

Hacienda Málaga

Plan de Movilidad Urbano Sostenible

Parroquia Cumbayá
Distrito Metropolitano de Quito

PROYECTO URBANÍSTICO SAN PATRICIO



**Estudio de Impacto de Trafico y
Medidas de Mitigación**

Quito, 18 de enero de 2018.

Contenido

Resumen Ejecutivo	2
Introducción	2
Identificación del predio	2
Conceptualización del proyecto arquitectónico.....	2
Uso de suelo	3
Localización de proyecto.....	3
Red Vial.....	4
Estado de las vías.....	4
Recopilación y análisis de información primaria	5
Medidas de Mitigación y Mejoras	5
Intercambiador de tráfico (Afectación predial Ruta Viva)	6
<i>Clasificación subsistema vial urbano</i>	8
Infraestructura vial propuesta.....	9
ANÁLISIS DE TRÁFICO	11
Introducción	11
Aforos automáticos.....	11
Proyecciones de tráfico Vehicular.....	14
Proyecciones.....	15
Niveles de Servicio.....	20
Modelación de la red.....	21
Conclusiones.....	27
Recomendaciones.....	29

Resumen Ejecutivo

Por requerimiento municipal se realizó una actualización al Estudio de Impacto a la circulación de Tráfico del proyecto arquitectónico Urbanización San Patricio – Hacienda Málaga, proyectada en dos fases, la primera al año 2022 y la segunda al año 2027. Considerando aforos vehiculares automáticos de flujos existentes al año 2017, La estimación de generación de viajes se realizó conforme a la metodología del Trip Generation Manual novena edición, publicado por el Institute of Transportation Engineers ITE, la metodología consiste en identificar el uso del suelo de acuerdo a la edificación a construir, se establece las unidades o superficies las cuales se representan en un gráfico, donde de acuerdo al número establecido en unidades o superficie, da como resultado el número de viajes generados por dicha edificación. Adicionalmente de este Manual se puede obtener los porcentajes de ingreso y salidas en la hora de mayor demanda. Ver tabla No. 1.

Introducción

Identificación del predio

Proyecto arquitectónico	Málaga – San Patricio – Plan Maestro
Propietario	Urbanizadora Málaga S.A.
Número de predio	1345504
Clave catastral	
Administración zonal	Tumbaco
Barrio/sector	Auqui chico
Área del terreno	550.195,56m ²

Conceptualización del proyecto arquitectónico

El proyecto urbanístico San Patricio – Hacienda Málaga por su ubicación en el territorio propone una centralidad urbana, acorde con las directrices del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) 2012 – 2022, tiene como política de desarrollo urbano, disponer y proveer a usuarios y población en general de una adecuada red de conectividad, accesibilidad y continuidad con una operación intermodal segura, ágil y eficiente, así como una proyección de facilidades para la oferta de transportes público y privado, articulada con la demanda de viajes motorizados y no motorizados generados por el proyecto, el tránsito de paso existente, el tráfico estimado de proyectos colindantes y el tráfico inducido, debidamente planificada e integrada a la red del DMQ, además que, permita gestionar primordialmente los flujos peatonales, de ciclo vías, transporte alternativo, transporte de pasajeros, vehículos livianos y de servicio logístico, considerando el comportamiento de la movilidad en general y la seguridad vial para cada escenario actual y futuro, según la demanda del

proyecto en funcionamiento o conforme al avance por etapas conforme su cronograma para el desarrollo de la construcción.

Uso de suelo

Fortalecimiento del sistema Distrital de centralidades rurales

Para el análisis de estructuración de un subsistema vial en el sector de San Patricio, parroquia Cumbayá, la propuesta de conectividad, accesibilidad y continuidad de los flujos del proyecto inmobiliario San Patricio, se articula a la funcionalidad territorial expresado en el PMOT 2012 – 2022, en la parte concerniente al sistema Distrital de centralidades, configurado como centralidad rural – centro oriente, en la cual contempla las zonas de Cumbayá, hacienda Málaga, Tumbaco, Primavera, y el Arenal. El proyecto San Patricio materia de este estudio, forma parte de la agrupación Tumbaco, considerado a una escala de Ciudad – Distrito.

Para la conformación del sistema Distrital de centralidades y el fortalecimiento de la ruralidad, la municipalidad, a través del PMOT 2012 – 2022, establece los siguientes criterios: concentración de equipamiento, servicios y actividades productivas; accesibilidad por medio de vías y transporte público; y distribución y tasas de crecimiento poblacionales. La conectividad del DMQ mediante la atención a las zonas de crecimiento y dotación de suelo urbano consolidado con vías arteriales, colectoras, y locales que fortalezcan el sistema.

Localización de proyecto

EL proyecto se localiza en un lote de terreno de 55 has. aproximadamente y está ubicado en la zona de San Patricio – Auqui chico de la Parroquia de Cumbayá, el predio está dotado de infraestructura vial existente y nueva, en la intersección de la nueva Ruta Viva y Vía a Lumbisí.

Figura No. 1 Uso de Suelo - Zona de influencia

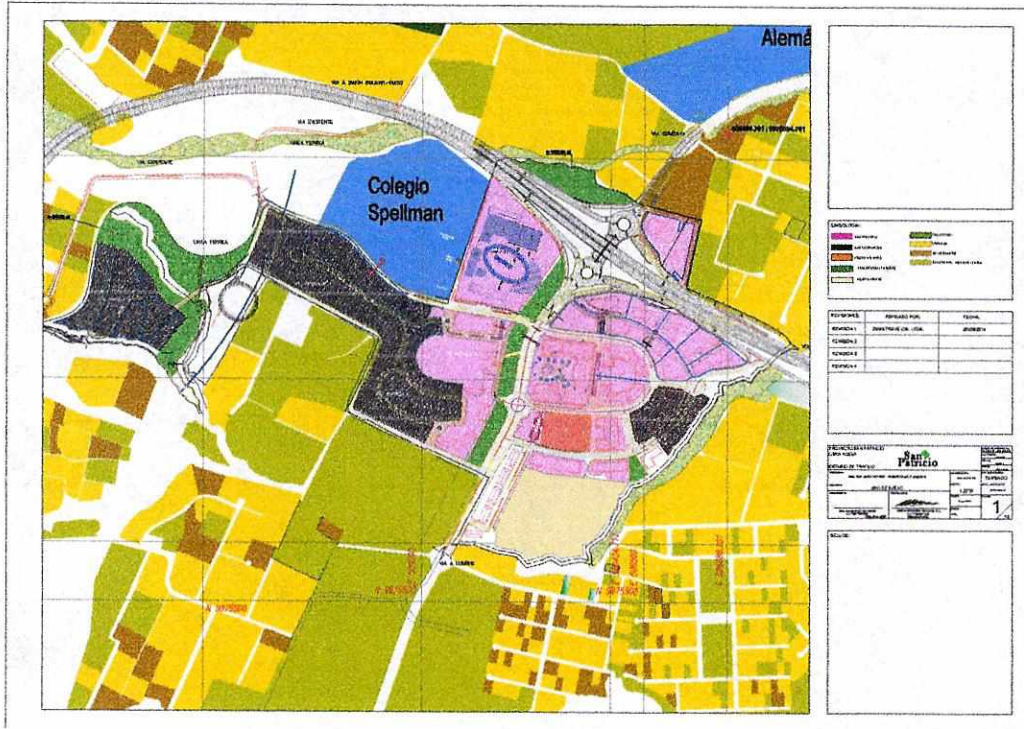
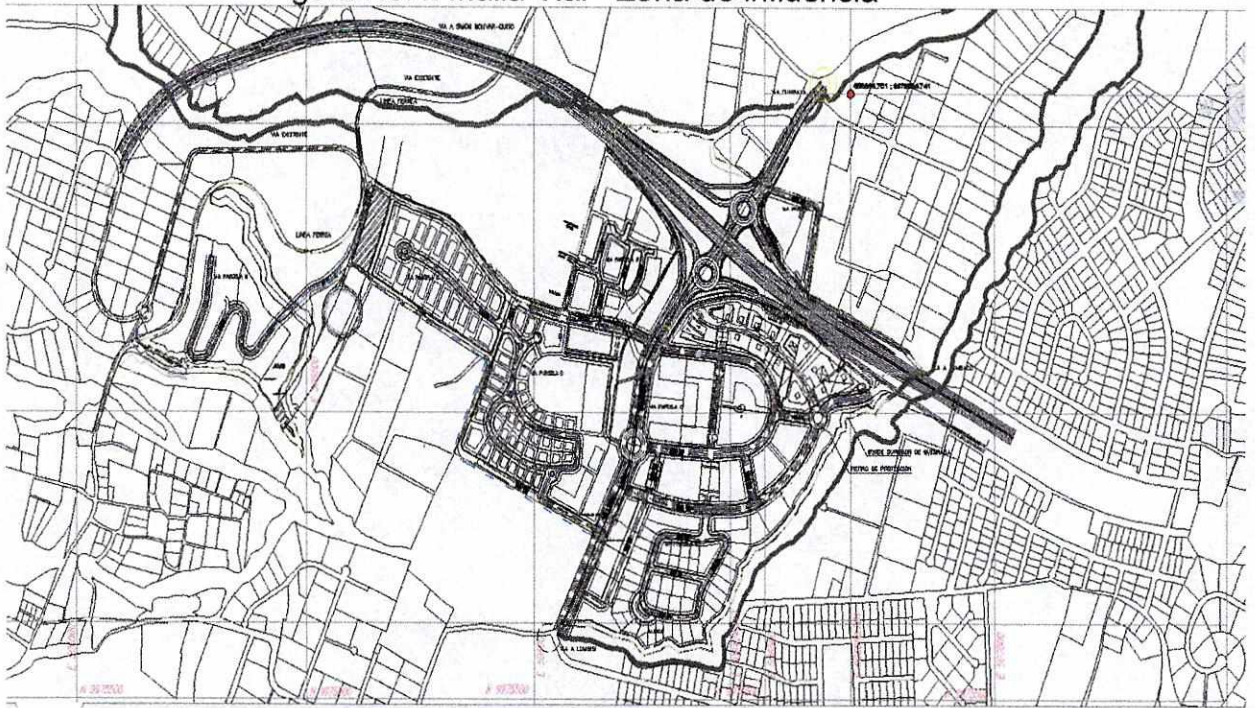


Figura No. 2 Malla Vial - Zona de influencia



Red Vial.

Estado de las vías

Las calles existentes del sector actualmente están deterioradas tanto la carpeta de rodadura como su estructura, carecen de aceras para peatones y senderos para ciclistas, la señalización es mínima y no tiene parterre, el eje vial del área

del área de influencia es la vía de acceso a Lumbisí calle Alfonso Lamiña son de doble sentido con un ancho de la calzada de 7m.

Las características geométricas y condiciones de la vía tanto en dimensiones como en la capacidad son de tipología agrícola para intensidades vehiculares bajas.

En general el estado de las vías presentes dentro del área de influencia se encuentra en estado deficiente y se requiere una intervención, debido a las nuevas condiciones de conectividad dadas por la operación de la ruta viva, y el futuro desarrollo del sector, así como de las labores normales y obligatorias relativas a su mantenimiento y conservación por parte de la autoridad competente.

Recopilación y análisis de información primaria

Se realizaron varias jornadas de toma de información en campo, las cuales se segmentó cada tipo de usuario dependiendo de su modo de movilización, de esta manera en la primera jornada se aforaron vehículos que circulan por la zona del futuro proyecto arquitectónico, en la segunda jornada se repitió el procedimiento contemplando peatones que ingresaran o salieran del equipamiento y en la tercera jornada se contabilizaron vehículos en las principales vías e intersecciones conforme se observa en las figuras siguientes y que pertenecen al área de influencia delimitada para este estudio.



Foto 1



Foto 1

Medidas de Mitigación y Mejoras

Por la características del sector y el concepto principal urbanístico del proyecto San Patricio se basa en criterios de seguridad vial con fundamento en diseño de infraestructura de tráfico calmado, que permite la priorización del peatón y bici sobre el vehículo motorizado, dotando de facilidades de tráfico y sistema de control de tránsito que permiten a los residentes y usuarios del proyecto circular con seguridad y confort, de igual manera se contempla fundamentos de continuidad de senderos peatonales reduciendo al máximo barreras artificiales o naturales (cruces – pendientes – escaleras) logrando así un espacio para la interacción, accesibilidad y conectividad de personas.

Para los viajes internos se contempla la dotación de senderos exclusivos para bicicletas, así como carriles compartidos con vehículos motorizados los cuales como se mencionó en el párrafo anterior se basan en criterios de diseño de zonas 30 o tráfico calmado.

Las condiciones prevalecientes de la infraestructura vial propuesta para la operación vehicular en el subsistema vial, considera condiciones geométricas de tres carriles por sentido con un ancho de carril de 3,50m para la vía Lumbisí con faja separadora o parterre y velocidad máxima de 50km/h.

Para las calles locales comerciales y residenciales, se considera condiciones geométricas de dos carriles por sentido con un ancho de carril de 3,00m para las vías y velocidad máxima de 30km/h con dos carriles laterales para bicicletas de 1,30m de un sentido.

En relación a las pendientes son menores y se encuentran dentro de los parámetros aceptables de diseño geométrico vertical.

Intercambiador de tráfico (Afectación predial Ruta Viva)

El proyecto arquitectónico San Patricio – Hacienda Málaga presento a la ciudad una propuesta de optimización del intercambiador, como principal medida de mitigación del impacto a la circulación del tráfico vehicular, generado por el proyecto arquitectónico y sobre las vías colindantes al predio. La propuesta se basa en la implementación de un sistema de doble rotonda ubicado a la altura del escalón Lumbisí, los cuales sirven como nodos colectores y distribuidores del tráfico vehicular para todos los sentidos de la nueva ruta viva. Ésta propuesta de dos redondeles actualmente se encuentra en operación desde el 5 de diciembre del 2013.

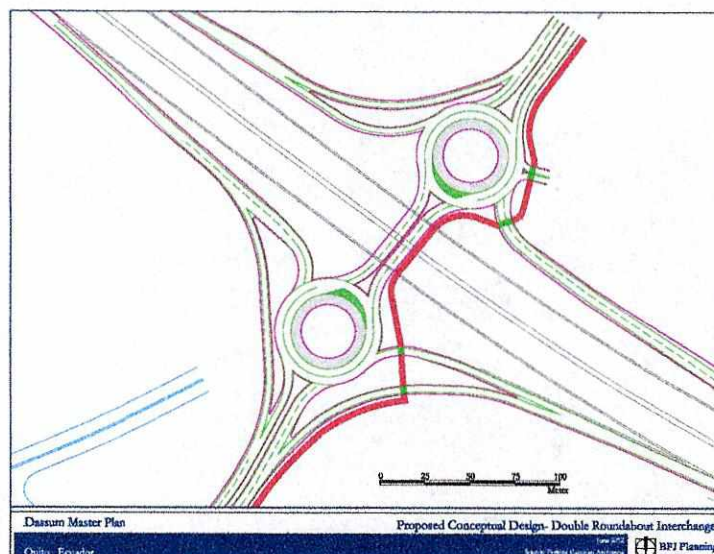


Figura 4 Diseño Intercambiador doble rotonda.

Se encuentra implantado y construido en una superficie aproximada de 8.5 ha de propiedad del proyecto San Patricio, que forman parte del plan de mitigación al impacto de circulación vehicular, generado por la construcción y operación

del proyecto arquitectónico de carácter turístico, comercial, residencial y corporativo, así como de la zona de influencia de la centralidad urbana.

El estudio del proyecto, incorpora el análisis del eje vial principal (vía Lumbisí – calle Augusto Lamiña), así como el acceso directo desde los carriles de servicio de la ruta viva, que sirve como infraestructura vial de acceso y conectividad a los predios a través de vías locales del proyecto/sector y desde estas a las parcelas y lotes por medio de senderos peatonales, áreas verdes, servidumbres de paso, ciclo vías, pasajes, carril compartido y acceso a subsuelos.

La asignación de volúmenes de vehículos clasificados en la hora de máxima demanda (HMD) AM y PM, generados por el proyecto Urb. San Patricio, tráfico de paso de poblaciones aledañas al mismo. (Lumbisí, Santa Mónica, San Patricio, San Juan alto, la Primavera y Cumbayá) y el tráfico adicional que genera la nueva oferta vial propuesta¹ son distribuidos en la red vial objeto de este análisis.

En este sentido y establecida la condición prevaleciente de la infraestructura vial diseñada la malla vial del proyecto, sobre un software de micro simulación AIMSUN. Se presenta los escenarios con proyecciones a los años 2022 y 2027 para analizar el comportamiento operacional e intensidades vehiculares sobre la red vial, en los tramos correspondiente a cada frente del predio de la vía que corresponde a la vía local, colector y arterial de la zona de influencia directa del proyecto, que acceden y conectan con la red vial distrital de menor jerarquía con los predios y calles del proyecto arquitectónico.

Para la puesta en operación de las facilidades turísticas, parques de recreación, predios residenciales, oficinas, comercio y áreas públicas verdes, el proyecto considera la construcción de aproximadamente 11 km de calles y avenidas bajo criterios de pacificación del tráfico, mediante la utilización de elementos y dispositivos de seguridad y señalización vial horizontal y vertical, 22 km de aceras caminables en solo nivel, 15 km de ciclo vías segregadas y compartidas y su diseño incorpora lo dispuesto en la Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, respecto a especificaciones para vías urbana que establece el régimen del suelo en el DMQ, Anexo Único.

Las sentidos de circulación de las vías del área de influencia se encuentran incluidos en el plano de señalización vial establecido para el presente proyecto de forma detallada, pero por su configuración vial todas las vías son bidireccionales.

El análisis y diseño identifica a la ruta viva como la vía arterial que conecta con la vía Cumbayá – Lumbisí como el principal eje de conexión local del proyecto y el sector, siendo ésta, por su localización y conectividad con la red vial Distrital la que atrae un gran volumen de tráfico de paso e inducido, categorizado como eje Colector dentro de la jerarquía de la red vial del DMQ,

¹ Tráfico Inducido

según el PMOT 2012 – 2022, que permite entrelazar los flujos con la vías de menor jerarquía como lo son la vías locales comerciales o residenciales.

Clasificación subsistema vial urbano²

Tabla No. 2

No.	Nombre de la Vía	Clasificación	No. Carriles
1	Ruta Viva	Arterial - Expresa	6 Expresos. 4 Servicio.
2	Alfonso Lamiña – Vía Lumbisí	Colectora	2 por sentido
3	Calle Colegio Spellman (A)	Local	2 por sentido
4	Calle Capilla El Horeb	Local	1 por sentido
5	Calle Hcda. Málaga	Local	1 por sentido
6	Calles Internas Parcela C.	Local	2 por sentido
7	Calles Internas (Residencial)	Local	1 por sentido
8	Ciclo vía	Local	2 por sentido

Elaboración propia Fuente PMOT DMQ 2012 - 2022

Malla vial proyecto urbanístico

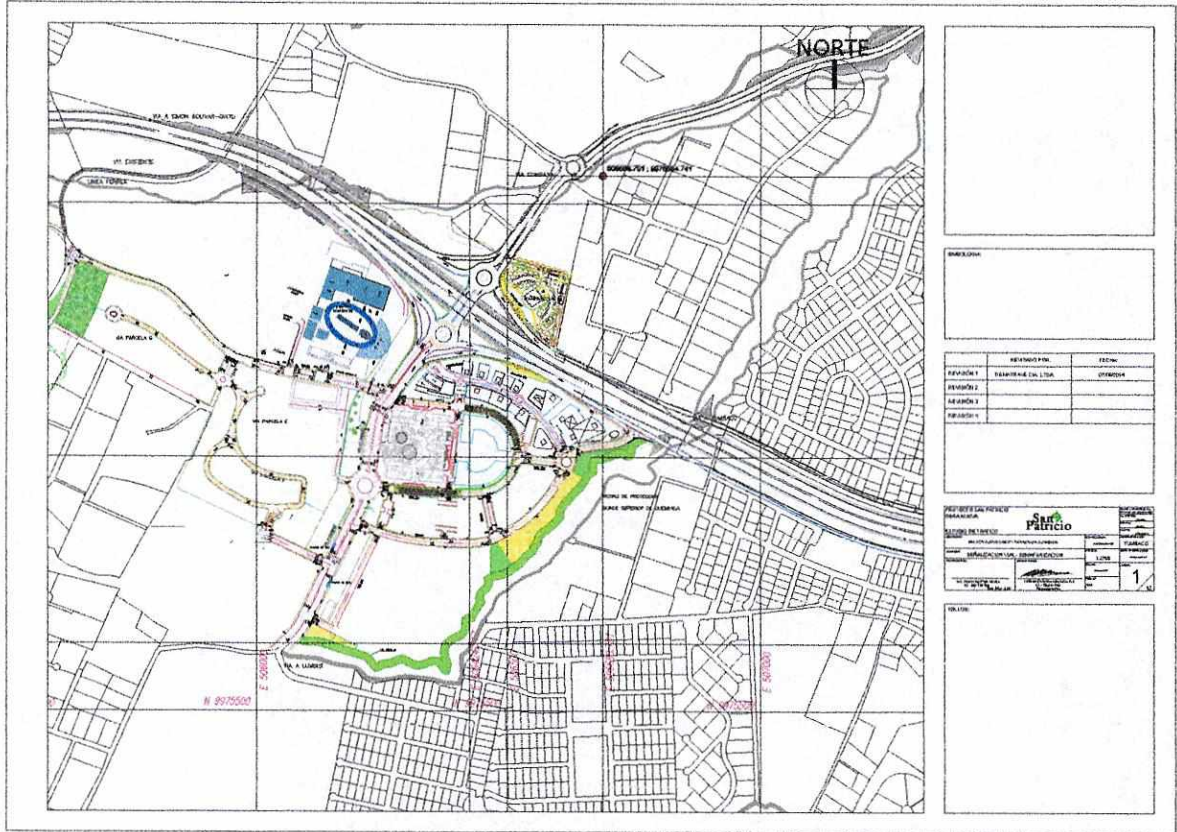
Tabla No. 3

	CRITERIO	AV. A LUMBISI	VIA G2	VIA C1	VIA C2
CLASIFICACION FUNCIONAL	Movilidad	Muy importante	Importante	Muy importante	Muy importante
	Accesibilidad	Sustancial	Sustancial	Sustancial	Sustancial
	Conexión	Ruta Viva, generadores de viajes, zonas rsidenciales y comercio.	Arterial menor	Arterial principal/menor	Arterial menor
	Viajes predominantes	Zona	Zona	Parcelas proyecto	Parcelas proyecto
	Clasificación funcional	Arterial Menor (Colectora)	Local	Local	Local
CLASIFICACION DE DISEÑO	Accesos	4	3	2	3
	Tipo	Multicarril con parterre	Multicarril con parterre/2 carriles x sentido	2 carriles por sentido	2 carriles por sentido
	Estacionamiento en la vía	No	No	No	No
	Carriles de giro IZQ	Si	Si	No	No
	Señales/Km	8	8	8	8
	Limite de Vel. Km/h	50	50	30	30
	Actiidad peatonal	Constante	Constante	Constante	Constante
	Desarrollo poblacional	Densidad moderda	Densidad moderda	Densidad alta	Densidad moderda
	Clasificación Diseño	Urbana	Urbana	Urbana	Urbana

Elaboración propia. Fuente HCM 2000 Exhibit 10-3 Urban Street Class

Plano de Señalización Vial

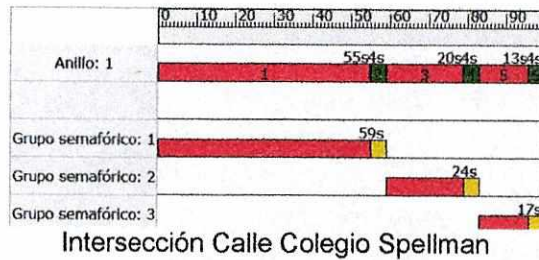
² Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo (RTEAU)



Infraestructura vial propuesta

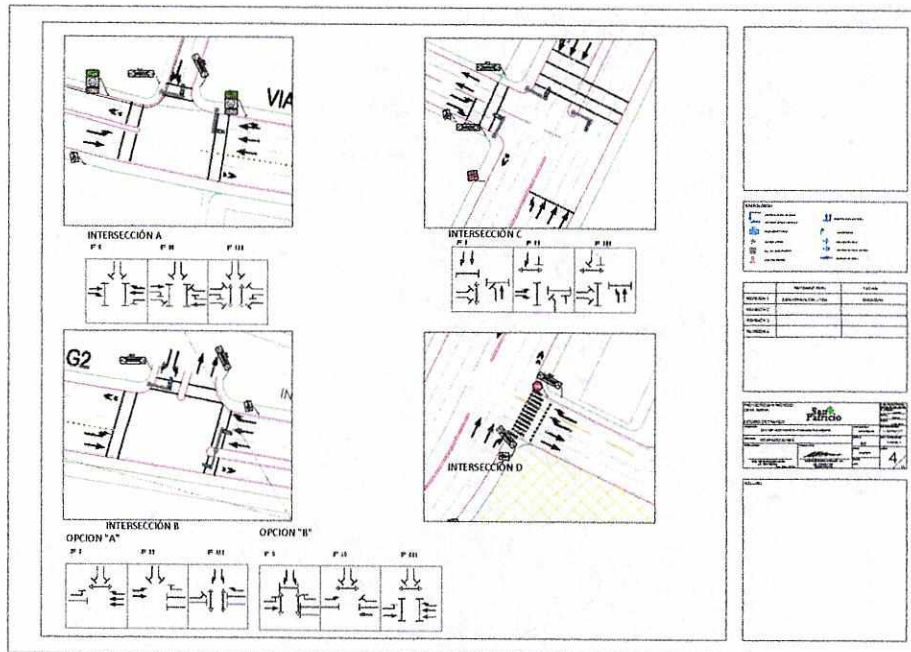
DETALLE DE VIAS URBANIZACIÓN SAN PATRICIO															
PARCELA	NOMBRE	TIPO según Ord. No.172	# CARRILES POR SENTIDO	ANCHO CARRIL (m)	PARTERRE (m)	ANCHO ACERA (m)	ESPALDON		# CARRIL ESTACION.	ANCHO CARRIL ESTACION.	ANCHO TOTAL VIA (m)	LONG. VIA (m)	VELOC PROYECTO Km/h	VELOCIDAD MAX Km/h	AREA (m2)
							INTERNO (m)	EXTERNO (m)							
A	A1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	260,00	50	30	2.860,00
B	B1	LOCAL C	2	3,50	2,00	2,00	-	-	-	-	20,00	62,00	50	30	1.240,00
	B2	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	320,00	50	30	3.520,00
C	C1	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	355,00	50	30	5.680,00
	C2	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	540,00	50	30	8.640,00
	C3	LOCAL D	1	3,25	-	2,00	-	-	2	2,50	16,00	253,00	50	30	4.018,00
	C4	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	11,50	168,00	50	30	1.932,00
	C5	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,30	283,00	50	30	3.480,90
	C6	LOCAL D	1	4,00	-	2,00	-	0,50	2	3,00	19,50	95,00	50	30	1.852,50
	C7	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	89,00	50	30	1.095,70
D	D1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	262,00	50	30	2.960,60
	D2	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	649,00	50	30	7.333,70
	D3	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	124,00	50	30	1.401,20
E	E1	LOCAL F	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	206,00	50	30	2.266,00
	E2	LOCAL G	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	8,00	189,00	50	30	1.512,00
F	F1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	433,00	50	30	4.892,90
	F2	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	329,00	50	30	3.717,70
	F3	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	42,00	50	30	474,60
	F4	LOCAL D	2	3,50	1,00	2,00	0,15	0,15	-	-	19,60	41,00	50	30	803,60
G	G1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	323,00	50	30	3.649,90
H	H1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	683,00	50	30	7.717,90
	VIA LUMBISI	COLECTORA	2	3,50	2,00	2,00	0,50	1,00	-	-	26,80	570,00	50	50	15.276,00
	COLEGIO	LOCAL D	1	3,50	5,00	2,00	0,50	0,50	-	-	19,40	315,00	50	30	6.111,00
	SAN JUAN	LOCAL C	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	375,00	50	30	4.237,50
	SUR PERIM.	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,00	858,00	50	30	10.296,00

Secciones viales



Para las intersecciones semaforizadas se establece las siguientes fases, expresadas en el siguiente gráfico.

Figura 20



ANÁLISIS DE TRÁFICO

Introducción

El presente estudio realiza un análisis de los posibles impactos a la circulación y movilidad de los flujos vehiculares generados por el proyecto sobre las calles y avenidas existentes del sector, observando el comportamiento de la movilidad del subsistema del sector San Patricio, vía Lumbisí, Ruta Viva y calles aledañas, las cuales permiten conectar y acceder al predio, donde se construirá el proyecto arquitectónico Urb. San Patricio, considerando su zona de influencia inmediata, sobre la base de condiciones prevalecientes propuestas conforme al plano de señalización vial que se adjunta, respecto de la infraestructura vial, las condiciones del tránsito y los dispositivos de control e Identificar posibles impactos generados por el proyecto, así como las respectivas medidas de mitigación a implementar dentro del predio.

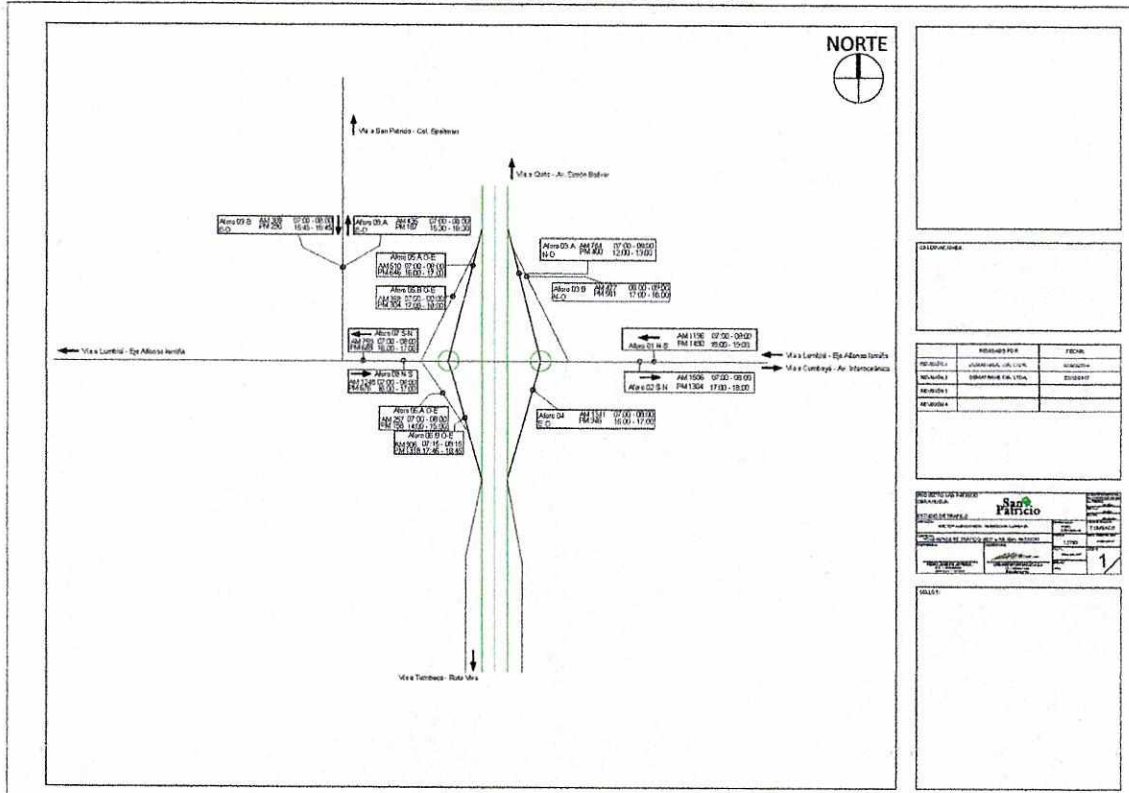
Aforos automáticos

Los volúmenes vehiculares se realizaron mediante la colocación de puntos de aforos automáticos. Los aforos se realizaron durante un periodo mayor a siete

días con el objetivo de establecer un comportamiento más estable de los flujos debido a la apertura de nuevas vías de acceso y conectividad del sector generado por la construcción de la Ruta Viva.

116

Tabla 5. Volúmenes vehiculares 2015.



115

AFORO 1							
Dirección: Auquichico - Lumbisi N-S							
AM				PM			
4/12/17	5/12/17	29/11/17	29/4/17	4/12/17	5/12/17	29/11/17	29/4/17
Lunes	Martes	Miércoles	Sábado	Lunes	Martes	Miércoles	Sábado
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	11:00 - 12:00	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	12:00 - 13:00
1102	1169	1196	1099	1447	1379	1490	1138

AFORO 2							
Dirección: Lumbisi - Auquichico							
AM				PM			
4/12/17	5/12/17	29/11/17	2/12/17	4/12/17	5/12/17	29/11/17	2/12/17
Lunes	Martes	Miércoles	Sábado	Lunes	Martes	Miércoles	Sábado
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	11:00 - 12:00	16:00 - 17:00	18:00 - 19:00	16:00 - 17:00	12:00 - 13:00
1487	1506	1500	814	1195	1131	1304	1093

AFORO 3							
Dirección: Salida a RV Auquichico - Quito							
AM				PM			
4/12/17	5/12/17	30/11/17	2/12/17	4/12/17	5/12/17	30/11/17	2/12/17
Lunes	Martes	Miércoles	Sábado	Lunes	Martes	Miércoles	Sábado
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	12:00 - 13:00
745	764	729	390	354	349	398	400
08:00 - 09:00	08:00 - 09:00	08:00 - 09:00	11:00 - 12:00	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00
451	465	477	321	535	525	581	391

AFORO 4							
Dirección: Entrada Ruta Viva - Auquichico							
AM				PM			
30/11/17	1/12/17	2/12/17	29/11/17	30/11/17	1/12/17	2/12/17	
Jueves	Viernes	Sábado	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	
07:15 - 08:15	07:15 - 08:15	08:45 - 9:45	16:00 - 17:00	15:30 - 16:30	14:45 - 15:45	12:00 - 13:00	
1315	1342	690	946	943	951	543	

AFORO 5							
Dirección: Salida Ruta Viva - Lumbisi							
AM				PM			
24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17	24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17
Lunes	Martes	Miércoles	Sábado	Lunes	Martes	Miércoles	Sábado
07:00 - 08:00	08:00 - 09:00	07:00 - 08:00	11:00 - 12:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	12:00 - 13:00
467	491	510	422	529	608	646	340
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	11:00 - 12:00	18:00 - 19:00	18:00 - 19:00	17:00 - 18:00	13:00 - 14:00
358	306	352	190	222	228	304	167

AFORO 6							
Dirección: Lumbisi - Redondel/Ruta Viva							
AM				PM			
24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17	24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17
Lunes	Martes	Miércoles	Sábado	Lunes	Martes	Miércoles	Sábado
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	10:00 - 11:00	13:45 - 14:45	13:45 - 14:45	14:00 - 15:00	13:45 - 14:45
247	254	257	141	140	149	156	121
07:00 - 08:00	07:15 - 08:15	07:30 - 08:30	11:30 - 12:30	17:45 - 18:45	17:45 - 18:45	17:45 - 18:45	13:00 - 14:00
777	906	842	889	1318	1263	1237	958

AFORO 7							
Dirección: Redondel/Ruta Viva - Lumbisi							
AM				PM			
24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17	24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17
Lunes	Martes	Miércoles	Sábado	Lunes	Martes	Miércoles	Sábado
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	11:00 - 12:00	18:00 - 19:00	18:00 - 19:00	18:00 - 19:00	12:00 - 13:00
759	745	747	477	591	605	659	431

AFORO 8							
Dirección: Lumbisi - Ruta Viva/Redondel							
AM				PM			
24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17	24/4/17	25/4/17	26/4/17	29/4/17
Lunes	Martes	Miércoles	Sábado	Lunes	Martes	Miércoles	Sábado
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	10:00 - 11:00	17:00 - 18:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	12:00 - 13:00
1216	1248	1186	595	668	676	659	517

AFORO 9							
Dirección: Calle Colegio Spellman							
AM				PM			
29/11/17	30/11/17	1/12/17	2/12/17	29/11/17	30/11/17	1/12/17	2/12/17
Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:15 - 08:15	15:30 - 16:30	13:30 - 14:30	15:00 - 16:00	12:00 - 13:00
435	422	358	294	187	200	189	204
07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:15 - 08:15	15:45 - 16:45	15:45 - 16:45	15:45 - 16:45	12:15 - 13:15
256	309	302	211	252	220	242	296

AFORO 10							
Dirección: Sentido Oeste - Este (Ruta Viva)							
AM				PM			
16/12/17	17/12/17	18/12/17	19/12/17	16/12/17	17/12/17	18/12/17	19/12/17
Sábado	Domingo	Lunes	Martes	Sábado	Domingo	Lunes	Martes
11:00 - 12:00	11:15 - 12:15	10:45 - 11:45	08:45 - 09:45	20:45 - 21:45	15:45 - 16:45	15:15 - 16:15	19:30 - 20:30
1784	1320	2828	2756	2292	1860	3060	3048

AFORO 11							
Dirección: Sentido Este - Oeste (Ruta Viva)							
AM				PM			
16/12/17	17/12/17	18/12/17	19/12/17	16/12/17	17/12/17	18/12/17	19/12/17
Sábado	Domingo	Lunes	Martes	Sábado	Domingo	Lunes	Martes
11:00 - 12:00	11:15 - 12:15	09:00 - 10:00	07:15 - 08:15	15:30 - 16:30	17:30 - 18:30	12:15 - 13:15	12:00 - 13:00
1648	1416	2948	2852	1820	1608	2628	2864

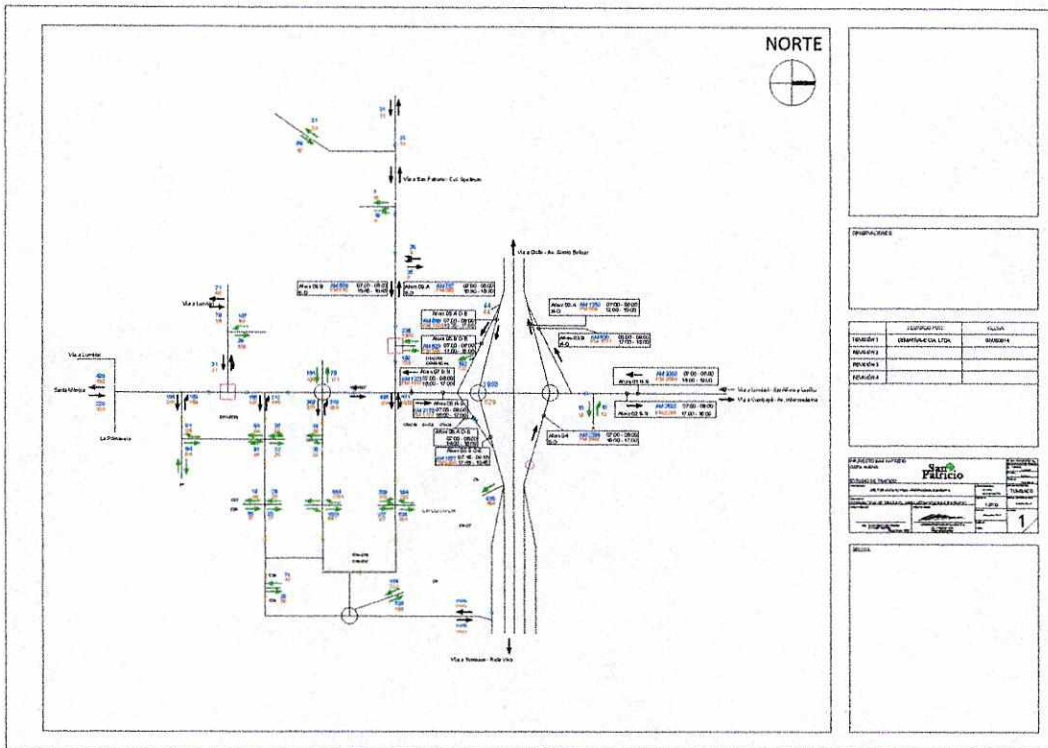
Proyecciones de tráfico Vehicular

114

Los escenarios futuros consideran la evaluación de la red vial del proyecto tomando en cuenta las respectivas medidas de mitigación, dadas para el mejoramiento de la circulación, conectividad y accesibilidad del tráfico vehicular de la red vial principal al sistema de accesos y calles locales del proyecto, así como la externa al mismo.

Para el análisis operacional se ha tomado la semana de máxima demanda, el día de mayor demanda y la hora de máxima demanda HMD³.

Procurando una distribución y asignación del tráfico sobre el eje principal (vía Lumbisi) en los giros izquierdos que conectan a través de una rotonda central con la vías internas de accesibilidad con los predios y parcelas.



Con el objetivo de proyectar las condiciones operacionales se ha desarrollado para observar y analizar sus condiciones de capacidad para al año 2027 con su respectiva carga vehicular. Con éste ejercicio se identifica claramente que el equilibrio de la red requerirá en el futuro para atender la demandas de viajes la complementariedad obligatoria de contar con transporte de pasajeros público por parte de la municipalidad y privado a cargo del proyecto, que permitan atender de manera eficiente la conectividad y accesibilidad de los usuarios al proyecto mediante la aplicación de estrategias de auto compartido, parqueaderos rotativo, transporte institucional, incentivos empresariales de uso de transporte público y otras.

³ Hora de Mayor Demanda

Clasificación vehicular

Por ser un sector residencial la clasificación vehicular está distribuida en vehículos livianos 89,2%, vehículos pesados 8.1% con un 2,7% por ciento son bicicletas/motos.

Tabla No. 7

Bicis/Motos	Livianos	Liviano + trailer	Bus	Camión	Camión 4 ejes	Trailer 3 ejes	Trailer 4 ejes	Trailer 5 ejes	Trailer 6 ejes	Trailer + acoplado	Trailer + doble acoplado	TOTAL DIA
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
386	13.532	80	779	233	41	2	35	4	16	1	2	15.111
2,6%	89,6%	0,5%	5,2%	1,5%	0,3%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	100,0%

Proyecciones

Con el objetivo de modelar la red y accesos en un horizonte de 10 años se procede a calcular un incremento del volumen vehicular actual con una tasa de 5,7% de incremento anual.

Tabla No. 8

VOLÚMENES PROYECTADOS 5 AÑOS											
TASA DE CRECIMIENTO ANUAL			5,70%								
Aforo 1			Aforo 2			Aforo 03.A			Aforo 03.B		
AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM
2017	1196	1490	2017	1506	1304	2017	764	400	2017	477	581
2018	1264	1575	2018	1592	1378	2018	808	423	2018	504	614
2019	1336	1665	2019	1683	1457	2019	854	447	2019	533	649
2020	1412	1760	2020	1778	1540	2020	902	472	2020	563	686
2021	1493	1860	2021	1880	1628	2021	954	499	2021	595	725
Aforo 4			Aforo 05.A			Aforo 05.B			Aforo 06.A		
AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM
2017	1342	946	2017	510	646	2017	358	304	2017	257	156
2018	1418	1000	2018	539	683	2018	378	321	2018	272	165
2019	1499	1057	2019	570	722	2019	400	340	2019	287	174
2020	1585	1117	2020	602	763	2020	423	359	2020	303	184
2021	1675	1181	2021	637	806	2021	447	379	2021	321	195
Aforo 06.B			Aforo 7			Aforo 8			Aforo 09.A		
AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM
2017	906	1318	2017	759	659	2017	1248	676	2017	435	204
2018	958	1393	2018	802	697	2018	1315	715	2018	460	216
2019	1012	1473	2019	848	736	2019	1394	755	2019	486	228
2020	1070	1556	2020	896	778	2020	1474	798	2020	514	241
2021	1131	1645	2021	947	823	2021	1558	844	2021	543	255
Aforo 09.B			Aforo 10			Aforo 11					
AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM	AÑO	AM	PM			
2017	309	296	2017	2828	3060	2017	2948	2864			
2018	327	313	2018	2989	3234	2018	3115	3027			
2019	345	331	2019	3160	3419	2019	3294	3200			
2020	365	350	2020	3340	3614	2020	3481	3382			
2021	386	369	2021	3530	3820	2021	3680	3575			

Realizado por: PH Fecha: 10/01/2018

Estacionamientos

En relación a la gestión de estacionamientos se establece la implementación de un sistema automatizado de acceso, los cuales amortiguarán colas de espera (si existieran), siendo trasladadas a los subsuelos directamente dentro de la propiedad privada para cada acceso y salida. Los cuales están identificados mediante una simulación de impacto. Se implementará un sistema de estacionamiento rotativo, en el cual los usuarios de la plaza de estacionamiento podrán ser variados dependiendo el horario de uso.

