

**ACTA RESUMIDA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA
COMISIÓN DE USO DE SUELO**

8 DE FEBRERO DE 2017

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRE	PRESENTE	AUSENTE
Abg. Sergio Garnica Ortiz		1
Sr. Jorge Albán	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Sr. Marco Ponce	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	3	2

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los ocho días del mes de febrero del año dos mil diecisiete, siendo las 16h23, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión, concejales: Sr. Marco Ponce, Abg. Eduardo Del Pozo, y Sr. Jorge Albán, quien preside la sesión.

Se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Dr. Édison Yépez, Subprocurador Metropolitano (E); Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda; Dr. Patricio Jaramillo e Ing. Luis Jácome, funcionario de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda; Sr. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad; Ings. Piedad Pazmiño, Belén Suarez y Jorge Crespo, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EPMMOP; Dr. Álvaro Fiallos, funcionario del despacho del concejal Sergio Garnica Ortiz; Abgs. Susana Añasco y José Ortiz, funcionarios del despacho del concejal Eduardo Del Pozo; Drs. Diego Suárez y Marco Pazmiño, Arq. Lorena Velastegui, Ing. René Robalino, funcionarios del despacho del concejal Marco Ponce.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura la orden del día. Se procede con su tratamiento.

ORDEN DEL DÍA:

1. EXPEDIENTE COMISIÓN No. 2016-535378.

Solicitante: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EPMMOP.

Petición: Solicita la aprobación de la prolongación de la calle Boussingault – vía local (FASE I); restitución del trazado vial de la antigua vía Interoceánica y construcción del puente Guayasamín – vía local (FASE II); ampliación de la avenida Interoceánica y construcción Nueva estación de peaje – vía Colectora (FASE III); y, intervención de la Plaza Argentina y construcción del Intercambiador entre la Av. 6 de diciembre entre las Av. De los Shyris y Eloy Alfaro (FASE IV).

Informe Técnico: Favorable.

Informe Legal: Favorable.

Administración Zonal: Eugenio Espejo.

Concejal Jorge Albán, Presidente de la Comisión (S): Indica que desconoce cómo tenía previsto el concejal Sergio Garnica tratar esta sesión, pero no le parece pertinente tratar este tema en este día, ni a esta hora.



Manifiesta que de hecho no va a poder ser incorporado al orden del día de mañana de Concejo sobre el proyecto Guayasamín, entendería que se va a hacer la presentación de ese proyecto y de ahí sobre la base del análisis de ese proyecto, le parece que se pueden derivar un conjunto de acciones, incluido los temas del trazado vial.

Desde su punto de vista esta reunión no es apropiada; sin embargo, solicita que si se realiza una presentación, sea bastante puntual y breve, porque ya mañana lo tratarán con bastante detalle, para por lo menos entender ¿qué es lo que pretenden?, o ¿qué es lo que se pretendía con esta reunión?.

Concejal Eduardo Del Pozo: Manifiesta que la sesión pasada de la Comisión de Uso de Suelo, donde se trató el trazado vial de la "Boussingault", se resolvió no dar paso al trámite, y solicitar a la Empresa Metropolitana de Obras Públicas – EPMMOP, que presente de manera íntegra todos los trazados viales que corresponden a la denominada "solución vial Guayasamín".

Solicita para proceder con el punto del orden del día, saber si es que efectivamente cuentan con todos estos trazados completos que habían sido solicitados por la Comisión; sino en verdad no tendría ningún sentido que esta Comisión proceda. (Puntualiza que lo mencionado conste en actas).

Concejal Marco Ponce: Señala que tiene una opinión contraria. Indica que: *"alguien por no señalar con el dedo, fue y construyó una calle en Quito, al margen de las normas procedimentales, sin la autorización del Concejo Metropolitano, que es el que autoriza finalmente todos los trazados viales en la ciudad de Quito"*.

Indica que esta exposición excede las capacidades de esta Comisión, por lo tanto solicita que pase como informe de Comisión, el tema en mención debería ser puesto en conocimiento del Concejo Metropolitano, y que el Concejo Metropolitano en pleno tome las medidas del caso.

Manifiesta que al momento no se está hablando de los trazados viales o trazados de intención vial que pueda detener la EPMMOP, sino una calle que ha sido construida en Quito, sin permiso del Concejo y esto debería pasar a ser discutido en el seno del Concejo Metropolitano.

Concejal Jorge Albán, Presidente de la Comisión (S): Manifiesta que en varias ocasiones, ha solicitado información sobre este proyecto; la última contestación respecto al tema es del 03 de febrero de 2017; donde señalan que la fase tres, tiene una base acumulada del 2%, que se refieren a tomas de muestras en fracciones de campo para el diseño preliminar y dimensionamiento para ampliación de la Av. Oswaldo Guayasamín, y la fase cuatro, indica que hay una fase acumulada de 1% en actividades realizadas.

Siendo las 16h32, ingresa a la sala de sesiones el concejal Sergio Garnica y asuma la presidencia de la Comisión.

Señala que desconoce lo que se va a presentar, ¿qué se va a hacer?. Manifiesta que lo que hay es bases preliminares para los estudios según lo que manifiesta la EPMMOP, pero además no es la obligación de la EPMMOP; de acuerdo al convenio les faltan los estudios, es la obligación de la Empresa CRBC, tienen que presentar los estudios y sí ahí aprueban un trazado sobre las ideas que tiene la EPMMOP y después CRBC presenta otros distintos, ¿qué van a hacer?.

Indica que una decisión de estas tiene que ser sobre una base sólida, además puntualiza que esta reunión es absolutamente inoportuna.

Solicita conocer ¿Qué se va a discutir?, ¿sólo la calle Boussingault?, indica que es un trámite diferente; y que esa calle está construida de manera "ilegal"; en algún momento habrá que subsanarla, ¿cuándo subsanar el tema?, desde su punto de vista, "cuando haya una propuesta integral". Sugiere suspender la reunión porque le parece que es debatir de gana, cuando mañana tienen una importante discusión que hacer sobre el proyecto.

Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión: Solicita disculpas por su retraso, ya que se encontraba en una cita médica.

Acerca de la intervención del concejal Albán, indica que en la noche anterior conversaron del tema, pero solicita dar una oportunidad a los funcionarios para que aclaren sobre las cosas preocupantes que se han mencionado.

Indica que si sale alguna decisión hoy de la Comisión, será dejando, a salvo las acciones de orden administrativo y mandar a Contraloría un pedido de examen especial, por haber realizado una vía sin la resolución que corresponde conforme está establecido en el COOTAD. Lo cual lo ha expresado incluso en los medios de comunicación y lo sostendrá en el Concejo Metropolitano; además defiende el trabajo de la Comisión, ya que el gerente de la EPMMOP no sabe las razones por las cuales este tema no ha sido tratado desde octubre, mismo que no fue por negligencia.

Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda: Manifiesta que en la sesión anterior, acordaron que no convenía hacer una aprobación por fases, en virtud que se trata de una solución vial integral del acceso de los valles orientales al hiper centro de Quito.

Indica que en virtud de esta integralidad del proyecto, la Comisión solicitó que la aprobación del trazado vial se haga de manera integral, incorporando cada una de las cuatro fases que están debidamente demarcadas y consignadas al contrato de alianza estratégica. Solicitaron al socio estratégico que es la EPMMOP presente un proyecto integral, desglosando cada una de las fases para que pongan en su conocimiento, y eventualmente el trato integral de la solución vial Guayasamín y se lo apruebe.

En relación a la segunda pregunta del concejal Del Pozo, indica que sí existe un trazado definitivo para cada una de las cuatro fases que componen la "solución Guayasamín", y la misma existe; porque cuando se refieren a los porcentajes de avance, lo hacen no exclusivamente en materia de trazado vial definitivo, sino a todos los componentes e ingenierías conducentes a la construcción, donde evidentemente el 100% del avance constituye en porcentaje de trazado vial, apenas un incipiente 1% o un 2%, lo que quiere decir que a la fecha existe trazado definitivo en virtud que todos los trazados geométricos, todas las líneas curvas, radios de giro, desarrollos viales están listos al momento para ser conocidos. Indica que para ellos es muy importante que se diferencie lo mencionado.

Menciona que desde esta perspectiva, en función que el procedimiento de aprobación de trazados viales, no exige tener ingenierías definitivas de construcción, sino en firme un trazado geométrico.

Concejal Jorge Albán: Menciona que quien va a plantear finalmente la propuesta del diseño final y los trazados viales definitivos es CRBC.

Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda: Manifiesta que una cosa es tener el trazado vial de cada una de las vías; es decir, la huella que ocupan en la malla vial y los espacios públicos del Distrito; y, otra cosa es tener las ingenierías estructurales, geotécnicas, eléctricas, hidráulicas, hidrosanitarias, que conducen a la construcción de esa solución.

Concejal Jorge Albán: Puntualiza que sabe con claridad distinguir lo uno y lo otro. El diseño es parte sustantiva y de inicio, mismos que deben definirse. Menciona que ni siquiera está incorporada en la cabeza de ellos una propuesta alternativa, y si suponemos que esa no se da, porque puede haber mejores opciones y las opciones que se plantean como alternativa, pueden encarecer el proyecto que lleve a una negociación que no termine en nada.

Solicita le indiquen "¿qué hacen en esos casos?, ¿cuál es el diseño vial que vale?, ¿sobre qué diseño vial se aprueba un trazado vial?", manifiesta que esto es elemental.

Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión: Solicita le indiquen si ¿este diseño definitivo que es integral, si es el que pidió la Comisión, fue elaborado con la empresa aplicada?; conocer ¿cómo fue el trabajo?, ¿la coordinación?. Señala que este trazado se estuvo trabajando desde el cuatro de abril, donde se solicitó se haga un estudio general. Solicita que se aclare y puntualiza que no fue algo que se ha hecho al apuro.

Ing. Jorge Crespo, funcionario de la EPMMOP: Indica que dentro de lo que es el trazado vial, se ha podido hacer el trazado integral de todo el proyecto. El trazado vial corresponde a un diseño geométrico que el socio ejecutor lo trabaja desde el comienzo del contrato; que es el 4 de abril de 2016, luego con todo lo que se ha emitido por parte de las Secretarías de Movilidad y Territorio correspondiente al diálogo mencionado con el Colegio de Arquitectos y la ciudadanía, se incorporan todas las directrices y parámetros, que de alguna manera fueron establecidos con normativa y con referencia a territorio, movilidad; y que se ha incorporado en lo que ya tienen dentro del trazado integral. Manifiesta que el consorcio desarrolla todo este trazado.

Puntualiza que bajo contrato, la responsabilidad es siempre del consorcio de CRBC, responsabilidad total del diseño, la elaboración y la aprobación; pero manifiesta que este siempre se lo ha hecho en un trabajo conjunto de la EPMMOP con la CRBC y con las directrices de movilidad y territorio.

Todo lo que ya se ha mencionado en el convenio con el Colegio de Arquitectos, como directrices y parámetros, están ya dentro de estos trazados viales, que si bien el diseño geométrico en su proyecto horizontal y vertical ya contempla estos parámetros con las directrices de territorio y movilidad, es lo que les ha permitido ir encajando el trabajo conjunto, que si bien desarrolla el CRBC desarrolla por el socio ejecutor siempre tiene un acompañamiento de EPMMOP.

Acerca del presupuesto, indica que si no es aprobable no cambia el trazado vial, lo que es el proyecto en relación al diseño geométrico no cambia, e indica que ahí viene el afinamiento justamente.

Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda: Señala que de los diálogos ciudadanos mantenidos con el Colegio de Arquitectos, salen una serie de documentos con directrices estratégicas en materia urbanística y en materia de movilidad, esas directrices fueron pasadas a la EPMMOP, para que con su socio estratégico las afinen y eso corresponde a un trazado definido que reposa en trazados geométricos.

Concejal Jorge Albán: Solicita le indiquen ¿por qué no cambia?, si se hace una propuesta más adecuada, más barata, más apropiada, con un diseño diferente.

Ing. Jorge Crespo, funcionario de la EPMMOP: Puntualiza que ya con las directrices emitidas, el parámetro está cerrado.

Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda: Manifiesta que es posible que las condiciones financieras o tecnológicas impliquen una variación, no solo para la plaza Argentina, sino que incluyan al puente.

Plantea el siguiente panorama *"imaginémos que el puente que se encuentra en un avance más amplio que la fase cuatro, el puente está en un 12% de avance; es decir, ya existen diseños estructurales en firme pero imaginémos que en una modernización relacionada a nuevos datos geotécnicos en un evento sísmico, tengamos que recalibrar el puente, la pregunta es ¿ese recalibramiento puede afectar el trazado?"*, indica que podría ser que las abscisas cambien levemente.

Manifiesta que si mañana ocurre un evento, que esperamos no ocurra, la mesa se va más abajo y toca mover las abscisas del puente, no es legítimo pedir en base a aquello una actualización de trazado vial, le parece que el procedimiento lo permite.

No se trataría de dejar una incertidumbre en el trazado vial que están presentando hoy, si no en base al trazado que está actualmente definido en firme, con diseños geométricos, en base a norma que la Comisión conozca, resuelvan aprobarlo y evidentemente si hay contingentes económicos o de fuerza mayor que utilicen a través de todos los informes de actualización, la posibilidad de reformular y actualizar esos trazados que a la fecha son conocidos técnicamente, indica que a la fecha no hay ambigüedad sobre el trazado vial, lo que están presentando es un trazado vial en firme, reposando en geometría.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta su desacuerdo, ya que mientras no haya una definición última y una asunción plena y formal del trazado por parte de la empresa aprobado por al EPMMOP, no está en firme nada. Señala que puede haber conceptos que más o menos se han ido consolidando desde los términos de referencia y se pudieron ya definir algunos criterios. Señala que el trazado se puede ir afinando, pero el momento que esté en firme y solo ahí, cuando esté ya formalmente asumido, plenamente establecido y aprobado por la EPMMOP, que solo ahí pueden hablar en firme. Indica que esto no es irrelevante.

En relación a cuando se discutieron las razones de fuerza mayor, que es un instrumento perverso; ya que es un instrumento utilizado por las petroleras, mineras y por las grandes constructoras, y un pretexto que les sirve para decir que "por fuerza mayor", con lo cual atrasan el contrato, replantean los costos, entre otras cosas.



Manifiesta que cuando hay cambios, deben estar previstos formalmente para que se alegue "fuerza mayor", que es lo que ya están diciendo al momento. Cuando va a haber un cambio de trazado por cualquier otra circunstancia, incluido particularmente el tema de la plaza Argentina, que es donde ve que es más susceptible a cambios, que es la obra más impactante desde el punto de vista urbanístico, de fuerza social y de movilidad, indica que tiene que quedar claramente establecido un proceso sobre la base de una propuesta aprobada en firme, por lo cual no entiende el apuro y la celeridad para su aprobación. Señala que es inoportuno vincularlo a una sesión donde hay temas trascendentales e importantes. Le interesa estar informado, pero no vincularlo a una decisión.

Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión: Solicita a los funcionarios procedan con la explicación del tema en tratamiento.

Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda: Indica que el socio estratégico "la EPMMOP" ha preparado una presentación. (La presentación se adjunta como anexo 1).

Ing. Jorge Crespo, funcionario de la EPMMOP: Puntualiza que esto no es una idea de la EPMMOP, sino lo presentado por CRBC con su responsabilidad.

Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda: Indica que todos los flujos económicos, están absolutamente en concordancia con las previsiones de ingeniería y de construcción y en firme el compromiso de realizar la obra con las reformas de plaza Argentina y con más modificaciones que se deriven de ingenierías. Indica que en materia de trazado vial, existen planos firmados a la fecha por los socios estratégicos que son los que acompañan este proceso.

Además manifiesta que están establecidas en el contrato como parte de las responsabilidades y sobretodo entender que es un proyecto que se hace en cuatro fases, con un cronograma traslapado, por lo tanto implicaría tener un trazado vial integral, que permita continuar con las construcciones de las tres fases siguientes.

Concejal Jorge Albán: Puntualiza que compromete su voto cuando sea el momento pertinente, que será cuando haya una constructora, esté el financiamiento, cuando les indiquen "en dos semanas empezamos".

Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión: Solicita que dentro de la decisión que se va a tomar, hay que agregar el oficio del consorcio en donde hace la entrega formal a la EPMMOP; segundo, debe constar en el informe "que si bien se presenta en octubre en la Comisión de Uso de Suelo, se acordó y luego se dispuso que se presente de manera integral", puntualiza que la Comisión trabaja con responsabilidad.

Le preocupa que este proyecto, centrándose en el trazado vial, no se va a cumplir en el plazo que está establecido, no se sabe si el consorcio aceptará porque es parte del tema, pero ya es imposible que en 18 meses que quedan hagan los puentes y el intercambiador.

