

Secretaría de
Movilidad

Oficio No. SM **0000948**
Quito,
16 JUN. 2014

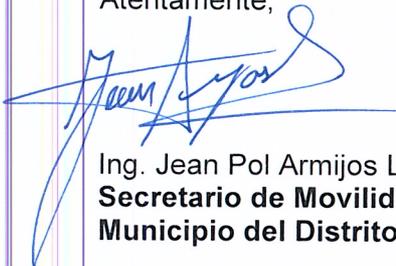
Arquitecto
Juan Bernardo Rosero
Gerente de Proyecto de Revitalización de Centro Histórico
Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda
Presente

De mi consideración:

En atención al oficio No. MIDUVI-SHAH-2014-0148-0 y al alcance ingresado el 08 de mayo de 2014, respecto de la propuesta de intervención en la calle Mejía, tramo comprendido entre las calles Guayaquil y Flores, en el que se desarrolla el proyecto "Plaza Huerto San Agustín" y la ubicación de la parada de transporte público en dicho tramo; esta Secretaría emite el Informe Técnico No.SMP-069/14, en el que se concluye que la propuesta que mejores condiciones presenta respecto a la movilidad tanto en la circulación peatonal como vehicular, así como en la conformación de espacios urbanos, es la alternativa No. 1.

Cabe manifestar que el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, deberá realizar los ajustes correspondientes al diseño, sobre la base del referido informe.

Atentamente,



Ing. Jean Pol Armijos L.
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adjunto: Informe Técnico No. SMP-069/14

GM/MN

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

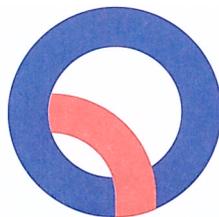
10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17

10/10/17



Secretaría de
Movilidad

Informe Técnico No. SMP-069/14

REVISIÓN TÉCNICA DE LA PROPUESTA PLAZA SAN AGUSTÍN, SOBRE LA CALLE MEJÍA

Secretaría de Movilidad
12.06.2014

1. Antecedentes

Mediante oficio No. MIDUVI-SHAH-2014-0148-O, de fecha 9 de abril de 2014, suscrito por Arq. Juan Bernardo Rosero Gerente de Proyecto de Revitalización de Centro Histórico, perteneciente al Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, en el que solicita un informe técnico sobre la propuesta de intervención en la calle Mejía, tramo comprendido entre las calles Guayaquil y Flores en el que se desarrollará el proyecto "Plaza Huerto San Agustín", así como la información referente a la ubicación de las paradas de transporte público en dicho tramo.

Con el propósito de atender el requerimiento solicitado se realizó la inspección de campo y el análisis correspondiente, del cual se desprenden algunas observaciones y sugerencias que se describen a continuación.

2. Análisis

En los documentos presentados relativos al proyecto mencionado se han presentado dos alternativas de tratamiento del espacio público de la calle Mejía en el tramo indicado, en las que se han identificado algunos aspectos que desde el punto de vista de la movilidad deben ser tomados en cuenta para el adecuado funcionamiento del espacio del proyecto. A continuación se describen las siguientes observaciones:

Descripción de la Alternativa-1:

El proyecto plantea que la calle Mejía en el tramo comprendido entre las calles Guayaquil y Flores se desarrolle como una plataforma única a nivel de las aceras contiguas, en donde la circulación vehicular y peatonal estará delimitada por bolar-dos. El trazado de ese tramo vial se propone modificarlo, lo cual no implica cambios drásticos, sino en una realineación con los tramos contiguos.

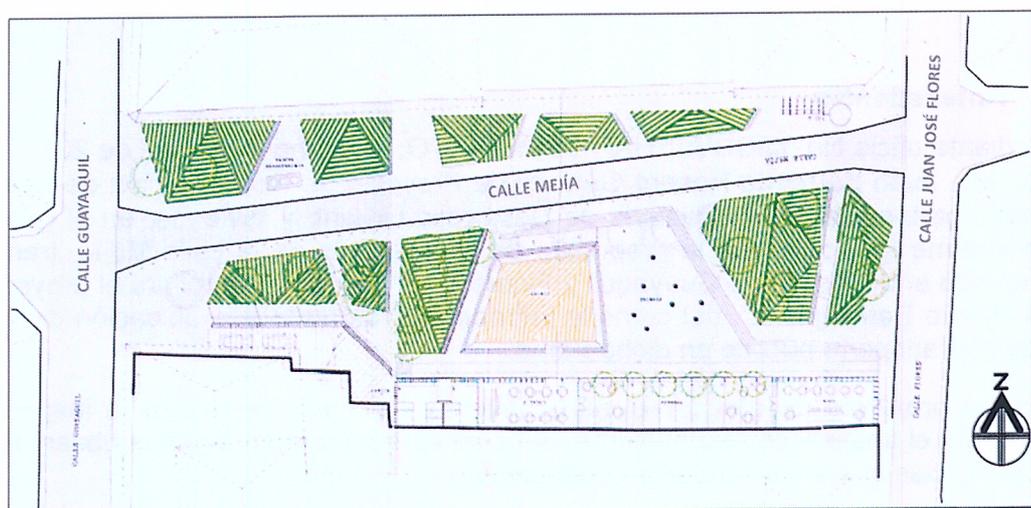
En lado sur respecto de la calle Mejía, el proyecto considera la eliminación del edificio donde funcionaba el Registro Civil, locales comerciales y oficinas. Ese espacio se plantea destinarlo como espacio público, en el que se desarrollará una plaza conformada por tres plataformas que se generan por el desnivel del terreno. La primera de ellas contiene tres espacios verdes (jardineras) divididos por senderos peatonales; la segunda contiene un espacio en el que se ubican juegos y fuentes de agua; y, la tercera contiene dos espacios verdes (jardineras) divididos también

por senderos peatonales. Estas tres plataformas se vinculan entre sí mediante graderíos; además, en la parte posterior de este lado de la plaza se ubicarán dos locales destinados para restaurantes, una terraza para las mesas de éstos, servicios higiénicos y un acceso vehicular lateral.