Los modulos de estacionamientos para este proyecto son de 9.569 plazas, distribuidas en diferentes usos de suelo.

Figura 21: peso de parqueaderos sobre la red vial interna

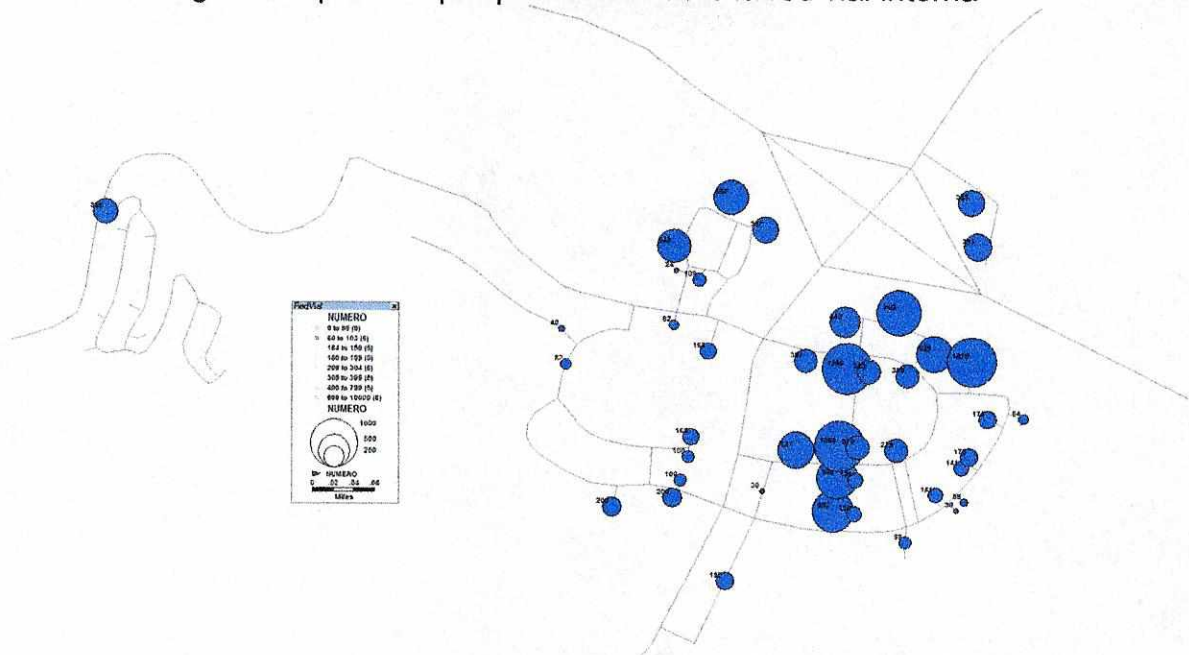
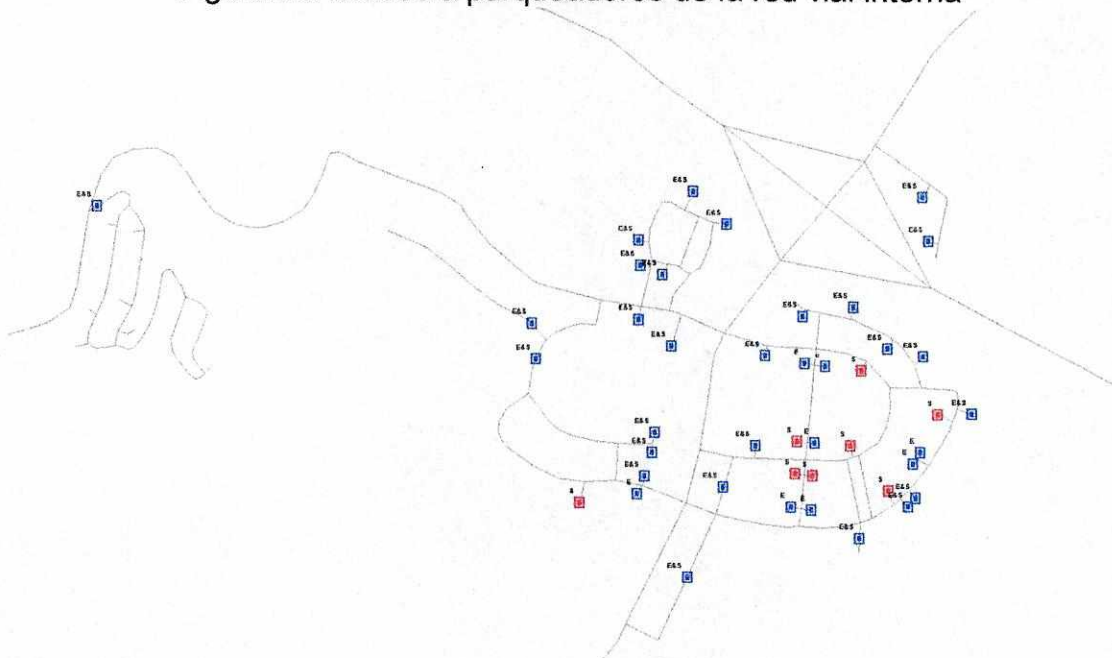


Figura 22: acceso a parqueaderos de la red vial interna



Análisis de capacidad vial del proyecto arquitectónico San Patricio

En las etapas de planeamiento, estudio, diseño y operación de la malla vial de la zona de influencia del proyecto arquitectónico San Patricio, la demanda de tráfico vehicular, presente ó futura, se considera como una cantidad conocida, para las condiciones actuales se realiza el análisis con la información de campo obtenida en los aforos, para el análisis proyectado se realiza mediante el planteamiento de una hipótesis de generación de tráfico proyectada al año 2022 y año 2027 que identifique las condiciones con la que se presume

prestará servicio a esta demanda, la malla vial de la zona influencia, es su capacidad u oferta vial propuesta.

La *capacidad* (Q_m) de una infraestructura vial/transportes es el máximo número de peatones/vehículos que razonablemente pueden pasar por un punto ó una sección uniforme de un acera, carril ó calzada durante un intervalo de tiempo dado, bajo las *condiciones prevalecientes* de la infraestructura vial, del tráfico y de los dispositivos de control.

El intervalo de tiempo utilizado para el análisis de capacidad de este estudio es de 15 minutos, se considera que éste intervalo más corto durante el cual puede presentarse un flujo estable. El volumen máximo como resultado de la asignación de flujos de información disponible del proyecto y aforos realizados en campo para un periodo de 15 minutos obtenido, es convertido en una Tasa de Flujo Horario Vp.

La infraestructura vial propuesta mantiene características de circulación continua (ininterrumpida) y discontinua (interrumpida) dependiendo de la trayectoria del destino analizado.

Por lo tanto, el principal objetivo del análisis de capacidad, es estimar el nivel de servicio que la malla vial puede acomodar con razonable seguridad durante un período específico para los años 2020 y 2024, el estudio de capacidad realizados para la Urb. San Patricio permite evaluar la suficiencia (cuantitativo) y la calidad (cualitativo) del servicio ofrecido por la malla vial propuesta en el proyecto a los usuarios (demanda), en especial la asignación para el tramo principal de la vía a Lumbisí denominada calle Alfonso Lamiña e intersecciones.

Mediante los análisis de capacidad, se estima la cantidad máxima de vehículos que la malla vial puede acomodar mientras se mantiene una determinada calidad de operación, introduciéndose así el concepto de nivel de servicio.

Nivel de servicio

Metodología aplicada

Para el análisis se considera el carácter probabilística de la capacidad, por lo que, puede ser mayor o menor en un instante dado, a su vez, como la definición expresa, la capacidad se define para condiciones prevalecientes, que son factores que al variar modifican; éstos se agrupan en tres tipos generales:

- a) Condiciones de la infraestructura vial
- b) Condiciones de tránsito
- c) Condiciones de los controles

Criterios de análisis de capacidad y niveles de servicio

Los factores externos que afectan el nivel de servicio, como físicos, pueden ser medidos a una hora conveniente, en cambio los factores internos, por ser variables, deben ser medidos durante un período de mayor flujo, el factor de la hora de máxima demanda FHMD, el flujo de vehículos en la hora de máxima demanda no está uniformemente distribuido en ese lapso, para tomar esto en cuenta, es conveniente determinar la proporción del flujo para un período máximo dentro de la hora de máxima demanda.

Se utilizó un período de 15 minutos y el factor es:

$$FHMD = VHMD / 4 \times q_{15\text{m}\acute{a}x}$$

Donde:

FHMD: factor de la hora de máxima demanda

VHMD: volumen horario de máxima demanda

$q_{15\text{m}\acute{a}x}$: volumen máximo durante 15 minutos

En función del nivel de servicio estará el número de vehículos por unidad de tiempo que pueda admitir la calle o avenida a la cual se lo denomina flujo de servicio. Este flujo va aumentando a medida que el nivel de servicio va siendo de menor calidad, hasta llegar al nivel E, o capacidad del tramo de la calle o avenida. Más allá de esta valoración se registran condiciones más desfavorables, con el nivel F, pero no aumenta el flujo de servicio, sino que disminuye.

El indicador principal para valorar el grado de utilización de la capacidad de la malla vial y, que por consiguiente, su nivel de servicio, es la relación entre el flujo y la capacidad (q/q_m , v/c), ya sea entre el flujo de demanda y la capacidad, o bien la relación entre flujo de servicio y la capacidad, según el alcance del análisis de la malla vial específico.

Donde se conoce la demanda y la capacidad y se desea determinar el nivel de servicio, $q = v$ representa el flujo de demanda. En el caso cuando se conoce la capacidad y se especifica un determinado nivel de servicio, $q = v$ representa el flujo de servicio posible en dicho nivel.

El HCM 2000 reporta los siguientes valores de capacidad en condiciones ideales o base para este tipo de vías y calles del proyecto:

Para carreteras/avenidas de dos carriles: 1.700 vehículos/hora para cada dirección

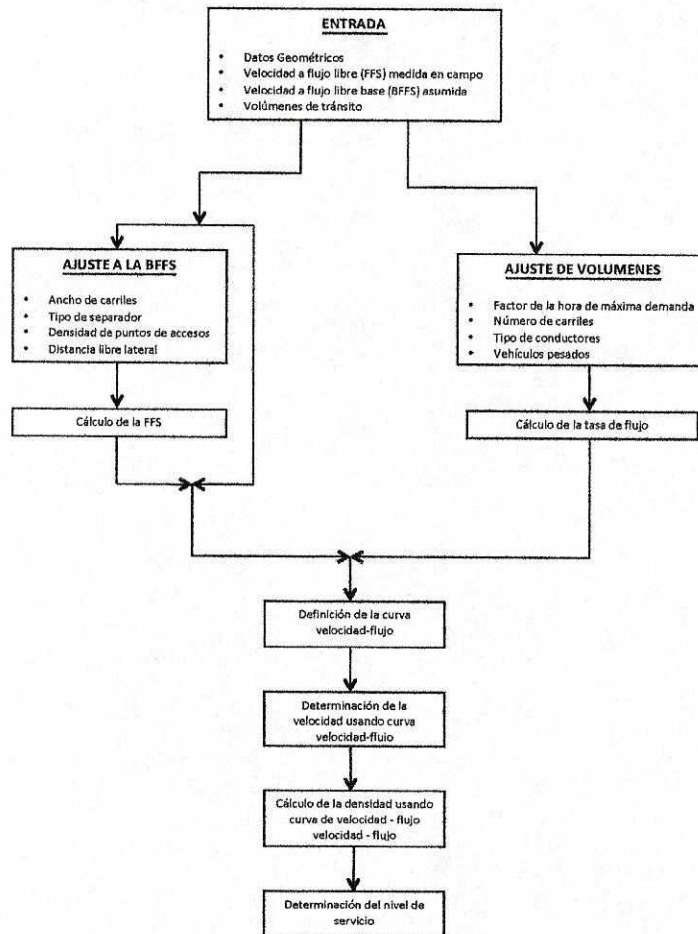
Para fines de interpretación uniforme y metodológica ordenada, se han establecido los siguientes criterios:

El flujo y la velocidad, bajo condiciones prevalecientes, se expresan en vehículos mixtos por hora para cada tramo de la calle. El nivel de servicio se aplica a un tramo significativo de cada una de las calles y avenidas de la malla vial.

Los elementos usados para medir la capacidad y los niveles de servicio son variables, cuyos valores se obtienen de los datos disponibles del proyecto y propios. Por razones prácticas se han fijado valores de densidades, velocidades medias de recorrido, demoras y relaciones de flujo a capacidad, que definen los niveles de servicio.

El criterio utilizado para una identificación práctica de los niveles de servicio de las diversas infraestructuras viales, establece que se deben considerar las medidas de eficiencia.

ESQUEMA METODOLÓGICO PARA ANÁLISIS DE CARRETERAS DE CARRILES MÚLTIPLES



Elaboración propia. Fuente: TRB HCM

Para medir la calidad del flujo vehicular se usa el concepto de nivel de servicio, que es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación de un flujo vehicular, estas condiciones se describen en términos de factores tales como la velocidad y el tiempo de recorrido, la libertad de realizar maniobras, la comodidad, la conveniencia y la seguridad vial.

De los factores que afectan el nivel de servicio, se distinguen los internos y los externos:

- Internos son aquellos que corresponden a variaciones en la velocidad, en el volumen, en la composición del tránsito, en el porcentaje de movimientos de entrecruzamiento o direccionales, entre otros.

→ Externos están las características físicas, tales como el ancho de los carriles, la distancia libre lateral, el ancho de los elementos de vía, las pendientes, entre otros.

El HCM 2000 ha establecido seis niveles de servicio denominados: A, B, C, D, E y F, que van del mejor al peor, los cuales se definen según las condiciones de operación sean de circulación continua ó discontinua.

NDS	FLUJO	VELOCIDAD	MANIOBRA	COMODIDAD
A	Libre	Deseada = Max	Libre	Excelente
B	Libre	Deseada = Max	Menor que Libre	Aceptable
C	Estable	Aceptable	Restringida	Aceptable
D	Estable	Restringida	Restringida	Baja
E	Inestable	Baja	Reducida	Muy Baja
F	Forzado	Muy Baja	Nula	Nula

Fuente: Elaboración Propia

Tabla conceptual de condiciones de operación para establecer el Nivel de Servicio NDS puede describir la relación con los indicadores que influyen en la capacidad y NDS.

Niveles de Servicio

Para el análisis de capacidad se calcula el nivel de servicio en cada punto de los nueve, donde se realizó el aforo automático, determinando el NDS para los años dados para la mañana y la tarde.

Año 2017

2017		VHMD	D	Vp	NDS
INTERSECCIÓN		Volumen horario de máxima demanda	Densidad (vehículos livianos/km/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos livianos/hora/carril)	Niveles de Servicio Densidad vehículos/Km/carril
1	Aforo 1	1 152	12	662	C
2	Aforo 2	1 475	15	816	C
3	Aforo 3A	822	8	422	B
4	Aforo 3B	498	10	540	B
5	Aforo 4	1 314	13	702	C
6	Aforo 5A	483	6	318	A
7	Aforo 5B	329	7	412	A
8	Aforo 6A	274	6	332	A
9	Aforo 6B	945	9	480	B
10	Aforo 7	720	5	280	A
11	Aforo 8	1 229	9	474	B
12	Aforo 9A	323	7	372	A
13	Aforo 9B	281	6	344	A

Año 2027

2027		VHMD	D	Vp	NDS
INTERSECCIÓN		Volumen horario de máxima demanda	Densidad (vehículos livianos/km/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos livianos/hora/carril)	Niveles de Servicio Densidad vehículos/Km/carril
1	Aforo 1	2005	21	1153	D
2	Aforo 2	2568	26	1422	E
3	Aforo 3A	1430	13	735	C
4	Aforo 3B	868	17	942	D
5	Aforo 4	2287	22	1223	D
6	Aforo 5A	841	10	554	B
7	Aforo 5B	572	13	717	C
8	Aforo 6A	477	11	578	B
9	Aforo 6B	1645	15	836	C
10	Aforo 7	1253	9	488	B
11	Aforo 8	2139	15	824	C
12	Aforo 9A	562	12	648	C
13	Aforo 9B	489	11	599	B

Un segmento de avenidas de carriles múltiples puede ser caracterizado por tres mediadas de eficiencia: la densidad (vehículos livianos/km/carril), la velocidad media de los vehículos livianos y la relación volumen a capacidad.

Para la red vial de la zona de influencia se establece y conforme a la asignación del tráfico en la red vial para el escenario de mayor carga.

El objetivo de equilibrar la red de la zona de influencia, se propone una calibración de distribución de la red mediante la construcción e implementación de oferta vial que permita manejar de mejor manera la relación volumen/capacidad para el año 2027.

Con la optimización de la infraestructura vial y aumento de capacidad el proyecto logra establecer niveles de adecuados de circulación, accesibilidad y conectividad de la red vial local, distrital e interna del proyecto. En el diseño vial se pudo identificar las mejoras a la oferta vial existente

Modelación de la red

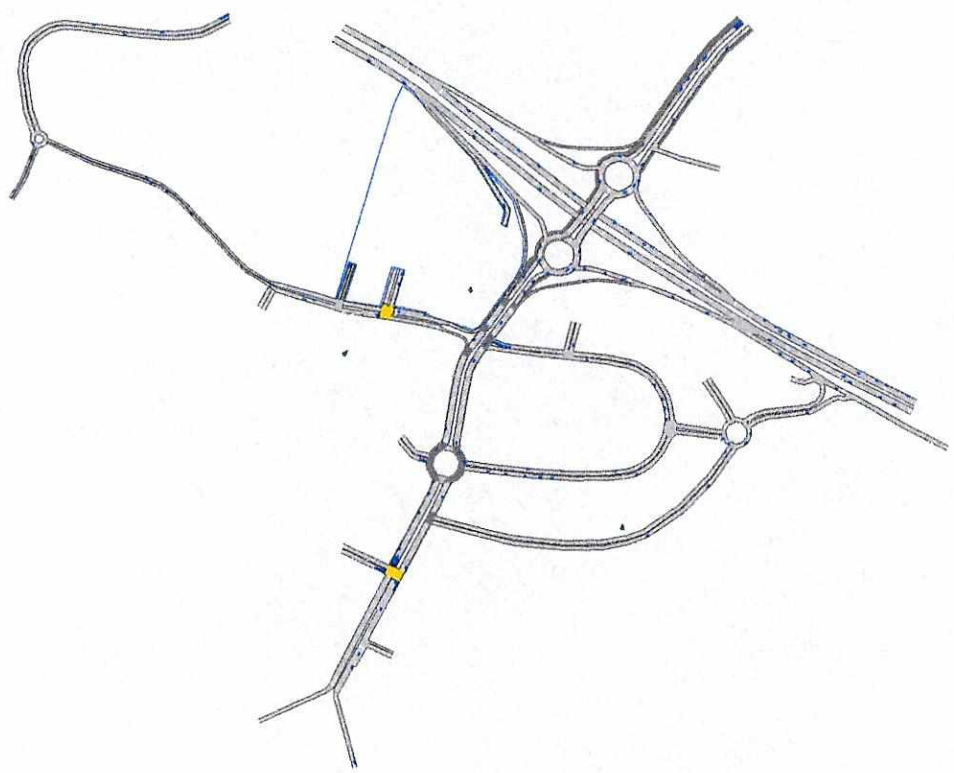
Para determinar la capacidad utilizamos un software de tráfico (AMSUN) que nos permite visualizar el comportamiento de la red y verificar condiciones de servicio, diseño vial y controles de tráfico para cada año proyectado.

Año 2017 am

105



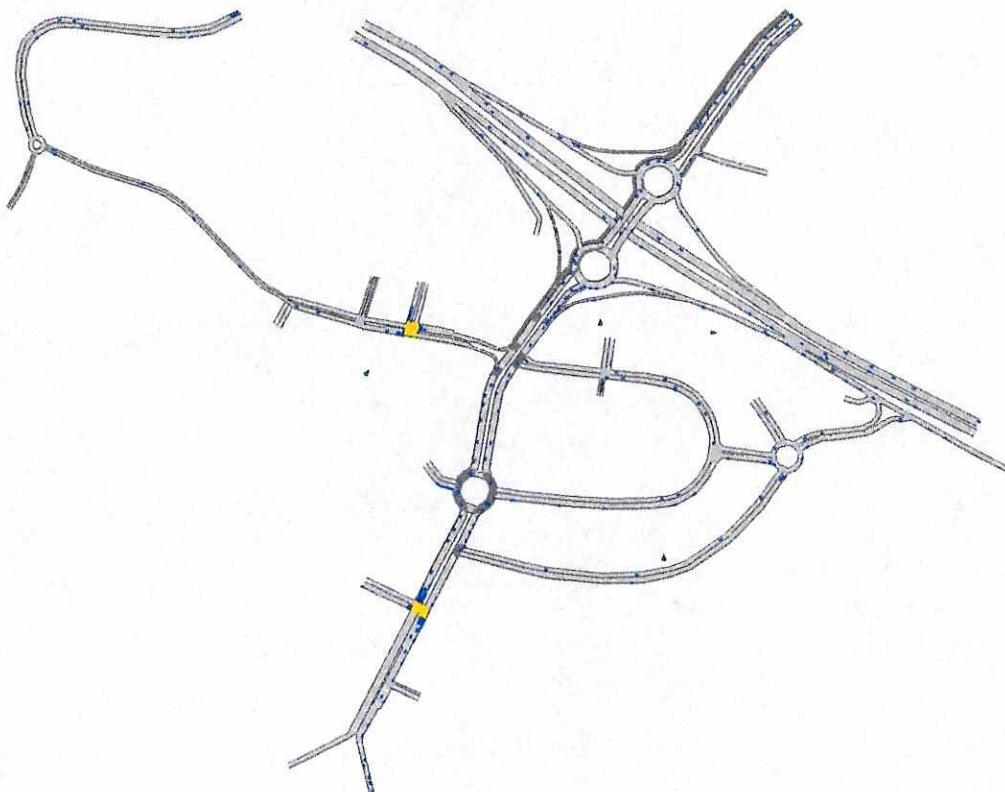
Año 2017 pm

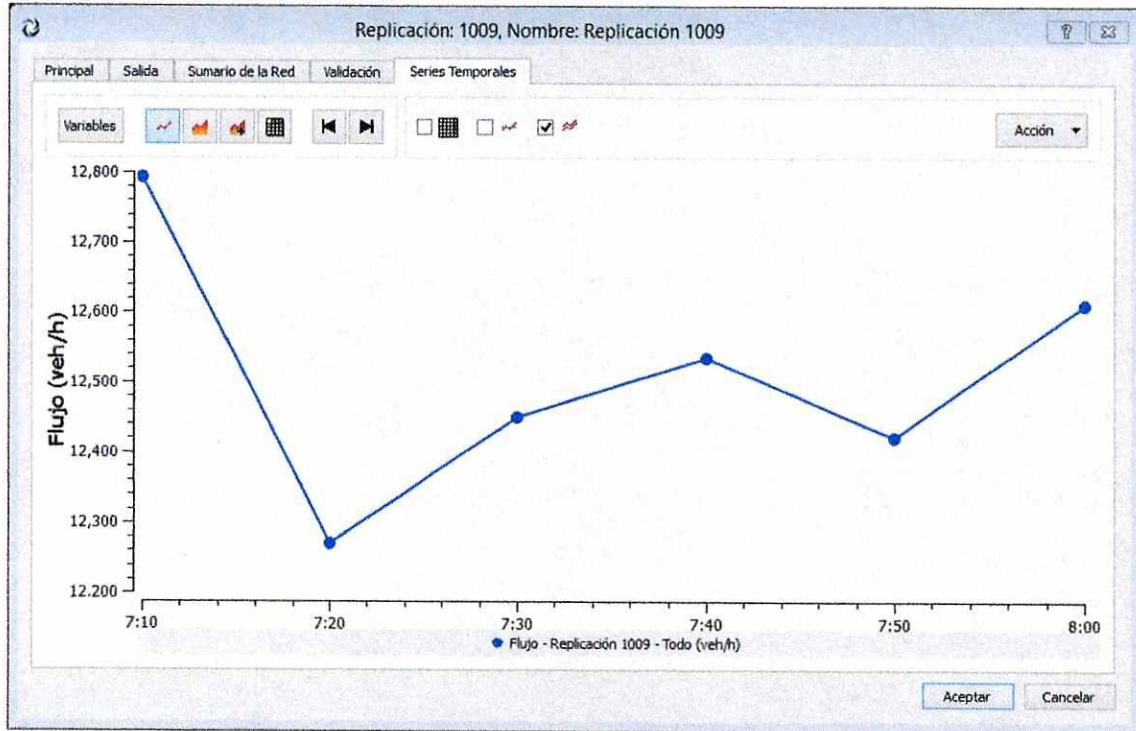


Flujo Simulado

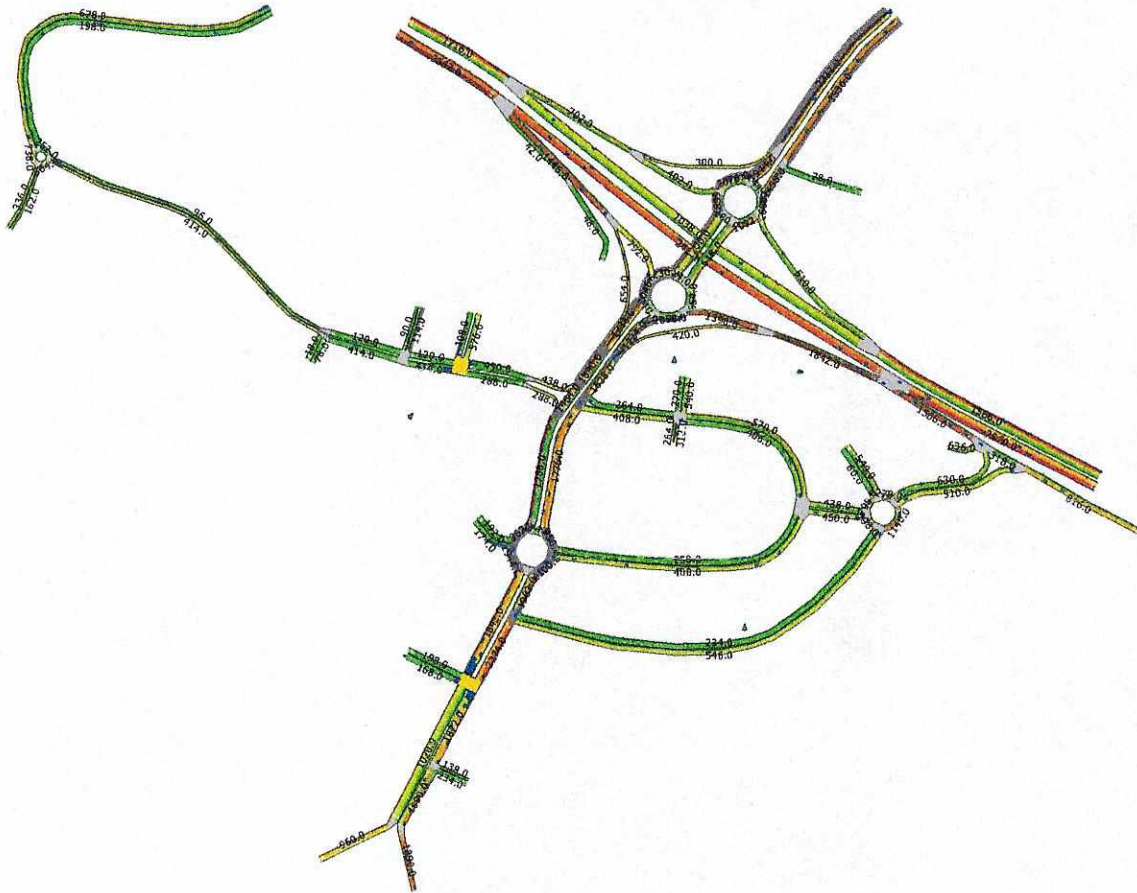


Año 2027 am

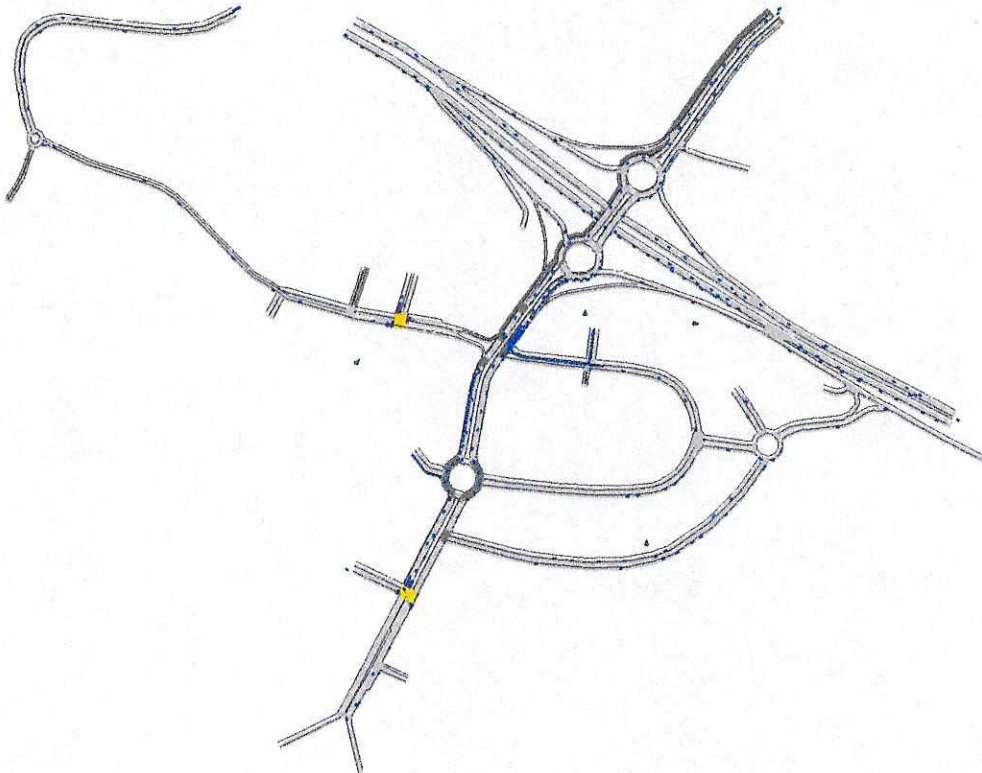




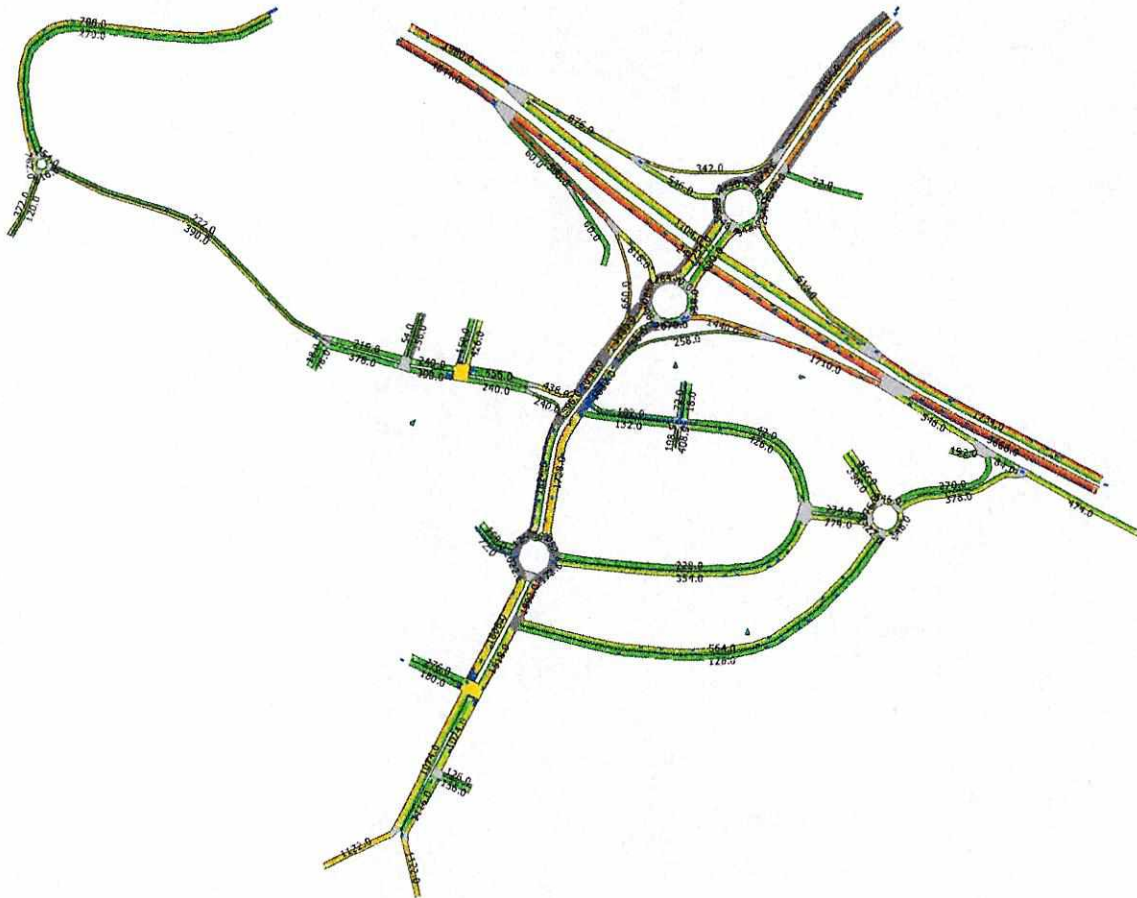
102



Año 2027 pm



Flujo Simulado



Conclusiones

El proyecto arquitectónico se accede mediante la vía a Lumbisí calle Alfonso Lamiña, con clasificación colectora⁴, actualmente de 8,45m de ancho de calzada de dos carriles uno por sentido sin acera, la cual está conectada con vías de clasificación funcional arterial y local, como la ruta viva hacia el norte y calles locales en sector Lumbisí y la Primavera, con un nivel de accesibilidad y conectividad limitado/deteriorado de las vías que consolidan la estructura urbana de Cumbayá y del sector. El proyecto arquitectónico está bien localizado por cuanto accede a la malla vial, local urbana, arterial principal de la red vial Distrital consolidada existente, mediante la implantación de una avenida sobre el eje Lumbisí Alfonso Lamiña con una clasificación funcional de colectora, que conecta la malla vial local con la red Distrital Metropolitana.

Respecto a la malla vial principal, que corresponde a la red de vías de mayor jerarquía que soportan la movilidad y la accesibilidad urbana, el proyecto arquitectónico está próximo a dos vías de conexión norte-sur Av. Simón Bolívar y este – oeste Av. Interoceánica, las cuales se encuentran en buenas condiciones respecto a la carpeta de rodadura y capacidad vial.

⁴ PMOT 2012 - 2022

Por ser un proyecto nuevo se desarrolla integrando la urbanidad con la movilidad contemplando lo dispuesto en normas locales y recomendaciones internacionales.

La optimización para una operación adecuada requiere la implementación de infraestructura vial, por lo que el proyecto cede como vía pública o facilidad de tráfico para mitigar el tráfico superficie de predio privado para alojar la infraestructura adecuada y mantener los niveles de servicio adecuados durante el periodo de operación del proyecto.

Se plantea como mitigación un plan vial acorde a las exigencias del proyecto y que deberán ser ejecutadas por el promotor para garantizar la circulación y la seguridad vial, la cuales se encuentran reflejadas en el plano de señalización anexos al presente informe, el promotor realizará los trabajos de señalización horizontal y vertical, además de la implementación de elementos semafóricos los cuales deberán ser coordinados con la autoridad competente.

Del análisis de la condiciones de capacidad y niveles de servicio de la infraestructura vial existente se puede determinar que la calle Colegio Spellman mantiene niveles y condiciones aceptables, en la mañana refleja NDS (C) debido a la presencia de buses escolares, y para la tarde un NDS (B).

Respecto al tramo de la vía Lumbisí se evidencia su saturación y congestión para la mañana con un NDS (C), generado por la demandad de los residentes del sector que realizan los viajes a sus lugares de trabajo o estudio, para la tarde de igual manera los retornos aparentan dispersarse, sin embargo el NDS es (C).

En cuanto a la relación volumen a capacidad se identifica que el tramo comprendido en la vía Lumbisí se refleja un índice aceptable NDS AM (C) y NDS PM (B).

El Transporte de pasajeros debe ser complementario a la conectividad y accesibilidad al predio y proyecto se contempla la ubicación de paradas BRT o Sistema de Transporte Masivo alternativo para la red de transporte público de servicio local y de conexión hacia Quito (alimentador Lumbisí - Río Coca) conforme al PMOT 2012 -2022.

Por lo anterior se pude determinar que una vez que se han aplicado la metodología de generación de viajes, se ha levantado información suficiente de volúmenes de tráfico actual, se ha establecido un escenario en el cual se ha procedido a realizar la microsimulación, la cual da como resultados que la densidad vehicular al 2027 no genera congestión sobre la red vial y elementos de control de tránsito propuestos como mitigación. Por lo tanto es viable la implantación del proyecto.

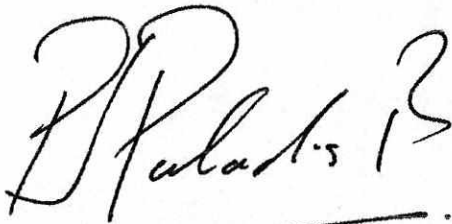
Se debe implementar elementos de canalización de flujos en los carriles e intersecciones en las que se contemple, de igual forma se debe demarcar el carril bici.

Recomendaciones

Como resultado del estudio se puede determinar que el proyecto presenta la condiciones optimas de capacidad vial, así como la priorización de zonas 30 y carriles bicis demarcados, sobre una condición prevaleciente de una oferta vial propuesta que maneje los flujos y volúmenes generados por el proyecto y la población aledaña conforme al cronograma de construcción y diseños geométricos viales del proyecto vial que se adjunta a este estudio, donde se establece la implantación vial dentro de parámetros de niveles de servicio adecuados.

La implementación de sistemas inteligentes de gestión de tráfico serán herramientas que deben ser consideradas por le promotor para el manejo ordenado, seguro y ágil del flujo vehicular en las horas de mayor demanda. A través de un monitoreo continuo que permite conocer con precisión el comportamiento del flujo vehicular.

