**ASUNTO : Resumen Ejecutivo Proyecto: IMPLEMENTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA SUR – FASE 1**

|  |
| --- |
| **RESUMEN EJECUTIVO** |

1. **ANTECEDENTES:**
* Mediante el Oficio No. SM-2438, de 12 de Octubre de 2015, Secretaría de Movilidad envió los productos de la consultoría “Ciclovías Sur de Quito” a la EPMMOP (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas) para su ejecución. Previo a la implementación se solicitó se realice una actualización de los productos en base a las últimas normas INEN de señalización vial y se considere parcialmente las recomendaciones realizadas en el Manual de Infraestructura Ciclista también adjunto en el Oficio.
* Con Hoja de Ruta No. TE-MAT-08855-15 UEP-CA 1812 SG del 05 de noviembre de 2015, la Unidad de Espacio Público de la EPMMOP recibe la documentación enviada por la Secretaría de Movilidad y comunica el inicio de proceso de revisión y actualización.
* Mediante el Memorando 058 – GG, de fecha 05 de febrero de 2016, el Gerente General de la EPMMOP, Ing. Alejandro Larrea delega al Arq. Damien Kientz coordinar todos los proyectos relacionados a infraestructura ciclista que incluye la coordinación, revisión y actualización de los productos de la consultoría “Ciclovías Sur de Quito”.
* En atención al encargo antedicho, con fecha 30 de marzo de 2016, mediante memorando No. 009-COORD-BIC-GG-2016, se solicitó la documentación sobre los productos finales de la consultoría de “Ciclovías Sur de Quito”, para continuar con el proceso de revisión técnica de los mismos, complementación y contratación de obras.
* Con Oficio No. DAL-UEP-570, fechado 01 de Abril de 2016 se recibe la documentación de la Unidad de Espacio Público, referente al proyecto “Ciclovías del Sur de Quito” que consta de 1 CD con los siguientes archivos:
* ARCHIVO EJECUTABLE: CICLOVIA ver 2010.dwg
* ARCHIVO EJECUTABLE: CICLOVIAS NORTE.dwg
* ARCHIVO PDF: Modelo infraestructura ciclista Quito.pdf
* ARCHIVO PDF: Reporte auditoria ciclista 150119.pdf
* Mediante oficio No. SM-1070-2016, de 8 de julio de 2016, la Secretaria de Movilidad solicita el envío de la información y detalles sobre el avance del proyecto Ciclovías del Sur, así las fechas tentativas para la implantación.
* Con oficio No. 2993 – GG-SG, de 30 de agosto 2016, se solicita la aprobación para la implementación de ciclovías Sur de la Etapa 1.
* Mediante oficio No. SM- 0956 -2017, de 30 de junio 2017, la Secretaria de Movilidad solicita realizar modificaciones antes de emitir un pronunciamiento al proyecto ciclovías Sur de Quito Etapa 1.
* Mediante oficio No. 633 – GEF – DE, de 09 de agosto de 2017, dirigido a Abogado Rubén Darío Tapia, Secretario de Movilidad del DMQ, se remite el proyecto Ciclovías Sur de Quito Fase 1 con las solicitudes de modificaciones incorporadas en su totalidad, para aprobación por parte de Secretaría de Movilidad.
* Secretaría de Movilidad informa que se requiere realizar una socialización del proyecto con la Agencia Metropolita de Tránsito previo a la aprobación del proyecto. Aún se espera confirmación formal de dicha reunión, previamente acordada a realizarse el día 21 de septiembre de 2017.
1. **OBJETIVOS:**

**Objetivo General:** El proyecto busca implementar infraestructura ciclista adecuada y segura en el sector norte de la ciudad de Quito considerando aspectos sociales, ambientales y económicos como ejes fundamentales para la implementación de este esquema de transporte:

**Inclusión Social. –** El proyecto se concibe como una alternativa de movilidad para un amplio grupo de la población que incluye usuarios de distinto género, edad y situación económica de acuerdo a la identificación de actividades y necesidades, devolviéndoles el derecho a la ciudad e independencia a niños, jóvenes y a todos aquellos que no tienen acceso a un vehículo motorizado. Se busca implementar infraestructura protegida y visible como un elemento que se integra y respeta la red de movilidad existente, adaptándose a las condiciones del entorno y estableciendo parámetros que prioricen la presencia de peatones y ciclistas.

**Conectividad y Accesibilidad. -** El proyecto contempla la ubicación de equipamientos urbanos (salud, educación, cultura, comercio, empleo) y servicios como puntos de origen y destino de viajes con la finalidad de conectarlos a través infraestructura ciclista adecuada y segura. Del mismo modo se busca vincular el proyecto con rutas de transporte público existente y futura (Trolebús, Ecovía, MetroBus, Metro de Quito) aportando a la generación de un servicio multimodal con la presencia de estacionamientos y estaciones de bicicleta pública.

**Economía y Bienestar. -** Una red ciclista conectada, eficiente y segura, brindará una imagen renovada a la ciudad e impulsará el bienestar y salud de sus usuarios. La inversión que conlleva este tipo proyectos es baja en la relación al impacto positivo que ocasiona en la comunidad: pacificación vial y recuperación de espacios públicos son algunas estrategias que complementan a la propuesta. La presencia de personas en las calles es una excelente herramienta para mejorar la seguridad, impulsar la economía local, facilitar el emprendimiento, activar sectores determinados, etc.