Además indica que luego se ha hablado mucho sobre el tema de las afectaciones al barrio Bolaños, y se está hablando en el aire sobre temas inciertos, porque precisamente cree que la decisión que se tome de aprobación del trazado vial no tiene nada que ver con el proyecto, los plazos, negociaciones, ahí recién hace la figura de afectación con fines de expropiación, mientras tanto se

ha hablado de memoria. Cree que el trazado vial es el génesis para cualquier evento de orden técnico y jurídico posterior, coincide con el concejal Eduardo Del Pozo, que deberían primero dar oportunidad a que se explique y si les convence la explicación, emitir un informe para ver si el Concejo lo aprueba o no.

Continúan con la presentación:

Ing. Jorge Crespo, funcionario de la EPMOP: Se presenta como está implantado el proyecto ya en la fisonomía que existe actualmente.

Señala que la Plaza Argentina corresponde a la fase cuatro, junto con los intercambiadores; luego de la Plaza Argentina, está la abscisa 0 o el inicio del tramo vial y de la fase dos en donde comienza, aproximadamente a 100 metros de distancia de la plaza, indica que esta fase dos une la Plaza Argentina con trazado existente de la vía Interoceánica al puente.

La fase dos comienza a 100 metros de la Plaza Argentina, continua durante este trazado, y se topa con puntos aislados de la vía Interoceánica, puntualiza que lo que hace el puente es unir dos puntos aislados del trazado original de la vía Interoceánica, lo que hacen es una restitución del trazado, de alguna forma vuelven a darle circulación al trazado original de la Interoceánica, que es calificado como un trazado de la vía colectora. Indica que con esta etapa del puente, dan continuidad hasta la parte donde finaliza la fase dos y empieza la fase tres.

Señala que el puente en este diseño es curvo, porque se aleja de lo que falló y cimenta en donde existe suelo firme, de ahí la técnica indica que incluso en esta parte de la falla, en muchas ocasiones se ha hecho observaciones que no se ha hecho un relleno. Manifiesta que de por sí, la altura de 150 metros imposibilita un relleno de esas características, que un relleno técnico por lo menos en norma en el país se tiene hasta 50 metros.

Además indica que no se está contemplando que para hacer ese relleno debería existir un colector de las dimensiones adecuadas para llevar todo el caudal que existe, y de lo que han hecho los estudios de esta etapa actual de ingenierías definitivas, se evidencia que en el talud existe afloramientos de agua, que son incluso aguas lluvias, como servidas y que se muestran en todo el talud. Puntualiza que aunque se hiciera un colector, este no podría drenar la falla, esto indica que la posibilidad más técnica es realizar un puente que una los dos puntos aislados y en cada parte en donde está el trazado de la vía, lo que hace es calzar el estribo en el trazado y proyectar el puente.

Concejal Sr. Jorge Albán: Manifiesta que no está en contra del puente, cree que es la mejor solución.

Ing. Jorge Crespo, funcionario de la EPMOP: Acerca del peaje, indica que se reubicaría 500 metros más abajo. Indica que en principio el tener el peaje tan cerca de la boca del túnel, es lo que produce las filas que se tienen actualmente, y que no pueden dividirse entre los que tienen dispositivo telepeaje con los que no lo tienen, e incluso el contraflujo se ve afectado de esa manera.

A continuación se resumen las fases del proyecto:

- La fase uno es justamente la prolongación de la calle Boussingault existente.

- La fase dos es restitución de la vía Interoceánica hasta la salida del túnel Guayasamín, inicia a 100 metros de la Plaza Argentina, y termina en la boca del túnel.

Entre fase dos y fase tres está el puente.

- La fase tres, es la ampliación de la vía Interoceánica a cinco carriles, tres de descenso y dos de ascenso. La vía está jerarquizada como colectora; es decir, que articula los sectores urbanos del hiper centro a Cumbayá, permite el transporte colectivo y por eso se la categoriza así, permite el tráfico pesado con regulaciones y circulación con dispositivos de control.
- En la fase cuatro intercambiador de la Plaza Argentina – Avs. Los Shyris y Eloy Alfaro, su jerarquización no varía, articula los mismos sectores urbanos, velocidad de operación hasta 50 km por hora, tráfico pesado con regulaciones, transporte público y dispositivos de control.

Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda: Manifiesta que en la jerarquización vial de la Ordenanza 172 que rige el régimen de suelo, las vías locales son aquellas que van hasta 18 metros de ancho; las colectoras arrancan a partir de 18 metros en adelante. Esta vía por su sección corresponde por lo tanto a una vía local, más por su funcionalidad corresponde a una vía colectora, indica que es un caso híbrido.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta que ha recibido de otras personas con criterio una opción, donde hay que ver la circulación o los obstáculos que pueda generar las paradas de transporte público. Indica que al momento no son muy voluminosas, pero en el futuro pueden crecer. Señala que un buen transporte público asegura que bajaría la utilización del automóvil.

Indica además que si se hace un paseo desde este sitio a la estación del Metro tipo boulevard, incentivaría para que la gente camine, señala que hay que pensar en opciones. Manifiesta que no cree que sea oportuno someter a votación la aprobación de ningún tipo, y desea dejar constancia que si la Comisión decide votar, su voto es en contra. Puntualiza que se debe tener un momento oportuno para aprobarlo, y que para eso la sesión de mañana va a ser fundamental.

Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión: Insiste en sus argumentos, y que esta decisión debería acoger varios temas que se detalla a continuación:

1. Solicitar directamente a la Contraloría General de Estado un examen especial por la construcción anticipada de la calle Boussingault;
2. Tiene que constar en el expediente el oficio donde entregan el consorcio a la EPMMOP está propuesta, para verificar lo que se ha mencionado;
3. Aclarar que si bien desde octubre se presentó a la Comisión de Uso de Suelo, en un inicio se acordó y luego se dispuso que se presente integralmente, que es lo que están haciendo hoy. Indica que le interesa mucho la imagen de la Comisión, además que no es por negligencia o por irresponsabilidad que la Comisión en Octubre no lo trató, sino por estos elementos que deben quedar en un informe por escrito; y,
4. En los términos como lo han hecho en el tema de la Granados, generar el paso para que se declare de utilidad pública con fines de expropiación inmediata lo del barrio Bolaños.

Puntualiza que este es un informe, y salvo mejor criterio del Concejo debatirán con mejores argumentos. Señala que no les corresponde meterse en temas técnicos hoy, y dejan su responsabilidad en alto como Comisión de Uso de Suelo.

Concejal Eduardo Del Pozo: Cree que hay que incluir algunas cosas en el informe, realiza las siguientes aclaraciones:

1. Quede constancia explícita en el informe, la fecha con la que ingresó oficialmente a la Comisión, la petición formal de este trazado de manera íntegra;
2. Debe constar que es un rechazo a que se haya iniciado la obras antes que exista un trazado vial aprobado por el Concejo Metropolitano, expresamente la calle Boussingault;
3. Solicita que la petición que sea conocida por Contraloría;
4. La Comisión no aprueba el proyecto sino lo aprueba el Concejo Metropolitano, quienes lo conocen y son ellos quienes lo aprueban; y,
5. En la Comisión han conocido sin los estudios definitivos.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta que está de acuerdo con algunas de las consideraciones, además que echar la culpa a la Comisión es algo perverso y de rechazo.

Puntualiza que ciertamente puede coincidir en el tratamiento que hay que dar a la calle Boussingault, coincide con que hay que dar un tratamiento integral; el elevar un informe para que conozca el Concejo le parece inoportuno y por eso respecto de esa parte; no está de acuerdo, y desea que así conste en el acta. Indica que la aprobación de trazado vial, le parece inoportuno.

Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión: Acerca del último punto propuesto por el concejal Del Pozo, indica que es un tema de ingenierías, que no cabe, además que el mismo es responsabilidad del Alcalde, porque mañana se va a tener que hacer adendums, que ya no serán de 18 meses sino más tiempo.

Solicita se proceda con la votación.

Por Secretaría se procede a tomar votación:

Concejal Jorge Albán: Indica que ha expuesto su punto de vista, mismo que solicita conste en actas claramente. Su voto es en contra de aprobar el trazado vial, pero asume las otras consideraciones.

Concejal Marco Ponce: Señala que su voto es favor que este proyecto pase a discusión y conocimiento del Concejo Metropolitano, indica además que se han violado las normas de procedimiento para aprobación.

Concejal Eduardo Del Pozo: Con las observaciones a favor.

Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión: Puntualiza que el tema está claro, y la votación se realiza para que se pase a conocimiento y resolución del Concejo.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Abg. Sergio Garnica Ortiz	1		

Sr. Jorge Albán		1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1		
Sr. Marco Ponce	1		
MSc. Patricio Ubidia			1
TOTAL	3	1	1


La Comisión resuelve: acoger el proyecto vial y remitir el expediente para conocimiento del Concejo Metropolitano.

Siendo las 18h08 y al haberse agotado los puntos del orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión, titular y subrogante, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRE	PRESENTE	AUSENTE
Abg. Sergio Garnica Ortiz	1	
Sr. Jorge Albán	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Sr. Marco Ponce	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	4	1

Abg. Sergio Garnica Ortiz
Presidente de la Comisión de
Uso de Suelo

Sr. Jorge Albán
Presidente de la Comisión de
Uso de Suelo (S)

 Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

REGISTRO ASISTENCIA - RESUMEN SESIÓN		
NOMBRE	PRESENTE	AUSENTE
Abg. Sergio Garnica Ortiz	1	

Sr. Jorge Albán	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Sr. Marco Ponce	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	4	1

1 ANEXOS CON 10 FOJAS.

Acción:	Responsable:	Unidad:	Sumilla:
Elaborado por:	V. Loachamín / KEA	SC	f
Revisado por:	R. Delgado	GC	
Revisado por:		Despacho SG	

ANEXO

1

f

QUITO

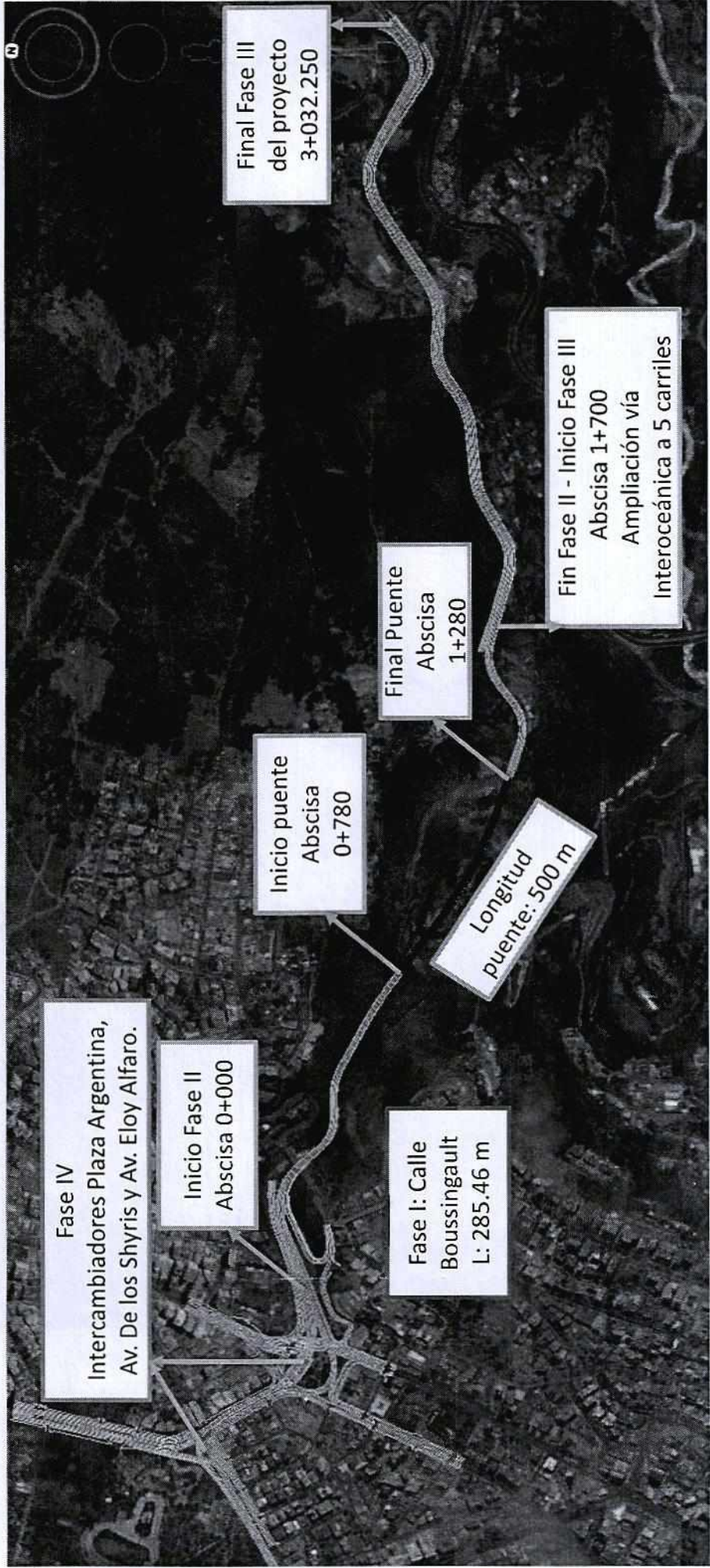
EPMMOP

Acceso a Quito desde los Valles
Orientales y Construcción de
Puente Guayasamín

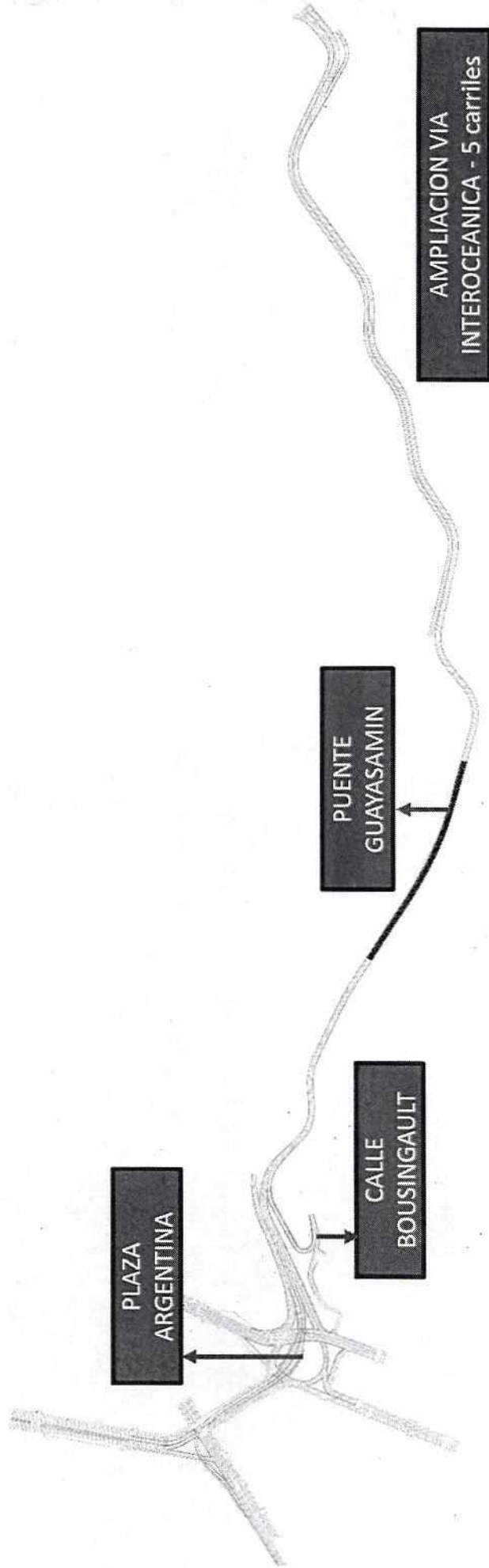
f

9

IMPLANTACION GENERAL DEL PROYECTO "ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCION PUENTE GUAYASAMIN"



IMPLANTACION GENERAL DEL PROYECTO "ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCION PUENTE GUAYASAMIN"



A

PROYECTO "ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCION PUENTE GUAYASAMIN"

FASE I: - Construcción de Rampa de Acceso desde la calle Boussingault hacia vía Interoceánica. Sección típica vía Unidireccional de 1 carril.

FASE II: - Restitución de la vía interoceánica hasta la salida del túnel Guayasamín y construcción del puente Guayasamín, Sección típica vía Unidireccional de 3 carriles.

FASE III: - Ampliación de la Vía Interoceánica a 5 carriles desde la salida del túnel hasta el intercambiador "El Cóndor" Sección típica vía Bidireccional de 5 carriles.

FASE IV: - Intercambiadores Plaza Argentina, Av. de Los Shyris y Av. Eloy Alfaro Sección típica vía Bidireccional de 2 a 4 carriles

f

FASE I: Construcción de Rampa de Acceso desde la calle Boussingault hacia vía Interoceánica.