Fecha. 18 – 01 – 2018



Pedro José Paladines Rodríguez
No. Registro SENESCYT 1027-R-09-6047

VOLUMENES PROYECTADOS 5 AÑOS

Realizado por: PH Fecha: 10/01/2018

TASA DE CRECIMIENTO ANUAL

5.70%

AÑO	Aforo 1	
	AM	PM
2017	1196	1490
2018	1264	1575
2019	1336	1655
2020	1412	1760
2021	1493	1860

AÑO	Aforo 2	
	AM	PM
2017	1506	1304
2018	1592	1378
2019	1683	1457
2020	1778	1540
2021	1880	1628

AÑO	Aforo 03.A	
	AM	PM
2017	764	400
2018	808	423
2019	854	447
2020	902	472
2021	954	499

AÑO	Aforo 03.B	
	AM	PM
2017	477	581
2018	504	614
2019	533	649
2020	563	686
2021	595	725

AÑO	Aforo 4	
	AM	PM
2017	1342	946
2018	1418	1000
2019	1499	1057
2020	1585	1117
2021	1675	1181

AÑO	Aforo 05.A	
	AM	PM
2017	510	646
2018	539	683
2019	570	722
2020	602	763
2021	637	806

AÑO	Aforo 05.B	
	AM	PM
2017	358	304
2018	378	321
2019	400	340
2020	423	359
2021	447	379

AÑO	Aforo 06.A	
	AM	PM
2017	257	156
2018	272	165
2019	287	174
2020	303	184
2021	321	195

AÑO	Aforo 06.B	
	AM	PM
2017	906	1318
2018	958	1393
2019	1012	1473
2020	1070	1556
2021	1131	1645

AÑO	Aforo 7	
	AM	PM
2017	759	659
2018	802	697
2019	848	736
2020	896	778
2021	947	823

AÑO	Aforo 8	
	AM	PM
2017	1248	676
2018	1319	715
2019	1394	755
2020	1474	798
2021	1558	844

AÑO	Aforo 09.A	
	AM	PM
2017	435	204
2018	460	216
2019	486	228
2020	514	241
2021	543	255

AÑO	Aforo 09.B	
	AM	PM
2017	309	296
2018	327	313
2019	345	331
2020	365	350
2021	386	369

AÑO	Aforo 10	
	AM	PM
2017	2828	3060
2018	2989	3234
2019	3160	3419
2020	3340	3614
2021	3530	3820

AÑO	Aforo 11	
	AM	PM
2017	2948	2864
2018	3116	3027
2019	3294	3200
2020	3481	3382
2021	3680	3575

Realizado por: PH Fecha: 10/01/2018

VOLUMENES PROYECTADOS 10 AÑOS

Realizado por: PH

Fecha: 10/01/2018

TASA DE CRECIMIENTO ANUAL

5.70%

AÑO	Aforo 1	
	AM	PM
2017	1196	1490
2018	1264	1575
2019	1336	1665
2020	1412	1760
2021	1493	1860
2022	1578	1966
2023	1668	2078
2024	1763	2196
2025	1864	2322
2026	1970	2454
2027	2082	2594

AÑO	Aforo 2	
	AM	PM
2017	1506	1304
2018	1592	1378
2019	1683	1457
2020	1778	1540
2021	1880	1628
2022	1987	1720
2023	2100	1819
2024	2220	1922
2025	2347	2032
2026	2480	2148
2027	2622	2270

AÑO	Aforo 03.A	
	AM	PM
2017	764	400
2018	808	423
2019	854	447
2020	902	472
2021	954	499
2022	1008	528
2023	1065	558
2024	1126	590
2025	1190	623
2026	1258	659
2027	1330	696

AÑO	Aforo 03.B	
	AM	PM
2017	477	581
2018	504	614
2019	533	649
2020	563	686
2021	595	725
2022	629	767
2023	665	810
2024	703	856
2025	743	905
2026	786	957
2027	830	1011

AÑO	Aforo 4	
	AM	PM
2017	1342	946
2018	1418	1000
2019	1499	1057
2020	1585	1117
2021	1675	1181
2022	1771	1248
2023	1872	1319
2024	1978	1394
2025	2091	1474
2026	2210	1558
2027	2336	1647

AÑO	Aforo 05.A	
	AM	PM
2017	510	646
2018	539	683
2019	570	722
2020	602	763
2021	637	806
2022	673	852
2023	711	901
2024	752	952
2025	795	1007
2026	840	1064
2027	888	1125

AÑO	Aforo 05.B	
	AM	PM
2017	358	304
2018	378	321
2019	400	340
2020	423	359
2021	447	379
2022	472	401
2023	499	424
2024	528	448
2025	558	474
2026	590	501
2027	623	529

AÑO	Aforo 06.A	
	AM	PM
2017	257	156
2018	272	165
2019	287	174
2020	303	184
2021	321	195
2022	339	206
2023	358	218
2024	379	230
2025	400	243
2026	423	257
2027	447	272

AÑO	Aforo 06.B	
	AM	PM
2017	906	1318
2018	958	1393
2019	1012	1473
2020	1070	1556
2021	1131	1645
2022	1195	1739
2023	1264	1838
2024	1336	1943
2025	1412	2054
2026	1492	2171
2027	1577	2294

AÑO	Aforo 7	
	AM	PM
2017	759	659
2018	802	697
2019	848	736
2020	896	778
2021	947	823
2022	1001	869
2023	1059	919
2024	1119	971
2025	1183	1027
2026	1250	1085
2027	1321	1147

AÑO	Aforo 8	
	AM	PM
2017	1248	676
2018	1319	715
2019	1394	755
2020	1474	798
2021	1558	844
2022	1647	892
2023	1740	943
2024	1840	996
2025	1945	1053
2026	2055	1113
2027	2173	1177

AÑO	Aforo 09.A	
	AM	PM
2017	435	204
2018	460	216
2019	486	228
2020	514	241
2021	543	255
2022	574	269
2023	607	284
2024	641	301
2025	678	318
2026	716	336
2027	757	355

AÑO	Aforo 09.B	
	AM	PM
2017	309	296
2018	327	313
2019	345	331

AÑO	Aforo 10	
	AM	PM
2017	2828	3048
2018	2989	3222
2019	3160	3405

AÑO	Aforo 11	
	AM	PM
2017	2948	2864
2018	3116	3027
2019	3294	3200

97

VOLUMENES PROYECTADOS 10 AÑOS

Realizado por: PH Fecha: 10/01/2018

2020	365	350
2021	386	369
2022	408	391
2023	431	413
2024	455	436
2025	481	461
2026	509	487
2027	538	515

2020	3340	3599
2021	3530	3805
2022	3731	4022
2023	3944	4251
2024	4169	4493
2025	4406	4749
2026	4658	5020
2027	4923	5306

2020	3481	3382
2021	3680	3575
2022	3890	3779
2023	4111	3994
2024	4346	4222
2025	4593	4462
2026	4855	4717
2027	5132	4986

RESULTADO AFORO VEHICULAR 1

Dirección: Auquichico – Lumbisí

Mes: Diciembre

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

MetroCount Traffic Executive Vehicle Counts

54

VehicleCount-191 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [auquichico] auquichico - lumbisi N-S
Attribute: auqui
Direction: 3 - South bound, A trigger first. Lane: 0
Survey Duration: 11:30 Tuesday, November 28, 2017 => 16:06 Tuesday, December 12, 2017,
Zone:
File: auquichico 0 2017-12-19 1534.EC0 (Plus)
Identifier: GE34Q382 MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Factory default axle (v4.08)
Data type: Axle sensors - Paired (Class/Speed/Count)

Profile:

Filter time: 11:31 Tuesday, November 28, 2017 => 16:06 Tuesday, December 12, 2017 (14.1915)
Included classes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Speed range: 10 - 160 km/h.
Direction: North, East, South, West (bound), P = South, Lane = 0-16
Separation: Headway > 0 sec, Span 0 - 100 metre
Profile: Default Profile
Scheme: Vehicle classification (Scheme F3)
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Vehicles = 231569 / 236040 (98.11%)

93

*** Tuesday, November 28, 2017 - Total=11861 (Incomplete) , 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	934	1042	1001	1092	1355	1474	1533	1322	953	610	357	188
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211	260	265	252	331	339	416	377	277	193	113	59
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	214	249	230	281	361	378	369	337	271	179	112	39
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	230	248	263	261	315	371	367	312	209	135	65	51
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91	279	285	243	298	348	386	381	296	196	103	67	39

PM Peak 1715 - 1815 (1551), PM PHF=0.93

*** Wednesday, November 29, 2017 - Total=17703, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
85	43	29	32	63	178	548	1196	1056	856	813	800	943	1076	972	1144	1401	1472	1490	1329	904	611	391	271
28	12	9	7	12	19	97	290	279	213	175	184	209	274	260	305	362	361	389	332	242	185	103	68
20	17	5	11	8	39	102	334	286	229	200	197	250	230	238	272	375	357	364	359	227	169	125	75
23	5	5	8	20	44	156	301	263	204	241	214	225	265	236	263	319	351	381	336	217	135	86	67
14	9	10	6	23	76	193	271	228	210	197	205	259	307	238	304	345	403	356	302	218	122	77	61

AM Peak 0700 - 0800 (1196), AM PHF=0.90 PM Peak 1745 - 1845 (1537), PM PHF=0.95

*** Thursday, November 30, 2017 - Total=18054, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
92	58	48	31	78	172	566	1174	1088	842	783	844	919	1114	1075	1115	1341	1437	1514	1327	985	665	506	280
24	18	18	7	16	27	98	285	303	223	203	211	220	299	265	259	353	304	391	343	272	179	149	72
26	14	10	8	18	40	103	329	301	216	195	204	215	264	241	258	374	392	380	345	246	182	146	73
21	14	14	9	24	39	155	276	250	205	208	228	250	251	288	285	329	359	354	345	237	159	104	69
21	12	6	7	20	66	210	284	234	198	177	201	234	300	281	313	285	382	389	294	230	145	107	66

AM Peak 0715 - 0815 (1192), AM PHF=0.91 PM Peak 1715 - 1815 (1524), PM PHF=0.97

*** Friday, December 1, 2017 - Total=19538, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
180	122	63	48	79	178	524	1114	997	920	887	914	1078	1185	1085	1245	1431	1419	1552	1319	1194	892	618	494
61	31	18	10	17	29	74	229	254	229	225	223	255	268	304	313	359	364	378	367	294	241	164	137
65	26	12	15	18	37	87	305	264	246	207	225	250	279	278	306	337	340	390	342	329	256	156	115
47	36	14	9	25	46	158	268	242	211	215	243	294	268	259	317	359	339	384	329	315	212	164	103
26	29	19	14	19	66	205	312	237	234	240	223	279	370	244	309	376	376	400	281	256	183	134	139

AM Peak 0715 - 0815 (1139), AM PHF=0.91 PM Peak 1800 - 1900 (1552), PM PHF=0.97

*** Saturday, December 2, 2017 - Total=14714, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
207	91	69	34	29	71	231	458	681	761	886	996	1039	1172	982	913	938	993	1034	889	859	656	365	360
85	24	20	9	9	13	43	62	148	233	188	231	275	306	250	224	257	236	300	246	225	191	116	106
74	14	22	8	6	9	68	92	163	199	230	263	172	294	249	239	224	260	221	231	216	180	100	87
28	28	15	13	9	14	51	144	175	154	243	251	301	280	234	216	217	229	279	206	221	153	81	86
20	25	12	4	5	35	69	160	195	175	225	251	291	292	249	234	240	268	234	206	197	132	68	81

AM Peak 1115 - 1215 (1040), AM PHF=0.95 PM Peak 1230 - 1330 (1192), PM PHF=0.97

*** Sunday, December 3, 2017 - Total=12069, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
308	238	166	162	84	127	178	324	376	486	596	816	870	875	771	800	843	823	922	810	734	381	247	132
81	58	43	47	27	39	32	71	91	120	127	199	229	228	193	208	223	186	220	211	231	117	78	46
90	61	39	50	23	28	31	80	78	130	123	204	190	235	204	204	220	223	226	225	206	109	61	40
80	59	49	39	19	28	52	84	94	108	158	195	214	224	190	177	205	201	238	189	171	71	54	18
57	60	35	26	15	32	63	89	113	128	188	218	237	188	184	211	195	213	238	185	126	84	54	28

AM Peak 1145 - 1245 (851), AM PHF=0.93 PM Peak 1245 - 1345 (924), PM PHF=0.97

*** Monday, December 4, 2017 - Total=17095, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
68	42	33	32	77	174	555	1102	1003	806	765	828	958	1068	1033	1080	1307	1447	1430	1239	948	560	355	185
23	13	8	5	12	19	102	284	273	226	188	196	208	309	259	273	328	341	363	341	289	161	117	52
10	8	7	11	39	103	314	278	211	198	218	248	221	252	272	353	373	371	316	247	166	101	51	27
13	10	13	26	33	163	254	245	204	197	203	242	248	254	233	311	343	351	307	240	131	74	40	19
12	6	7	7	28	83	187	250	207	165	182	211	260	290	268	302	315	390	345	275	172	102	63	42

AM Peak 0700 - 0800 (1102), AM PHF=0.88 PM Peak 1745 - 1845 (1475), PM PHF=0.95

*** Tuesday, December 5, 2017 - Total=18175, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
87	70	35	34	70	161	578	1169	1009	863	829	924	1073	1136	1090	1080	1338	1379	1361	1354	1063	650	433	389
24	16	8	11	8	20	97	275	258	227	213	221	245	256	260	261	319	317	350	331	298	182	126	90
27	25	7	7	16	33	114	331	266	229	203	227	230	285	281	254	358	343	357	370	288	171	100	90
19	16	13	10	21	51	171	272	233	203	199	252	284	279	281	269	331	344	310	336	270	180	110	102
17	13	7	6	25	57	196	291	252	204	214	224	314	316	268	296	330	375	344	317	207	117	97	107

AM Peak 0700 - 0800 (1169), AM PHF=0.88 PM Peak 1730 - 1830 (1426), PM PHF=0.95

*** Wednesday, December 6, 2017 - Total=12715, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
340	320	182	119	105	159	242	383	482	553	649	768	751	880	751	811	865	858	966	880	778	439	255	179
87	65	57	37	20	35	50	94	108	152	160	184	181	211	199	207	209	206	238	235	243	138	70	54
76	81	47	31	20	34	60	85	110	140	167	205	183	237	203	190	203	205	242	225	207	115	68	46
104	100	42	28	33	43	53	93	145	124	150	183	204	214	170	214	219	224	245	226	186	99	65	45
73	74	36	23	32	47	79	111	119	137	172	196	183	218	179	200	234	223	241	194</				

52

*** Thursday, December 7, 2017 - Total=18309, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
82	37	45	36	57	163	517	1127	1028	848	836	926	1021	1043	1045	1165	1337	1481	1489	1433	1101	737	453	302
37	12	15	7	6	34	77	273	267	229	206	212	273	266	264	307	344	341	413	363	328	228	143	79
19	11	12	11	10	27	98	281	271	220	225	251	241	265	262	281	302	373	373	374	273	192	119	86
17	8	11	8	20	39	142	288	259	208	193	220	274	254	257	290	341	362	361	373	252	176	109	76
9	6	7	10	21	63	200	285	231	191	212	243	233	258	262	287	350	405	342	323	248	141	82	61

AM Peak 0700 - 0800 (1127), AM PHF=0.98 PM Peak 1715 - 1815 (1553), PM PHF=0.94

*** Friday, December 8, 2017 - Total=18099, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
163	93	66	65	75	156	331	729	893	848	917	949	1066	1122	1043	1188	1305	1471	1525	1285	1063	804	521	421
47	28	17	15	9	21	52	155	209	224	220	245	255	294	271	283	302	350	354	320	298	235	146	121
46	25	17	14	22	30	68	151	221	200	232	233	266	282	240	326	336	393	391	326	281	223	154	91
36	16	16	16	18	52	86	210	231	199	232	219	248	272	261	298	333	363	384	328	254	199	107	109
34	24	16	20	26	53	125	213	232	225	233	252	297	274	271	281	334	365	396	311	230	147	114	100

AM Peak 1145 - 1245 (1021), AM PHF=0.96 PM Peak 1800 - 1900 (1525), PM PHF=0.96

*** Saturday, December 9, 2017 - Total=14631, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
343	276	182	117	91	146	263	476	660	727	931	1099	1138	1078	931	972	961	617	535	766	879	670	415	358
104	71	59	26	22	31	41	103	166	177	217	263	274	258	242	248	232	246	86	178	250	174	136	83
93	66	48	37	23	37	71	108	143	187	216	273	279	287	271	256	224	236	111	164	208	194	109	91
67	78	41	27	21	34	62	125	165	179	254	279	294	272	190	230	265	67	151	211	196	171	86	89
79	61	34	27	25	44	89	140	186	184	244	284	291	261	228	238	240	68	187	213	225	131	84	95

AM Peak 1145 - 1245 (1131), AM PHF=0.96 PM Peak 1200 - 1300 (1138), PM PHF=0.97

*** Sunday, December 10, 2017 - Total=11530, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
284	229	178	94	63	98	158	295	352	465	616	722	849	831	779	793	892	919	914	780	599	293	195	132
84	65	59	31	15	18	31	64	73	115	130	168	190	225	204	196	230	232	217	229	193	72	58	39
72	62	49	24	21	19	33	70	98	105	143	165	223	211	193	200	208	223	234	186	221	88	60	36
56	50	39	20	19	24	37	82	90	120	154	169	212	201	186	200	240	238	235	172	127	62	46	26
2	52	31	19	8	37	57	79	91	125	189	220	224	194	196	197	214	226	228	193	58	71	31	31

AM Peak 1145 - 1245 (845), AM PHF=0.95 PM Peak 1815 - 1915 (926), PM PHF=0.99

*** Monday, December 11, 2017 - Total=16977, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
69	43	50	37	76	165	511	1172	1042	817	818	863	896	1115	1042	1105	1176	1031	1499	1328	983	610	347	182
25	19	14	4	9	18	88	283	295	213	212	195	201	278	283	281	345	163	380	355	263	167	104	63
17	15	15	13	12	36	104	322	267	210	221	219	222	262	242	270	314	171	353	329	248	165	95	49
19	7	9	7	27	48	141	270	237	207	187	230	222	250	255	261	337	297	402	353	268	152	83	38
8	2	12	13	28	63	178	297	243	187	198	219	251	325	262	293	180	400	364	291	204	126	65	32

AM Peak 0715 - 0815 (1184), AM PHF=0.92 PM Peak 1745 - 1845 (1535), PM PHF=0.95

*** Tuesday, December 12, 2017 - Total=10008 (Incomplete) , 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
90	46	29	36	67	165	570	1156	1021	792	857	802	946	1144	1040	1113	-	-	-	-	-	-	-	-
35	12	7	11	11	27	98	269	280	204	221	197	204	286	282	275	134	-	-	-	-	-	-	-
21	11	7	8	9	33	111	291	284	207	202	197	233	260	248	289	-	-	-	-	-	-	-	-
16	10	7	8	24	44	157	293	230	195	200	195	250	264	241	253	-	-	-	-	-	-	-	-
18	13	8	9	23	61	204	303	227	186	234	213	259	334	269	296	-	-	-	-	-	-	-	-

AM Peak 0715 - 0815 (1167), AM PHF=0.96

RESULTADO AFORO VEHICULAR 2

Dirección: Lumbisí – Auquichico

Mes: Diciembre

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

MetroCount Traffic Executive Vehicle Counts

90

VehicleCount-188 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [auquichico] lumbisi - auqichico S - N
Attribute: auqui
Direction: 1 - North bound, A trigger first. **Lane:** 0
Survey Duration: 11:42 Tuesday, November 28, 2017 => 10:32 Wednesday, December 13, 2017,
Zone:
File: auquichico 0 2017-12-19 1507.EC0 (Plus)
Identifier: GE43NZ1J MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Factory default axle (v4.08)
Data type: Axle sensors - Paired (Class/Speed/Count)

Profile:

Filter time: 11:42 Tuesday, November 28, 2017 => 10:32 Wednesday, December 13, 2017 (14.9514)
Included classes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Speed range: 10 - 160 km/h.
Direction: North, East, South, West (bound), P = North, Lane = 0-16
Preparation: Headway > 0 sec, Span 0 - 100 metre
Name: Default Profile
Scheme: Vehicle classification (Scheme F3)
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Vehicles = 229374 / 232913 (98.48%)

83

*** Tuesday, November 28, 2017 - Total=9579 (Incomplete) , 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	933	928	977	1114	1175	1153	1183	861	517	371	248	119
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	220	237	227	269	271	288	291	252	155	92	89	34
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	209	221	259	253	293	283	283	231	109	94	45	35
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	256	245	248	291	277	287	302	218	133	94	68	32
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	209	248	225	243	301	334	295	307	160	120	91	46	18

PM Peak 1615 - 1715 (1192), PM PHF=0.89

*** Wednesday, November 29, 2017 - Total=16629, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
63	54	34	12	36	164	823	1500	1325	1081	882	795	842	916	1069	1101	1304	1225	1247	822	572	376	252	134
18	17	15	2	5	10	87	355	370	282	253	197	212	224	249	238	340	296	314	254	179	112	74	43
16	14	5	3	5	25	140	429	362	244	225	224	194	247	256	262	330	325	308	211	134	97	60	33
13	15	5	3	9	52	240	357	336	279	212	173	210	229	247	304	312	302	307	185	143	92	52	32
16	8	9	4	17	77	356	359	257	276	192	201	226	216	317	297	322	302	318	172	116	75	66	26

AM Peak 0715 - 0815 (1515), AM PHF=0.88 PM Peak 1600 - 1700 (1304), PM PHF=0.96

*** Thursday, November 30, 2017 - Total=16666, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
76	53	36	27	38	165	814	1539	1355	1080	910	820	905	985	976	1085	1229	1098	1110	919	566	424	291	165
24	17	13	6	8	7	92	359	391	270	250	206	216	211	220	227	325	208	298	247	160	134	77	45
17	11	9	11	12	28	142	425	383	252	230	228	190	239	263	266	335	313	249	257	144	105	77	46
18	16	5	3	7	42	216	389	283	251	195	194	242	270	189	284	273	283	282	221	134	104	76	37
17	9	9	7	11	88	364	366	298	307	235	192	257	265	304	308	296	294	281	194	128	81	61	37

AM Peak 0715 - 0815 (1571), AM PHF=0.92 PM Peak 1530 - 1630 (1252), PM PHF=0.93

*** Friday, December 1, 2017 - Total=17909, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
125	89	43	42	57	172	660	1435	1290	1073	989	978	1013	1029	1103	1224	1202	1190	1137	962	812	541	411	332
29	34	18	13	8	21	92	312	348	295	271	242	267	253	272	285	311	289	309	254	220	147	115	70
35	24	11	10	14	29	113	405	283	243	257	232	253	259	254	323	295	288	266	238	206	159	115	89
32	12	6	9	17	36	190	352	314	247	236	268	243	260	251	311	286	302	290	252	177	123	87	87
29	19	8	10	18	86	265	366	345	288	225	236	250	257	326	305	310	311	272	218	209	112	94	86

AM Peak 0715 - 0815 (1471), AM PHF=0.91 PM Peak 1515 - 1615 (1250), PM PHF=0.97

*** Saturday, December 2, 2017 - Total=14333, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
281	192	134	89	71	117	273	608	775	911	931	1060	1093	1055	936	831	864	887	835	814	545	458	333	240
84	57	47	27	20	20	44	139	177	243	212	254	271	273	248	215	214	223	207	184	148	136	71	39
76	56	28	28	12	21	58	105	173	206	217	267	195	270	242	195	228	242	221	201	127	111	83	70
55	43	26	19	21	32	69	156	187	210	260	271	309	268	217	193	208	203	206	236	158	117	103	66
66	36	33	15	18	44	102	208	238	252	242	268	318	244	229	228	214	219	201	193	112	94	76	65

AM Peak 1115 - 1215 (1077), AM PHF=0.99 PM Peak 1230 - 1330 (1170), PM PHF=0.92

*** Sunday, December 3, 2017 - Total=11055, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
241	179	127	101	58	89	198	288	378	517	665	814	951	939	779	747	800	778	769	639	428	293	191	86
73	49	44	30	14	14	38	51	83	118	168	202	235	231	194	194	172	175	188	183	134	96	68	26
62	49	33	27	12	22	49	67	73	117	162	182	189	224	202	172	194	198	190	151	114	78	54	22
54	40	20	24	16	23	55	85	99	131	161	217	250	227	209	177	210	199	193	168	78	59	29	25
52	41	30	20	16	30	56	85	123	151	174	213	277	257	174	204	224	206	198	137	102	60	40	13

AM Peak 1145 - 1245 (887), AM PHF=0.89 PM Peak 1230 - 1330 (982), PM PHF=0.89

*** Monday, December 4, 2017 - Total=16146, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
45	39	37	21	41	183	817	1487	1298	1113	798	843	875	905	994	1116	1195	1169	1113	841	511	352	242	111
9	10	12	4	3	15	70	347	378	278	188	204	208	213	232	266	329	292	295	250	164	92	76	41
13	9	11	7	8	28	139	436	339	256	222	208	217	245	230	235	290	295	260	211	142	92	50	29
8	11	4	5	10	58	244	378	312	265	194	202	222	230	260	291	291	287	283	191	106	72	59	27
15	9	10	5	20	82	364	326	269	314	194	229	228	217	272	324	285	295	275	189	99	96	57	14

AM Peak 0645 - 0745 (1525), AM PHF=0.87 PM Peak 1530 - 1630 (1234), PM PHF=0.94

*** Tuesday, December 5, 2017 - Total=17058, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
63	47	32	23	50	173	807	1506	1339	1090	928	962	1024	962	985	1045	1126	1122	1131	897	643	525	326	252
13	14	17	3	2	16	88	382	394	301	238	221	218	237	242	224	283	293	305	245	181	143	79	61
19	12	3	2	12	37	136	408	354	232	207	236	267	271	253	274	297	281	254	222	143	140	68	68
17	13	5	8	16	38	209	333	326	273	224	256	258	235	250	262	253	278	304	225	168	113	82	63
14	8	7	10	20	82	374	383	265	284	259	249	281	219	240	285	293	270	268	205	151	129	97	60

AM Peak 0715 - 0815 (1518), AM PHF=0.93 PM Peak 1645 - 1745 (1145), PM PHF=0.98

*** Wednesday, December 6, 2017 - Total=11505, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
273	226	140	89	71	111	245	390	484	551	740	800	809	907	783	747	750	805	790	676	482	323	205	108
52	60	45	32	22	12	36	65	110	129	186	177	189	238	222	186	183	221	219	201	146	90	61	24
71	59	37	19	8	30	48	97	131	139	187	201	191	216	194	175	153	178	194	158	134	86	49	33
68	50	28	20	21	35	65	98	104	127	176	214	212	240	176	189	193	202	200	167	109	79	53	32
82	57	30	18	20	34	96	130	139	156	191	208	217	213	191	197	221	204	177	150	93	68	42	19

RESULTADO AFORO VEHICULAR 3

Dirección: Salida a Ruta Viva – Quito

Rampa Redondel

Rampa Paralela

Mes: Diciembre

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

MetroCount Traffic Executive Event Counts

86

EventCount-179 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [San Patricio] Salida Ruta Viva Auquichico - Quito
Attribute: Salida RV
Input A: 4 - West bound. - Lane= 2, Excluded from totals.
Input B: 4 - West bound. - Lane= 1, Added to totals. (/2.000)
Survey Duration: 12:13 Wednesday, November 29, 2017 => 15:53 Tuesday, December 19, 2017,
Zone:
File: San Patricio salida rv 0 2017-12-19 1553.EC2 (Plus)
Identifier: GK73Q98G MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Event Count (v4.08)
Data type: Axle sensors - Separate (Count)

Profile:

Filter time: 12:14 Wednesday, November 29, 2017 => 15:53 Tuesday, December 19, 2017 (20.1521)
Separation: GapX > 0 sec
Name: Default Profile
Scheme: Count events divided by setup divisor
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Events = 226939 / 226939 (100.00%)

05

* Wednesday, November 29, 2017=4030 (Incomplete) , 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1715 - 1815 (558), PM PHF=0.94.

* Thursday, November 30, 2017=6528, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0730 - 0830 (485), AM PHF=0.90 PM Peak 1700 - 1800 (581), PM PHF=0.83.

* Friday, December 1, 2017=7159, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0715 - 0815 (465), AM PHF=0.96 PM Peak 1700 - 1800 (559), PM PHF=0.90.

* Saturday, December 2, 2017=5349, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1130 - 1230 (345), AM PHF=0.92 PM Peak 1745 - 1845 (405), PM PHF=0.95.

* Sunday, December 3, 2017=3910, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1115 - 1215 (244), AM PHF=0.85 PM Peak 1715 - 1815 (313), PM PHF=0.87.

* Monday, December 4, 2017=6380, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0800 - 0900 (451), AM PHF=0.87 PM Peak 1715 - 1815 (558), PM PHF=0.94.

* Tuesday, December 5, 2017=6697, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0715 - 0815 (483), AM PHF=0.88 PM Peak 1715 - 1815 (542), PM PHF=0.95.

* Wednesday, December 6, 2017=4271, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1145 - 1245 (248), AM PHF=0.85 PM Peak 1745 - 1845 (322), PM PHF=0.86.

* Thursday, December 7, 2017=6858, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0800 - 0900 (502), AM PHF=0.92 PM Peak 1730 - 1830 (606), PM PHF=0.88.

03

*** Sunday, December 17, 2017=4639, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
110	88	88	38	38	39	68	110	143	212	236	244	311	276	245	295	326	367	350	350	283	259	111	57	
35	34	8	10	10	11	22	23	29	48	56	57	79	80	68	50	64	75	79	87	73	68	45	14	9
23	15	30	13	7	5	12	19	31	51	51	64	84	58	52	82	67	105	92	83	79	60	31	14	9
31	25	40	11	11	11	14	31	38	65	72	56	67	62	68	77	103	94	87	93	66	63	14	14	6
21	15	10	4	10	12	21	37	45	49	57	67	82	76	57	87	92	94	92	87	65	68	21	16	6

AM Peak 1145 - 1245 (296), AM PHF=0.89 PM Peak 1630 - 1730 (374), PM PHF=0.89

*** Monday, December 18, 2017=8933, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
30	19	15	9	24	57	208	406	451	378	361	335	332	374	354	535	872	916	824	679	653	535	369	203	
9	11	3	1	2	14	32	91	131	108	86	107	84	103	110	85	201	209	206	162	174	119	166	61	21
9	3	5	5	4	12	55	121	118	106	92	75	81	74	78	107	229	224	223	169	192	152	76	56	27
6	3	6	1	9	11	63	76	104	89	92	77	94	83	92	144	196	241	195	182	146	142	74	45	19
6	2	1	2	9	20	58	119	99	76	91	76	73	114	75	200	247	243	200	166	143	123	53	41	11

AM Peak 0745 - 0845 (471), AM PHF=0.90 PM Peak 1645 - 1745 (920), PM PHF=0.93

*** Tuesday, December 19, 2017=1823 (Incomplete) , 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
78	34	33	20	27	68	242	511	554	258	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	12	9	7	9	10	46	96	153	117	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	8	8	4	2	14	74	141	146	128	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	8	9	6	5	17	64	155	141	11	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	6	7	3	11	27	59	120	115	3	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-

AM Peak 0730 - 0830 (573), AM PHF=0.93

MetroCount Traffic Executive Event Counts

82

EventCount-178 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [San Patricio] Salida Ruta Viva Auquichico - Quito
Attribute: Salida RV
Input A: 4 - West bound. - Lane= 2, Added to totals. (/2.000)
Input B: 4 - West bound. - Lane= 1, Excluded from totals.
Survey Duration: 12:13 Wednesday, November 29, 2017 => 15:53 Tuesday, December 19, 2017,
Zone:
File: San Patricio salida rv 0 2017-12-19 1553.EC2 (Plus)
Identifier: GK73Q98G MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Event Count (v4.08)
Data type: Axle sensors - Separate (Count)

Profile:

Filter time: 12:14 Wednesday, November 29, 2017 => 15:53 Tuesday, December 19, 2017 (20.1521)
Separation: GapX > 0 sec
Name: Default Profile
Scheme: Count events divided by setup divisor
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Events = 226939 / 226939 (100.00%)

* Wednesday, November 29, 2017=2732 (Incomplete) , 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 139. Includes a right-side column with values 17, 1, 6, 1.

PM Peak 1600 - 1700 (385), PM PHF=0.95

* Thursday, November 30, 2017=5730, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 243. Includes a right-side column with values 15, 12, 8, 7.

AM Peak 0715 - 0815 (751), AM PHF=0.79 PM Peak 1630 - 1730 (407), PM PHF=0.92

* Friday, December 1, 2017=6374, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 42. Includes a right-side column with values 20, 27, 12, 19.

AM Peak 0700 - 0800 (756), AM PHF=0.94 PM Peak 1845 - 1945 (408), PM PHF=0.96

* Saturday, December 2, 2017=5116, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 7 to 78. Includes a right-side column with values 30, 17, 14, 17.

AM Peak 0730 - 0830 (421), AM PHF=0.87 PM Peak 1215 - 1315 (401), PM PHF=0.74

* Sunday, December 3, 2017=3717, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 7 to 82. Includes a right-side column with values 6, 10, 3, 3.

AM Peak 1045 - 1145 (279), AM PHF=0.95 PM Peak 1800 - 1900 (290), PM PHF=0.86

* Monday, December 4, 2017=5617, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 2 to 22. Includes a right-side column with values 9, 9, 2, 9.

AM Peak 0715 - 0815 (755), AM PHF=0.86 PM Peak 1615 - 1715 (369), PM PHF=0.87

* Tuesday, December 5, 2017=5770, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 2 to 28. Includes a right-side column with values 20, 17, 33, 18.

AM Peak 0700 - 0800 (764), AM PHF=0.91 PM Peak 1600 - 1700 (349), PM PHF=0.84

* Wednesday, December 6, 2017=3575, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 7 to 87. Includes a right-side column with values 8, 7, 5, 5.

AM Peak 1045 - 1145 (268), AM PHF=0.92 PM Peak 1615 - 1715 (254), PM PHF=0.82

* Thursday, December 7, 2017=5729, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 25. Includes a right-side column with values 10, 10, 9, 5.

AM Peak 0715 - 0815 (737), AM PHF=0.83 PM Peak 1400 - 1500 (405), PM PHF=0.82

60

*** Friday, December 8, 2017=5139, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
33	24	17	7	24	45	240	443	555	447	385	338	247	230	238	248	260	316	281	250	180	165	96	75
10	2	5	2	6	3	44	84	139	94	121	90	72	53	55	68	69	80	62	59	56	57	29	19
10	8	2	2	5	7	70	98	132	133	95	87	48	57	49	66	61	77	72	73	57	40	19	14
9	11	7	2	8	18	60	140	140	110	95	93	72	49	70	64	69	85	70	63	42	39	26	19
5	4	4	1	5	18	67	122	144	110	75	69	57	71	65	50	61	75	77	56	26	30	23	23

AM Peak 0800 - 0900 (555), AM PHF=0.96 PM Peak 1700 - 1800 (316), PM PHF=0.93

*** Saturday, December 9, 2017=4236, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
59	40	39	27	22	41	118	196	302	315	331	297	288	242	197	220	244	261	231	250	183	149	106	84
11	6	13	4	2	5	25	29	74	71	72	76	67	55	59	50	53	67	50	58	51	47	23	20
21	8	10	8	4	9	29	42	62	90	84	82	62	61	48	66	63	56	73	72	46	38	32	20
14	14	7	6	9	21	21	66	86	65	77	61	73	74	39	47	65	74	50	67	46	30	30	23
13	12	9	9	7	7	44	59	81	90	100	79	86	53	52	58	63	65	59	53	41	35	21	21

AM Peak 1015 - 1115 (335), AM PHF=0.84 PM Peak 1200 - 1300 (288), PM PHF=0.84

*** Sunday, December 10, 2017=3147, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
66	54	46	21	10	23	67	108	159	174	240	206	250	203	156	171	214	233	198	212	171	88	57	26
26	17	15	7	1	5	17	15	29	27	53	45	64	50	48	41	67	50	63	60	46	22	13	9
10	13	10	2	3	2	13	28	38	42	46	40	53	48	44	49	49	75	49	52	47	32	22	6
14	11	11	7	4	4	12	37	52	51	67	64	69	65	36	40	44	48	46	57	36	26	10	3
17	14	10	5	2	13	26	28	40	55	74	57	65	41	29	42	54	62	40	44	42	9	12	8

AM Peak 1145 - 1245 (242), AM PHF=0.88 PM Peak 1200 - 1300 (250), PM PHF=0.91

*** Monday, December 11, 2017=5544, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
16	7	13	1	21	52	380	770	520	425	335	250	210	252	339	354	341	334	280	223	145	151	87	44
8	2	0	0	7	10	54	163	132	110	98	76	72	66	95	103	67	89	73	48	42	41	23	13
6	3	3	0	4	6	109	219	141	126	84	59	54	57	111	83	83	84	64	54	38	36	25	13
2	1	9	0	4	12	114	207	116	109	88	58	44	59	63	82	94	87	79	72	39	43	19	15
0	1	1	1	7	25	104	181	131	81	66	57	40	71	71	87	97	75	64	50	28	32	21	3

AM Peak 0700 - 0800 (770), AM PHF=0.88 PM Peak 1630 - 1730 (363), PM PHF=0.94

*** Tuesday, December 12, 2017=5872, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
22	10	8	2	10	44	373	746	581	479	373	260	229	255	355	361	350	325	333	271	185	137	96	72
8	3	1	0	0	5	56	176	177	109	100	66	60	73	108	104	103	76	88	74	58	43	29	18
8	3	2	0	5	4	98	195	141	130	106	77	52	48	99	92	70	88	82	89	43	29	31	25
3	3	5	0	3	14	118	193	131	124	102	48	47	62	74	90	88	79	78	64	49	37	19	12
4	1	1	2	2	22	102	182	132	118	65	70	71	73	75	76	89	83	86	45	35	29	18	18

AM Peak 0715 - 0815 (746), AM PHF=0.96 PM Peak 1500 - 1600 (361), PM PHF=0.87

*** Wednesday, December 13, 2017=5722, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
43	13	3	6	14	38	355	743	601	466	369	244	251	276	310	312	333	321	305	256	185	132	90	62
12	0	0	2	1	8	49	167	169	92	117	59	63	75	79	92	81	87	66	77	64	37	25	29
13	10	0	3	3	4	105	234	159	126	102	59	58	66	103	91	74	77	67	60	43	30	27	12
7	2	2	0	3	11	102	184	131	142	73	65	72	62	59	70	97	74	81	61	47	30	21	11
12	1	1	1	8	16	100	158	143	106	77	61	59	74	70	59	82	84	91	59	32	36	18	11

AM Peak 0715 - 0815 (745), AM PHF=0.80 PM Peak 1630 - 1730 (342), PM PHF=0.88

*** Thursday, December 14, 2017=5892, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
31	14	7	14	11	47	379	742	600	481	342	260	229	248	330	340	384	335	319	271	188	147	107	74
11	5	1	1	2	10	65	184	172	142	101	59	56	57	87	85	93	76	84	67	48	41	29	20
9	3	4	3	5	5	116	211	158	123	74	68	66	69	108	90	99	91	78	61	53	38	30	29
7	3	2	6	0	10	106	200	144	116	79	59	56	67	77	101	96	80	82	78	43	36	26	15
4	3	0	4	4	23	94	148	126	101	88	74	51	56	59	65	96	88	77	65	44	32	23	11

AM Peak 0700 - 0800 (742), AM PHF=0.88 PM Peak 1600 - 1700 (384), PM PHF=0.97

*** Friday, December 15, 2017=6398, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
41	32	16	20	14	52	361	712	633	496	374	298	288	260	370	340	353	296	326	383	289	205	119	125
15	8	4	11	5	11	55	170	174	115	103	78	75	70	85	91	91	74	83	80	85	55	35	36
9	10	6	3	3	6	110	191	143	141	105	70	81	57	108	98	87	78	99	105	64	59	32	28
6	6	2	3	2	21	98	188	168	127	107	68	61	62	99	76	97	69	85	105	69	45	26	35
11	9	4	3	4	15	99	164	149	114	60	83	73	71	79	75	79	76	60	93	71	47	27	27

AM Peak 0715 - 0815 (716), AM PHF=0.94 PM Peak 1915 - 2015 (388), PM PHF=0.92

*** Saturday, December 16, 2017=5428, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
94	87	44	34	34	38	116	389	366	371	365	356	409	359	339	234	269	270	313	313	235	164	134	102
28	25	21	4	8	4	11	45	101	97	86	98	88	83	105	57	71	66	100	69	57	48	37	24
21	24	12	13	10	13	24	85	73	95	92	85	96	74	102	59	72	52	70	89	63	48	32	18
21	16	8	10	5	10	43	124	84	89	92	106	123	83	79	60	61	77	77	72	58	33	31	29
25	23	3	7	12	12	38	136	109	91	95	68	103	119	54	59	65	75	67	83	58	35	35	31

AM Peak 0715 - 0815 (445), AM PHF=0.82 PM Peak 1200 - 1300 (409), PM PHF=0.83

79

*** Sunday, December 17, 2017=4186, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
88	103	63	49	28	26	61	151	203	249	311	273	252	453	263	186	223	256	301	214	207	137	72	26
30	25	24	18	7	7	10	31	37	57	71	91	75	73	75	49	60	55	61	62	55	42	26	7
26	15	12	14	5	6	16	39	59	53	68	61	54	101	79	43	59	63	66	55	59	39	19	8
15	29	18	8	9	9	14	44	56	71	96	62	60	118	51	45	49	71	78	52	54	28	14	7
18	34	10	9	8	5	22	38	52	69	77	59	63	161	59	50	55	68	96	45	40	29	13	4

AM Peak 1015 - 1115 (331), AM PHF=0.86 PM Peak 1315 - 1415 (454), PM PHF=0.70

*** Monday, December 18, 2017=5936, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
18	2	8	4	15	45	376	733	566	465	328	277	239	216	351	351	378	380	327	266	237	162	135	61
8	0	4	3	2	12	56	157	158	103	88	70	66	63	75	90	87	93	89	78	59	37	39	12
6	0	0	0	4	5	115	183	154	138	88	80	70	47	132	94	99	105	88	75	61	44	35	18
2	2	4	2	3	10	108	210	145	126	88	72	52	46	76	96	107	109	87	63	63	54	25	17
2	0	1	0	6	19	98	183	109	100	65	56	52	61	69	71	86	74	64	52	55	27	37	14

AM Peak 0715 - 0815 (734), AM PHF=0.87 PM Peak 1645 - 1745 (393), PM PHF=0.90

*** Tuesday, December 19, 2017=2243 (Incomplete) , 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
30	19	7	10	15	61	387	774	660	281	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	4	0	2	1	14	57	181	181	136	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-
9	9	2	5	9	6	99	203	165	129	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
6	0	5	1	4	12	129	212	158	15	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
4	6	0	2	1	30	103	179	157	1	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-

AM Peak 0700 - 0800 (774), AM PHF=0.91

RESULTADO AFORO VEHICULAR 4

Dirección: Entrada Ruta Viva – Auquichico

Mes: Diciembre

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

MetroCount Traffic Executive Vehicle Counts

77

VehicleCount-190 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [San Patricio] Entrada Ruta Viva - Auquichico
Attribute: entrada RV
Direction: 4 - West bound, A trigger first. Lane: 0
Survey Duration: 12:06 Wednesday, November 29, 2017 => 15:01 Tuesday, December 19, 2017,
Zone:
File: San Patricio 0 2017-12-19 1501.EC0 (Plus)
Identifier: GJ75Z18V MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Factory default axle (v4.08)
Data type: Axle sensors - Paired (Class/Speed/Count)

Profile:

Filter time: 12:07 Wednesday, November 29, 2017 => 15:01 Tuesday, December 19, 2017 (20.121)
Included classes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Speed range: 10 - 160 km/h.
Direction: North, East, South, West (bound), P = West, Lane = 0-16
Preparation: Headway > 0 sec, Span 0 - 100 metre
Name: Default Profile
Scheme: Vehicle classification (Scheme F3)
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Vehicles = 36853 / 37149 (99.20%)

76

*** Wednesday, November 29, 2017 - Total=6886 (Incomplete) , 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	387	764	806	845	946	876	802	562	377	248	165	108
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	196	196	176	236	212	199	158	110	68	58	34
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62	194	171	194	249	224	209	145	109	66	38	21
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	179	192	235	226	218	207	137	85	58	32	29
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	165	195	247	240	235	222	187	122	73	56	37	24

PM Peak 1530 - 1630 (960), PM PHF=0.96

*** Thursday, November 30, 2017 - Total=12922, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
50	38	17	25	31	124	739	1303	1128	861	667	611	636	746	769	826	931	904	811	638	414	322	210	121
16	13	5	5	6	4	81	334	346	214	169	154	158	159	199	170	245	198	233	180	121	80	72	48
11	8	4	10	9	15	145	291	288	210	166	163	123	188	198	205	247	250	200	174	112	95	50	24
10	13	2	2	9	31	213	368	251	197	162	153	162	203	151	231	213	230	191	145	88	69	52	32
13	4	6	8	7	74	300	310	243	240	170	141	193	196	221	220	226	226	187	139	93	78	36	17

AM Peak 0715 - 0815 (1315), AM PHF=0.89 PM Peak 1530 - 1630 (943), PM PHF=0.95

*** Friday, December 1, 2017 - Total=13886, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
94	57	21	22	36	117	611	1341	1106	915	786	681	730	769	841	902	845	920	873	742	603	360	272	242
23	22	6	8	8	10	91	318	319	246	203	178	187	189	194	217	204	209	231	206	154	106	75	51
32	19	6	5	9	22	120	332	283	220	209	174	192	181	175	247	197	255	193	180	167	87	73	74
23	6	4	4	9	31	172	351	229	213	197	169	162	203	198	213	217	230	223	180	149	87	55	60
16	10	5	5	10	54	228	340	275	236	177	160	189	196	274	225	227	226	226	176	133	80	69	57

AM Peak 0715 - 0815 (1342), AM PHF=0.96 PM Peak 1445 - 1545 (951), PM PHF=0.87

*** Saturday, December 2, 2017 - Total=2755, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
207	136	116	71	47	75	213	517	620	690	61	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
54	37	51	18	13	11	33	81	140	190	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	37	26	26	6	18	48	100	140	139	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	35	15	15	15	21	56	154	129	153	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
47	27	24	12	13	25	76	182	211	208	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0845 - 0945 (693), AM PHF=0.82 PM Peak 1545 - 1645 (2), PM PHF=0.25

*** Sunday, December 3, 2017 - Total=6, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0145 - 0245 (1), AM PHF=0.25 PM Peak 1715 - 1815 (2), PM PHF=0.50

*** Monday, December 4, 2017 - Total=64, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	1	0	2	0	1	4	5	2	15	0	0	1	3	0
0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	0	1	1	2	2	0	0	0	0	1	0
0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	13	0	0	0	2	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0

AM Peak 0630 - 0730 (30), AM PHF=0.29 PM Peak 1745 - 1845 (15), PM PHF=0.29

*** Tuesday, December 5, 2017 - Total=77, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	13	26	13	14	2	0	2	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0
0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	2	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0

AM Peak 0630 - 0730 (39), AM PHF=0.38 PM Peak 1215 - 1315 (3), PM PHF=0.38

*** Wednesday, December 6, 2017 - Total=20, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
1	0	0	0	3	0	0	0	4	3	0	0	1	0	1	0	0	3	3	0	1	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0745 - 0845 (4), AM PHF=0.33 PM Peak 1715 - 1815 (5), PM PHF=0.63

*** Thursday, December 7, 2017 - Total=57, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	2	32	1	3	0	3	0	0	0	14	0	0	2	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	14	0	0	2	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	17	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0645 - 0745 (34), AM PHF=0.50 PM Peak 1415 - 1515 (14), PM PHF=0.25

75

* Friday, December 8, 2017 - Total=24, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	0	0	0	3	0	1	3	1	0	0	0	2	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0945 - 1045 (13), AM PHF=0.25 PM Peak 1330 - 1430 (3), PM PHF=0.25

* Saturday, December 9, 2017 - Total=5, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0630 - 0730 (1), AM PHF=0.25 PM Peak 1730 - 1830 (3), PM PHF=0.38

* Sunday, December 10, 2017 - Total=6, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0830 - 0930 (3), AM PHF=0.38 PM Peak 1200 - 1300 (0), PM PHF=1.00

* Monday, December 11, 2017 - Total=13, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0630 - 0730 (13), AM PHF=0.25 PM Peak 1200 - 1300 (0), PM PHF=1.00

* Tuesday, December 12, 2017 - Total=3, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0000 - 0100 (0), AM PHF=1.00 PM Peak 1630 - 1730 (2), PM PHF=0.25

* Wednesday, December 13, 2017 - Total=55, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	31	1	1	1	0	1	0	1	3	2	13	0	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	13	1	1	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0700 - 0800 (31), AM PHF=0.48 PM Peak 1700 - 1800 (13), PM PHF=0.25

* Thursday, December 14, 2017 - Total=21, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	2	4	5	3	1	2	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0

AM Peak 0630 - 0730 (3), AM PHF=0.38 PM Peak 1515 - 1615 (6), PM PHF=0.50

* Friday, December 15, 2017 - Total=31, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	1	1	15	4	0	0	1	1	0	3	0	0	1	1	0	0	0	2	1
0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1
0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0715 - 0815 (18), AM PHF=0.35 PM Peak 1400 - 1500 (3), PM PHF=0.25

* Saturday, December 16, 2017 - Total=14, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	3	4	3	1	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0

AM Peak 1015 - 1115 (1), AM PHF=0.25 PM Peak 1815 - 1915 (4), PM PHF=0.50

74

* Sunday, December 17, 2017 - Total=2, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0745 - 0845 (1), AM PHF=0.25 PM Peak 1815 - 1915 (1), PM PHF=0.25

* Monday, December 18, 2017 - Total=5, 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AM Peak 0645 - 0745 (4), AM PHF=0.33 PM Peak 1615 - 1715 (1), PM PHF=0.25

* Tuesday, December 19, 2017 - Total=1 (Incomplete) , 15 minute drops

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-

AM Peak 0630 - 0730 (1), AM PHF=0.25

RESULTADO AFORO VEHICULAR 5

Dirección: Salida Ruta Viva – Lumbisí

Rampa a Lumbisí

Rampa a Redondel

Mes: Abril

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

MetroCount Traffic Executive Event Counts

72

EventCount-176 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [Aforo 3 O - E] Rampa a Lumbisi-RV y RV-Redondel
Attribute: Rampa Rv a Lumbisi
Input A: 2 - East bound. - Lane= 1, Added to totals. (/2.000)
Input B: 2 - East bound. - Lane= 2, Excluded from totals.
Survey Duration: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 7:08 Wednesday, June 14, 2017,
Zone:
File: Aforo 3 O - E 0 2017-06-28 1515.EC1 (Plus)
Identifier: GE43NZ1J MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Event Count (v4.08)
Data type: Axle sensors - Separate (Count)

Profile:

Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 7:08 Wednesday, June 14, 2017 (55.2974)
Separation: GapX > 0 sec
Name: Default Profile
Scheme: Count events divided by setup divisor
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Events = 469183 / 469183 (100.00%)

71

* Thursday, April 20, 2017=2857, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 45. Includes AM Peak 0700 - 0800 (337) and PM Peak 1400 - 1500 (245).

