circulación, subsistiendo la conflictividad peatón-vehículo.				Documento 2017-12-14.PA.Arquitectónico.pdf MEMORIA ARQUITECTÓNICA CRBC.pdf
La solución eficiente para el efecto sería la implementación de elementos semafóricos; sin embargo, esa situación implicaría una redundancia no necesaria en la protección del peatón (semáforos y plataformas elevadas); al contrario, se generarían afectaciones a la circulación vehicular al disminuir la fluidez de la circulación y por ende la capacidad vial. Por consiguiente, se sugiere no implementar las plataformas a nivel de acera en las calzadas vehiculares de alto flujo vehicular o realizar un diseño que no afecte lo señalado.	No se evidencia cumplimiento	Gerencia de Comercialización (Supervisor) Gerencia de Operación de la Movilidad (E) Secretaría de Movilidad (C) (E)	Responsables de diseño evidenciar cumplimiento / Supervisor del Contrato Coordinar y Gestionar aprobación de las entidades competentes	Observación complementaria a literal i) por complicaciones con el transporte público. Tema de Especialización - debe ser analizado y consensuado con la entidad(es) que observa(n) en función del proceso de operación previsto y aprobado.

Ing. Arturo Piedra Moreno
Supervisor Ejecutor de Procesos 2

Ing. Leonardo Tupiza Simbaña
Coordinador Ejecutor de Procesos 1