En lado norte respecto de la calle Mejía, se plantea el desarrollo de un espacio público en el que se ubicarán cinco espacios verdes (jardineras) divididos por senderos peatonales. En este caso el desarrollo de esta plataforma es continuo manteniendo la pendiente de la vía; en la parte cercana a la intersección de la calle Flores se destinará un espacio para bicicletas.

En la figura No. 1 se ilustra lo indicado.

Figura No.1
Propuesta de diseño de la Plaza Huerto San Agustín



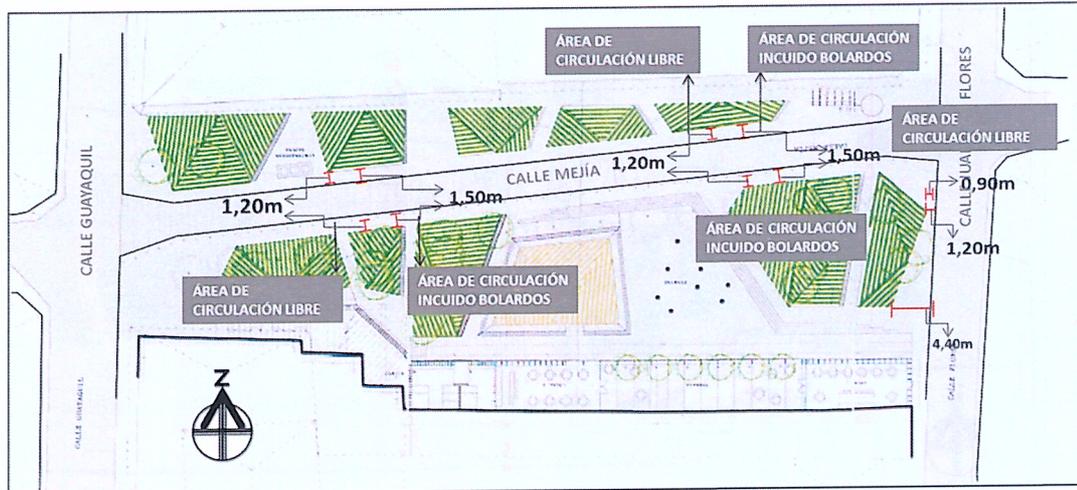
Observaciones a la Alternativa-1:

Modificación del ancho de las aceras.- La propuesta establece que a lo largo del tramo de intervención sobre la calle Mejía, las aceras perimetrales tienen una dimensión constante de 1,50 m. de ancho incluido el emplazamiento de los bolardos, con lo cual se estima que quedaría un ancho libre de 1,20 m. para la circulación peatonal.

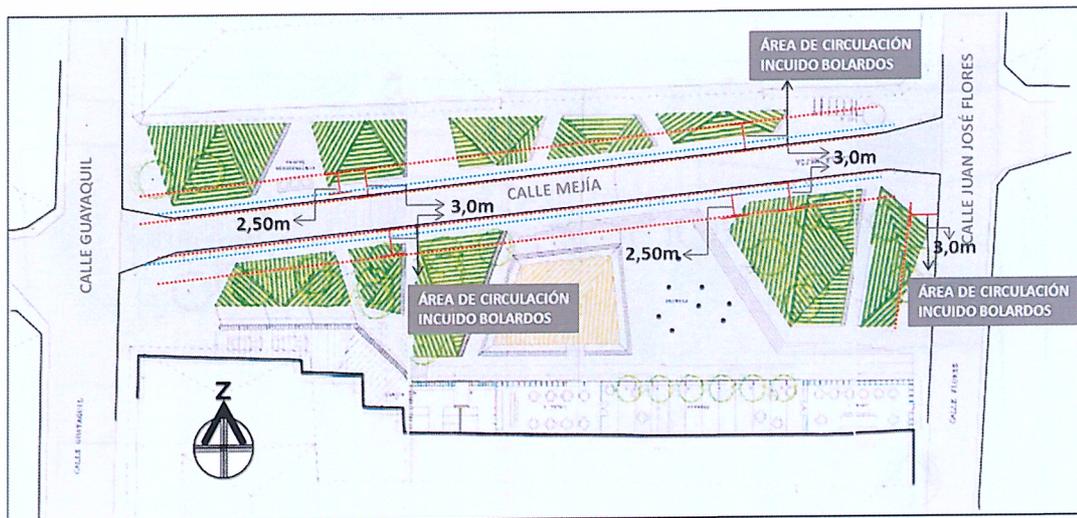
En la acera perimetral contigua a la calle Flores, se identifica que ésta tiene un ancho variable que va de 4,40 m. a 1,20 m. de ancho incluido el emplazamiento de los bolardos, con lo cual se forma un "efecto embudo" con un ancho efectivo de 0,90 m. que quedaría para la circulación de los peatones, estableciendo una afectación para el normal desarrollo de esa actividad y además no se encuadra con las definiciones de aceras del resto del proyecto.

Por consiguiente, se recomienda que las aceras perimetrales sean no menos de 3,0 m. de ancho incluido el emplazamiento de los bolardos, resultando aproximadamente de 2,50 m. de ancho libre para la circulación peatonal. En la figura No. 2 se muestran las dos situaciones.