Se desarrolla entre las siguientes coordenadas, referidas al Sistema TMQ WGS84, o ahora llamado SIRES DMQ WGS84:

Sitio	Latitud (m)	Longitud (m)	Elevación (m.s.n.m.)
Km 000 Inicio Rampa	9'978.868.169	502.389.588	2.793.220
Km 0+285.462 Fin rampa	9,978,954.369	502,465.998	2,763.560

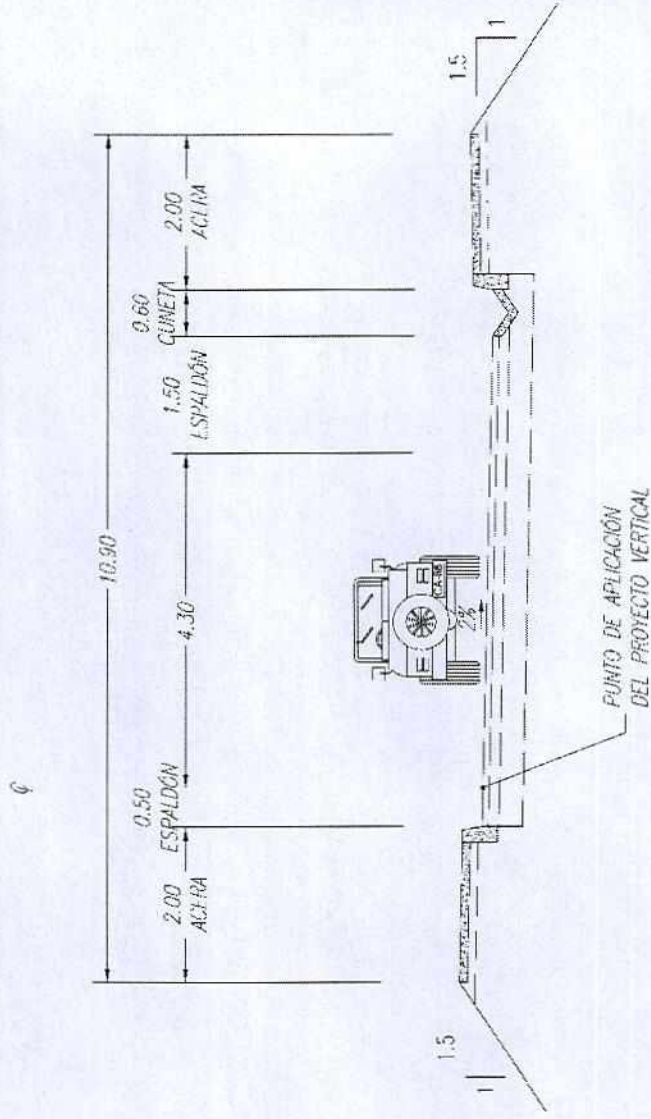
Se constituye como una VIA LOCAL, esta dentro del sistema vial urbano menor y se conecta con las vías colectoras, con las siguientes características:

- Tiene prioridad la circulación peatonal.
- Permiten una velocidad de operación de hasta 30 km/h.
- Admiten medidas de moderación de tráfico.
- Excepcionalmente permiten tráfico pesado de media y baja capacidad.
- Excepcionalmente permiten la circulación de transporte colectivo.
- Todas intersecciones son a nivel.
- Permiten el estacionamiento lateral.

(Handwritten mark)

FASE I: Construcción de Rampa de Acceso desde la calle Boussingault hacia vía Interoceánica.

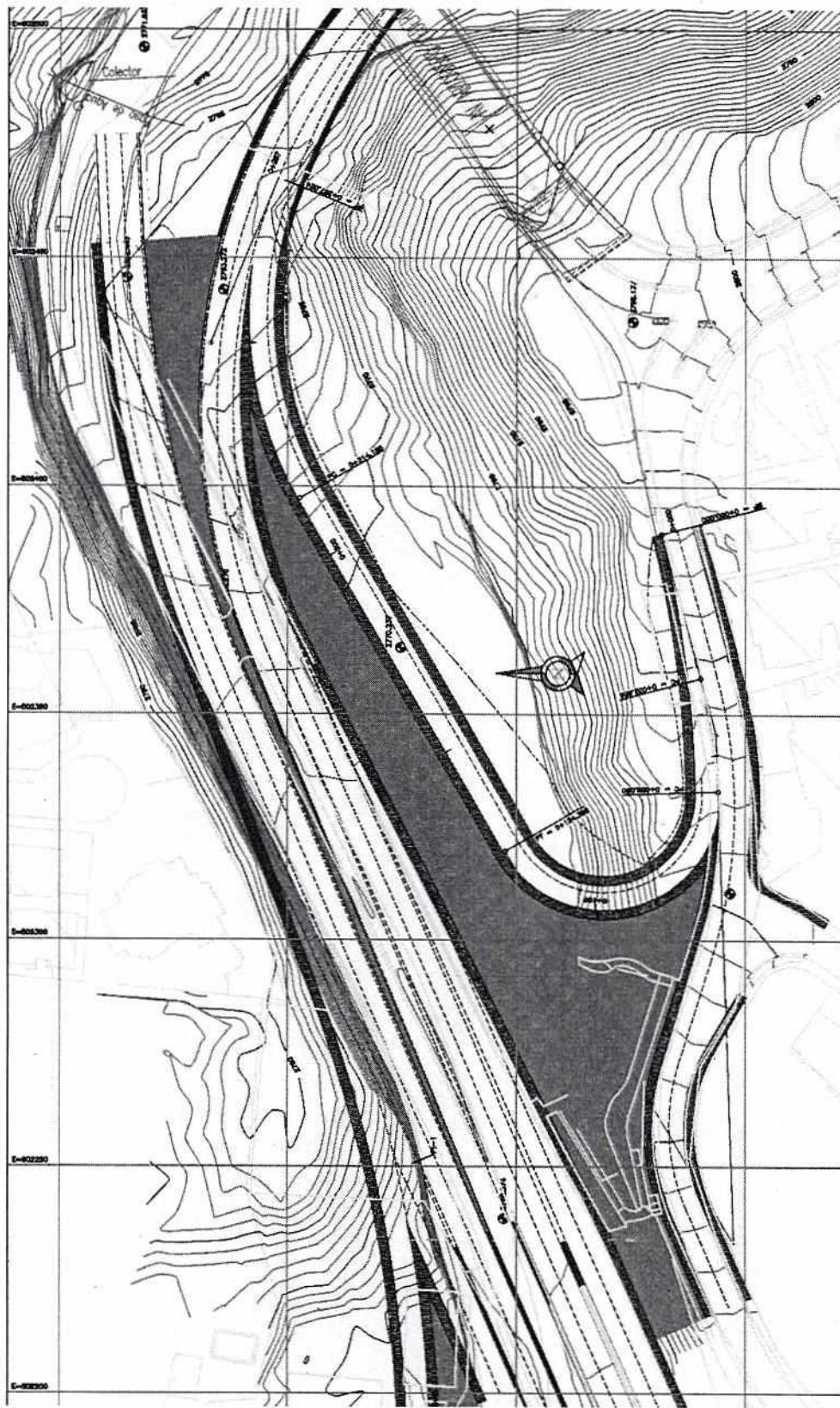
SECCIÓN TÍPICA



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	RAMPA UN CARRIL
Número de calzadas	1
Número de carriles	1
Ancho calzada	6.3
Ancho carril	4.3
Ancho parterre central	-
Espaldones internos	0.5
Espaldones Externos	1.5
Cuneta lateral en rampa	0.6
Pendiente transversal calzada %	2
Pendiente transversal espaldón %	2
Ancho adicional en relleno	-
Ancho aceras	2
TOTAL SECCIÓN MIXTA	10.9

R

FASE I: Construcción de Rampa de Acceso desde la calle Boussingault hacia vía Interoceánica.



f

FASE II: Recuperación vía interoceánica hasta la salida del túnel Guayasamín y construcción del puente Guayasamín

Se desarrolla entre las siguientes coordenadas, referidas al Sistema TMQ WGS84, o ahora llamado SIRES DMQ WGS84:

Longitud	Latitud	Sitio
502235.527	9978905.778	Inicio Fase II (tramo vial 3 carriles)
503728.772	9978578.090	Fin tramo vial 3 carriles