* Friday, April 21, 2017=3108, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 72. Includes AM Peak 0700 - 0800 (352) and PM Peak 1800 - 1900 (252).

* Saturday, April 22, 2017=2939, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 44. Includes AM Peak 1130 - 1230 (290) and PM Peak 1200 - 1300 (247).

* Sunday, April 23, 2017=1875, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 17. Includes AM Peak 1145 - 1245 (145) and PM Peak 1800 - 1930 (142).

* Monday, April 24, 2017=2757, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 32. Includes AM Peak 0700 - 0800 (358) and PM Peak 1730 - 1830 (249).

* Tuesday, April 25, 2017=2819, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 42. Includes AM Peak 0700 - 0800 (306) and PM Peak 1830 - 1930 (247).

* Wednesday, April 26, 2017=3178, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 45. Includes AM Peak 0700 - 0800 (352) and PM Peak 1730 - 1830 (354).

* Thursday, April 27, 2017=2848, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 45. Includes AM Peak 0700 - 0800 (368) and PM Peak 1800 - 1900 (235).

* Friday, April 28, 2017=3084, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 1 to 51. Includes AM Peak 0700 - 0800 (344) and PM Peak 1515 - 1615 (275).

69

* Monday, May 8, 2017=2807, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 0715 - 0815 (334), AM PHF=0.87 PM Peak 1530 - 1630 (257), PM PHF=0.85

* Tuesday, May 9, 2017=3097, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 1115 - 1215 (281), AM PHF=0.64 PM Peak 1815 - 1915 (267), PM PHF=0.81

* Wednesday, May 10, 2017=3062, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 0700 - 0800 (306), AM PHF=0.76 PM Peak 1800 - 1900 (253), PM PHF=0.94

* Thursday, May 11, 2017=3232, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 0700 - 0800 (346), AM PHF=0.84 PM Peak 1245 - 1345 (284), PM PHF=0.83

* Friday, May 12, 2017=3397, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 0700 - 0800 (381), AM PHF=0.86 PM Peak 1515 - 1615 (244), PM PHF=0.89

* Saturday, May 13, 2017=2230, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 1030 - 1130 (145), AM PHF=0.83 PM Peak 1530 - 1630 (162), PM PHF=0.88

* Sunday, May 14, 2017=1736, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 1145 - 1245 (108), AM PHF=0.73 PM Peak 1245 - 1345 (177), PM PHF=0.94

* Monday, May 15, 2017=2721, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 0700 - 0800 (345), AM PHF=0.67 PM Peak 1845 - 1945 (217), PM PHF=0.80

* Tuesday, May 16, 2017=2858, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000 to 2300) and 5 rows of data. AM Peak 0700 - 0800 (327), AM PHF=0.76 PM Peak 1830 - 1930 (265), PM PHF=0.81

68

* Wednesday, May 17, 2017=2979, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, May 17, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (363), AM PHF=0.82 PM Peak 1845 - 1945 (266), PM PHF=0.87

* Thursday, May 18, 2017=2898, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, May 18, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (351), AM PHF=0.87 PM Peak 1815 - 1915 (231), PM PHF=0.88

* Friday, May 19, 2017=2979, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, May 19, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (313), AM PHF=0.85 PM Peak 1900 - 2000 (263), PM PHF=0.77

* Saturday, May 20, 2017=2436, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Saturday, May 20, 2017.

AM Peak 0815 - 0915 (205), AM PHF=0.82 PM Peak 1200 - 1300 (175), PM PHF=0.85

* Sunday, May 21, 2017=1750, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, May 21, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (160), AM PHF=0.81 PM Peak 1200 - 1300 (147), PM PHF=0.74

* Monday, May 22, 2017=2996, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Monday, May 22, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (379), AM PHF=0.69 PM Peak 1530 - 1630 (251), PM PHF=0.91

* Tuesday, May 23, 2017=3025, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Tuesday, May 23, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (349), AM PHF=0.86 PM Peak 1845 - 1945 (283), PM PHF=0.94

* Wednesday, May 24, 2017=3086, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, May 24, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (315), AM PHF=0.79 PM Peak 1815 - 1915 (280), PM PHF=0.96

* Thursday, May 25, 2017=3106, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, May 25, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (370), AM PHF=0.75 PM Peak 1800 - 1900 (232), PM PHF=0.93

* Friday, May 26, 2017=1797, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes handwritten number '67' in the top right corner.

AM Peak 1100 - 1200 (136), AM PHF=0.86 PM Peak 1245 - 1345 (131), PM PHF=0.92

* Saturday, May 27, 2017=1683, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 1045 - 1145 (140), AM PHF=0.93 PM Peak 1830 - 1930 (135), PM PHF=0.84

* Sunday, May 28, 2017=1598, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 1015 - 1115 (122), AM PHF=0.88 PM Peak 1315 - 1415 (134), PM PHF=0.79

* Monday, May 29, 2017=2854, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 0700 - 0800 (317), AM PHF=0.86 PM Peak 1530 - 1630 (244), PM PHF=0.87

* Tuesday, May 30, 2017=3035, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 0700 - 0800 (367), AM PHF=0.76 PM Peak 1830 - 1930 (263), PM PHF=0.96

* Wednesday, May 31, 2017=3109, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 0700 - 0800 (381), AM PHF=0.85 PM Peak 1730 - 1830 (360), PM PHF=0.82

* Thursday, June 1, 2017=2999, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 0700 - 0800 (337), AM PHF=0.82 PM Peak 1900 - 2000 (236), PM PHF=0.81

* Friday, June 2, 2017=2966, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 0700 - 0800 (302), AM PHF=0.75 PM Peak 1400 - 1500 (232), PM PHF=0.78

* Saturday, June 3, 2017=2702, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data.

AM Peak 0900 - 1000 (345), AM PHF=0.89 PM Peak 1300 - 1400 (193), PM PHF=0.95

66

* Sunday, June 4, 2017=1857, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 141. Includes AM Peak 1015 - 1115 (141), AM PHF=0.84, PM Peak 1230 - 1330 (154), PM PHF=0.83.

* Monday, June 5, 2017=2910, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 374. Includes AM Peak 0700 - 0800 (374), AM PHF=0.79, PM Peak 1815 - 1915 (278), PM PHF=0.89.

* Tuesday, June 6, 2017=2969, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 363. Includes AM Peak 0700 - 0800 (363), AM PHF=0.83, PM Peak 1815 - 1915 (261), PM PHF=0.94.

* Wednesday, June 7, 2017=3003, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 349. Includes AM Peak 0700 - 0800 (349), AM PHF=0.80, PM Peak 1845 - 1945 (242), PM PHF=0.89.

* Thursday, June 8, 2017=3081, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 378. Includes AM Peak 0700 - 0800 (378), AM PHF=0.78, PM Peak 1830 - 1930 (277), PM PHF=0.85.

* Friday, June 9, 2017=3130, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 368. Includes AM Peak 0700 - 0800 (368), AM PHF=0.74, PM Peak 1815 - 1915 (255), PM PHF=0.94.

* Saturday, June 10, 2017=2772, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 261. Includes AM Peak 0845 - 0945 (271), AM PHF=0.95, PM Peak 1300 - 1400 (191), PM PHF=0.92.

* Sunday, June 11, 2017=1741, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 114. Includes AM Peak 0715 - 0815 (143), AM PHF=0.67, PM Peak 1545 - 1645 (126), PM PHF=0.94.

* Monday, June 12, 2017=2764, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values range from 0 to 327. Includes AM Peak 0715 - 0815 (360), AM PHF=0.81, PM Peak 1815 - 1915 (256), PM PHF=0.74.

MetroCount Traffic Executive Event Counts

64

EventCount-177 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [Aforo 3 O - E] Rampa a Lumbisi-RV y RV-Redondel
Attribute: Rampa Rv a Lumbisi
Input A: 2 - East bound. - Lane= 1, Excluded from totals.
Input B: 2 - East bound. - Lane= 2, Added to totals. (/2.000)
Survey Duration: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 7:08 Wednesday, June 14, 2017,
Zone:
File: Aforo 3 O - E 0 2017-06-28 1515.EC1 (Plus)
Identifier: GE43NZ1J MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Event Count (v4.08)
Data type: Axle sensors - Separate (Count)

Profile:

Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 7:08 Wednesday, June 14, 2017 (55.2974)
Separation: GapX > 0 sec
Name: Default Profile
Scheme: Count events divided by setup divisor
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Events = 469183 / 469183 (100.00%)

63

* Thursday, April 20, 2017=6781, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, April 20, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (562) and PM Peak 1900 - 2000 (525).

* Friday, April 21, 2017=7530, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, April 21, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (510) and PM Peak 1730 - 1830 (622).

* Saturday, April 22, 2017=6225, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Saturday, April 22, 2017. Includes AM Peak 1145 - 1245 (458) and PM Peak 1345 - 1445 (500).

* Sunday, April 23, 2017=4418, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, April 23, 2017. Includes AM Peak 1145 - 1245 (393) and PM Peak 1215 - 1315 (415).

* Monday, April 24, 2017=6391, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Monday, April 24, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (533) and PM Peak 1730 - 1830 (562).

* Tuesday, April 25, 2017=6856, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Tuesday, April 25, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (550) and PM Peak 1745 - 1845 (608).

* Wednesday, April 26, 2017=7184, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, April 26, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (536) and PM Peak 1730 - 1830 (662).

* Thursday, April 27, 2017=7533, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, April 27, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (538) and PM Peak 1845 - 1945 (870).

* Friday, April 28, 2017=7835, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, April 28, 2017. Includes AM Peak 0715 - 0815 (549) and PM Peak 1800 - 1900 (649).

62

* Saturday, April 29, 2017=5859, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 118 70 54 41 42 50 136 211 320 357 415 422 409 463 398 321 363 330 367 299 240 172 172 92. Row 5: 29 21 10 3 16 9 51 83 101 99 102 112 97 124 93 66 89 72 86 82 71 26 28 18.

AM Peak 1145 - 1245 (424), AM PHF=0.95 PM Peak 1300 - 1400 (463), PM PHF=0.86

* Sunday, April 30, 2017=4220, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 96 53 55 39 22 28 100 108 162 188 237 291 323 340 294 266 326 279 281 239 199 141 97 61. Row 5: 20 6 9 9 10 9 31 33 50 52 71 84 79 68 69 86 73 73 64 43 38 29 13 5.

AM Peak 1145 - 1245 (310), AM PHF=0.89 PM Peak 1230 - 1330 (361), PM PHF=0.88

* Monday, May 1, 2017=4205, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 40 29 20 13 8 28 89 129 164 176 237 261 371 367 319 321 312 297 309 224 184 155 108 49. Row 5: 5 3 11 1 4 9 12 47 51 61 77 65 90 99 81 86 97 68 76 56 35 43 22 5 3.

AM Peak 1145 - 1245 (345), AM PHF=0.84 PM Peak 1215 - 1315 (377), PM PHF=0.92

* Tuesday, May 2, 2017=6949, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 27 12 8 17 22 59 250 441 497 397 348 355 383 427 437 459 496 503 642 482 316 190 132 53. Row 5: 3 4 0 4 8 22 115 137 92 103 94 89 105 107 124 132 129 141 151 113 67 46 27 11 4.

AM Peak 0745 - 0845 (542), AM PHF=0.91 PM Peak 1800 - 1900 (642), PM PHF=0.92

* Wednesday, May 3, 2017=7378, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 22 15 7 10 21 55 257 461 487 410 328 356 372 443 461 553 486 574 672 528 391 241 167 64. Row 5: 4 5 0 1 10 28 109 148 113 120 73 98 92 118 116 156 109 174 175 118 86 58 32 13 4.

AM Peak 0730 - 0830 (531), AM PHF=0.86 PM Peak 1800 - 1900 (672), PM PHF=0.91

* Thursday, May 4, 2017=7308, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 40 26 13 20 19 50 223 469 510 458 371 341 398 417 463 470 516 580 649 508 319 218 135 100. Row 5: 4 7 3 2 7 20 101 144 129 118 74 80 111 93 133 119 116 160 157 107 87 46 29 18 4.

AM Peak 0730 - 0830 (526), AM PHF=0.89 PM Peak 1745 - 1845 (651), PM PHF=0.95

* Friday, May 5, 2017=7662, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 44 34 30 20 26 45 227 474 477 413 380 356 420 493 529 585 488 502 550 538 405 303 204 124. Row 5: 4 10 7 3 9 19 98 135 110 138 93 93 112 127 163 143 122 154 140 147 93 64 52 28 27.

AM Peak 0715 - 0815 (525), AM PHF=0.85 PM Peak 1445 - 1545 (605), PM PHF=0.93

* Saturday, May 6, 2017=6544, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 85 65 43 46 20 41 142 267 350 375 448 466 528 526 470 406 383 412 325 343 297 235 169 106. Row 5: 27 14 12 14 2 15 54 81 119 108 113 137 158 145 115 112 86 113 72 95 82 53 35 25 18.

AM Peak 1145 - 1245 (508), AM PHF=0.93 PM Peak 1245 - 1345 (539), PM PHF=0.86

* Sunday, May 7, 2017=4956, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Row 1: 69 64 39 51 40 28 80 139 176 204 277 359 399 437 432 391 369 342 332 272 191 124 82 63. Row 5: 18 17 4 12 7 6 27 38 51 50 75 107 89 116 107 102 90 88 66 64 41 30 18 14 4.

AM Peak 1145 - 1245 (417), AM PHF=0.97 PM Peak 1315 - 1415 (448), PM PHF=0.96

*** Monday, May 8, 2017=6672, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
24	7	4	3	12	37	189	390	547	391	342	324	330	410	442	478	447	579	582	493	283	173	122	68	
8	1	1	1	1	5	19	95	139	116	88	82	87	95	99	100	103	118	160	132	75	49	33	23	7
7	1	1	1	2	6	32	82	115	83	90	67	73	108	127	98	121	132	139	159	81	37	35	17	8
5	2	1	1	5	8	60	110	152	84	69	90	82	100	107	148	106	168	152	116	70	49	29	13	4
4	3	1	0	4	18	78	104	143	109	96	85	89	107	109	134	117	162	132	86	57	38	25	15	5

AM Peak 0800 - 0900 (547), AM PHF=0.90 PM Peak 1730 - 1830 (628), PM PHF=0.94

*** Tuesday, May 9, 2017=6974, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
24	13	15	21	24	47	196	371	502	394	389	338	346	428	437	433	502	546	642	566	314	221	149	64	
7	4	6	2	3	3	21	84	134	94	125	77	82	96	102	99	146	129	154	173	100	57	40	14	8
8	7	3	6	2	16	30	74	154	101	93	81	84	107	90	121	133	120	188	164	79	65	39	23	15
4	2	2	8	7	13	58	97	112	93	92	100	88	113	120	123	106	134	157	113	81	51	37	16	7
5	0	4	5	12	15	87	116	103	106	79	81	92	113	125	90	118	163	144	117	54	48	33	11	7

AM Peak 0745 - 0845 (515), AM PHF=0.84 PM Peak 1815 - 1915 (661), PM PHF=0.88

*** Wednesday, May 10, 2017=6759, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
37	13	9	14	19	33	164	397	409	469	381	322	315	420	461	513	499	542	540	463	292	237	150	66	
8	4	1	5	3	1	18	97	104	94	120	82	65	97	109	130	128	113	136	134	85	66	37	23	10
15	4	0	2	3	4	30	82	99	118	92	74	94	118	109	119	124	134	139	112	80	50	37	12	10
7	3	0	4	1	7	34	105	118	123	84	76	78	106	117	133	127	138	122	119	67	56	45	18	5
7	2	8	4	12	21	82	113	90	134	86	90	78	100	126	133	120	158	144	98	60	66	31	13	7

AM Peak 0915 - 1015 (494), AM PHF=0.93 PM Peak 1730 - 1830 (569), PM PHF=0.90

*** Thursday, May 11, 2017=6908, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
32	22	6	12	38	45	188	378	522	366	388	292	390	435	445	464	535	501	568	365	378	245	207	89	
10	9	3	3	9	17	24	76	122	83	95	64	104	111	79	102	132	112	163	81	125	64	53	27	15
10	4	1	4	9	6	23	104	149	95	108	70	87	108	125	104	155	141	143	87	113	54	63	17	17
5	5	0	1	11	11	53	92	132	90	94	87	97	112	119	129	120	112	119	106	73	60	35	24	18
7	4	2	4	10	12	88	106	120	98	92	71	103	105	122	129	128	137	143	91	68	67	57	22	12

AM Peak 0800 - 0900 (522), AM PHF=0.88 PM Peak 1800 - 1900 (568), PM PHF=0.87

*** Friday, May 12, 2017=8216, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
61	24	21	23	30	51	234	495	611	434	445	459	495	508	557	645	567	525	577	444	407	289	190	129	
15	4	5	14	4	6	22	95	195	115	111	95	120	109	112	180	162	108	161	130	139	93	32	34	19
17	7	9	3	6	6	43	123	147	95	113	126	133	139	140	158	161	127	136	97	88	75	55	36	28
18	6	5	2	3	18	58	123	140	117	121	117	129	116	139	171	139	138	152	100	87	65	64	27	15
12	7	2	4	17	21	111	156	131	108	101	122	113	145	166	137	106	152	128	118	93	57	39	32	18

AM Peak 0745 - 0845 (636), AM PHF=0.82 PM Peak 1445 - 1545 (674), PM PHF=0.94

*** Saturday, May 13, 2017=6500, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
80	55	52	47	53	51	123	214	359	391	416	520	479	513	472	409	378	375	403	344	267	218	175	112	
19	14	10	11	6	12	21	42	74	94	93	124	126	134	129	99	89	74	101	93	73	54	46	24	24
28	11	15	11	7	11	22	49	87	87	114	135	100	111	109	99	95	109	100	91	62	56	45	24	21
15	13	16	14	12	16	31	58	96	108	115	132	142	126	116	111	102	108	87	72	67	44	41	41	28
18	17	11	11	28	13	49	66	102	103	95	129	111	143	118	101	92	85	116	89	66	64	43	23	17

AM Peak 1115 - 1215 (522), AM PHF=0.97 PM Peak 1300 - 1400 (513), PM PHF=0.90

*** Sunday, May 14, 2017=4812, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	
90	66	39	31	14	31	85	87	150	193	266	317	491	632	368	253	310	333	304	275	213	128	90	50	
24	19	11	12	4	2	11	16	35	38	62	72	123	158	121	73	70	86	84	66	60	42	21	8	12
21	18	9	9	3	9	11	12	35	43	56	81	114	180	81	57	74	91	81	76	53	34	30	16	14
28	14	13	4	4	10	34	24	44	52	66	76	114	164	81	56	87	75	79	67	59	21	25	12	9
17	15	6	6	3	11	29	35	36	61	82	88	141	130	85	67	80	81	60	66	42	31	14	14	6

AM Peak 1145 - 1245 (438), AM PHF=0.89 PM Peak 1245 - 1345 (643), PM PHF=0.89

*** Monday, May 15, 2017=6514, 15 minute drops**

0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300
41	13	10	4	23	41	200	465	473	340	360	305	395	402	444	447	435	511	521	457	268	187	128	47
12	2	2	1	6	7	22	106	130	103	92	77	93	78	103	99	104	114	139 </					

60

* Wednesday, May 17, 2017=6857, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Wednesday, May 17, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (471) and PM Peak 1830 - 1930 (562).

* Thursday, May 18, 2017=6838, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Thursday, May 18, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (507) and PM Peak 1745 - 1845 (593).

* Friday, May 19, 2017=7110, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Friday, May 19, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (527) and PM Peak 1730 - 1830 (590).

* Saturday, May 20, 2017=6330, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Saturday, May 20, 2017. Includes AM Peak 1130 - 1230 (480) and PM Peak 1300 - 1400 (513).

* Sunday, May 21, 2017=4588, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Sunday, May 21, 2017. Includes AM Peak 1145 - 1245 (354) and PM Peak 1230 - 1330 (394).

* Monday, May 22, 2017=6586, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Monday, May 22, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (483) and PM Peak 1800 - 1900 (615).

* Tuesday, May 23, 2017=6919, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Tuesday, May 23, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (541) and PM Peak 1730 - 1830 (590).

* Wednesday, May 24, 2017=6950, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Wednesday, May 24, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (541) and PM Peak 1800 - 1900 (653).

* Thursday, May 25, 2017=7529, 15 minute drops

Table with columns 0000-2300 and rows of data for Thursday, May 25, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (530) and PM Peak 1800 - 1900 (634).

* Friday, May 26, 2017=5090, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1145 - 1245 (397), AM PHF=0.87 PM Peak 1215 - 1315 (409), PM PHF=0.89

59

* Saturday, May 27, 2017=4603, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1145 - 1245 (373), AM PHF=0.91 PM Peak 1300 - 1400 (372), PM PHF=0.94

* Sunday, May 28, 2017=4140, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1130 - 1230 (332), AM PHF=0.97 PM Peak 1300 - 1400 (368), PM PHF=0.83

* Monday, May 29, 2017=6546, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0745 - 0845 (510), AM PHF=0.90 PM Peak 1730 - 1830 (549), PM PHF=0.82

* Tuesday, May 30, 2017=6896, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0730 - 0830 (482), AM PHF=0.89 PM Peak 1800 - 1900 (615), PM PHF=0.91

* Wednesday, May 31, 2017=7009, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0745 - 0845 (491), AM PHF=0.84 PM Peak 1800 - 1900 (625), PM PHF=0.89

* Thursday, June 1, 2017=7514, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0745 - 0845 (532), AM PHF=0.91 PM Peak 1800 - 1900 (671), PM PHF=0.88

* Friday, June 2, 2017=7343, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 0800 - 0900 (539), AM PHF=0.91 PM Peak 1730 - 1830 (603), PM PHF=0.91

* Saturday, June 3, 2017=6415, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Includes AM Peak 1130 - 1230 (581), AM PHF=0.92 PM Peak 1230 - 1330 (584), PM PHF=0.86

* Sunday, June 4, 2017=4714, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, June 4, 2017. Includes AM Peak 1145 - 1245 (370), AM PHF=0.91 PM Peak 1300 - 1400 (471), PM PHF=0.92

* Monday, June 5, 2017=6617, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Monday, June 5, 2017. Includes AM Peak 0715 - 0815 (478), AM PHF=0.86 PM Peak 1815 - 1915 (637), PM PHF=0.92

* Tuesday, June 6, 2017=6784, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Tuesday, June 6, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (456), AM PHF=0.84 PM Peak 1745 - 1845 (664), PM PHF=0.91

* Wednesday, June 7, 2017=7031, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Wednesday, June 7, 2017. Includes AM Peak 0745 - 0845 (452), AM PHF=0.93 PM Peak 1745 - 1845 (660), PM PHF=0.94

* Thursday, June 8, 2017=5116, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Thursday, June 8, 2017. Includes AM Peak 0715 - 0815 (477), AM PHF=0.79 PM Peak 1745 - 1845 (593), PM PHF=0.82

* Friday, June 9, 2017=149, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Friday, June 9, 2017. Includes AM Peak 0700 - 0800 (21), AM PHF=0.73 PM Peak 1230 - 1330 (12), PM PHF=0.57

* Saturday, June 10, 2017=15, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Saturday, June 10, 2017. Includes AM Peak 0900 - 1000 (3), AM PHF=0.42 PM Peak 1315 - 1415 (4), PM PHF=0.58

* Sunday, June 11, 2017=10, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Sunday, June 11, 2017. Includes AM Peak 0845 - 0945 (3), AM PHF=0.25 PM Peak 1615 - 1715 (3), PM PHF=0.42

* Monday, June 12, 2017=26, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 4 rows of data for Monday, June 12, 2017. Includes AM Peak 0830 - 0930 (7), AM PHF=0.54 PM Peak 1445 - 1545 (5), PM PHF=0.42

RESULTADO AFORO VEHICULAR 6

Dirección: Lumbisí – Redondel y Ruta Viva

Rampa Lumbisí – Ruta Viva

Redondel - Ruta Viva

Mes: Abril

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

MetroCount Traffic Executive Event Counts

55

EventCount-175 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [Aforo 5] Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
Attribute: Rampa Lumbisi - RV
Input A: 2 - East bound. - Lane= 1, Excluded from totals.
Input B: 2 - East bound. - Lane= 1, Added to totals. (/2.000)
Survey Duration: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017,
Zone:
File: Aforo 5 0 2017-06-26 1705.EC1 (Plus)
Identifier: GE34Q382 MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Event Count (v4.08)
Data type: Axle sensors - Separate (Count)

Profile:

Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017 (34.4081)
Separation: GapX > 0 sec
Name: Default Profile
Theme: Count events divided by setup divisor
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Events = 481900 / 481908 (100.00%)

54

* Thursday, April 20, 2017=13764, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, April 20, 2017. Includes AM Peak 0715 - 0815 (831), AM PHF=0.82 PM Peak 1815 - 1915 (1365), PM PHF=0.95

* Friday, April 21, 2017=14248, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, April 21, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (827), AM PHF=0.85 PM Peak 1830 - 1930 (1153), PM PHF=0.91

* Saturday, April 22, 2017=12462, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Saturday, April 22, 2017. Includes AM Peak 1130 - 1230 (891), AM PHF=0.92 PM Peak 1300 - 1400 (1028), PM PHF=0.93

* Sunday, April 23, 2017=9424, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, April 23, 2017. Includes AM Peak 1145 - 1245 (800), AM PHF=0.91 PM Peak 1215 - 1315 (841), PM PHF=0.95

* Monday, April 24, 2017=12863, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Monday, April 24, 2017. Includes AM Peak 0700 - 0800 (777), AM PHF=0.86 PM Peak 1745 - 1845 (1318), PM PHF=0.97

* Tuesday, April 25, 2017=13240, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Tuesday, April 25, 2017. Includes AM Peak 0715 - 0815 (906), AM PHF=0.90 PM Peak 1745 - 1845 (1263), PM PHF=0.92

* Wednesday, April 26, 2017=13459, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, April 26, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (842), AM PHF=0.88 PM Peak 1745 - 1845 (1237), PM PHF=0.95

* Thursday, April 27, 2017=13199, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, April 27, 2017. Includes AM Peak 0715 - 0815 (859), AM PHF=0.92 PM Peak 1745 - 1845 (1210), PM PHF=0.97

* Friday, April 28, 2017=14332, 15 minute drops

Table with 25 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, April 28, 2017. Includes AM Peak 0730 - 0830 (862), AM PHF=0.94 PM Peak 1800 - 1900 (1315), PM PHF=0.94

53

* Saturday, April 29, 2017=11684, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Saturday, April 29, 2017.

AM Peak 1130 - 1230 (889), AM PHF=0.91 PM Peak 1300 - 1400 (958), PM PHF=0.92

* Sunday, April 30, 2017=8958, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, April 30, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (657), AM PHF=0.96 PM Peak 1245 - 1345 (745), PM PHF=0.93

* Monday, May 1, 2017=8689, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Monday, May 1, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (628), AM PHF=0.87 PM Peak 1800 - 1900 (730), PM PHF=0.90

* Tuesday, May 2, 2017=12794, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Tuesday, May 2, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (790), AM PHF=0.96 PM Peak 1800 - 1900 (1288), PM PHF=0.88

* Wednesday, May 3, 2017=13552, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, May 3, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (866), AM PHF=0.93 PM Peak 1730 - 1830 (1335), PM PHF=0.93

* Thursday, May 4, 2017=13479, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, May 4, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (849), AM PHF=0.90 PM Peak 1745 - 1845 (1340), PM PHF=0.85

* Friday, May 5, 2017=14808, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, May 5, 2017.

AM Peak 0730 - 0830 (813), AM PHF=0.92 PM Peak 1715 - 1815 (1237), PM PHF=0.95

* Saturday, May 6, 2017=12315, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Saturday, May 6, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (890), AM PHF=0.85 PM Peak 1230 - 1330 (953), PM PHF=0.91

* Sunday, May 7, 2017=9297, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, May 7, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (660), AM PHF=0.93 PM Peak 1730 - 1830 (791), PM PHF=0.97

52

* Monday, May 8, 2017=12947, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Monday, May 8, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (770), AM PHF=0.91 PM Peak 1745 - 1845 (1209), PM PHF=0.91

* Tuesday, May 9, 2017=12747, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Tuesday, May 9, 2017.

AM Peak 0730 - 0830 (821), AM PHF=0.87 PM Peak 1800 - 1900 (1318), PM PHF=0.90

* Wednesday, May 10, 2017=13163, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, May 10, 2017.

AM Peak 0730 - 0830 (821), AM PHF=0.88 PM Peak 1815 - 1915 (1186), PM PHF=0.95

* Thursday, May 11, 2017=14046, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, May 11, 2017.

AM Peak 0730 - 0830 (826), AM PHF=0.85 PM Peak 1745 - 1845 (1360), PM PHF=0.88

* Friday, May 12, 2017=15162, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, May 12, 2017.

AM Peak 0730 - 0830 (836), AM PHF=0.94 PM Peak 1800 - 1900 (1521), PM PHF=0.97

* Saturday, May 13, 2017=12207, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Saturday, May 13, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (894), AM PHF=0.87 PM Peak 1300 - 1400 (927), PM PHF=0.87

* Sunday, May 14, 2017=9231, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, May 14, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (719), AM PHF=0.86 PM Peak 1245 - 1345 (978), PM PHF=0.92

* Monday, May 15, 2017=13141, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Monday, May 15, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (783), AM PHF=0.86 PM Peak 1745 - 1845 (1234), PM PHF=0.93

* Tuesday, May 16, 2017=12465, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Tuesday, May 16, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (824), AM PHF=0.82 PM Peak 1700 - 1800 (1247), PM PHF=0.89

51

* Wednesday, May 17, 2017=11440, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, May 17, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (649), AM PHF=0.81 PM Peak 1815 - 1915 (1291), PM PHF=0.95

* Thursday, May 18, 2017=13171, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Thursday, May 18, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (818), AM PHF=0.95 PM Peak 1715 - 1815 (1304), PM PHF=0.94

* Friday, May 19, 2017=15103, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Friday, May 19, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (843), AM PHF=0.83 PM Peak 1745 - 1845 (1250), PM PHF=0.95

* Saturday, May 20, 2017=12227, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Saturday, May 20, 2017.

AM Peak 1130 - 1230 (932), AM PHF=0.90 PM Peak 1245 - 1345 (970), PM PHF=0.91

* Sunday, May 21, 2017=9142, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Sunday, May 21, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (659), AM PHF=0.97 PM Peak 1245 - 1345 (769), PM PHF=0.82

* Monday, May 22, 2017=12330, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Monday, May 22, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (830), AM PHF=0.85 PM Peak 1730 - 1830 (1213), PM PHF=0.96

* Tuesday, May 23, 2017=12557, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Tuesday, May 23, 2017.

AM Peak 0715 - 0815 (824), AM PHF=0.91 PM Peak 1745 - 1845 (1096), PM PHF=0.94

* Wednesday, May 24, 2017=2610 (Incomplete) , 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data for Wednesday, May 24, 2017 (Incomplete).

MetroCount Traffic Executive Weekly Event Counts

50

WeeklyEvent-174 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [Aforo 5] Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
Attribute: Rampa Lumbisi - RV
Input A: 2 - East bound. - Lane= 1, Added to totals. (/2.000)
Input B: 2 - East bound. - Lane= 1, Excluded from totals.
Survey Duration: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017,
Zone:
File: Aforo 5 0 2017-06-26 1705.EC1 (Plus)
Identifier: GE34Q382 MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Event Count (v4.08)
Data type: Axle sensors - Separate (Count)

Profile:

Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017 (34.4081)
Separation: GapX > 0 sec
Name: Default Profile
Theme: Count events divided by setup divisor
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Events = 481900 / 481908 (100.00%)

Weekly Event Counts

49

WeeklyEvent-174

Site: Aforo 5.1.1E
 Description: Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
 Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017
 Scheme: Count events divided by setup divisor
 Filter: GapX(>0) Lane(0-16)

Hour	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Averages	
	17 Apr	18 Apr	19 Apr	20 Apr	21 Apr	22 Apr	23 Apr	1 - 5	1 - 7
0000-0100	*	*	*	6	7	20	20	6.5	13.0
0100-0200	*	*	*	5	6	17	15	5.0	10.3
0200-0300	*	*	*	3	1	8	9	2.0	5.0
0300-0400	*	*	*	5	7	14	13	5.5	9.3
0400-0500	*	*	*	5	10	13	20	7.0	11.5
0500-0600	*	*	*	36	25	9	26	30.0	23.3
0600-0700	*	*	*	71	69	32	33	70.0	51.0
0700-0800	*	*	*	260	249	104	59	253.5	167.3
0800-0900	*	*	*	112	112	83	51	112.0	89.5
0900-1000	*	*	*	82	84	120	86	82.5	92.8
1000-1100	*	*	*	75	82	121	77	78.5	88.5
1100-1200	*	*	*	65	86	127	116	74.5	97.8
1200-1300	*	*	*	82	99	140	125	90.0	111.3
1300-1400	*	*	*	82	92	119	84	86.0	93.8
1400-1500	*	*	*	138	156	110	70	147.0	118.0
1500-1600	*	*	*	144	122	76	52	132.0	97.5
1600-1700	*	*	*	141	144	85	67	141.5	108.5
1700-1800	*	*	*	126	89	72	60	107.0	86.0
1800-1900	*	*	*	82	116	77	64	98.5	84.5
1900-2000	*	*	*	63	100	71	61	81.0	73.0
2000-2100	*	*	*	59	78	61	54	67.5	62.5
2100-2200	*	*	*	39	55	36	39	46.5	42.0
2200-2300	*	*	*	24	39	36	17	31.0	28.3
2300-2400	*	*	*	18	39	24	11	27.5	22.3
Totals									
0700-1900	*	*	*	1386	1428	1232	908	1403.0	1235.3
0600-2200	*	*	*	1617	1728	1431	1095	1668.0	1463.8
0600-0000	*	*	*	1658	1806	1490	1122	1726.5	1514.3
0000-0000	*	*	*	1717	1861	1570	1223	1782.5	1586.5
Peak	*	*	*	0700	0700	1100	1100		
	*	*	*	260	249	127	116		
PM Peak	*	*	*	1500	1400	1200	1200		
	*	*	*	144	156	140	125		

* - No data.

Weekly Event Counts

48

WeeklyEvent-174

Site: Aforo 5.1.1E
Description: Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017
Scheme: Count events divided by setup divisor
Filter: GapX(>0) Lane(0-16)

Hour	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Averages	
	24 Apr	25 Apr	26 Apr	27 Apr	28 Apr	29 Apr	30 Apr	1 - 5	1 - 7
0000-0100	1	4	1	9	19	13	27	6.8	10.4
0100-0200	3	4	4	4	4	18	14	3.6	7.0
0200-0300	2	5	6	4	4	4	7	3.6	4.1
0300-0400	3	1	4	5	2	8	5	2.8	3.9
0400-0500	8	10	9	11	9	15	20	8.4	11.0
0500-0600	23	18	21	32	23	17	14	23.0	20.7
0600-0700	73	77	64	66	80	28	37	71.2	59.9
0700-0800	247	254	257	255	258	75	59	254.0	200.4
0800-0900	123	108	87	111	112	88	61	107.8	98.1
0900-1000	74	82	85	89	81	98	99	81.8	86.6
1000-1100	55	71	79	79	81	141	105	72.4	86.7
1100-1200	62	60	68	57	59	89	99	60.6	70.0
1200-1300	84	63	83	74	96	110	104	79.6	87.3
1300-1400	85	85	87	88	121	99	75	92.8	90.9
1400-1500	135	144	156	141	151	103	46	145.2	124.7
1500-1600	122	132	133	135	132	59	58	130.2	109.6
1600-1700	117	132	139	164	138	69	45	137.4	114.4
1700-1800	111	106	108	113	105	56	50	108.2	92.4
1800-1900	99	117	113	113	108	95	63	109.4	100.6
1900-2000	68	92	113	66	85	63	52	84.4	76.4
2000-2100	53	67	83	71	73	59	47	68.8	64.1
2100-2200	35	44	35	48	55	47	33	42.8	41.9
2200-2300	31	29	25	33	36	34	24	30.8	30.1
2300-2400	15	32	21	25	42	29	18	26.2	25.1
Totals									
0700-1900	1310	1352	1393	1418	1439	1080	861	1379.4	1261.7
0600-2200	1538	1631	1687	1667	1731	1276	1028	1646.6	1504.0
0600-0000	1584	1692	1732	1725	1808	1338	1070	1703.6	1559.3
0000-0000	1623	1732	1776	1789	1867	1412	1156	1751.8	1616.4
Peak	0700	0700	0700	0700	0700	1000	1000		
	247	254	257	255	258	141	105		
PM Peak	1400	1400	1400	1600	1400	1200	1200		
	135	144	156	164	151	110	104		

* - No data.

Weekly Event Counts

47

WeeklyEvent-174

Site: Aforo 5.1.1E
 Description: Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
 Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017
 Scheme: Count events divided by setup divisor
 Filter: GapX(>0) Lane(0-16)

Hour	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Averages	
	01 May	02 May	03 May	04 May	05 May	06 May	07 May	1 - 5	1 - 7
0000-0100	8	3	10	10	13	31	17	8.6	12.9
0100-0200	5	3	4	3	7	19	9	4.4	7.0
0200-0300	3	5	3	3	8	7	9	4.4	5.4
0300-0400	5	4	4	0	3	4	4	3.0	3.3
0400-0500	5	9	10	11	9	19	16	8.2	10.7
0500-0600	10	15	27	23	23	17	21	19.6	19.3
0600-0700	24	86	69	80	76	34	37	66.8	57.6
0700-0800	63	258	249	264	247	81	49	215.6	172.3
0800-0900	61	105	104	105	105	74	59	95.8	87.4
0900-1000	68	84	80	81	96	96	65	81.2	80.9
1000-1100	76	71	70	69	80	117	109	72.6	84.0
1100-1200	76	64	59	53	65	106	84	62.8	71.9
1200-1300	73	65	81	71	82	122	105	73.8	85.1
1300-1400	70	100	95	92	97	113	88	90.8	93.6
1400-1500	46	159	160	151	167	66	48	136.6	113.7
1500-1600	44	126	124	131	131	61	69	111.0	97.7
1600-1700	57	133	145	133	142	69	102	121.4	111.0
1700-1800	54	115	121	128	106	75	53	104.2	92.6
1800-1900	54	114	112	120	88	64	67	97.0	87.9
1900-2000	56	82	99	78	113	72	38	85.0	76.1
2000-2100	40	72	52	60	85	69	32	61.2	58.0
2100-2200	31	46	50	56	62	61	32	48.6	47.7
2200-2300	16	31	22	43	43	35	9	30.6	28.1
2300-2400	15	13	14	26	38	34	13	20.8	21.4
Totals									
0700-1900	739	1391	1397	1397	1404	1042	895	1262.8	1178.0
0600-2200	890	1675	1666	1669	1740	1277	1032	1524.4	1417.4
0600-0000	921	1719	1701	1738	1821	1346	1054	1575.8	1467.0
0000-0000	956	1757	1758	1787	1884	1441	1129	1624.0	1525.6
Peak	1100	0700	0700	0700	0700	1000	1000		
	76	258	249	264	247	117	109		
PM Peak	1200	1400	1400	1400	1400	1200	1200		
	73	159	160	151	167	122	105		

* - No data.

Weekly Event Counts

46

WeeklyEvent-174

Site: Aforo 5.1.1E
 Description: Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
 Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017
 Scheme: Count events divided by setup divisor
 Filter: GapX(>0) Lane(0-16)

Hour	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Averages	
	08 May	09 May	10 May	11 May	12 May	13 May	14 May	1 - 5	1 - 7
0000-0100	1	8	5	7	9	26	30	5.8	12.0
0100-0200	3	4	3	5	7	8	68	4.0	13.4
0200-0300	0	1	2	3	0	12	34	1.2	7.3
0300-0400	6	5	6	1	2	14	19	4.0	7.3
0400-0500	8	9	8	6	11	17	17	7.6	10.1
0500-0600	28	26	29	33	22	22	15	27.2	24.6
0600-0700	81	77	58	64	67	41	25	69.0	58.6
0700-0800	253	264	265	255	254	69	32	258.0	198.4
0800-0900	104	121	89	120	108	89	62	108.0	98.6
0900-1000	90	79	76	77	82	102	60	80.2	80.3
1000-1100	60	64	76	72	82	99	66	70.2	73.6
1100-1200	57	66	80	73	74	83	121	69.6	78.7
1200-1300	69	68	74	82	93	87	103	76.6	81.7
1300-1400	80	113	87	99	97	83	88	94.6	91.9
1400-1500	174	180	169	167	168	78	43	171.0	139.1
1500-1600	145	130	147	158	141	58	44	143.8	117.0
1600-1700	146	145	146	176	105	64	64	143.0	120.1
1700-1800	124	133	137	111	111	91	48	122.8	107.4
1800-1900	99	118	117	93	103	89	47	105.6	94.6
1900-2000	78	73	75	75	81	65	61	75.8	72.0
2000-2100	67	73	64	65	74	53	45	68.4	62.7
2100-2200	48	47	47	48	51	61	38	47.4	47.9
2200-2300	26	33	30	40	55	49	23	36.0	35.9
2300-2400	18	20	17	24	28	48	9	21.0	23.0
Totals									
0700-1900	1399	1479	1460	1480	1415	988	774	1443.4	1281.4
0600-2200	1672	1749	1703	1730	1688	1207	942	1704.0	1522.6
0600-0000	1716	1801	1749	1793	1770	1304	973	1761.0	1581.4
0000-0000	1761	1853	1801	1846	1821	1400	1155	1810.8	1656.1
Peak	0700	0700	0700	0700	0700	0900	1100		
	253	264	265	255	254	102	121		
PM Peak	1400	1400	1400	1600	1400	1700	1200		
	174	180	169	176	168	91	103		

* - No data.