Figura No.2
Diseño propuesto



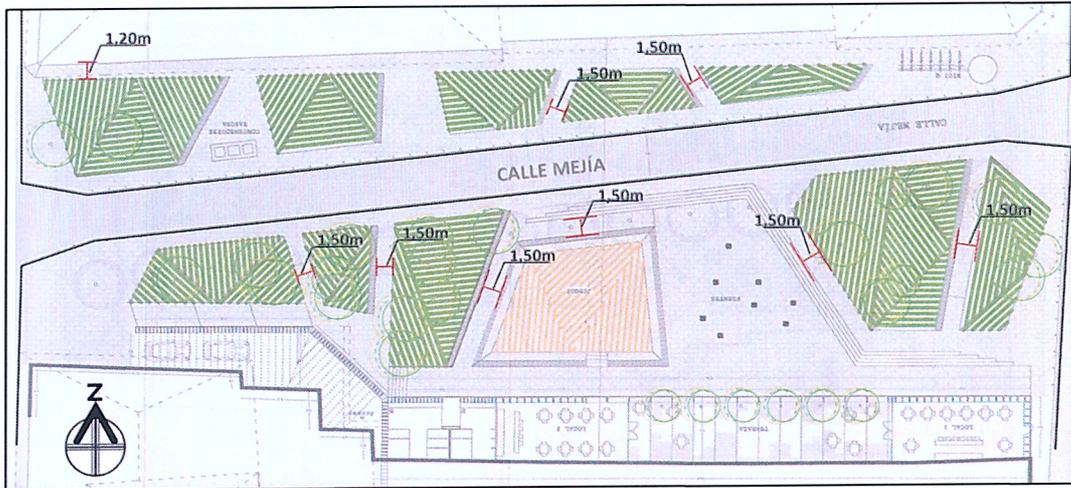
Modificación



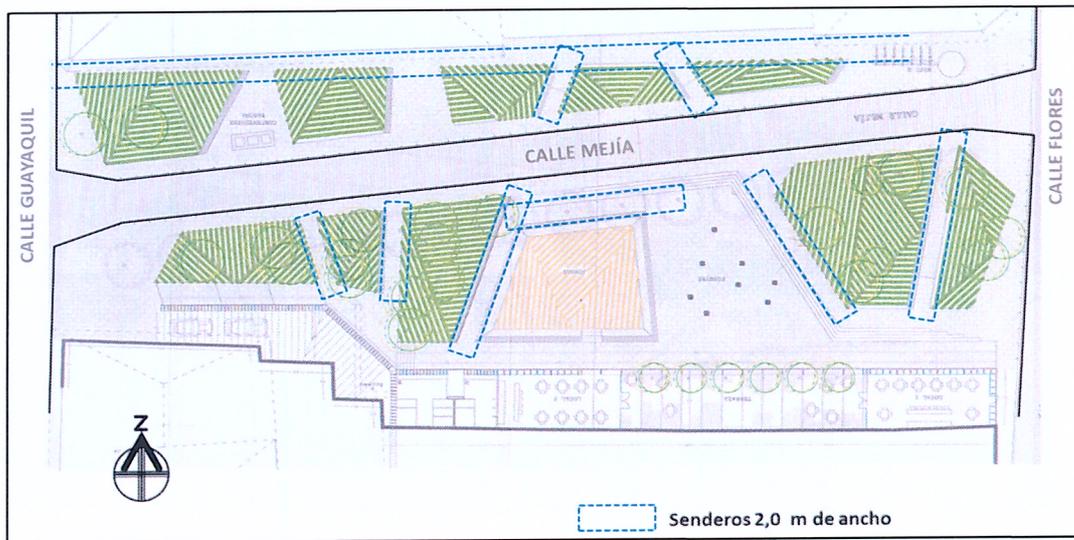
Modificación de senderos peatonales.- Los senderos peatonales transversales propuestos en la Plaza son de 1,50 m. de ancho y en el lado norte del tramo de intervención (esquina oeste) el sendero es de 1,20 m. de ancho. Al respecto se puede evidenciar que esos anchos son restringidos para ofertar una adecuada circulación peatonal en los dos sentidos, considerando que por el sitio se tiene una alta demanda de peatones. En consecuencia se sugiere que esos anchos no deberán ser menores a 2,0 m.

En la figura No. 3 se ilustran las dos situaciones, la del proyecto y la sugerida en este análisis.