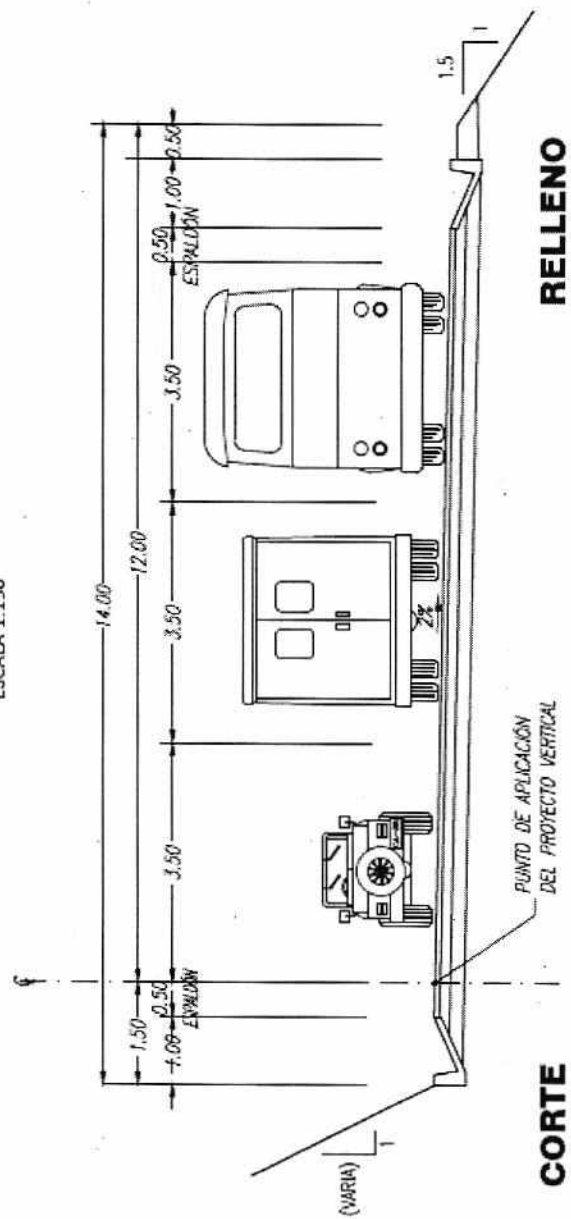
Se constituye como una VIA COLECTORA, enlaza vías arteriales y las vías locales, con las siguientes características:

- Articulan sectores urbanos.
- Permiten una velocidad de operación de hasta 50 km/h.
- Permiten la circulación de transporte colectivo.
- Permiten el tráfico pesado con regulaciones.
- Admiten intersecciones a nivel con dispositivos de control.

FASE II: Recuperación vía interoceánica hasta la salida del túnel Guayasamín y construcción del puente Guayasamín

CARACTERÍSTICAS	TRES CARRILES
Número de calzadas	1
Número de carriles	3
Ancho calzada	10.50 m
Ancho carril	3.50 m
Ancho parterre central	-
Espaldones internos	0.50 m
Espaldones Externos	0.50 m
Cuneta lateral en corte	1.00 m
Cuneta lateral en relleno	1.00 m
Pendiente transversal calzada %	2.00
Pendiente transversal espaldón %	2.00
Ancho adicional en relleno	0.50 m
Ancho aceras	-
TOTAL SECCIÓN MIXTA	14.00

SECCIÓN TÍPICA MIXTA NORMAL
TRES CARRILES
ESCALA 1:150



A

FASE III: Ampliación de la Vía Interoceánica a 5 carriles desde la salida del túnel hasta el intercambiador “El Cóndor”.

Se desarrolla entre las siguientes coordenadas, referidas al Sistema TMQ WGS84, o ahora llamado SIRES DMQ WGS84:

Longitud	Latitud	Sitio
503728.994	9978579.065	Inicio (1+700 tramo vial 5 carriles)
504993.624	9978876.307	Fin (3+049 tramo vial 5 carriles)

Al igual que la Fase II, se constituye como una VIA COLECTORA, enlaza vías arteriales y las vías locales, con las siguientes características:

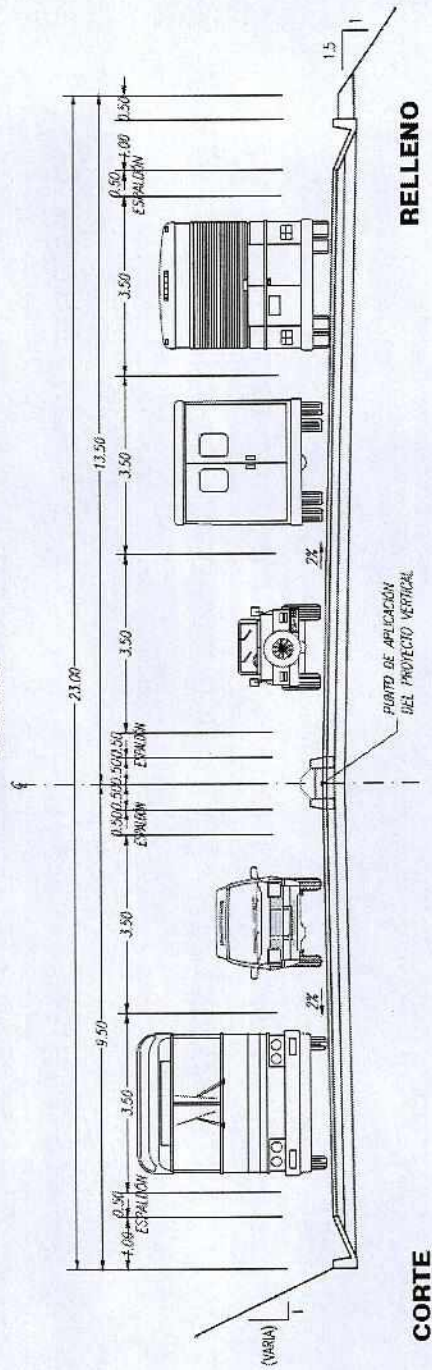
- Articulan sectores urbanos.
- Permiten una velocidad de operación de hasta 50 km/h.
- Permiten la circulación de transporte colectivo.
- Permiten el tráfico pesado con regulaciones.
- Admiten intersecciones a nivel con dispositivos de control.

f

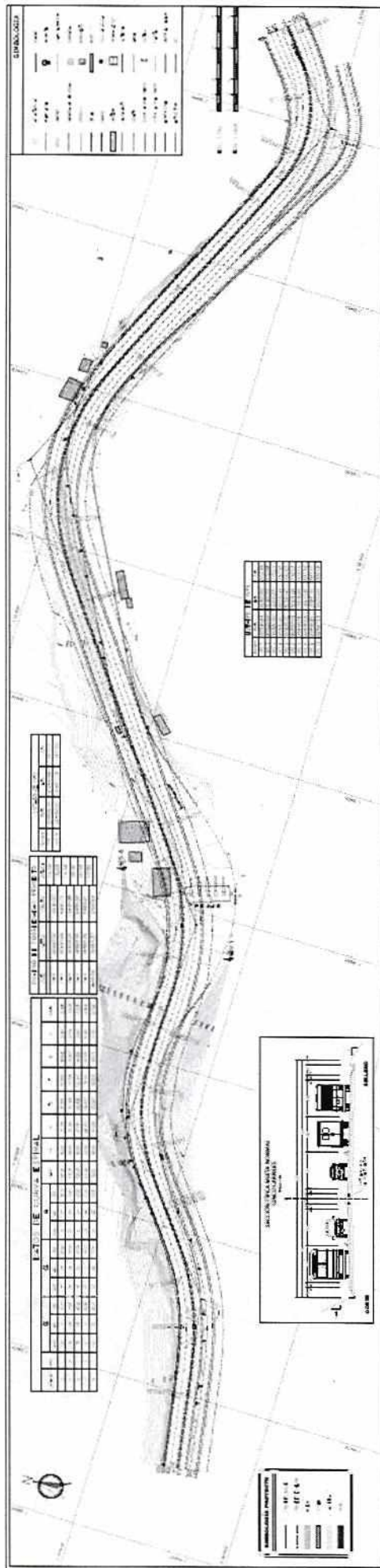
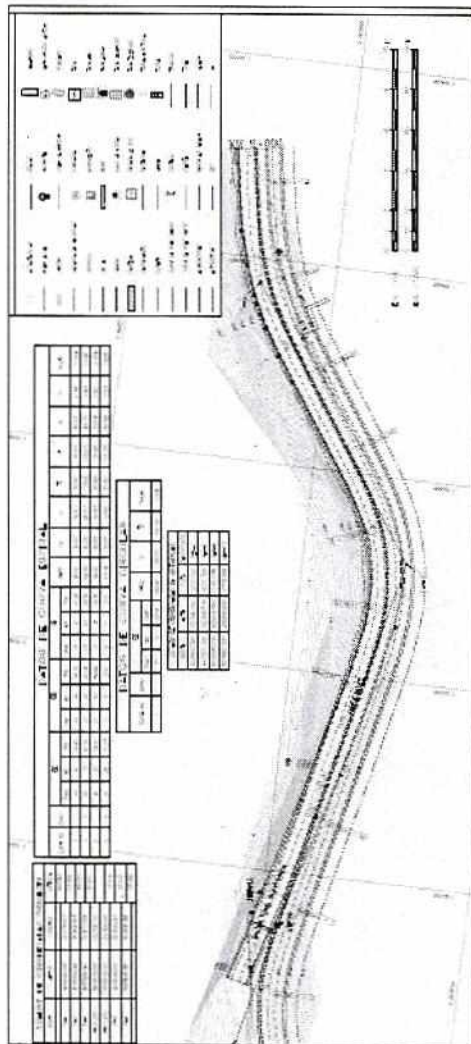
FASE III: Ampliación de la Vía Interoceánica a 5 carriles desde la salida del túnel hasta el intercambiador "El Cóndor".