Weekly Event Counts

45

WeeklyEvent-174

Site: Aforo 5.1.1E
Description: Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017
Scheme: Count events divided by setup divisor
Filter: GapX(>0) Lane(0-16)

Hour	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Averages	
	15 May	16 May	17 May	18 May	19 May	20 May	21 May	1 - 5	1 - 7
0000-0100	7	3	6	7	12	38	27	6.6	13.9
0100-0200	2	5	5	5	9	14	17	5.2	8.1
0200-0300	2	2	4	0	2	13	16	2.0	5.6
0300-0400	2	3	2	4	0	8	7	2.2	3.7
0400-0500	6	10	9	12	14	15	19	10.0	11.9
0500-0600	28	26	28	29	29	17	20	27.4	24.6
0600-0700	84	75	64	76	81	29	32	75.8	62.9
0700-0800	251	250	237	269	256	84	65	252.0	201.1
0800-0900	105	99	99	107	102	94	73	101.8	96.4
0900-1000	77	50	90	96	81	107	68	78.6	81.1
1000-1100	79	85	76	68	92	122	84	79.6	86.3
1100-1200	59	56	74	45	78	99	105	62.2	73.3
1200-1300	66	63	66	72	78	105	124	68.8	81.6
1300-1400	86	82	89	83	89	78	74	85.2	82.4
1400-1500	152	152	166	160	143	88	65	153.6	131.3
1500-1600	126	132	145	139	133	81	68	134.4	117.1
1600-1700	131	143	117	139	132	73	73	132.2	115.0
1700-1800	116	112	115	129	102	83	46	114.2	99.7
1800-1900	112	88	108	108	103	71	72	103.2	93.9
1900-2000	65	71	70	75	91	67	65	73.6	71.4
2000-2100	58	61	66	86	90	62	60	71.4	68.1
2100-2200	33	47	41	49	55	43	33	44.8	42.6
2200-2300	30	44	28	35	43	27	20	35.8	32.1
2300-2400	21	24	18	26	31	29	14	23.6	23.0
Totals									
0700-1900	1357	1309	1380	1412	1387	1081	913	1365.8	1259.3
0600-2200	1595	1563	1620	1697	1703	1281	1102	1631.4	1504.3
0600-0000	1646	1631	1666	1757	1777	1337	1136	1690.8	1559.4
0000-0000	1692	1679	1719	1814	1841	1440	1242	1744.2	1627.1
Peak	0700	0700	0700	0700	0700	1000	1100		
	251	250	237	269	256	122	105		
PM Peak	1400	1400	1400	1400	1400	1200	1200		
	152	152	166	160	143	105	124		

* - No data.

Weekly Event Counts

44

WeeklyEvent-174

Site: Aforo 5.1.1E
 Description: Rampa Lumbisi - RV y Redondel - RV
 Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:47 Wednesday, May 24, 2017
 Scheme: Count events divided by setup divisor
 Filter: GapX(>0) Lane(0-16)

Hour	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Averages	
	22 May	23 May	24 May	25 May	26 May	27 May	28 May	1 - 5	1 - 7
0000-0100	4	5	7	*	*	*	*	5.3	5.3
0100-0200	4	4	5	*	*	*	*	4.3	4.3
0200-0300	5	7	3	*	*	*	*	4.7	4.7
0300-0400	1	3	4	*	*	*	*	2.7	2.7
0400-0500	12	8	10	*	*	*	*	9.3	9.3
0500-0600	20	22	18	*	*	*	*	19.3	19.3
0600-0700	74	87	77	*	*	*	*	79.0	79.0
0700-0800	251	257	237	*	*	*	*	247.7	247.7
0800-0900	108	108	115	*	*	*	*	110.0	110.0
0900-1000	96	74	64	*	*	*	*	77.7	77.7
1000-1100	62	69	*	*	*	*	*	65.5	65.5
1100-1200	58	62	*	*	*	*	*	59.5	59.5
1200-1300	71	75	*	*	*	*	*	72.0	72.0
1300-1400	81	94	*	*	*	*	*	87.5	87.5
1400-1500	174	160	*	*	*	*	*	166.0	166.0
1500-1600	141	134	*	*	*	*	*	137.0	137.0
1600-1700	150	166	*	*	*	*	*	157.5	157.5
1700-1800	115	136	*	*	*	*	*	125.0	125.0
1800-1900	125	109	*	*	*	*	*	116.5	116.5
1900-2000	79	73	*	*	*	*	*	75.5	75.5
2000-2100	70	78	*	*	*	*	*	73.0	73.0
2100-2200	55	50	*	*	*	*	*	52.0	52.0
2200-2300	22	26	*	*	*	*	*	23.5	23.5
2300-2400	17	25	*	*	*	*	*	20.5	20.5
Totals									
0700-1900	1430	1440	*	*	*	*	*	1421.8	1421.8
0600-2200	1707	1727	*	*	*	*	*	1701.3	1701.3
0600-0000	1746	1777	*	*	*	*	*	1745.3	1745.3
0000-0000	1791	1825	*	*	*	*	*	1791.0	1791.0
Peak	0700	0700	*	*	*	*	*		
	251	257	*	*	*	*	*		
PM Peak	1400	1600	*	*	*	*	*		
	174	166	*	*	*	*	*		

* - No data.

RESULTADO AFORO VEHICULAR 7

Dirección: Redondel/Ruta Viva – Lumbisí

Mes: Abril

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico
Urb. San Patricio
Cumbayá - Ecuador

42

MetroCount Traffic Executive Vehicle Counts

VehicleCount-186 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [Aforo 2 N - S] Entrada a Lumbisi desde Ruta Viva
Attribute: Ruta viva a Lumbisis
Direction: 3 - South bound, A trigger first. **Lane:** 1
Survey Duration: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:26 Wednesday, May 24, 2017,
Zone:
File: Aforo 2 N - S 0 2017-06-27 1056.EC1 (Plus)
Identifier: GK73Q98G MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Factory default axle (v4.08)
Data type: Axle sensors - Paired (Class/Speed/Count)

Profile:

Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:26 Wednesday, May 24, 2017 (34.3933)
Included classes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Speed range: 10 - 160 km/h.
Direction: North, East, South, West (bound), P = South, Lane = 0-16
Preparation: Headway > 0 sec, Span 0 - 100 metre
Name: Default Profile
Scheme: Vehicle classification (Scheme F3)
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Vehicles = 238059 / 238945 (99.63%)

40

* Saturday, April 29, 2017 - Total=6281, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 127 to 230.

AM Peak 1130 - 1230 (488), AM PHF=0.80 PM Peak 1745 - 1845 (444), PM PHF=0.92

* Sunday, April 30, 2017 - Total=4883, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 113 to 202.

AM Peak 1115 - 1215 (400), AM PHF=0.78 PM Peak 1200 - 1300 (358), PM PHF=0.79

* Monday, May 1, 2017 - Total=4377, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 52 to 202.

AM Peak 1145 - 1245 (324), AM PHF=0.90 PM Peak 1830 - 1930 (378), PM PHF=0.92

* Tuesday, May 2, 2017 - Total=7345, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 22 to 331.

AM Peak 0645 - 0745 (787), AM PHF=0.73 PM Peak 1800 - 1900 (654), PM PHF=0.93

* Wednesday, May 3, 2017 - Total=7311, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 35 to 327.

AM Peak 0700 - 0800 (771), AM PHF=0.73 PM Peak 1815 - 1915 (642), PM PHF=0.92

* Thursday, May 4, 2017 - Total=7637, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 50 to 332.

AM Peak 0645 - 0745 (780), AM PHF=0.74 PM Peak 1745 - 1845 (617), PM PHF=0.95

* Friday, May 5, 2017 - Total=8042, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 54 to 409.

AM Peak 0645 - 0745 (762), AM PHF=0.75 PM Peak 1330 - 1430 (601), PM PHF=0.87

* Saturday, May 6, 2017 - Total=6566, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 147 to 434.

AM Peak 1015 - 1115 (468), AM PHF=0.90 PM Peak 1215 - 1315 (481), PM PHF=0.83

* Sunday, May 7, 2017 - Total=5226, 15 minute drops

Table with 24 columns representing 15-minute intervals from 0000 to 2300 and 5 rows of data. Values range from approximately 97 to 419.

AM Peak 1145 - 1245 (476), AM PHF=0.78 PM Peak 1200 - 1300 (419), PM PHF=0.90

39

* Monday, May 8, 2017 - Total=7170, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 7170.

AM Peak 0645 - 0745 (721), AM PHF=0.69 PM Peak 1745 - 1845 (615), PM PHF=0.93

* Tuesday, May 9, 2017 - Total=7636, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 7636.

AM Peak 0645 - 0745 (716), AM PHF=0.70 PM Peak 1815 - 1915 (648), PM PHF=0.92

* Wednesday, May 10, 2017 - Total=7674, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 7674.

AM Peak 0645 - 0745 (705), AM PHF=0.79 PM Peak 1830 - 1930 (622), PM PHF=0.93

* Thursday, May 11, 2017 - Total=7847, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 7847.

AM Peak 0645 - 0745 (769), AM PHF=0.77 PM Peak 1300 - 1400 (673), PM PHF=0.88

* Friday, May 12, 2017 - Total=8073, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 8073.

AM Peak 0700 - 0800 (760), AM PHF=0.73 PM Peak 1815 - 1915 (601), PM PHF=0.92

* Saturday, May 13, 2017 - Total=6586, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 6586.

AM Peak 1130 - 1230 (393), AM PHF=0.94 PM Peak 1730 - 1830 (447), PM PHF=0.94

* Sunday, May 14, 2017 - Total=4706, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 4706.

AM Peak 1145 - 1245 (392), AM PHF=0.83 PM Peak 1245 - 1345 (414), PM PHF=0.96

* Monday, May 15, 2017 - Total=6998, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 6998.

AM Peak 0645 - 0745 (773), AM PHF=0.74 PM Peak 1800 - 1900 (595), PM PHF=0.85

* Tuesday, May 16, 2017 - Total=7274, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of data. Values represent vehicle counts per 15-minute interval. Total count is 7274.

AM Peak 0645 - 0745 (788), AM PHF=0.75 PM Peak 1645 - 1745 (623), PM PHF=0.91

RESULTADO AFORO VEHICULAR 8

Dirección: Lumbisí – Ruta Viva/Redondel

Mes: Abril

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

MetroCount Traffic Executive Vehicle Counts

36

VehicleCount-187 -- English (ENU)

Datasets:

Site: [Aforo 1 S - N] Salida Lumbisi hacia Ruta Viva
Attribute: Lumbisi - RV
Direction: 1 - North bound, A trigger first. **Lane:** 1
Survey Duration: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:19 Thursday, May 18, 2017,
Zone:
File: Aforo 1 S - N 0 2017-06-26 1836.EC1 (Plus)
Identifier: GJ75Z18V MC56-L5 [MC55] (c)Microcom 19Oct04
Algorithm: Factory default axle (v4.08)
Data type: Axle sensors - Paired (Class/Speed/Count)

Profile:

Filter time: 0:00 Thursday, April 20, 2017 => 9:19 Thursday, May 18, 2017 (28.3884)
Included classes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Speed range: 10 - 160 km/h.
Direction: North, East, South, West (bound), P = North, Lane = 0-16
Separation: Headway > 0 sec, Span 0 - 100 metre
Name: Default Profile
Scheme: Vehicle classification (Scheme F3)
Units: Metric (metre, kilometre, m/s, km/h, kg, tonne)
In profile: Vehicles = 239669 / 241361 (99.30%)

* Saturday, April 29, 2017 - Total=7272, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Saturday, April 29, 2017.

AM Peak 0945 - 1045 (614), AM PHF=0.85 PM Peak 1200 - 1300 (517), PM PHF=0.96

* Sunday, April 30, 2017 - Total=5684, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Sunday, April 30, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (494), AM PHF=0.80 PM Peak 1200 - 1300 (505), PM PHF=0.76

* Monday, May 1, 2017 - Total=5283, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Monday, May 1, 2017.

AM Peak 1130 - 1230 (413), AM PHF=0.93 PM Peak 1745 - 1845 (429), PM PHF=0.81

* Tuesday, May 2, 2017 - Total=8602, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Tuesday, May 2, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (1129), AM PHF=0.87 PM Peak 1600 - 1700 (615), PM PHF=0.89

* Wednesday, May 3, 2017 - Total=8672, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Wednesday, May 3, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (1144), AM PHF=0.93 PM Peak 1545 - 1645 (672), PM PHF=0.88

* Thursday, May 4, 2017 - Total=9399, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Thursday, May 4, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (1248), AM PHF=0.87 PM Peak 1545 - 1645 (688), PM PHF=0.86

* Friday, May 5, 2017 - Total=9856, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Friday, May 5, 2017.

AM Peak 0700 - 0800 (1158), AM PHF=0.87 PM Peak 1545 - 1645 (768), PM PHF=0.84

* Saturday, May 6, 2017 - Total=7850, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Saturday, May 6, 2017.

AM Peak 1045 - 1145 (675), AM PHF=0.92 PM Peak 1230 - 1330 (607), PM PHF=0.84

* Sunday, May 7, 2017 - Total=6061, 15 minute drops

Table with 24 columns (0000-2300) and 5 rows of vehicle counts for Sunday, May 7, 2017.

AM Peak 1145 - 1245 (504), AM PHF=0.96 PM Peak 1215 - 1315 (574), PM PHF=0.74

RESULTADO AFORO VEHICULAR 9

Dirección: Calle Colegio Spellman

E-O y O-E

Mes: Diciembre

Año: 2017

Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas
de Mitigación del Proyecto Urbanístico

Urb. San Patricio

Cumbayá - Ecuador

Basic Volume Report: SPELLMAN

Station ID : SPELLMAN

Info Line 1 :
Info Line 2 :

GPS Lat/Lon : 00 12.9281,S / 078 26.7008,W
DB File : SPELLMAN.DB

Last Connected Device Type : OmegaX3
Version Number : 1.30
Serial Number : 010116-0000 OX3
Number of Lanes : 2
Posted Speed Limit : 0.0 kph

Lane #1 Configuration

# Dir. Information	Volume Mode	Volume Sensors	Divide By 2	Comment
1.	Normal	Veh.	No	

Lane #1 Basic Volume Data From: 12:45 - 28-11-2017 To: 09:14 - 03-12-2017

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
28-11-17	12:00				22	22
Tue	13:00	31	24	41	65	161
	14:00	32	35	22	41	130
	15:00	41	34	44	49	168
	16:00	35	34	47	39	155
	17:00	36	20	24	22	102
	18:00	21	10	17	16	64
	19:00	10	11	11	13	45
	20:00	12	10	10	8	40
	21:00	5	2	5	11	23
	22:00	3	10	5	10	28
	23:00	4	1	1	0	6
Day Total :						944

AM Total :	Peak AM Hour :	Peak AM Factor :	Average Period :
PM Total :	Peak PM Hour : 13:30 =	Peak PM Factor : 0.665	Average Hour : 83.9
	944 (100.0%)	173 (18.3%)	

30

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
29-11-17	00:00	3	0	2	1	6
Wed	01:00	0	0	0	0	0
	02:00	0	0	0	0	0
	03:00	1	0	0	0	1
	04:00	0	0	0	1	1
	05:00	1	1	5	2	9
	06:00	6	8	15	35	64
	07:00	150	125	101	59	435
	08:00	33	23	25	31	112
	09:00	23	28	16	16	83
	10:00	10	12	13	12	47
	11:00	16	13	20	15	64
	12:00	13	14	16	17	60
	13:00	29	36	51	61	177
	14:00	24	36	25	52	137
	15:00	47	29	52	53	181
	16:00	39	43	38	24	144
	17:00	21	15	22	24	82
	18:00	17	8	10	17	52
	19:00	11	11	13	10	45
	20:00	9	5	6	3	23
	21:00	5	10	3	11	29
	22:00	4	6	9	12	31
	23:00	5	0	1	1	7
Day Total:						1790

AM Total:	822 (45.9%)	Peak AM Hour : 07:00 = 435 (24.3%)	Peak AM Factor : 0.725	Average Period : 18.6
PM Total:	968 (54.1%)	Peak PM Hour : 15:30 = 187 (10.4%)	Peak PM Factor : 0.766	Average Hour : 74.6

29

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
30-11-17	00:00	2	2	3	1	8
Thu	01:00	1	2	0	1	4
	02:00	0	1	1	0	2
	03:00	0	1	1	1	3
	04:00	0	0	0	0	0
	05:00	4	0	1	5	10
	06:00	6	5	20	46	77
	07:00	169	92	109	52	422
	08:00	28	19	20	30	97
	09:00	22	17	14	13	66
	10:00	18	19	20	25	82
	11:00	21	15	12	15	63
	12:00	18	15	9	20	62
	13:00	24	28	48	47	147
	14:00	63	42	39	50	194
	15:00	44	29	54	40	167
	16:00	35	31	24	24	114
	17:00	26	12	13	12	63
	18:00	16	13	13	6	48
	19:00	12	7	14	8	41
	20:00	11	8	9	4	32
	21:00	2	6	5	7	20
	22:00	7	4	12	5	28
	23:00	2	4	4	6	16
Day Total:						1766

AM Total:	834 (47.2%)	Peak AM Hour: 07:00 = 422 (23.9%)	Peak AM Factor: 0.624	Average Period: 18.4
PM Total:	932 (52.8%)	Peak PM Hour: 13:30 = 200 (11.3%)	Peak PM Factor: 0.794	Average Hour: 73.6

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
01-12-17	00:00	0	2	1	0	3
Fri	01:00	0	2	1	0	3
	02:00	3	0	2	1	6
	03:00	0	1	0	0	1
	04:00	1	1	1	1	4
	05:00	1	0	3	5	9
	06:00	7	7	11	45	70
	07:00	134	61	114	49	358
	08:00	48	27	22	27	124
	09:00	32	26	17	24	99
	10:00	20	24	16	19	79
	11:00	19	14	18	11	62
	12:00	13	13	18	19	63
	13:00	27	26	40	65	158
	14:00	42	24	32	46	144
	15:00	42	50	48	49	189
	16:00	37	25	32	26	120
	17:00	7	16	22	16	61
	18:00	17	17	19	23	76
	19:00	15	9	11	15	50
	20:00	9	5	9	9	32
	21:00	11	5	7	7	30
	22:00	6	6	6	8	26
	23:00	4	2	7	7	20
Day Total:						1787

AM Total:	818 (45.8%)	Peak AM Hour: 07:00 = 358 (20.0%)	Peak AM Factor: 0.668	Average Period: 18.6
PM Total:	969 (54.2%)	Peak PM Hour: 15:00 = 189 (10.6%)	Peak PM Factor: 0.727	Average Hour: 74.5

27

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
02-12-17	00:00	7	3	4	7	21
	01:00	2	3	2	0	7
Sat	02:00	1	3	0	1	5
	03:00	1	1	3	1	6
	04:00	0	0	2	1	3
	05:00	1	1	1	4	7
	06:00	4	5	7	10	26
	07:00	16	56	111	90	273
	08:00	37	39	33	61	170
	09:00	42	29	32	25	128
	10:00	21	16	15	20	72
	11:00	20	21	23	31	95
	12:00	31	73	65	35	204
	13:00	18	14	8	11	51
	14:00	19	14	15	17	65
	15:00	9	9	7	6	31
	16:00	11	14	12	15	52
	17:00	7	22	23	10	62
	18:00	14	14	25	12	65
	19:00	14	7	10	7	38
	20:00	13	8	8	9	38
	21:00	6	5	8	4	23
	22:00	6	4	2	5	17
	23:00	3	4	5	6	18
Day Total :						1477

AM Total :	813 (55.0%)	Peak AM Hour : 07:15 =	294 (19.9%)	Peak AM Factor : 0.662	Average Period :	15.4
PM Total :	664 (45.0%)	Peak PM Hour : 12:00 =	204 (13.8%)	Peak PM Factor : 0.699	Average Hour :	61.5

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
03-12-17	00:00	7	2	2	3	14
Sun	01:00	3	1	5	1	10
	02:00	2	1	1	2	6
	03:00	1	3	1	1	6
	04:00	0	0	1	0	1
	05:00	1	1	0	2	4
	06:00	0	2	4	5	11
	07:00	4	25	35	76	140
	08:00	36	20	21	25	102
	09:00	7				7
Day Total:						301

AM Total:	301 (100.0%)	Peak AM Hour: 07:15 =	172 (57.1%)	Peak AM Factor: 0.566	Average Period: 8.1
PM Total:		Peak PM Hour:		Peak PM Factor:	Average Hour: 32.5

Lane #2 Configuration

Dir. Information Volume Mode Volume Sensors Divide By 2 Comment
 2. Normal Veh. No

Lane #2 Basic Volume Data From: 12:45 - 28-11-2017 To: 08:14 - 03-12-2017

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
28-11-17	12:00				18	18
Tue	13:00	19	24	18	18	79
	14:00	54	44	31	18	147
	15:00	71	21	25	59	176
	16:00	61	40	71	40	212
	17:00	44	41	33	24	142
	18:00	30	35	25	14	104
	19:00	9	16	10	12	47
	20:00	14	7	22	9	52
	21:00	7	3	4	5	19
	22:00	5	3	2	1	11
	23:00	9	2	13	11	35
Day Total:						1042

AM Total:	1042 (100.0%)	Peak AM Hour:	15:45 =	231 (22.2%)	Peak AM Factor:	0.813	Average Period:	23.2
PM Total:		Peak PM Hour:			Peak PM Factor:		Average Hour:	92.6

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
29-11-17	00:00	5	4	1	3	13
	01:00	0	1	2	0	3
Wed	02:00	0	0	0	0	0
	03:00	0	0	0	1	1
	04:00	0	0	1	2	3
	05:00	3	3	4	3	13
	06:00	5	5	12	15	37
	07:00	71	85	52	48	256
	08:00	29	21	12	23	85
	09:00	26	24	25	21	96
	10:00	17	15	25	21	78
	11:00	16	13	15	19	63
	12:00	22	11	32	15	80
	13:00	19	11	19	21	70
	14:00	51	42	21	18	132
	15:00	68	25	25	59	177
	16:00	77	33	83	39	232
	17:00	43	28	31	22	124
	18:00	34	29	21	19	103
	19:00	13	12	14	20	59
	20:00	12	9	13	9	43
	21:00	5	12	2	5	24
	22:00	8	7	2	0	17
	23:00	10	4	11	1	26
Day Total:						1735

AM Total:	648 (37.3%)	Peak AM Hour : 07:00 =	256 (14.8%)	Peak AM Factor : 0.753	Average Period :	18.1
PM Total:	1087 (62.7%)	Peak PM Hour : 15:45 =	252 (14.5%)	Peak PM Factor : 0.759	Average Hour :	72.3

23

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
30-11-17	00:00	5	1	0	0	6
Thu	01:00	1	3	1	2	7
	02:00	2	2	2	0	6
	03:00	0	0	1	1	2
	04:00	1	0	0	2	3
	05:00	4	2	4	5	15
	06:00	4	4	14	22	44
	07:00	85	122	53	49	309
	08:00	31	18	16	21	86
	09:00	21	24	18	23	86
	10:00	14	24	17	16	71
	11:00	34	20	22	9	85
	12:00	18	13	15	19	65
	13:00	22	20	13	24	79
	14:00	71	43	31	23	168
	15:00	73	18	22	54	167
	16:00	57	35	74	38	204
	17:00	42	32	37	24	135
	18:00	36	20	16	13	85
	19:00	11	12	13	7	43
	20:00	16	10	11	9	46
	21:00	9	7	0	2	18
	22:00	7	6	4	6	23
	23:00	0	4	9	2	15
Day Total:						1768

AM Total:	720 (40.7%)	Peak AM Hour : 07:00 =	309 (17.5%)	Peak AM Factor : 0.633	Average Period :	18.4
PM Total:	1048 (59.3%)	Peak PM Hour : 15:45 =	220 (12.4%)	Peak PM Factor : 0.743	Average Hour :	73.7

22

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
01-12-17	00:00	3	4	3	4	14
	01:00	1	1	1	0	3
	02:00	3	0	3	1	7
	03:00	2	0	1	0	3
	04:00	1	1	1	2	5
	05:00	2	2	3	5	12
	06:00	7	6	10	31	54
	07:00	75	109	58	60	302
	08:00	28	21	24	24	97
	09:00	38	21	17	15	91
	10:00	21	18	25	17	81
	11:00	21	18	20	10	69
	12:00	17	19	25	19	80
	13:00	13	18	18	19	68
	14:00	88	52	24	22	186
	15:00	64	23	31	68	186
	16:00	69	41	64	27	201
	17:00	33	22	26	22	103
	18:00	25	10	20	27	82
	19:00	28	26	29	12	95
	20:00	18	14	8	18	58
	21:00	16	12	13	6	47
	22:00	5	4	8	3	20
	23:00	9	6	2	7	24
Day Total :						1888

AM Total :	738 (39.1%)	Peak AM Hour : 07:00 =	302 (16.0%)	Peak AM Factor : 0.693	Average Period :	19.7
PM Total :	1150 (60.9%)	Peak PM Hour : 15:45 =	242 (12.8%)	Peak PM Factor : 0.688	Average Hour :	78.7

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
02-12-17	00:00	8	5	0	3	16
Sat	01:00	5	3	3	6	17
	02:00	2	6	3	0	11
	03:00	0	0	1	2	3
	04:00	0	1	2	1	4
	05:00	4	0	2	1	7
	06:00	6	2	4	7	19
	07:00	9	35	82	67	193
	08:00	27	20	13	35	95
	09:00	28	23	22	26	99
	10:00	14	30	20	18	82
	11:00	20	25	27	27	99
	12:00	41	79	102	60	282
	13:00	55	27	40	32	154
	14:00	17	12	22	19	70
	15:00	17	11	18	17	63
	16:00	13	16	18	23	70
	17:00	13	15	20	23	71
	18:00	12	19	31	9	71
	19:00	18	17	7	8	50
	20:00	5	8	5	10	28
	21:00	6	4	12	5	27
	22:00	2	5	3	6	16
	23:00	7	4	3	5	19
Day Total:						1566

AM Total:	645 (41.2%)	Peak AM Hour : 07:15 =	211 (13.5%)	Peak AM Factor : 0.643	Average Period :	16.3
PM Total:	921 (58.8%)	Peak PM Hour : 12:15 =	296 (18.9%)	Peak PM Factor : 0.725	Average Hour :	65.3

Date	Time	:00	:15	:30	:45	Total
03-12-17	00:00	5	4	2	7	18
Sun	01:00	3	4	2	2	11
	02:00	2	3	0	3	8
	03:00	3	3	1	1	8
	04:00	2	2	2	1	7
	05:00	1	1	3	1	6
	06:00	2	5	3	7	17
	07:00	6	12	20	25	63
	08:00	17	10	30	13	70
	09:00	8				8
Day Total:						216

AM Total :	216 (100.0%)	Peak AM Hour : 07:45 =	82 (38.0%)	Peak AM Factor : 0.683	Average Period : 5.8
PM Total :		Peak PM Hour :		Peak PM Factor :	Average Hour : 23.4

Basic Volume Summary: SPELLMAN

Grand Total For Data From: 12-45 - 28-11-2017 To: 03-14 - 03-12-2017

Lane	Total Count	# Of Days	ADT	Avg. Period	Avg. Hour	AM Total & Percent	PM Total & Percent
#1.	8065 (49.5%)	4.85	1661	17.3	69.2	3588 (44.5%)	4477 (55.5%)
#2.	8215 (50.5%)	4.85	1692	17.6	70.5	2967 (36.1%)	5248 (63.9%)
ALL	16280	4.85	3353	34.9	139.7	6555 (40.3%)	9725 (59.7%)

Lane	Peak AM Hour	Date	Peak AM Factor	Peak PM Hour	Date	Peak PM Factor
#1.	07:00 = 435	29-11-2017	0.725	12:00 = 204	02-12-2017	0.699
#2.	07:00 = 309	30-11-2017	0.633	12:15 = 296	02-12-2017	0.725

San Patricio

Mobiliario Urbano

	cant.	costo.	
Bolardos Acero	445	\$ 65,00	\$ 28.925,00
Pasamanos	340	\$ 143,00	\$ 48.620,00
Basureros	104	\$ 156,00	\$ 16.224,00
Ciclo parqueos	16	\$ 91,00	\$ 1.456,00
Bancas	116	\$ 455,00	\$ 52.780,00
Columpios	12	\$ 520,00	\$ 6.240,00
Estaciones Bicicletas	12	\$ 6.375,75	\$ 76.509,00
Estaciones de Transporte	6	\$ 6.375,75	\$ 38.254,50
Camaras de seguridad	20	\$ 1.200,00	\$ 24.000,00
Postes	50	\$ 95,00	\$ 4.750,00

\$ 297.758,50



FECHA: 27/ABRIL/2017

ESTIMADO (A) Arq. Jose Luis Romero

PROYECTO: Mobiliario Urbano para proyecto san Patricio

Mobiliario Urbano.

Estos precios son unitarios y referenciales ya que los costos de los productos bajarían en función del volumen solicitado.

CANTIDAD	ARTICULO	UNIDAD DE MEDIDA	SAE
			PRECIO UNITARIO
1	TUBOS VERTICALES PARADELIMITACION VEREDAS EN TUBO EN ACERO INOXIDABLE	uni	\$ 65,00
1	PASAMANO EN ACERO INOXIDABLE EN MANGON DE 2" Y DOS HORIZONTALES DE TUBO	m/l	\$ 143,00
1	BASURERO EN ACERO INOXIDABLE	uni	\$ 156,00
1	CICLOPARQUEOS EN TUBO INOX. DE 2"	uni	\$ 91,00
1	BANCA CON SOPORTES AL PISO Y BACE DE ASIENTO EN ACERO INOXIDABLE	uni	\$ 455,00
1	LUMINARIA DE TUBO VERTICAL	uni	\$ 104,00
1	COLUMPIO EN TUBO DE ACERO INOXIDABLE SIN ASIENTO	UNI	\$ 520,00
1	MESA DE CAMPING CON DOS BANCAS EN TUBO ESTRUCTURAL PINTADO Y MADERA	UNI	\$ 325,00
1	PASAMANO DE DOBLE MANGON Y PARANTES EN TUBO INOXIDABLE DE 2"	m/l	\$ 117,00
1	PASAMANO PARA GRADAS DE DOBLE MANGON Y PARANTES EN TUBO INOXIDABLE DE 2"	m/l	\$ 143,00

FORMA DE PAGO: 70% a la firma del contrato y 30% contra entrega.

Tiempo de entrega: a convenir

CESAR LANDÁZURI BERMEO

GERENTE GENERAL

RESUMEN EQUIPAMIENTO AREAS VERDES PÚBLICAS

Area Verde Occidental	31.486,85	m2
Area Verde Oriental	7.165,76	m2
Area verde Norte	11.578,94	m2
Area Verde Oriental	1.652,96	m2
Area Verde Este	1.539,21	m2
Ciclo Vía	4.833,24	m2
Parque Lineal Central	10.651,46	m2
TOTAL AVP	68.908,42	m2

INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA URBANISMO	\$ 22.058.671,00	
AREA NETA URBANIZABLE	367.075,00	m2
COSTO DE URBANIZACIÓN POR m2	\$ 60,09	
TOTAL DE AREAS VERDES	68.908,42	m2

15% OBRA BASICA EN AVP	\$ 9,01
------------------------	---------

TOTAL INVERSION - OBRA BASICA AVP	\$ 621.137,98
--	----------------------

MOVIMIENTO DE TIERRAS	FASE I 63%
ALCANTARILLADO SAN/PLUV	\$ 14.086.915,00
AGUA POTABLE	FASE II 37%
TENDIDO ELECTRICO	\$ 7.971.756,00
VIAS / ACERAS	

TOTAL	\$ 22.058.671,00
--------------	-------------------------

Quito,

Oficio No. STHV-DMPPS-

0505

Ticket: GDOC-2014-058493

Ing. Fausto Miranda Lara
Secretario de Movilidad

Presente:

Asunto: Estudio de movilidad PUAE
San Patricio

Por medio de la presente se remite el expediente del proyecto San Patricio, el cual contiene el estudio de movilidad, además de un Cd con la información digital respecto a este estudio, para los fines pertinentes en el ámbito de sus competencias.

Atentamente,

Maria de L. González

Arq. María González

Directora Metropolitana de Políticas y Planeamiento del Suelo
Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. P. Macanchi	DMPPS	30-01-2017	PH.

RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS

QUITO
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Fecha: 01 FEB 2018 Hora: 0:24

Nombre: Mónica Cozbas

Firma: *Mónica Cozbas*

Quito, 19 de enero de 2018

Arquitecto
Jacobó Herdoíza
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
DMQ

Estimado Arquitecto,

Por medio de la presente, me permito hacer la entrega del expediente actualizado del PUAE San Patricio, de acuerdo a la solicitud generada por la Mesa Técnica de PUAES, para dar paso a su revisión y suscripción del Informe Favorable de Viabilidad requerido para el proceso de aprobación del PUAE.

En el adjunto encontrará la siguiente información:

- Presentación del PUAE y generalidades
- Cuadros de áreas del plan masa, edificabilidad y zonificación propuesta
- 28 Planos en formato A3 de la propuesta urbanística
- Información referencial de costos de elementos sujetos a pago en especie de concesiones onerosas
 - a. Obras viales
 - b. Equipamiento de Áreas verdes
 - c. Mobiliario Urbano
- Estudio de Movilidad actualizado
- 16 Planos en formato A3 de la propuesta vial y señalización

Con el fin de avanzar con el proceso de aprobación del PUAE solicito encarecidamente se proceda con la revisión de la información, para lo cual estaremos atentos a esclarecer cualquier inquietud.

Atentamente

Jose Luis Romero, Arq
Gerente de Proyecto
PUAE San Patricio

San Patricio
GERENCIA DE PROYEC

RECEPCIÓN	
FECHA: 19 ENERO 2018	HORA:
HOJA DE CONTROL:	
NÚMERO DE HOJAS:	
RECIBIDO POR:	

Adjunto expediente con 128 fojas

Document ID: 10000000000000000000

Version: 1.0

Date: 2023-10-27

Author: [Name]

Title: [Title]

The following information is provided for your reference. It is intended to be used as a guide and should not be construed as a guarantee of performance or results. The information is subject to change without notice.

For more information, please contact our support team at [Email Address]. We are committed to providing you with the best possible service and experience.

Thank you for your interest in our products and services. We look forward to serving you and helping you achieve your goals.

Best regards,
[Name]
[Title]

Company Name
Address
City, State, ZIP
Phone: [Number]
Email: [Address]

CONFIDENTIAL
PROPERTY OF [Company Name]

This document contains confidential information and is intended only for the individual named. If you have received this document in error, please notify the sender immediately and delete this document from your system.

Unauthorized distribution or use of this information is strictly prohibited. If you are not the intended recipient, you should not disseminate, distribute or take any action in reliance on the contents of this information.

If you are the intended recipient and you have received this e-mail in error, please notify the sender immediately by e-mail. If you have received this e-mail in error, you should not disseminate, distribute or take any action in reliance on the contents of this information.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO CIVIL,
IDENTIFICACIÓN Y CEDULACIÓN



CÉDULA DE No. 170737614-9
CIUDADANÍA
APELLIDOS Y NOMBRES
**ROMERO LANDAZURI
JOSE LUIS**
LUGAR DE NACIMIENTO
PICHINCHA
QUITO
BENALCAZAR
FECHA DE NACIMIENTO 1974-07-13
NACIONALIDAD ECUATORIANA
SEXO **M**
ESTADO CIVIL **CASADO**
MARIA
ARRAZOLA GUTIERREZ



INSTRUCCIÓN

SUPERIOR

APELLIDOS Y NOMBRES DEL PADRE

ROMERO GABRIEL APARICIO

APELLIDOS Y NOMBRES DE LA MADRE

LANDAZURI MARGARITA

LUGAR Y FECHA DE EXPEDICIÓN

QUITO

2015-01-30

FECHA DE EXPIRACIÓN

2025-01-30

PROFESIÓN / OCUPACIÓN

ARQUITECTO

V2343V4442



00073849

[Signature]
DIRECTOR GENERAL

[Signature]
FIRMA DEL CEDULADO



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL ELECTORAL



CERTIFICADO DE VOTACIÓN

ELECCIONES SECCIONALES 23-FEB-2014

041



041 - 0094

NÚMERO DE CERTIFICADO

1707376149

CÉDULA

ROMERO LANDAZURI JOSE LUIS

PICHINCHA

PROVINCIA

QUITO

CANTÓN

CIRCUNSCRIPCIÓN

RUMIPAMBA

PARROQUIA

1

1

ZONA

[Signature]
PRESIDENTE(A) DE LA JUNTA



PROYECTO URBANISTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL
"SAN PATRICIO"

19 ENERO 2018

TABLA DE CONTENIDOS

1. PRESENTACION DEL PUAE Y GNERALIDADES
2. CUADROS DE ÁREAS, EDIFICABILIDAD Y USO DE SUELO
3. PROGRAMA URBANO ARQUITECTÓNICO
4. PLANOS DE LA PROPUESTA URBANISTICA
5. PLANOS DE SEÑALIZACION VIAL
6. PLANO Y COSTOS REFERENCIALES DE VIAS PUBLICAS
7. PLANOS DE ÁREAS VERDES PÚBLICAS Y CONCEPTOS DE EQUIPAMIENTO
8. REFERENCIAS DE EQUIPAMIENTO URBANO PROYECTADO
9. ESTUDIO DE MOVILIDAD ACTUALIZADO
10. PLANOS DE VIALIDAD Y SEÑALIZACIÓN



ALCALDÍA



1. ANTECEDENTES

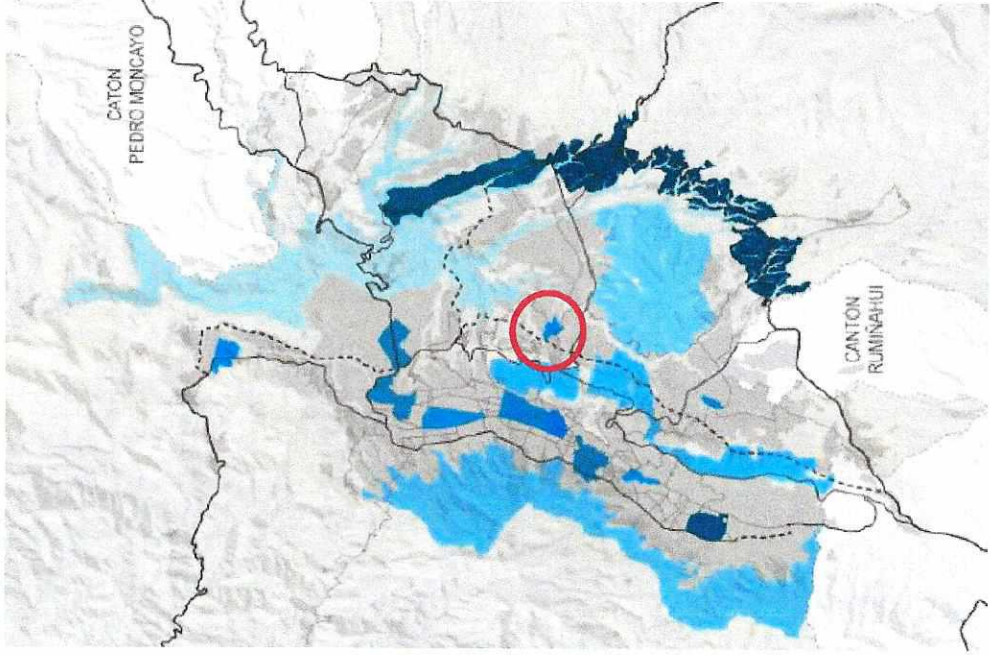
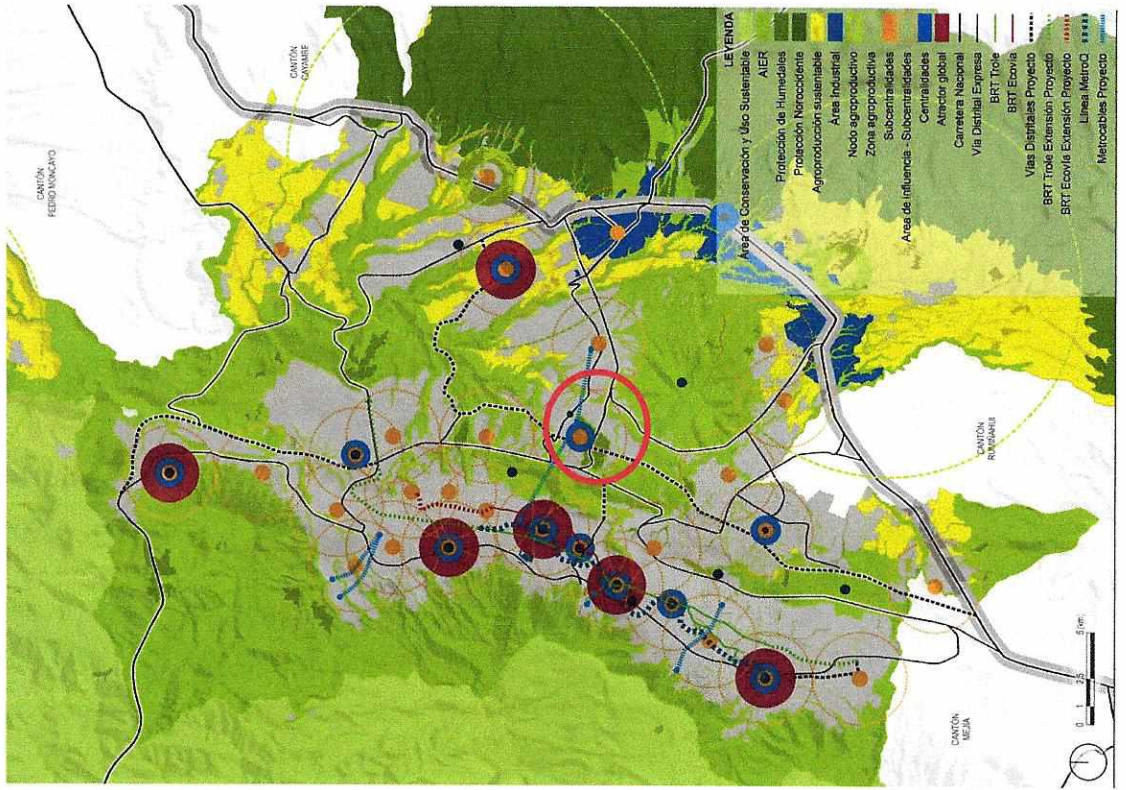
Fecha	Detalle
14 de Mayo de 2014	Ingreso de la solicitud de aprobación del proyecto especial a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
27 de Agosto de 2014	Se realizó la exposición del proyecto por parte de los promotores ante la MESA TÉCNICA PUAE.
10 de Septiembre de 2014	La MESA TÉCNICA PUAE, según lo establecido en la resolución STHV-RT No. 008 del 27 de Diciembre de 2013, realizó la sesión de deliberación sobre la <u>viabilidad</u> del proyecto San Patricio
7 de octubre de 2014	Mediante oficio STHV-DMPPS-4166 la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda informó a los promotores del proyecto la resolución de la Mesa Técnica de PUAE, generando observaciones y requerimientos que debe cumplir el proyecto.
17 de octubre 2014	El promotor del proyecto San Patricio remite las respuestas a las observaciones generadas por la Mesa Técnica de PUAE
10 de Noviembre de 2014	Mediante oficio STHV-DMPPS-4739, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en función del análisis y observaciones presentadas emite un <u>criterio técnico favorable</u> al proyecto en mención.
Hábitat III Octubre 2016	Presentación del Proyecto en el contexto de Hábitat III, en el cual el Municipio se compromete a impulsar la propuesta y acelerar los procesos de aprobación.
Ordenanzas	El proceso de aprobación de la Ordenanza Especial se ha detenido desde el 10 de Noviembre de 2014, al iniciarse los debates sobre la Ley de Plusvalías y Ordenanza de Concesiones Onerosas, las cuales inciden sobre el Proyecto.

195

125

2. POSICIÓN EN EL SISTEMA DE CENTRALIDADES

Plantea la generación de una micro-centralidad urbana, con servicios corporativos, comerciales, residenciales y de equipamiento, complementaria a la centralidad Cumbayá, bajo un nuevo modelo de desarrollo urbano ajustándose a la política de generación de múltiples centralidades establecido en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, en las políticas a escala Global, Regional y Metropolitana.