Figura No.3
Diseño propuesto

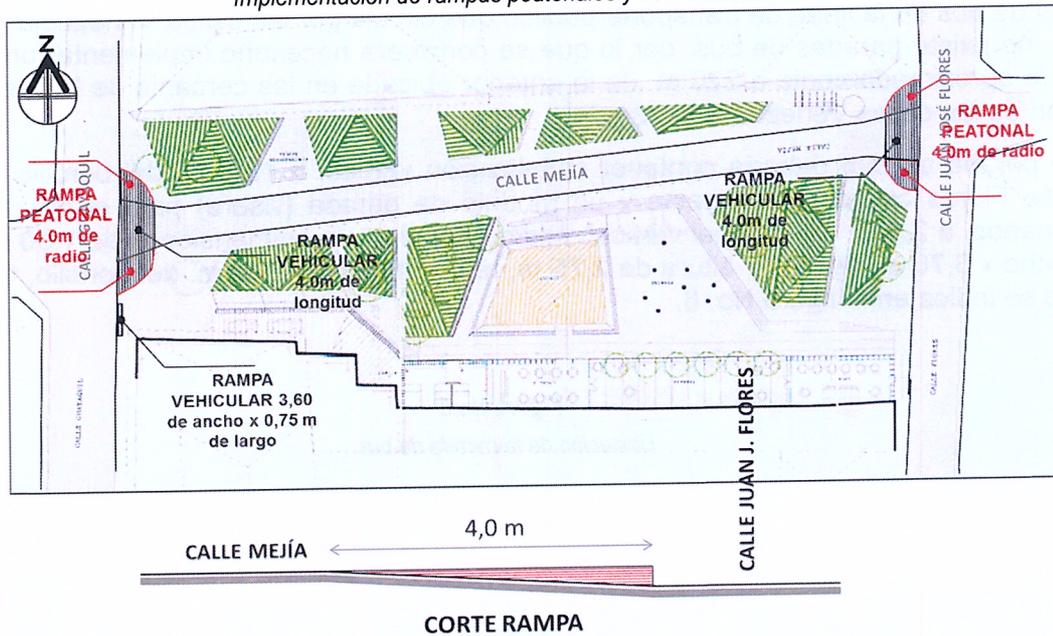


Modificación



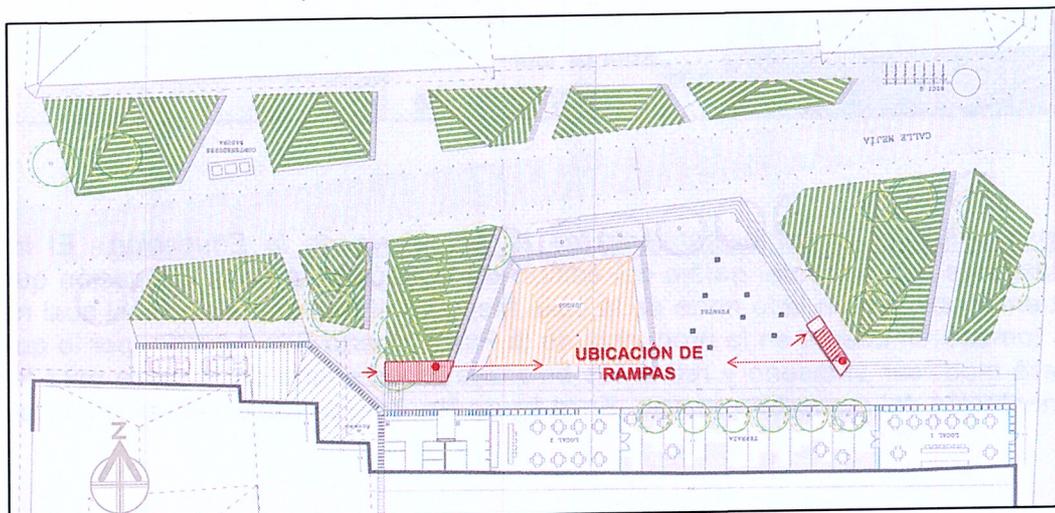
Implementación de rampas peatonales y vehiculares.- En los extremos de la plataforma única propuesta para la calle Mejía en el tramo comprendido entre las calles Guayaquil y Flores, no se han considerado rampas para la circulación peatonal y vehicular, así como tampoco el acceso vehicular lateral del lado sur que tiene su inicio en la calle Guayaquil. Se recomienda que esas rampas deben ser de: 4,0 m. de longitud para la circulación vehicular. Para los peatones se recomienda que las aceras tengan un rebajamiento suave en las esquinas, de forma que se acoplen a las rampas vehiculares. Para el acceso vehicular lateral de 3,60 m. de ancho x 0,75 m. de largo, como se indica en la figura No. 4

Figura No.4
Implementación de rampas peatonales y vehiculares



Ubicación de Rampas en el centro de la plaza. - Se ha observado en esta alternativa 1, que el lado sur de la plaza no se han considerado rampas para la circulación de personas con capacidades especiales; para el cambio de nivel o de integración con otros espacios solo existe graderíos. Por lo tanto se recomienda ubicar rampas junto a los graderíos oeste y este del centro de la plaza, tal como se ilustra en la figura No. 5.

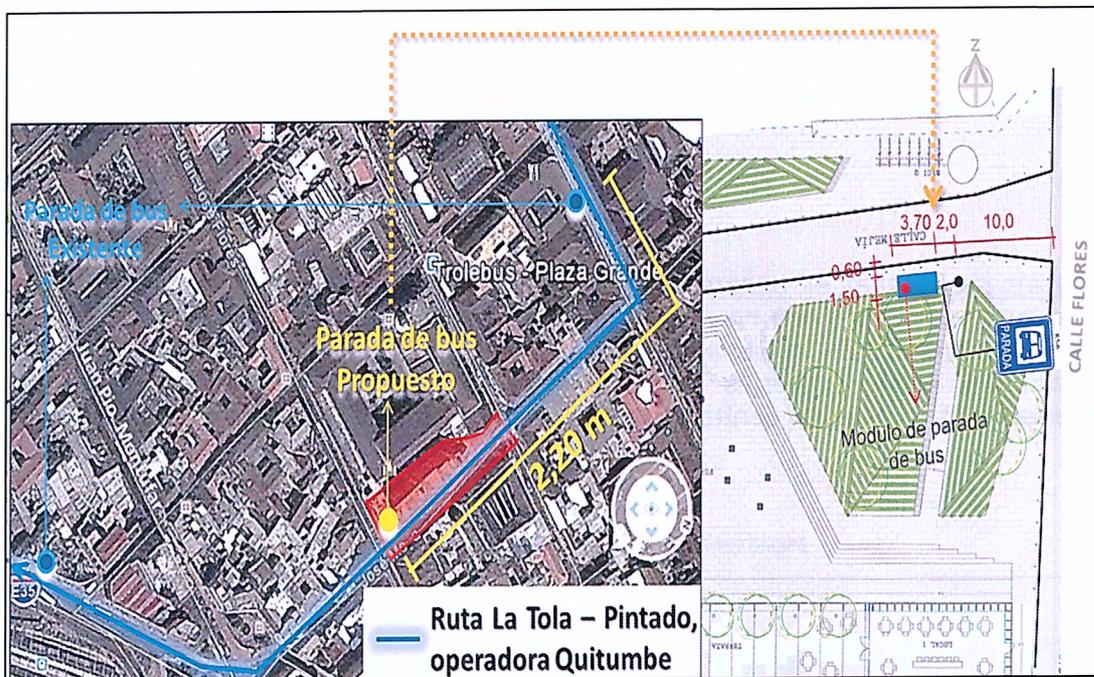
Figura No.5
Implementación de rampas en el lado sur de la Plaza



Implementación de una Parada de bus.- En el tramo de 500 m de longitud entre paradas de bus de la línea de transporte público que circula por las calles Venezuela y Mejía, no existe paradas de bus, por lo que se considera necesario implementar una parada aproximadamente a 220 m. de la anterior ubicada en las cercanías de la intersección de las calles Venezuela y Olmedo.

