

- Jorge Yáñez
- Patricia Romero
- Juan Cero



Oficio No. SM- 2680 2015  
 Quito, 24 NOV. 2015

Ingeniero  
 Mauricio Anderson Salazar  
**Gerente General**  
**Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**  
 Presente

De mi consideración:

En atención a su oficio No. EPMMQ-2015-1152, por medio del cual solicita la aprobación del diseño de los planos de desvíos provisionales de tráfico de estaciones y sitios especiales dentro de la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito, esta Secretaría emite el Informe Técnico No. SMP-0181/15, que se adjunta para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,

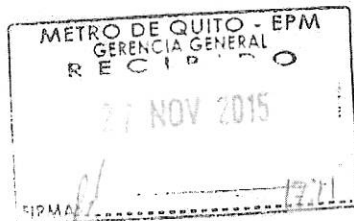
*[Handwritten Signature]*  
 Andrea Flores Andino  
 Secretaria de Movilidad Subrogante  
 Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adjunto: Informe Técnico No. SMP- 0181/15

Elaborado por:	Sra. Mónica Pazmiño	<i>[Signature]</i>
Supervisado por:	Arq. Marcelo Narvaez	<i>[Signature]</i>

Ticket # 2015-178596



Informe Técnico No. SMP - 0181/15

---

**PLAN DE DESVÍOS PROVISIONALES DE TRÁFICO,  
POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO**

*Secretaría de Movilidad*  
04.11.2015

**1. ANTECEDENTES:**

Mediante Oficio No. EPMMQ-2015-1152, el Ing. Mauricio Anderson Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, solicita al Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad, la aprobación del diseño de los planos de desvíos provisionales de tráfico de estaciones y sitios especiales dentro de la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito; para lo que adjunta un CD con:

- Plan de tráfico: descripción de desvíos, cronograma tentativo de obra, señalización PLMQ, rutas a escombreras y duración aproximada de desvíos; y,
- Planos de desvíos en las zonas de influencia de la construcción de la PLMQ.

El Ing. Anderson indica que los documentos entregados han considerado las observaciones realizadas por la Secretaría de Movilidad en el Informe Técnico No. SMP-00138/15, generado a su vez como respuesta a los Oficios No. EPMMQ-2015-592 y No. EPMMQ-2015-794, de la EPMMQ.

Las observaciones del Informe Técnico No. SMP-00138/15 se direccionaron a lograr de la EPMMQ, la consideración de:

a) La adecuada y correcta disposición en los planos, de:

- Señalización para la información y canalización de peatones,
  - Señalización para la información y canalización de conductores,
  - Señalización vertical preventiva de obras,
  - Canalizadores horizontales de convergencia a las obras (ejemplo: reducción del número de carriles),
  - Identificación de donde inicia y donde terminan las obras,
  - Señalización diagramática de las rutas alternativas recomendadas,
  - Dispositivos para reforzar la señalización de obras, en las noches: luces de advertencias de peligro, señales de mensajes luminosos, linternas, semáforos de destello (ámbar, rojo), etc.; las que podrán implementarse por unidades o en grupos,
  - Señales con mensajes luminosos,
  - Señalización de cercanía a excavaciones profundas,
  - Señalización con la identificación de la obra,
- Kd

- Señalización de seguridad para ingreso y salida de vehículos de carga de las obras (volquetas, vehículos especiales, etc.),
- Especificación de los sitios en que se ubicarán bandereros para reforzar la seguridad en las necesarias canalizaciones,
- Señalización guía para lo operación de los corredores de transporte,
- Localización de paradas provisionales, tanto para los corredores como para el transporte convencional,
- Señalización de permisión de paso solo para residentes,
- Especificaciones de los elementos canalizadores a utilizarse: conos, balizas, barricadas, delineadores, barreras plásticas flexibles, etc.,
- Vallas informativas con los datos relevantes de las obras.

b) La elaboración de "Planes de Manejo del Tránsito" concordantes con las magnitudes de las construcciones, direccionados a disminuir:

- La generación de accidentes y congestionamientos debidos a nuevos y mayores conflictos de tránsito producidos por la ejecución de las obras,
- Las restricciones e inseguridad de los peatones,
- Las incomodidades de los residentes y principalmente de quienes se verán restringidos de acceder a sus estacionamientos,
- Las afectaciones negativas a los usuarios del transporte público,
- Las afectaciones a otros actores del tránsito local como comerciantes y proveedores.

Y a determinar las rutas más convenientes para el transporte de equipos, maquinarias y escombros, las consideraciones de carriles y calzadas reversibles, contraflujos y el diseño de reformas geométricas menores en las rutas de los desvíos y variantes.

