

EVALUACIÓN DEL IMPACTO A LA MOVILIDAD DEL PROYECTO “EL CENTRO FLORECE CONTIGO”

Dirección Metropolitana de
Modos de Transporte Sostenible
16.11.2022

1. ANTECEDENTES

A continuación, se detallan los antecedentes que motivaron el presente informe técnico:

a) Concejal Hugo Ernesto Dávila Huertas

1. Mediante Oficio Nro. **GADDMQ-DC-HEDH-2022-0071-O**, 27 de octubre de 2022, remitido a la Secretaría de Movilidad, con asunto “**Solicitud de información - Proyecto “Quito Florece”**”, por medio del cual comunica:

“(…) solicito que, en el término de 5 días, se remita a mi despacho copias simples de la evaluación del impacto de movilidad del proyecto “QUITO FLORECE”, en las calles Vargas, Venezuela, Galápagos y Caldas

b) Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y obras Públicas

2. Mediante Oficio Nro. **EPMMOP-GG-4756-2022-OF**, 08 de noviembre de 2022, remitido a la Administradora Zonal Manuela Sáenz, con asunto “**Solicitud de información - Proyecto “Quito Florece”**”, comunica:

“(…) En atención al oficio SM-2022-2566-O de 31 de octubre de 2022, mediante el cual adjunta el oficio GADDMQ-DC-HEDH-2022-0071-O de 27 de octubre de 2022, y solicita que en el término de 5 días se remita copias simples del impacto de movilidad del proyecto “Quito Florece”, me permito informar que mediante oficio SM-2022-0649-O de 31 de marzo de 2022, la Secretaría de Movilidad remite la aprobación para la ejecución de los trabajos mismo que manifiesta “(…) el cual considera técnicamente pertinente la implementación de la Propuesta No. 2 de señalización para el circuito peatonal uno para Centro Histórico (…)”.

Cabe informar que, dicho proyecto considera las calles Venezuela, Esmeraldas, García Moreno, Sucre, Benalcazar, Bolívar y Cuenca, conocido como circuito uno de la propuesta del plan de Reactivación del Centro Histórico de Quito, sin embargo, en el oficio SM-2022-2566-O, se mencionan las calles Vargas, Galápagos y Caldas, mismas que no han sido intervenidas con el proyecto Quito Florece.

Adicionalmente, se informa que por pedido de la Administración Zonal Manuela Sáenz, se realizó el retiro de bolardos sobre la calle Venezuela entre Carchi y Galápagos, mientras que en inspección realizada en campo se observó varios bolardos cortados sobre la base de sujeción, esto en la calle Venezuela tramo entre Galápagos y Esmeraldas.

Con este antecedente, solicito de la manera más comedida, por estar dentro de sus competencias, realizar el informe de impacto de movilidad del proyecto Quito Florece y remitir respuesta al interesado.”

c) Administración Zonal Manuela Sáenz

3. Mediante Oficio Nro. **GADDMQ-AZMS-2022-2915-O**, 09 de noviembre de 2022, remitido a la Secretaría de Movilidad y EPMMOP, con asunto “**Evaluación de impacto de movilidad del proyecto “Quito Florece”**”, comunica:



*(...)En atención al Oficio Nro. SM-2022-2566-O, que en su parte pertinente solicita "(...) se remita a esta Secretaría, la evaluación de impacto de movilidad del proyecto "Quito Florece", en las calles Vargas, Venezuela, Galápagos y Caldas, a fin de atender el requerimiento(...), con este antecedente me permito **informar** que el **proyecto "El Centro Florece Contigo"** en el **circuito 1 denominado de Las Cruces, no tiene impacto directo en la movilidad de las calles Vargas, Galápagos y Caldas**, debido a que el circuito **inicia** en la esquina de las calles **Venezuela y Caldas**, continúa por la calle **Venezuela hasta la calle Esmeraldas**, sube hacia la **calle García Moreno y concluye en la Plaza de Santa Clara**, con una **distancia de 2,8 kilómetros**, mismos que cuentan con **señalética y señalización urbana fija y temporal** (delimitadores plásticos) que **permiten que el peatón recorra con seguridad, generado así un impacto positivo en la movilidad de moradores, empleados públicos y privados, turistas nacionales y extranjeros**, entre otros, acorde al siguiente detalle.*

Proyecto "EL CENTRO FLORECE CONTIGO" Circuito de las Cruces	1ra Edición	2da Edición	3ra Edición	Totales (Aprox)
	22 de julio de 2022	29 de julio de 2022	5 de agosto de 2022	
	Inauguración Circuito	El Centro se viste de Rosa	El Centro Florece Contigo - Presentación Autos Clásicos	
Número de Locales que intervinieron (Aprox)	35	34	31	100
Número de Intervenciones artísticas (Aprox)	15	11	9	35
Número de Personas que asistieron (Aprox)	5000	2000	4000	11000