La parada de bus debería contener señalización vertical a 10,0 m. del bordillo de la calle Flores con dirección oeste y un módulo de parada (visera) para el refugio de usuarios, a 2,0 m. de la señal vertical, mismo que tiene las dimensiones de 1,50 m. de ancho x 3,70 m. de largo, altura de 2,75 m, retiro frontal de 0,60 m. del bordillo, tal como se indica en la figura No. 6.

Figura No.6
Ubicación de la parada de bus



Acceso vehicular al estacionamiento de la Secretaría de la Educación.- El ingreso/salida de vehículos del garaje del edificio de la Secretaría de la Educación que se encuentra ubicado en lado norte de la calle Mejía en el tramo analizado, el cual no ha sido tomado en cuenta en la propuesta de la Plaza Huerto San Agustín, por lo que se deberá modificar el diseño y retirar los bolardos en este lado de la plaza para la implementación del respectivo acceso. En la figura No. 7 se puede observar lo indicada.

Figura No.7

Ingreso/salida vehicular del edificio de la Secretaría de la Educación



Conexión de espacios públicos.- Sobre la calle Mejía existen otros espacios públicos que fueron creados con los mismos objetivos del proyecto analizado, por lo que se estima pertinente se dé el mismo tratamiento a todo el eje de circulación peatonal desde la calle García Moreno hasta la calle Juan Pío Montúfar, como por ejemplo: cambio de piso en las aceras, rebajes o rampas en las intersecciones, entre otras. Por lo tanto, se recomienda revisar estos detalles que son claves en la integración de los espacios públicos del sector. (Ver figura No. 8).

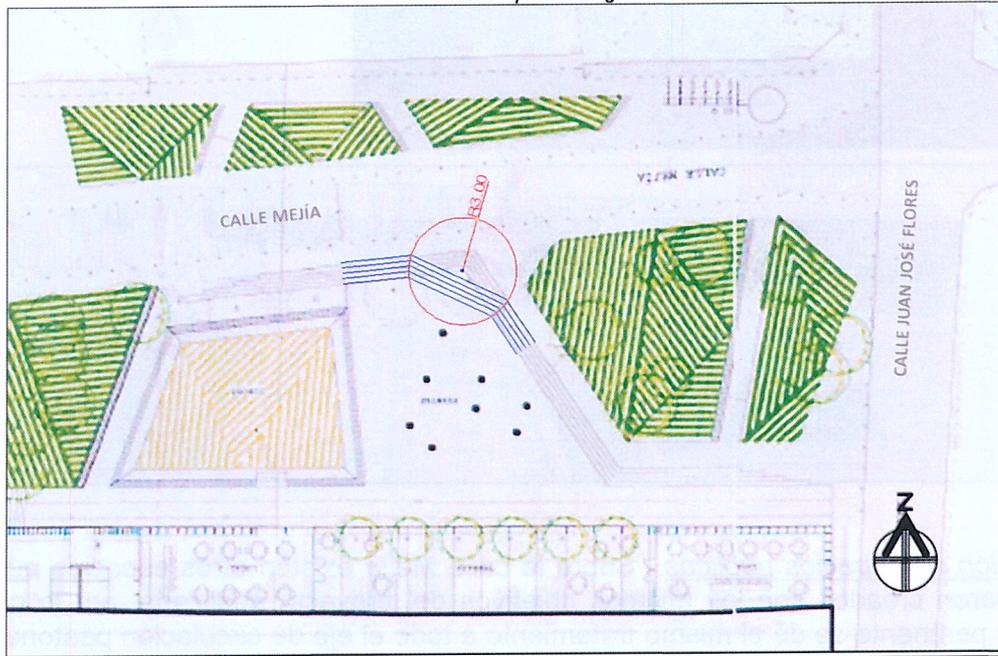
Figura No.8

Eje de conexión de espacios



Chaflán en la esquina del graderío que delimita la plaza central.- En la plataforma central del lado sur de la calle Mejía, existe un graderío que delimita la plaza, mismo que la esquina del graderío se deberá realizar un chaflán, utilizando 3,0 m. de radio para trazar la diagonal, ya que esta modificación permitirá facilitar el giro de los peatones, como se ilustra en la figura No. 9.

Figura No.9
Chaflán en la esquina del graderío



Mantener el sistema de control de tráfico.- En la inspección se verificó que las intersecciones de la calle Mejía con Guayaquil y Flores (límites del proyecto analizado) están reguladas por un sistema de semáforos, el cual se deberá mantener ajustándose al diseño del proyecto, ya que dichos dispositivos son necesarios para canalizar con seguridad los importantes flujos peatonales y vehiculares que circulan por dichas intersecciones.

Descripción de la Alternativa-2:

Con fecha 8 de mayo de 2014, se hace la entrega de un documento por parte del Arq. Juan Bernardo Rosero, Gerente de Proyecto de Revitalización de Centro Histórico, en el cual contiene el plano de implantación de la segunda propuesta de la Plaza Huerto San Agustín.

El proyecto plantea que la calle Mejía, en el tramo comprendido entre las calles Guayaquil y Flores, mantenga el actual trazado vial, en el que se desarrollará una plataforma única a nivel de las aceras contiguas, en donde la circulación vehicular y peatonal estará delimitada por bolardos.