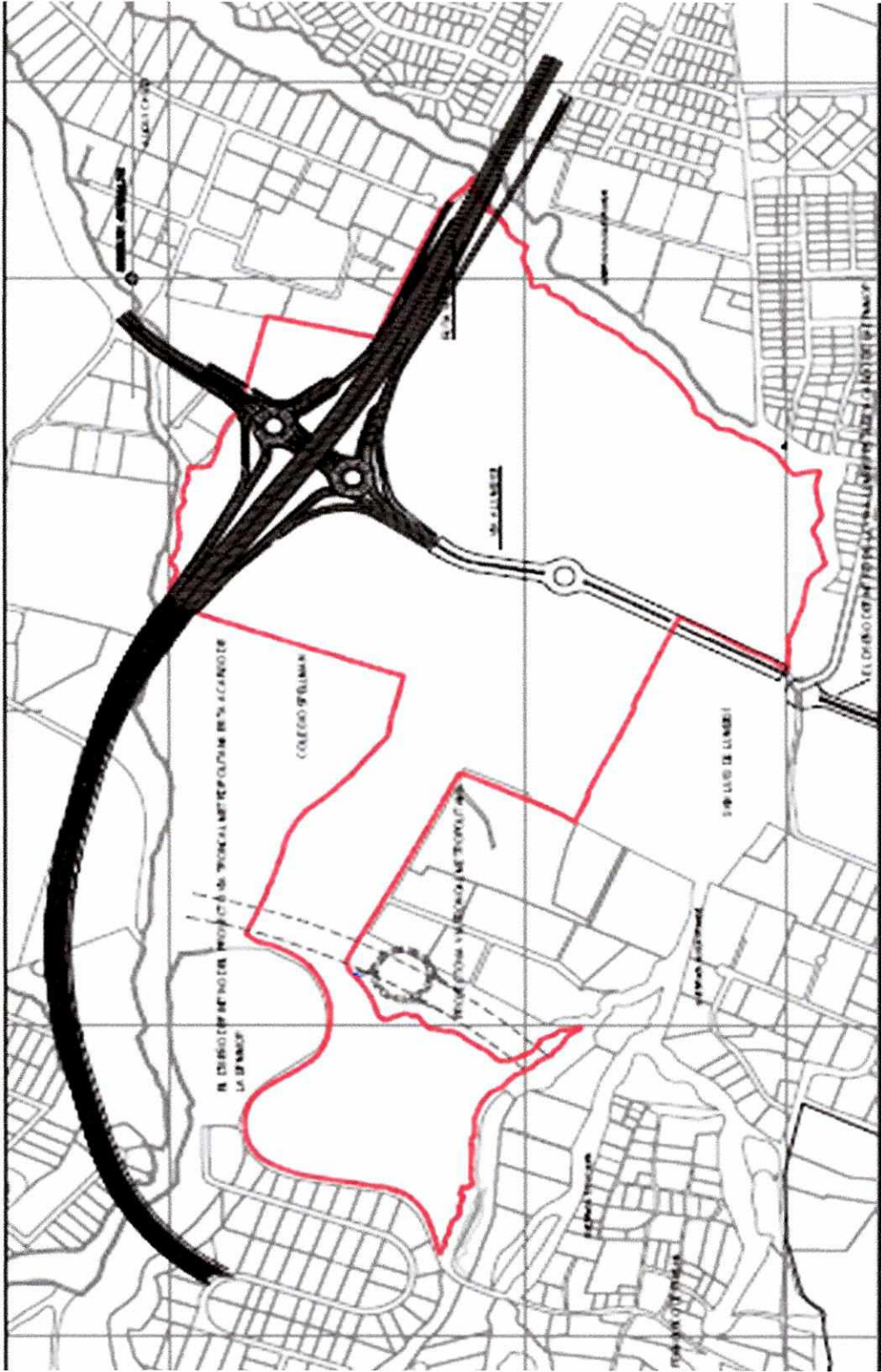
194

Central Cumayá- carácter recreativo

3. UBICACIÓN



- Predio Nº 1345504
- Propietario: la empresa Urbanizadora Málaga S. A.
- Superficie de 619.840,400 m² (61 Ha.)



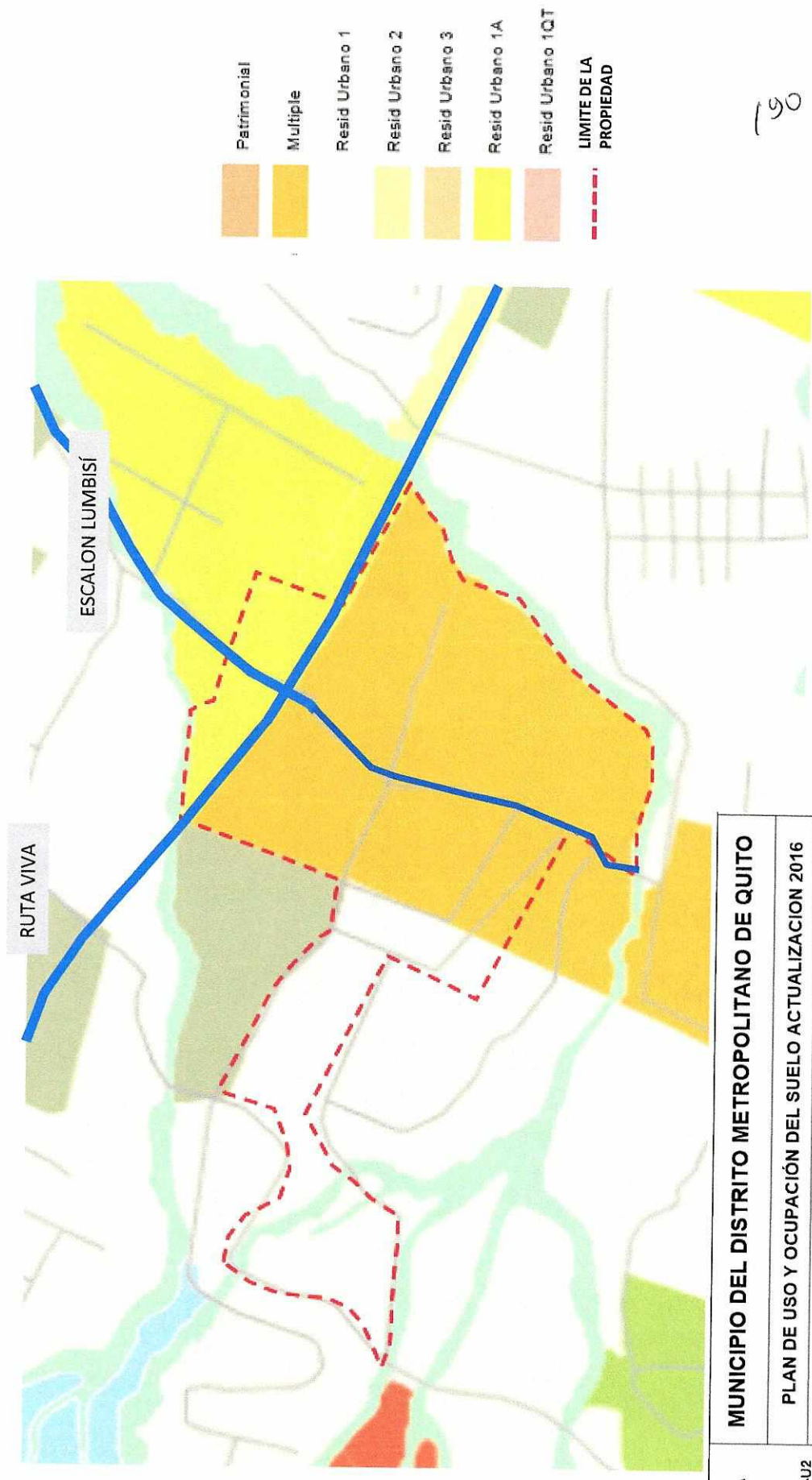
3. UBICACIÓN.- implantación



4. CONDICIONES URBANÍSTICAS ACTUALES



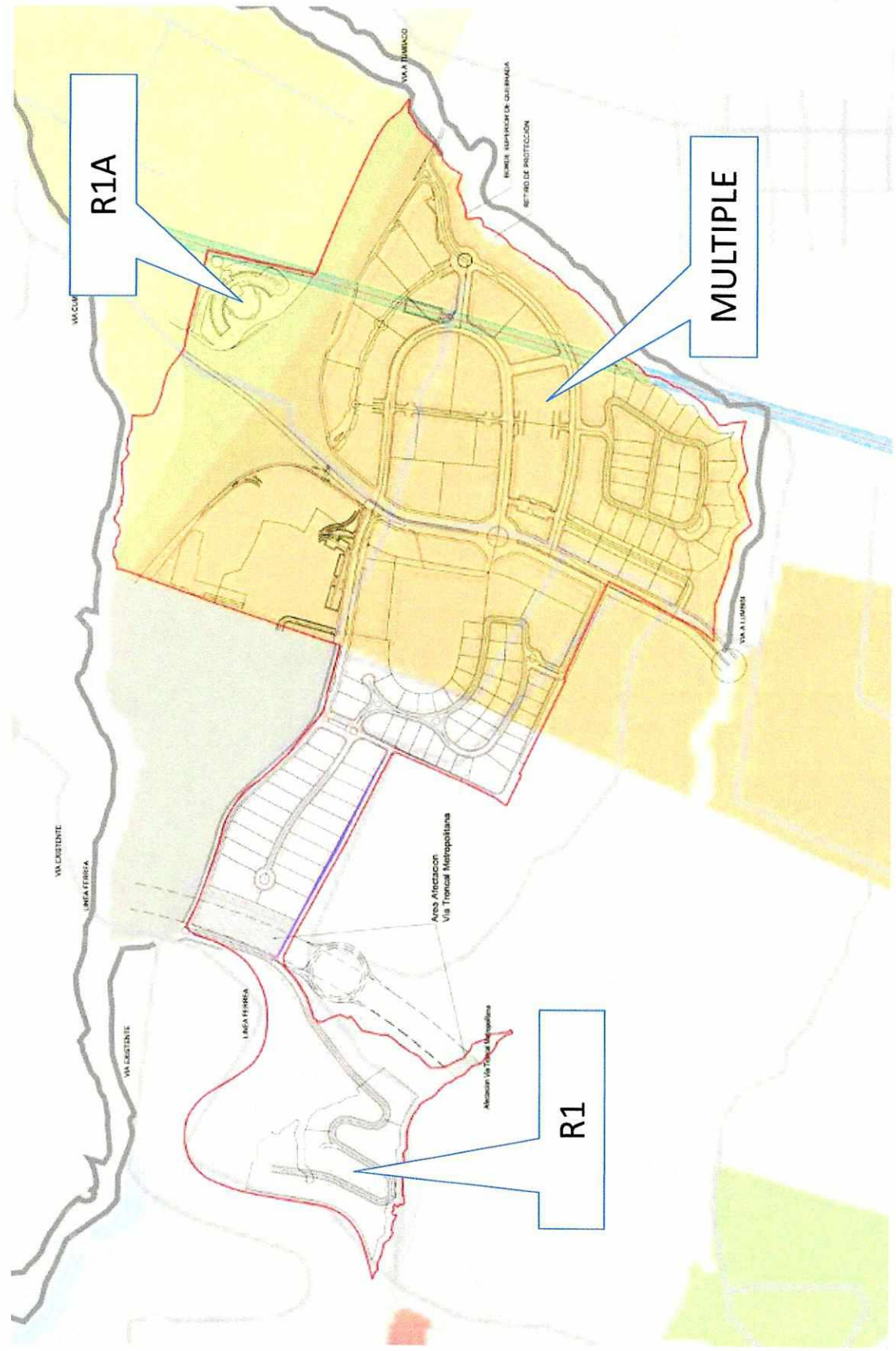
El predio No. 1345504 actualmente posee las siguientes asignaciones:
Uso de suelo: Múltiple (M) y residencial de baja densidad (R1)



MAPA	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	
PUOS-U2	PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO ACTUALIZACIÓN 2016	
	MAPA DE USO DE SUELO PRINCIPAL	
ELABORACION:	SECRETARÍA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA	ARG. JACOBO HERRERA
	DIRECCION METROPOLITANA DE POLITICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO	SECRETARIO DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA

190

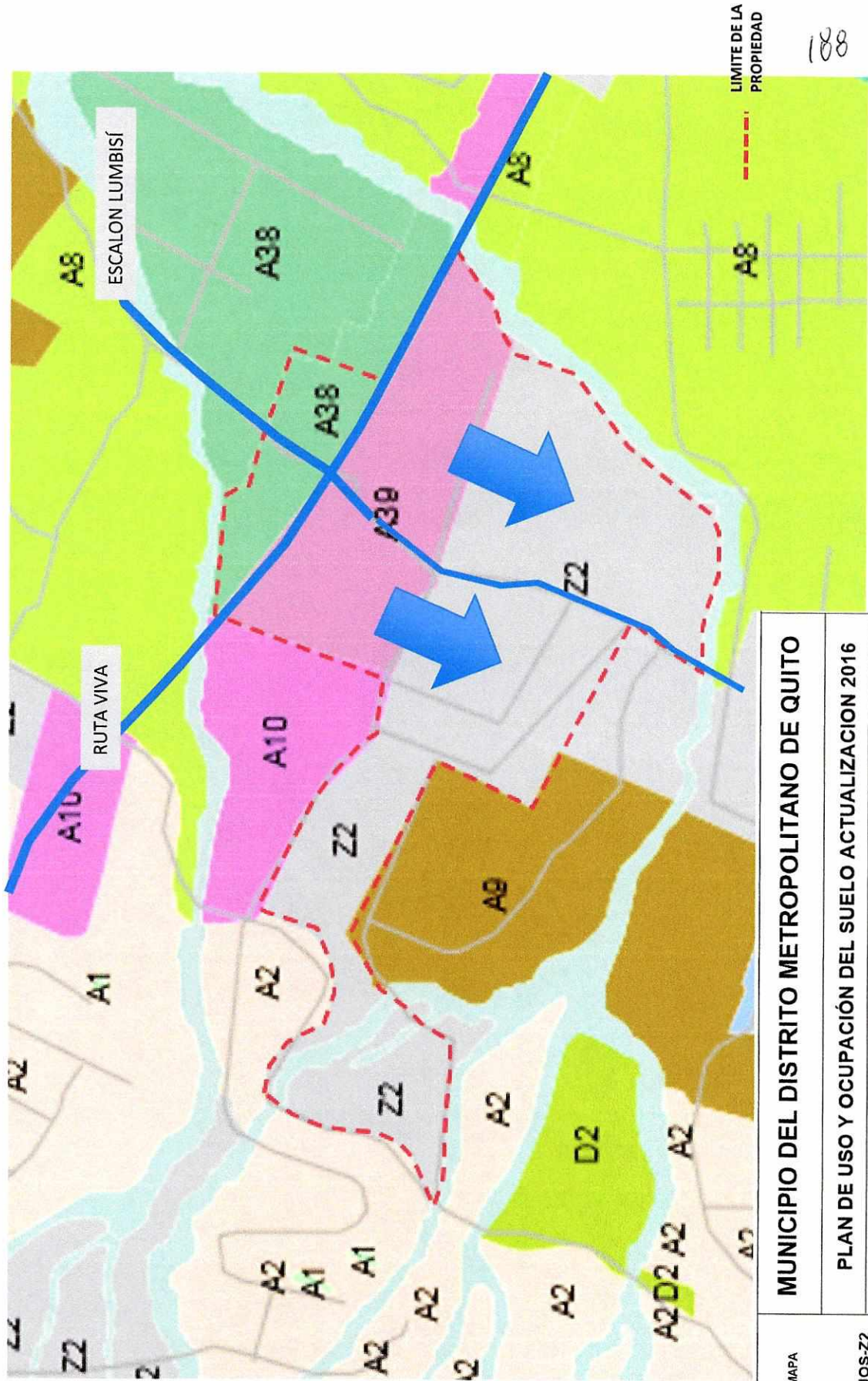
4. CONDICIONES URBANÍSTICAS ACTUALES



4. CONDICIONES URBANÍSTICAS ACTUALES

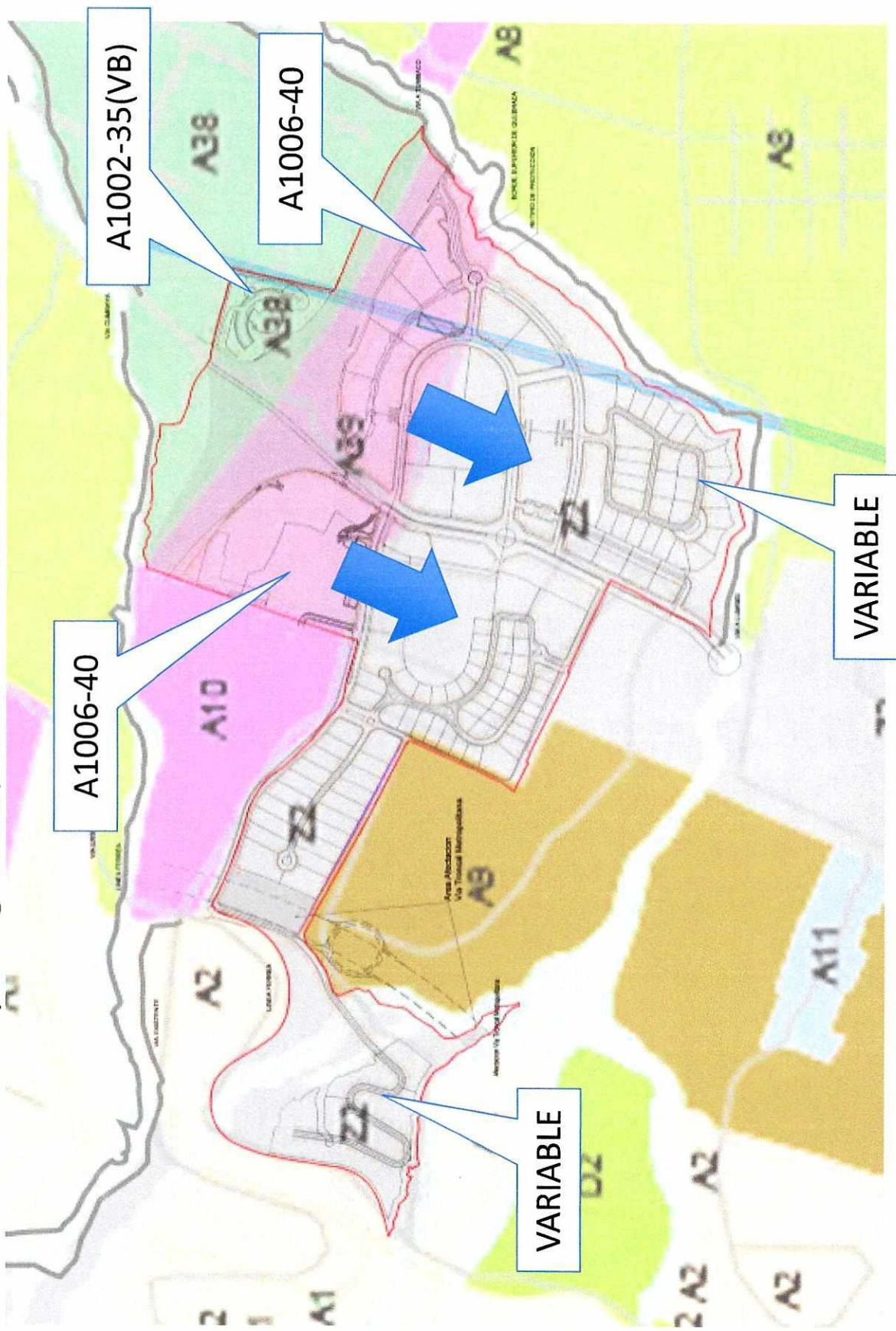


Zonificación: Áreas de promoción



MAPA	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PUOS-Z2	PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO ACTUALIZACIÓN 2016
MAPA DE OCUPACION Y EDIFICABILIDAD	
<small>ELABORACION: SECRETARIA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA DIRECCION METROPOLITANA DE POLITICAS Y</small>	
<small>ARG. JACOBO HEROZZA</small>	

Zonificación.- El proyecto al estar en área de promoción, no posee datos de zonificación, por lo que en base a resolución No. RT-STHV-008, que rige a los PUAE, la línea base de asignación urbanística la “constituirán las asignaciones de la zonificación de los lotes colindantes prevaleciendo la de mayor asignación”, como se muestra a continuación:



5. CONDICIONES URBANÍSTICAS PROPUESTAS

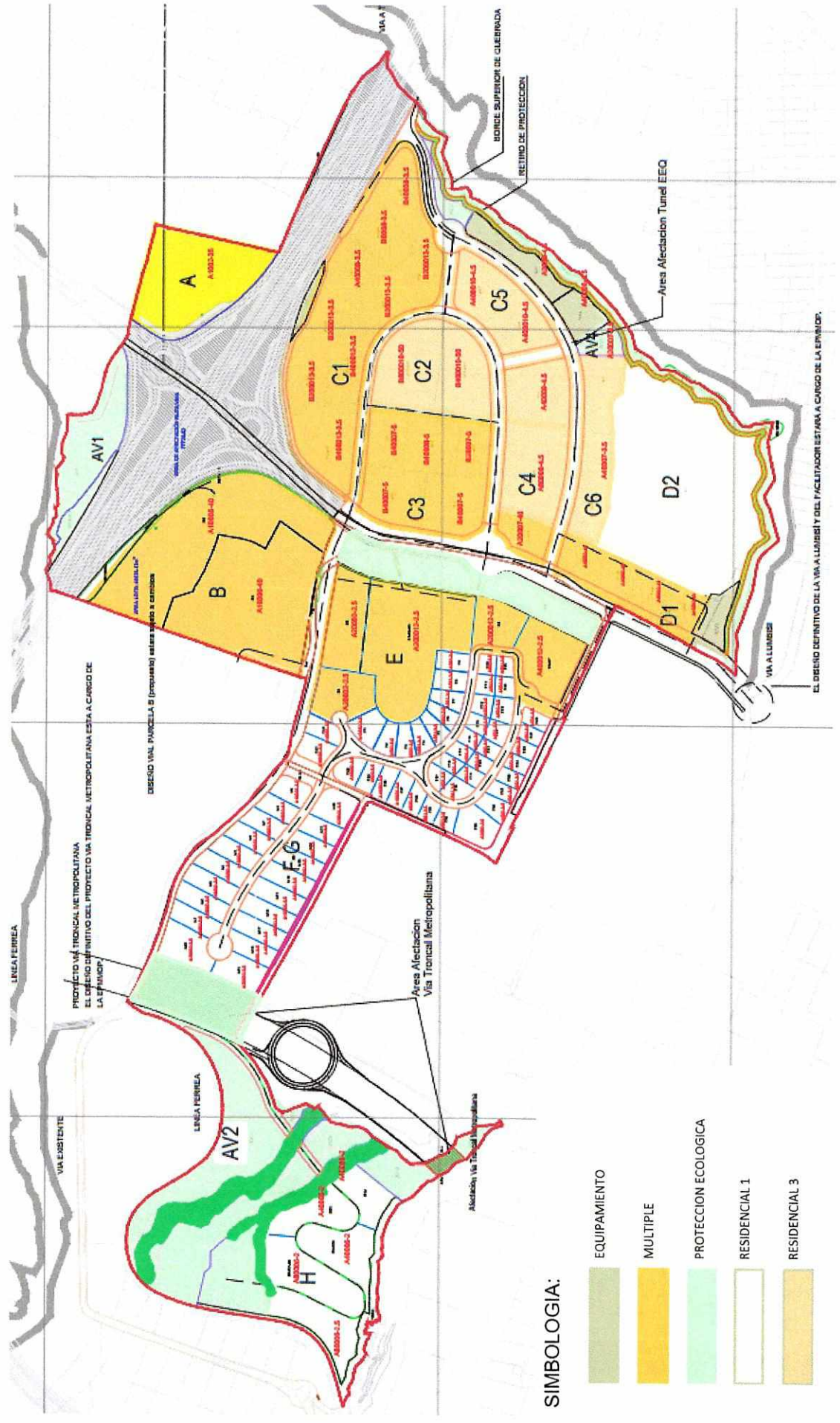
Se plantea una estructura con un carácter de Centralidad Poli funcional, a partir de un núcleo conformado por un Centro Urbano de uso de suelo múltiple, un complejo administrativo empresarial, un hotel de cinco estrellas y equipamiento privado de salud, que se complementarán con espacios de uso público, áreas verdes, vivienda multifamiliar y unifamiliar, equipamiento, comercio y servicios.

ANEXO No.1. Cuadro de Lotes						
Macro Lote	Usos	Superficie m2	Área Util PB	Unidades Edificios	Unidades Lotes	
1	AV1	Area verde Norte	11.578,94			
2	AV2	Area Verde Occidental	31.486,85			
3	AV3	Area Verde Occidental	7.165,76			
4	AV4-5	Area Verde Oriental	1.652,96			
6	AV6	Parque Lineal Central	10.651,46			
7	AV7	Area Verde Este	1.539,21			
8	CV	Ciclo Via	4.833,24			
9	PE	Proteccion Ecologica / Bordes de Quebrada	13.844,42			
10	A	Equipamiento Religioso	15.144,00	1.514,40	3	1
11	B1	Multiple	48.674,00	19.469,60	3	2
12	C1	Multiple	37.962,04	13.286,71	14	9
13	C2	Residencial 3 (R3)	15.186,41	7.593,21	4	2
14	C3	Multiple	22.368,97	11.184,49	5	5
15	C4	Residencial 3 (R3)	15.088,66	6.789,90	2	2
16	C5	Multiple	9.127,09	4.107,19	2	2
17	C6	Residencial 3 (R3)	8.731,52	3.056,03	2	2
18	C29	Residencial 3 (R3)	2.709,95	948,48	1	1
19	D1	Multiple	9.914,72	3.965,89	4	4
20	D2	Equipamiento Deportivo (EDS)	41.605,48	8.321,10	4	1
21	E	Multiple	40.396,42	10.099,11	8	5
22	F	Residencial 1 (R1)	35.326,65	12.364,33	42	42
23	G	Residencial 1 (R1)	33.427,90	11.699,77	20	20
24	H	Residencial 1 (R1)	31.411,80	7.852,95	11	5
25	EQ1	Equipamiento Público	3.637,03			
26	EQ2	Equipamiento Público	2.373,71			
27	EQ3	Equipamiento Público	2.622,02			
28	EQ4	Equipamiento Público	927,56			
29	EQ5	Equipamiento Público	478,06			
TOTAL			367.075,61	122.253,14	125	103

5. CONDICIONES URBANÍSTICAS PROPUESTAS



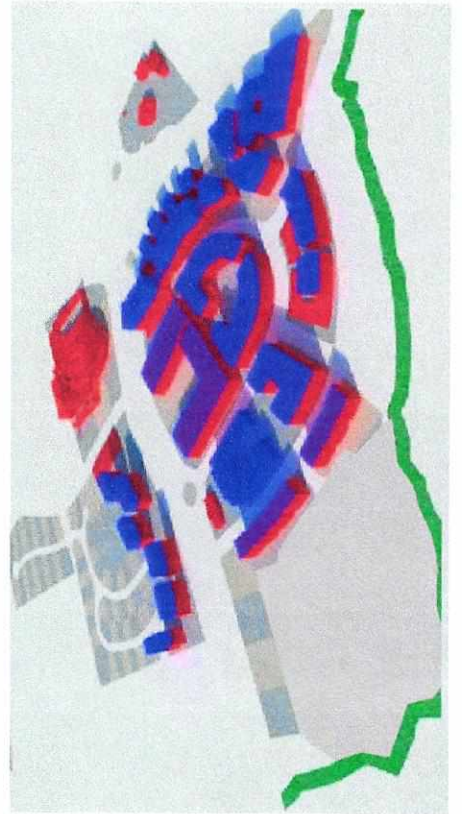
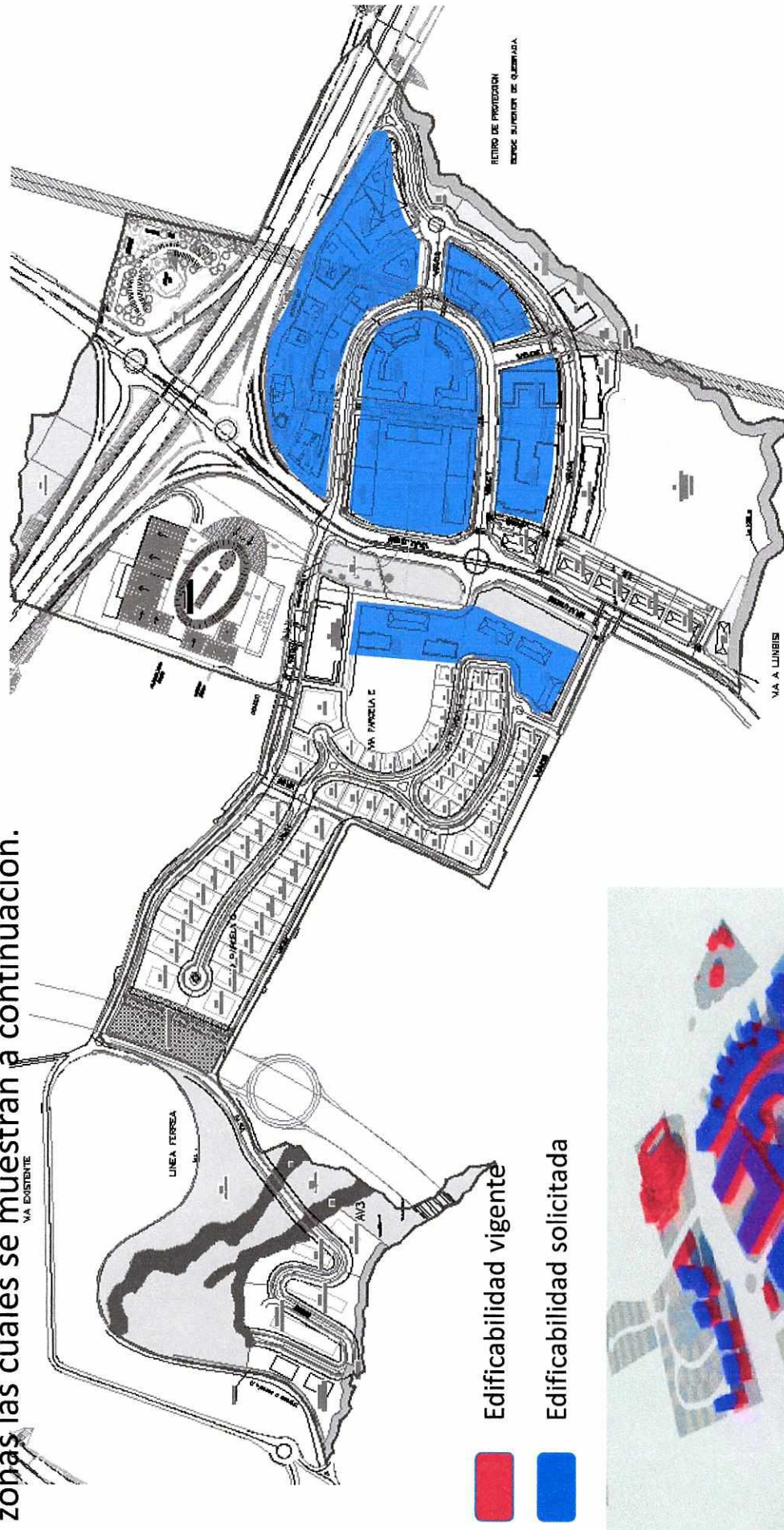
Usos de suelo.- El proyecto se adapta al uso de suelo actual (múltiple y residencial de baja densidad (R1), sin demandar modificación en cuanto al uso de suelo.



5. CONDICIONES URBANÍSTICAS PROPUESTAS



Zonificación.- El desarrollo del proyecto requiere un aumento en la edificabilidad, en ciertas zonas las cuales se muestran a continuación.



184

■ Áreas que solicitan edificabilidad adicional

5. CONDICIONES URBANÍSTICAS PROPUESTAS



Usos de suelo.- se ha desarrollado un cuadro en la cual se detallan las actividades permitidas y prohibidas a nivel de macro lote.

PROYECTO ESPECIAL SAN PATRICIO. ZONIFICACIÓN Y USO DE SUELO							
Sector	Macro lote	Lote	Uso de Suelo	Codificación PUOS	Usos Propuestos, Sugeridos	Usos Permitidos	Usos No Permitidos
AV	AV	AV1-AV7	Protección Ecológica		Área verde	Una vivienda por Ha. EEZ2, ECB, EIB, EDM1, EGB, EFZ, EFM, EDS, PE, H, NR2, NR4B, NR5B, NR4C, AR, CB1B, CS1B, CS7B	Residencial R1, R2, R3, I11, I12, I13, I14, I15, EEB, EES, EEZ1, EEM, ECS, ECZ, ECM, ES, EB, EDB, EDZ1, EDM2, ER, EGZ, EGM, EA, ETS, ETB, ETZ1, ETZ2, ETM, EP, NR1, NR3, NR4A, NR5A, RNNR, DBLA, CB2, CB3, CB4, CS1A, CS2, CS3, C4, CS5, CS6, CS7A, CS8, CZ, CM.
A	A	A1-A2-A3	Múltiple		Administrativo/Comercial	Residencial R, Industrial I11, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGZ, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETB, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I12, I13, I14, Equipamiento: EBM, EGM, EFZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
B	B1	B1-B2	Múltiple		Administrativo / Comercial / Vivienda/Múltiple	Residencial R, Industrial I11, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGZ, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETB, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I12, I13, I14, Equipamiento: EBM, EGM, EFZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
C	C1	C1-C2-C3-C4-C5-C6-C7-C8-C9-C10-C11-C12-C13	Múltiple		Administrativo / Comercial / Múltiple	Residencial R, Industrial I11, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGZ, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETB, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I12, I13, I14, Equipamiento: EBM, EGM, EFZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
C	C2	C14-C17	Residencial 3 (R3)		Administrativo / Comercial / Hotelero / Vivienda	EEB, EES, EEZ1, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, EDZ2, EGB, EGS, ETB, EAZ, ETB, EIB, CB1, CB2, CB3, CS1, CS2, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8	I11, I12, I13, I14, EEZ2, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EFM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ6, CM1, CM2, CM3, CM5, ESZ, EBZ, ERB, ERS, EGZ, EAS, EFS, EFZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3,
C	C3	C18-C22	Múltiple		Administrativo / Comercial / Hotelero / Vivienda	Residencial R, Industrial I11, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGZ, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETB, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I12, I13, I14, Equipamiento: EBM, EGM, EFZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
C	C4	C23-C24	Residencial 3 (R3)		Comercial / Equipamiento Privado / Vivienda	EEB, EES, EEZ1, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, EDZ2, EGB, EGS, ETB, EAZ, ETB, EIB, CB1, CB2, CB3, CS1, CS2, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8	I11, I12, I13, I14, EEZ2, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EFM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ6, CM1, CM2, CM3, CM5, ESZ, EBZ, ERB, ERS, EGZ, EAS, EFS, EFZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3,

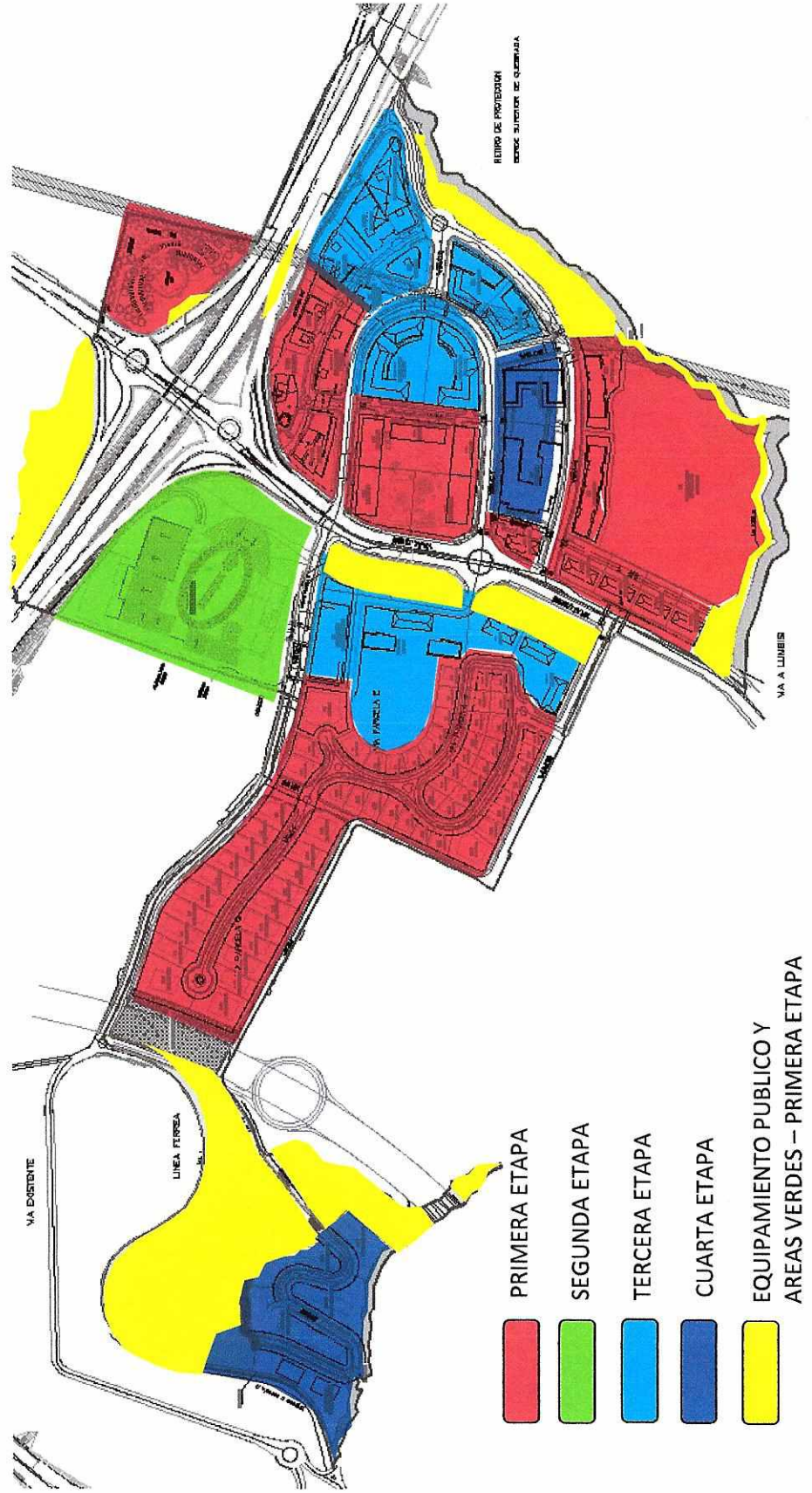
103

7.- ETAPAS DE DESARROLLO



El proyecto podrá consolidarse por etapas, cada una de las cuales garantizará la conclusión de las obras públicas

Uso de Suelo	ETAPAS DE DESARROLLO			
	1 24 MESES	2 48 MESES	3 48 MESES	4 72 MESES
Red Vial				
Áreas Verdes				
Hotelero				
Administrativo				
Residencial Unifamiliar				
Comercial				
Residencial Multifamiliar				
Equipamiento Público				
Equipamiento Privado				

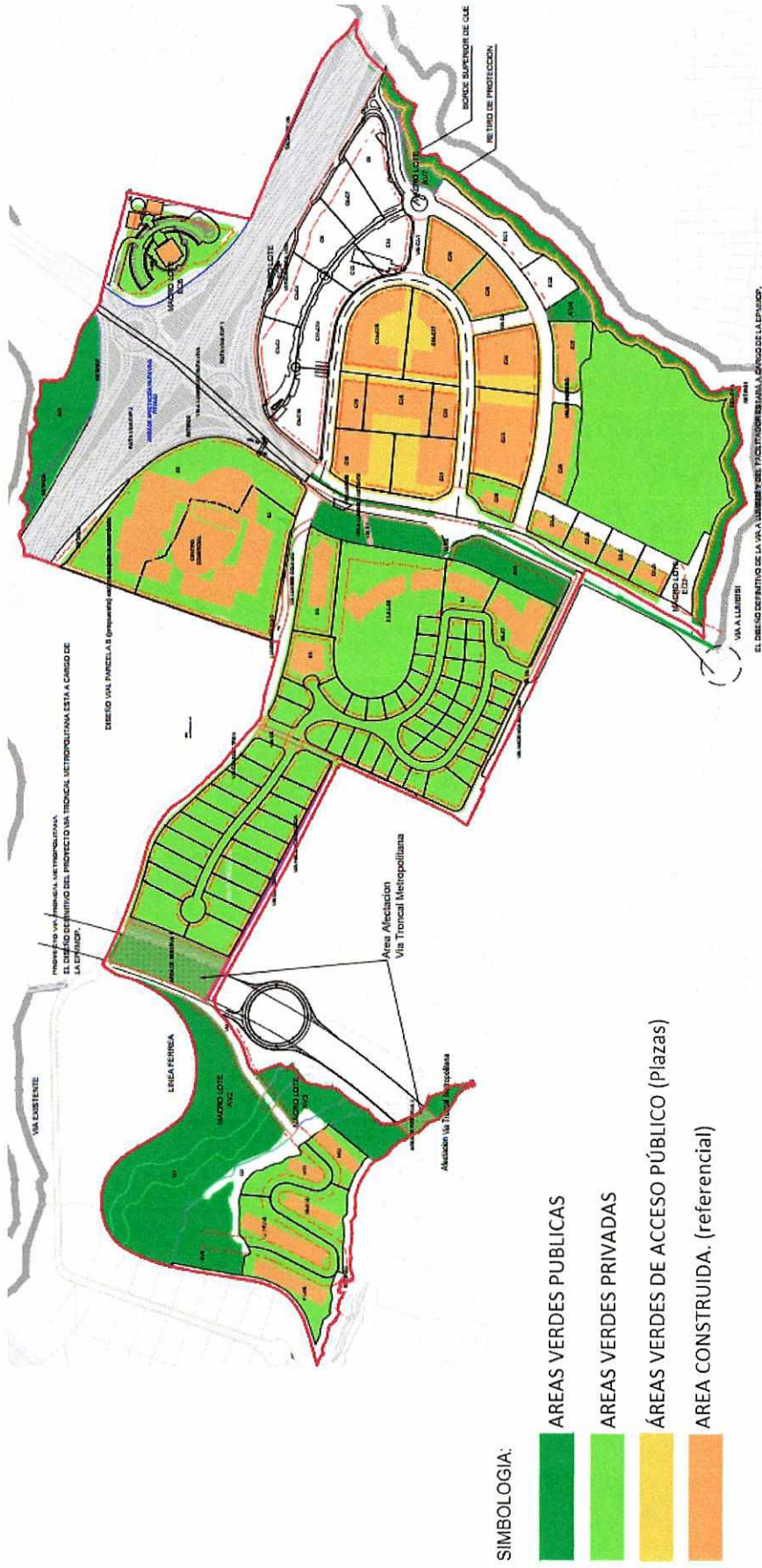


- PRIMERA ETAPA
- SEGUNDA ETAPA
- TERCERA ETAPA
- CUARTA ETAPA
- EQUIPAMIENTO PUBLICO Y AREAS VERDES – PRIMERA ETAPA

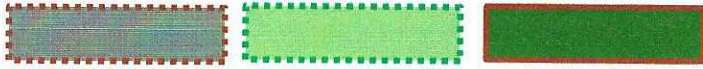
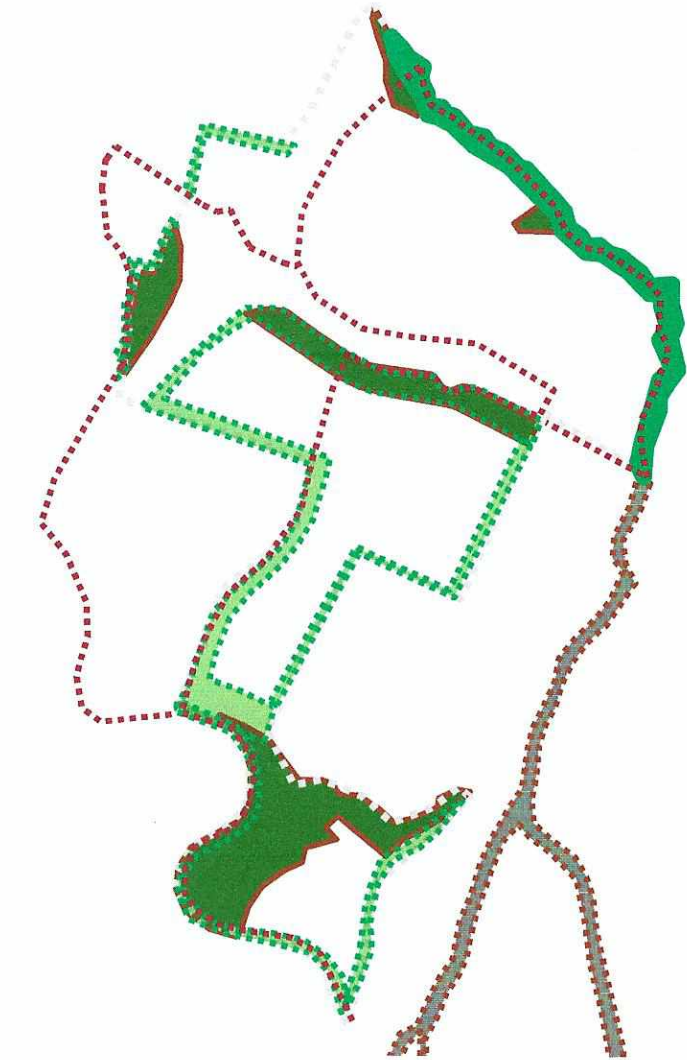
8. Espacio Público y Áreas Verdes

La superficie que el proyecto genera por concepto de áreas verdes es el 16,19 % del área urbanizable. En la concepción de las áreas verdes se deberá prever la continuidad e integración en la red verde urbana zonal, así como a la red verde de escala superior.