CARACTERÍSTICAS	CINCO CARRILES
Número de calzadas	2
Número de carriles	5
Ancho calzada	7.00-10.50
Ancho carril	3.5
Ancho parterre central	1
Espaldones internos	0.5
Espaldones Externos	0.5
Cuneta lateral en corte	1
Cuneta lateral en relleno	1
Pendiente transversal calzada %	2
Pendiente transversal espaldón %	2
Ancho adicional en relleno	0.5
Ancho aceras	-
TOTAL SECCIÓN MIXTA	23

SECCIÓN TÍPICA MIXTA NORMAL
CINCO CARRILES
ESCALA 1:150



FASE III: Ampliación de la Vía Interoceánica a 5 carriles desde la salida del túnel hasta el intercambiador "El Cóndor".



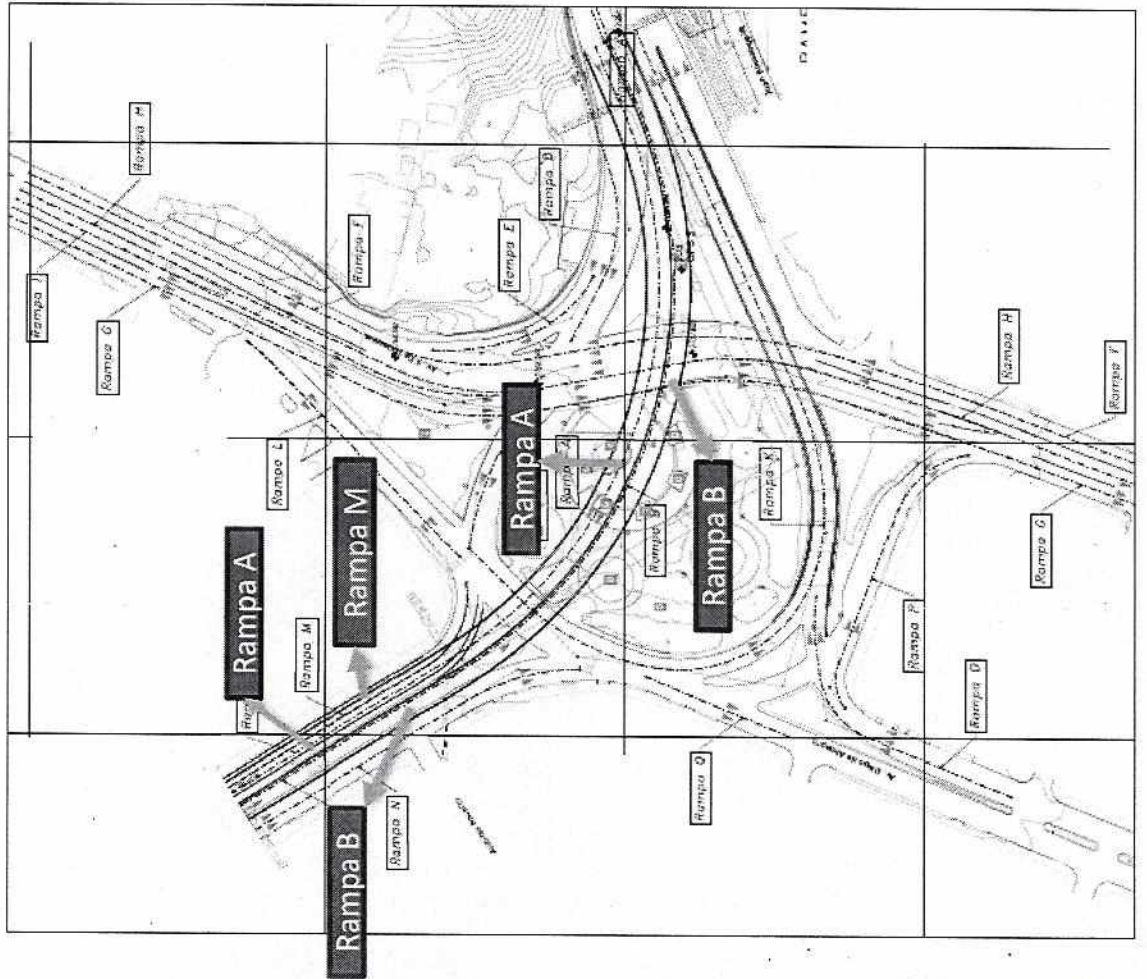
Fase IV: Intercambiador Plaza Argentina, Av. De los Shyris y Av. Eloy Alfaro.

Las Rampas que constituyen los intercambiadores en la Plaza Argentina y Av. De los Shyris y Av. Eloy Alfaro, se constituyen como VIAS COLECTORAS URBANAS, con las siguientes características:

- Articulan sectores urbanos.
- Permiten una velocidad de operación de hasta 50 km/h.
- Permiten la circulación de transporte colectivo.
- Permiten el tráfico pesado con regulaciones.
- Admiten intersecciones a nivel con dispositivos de control.

2

Fase IV: Intercambiador Plaza Argentina

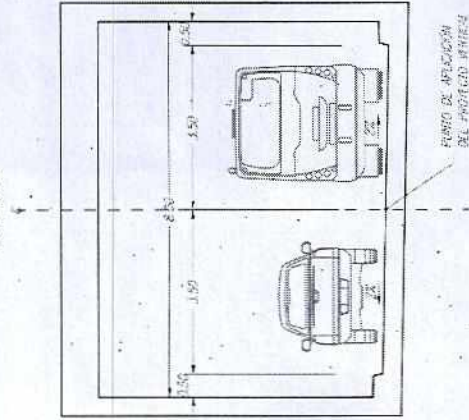


Rampa Shyris – Av. Interoceánica.				
Rampas	Ancho Pavimento (m)	Ancho espaldón (m)		Observación
		Izquierda	Derecha	
A	7	-	-	Bordillos de protección
B	4.3	0.35	0.35	Bordillos de protección
M	7	-	-	Aceras

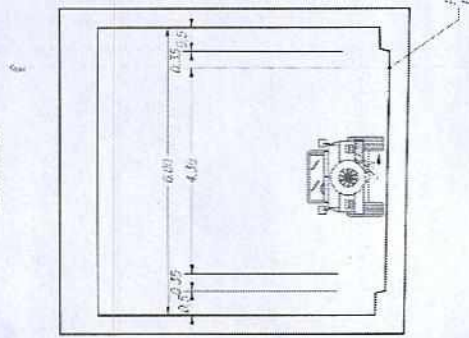
Fase IV: Intercambiador Plaza Argentina – rampa Shyris

– Av. Interoceánica.