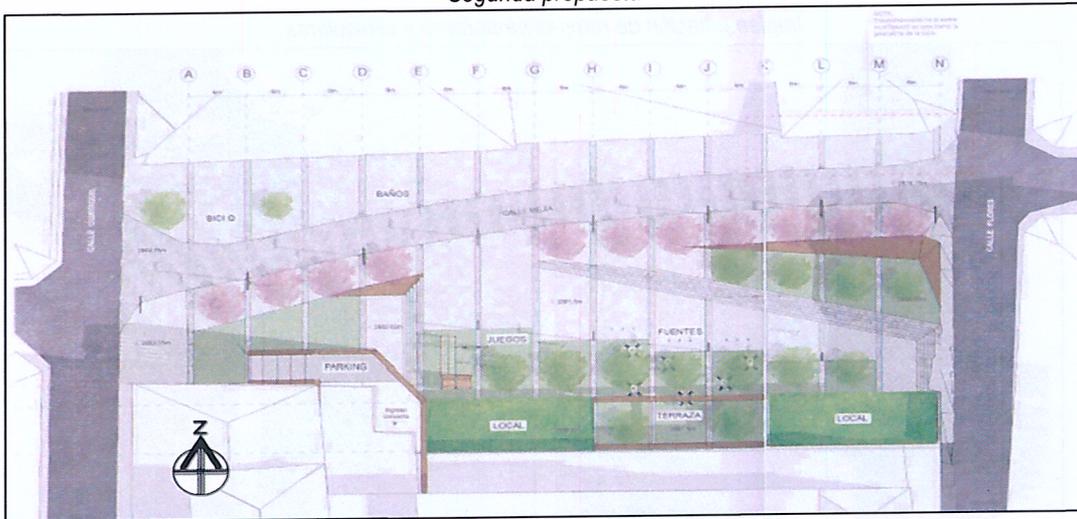
En lado sur respecto de la calle Mejía, el proyecto considera la eliminación del edificio donde funcionaba el Registro Civil, locales comerciales y oficinas al igual que la alternativa anterior. Ese espacio se plantea destinarlo como espacio público en el que se desarrollará una plaza conformada por tres plataformas que generan por el desnivel del terreno. La primera de ellas contiene un espacio libre y un estacionamiento vehicular lateral; la segunda contiene un espacio en el que se ubican juegos, fuentes de agua y en la parte posterior se ubicarán dos locales destinados para restaurantes, una te-

rraza para las mesas de éstos y servicios higiénicos; y, la tercera contiene un espacio libre limitado de las aceras perimetrales por un espacio verde (jardinera). Estas tres plataformas se vinculan entre sí mediante graderíos y la acera perimetral paralelas a las vías circundantes.

En lado norte respecto de la calle Mejía, se plantea el desarrollo de un espacio público en el que se ubicarán un sitio para estacionar bicicletas y un espacio para baños públicos móviles. En este caso, el desarrollo de esta plataforma es continuo manteniendo la pendiente de la vía

En la figura No. 10 se ilustra lo indicado.

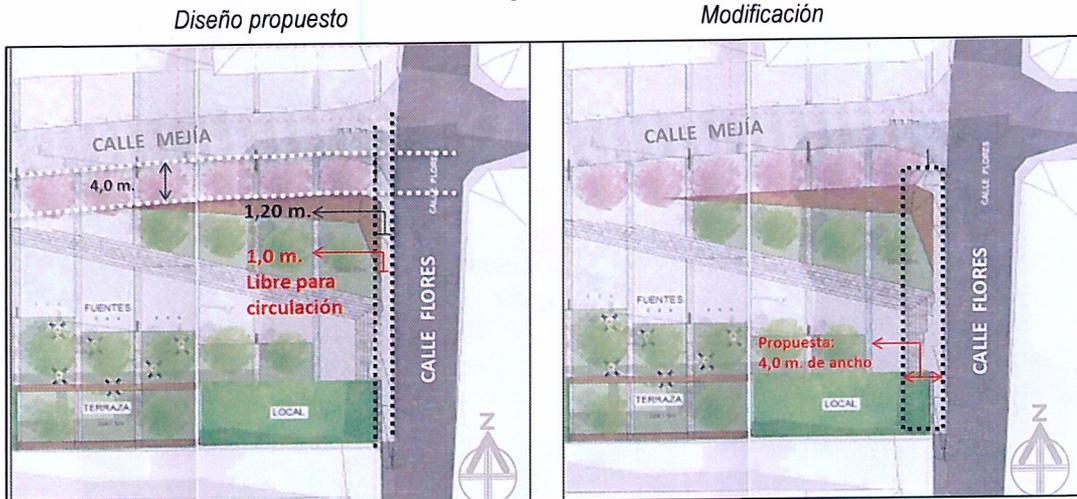
Figura No.10
Segunda propuesta



Observaciones a la Alternativa-2:

Modificación del ancho de la acera.- En la acera perimetral contigua a la calle Flores, se identifica que esta tiene un ancho de 1,20 m. incluido el emplazamiento de los bolar- dos, con lo cual se estima que quedaría un ancho libre de 0,90 m. para la circula- ción peatonal, estableciendo una afectación para el normal desarrollo de esa actividad. Por consiguiente, se recomienda que la acera sea igual al ancho y al tratamiento de la acera perimetral sobre la calle Mejía (4,0 m.), incluido el emplazamiento de los bolar- dos, como se ilustra en la figura No. 11