## 2. ANÁLISIS:

La descripción de las acciones consideradas en el Plan de Tráfico presentado por la EPMMQ, se desarrolla según el siguiente contenido:

- Criterios generales,
- Identificación de obra y situación de viales afectados,
- Descripción de las soluciones proyectadas,
- Señalización,
- Manejo peatonal y parqueaderos en el recinto de obra,
- Señalización utilizada PLMQ,
- Rutas desde las estaciones a los sitios de depósitos de material,
- Cronograma de construcción PLMQ,
- Duración por desvío.

Que de acuerdo a su concepción aspira a cumplir con los siguientes señalados objetivos:

- Minimizar las molestias a los usuarios de la red vial,
- Minimizar las afectaciones a servicios e instalaciones existentes,
- Afectar al mínimo número posible de árboles y arbustos de las zonas ajardinadas
- y aceras,

*Handwritten signature or initials*

- Disminuir, en lo posible, el plazo en que sean necesarios los desvíos y actuaciones provisionales,
- Modificar lo menos posible los elementos provisionales en cada lugar concreto para adaptarlos a las sucesivas fases de construcción,
- Simplificar las medidas adoptadas para que su utilización resulte sencilla y en consecuencia, precise de la mínima información y señalización provisional,
- Priorizar las actuaciones concretas en proporción a la importancia del tráfico para el que están diseñadas.

En términos generales, sobre la base de la implantación de la primera línea de Metro de Quito, de acuerdo con el diseño original propuesto por Metro de Madrid y en atención al Informe Técnico No. SMP-00138/15 remitido por la Secretaría de Movilidad, la EPMMQ define un Plan para aminorar las conflictividades temporales que generarán las construcciones de las obras consideradas en el Proyecto (túnel, estaciones, pozos de ventilación, pozos de bombeo y salidas de emergencia, o tratamiento del terreno), que afectarán las circulaciones vehiculares y peatonales en la red vial de influencia directa. Asimismo, puntualiza el direccionamiento de dar prioridad al servicio de transporte público y a las circulaciones peatonales en los sitios de las obras, a fin de que las intervenciones tengan la menor afectación sobre sus demandas (recorridos, reubicación de paradas en sitios próximos, adecuadas canalizaciones).

Tomando en cuenta los escenarios viales temporales que las construcciones de la Línea del Metro producirán, el Plan presenta un plano puntual de prevención en el área de influencia directa para cada caso identificado (en algunos, dividido según fases de avances de la intervención), con la señalización de obras guía para los conductores, que determina el área de intervención, informa de las restricciones de las calzadas, limita la velocidad de los automotores y canaliza sus circulaciones. Conjuntamente, las acciones indicadas en cada plano tienen su explicación textual, que incluye las acciones para el manejo y canalización peatonales, y la prestación de facilidades de parqueaderos a los residentes afectados, durante el tiempo que las obras les impida acceder a sus residencias.

El Plan incluye 14 secuencias de direccionamientos generales para el transporte de materiales desde los sitios de las obras hacia los espacios considerados como depósitos, tanto en el norte (parque bicentenario), como en el sur (El Troje) de la ciudad, definiendo como vías principales para ese movimiento a los carriles exclusivos de los corredores del transporte público (principalmente del corredor central Trolebús), y a la avenida Simón Bolívar; para lo que será necesario el permanente monitoreo de la EPMTM, en coordinación con la AMT y la EPMMOP.

Por último, el Plan incluye el cronograma de construcción PLMQ – Situaciones Provisionales y la Duración por Desvío; donde se resalta por prioridades cada una de 73 intervenciones programadas y los tiempos estimados de implantación de las medidas de mitigación de impactos para cada caso, incluyendo un resumen para las obras principales.

### 3. CONCLUSIÓN:

En razón de las consideraciones precedentes, se determina que la documentación presentada por la EPMMQ referente a los planes de desvíos Provisionales de Tráfico que se derivarán de la construcción de la Fase II de la Primera línea del metro de Quito, contiene los elementos técnicos para ser aprobados; por lo cual la Secretaría de Movilidad emite su aprobación.

*A n*

#### 4. RECOMENDACIONES:

A pesar de que se ha ampliado la cobertura de la información por obras a las longitudes viales de influencia directa pertinentes y no obstante la explicación textual de las acciones que no pueden representarse en un plano; la Secretaría de Movilidad recomienda que la EPMMQ supervise la adecuada implementación en las vías aledañas a las obras, de los dispositivos luminosos de canalización y prevención nocturna, y de la señalización de seguridad para ingreso y salida de vehículos de carga de las obras (volquetas, vehículos especiales, etc., durante todo el tiempo que éstas se encuentren en ejecución.

Las acciones políticas a considerar para mitigar los efectos que las suspensiones viales temporales provoquen en la red vial general de la ciudad, por la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito, corresponderán al análisis y aprobación del comité conformado para el efecto, por las diferentes entidades involucradas en la operatividad de la movilidad de la ciudad.



*Elaborado por: Victor Hugo Mier Luna*

*Revisado por: Marcelo Narváez Padilla*

*Para: Andrea Flores Andino*