Adicionalmente, el proyecto destinará el 2,35% del área útil urbanizable para equipamiento público, el desarrollo de las facilidades de equipamiento serán definidas en coordinación con el Comité Técnico de Seguimiento (resuelto según el oficio No. STHV-DMPPS.4166 del 7 de octubre de 2014) de común acuerdo con el Promotor. Tanto las áreas verdes, como el equipamiento, serán entregados al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. En un total de 18,54% del área urbanizable



8. Espacio Público y Areas Verdes



BORDES DE QUEBRADA. RED VERDE



CERCAS VIVAS. RED VERDE



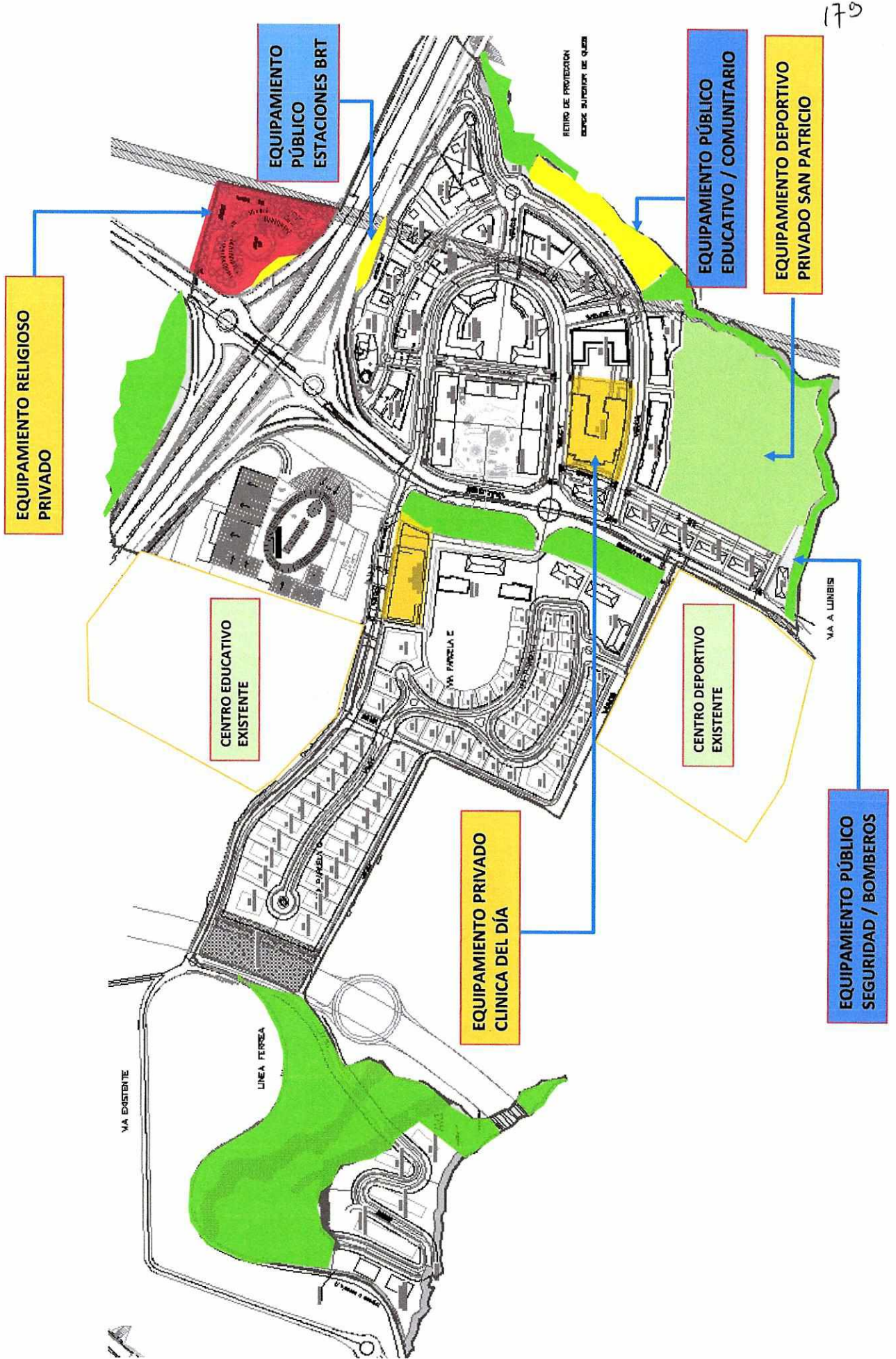
AREAS VERDES PUBLICAS.

AREAS VERDES

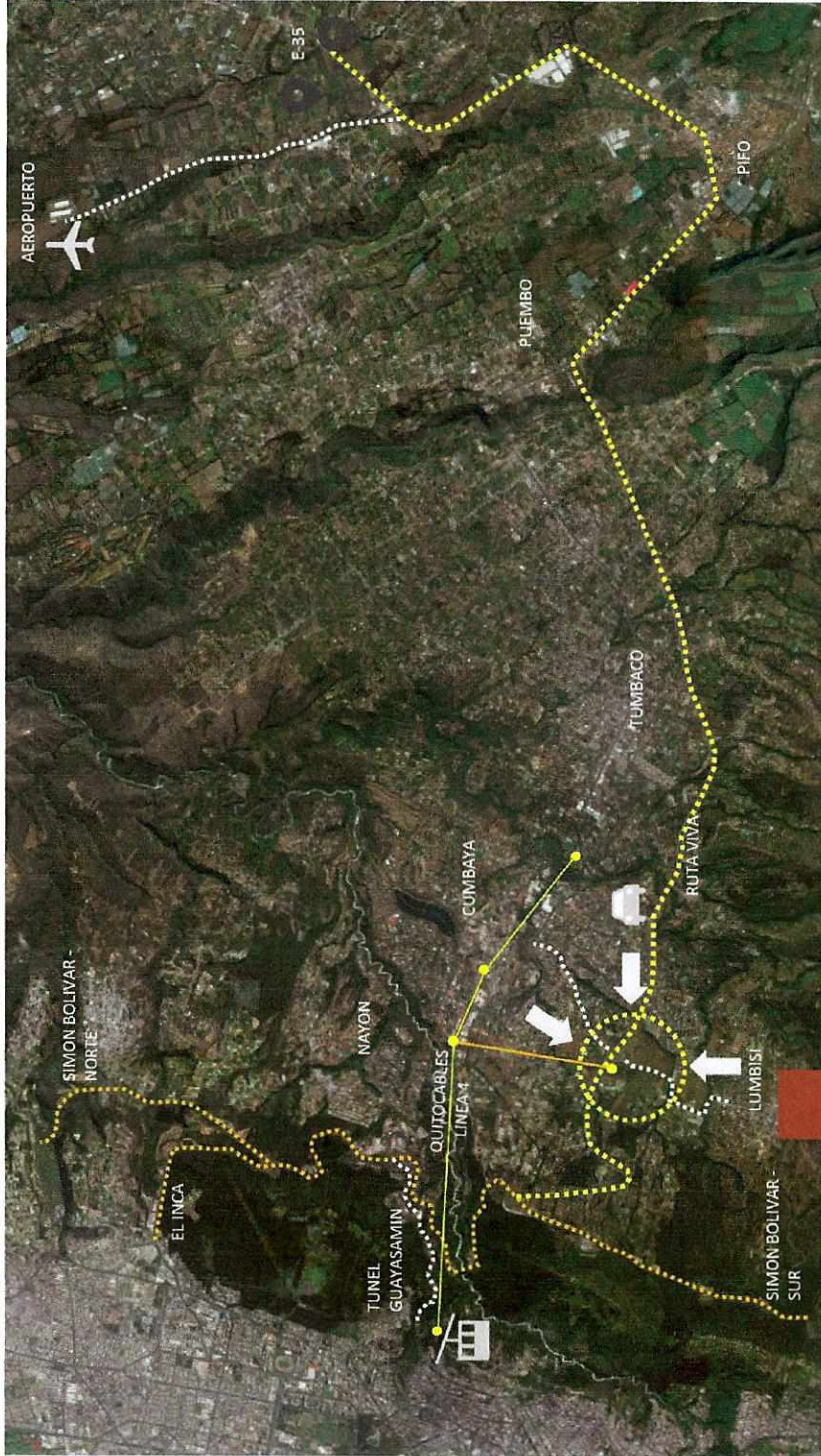
- EL PROYECTO PROVEERÁ DE ESPACIOS DESTINADOS PARA CONSOLIDAR LA RED VERDE URBANA INCORPORANDO CERCAS VIVAS, AREA DE REFUGIO SILVESTRE Y LA RECUPERACION DE BOSQUES Y BORDES SUPERIOR DE QUEBRADA.
- EL PROYECTO INCLUYE UN SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS QUE CONECTAN EL SISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL CON LA RED DE AREA VERDE URBANA
- EL PROYECTO PROPONE LA PROVISION DE ÁREAS VERDES PÚBLICAS EQUIPADAS CON UN ÁREA MAYOR A LA ESTABLECIDA EN LA NORMATIVA.

32,39%
 AREA VERDE
 Y AREA
 PUBLICA

8. Equipamientos



9. Transporte público



TUMBACO – HYPERCENTRO
33,524.00

NUMERO DE VEHICULOS / DIA
 Fuente: Innovar 2008

RUTA VIVA:
VIAJES TUMBACO-CUMBAYA QUITO:
9,449.00
VIAJES ABSORBIDOS SAN PATRICIO
2,327.00

AHORRO EN VIAJES A QUITO
1.663 VIAJES DIARIOS

REDUCCION VIAJES: 24.60 %
REDUCCION CO2: 12.64%



PRODUCTIVIDAD POR AHORRO EN VIAJES ANUAL
145.446 HORAS HOMBRE

05

MOVILIDAD

- CONEXIÓN CON EL SISTEMA INTEGRADO DE MOVILIDAD.
- PROXIMIDAD A FUTURAS ESTACIONES DEL SISTEMA.

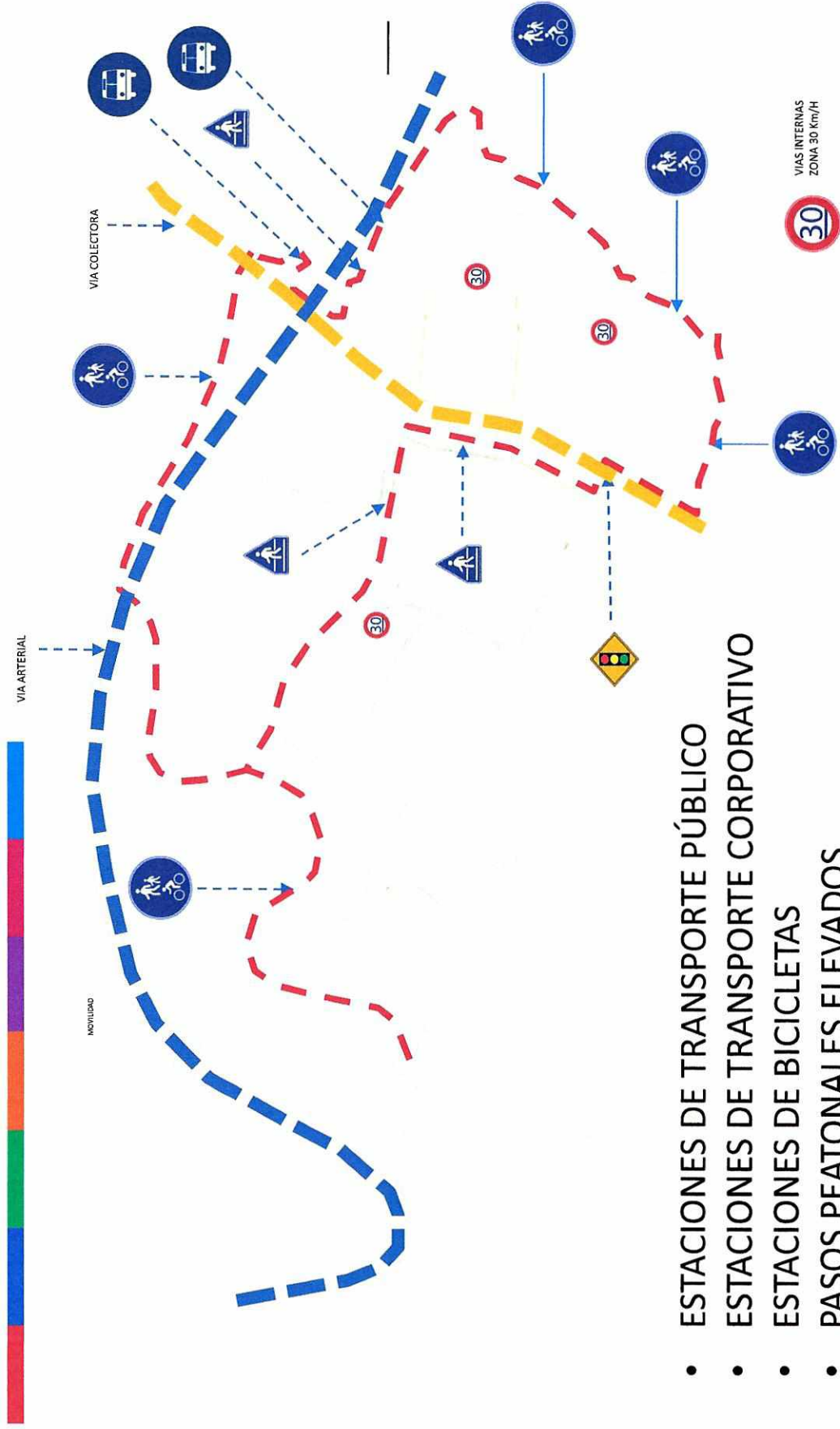


DISTANCIA AEROPUERTO - SAN PATRICIO
18 Km – 20 minutos
 - TIEMPO = + PRODUCTIVIDAD



178

10. Movilidad Peatonal



- ESTACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO
- ESTACIONES DE TRANSPORTE CORPORATIVO
- ESTACIONES DE BICICLETAS
- PASOS PEATONALES ELEVADOS
- PASOS PEATONALES A NIVEL
- CICLOVÍAS Y CAMIENERÍAS
- PLAZAS Y CENTROS DE REUNION
- VIAS ZONA 30

11. Obligaciones y Compromisos

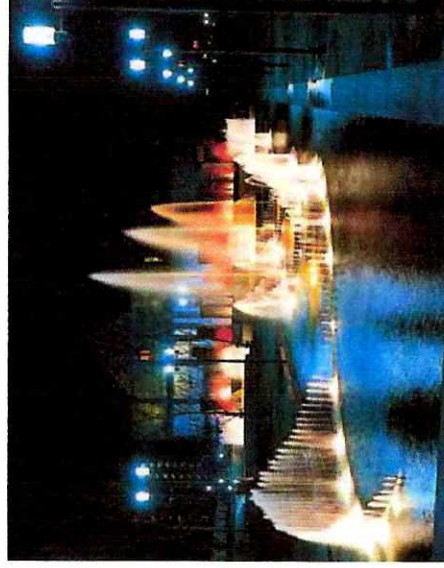
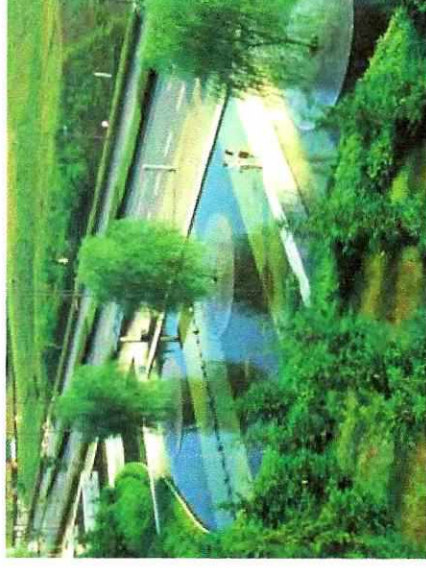
OBLIGACIONES:

Para el cumplimiento de la entrega del 15% en áreas verdes de uso público.

COMPROMISOS

Se compromete al pago de la **Contribución Especial** por venta de edificabilidad cuyo cálculo y valor será puesto a consideración en el Proyecto de Ordenanza Especial.

Superficie A7: El promotor se compromete a mantener como área de reserva a la franja destinada para la construcción y acceso a la Vía Troncal Metropolitana proyectada y que sería construida por el Municipio de Quito, en aproximadamente 6.607.17 m², área que será entregada a título gratuito al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito únicamente en el caso de que se formalice la Declaración de Utilidad Pública respectiva y se requiera la expropiación. Esta área mantendrá el uso y destino de área verde privada hasta que se ejecute el proyecto de la Vía Troncal Metropolitana.



176

12. Obligaciones y Compromisos

MANTENIMIENTO DE ÁREAS VERDES

El promotor se compromete al tratamiento paisajístico y equipamiento de las áreas verdes públicas identificadas en el proyecto, cumpliendo un mínimo de la superficie útil urbanizable de 15% del proyecto, entregando una vez terminadas al municipio de Quito para su posterior mantenimiento



175

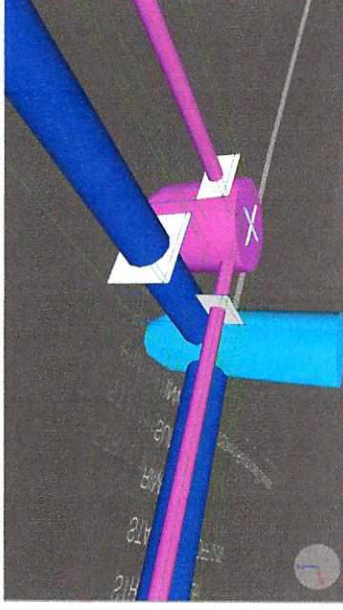
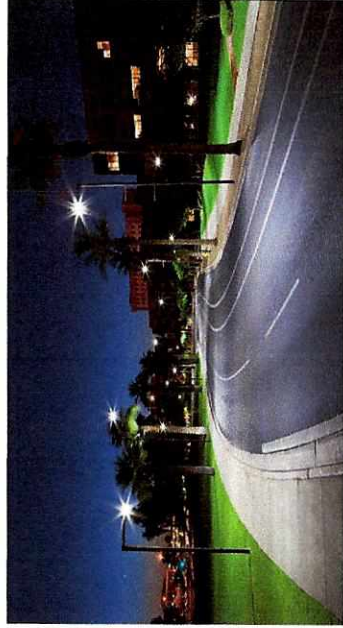
13. Aportes Urbanísticos



- DISEÑO URBANO ARQUITECTÓNICO ENFOCADO EN GENERAR ESPACIOS AMPLIOS PARA LA CONVIVENCIA DE SUS HABITANTES Y VISITANTES



- MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE INFRAESTRUCTURA, RED VIAL Y AREAS VERDES, INTEGRANDO LOS ELEMENTOS URBANOS DE FORMA ORDENADA Y FUNCIONAL

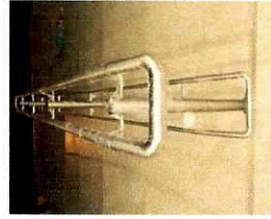
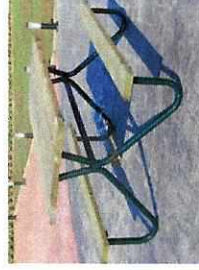
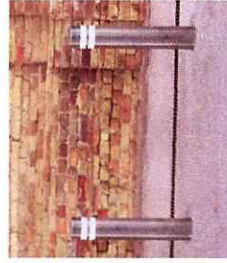
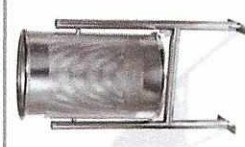


- INSTALACION DE ELEMENTOS DE ATRACCIÓN TURÍSTICA Y RECREACIÓN PASIVA
- IMPLANTACION DE EQUIPAMIENTO URBANO EN BENEFICIO DE LA COMUNIDAD
- EFICIENCIA ENERGETICA

13. Aportes Urbanísticos – Equipamiento



EQUIPAMIENTO Y MOBILIARIO URBANO



173

13. Aportes Urbanísticos – Ambientales

MATRIZ DE CALIFICACIÓN PARA PROYECTOS URBANO ARQUITECTONICOS ESPECIALES DEL ONIC. RESUMEN			
CRITERIOS AMBIENTALES		PROYECTO	
#	CAPITULO	CRITERIO	PUNTAJE
1	Protección y Restauración del entorno natural y urbano	Factor de Estado / Presión y Respuesta	15
2	Uso del Agua	Componentes de diseño, eficiencia	7
3	Energía y Atmósfera	Componentes de diseño, eficiencia	6
4	Manejo de Residuos	N/A	5
5	Materiales y Recursos	N/A	7
6	Movilidad	N/A	4
7	Cálculo proyectado de Huella de Carbono de Construcción		1
TOTALES			45

CONTRIBUCIÓN SAN PATRICIO: MATRIZ DE EVALUACIÓN AMBIENTAL PARA VIABILIDAD DE PROYECTOS PUAE

DE ACUERDO A LAS REGULACIONES DE LA SECRETARIA DE AMBIENTE

- PROTECCIÓN Y RESTAURACIÓN DEL ENTORNO NATURAL Y DE PAISAJE.
- USO DEL AGUA
- ENERGÍA Y ATMÓSFERA
- MANEJO DE RESIDUOS
- MATERIALES Y RECURSOS
- MOVILIDAD
- CÁLCULO PROYECTADO DE HUELLA DE CARBONO DE CONSTRUCCIÓN.



MANUAL DE MANEJO AMBIENTAL URBANO



REGULACION A NIVEL DE EDIFICIOS

EDIFICIOS

CRITERIOS APPLICABLES AL DISEÑO ARQUITECTONICO



EFICIENCIA ENERGETICA
REDUCCION 20%
DISEÑO
ENERGIA
AGUA
MATERIALES

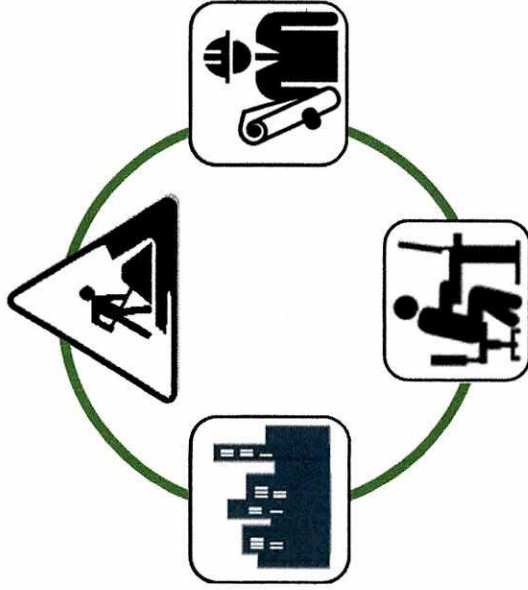
CRITERIOS AMBIENTALES

- EL PROYECTO SIGUE LOS LINEAMIENTOS DE LA MATRIZ DE EVALUACIÓN AMBIENTAL PARA PROYECTOS ESPECIALES PROMOVIDO POR LA SECRETARÍA DE AMBIENTE.
- ESTOS CRITERIOS AMBIENTALES SON REPLICABLES HACIA UNA REGLAMENTACIÓN INTERNA, LA CUAL GUIARÁ LA CONSTRUCCIÓN EN FUNCIÓN DE IMPLEMENTAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DESDE LA PLANIFICACIÓN.

EFICIENCIA ENERGETICA
GENERA OPORTUNIDADES:
CREDITOS INTERNACIONALES
ACREDITACION DE CLIENTES

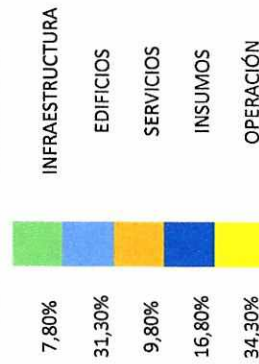
13. Aportes Urbanísticos – Productividad

INVERSION TOTAL
INVERSION PROYECTADA DURANTE 4 ETAPAS (15 AÑOS) DE CONSTRUCCION



FUENTES DE EMPLEO	
7,80%	31,30%
9,80%	16,38%
50%	34,30%
FASE I	FASE II
	50%

FUENTES DE EMPLEO



ECONOMIA

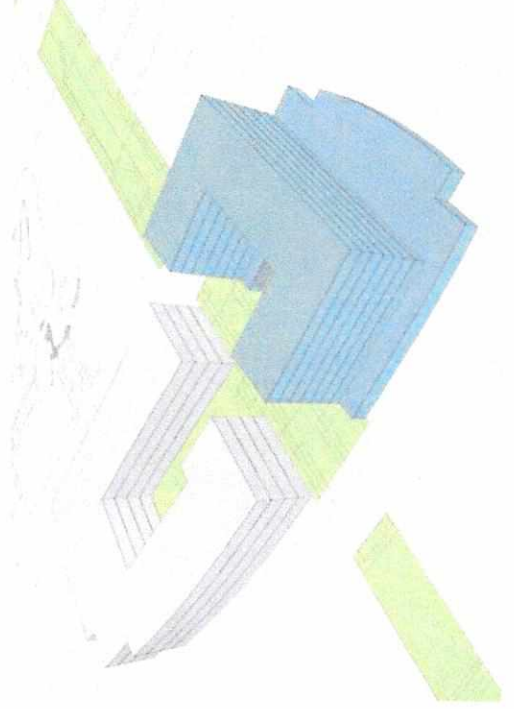
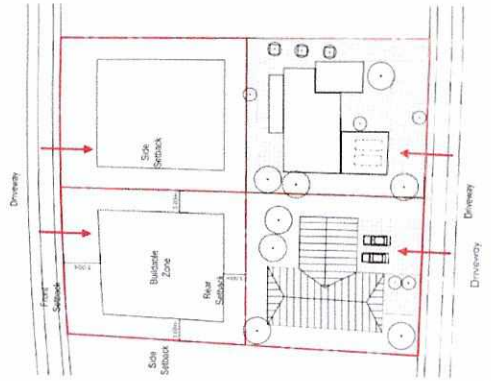
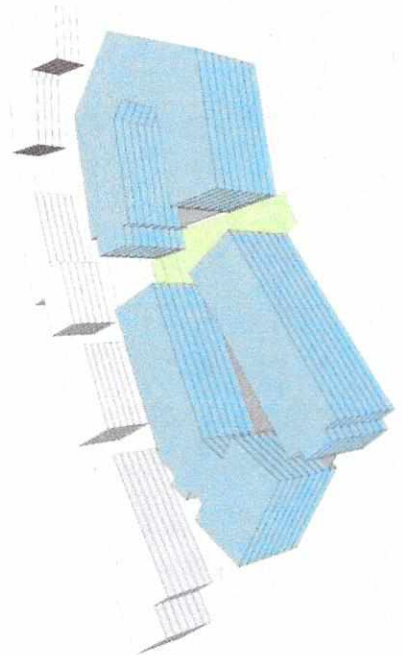
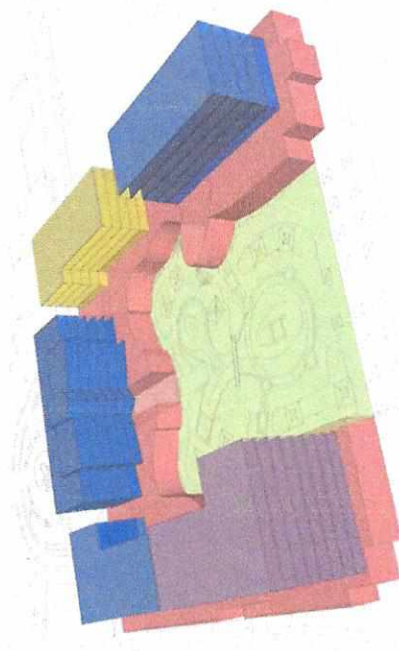
- EL PROYECTO IDENTIFICA EL CICLO DE DESARROLLO EN CUATRO ETAPAS DE: PLANIFICACION – CONSTRUCCION – OPERACION – SERVICIOS
- DURANTE ESTAS ETAPAS SE IDENTIFICA LOS RUBROS DE CONSTRUCCION Y OPERACIÓN, TENIENDO COMO BASE UNA INVERSION INICIAL APROXIMADA DE 30 MILLONES USD.

EL **34.1 %** DE LA INVERSION PRIVADA DEL DMQ ESTÁ ENFOCADA EN LA CONSTRUCCION



PLANIFICACIÓN URBANO-ARQUITECTONICA

- ANÁLISIS VOLUMÉTRICO Y ESPACIAL DE LOS CONJUNTOS ARQUITECTÓNICOS
- ESTUDIO DE ACCESOS VEHICULARES, PEATONALES CIRCULACIÓN E INTEGRACIÓN
- PROPORCION EN USOS DE MATERIALES DE FACHADAS Y UNIFORMIDAD ESTÉTICA
- DEFINICION DE RETIROS Y DISTRIBUCIÓN FUNCIONAL



170

13. Aportes Urbanísticos



●
APORTES EN URBANISMO
ESPACIOS PRIVADOS DE ACCESO PUBLICO
ESPACIOS DE CONVIVENCIA



SAN PATRICIO. RESUMEN PLAN MASA		
DESCRIPCION	%	M2
1		639.343,76
		79.980,50
		11.418,07
		547.945,19
2		6.607,17
		8.358,35
		4.058,80
		19.024,32
3		528.920,87
		97.178,52
		11.655,82
		3.649,90
		6.111,00
		4.237,50
		10.296,00
		803,60
		60.424,70
		97.178,52
5		85.760,45
6	100,00%	431.742,35
7	85,02%	367.075,22
	33,17%	121.742,11
8		70.369,87
	16,30%	10.038,32
	18,62%	80.408,19
9		50.945,00
	11,80%	10.006,85
	2,32%	87.632,00
	20,30%	53,04%
		228.992,04
10		367.074,73
	85,02%	121.742,58
	33,17%	228.992,04
	53,04%	880.979,35
		723.822,15

ANEXO No.1. Cuadro de Lotes

Macro Lote	Usos	Superficie m2	Área Util PB	Unidades Edificios	Unidades Lotes
1	AV1	9.754,00			
2	AV2	32.497,36			
3	AV3	8.916,00			
4	AV4-5	1.652,96			
6	AV6	11.183,41			
7	AV7	1.533,26			
8	CV	4.833,24			
9	PE	13.844,42			
10	A	15.144,00	1.514,40	3	1
11	B1	48.674,00	19.469,60	3	2
12	C1	37.962,04	13.286,71	14	9
13	C2	15.186,41	7.593,21	4	2
14	C3	22.368,97	9.990,21	5	5
15	C4	15.088,66	6.035,46	2	2
16	C5	9.127,09	4.107,19	2	2
17	C6	8.731,52	3.056,03	2	2
18	C29	2.709,95	948,48	1	1
19	D1	9.914,72	3.965,89	4	4
20	D2	41.605,48	8.321,10	4	1
21	E	40.396,42	11.537,57	8	5
22	F	35.326,65	12.364,33	42	42
23	G	33.427,90	11.699,77	20	20
24	H	31.411,80	7.852,95	11	5
25	EQ1	3.637,03			
26	EQ2	2.373,71			
27	EQ3	2.622,02			
28	EQ4	927,56			
29	EQ5	478,06			
TOTAL	AREA VENDIBLE	367.075,61	121.742,89	125	103

167

CUADRO No. 1

Ocupación del Suelo											
Sector	Lote	Usos	Zonificación	Pisos		Retiros					COS TOTAL Promedio Parcela
				Max Pisos	Max Altura Metros	F	P	L	E B		
A	A	Equipamiento Religioso	A10002-35	2	8	5	3	3	10	200	
B1	B1	Multiple	A10006-40	6	24	5	3	3	10	150	
B2	B2	Multiple	A10006-40	6	24	5	3	3	10	250	
C1	C1	Multiple	B400013-3.5 / B200013-3.5 / B400012-3.5 / A40008-3-5 / B40008-3.5 / B200013-3.5	14	56	5	3	3	10	390	
C2	C2	Residencial R3	B400010-5 / B800010-5	10	40	5	3	3	10	500	
C3	C3	Multiple	B20008-5 / B40007-5 / B20007-5	8	32	5	3	3	10	280	
C4	C4	Residencial R3	A80006-4.5 / A40009-4.5	9	36	5	3	3	10	326	
C5	C5	Residencial R3	A20007-3.5	12	48	5	3	3	10	450	
C6	C6	Residencial R3	A400010-4.5	8	32	5	3	3	10	245	
C29	C29	Multiple	A20007-3.5 / A40007-3.5	4	16	5	3	3	10	280	
D1	D1	Multiple	A20002-4	4	16	5	3	3	10	80	
D2	D2	Equipamiento Deportivo	A400002-2	2	8	5	3	3	10	70	
E	E	Multiple	A200012-2.5 / A20002-2.5	12	48	5	3	3	10	239	
F	F	Residencial R1	A502-3 / A10002-3 / A20002-3	2	8	5	3	3	10	70	
G	G	Residencial R1	A10002-3 / A20002-3	2	8	5	3	3	10	70	
H	H	Residencial R1 - Vivienda multifamiliar	A40006-2 / A80006-2 / A80006-2.5	6	24	5	3	3	10	127	
EQ	EQ	Equipamiento Publico									
		TOTAL		107						211	

166

CUADRO No. 2

Uso de Suelo y Zonificación				
Sector	Macrolote	Lote	Usos	Zonificación
AV	AV	AV1-AV7	Área verde	
A	A	A	Equipamiento Religioso	A10002-35
B	B1	B1	Multiple	A10006-40
B	B2	B2	Multiple	A10006-40
C	C1	C1-C2-C3-C4-C5-C6-C7-C8-C9-	Multiple	B400013-3.5 / B200013-3.5 / B400012-3.5 /
C	C2	C10-C11-C12-C13-C14A	Multiple	A40008-3-5 / B40008-3.5 / B200013-3.5
C	C3	C14 - C17	Residencial R3	B400010-5 / B800010-5
C	C4	C18 - C22	Multiple	B20008-5 / B40007-5 / B20007-5
C	C5	C23-C24	Residencial R3	A80006-4,5 / A40009-4,5
C	C6	C25-C26	Residencial R3	A400010-4,5
C	C7	C27 - C28	Residencial R3	A40006-3,5
C	C29	C29	Multiple	A20007-3,5 / A40007-3,5
D2	D1	D1A- D1B-D1C-D1D	Multiple	A20002-4
D2	D2	D2	Multiple	A400002-2
E	E	E1-E2-E3-E4-E5-E6-E7-E8	Multiple	A200012-2,5 / A20002-2,5
F	F	F1-F45	Residencial R1	A502-3 / A10002-3 / A20002-3
G	G	G1-G20	Residencial R1	A10002-3 / A20002-3
H	H	H1-H11	Residencial R1 - Vivienda multifamiliar	A40006-2 / A80006-2 / A80006-2.5 /
EQ	EQ	EQ1-EQ5	Equipamiento Publico	

165

CUADRO No. 3

EDIFICABILIDAD PROYECTO SAN PATRICIO							
Sector	Lote	Zonificacion Proyectada	Area Lote	Area PB Propuesta	Edificio Total Propuesta	COS PB % Propuesta	COS Promedio Parcela
A		Residencial 1 (R1)	15.144,00	1.514,40	3.023,00	10,00%	20
B1		Multiple	24.873,62	9.949,45	59.697,60	40,00%	240
B2		Multiple	23.800,51	9.520,20	57.120,00	40,00%	240
C1	C1-C14A	Multiple	37.962,04	13.286,71	148.401,47	35,00%	391
C2	C14 - C17	Residencial 3 (R3)	15.186,41	7.593,00	75.932,05	50,00%	500
C3	C18 - C22	Multiple	22.368,97	9.990,21	69.931,44	35,00%	254
C4	C23-C24	Residencial 3 (R3)	15.088,66	6.035,46	36.212,78	45,00%	240
C5	C25-C26	Multiple	9.127,08	4.107,19	41.071,86	45,00%	450
C6	C27 - C28	Residencial 3 (R3)	8.731,52	3.056,03	21.392,20	35,00%	245
C29		Residencial 3 (R3)	2.709,95	948,48	1.896,97	40,00%	70
D1	D1A-D1B-D1C-D1D	Multiple	9.914,72	3.965,89	7.931,78	40,00%	80
D2		Multiple	41.605,48	8.321,10	16.642,19	20,00%	40
E	E1-E2-E3-E4-E5-E6-E7-E8	Multiple	40.397,42	11.537,57	92.379,57	25,00%	229
F	F1-F45	Residencial 1 (R1)	35.326,00	12.364,00	24.728,66	35,00%	70
G	G1-G20	Residencial 1 (R1)	33.427,05	11.699,47	23.398,94	35,00%	70
H	H1-H11	Residencial 1 (R1)	31.411,79	7.852,95	47.117,69	21,00%	150
EQ	EQ1-EQ5	Equipamiento	10.038,32				
		TOTAL	367.075,22	121.742,11	726.878,20	33,17%	198

164

ANEXO No.3. USOS PERMITIDOS						
Sector	Macrolote	USO DE SUELO	Codificación PI OS	USO DE SUELO SUGERIDO	USOS PERMITIDOS	Usos No Permitidos
AV	AV	Protección Ecológica		Área verde	Una vivienda por Ha. EEZ2, ECB, EIB, EDM1, EGB, EYZ, EFM, EDS, PE, H, NR2, NR4B, NR5B, NR4C, AR, CB1B, CS1B, CS7D	Residencial R1, R2, R3, I1, I2, I3, I4, I5, EEB, EES, EEZ1, EEM, ECS, ECZ, EUM, ES, EB, EDH, EDZ1, EDZ2, ER, EZZ, EGM, EA, ETS, ETR, ETZ1, ETZ2, ETM, EP, EMI, NR3, NR4A, NR5A, RNRB, DH1A, CB2, CB3, CB4, CS1A, CS2, CS3, C4, CS5, CS6, CS7A, CS8, CZ, CM.
A	A	Residencial 1 (R1)		Equipamiento	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
B	B1	Múltiple		Administrativo / Comercial	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
B	B2	Múltiple		Administrativo / Comercial	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
C	C1	Múltiple		Administrativo / Comercial / Múltiple	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
C	C2	Residencial 3 (R3)		Administrativo / Comercial / Hotelero / Vivienda	EEB, EES, EEZ1, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, EDZ2, EGB, EGS, ETR, EAZ, ETR, EIB, CB1, CB2, CB3, CS1, CS2, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8	I1, I2, I3, I4, EEZ2, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
C	C3	Múltiple		Administrativo / Comercial / Hotelero / Vivienda	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
C	C4	Residencial 3 (R3)		Comercial / Equipamiento Privado / Vivienda	EEB, EES, EEZ1, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, EDZ2, EGB, EGS, ETR, EAZ, ETR, EIB, CB1, CB2, CB3, CS1, CS2, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8	I1, I2, I3, I4, EEZ2, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
C	C29	Múltiple		Comercial / Administrativo Vivienda	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
C	C5	Residencial 3 (R3)		Vivienda Multifamiliar	EEB, EES, EEZ1, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, EDZ2, EGB, EGS, ETR, EAZ, ETR, EIB, CB1, CB2, CB3, CS1, CS2, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8	I1, I2, I3, I4, EEZ2, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
C	C6	Residencial 3 (R3)		Comercial / Administrativo Vivienda	EEB, EES, EEZ1, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, EDZ2, EGB, EGS, ETR, EAZ, ETR, EIB, CB1, CB2, CB3, CS1, CS2, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8	I1, I2, I3, I4, EEZ2, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
D	D1	Múltiple		Comercial / Administrativo Vivienda	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
D	D2	Múltiple		Equipamiento Deportivo Privado	R, EEB, EES, ECB, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, ERB, ERS, EGB, EGS, ETR, EAS, EIB, EIS, CB2, PE, H, CH1, CB2, CB3, CB4	I1, I2, I3, I4, EEZ, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
E	E	Múltiple		Comercial / Hotelero / Centro de Convenciones / Vivienda	Residencial R, Industrial III, Equipamiento: EEB, EES, EEZ EEM, EC, ES, EBB, EBS, EIB, EDH, EDS, EDZ, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGG, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETR, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	Industrial: I2, I3, I4, Equipamiento: EBM, EGM, EYZ, EFM, ETZ, EIZ, EIM, EPZ, EPM. Recursos Naturales Renovables: RNNR, Comercial y Servicios: CM1, CM3, CM5. Agrícola Residencial: AR.
F	F	Residencial 1 (R1)		Vivienda Unifamiliar	R, EEB, EES, ECB, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, ERB, ERS, EGB, EGS, ETR, EAS, EIB, EIS, CB2, PE, H, CH1, CB2, CB3, CB4	I1, I2, I3, I4, EEZ, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
G	G	Residencial 1 (R1)		Vivienda Unifamiliar	R, EEB, EES, ECB, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, ERB, ERS, EGB, EGS, ETR, EAS, EIB, EIS, CB2, PE, H, CH1, CB2, CB3, CB4	I1, I2, I3, I4, EEZ, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
H	H	Residencial 1 (R1)		Vivienda Multifamiliar	R, EEB, EES, ECB, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, ERB, ERS, EGB, EGS, ETR, EAS, EIB, EIS, CB2, PE, H, CH1, CB2, CB3, CB4	I1, I2, I3, I4, EEZ, EEM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EPM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EIS, EPZ, EPM, RNR, RNNR, CZ1, CZ2, CZ3, CM1, CM2, CM3, CM4, CS2, EZZ, ERZ, ERS, EGG, EAS, EFS, EPZ, ETS, ETZ1, EIS, CB4, CS3.
EQ	EQ	Equipamiento		Equipamiento		

19 ABR 2018
Quito DM,
Oficio No. SM- 0677 2018

Arquitecto
Jacobo Herdoiza Bolaños
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar

*Asunto: Informe técnico sobre Estudio de Movilidad
PUAE San Patricio.*

De mi consideración:

Hago referencia al oficio STHV-DMPPS-0505 ingresado con ticket # 2018-016617, en el cual adjunta el expediente del proyecto San Patricio, con el estudio de movilidad, a fin de que se emita el criterio técnico en el ámbito de competencia de la Secretaría de Movilidad.

Al respecto y una vez revisada la documentación enviada, esta Secretaría emite informe favorable sobre el Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación del Proyecto Urbano Arquitectónico San Patricio ubicado en la parroquia Cumbayá, para lo cual se adjunta el informe técnico IT-SM-DPPM-020/2018 junto con el expediente completo.

Atentamente,


Abg. Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adj. IT-SM-DPPM-020/2018

cc. Administración Zonal Tumbaco
Dirección Metropolitana de Inspección

Elaborado por	H Vilatuna	DPPM	2018/04/17
Revisado por	GHinostrza	DPPM	2018/04/17

Ticket # 2018-016617

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad
IT-SM-DPPM-020/2018

**INFORME DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y
PROPUESTA DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN
PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "SAN PATRICIO",
HDA. MÁLAGA. CUMBAYÁ**

Fecha ingreso: 01/02/2018 **Acciones a realizar:** Implementar las medidas de mitigación descritas en el presente informe

Ticket #: 2018-016617

Solicitante: Jacobo Herdoíza Bolaños
Secretorio de Territorio, Hábitat y Vivienda

Clave Catastral: 10112 05 001 **Fecha de emisión:** 17/04/2018

Predio: 1345504 **Copia:**

Resultado: **APROBADO** • Administración Zonal Tumbaco
• Dirección Metropolitana de Inspección

1. Datos Generales del Proyecto

- Ubicación: en la intersección de la Ruta de Integración de los Valles Ruta VIVA y Escalón Lumbisi (calle Alfonso Lamíña). Ver figura No. 1.
- Barrio y/o Parroquia: Hda. San Patricio – Auqui Chico/ Cumbayá.
- Zonificación: A39 (A1006-40)
- Forma de ocupación del suelo: (A) Aislada
- Clasificación del suelo: (SU) Suelo Urbano
- Uso de suelo: (M) Múltiple
- Factibilidad de servicios básicos: SI
- Número de Pisos: Se identifican diferentes usos y ocupación, conforme se detalla a continuación tabla No 1.