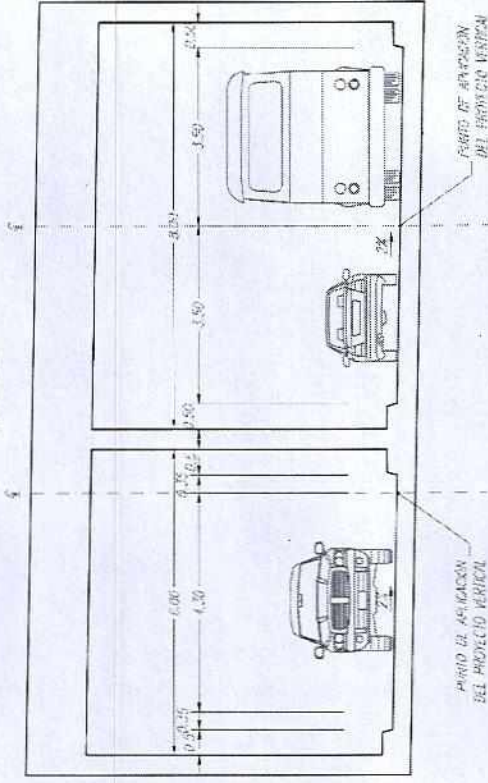
SECCIÓN TÍPICA RAMPA "A"
PASO DEPRIMIDO DOS CARRILES
ESCALA 1:150



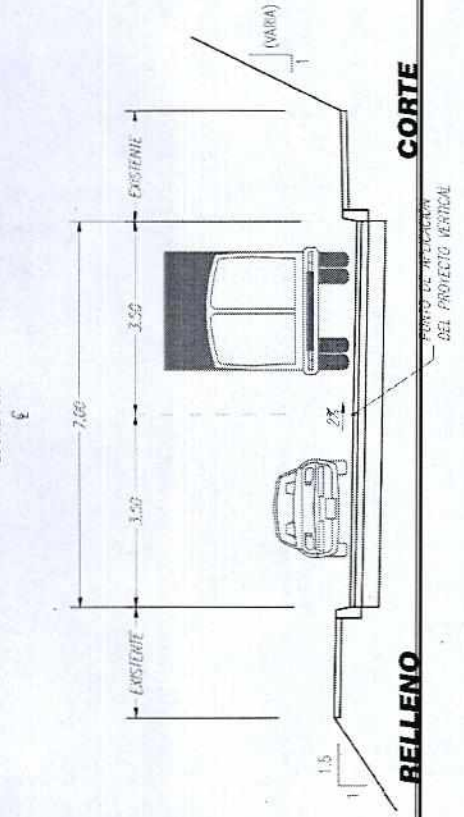
SECCIÓN TÍPICA RAMPA "B"
PASO DEPRIMIDO UN CARRIL
ESCALA 1:150



SECCIÓN TÍPICA PASOS DEPRIMIDOS
RAMPA "B" Y RAMPA "A" JUNTAS
ESCALA 1:150

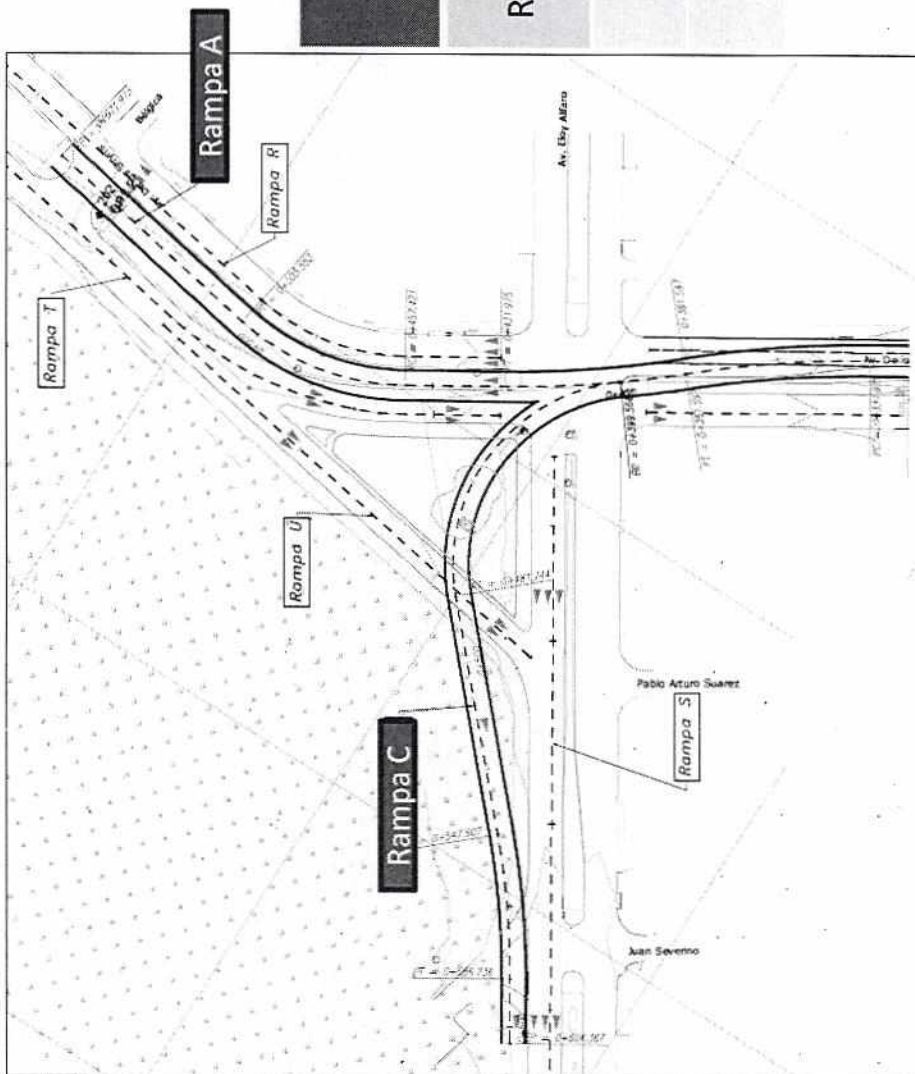


SECCIÓN TÍPICA MIXTA NORMAL
RAMPAS "K",
ESCALA 1:150



[Handwritten signature]

Fase IV: Av. de Los Shyris y Av. Eloy Alfaro



Rampas Av. De los Shyris y Eloy Alfaro

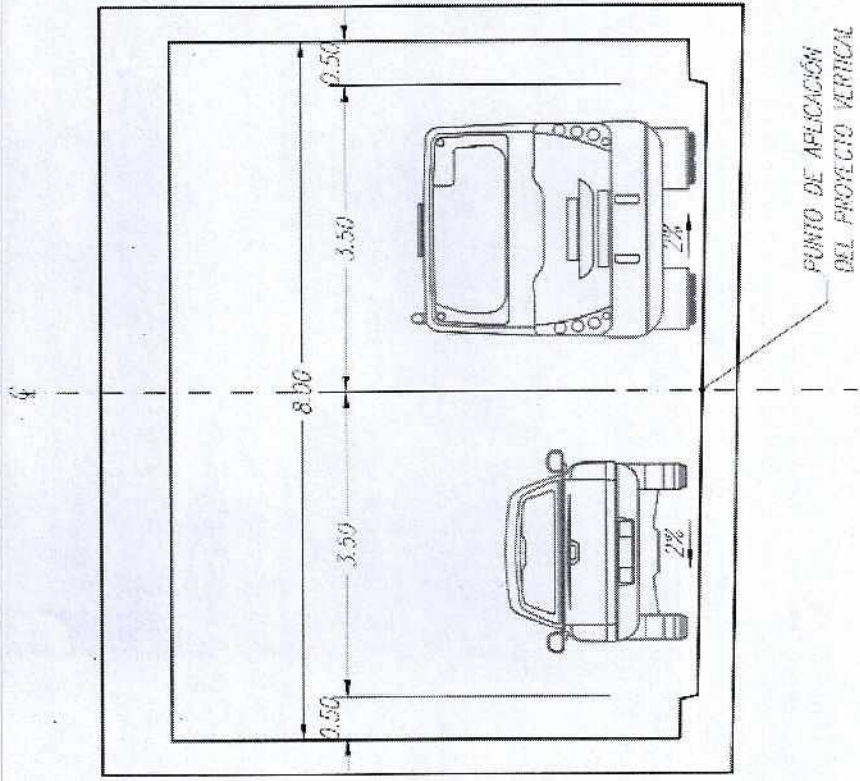
Rampas	Ancho Pavimento (m)	Ancho espaldón (m)		Observación
		Izquierda	Derecha	
A	7	-	-	Bordillos de protección
C	4.3	0.35	0.35	Bordillos de protección

[Handwritten signature]

Fase IV: Av. de Los Shyris y Av. Eloy Alfaro

SECCIÓN TÍPICA RAMPA "A" PASO DEPRIMIDO DOS CARRILES

ESCALA 1:1.50



SECCIÓN TÍPICA RAMPA "C" PASO DEPRIMIDO UN CARRIL

ESCALA 1:150