* 1. **OBJETIVOS ESPECIFICOS**
* Complementar y optimizar la red de infraestructura ciclista existente generando una red definida.
* Instaurar a la bicicleta como un medio de transporte cotidiano y seguro en el DMQ.
* Mejorar la conectividad, accesibilidad hacia y desde el Sur, Centro – Norte y Norte de Quito.
* Fomentar la redistribución económica e incentivar el emprendimiento y la creación de nuevos negocios que hoy en día fracasan o no suceden debido a la necesidad de infraestructura costosa destinada a estacionamientos vehiculares.
* Fortalecer los encuentros humanos, facilitando el reconocimiento de los grupos sociales y sus necesidades.
1. **JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**
* El proyecto se basa en los principios de la movilidad sostenible teniendo como objetivo principal elaborar propuestas orientadas al bien colectivo de los que viven en las grandes ciudades, a través de una mejor movilidad y accesibilidad para todos los ciudadanos.

Desde este punto de vista la bicicleta activa las calles y provee a la gente de una forma eficiente y conveniente para transportarse en distancias cortas y medias sobre todo en las horas pico. La bicicleta permite el transporte “puerta a puerta”, utilizando menos espacio y recursos, como una alternativa más saludable y sustentable, en comparación con los automóviles y taxis, al mismo tiempo que incrementa la cobertura del transporte público al promover la intermodalidad. Para promover su uso, hay que lograr que los usuarios de la bicicleta se sientan seguros, en general, entre cuantas más bicicletas haya en las calles, más seguridad tendrán. Esto también requiere de la paulatina disminución del tránsito automovilístico y de la creación de una infraestructura especializada para la circulación de las bicicletas como son las ciclovías.

En el Plan Maestro de Movilidad para DMQ, menciona que la red de ciclovías tendrá un desarrollo paralelo o integrado a los principales ejes viales de los centros urbanos, u ocupando vías alternas que le den la seguridad necesaria. Debe estar debidamente iluminada, señalizada, semaforizada con preferencia de paso sobre el tráfico motorizado.

La red urbana dispondrá de facilidades de estacionamiento y estará enlazada al sistema de transporte público a través de estaciones de transferencia intermodales con sitios seguros para el estacionamiento de bicicletas durante las horas valle y algunas de las unidades de transporte público facilitaran el traslado de bicicletas.

****

Imagen A: Esquema conceptual del transporte no motorizado

Fuente: Plan Maestro de Movilidad para el DMQ.

1. **RESUMEN DEL PROCESO DE DESARROLLO:**
* Se actualiza el proyecto resultante de la consultoría “Ciclovías Sur de Quito” en base a las Normas INEN 004 – Parte 6 y en base al Modelo de Infraestructura ciclista desarrollado en la consutloría “Estudio de evaluación y mejoramiento de la infraestructura ciclista y optimización del sistema de bicicleta pública de Quito”.
* Se realiza una revisión del proyecto en base a un mapeo de todos los principales equipamientos, infraestructura de transporte público, servicios, destinos, orígenes y atractores de viaje dentro de la zona sur de Quito y se identifican los principales puntos inconexos. A partir de este análisis se fortalece y se amplía la red propuesta en la consultoría “Ciclovías Sur de Quito”. Se genera una red más densa y conectada con el fin de producir infraestructura más atractiva y con mayor capacidad de inducir demanda y uso.
* Una vez revisado, actualizado y retroalimentado el proyecto, por facilidad de implementación y temas presupuestarios, el proyecto “Implementación de Infraestructura Ciclista Sur de Quito” se divide en dos fases.
1. **RESUMEN DEL PROYECTO Y AVANCES:**

**Red Sur de Quito Fase 1** (implementación 2018 - 2019)

* **Extensión:** 38.93 km desde el Centro Histórico hasta Solanda:
* **Corredores:**

- Calle Ambato, Cinco de junio, Epiclachima, Iturralde

- Av. Alonso de Angulo

- Av. Tnte Hugo Ortiz – Av. Cardenal De La Torre

- Calle Teodoro Gómez De La Torre, Pinllopata, Manglaralto, Pusir.

- Av. Rodrigo de Chávez

- Calle Lauro Guerrero - Cori

- Av. Ajaví

- Núñez De Balboa, A. de Mendoza, Francisco Mendoza, Pedro Dorado.

- León de la Cueva, Hurtado De Mendoza – Francisco Pérez – Alonso de la Fuente

- Av. Collahuazo, Huaynapalcón, Gral. Quisquis.

* **Presupuesto:** $ 1,400,000 USD (incluye IVA)

ESTADO DE AVANCES:

 **Estudios:** Avance: 100%

Planos revisados por GOM y por Secretaría de Movilidad. Falta aprobación por parte de Secretaría de Movilidad quienes indican que se requiere socializar con AMT previo a aprobación. Estamos a la espera de confirmación de la fecha de dicha reunión, que en principio se iba a realizar el día 21/09/2017.

**Términos de referencia:** 100% revisados y aprobados por DCP