Tabla No. 1
Cuadro de Áreas del PUAE San Patricio.

ÁREAS POR LOTE					ÁREAS POR PARCELA		
PARCELA	USO DE SUELO	LOTE	UNIDADES CONSTRUCCIÓN N	N. PISO S	ÁREA LOTE	ÁREA CONSTRUCCIÓN	ÁREA UTIL
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	2	13	37962.04	148 401.47	126 141.25
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	2	13			
C1	OFICINAS 1RA	C5	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	2	8			
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	2	13			
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-	2	12			

		C13					
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	1	13			
C1	OFICINAS 3RA	C14	1	13			
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14- C15	2	10	15186.41	75932.05	60745.64
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16- C17	2	10			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	1	7			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	1	7			
C3	HOTEL	C20	1	8	22368.97	81277.10	71520.54
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	1	7			
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	1	7			
C4	MEDICINA 2DA	C23	1	6	15088.66	49132.97	40780.36
C4	SENIOR LIVING	C24	1	9			
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	1	10	9127.08	41071.86	34089.64
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	1	10			
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	1	7	8731.51	21392.20	17113.76
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	1	7			
C29	COMERCIO 2DA	C29	1	2	2709.95	1896.97	1612.42
D1	COMERCIO 2DA	D1A	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1B	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1C	1	2	9914.72	7931.78	6742.01
D1	COMERCIO 2DA	D1D	1	2			
	HOTEL	E1	1	6			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	2	12			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E5	2	12			
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	1	6	40396.42	89502.63	71602.11
F	RESIDENCIA 2DA	E4	1	12			
F	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	2	12			
F	RESIDENCIA 3RA	E8	1	6			
TOTALES					151 465.76	516 539.02	430 347.74

Fuente: PUAE San Patricio, 2018

- El proyecto al tener varias etapas, varias parcelas y varios usos de suelo, tiene diferentes requerimientos de parqueadero vehicular, lo que se ha previsto solucionar en 11.783 plazas de estacionamientos, de acuerdo al siguiente detalle (tabla No. 2):

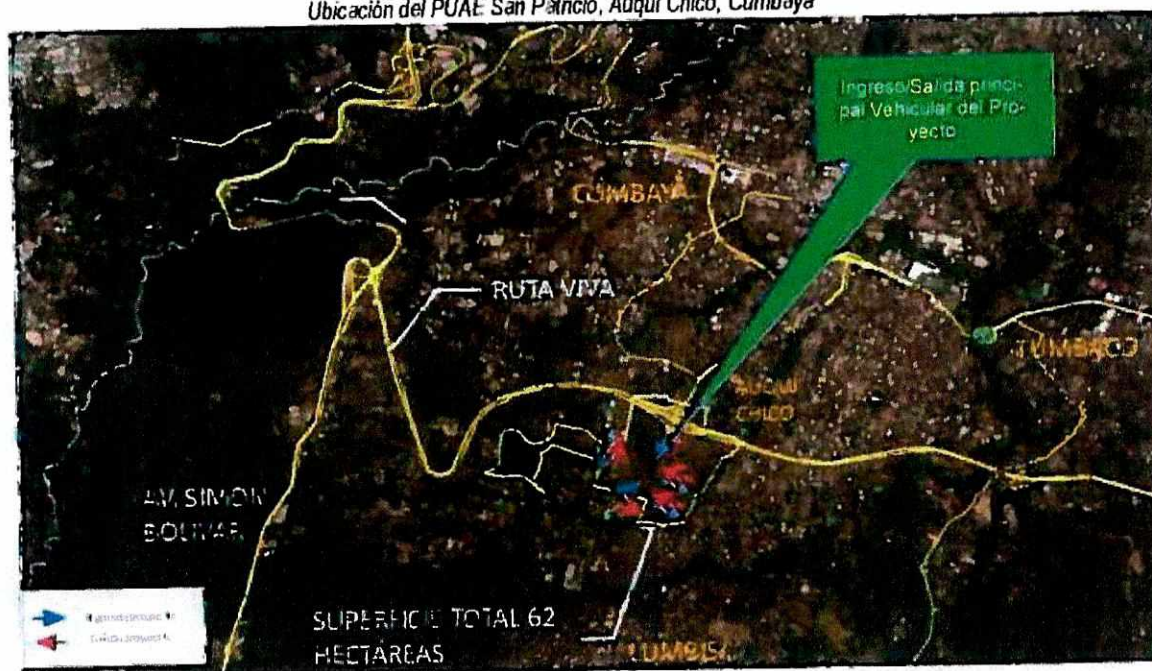
Tabla No. 2
Cuadro distribución de parqueaderos del PUAE San Patricio.

PARCELA	MÓDULOS DE ESTACIONAMIENTOS		
	No. Unidades	No. Unidades Visitas	No. Unidades Disca- pacificados
A	8	0	0
B	2.482	0	99
C1	2.523	631	25
C2	1.164	63	9
C3	1.054	175	42
C4	560	101	22
C5	568	36	23
C6	285	18	11
C29	32	0	1
D	357	0	14
E	964	58	39
F	84	5	3
G	40	3	2
H	538	34	11
SUBTOTAL	10.660	1.123	302
Total Módulos Requeridos			11.783

Fuente: EIT San Patricio, 2018

- Acceso/salida vehicular a los diferentes lotes se lo realiza por: Ruta Viva, Calle Lamiña, y Calle Río Santiago

Figura No. 1
Ubicación del PUAE San Patricio, Auqui Chico, Cumbayá

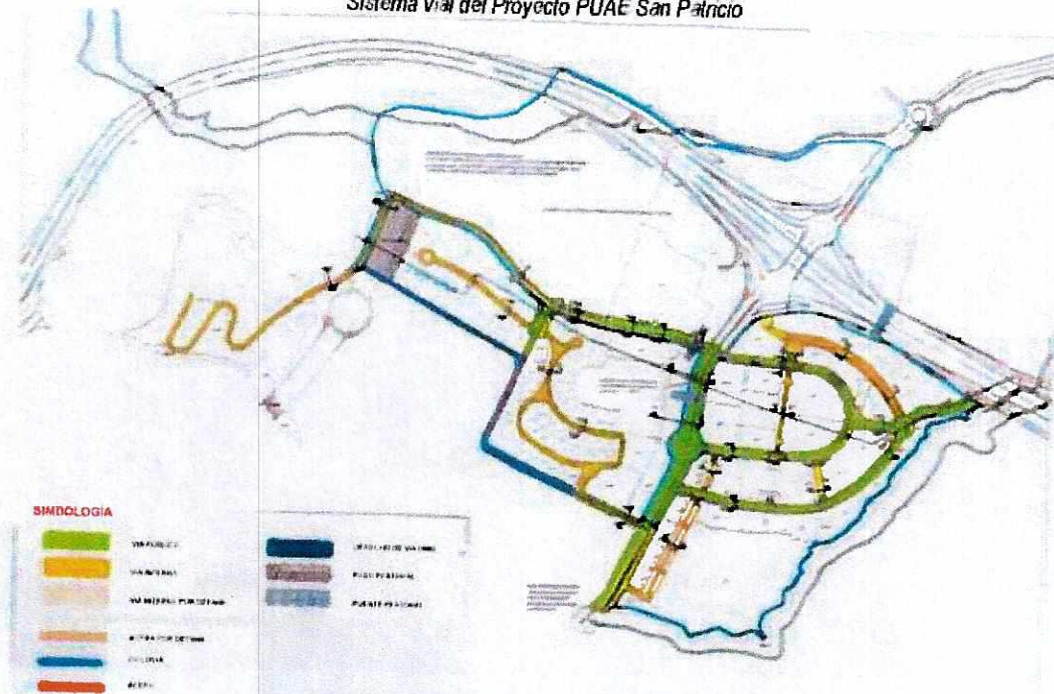


Fuente: EIT San Patricio, 2018

Realizada la inspección visual, el proyecto a implementarse tiene varios frentes: el uno se encuentra ubicado hacia las rampas de entrada y salida Oeste-Este de la Ruta VIVA, lado norte; hacia la calle Alfonso Lamina, lado este, y un intermedio hacia la calle Rio Santiago, Lado Norte de las parcelas D, E.

Tomando en consideración los múltiples usos de suelo, presentes en el proyecto. Tanto los accesos/salidas vehiculares y peatonales a cada una de las etapas del proyecto se lo ha planificado realizar principalmente por la calle Alfonso Lamina (vía a Lumbisi) desde la Ruta Viva y por la calle Rio Santiago, además de los acceso propios del proyecto, conforme se identifica en la figura No. 2 y 3.

Figura No. 2
Sistema vial del Proyecto PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

La accesibilidad al proyecto está definida principalmente por dos arterias viales principales y una secundaria:

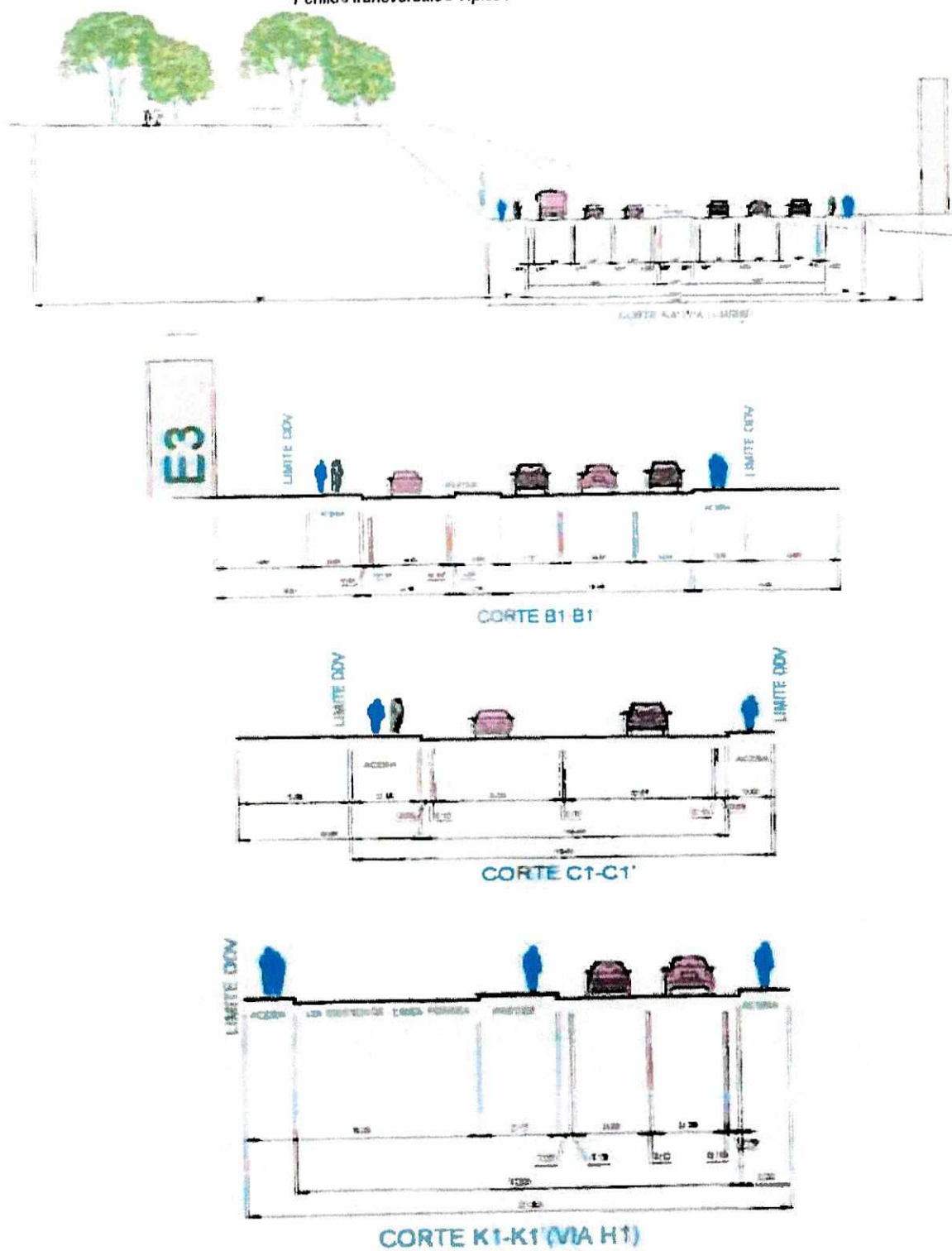
- 1) Ruta VIVA, mediante un rampa de desaceleración en sentido Occidente Oriente (ingreso al proyecto) y una rampa de aceleración para la salida del proyecto y conexión con Ruta VIVA (occidente-oriente).
- 2) El escalón Lumbisi, a partir de la intersección con la ruta VIVA (redondel sur) e ingreso al proyecto se denomina Calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisi), en dicho tramo actualmente es de doble sentido con un ancho de la calzada de 7m.
- 3) En menor grado por la calle Eloy Alfaro (Antigua riel del Tren), que es la conexión desde San Juan de Cumbayá.

En resumen, el proyecto propone el ingreso a la parcela B (Centro comercial) y parcela C (corporativo), desde la ruta VIVA, mediante una rampa paralela a la vía de servicio de la vía antes mencionada para cada parcela.

El acceso a las parcelas E, F y G, se realiza por la calle Alfonso Lamiña/vía a Lumbisi y de allí por la calle Río Santiago (acceso al colegio Spellman). Además de un acceso por la misma vía y la vía de la Hacienda San Luis.

Los accesos y salidas a las parcelas D, D (equipamiento deportivo), C, se lo realizará por la calle Alfonso Lamiña (sentido Sur-Norte) y de allí por las vías del proyecto. Se establece una salida hacia la vía de servicio (rampa) de la Ruta Viva (sentido W-E).

Figura No. 3
Perfiles transversales Típicos del PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

311

2. Características de vías e intersecciones vinculadas al proyecto

En la inspección realizada se verificó la ubicación del predio y las parcelas, y las características viales de las calles e intersecciones que tienen incidencia directa con el proyecto:

Tabla No. 3
Sistema vial asociado al PUAE San Patricio.

No.	Nombre de la Vía	Clasificación	No. Carriles
1	Ruta Viva	Arterial - Expresa	6 Expresos, 4 Servicio.
2	Alfonso Lamina - Via Lumbisi	Colectora	2 por sentido
3	Calle Rio Santiago (Colegio Spellman - A)	Local	2 por sentido
4	Calle Capilla El Horeb	Local	1 por sentido
5	Calle Hda. Málaga	Local	1 por sentido
6	Calles Internas Parcela C.	Local	2 por sentido
7	Calles Internas (Residencial)	Local	1 por sentido
8	Ciclo vía	Local	2 por sentido

Fuente: PUAE San Patricio, 2013

Tabla No. 4
Características del Sistema vial propuesto al PUAE San Patricio.

CRITERIO	AVIA LUMBISI	VIA D1	VIA C1	VIA C2
Movilidad	Muy importante	Importante	Muy importante	Muy importante
Accesibilidad	Sustancial	Sustancial	Sustancial	Sustancial
Conexión	Ruta Viva, generadores de viajes, zonas residenciales y comercio.	Arterial menor	Arterial principal/menor	Arterial menor
Viajes predominantes	Zona	Zona	Parcelas proyecto	Parcelas proyecto
Clasificación funcional	Arterial Menor (Colectora)	Local	Local	Local
Accesos	4	3	2	3
Tipo	Multicarril con parterre	Multicarril con parterre/2 carriles x sentido	2 carriles por sentido	2 carriles por sentido
Estacionamiento en la vía	No	No	No	No
Cambios de giro IZQ.	Si	Si	No	No
Señales/Km	8	8	8	8
Límite de Vel. Km/h	50	50	30	30
Actividad peatonal	Constante	Constante	Constante	Constante
Desarrollo poblacional	Densidad moderada	Densidad moderada	Densidad alta	Densidad moderada
Clasificación Diseño	Urbana	Urbana	Urbana	Urbana

PARCELA	SECCION	TIPO DE VIALIDAD	# CARRILES SENTIDO	ANCHO DE CARRETERA (m)	PAREDES (m)	ANCHO DE ACERQUE (m)	ESCALDON		ESTACIONAMIENTO	ANCHO DE CALLES ESTACIONAMIENTO	ANCHO DE CALLES ESTACIONAMIENTO	ANCHO TOTAL VIALIDAD (m)	VELOCIDAD (km/h)	VELOCIDAD PROMEDIO (km/h)	VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	AREA (m ²)
							INTERNO (m)	EXTERN (m)								
A	A1	LOCALE	1	3.50		2						11.00	290.00	50	30	2860.00
B	B1	LOCAL C	2	3.50	2	2						20.00	62.00	50	30	1240.00
	B2	LOCALE	1	3.50		2						11.00	320.00	50	30	3520.00
C	C1	LOCAL C	2	3.00		2						18.00	355.00	50	30	5680.00
	C2	LOCAL C	2	3.00		2						16.00	540.00	50	30	8640.00
	C3	LOCAL D	1	3.25		2			2	2.50		16.00	253.00	50	30	4048.00
	C4	LOCALE	1	3.50		2		0.25				11.50	168.00	50	30	1932.00
	C5	LOCALE	1	3.50		2		0.50				12.30	283.00	50	30	3489.90
	C6	LOCAL D	1	4.00		2		0.50	2	3.00		19.50	95.00	50	30	1852.50
	C7	LOCALE	1	3.50		2		0.15				11.30	88.00	50	30	1005.70
D	D1	LOCALE	1	3.50		2		0.15				11.30	252.00	50	30	2960.60
	D2	LOCALE	1	3.50		2		0.15				11.30	648.00	50	30	7333.70
	D3	LOCALE	1	3.50		2		0.15				11.30	134.00	50	30	1431.20

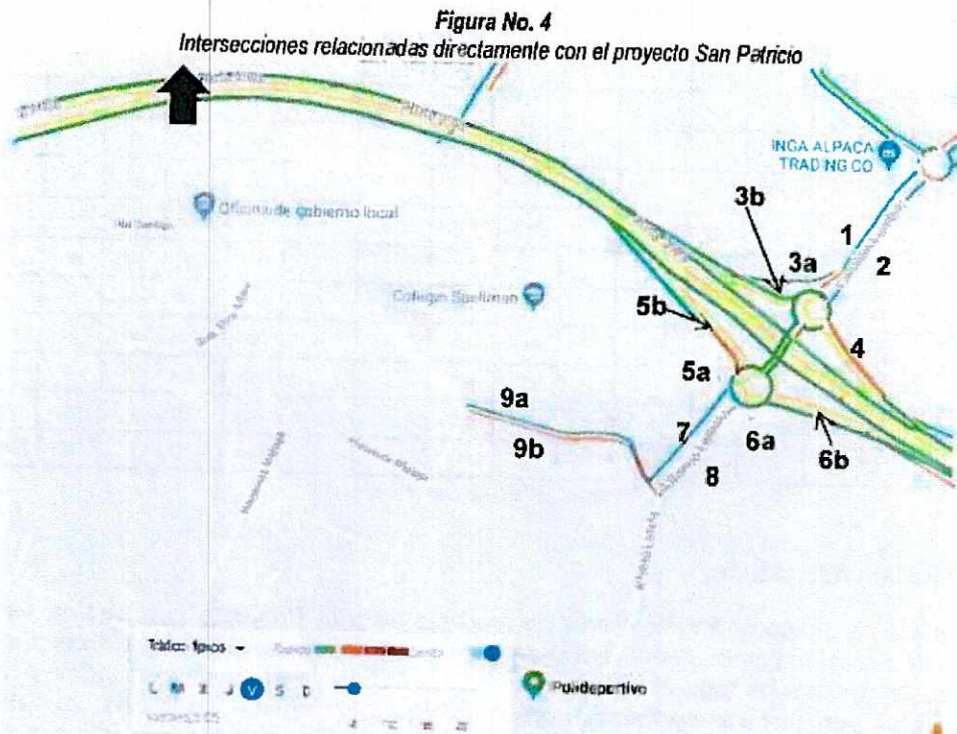
E	E1	LOCAL F	1	350		2				1107	206 00	50	30	2299 00
	E2	LOCAL G	1	350		2		0.25		800	199 00	50	30	1543 00
F	F1	LOCAL E	1	350		2		0.15		1130	433 00	50	30	4897 00
	F2	LOCAL E	1	350		2		0.15		1130	329 00	50	30	3197 00
	F3	LOCAL F	1	350		2		0.15		1130	42 00	50	30	474 60
	F4	LOCAL D	2	350	1	2	0.15	0.15		1960	41 00	50	30	803 50
G	G1	LOCAL E	1	350		2		0.15		1130	323 00	50	30	3643 00
H	H1	LOCAL F	1	350		2		0.15		1130	683 00	50	30	7717 00
	VIA LUMBISI	COLECTORA	2	350	7	2	0.50	1.00		2830	570 00	50	30	15275 00
	COLECTOR D	LOCAL D	1	350	5	2	0.50	0.50		1940	315 00	50	30	6111 00
	SAN JUAN SUR PERLA	LOCAL C	1	350		2		0.15		1130	375 00	50	30	4307 50
		LOCAL E	1	350		2		0.50		1200	358 00	50	30	1026 00

Fuente: EIT PUAE San Patricio, 2018

3. Análisis de Tráfico

Como se ha indicado anteriormente, al tratarse de una Proyecto que abarca varios usos, la atracción como la generación de tráfico es variada, por lo que es necesario se realice un análisis de todo el sistema de vial, de tráfico y transporte que todas y cada una de las parcelas genera hacia el entorno cercano y medio. Con lo cual, se deberá indicar las generaciones (G) y atracciones (A) de cada una de las parcelas y sus usos de suelo particular proyectado. Al tratarse de un plan general del PUAE, se conoce los usos particulares de manera general según lo presentado por el promotor del proyecto a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, sobre los cuales se han desarrollado las hipótesis y se realizará la modelación de tráfico y transporte, así como las medidas de mitigación asociadas al proyecto y su impacto al entorno cercano y medio del proyecto. Para el análisis del tráfico G/A por el proyecto, se han considerado las siguientes intersecciones (figura no. 4):

N.º	Código	Vial	Direc.	Habit.	Sentido
1	1	Escalón Lumbisi	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisi ruta VIVA	Norte-Sur
2	2	Escalón Lumbisi	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisi ruta VIVA	sur-Norte
3	3A	Rampa incorporación Ruta Viva	Escalón Lumbisi	Rampa de Redondel Norte	Este-Norte
4	3B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Norte	Ruta Viva	Este-Norte
5	4	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Norte	Este-Norte
6	5A	Rampa salida Ruta Viva (carril de servicio)	Ruta Viva	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Sur
7	5B	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Sur	Oeste-Sur
8	6A	Rampa incorporación Ruta Viva (carril de servicio)	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Ruta Viva	Oeste-Este
9	6B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Sur	Ruta Viva	Oeste-Este
10	7	Calle Alfonso Lamiña	Redondel Sur	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Norte-Sur
11	8	Calle Alfonso Lamiña	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Redondel Sur	Sur-Norte
12	9A	Calle Rio Santiago	Calle Alfonso Lamiña	Acceso al Colegio Spellman	Este-Oeste
13	9B	Calle Rio Santiago	Acceso al Colegio Spellman	Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Este



Fuente: Google Transit, 2018

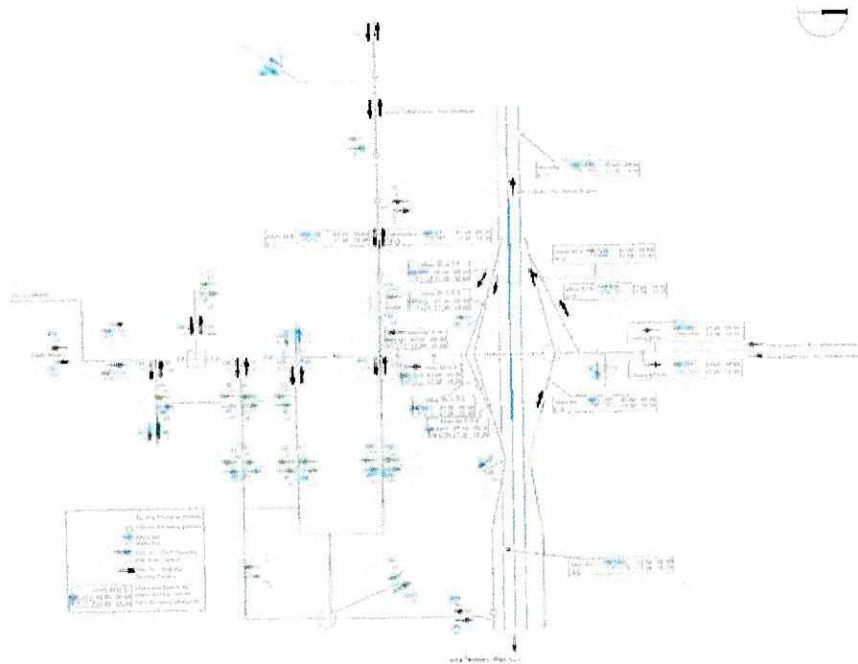
El sector donde se ubica el PUAE de análisis se encuentra proceso de expansión en su gran mayoría, excepto pocos predios como las urbanizaciones vecinas y la población de Lumbisi hacia el sur, razón por la que actualmente los volúmenes de tráfico son de baja intensidad en el eje vial principal de acceso al Proyecto, sin embargo en la Ruta VIVA los volúmenes son altos por tratarse de un eje principal de conexión entre Quito y NAIQ. En las vías secundarias que lindan directamente con el predio del proyecto es de baja intensidad. El uso predominante actual es residencial, sin embargo, el proyecto se proyecta como una nueva centralidad en la zona de Cumbaya-Lumbisi

3.1. Análisis de tráfico sin proyecto

El estudio presentado por el promotor del proyecto determina que, las horas de mayor demanda en las vías e intersecciones aledañas al proyecto son: en la mañana, de 07h00 a 08h00 (ver cuadro No. 1); y en la tarde, de 17h30 a 18h30; horas que se consideran coincidentes con las que se espera se generarán por efecto del sistema total del proyecto.

El consultor presenta 9 aforos vehiculares en el facilitador de tráfico ruta VIVA-Escalón Lumbisi, Calle Río Santiago, y Calle Alfonso Lamiña, durante 24 horas diarias por 9 días consecutivos. A continuación, se presentan en los flujos vehiculares en la hora de mayor demanda del pico AM (07h00-08h00), como se muestran en la figura No. 5 y tabla No. 5.

Figura No. 5
Flujos vehiculares en las intersecciones aledañas al predio en la situación sin proyecto
Hora pico AM 07h00 – 08h00



Fuente: EIT "san Patricio", 2018

Tabla No. 5
Flujos vehiculares totales en las intersecciones aledañas predio del proyecto
Hora Pico 07h00 - 08h00 de la Mañana Sin Proyecto (2017).

INTERSECCIÓN	VHMD Volúmenes hora máxima demanda	D Densidad (vehículos kilómetros/carril)	Vp Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos kilómetros/hora/carril)	NDS Niveles de Servicio Densidad vehículos/Km/carril
1 Aforo 1	1 152	12	662	C
2 Aforo 2	1 475	15	816	C
3 Aforo 3A	622	8	422	B
4 Aforo 3B	498	10	540	B
5 Aforo 4	1 114	12	702	C
6 Aforo 5A	483	9	318	A
7 Aforo 5B	329	6	192	A
8 Aforo 6A	274	6	332	A
9 Aforo 6B	445	9	480	B
10 Aforo 7	700	5	280	A
11 Aforo 8	1 229	9	474	B
12 Aforo 9A	323	7	372	A
13 Aforo 9B	381	6	344	A

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2017

Con los datos de tráfico obtenidos, el estudio presenta los resultados de microsimulaciones realizadas en el software AIMSUN Versión 8.0. Los niveles de servicio registrados se muestran en la misma tabla No. 5, para el escenario de la Hora Pico de la Mañana. De esos datos se puede deducir que, en la situación actual en general las inter-

secciones presentan un adecuado nivel de servicio (entre A y B). Se exceptúan el sitio Escalón Lumbisí sentido S-N (de aforo 2) con nivel de servicio "C", tienen adecuados niveles de servicio, tal como se puede verificar en los resultados de las microsimulaciones realizadas por el consultor en el software AIMSUN Versión 8.0.

3.2. Análisis de Tráfico con proyecto

3.2.1. Rutas de acceso y salida.

La hipótesis de las rutas para el acceso/salida del proyecto determina que, el mayor porcentaje de viajes se los realizará desde el occidente (Quito, 70%) distribuidas por las dos vías de conexión hacia la zona de estudio: Ruta de integración de los Valles (Ruta Viva) y Escalón Lumbisí; el 20% restante de viajes se distribuye entre la zona sur y oriente (Tumbaco-Cumbaya), y el 10% restante por la vía del tren.

La distribución de viajes se aprecia en la figura No. 5, mientras que en la tabla No. 2, se determina el horario pico y el número de vehículos estimados, entran y salen de cada uno de los equipamientos propuestos para el proyecto. La hipótesis de la generación de viajes se la realiza utilizando el "Trip Generation Manual (ITGE, 2018)", para los diferentes equipamientos.

Tabla No. 6
Flujos vehiculares totales generados y atraídos por el proyecto.

PARCELA	USO DEL SUELO	Viajes Generados	DÍA LABORABLE (AM 07:00 - 08:00)		
				Porcentaje (%)	Viajes
TEMPLO RELIGIOSO	M2	0			
	Land Use TGM	1500.54	Entran	55%	4
CENTRO COMERCIAL	M2	560	Salen	45%	4
	Land Use TGM	200			
M2	M2	14552.61	Entran	62%	124
	Land Use TGM	820	Salen	38%	76
OFICINAS C1 - C14	M2	1580	No incluye C11, C12, C13		
	Land Use TGM	117848.23	Entran	88%	1390
COMERCIO C11 - C13	M2	710	Salen	17%	190
	Land Use TGM	310			
COMERCIO C14 - C15	M2	30553.25	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	826	Salen	38%	118
COMERCIO C16 - C17	M2	300			
	LAND USE TGM	33121.28	Entran	48%	144
RESIDENCIA C14 - C15	M2	826	Salen	52%	156
	LAND USE TGM	200			
RESIDENCIA C16 - C17	M2	31077.4	Entran	48%	96
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	104
RESIDENCIA C18 - C19	M2	100	Nota: High Rise data		
	Unidades	331	Entran	22%	22
RESIDENCIA C20	M2	222	Salen	78%	78
	LAND USE TGM	90			
RESIDENCIA C21	M2	276	Entran	22%	20
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	70
OFICINAS C18 - C19	M2	27817.87	Entran	62%	192
	Land Use TGM	710	Salen	38%	118
HOTEL C20	M2	310			
	LAND USE TGM	12539.94	Entran	62%	192
RESIDENCIA C21	M2	310	Salen	38%	118
	Unidades	54	Nota: High Rise data		
OFICINAS C22	M2	145	Entran	29%	16
	Land Use TGM	222	Salen	71%	38
MEDICINA C23	M2	200			
	Land Use TGM		Entran	88%	176
MEDICINA C23	M2	189	Salen	12%	24
	LAND USE TGM		Entran	59%	112
			Salen	41%	77

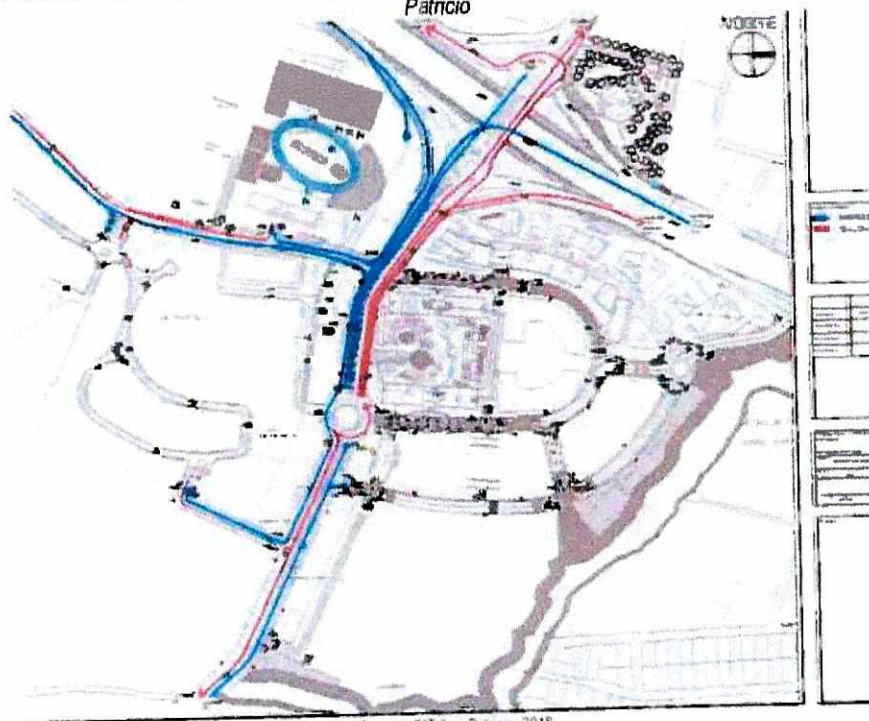
ANÁLISIS DE TRÁFICO	SENIOR LIVING C24	33			
	Unidades	103	Entran	46%	15
	Land Use TGM	252	Salen	54%	28
	RESIDENCIA C25 - C26	100	Nota: High Rise data		
	Unidades	378	Entran	29%	29
	Land Use TGM	222	Salen	71%	71
	RESIDENCIA C27	40	Nota: High Rise data		
	Unidades		Entran	22%	9
	Land Use TGM		Salen	78%	31
	RESIDENCIA C28	35	Nota: High Rise data		
	Unidades	107	Entran	29%	10
	Land Use TGM	222	Salen	71%	25
	COMERCIO C29	140			
	M ²	4896.97	Entran	48%	67
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	73
COMERCIO D1-A - D1 D	350				
M ²	7931.78	Entran	48%	168	
Land Use TGM	826	Salen	52%	182	
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO D1	133				
M ²	41605.47	Entran	61%	81	
Land Use TGM	493	Salen	39%	52	
UNIFAMILIARES F	35				
Unidades	42	Entran	26%	9	
Land Use TGM	210	Salen	74%	26	
UNIFAMILIARES G	25				
Unidades	20	Entran	26%	7	
Land Use TGM	210	Salen	74%	19	

Fuente 1: *Top Generation Manual* 9th ed., vol. 2, Institute of Transportation Engineers, 2012
 Fecha: 10/01/2018
 Realizado por: PH

Entran	3060
Salen	1667
Total Generado/Atraiido	4727
Total Plazas Estacionamientos	11783

Fuente: EIT San Patricio, 2018
 Elaboración: Propia

Figura No. 6
 Rutas de acceso/salida del proyecto e hipótesis de asignación porcentual del tráfico generado por el proyecto San Patricio

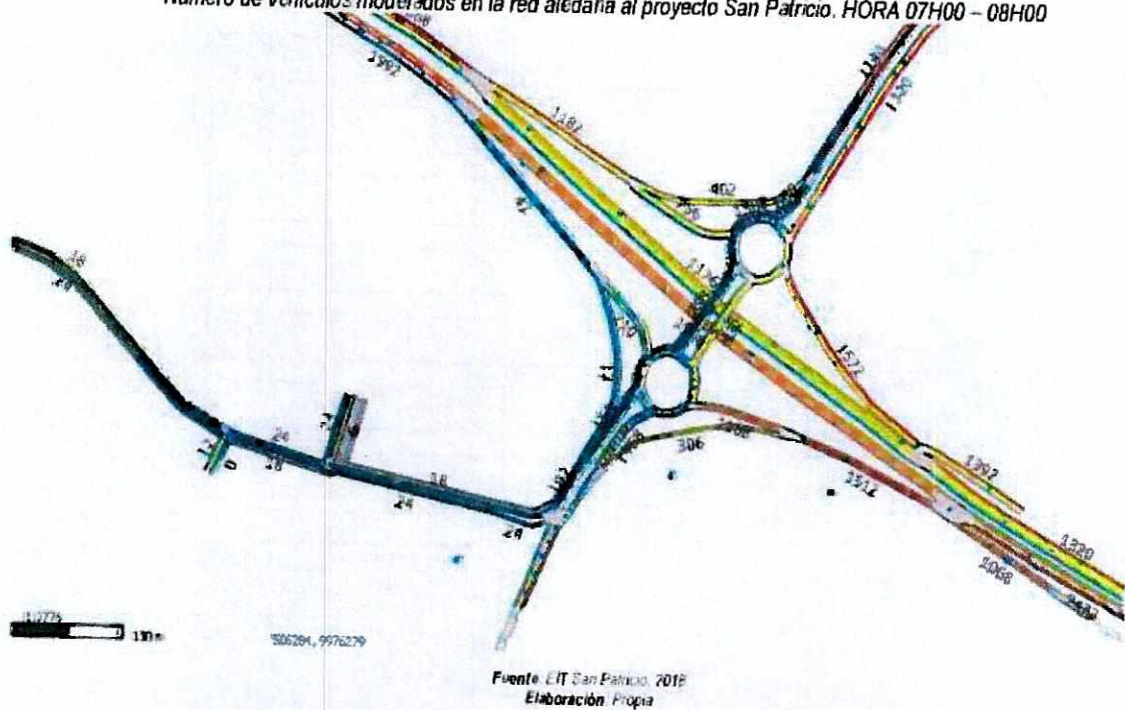


Fuente: EIT San Patricio, 2018

PH

A continuación, se describen el número de vehículos que ingresan y salen por cada una de las rutas establecidas por el proyecto.

Figura No. 7
Número de vehículos modelados en la red aledaña al proyecto San Patricio. HORA 07H00 – 08H00



3.2.2. Generación de tráfico por la implantación del proyecto

El estudio considera que la generación y atracción de nuevos viajes causados por los residentes, usuarios (plazas de estacionamiento) generar/atraen viajes desde y hacia el proyecto (4739 Veh.); de los cuales el 65% (1668 Veh.) saldrían del proyecto en la hora pico de la mañana (07h00-08h00) y el 35% ingresaría al mismo (3075 Veh.).

En total, 4739 vehículos en las horas pico AM y PM se sumarían a los flujos vehiculares existentes de las intersecciones aledañas por efecto del proyecto, que serán distribuidos en una nueva red vial que se implantará en propiedad privada perteneciente al promotor del proyecto y que posteriormente pasaran a formar parte del sistema vial del sector donde se implanta el proyecto.

3.2.3. Evaluación de los impactos al tráfico

Con estos datos más los flujos vehiculares que circulan normalmente por estas vías, utilizando el programa de micro-simulación AIMSUN versión 8.1, el estudio determina que los niveles de servicio de las intersecciones aledañas al proyecto, tanto en las situaciones sin proyecto, con proyecto y su proyección a 10 años, son los que se indican en la tabla No. 7.

Tabla No. 7
Niveles de servicio en la Intersección PUAE – San Patricio, para el año 2027

INTERSECCIÓN	VHMD	D	Vp	NDS	
				Niveles de Servicio	
	Volumen horario de máxima demanda	Densidad (vehículos/lanas/km/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos/lanas/hora/carril)	Densidad (vehículos/km/carril)	
1	Aforo 1	2005	21	1153	D
2	Aforo 2	2568	26	1422	F
3	Aforo 3A	1430	13	735	C
4	Aforo 3B	868	17	942	D
5	Aforo 4	2287	22	1223	D
6	Aforo 5A	841	10	554	B
7	Aforo 5B	577	13	717	C
8	Aforo 6A	477	11	578	B
9	Aforo 6B	1645	15	836	C
10	Aforo 7	1253	9	488	B
11	Aforo 8	2139	15	824	C
12	Aforo 9A	562	12	648	C
13	Aforo 9B	489	11	599	B

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2018

Esta intersección presenta conflictos de tráfico debido a la función a los altos flujos vehiculares que a ella acceden, de los cuales el aporte del proyecto está mediano respecto a los mismos, por lo que las variaciones en los niveles de servicio son permisibles, a excepción de los presentados a 20 años.

Con esto se demuestra que, a los 20 años de implementado el proyecto, será necesario efectuar una evaluación de la última intersección para buscar mejoras en su desempeño.

De esta evaluación se puede deducir que, los impactos generados por el proyecto al sistema vial aledaño al proyecto, es mitigado por medidas especiales adoptadas en el mismo, mejorando los niveles de servicio de las vías.

Lo identificado para el año 2028 (con y sin proyecto) las condiciones de desempeño de las intersecciones aledañas al proyecto en general son manejables por las medidas de mitigación implementadas, tomando en consideración que el sistemas vial contiguo y que sirve de aporte directo al proyecto es una vía de alta capacidad proyectada para más de 50 años de servicio, sin embargo habrá que pensar en soluciones alternativas a la viabilidad planteada a futuro con el crecimiento poblacional que el sector está sufriendo.

4. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para gi-

JLU

- ros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisí - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
 3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)
 4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
 5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
 6. 4 Intersecciones semafóricas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
 7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 9. Cruces peatonales semaforizados a nivel (detalle en plano de mitigación).
 10. Paradas de bus en Calle Alfonso Lamiña, entre Ruta Viva y Calle de acceso a la hacienda.
 11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
 12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago (colegio Spellman) a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semafórica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (Detalle en plano mitigación)
 13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias (extremo sur del proyecto). (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No se incluye en el plano mitigación)
 14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
 15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
 16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
 17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
 18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.


5. Conclusiones y recomendaciones:

Por lo expuesto, se emite **informe favorable**, al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio". Cabe indicar que por la naturaleza del PUAE y de tratarse de un Plan General, las medidas de mitigación son de igual forma generales para el proyecto, y constan en los planos de diseños geométricos viales y de señalización vial presentados a la mesa del PUAE. Debiéndose realizar un estudio de tráfico particular para todas y cada uno de los equipamientos que se vayan incorporando. Tomando, como base de referencia el

presente informe técnico y estudio de tráfico respectivamente, el cual se establece como requerimiento ejecutar las medidas de mitigación antes mencionadas y señaladas en el plano sellado y sumillado por esta Secretaría.

En cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de parqueaderos, ancho de vías internas, curvas de retornos, rampas, estacionamientos para vehículos menores, seguridades contra incendios, etc., la Administración Zonal Tumbaco autorizará el proyecto siempre que este cumpla con las normativas vigentes.

La Administración Zonal de Tumbaco y la Dirección Metropolitana de Inspección deben considerar que el informe favorable de tráfico del PUAE – SAN PATRICIO - Cum-baya" implica el cumplimiento de las medidas de mitigación y por tanto éstas se convierten en condición obligatoria para la aprobación del proyecto arquitectónico, para lo cual se adjunta la carta de compromiso del promotor del proyecto.



Elaborado por: Henry Vilatuña G.

Revisado por: Gustavo Hinojosa.
Para: Andrea Flores A.

Quito, 10 de abril de 2018

CARTA COMPROMISO

Abogada
Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar, 3er Piso
Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, yo Morice Dassum, como representante legal de la empresa Urbanizadora Málaga S.A. y promotor del proyecto urbano arquitectónico especial PUAE San Patricio, ubicado en la Av. Alfonso Lamiña – Escalón Lumbisi y Ruta Viva, me comprometo a implementar las medidas de mitigación de impacto de tráfico, que se describen a continuación, y en los planos de mitigación adjuntos, presentadas en el estudio de Impacto de tráfico del proyecto San Patricio.

1. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

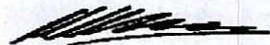
1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para giros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisi - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)

4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
6. 4 Intersecciones semafóricas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
9. Cruces peatonales semaforizado a nivel (detalle en plano mitigación).
10. Paradas de bus tanto en Calle A. Lamiña.
11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semafórica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (detalle en plano mitigación)
13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias. (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No consta en detalle en plano mitigación)
14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

Atentamente,



Morice Dassum Aivas
CI: 1703434330

Adj. Planos

LC2



San Patricio

-  Edificio Municipal
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Edificio Municipal
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano
-  Oficina de Atención al Ciudadano