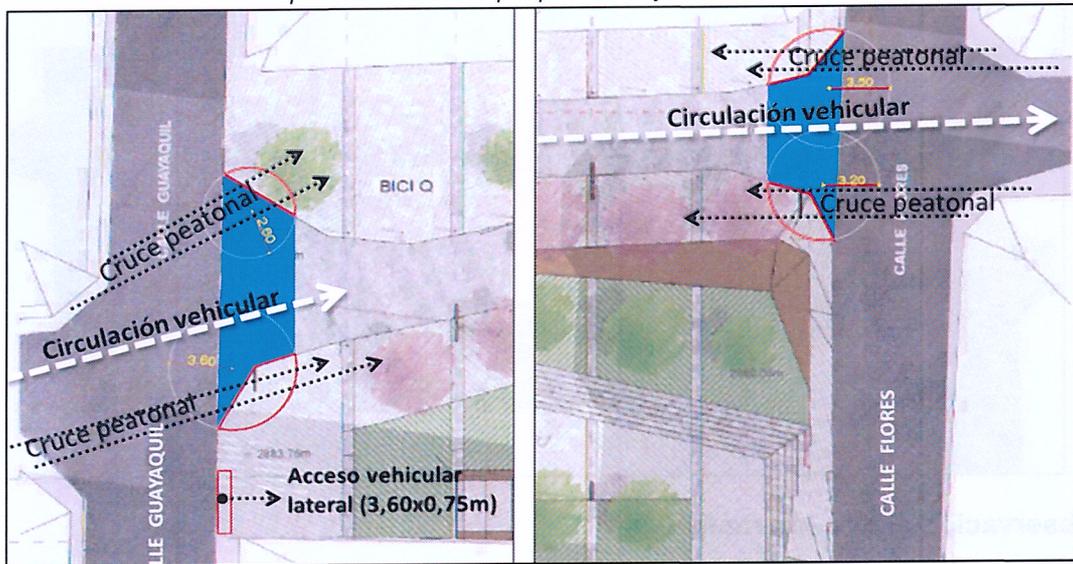
Figura No.11



Implementación de rampas peatonales y vehiculares. - En los extremos de la plataforma única propuesta para la calle Mejía en el tramo comprendido entre las calles Guayaquil y Flores, no se han considerado rampas para la circulación peatonal y vehicular, así como tampoco el acceso vehicular lateral del lado sur que tiene su inicio en la calle Guayaquil. Se recomienda que esas rampas deben ser de: 4,0 m. de longitud para la circulación vehicular. Para los peatones se recomienda que las aceras tengan un rebajamiento suave en las esquinas, de forma que se acoplen a las rampas vehiculares. Para el acceso vehicular lateral de 3,60 m. de ancho x 0,75 m. de largo, como se indica en la figura No. 12.

Figura No.12

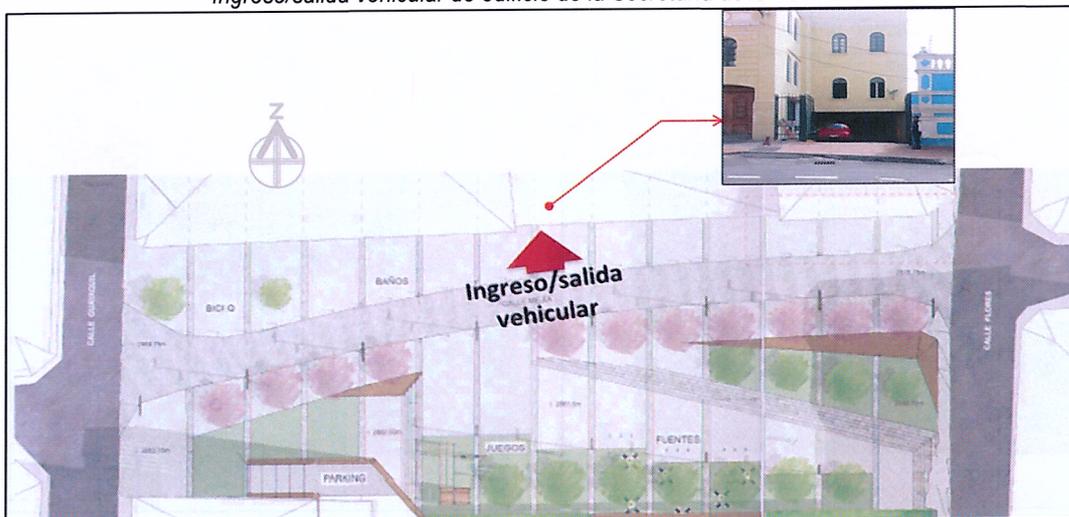
Implementación de rampas peatonales y vehiculares



Acceso vehicular al estacionamiento de la Secretaría de la Educación. - El ingreso/salida de vehículos del garaje del edificio de la Secretaría de la Educación que se encuentra ubicado en lado norte de la vía (ver figura No.13), no se ha tomado en cuenta en la propuesta de la Plaza Huerto San Agustín, por lo que se deberá retirar los bordados en este lado de la plaza para la implementación del respectivo acceso.

Figura No.13

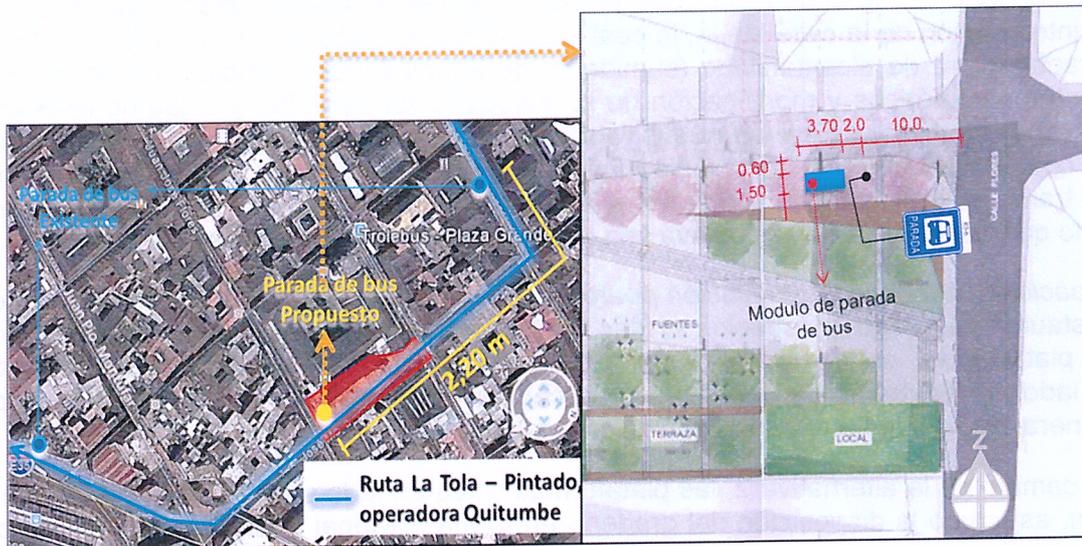
Ingreso/salida vehicular de edificio de la Secretaría de la Educación



Implementación de una Parada de bus.- En el tramo de 500 m de longitud entre paradas de bus de la línea de transporte público que circula por las calles Venezuela y Mejía, no existe paradas de bus, por lo que se considera necesario implementar una parada aproximadamente a 220 m. de la anterior ubicada en las cercanías de la intersección de las calles Venezuela y Olmedo.

La parada de bus debería contener señalización vertical a 10,0 m. del bordillo de la calle Flores con dirección oeste y un módulo de parada (visera) para el refugio de usuarios, a 2,0 m. de la señal vertical, mismo que tiene las dimensiones de 1,50 m. de ancho x 3,70 m. de largo, altura de 2,75 m, retiro frontal de 0,60 m. del bordillo, tal como se indica en la figura No. 14

Figura No.14
Ubicación de la parada de bus



Ubicación de Rampas en el centro de la plaza.- Se ha observado en esta alternativa 1, que el lado sur de la plaza no se han considerado rampas para la circulación de personas con capacidades espaciales; para el cambio de nivel o de integración con otros espacios solo existe graderíos. Por lo tanto se recomienda ubicar rampas junto a los graderíos oeste y este del centro de la plaza, tal como se ilustra en la figura No. 15.

Figura No.15
Implementación de rampas en el lado sur de la Plaza



3. Análisis comparativo de las propuestas desde el ámbito de la movilidad

Concepto general de las propuestas.- Las dos alternativas se encuentran planteadas sobre la calle Mejía en el tramo comprendido entre las calles Guayaquil y Flores, como una plataforma única a nivel de las aceras, en donde la circulación vehicular y peatonal estará delimitado por bolardos, lo cual permite que los dos espacios laterales a la calle Mejía se nivelen visualmente como un solo espacio. El del lado sur es el más grande y se lo ha tratado generando tres plataformas que se encuentran a su vez en un mismo espacio, pero con formas diferentes. El espacio norte, define en la alternativa No. 1, una área de circulación incorporando espacios verdes (jardinerías), lo cual le da una categoría de otra pequeña plaza; mientras que en la alternativa No. 2, el espacio se conforma únicamente como una acera amplia de circulación peatonal. Es este caso, la alternativa No. 1 ofrece mejores condiciones de tratamiento de espacio público.

Trazado vial.- En la alternativa 1, se propone cambiar el actual trazado vial del tramo de intervención de la calle Mejía, lo cual implica que se debe modificar toda la parte de infraestructura de alcantarillado (sumideros de aguas lluvias), reubicación de los elementos semafóricos y modificación de su infraestructura (ductos y cajas de revisión), así como también realizar un nuevo replanteo de la vía; ésta situación conlleva a que los costos y el tiempo de ejecución aumenten. En la alternativa 2, el actual trazado vial del tramo de intervención se mantiene, situación que facilitará la ejecución del proyecto, lo que hace que esta alternativa sea mejor que la No. 1 en este aspecto.

Espacios públicos y de circulación peatonal.- En la alternativa 1, los espacios públicos (restaurantes, juegos), espacios verdes conformados por la circulación peatonal sobre las plataformas, así como también la plaza central delimitada por el graderío ubicado en lado sur del tramo de intervención, hace que cada espacio de éstos funcionen de manera específica fuera de la circulación peatonal principal de paso.

En cambio en la alternativa 2, las plataformas libres en lado sur del tramo de intervención, así como la disposición del graderío en forma diagonal orientado para la conformación de una plaza central, hace que ésta sea interrumpida por la circulación peatonal de paso, perdiéndose el rol de un espacio de descanso o recreación pasiva. Cabe resaltar que las amplias aceras perimetrales propuestas junto a la calles Mejía y Guayaquil, se puede advertir de que atenderá de manera adecuada la demanda de los peatones que transitan por esta banda, mostrando una mejor oferta con respecto a la alternativa No. 1

No obstante de que las dos alternativas tienen aspectos positivos que las caracterizan, sin duda que la alternativa No. 1 presenta una mejor situación de oferta de espacio público.

4. Conclusiones y Recomendaciones

- De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la propuesta que mejores condiciones presenta respecto a la movilidad tanto en la circulación peatonal como vehicular, así como en la conformación de espacios urbanos es la alternativa No. 1, por lo que se recomienda que dicho proyecto sea desarrollado de manera definitiva. Para tal efecto, es necesario se tome en consideración las observaciones y sugerencias antes detalladas, de forma que el desarrollo del proyecto cumpla con los objetivos de seguridad vial y en general potenciar las ventajas de disponer de espacios públicos de alta calidad. Adicionalmente, la implementación de la señal y mobiliario de una parada de bus.

- Poner en conocimiento el presente informe al Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, para que realicen los ajustes correspondientes al diseño.



Elaborado por: Geovanny Mullo P.
Aprobado por: Marcelo Narváez Padilla
Para: Ing. Jean Pol Armijos Leray

• Para el cumplimiento de este informe al Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, para que tomen las medidas correspondientes al diseño

[Handwritten signature]

Elaborado por: Geovany y Nelly R.
Revisado por: Marcela Álvarez Pineda
Firma del Jefe del Área: [Firma]