*Adicionalmente, el proyecto **no contempla el cierre de ninguna vía**. Cabe mencionar que, con los delegados del comité de seguimiento del Plan de Mejora Competitiva de la Basílica, se han desarrollado varias mesas de trabajo, con la finalidad de conocer detalles sobre la movilidad del sector, en este contexto se remitió a la Secretaría de Movilidad el Oficio Nro. GADDMQ-AZMS-2022-2593-O de fecha 12 de octubre de 2022, solicitando el informe sobre la implementación de la zona azul en la calle Vargas, Galápagos, Venezuela y Caldas, para de esta forma poder emitir un pronunciamiento a los moradores de dicho sector*

d) Secretaría de Movilidad:

- Mediante Oficio Nro. SM-2022-2566-O, 31 de octubre de 2022, remitido por la Secretaría de Movilidad, se solicita a EPMMOP y Administración Zonal Manuela Saenz, con asunto **"Solicitud de la evaluación de impacto de movilidad del proyecto "Quito Florece"**, en el cual se indica:

"(...) en atención al Oficio No. GADDMQ-DC-HEDH-2022-0071-O de 27 de octubre de 2022, mediante el cual el señor Hugo Ernesto Dávila Huertas, Concejal Metropolitano, solicitó: " en el término de 5 días, se remita a mi despacho copias simples de la evaluación de impacto de movilidad del proyecto "QUITO FLORECE", en las calles Vargas, Venezuela, Galápagos y Caldas"; me permito solicitar comedidamente se remita a esta Secretaría, la evaluación de impacto de movilidad del proyecto "Quito Florece", en las calles Vargas, Venezuela, Galápagos y Caldas, a fin de atender el requerimiento en referencia, dentro del término establecido."

- Mediante Oficio Nro. SM-2022-1547-O, 20 de julio de 2022, remitido por la Secretaría de Movilidad, se convoca a AMT, EPMMOP y Direcciones Metropolitanas de: Gestión de Tránsito y Modos de Transporte Sostenible, con asunto **"Inspección Técnica sector La Basílica"**, por medio del cual comunica:

"(...) Me permito solicitar de la manera más comedida su gentil, asistencia y participación



a la inspección técnica, que se llevará a cabo, el día martes 12 de julio de 2022, desde las 09h30 am; el sitio de encuentro será el parque García Moreno ubicado entre las calles Venezuela y Caldas (frente a la Basílica del Voto Nacional)."

Al respecto, y luego de la visita de campo realizada en fecha y hora señaladas, se llegó a las siguientes **conclusiones**:

- **Analizar** la factibilidad de **modificar el trazado de la caminería implementada en la calle Venezuela** en el tramo comprendido entre las calles Carchi y Esmeraldas, y modificar al trazado por la calle Carchi e incluir una zona azul.
- Revisar la **factibilidad** de incorporación de zonas de **estacionamiento y zona azul** sobre la calle **Galápagos**.
- **Modificar** la zona de **carga liviana, taxis** y de estacionamientos en la **calle Vargas frente al Mercado "Arenas"**
- Examinar la **afectación al transporte público**, por la implementación de una **nueva disposición de las bahías** de estacionamiento en la zona de estudio.

A fin de coordinar las acciones pertinentes en la zona de estudio, me permito convocar a una mesa técnica de trabajo en las instalaciones de la Secretaría de Movilidad.

Lugar: sala de reuniones Secretaría de Movilidad, Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar, 3er piso

Día y hora: jueves 21 de julio de 2022. 09h00 hasta 11h00"

6. Mediante Oficio Nro. SM-2022-1879-O, 18 de agosto de 2022, remitido por la Secretaría de Movilidad, se convoca a AMT, EPMOP y Administración zonal Manuela Saenz, con asunto "**Evaluación de propuesta de parqueaderos en paralelo y batería en la calle Vargas, Sector Basílica**", por medio del cual comunica:

"(...) Con base en los acuerdos mantenidos durante la mesa técnica desarrollada el 27 de julio de 2022, para **definir la mejor alternativa** de zona de estacionamiento de taxis, carga liviana, zona azul, bahía de carga y descarga, en la calle Vargas, entre las calles Galápagos y Caldas, Sector del Mercado Arenas y La Basílica; al respecto me permito indicar lo siguiente:

Se realizaron **5 recorridos y tres sobrevuelos** con dron en sitio en diferentes fechas y horas pico, donde se observó lo siguiente:

1. Existe una problemática respecto al **irrespeto constante del uso del espacio público**, al evidenciarse que de forma continua los vehículos se **estacionan en doble fila** en el tramo analizado de la calle Vargas.
2. Se evidenció el **irrespeto** en la **zona de estacionamiento**, el cual es causado por la **falta de espacios para los clientes** de los negocios que se ubican en la calle Vargas.
3. De acuerdo a lo manifestado por AMT, **existen seis plazas** autorizadas para **carga liviana** evidencia; sin embargo, **no se detalla la ubicación** de las mismas. Por lo que, estas **plazas son ocupadas indistintamente** a lo largo de la calle Vargas entre Galápagos y Caldas (excepto en la zona destinada a Taxis).
4. El **permiso de operación** de **carga liviana autoriza a vehículos menores o iguales a 3.5 toneladas**, situación que **no es respetada**, ya que en las inspecciones realizadas se constató la presencia de vehículos de carga liviana de mayor tonelaje.
5. La **normativa** de circulación en el **Centro Histórico**, para carga mediana y pesada, **prohíbe** la circulación de **vehículos de más de 3.5 toneladas**, en horas hábiles, disposición que **tampoco es respetada**, según muestra de conteos vehiculares clasificados.
6. En el **tramo** aproximado de 50 metros hacia el norte de la intersección de las **calles Vargas y Galápagos**, en la acera occidental, el **ancho** de la misma es de aproximadamente 1.5 metros, lo que **dificulta la circulación de peatones** y usuarios de los negocios que se encuentran en la zona de



estudio.

7. El **análisis y las mediciones** se realizaron en **época de vacaciones**, por lo que **no se evidenció la presencia de transporte escolar**, ni de vehículos particulares con alumnos. Esta circunstancia **podría cambiar** en el mes de septiembre, cuando se reinicie el **período lectivo** en el DMQ.
 8. En el mismo sentido, la **situación actual** analizada **mantiene la variante COVID** en las apreciaciones sobre la movilidad.
7. Mediante Oficio Nro. SM-2022-0649-O, 31 de marzo de 2022, remitido por la Secretaría de Movilidad, se remite a EPMMOP y Administración Zonal Manuela Sáenz, con asunto "Diseño de señalización vial Circuito Uno Plan Integral del Centro Histórico de Quito", en el cual se indica:

"(...) en atención al Oficio Nro. EPMMOP-GG-1021-2022-OF de 24 de marzo de 2022, suscrito por el ingeniero Jorge Aníbal Merlo Paredes, Gerente General de la EPMMOP, en el cual, hace referencia al oficio GADDMQ-AZMS-2022-0390-O, suscrito por la ingeniera Cristina Reyes Merino, Administradora Zonal Manuela Sáenz, relacionado con la propuesta sobre el Plan de Reactivación del Centro Histórico de Quito y adjunta el Informe Técnico 124-GOM-DSV-2022, con los diseños correspondientes de señalización vial, para revisión y de ser el caso su aprobación.

Al respecto y para los fines pertinentes, adjunto al presente sírvase encontrar el Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-059-2022, el cual considera técnicamente pertinente la implementación de la Propuesta No. 2 de señalización para el circuito peatonal uno para Centro Histórico."

En su parte pertinente el informe IT-SM-DMPPM-059-2022, sobre la alternativa 2, se indica:

Alternativa No. 2.- contempla una ampliación en la acera frentista a la Basílica Voto Nacional, la cual permite mantener la calzada con dos carriles de circulación vehicular, con lo cual se garantiza el área de maniobra para que las unidades de transporte público tomen el giro hacia la derecha por la calle Carchi, situación que prevé la seguridad de peatón.

El resto del circuito es el mismo que se explica en los siguientes párrafos: El siguiente tramo de la Venezuela, hasta llegar a la calle Esmeraldas es unidireccional, y pese a que se realiza un ensanchamiento de la acera se mantiene su funcionalidad sin mayores impactos al tráfico vehicular y con beneficios para el peatón. Lo mismo ocurre con el tramo de la calle Esmeraldas, entre Venezuela y a García Moreno, ya que el ensanchamiento de aceras no es mayor.

Sobre los tramos de la García Moreno con circulación vehicular, se establece una marca en piso para delimitar la acera peatonal y regular anchos de acera y/o giros de ser el caso, sin ensanchamiento, hasta llegar al área peatonal y hasta salir de esta, e incorporarse a la calle Bolívar en dirección occidental, la cual presenta la marca en piso con el color distintivo del circuito, para incorporarse hacia la Cuenca y Rocafuerte

2. MARCO LEGAL

Agosto 2022, en el Título XII, De la priorización, regulación, facilitación y promoción de la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.1: del Uso de Suelo; Libro IV: del Eje Territorial, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se tiene los artículos:

Artículo 2816.- Jerarquía de movilidad. - El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito garantizará que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de



vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto municipal de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

1. Peatones; especialmente personas con discapacidad y movilidad reducida, así como grupos de atención prioritaria y personas que tienen una limitación temporal.
2. Ciclistas y usuarios de vehículos de propulsión humana.
3. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
4. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.
5. Usuarios de transporte comercial y particular automotor.

Artículo 2825.- Entidad encargada del control del tránsito. - La entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito, deberá precautelar, proteger y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en el presente Título. **Bajo ningún caso** esta entidad ni su personal deberán **realizar actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones**, ciclistas u otros medios no motorizados de movilidad. (...)

Artículo 2830.- De la caminata y los peatones. - Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse **en condiciones apropiadas** en el entorno para poder realizar esta actividad de manera **segura, agradable y cómoda**. **Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias cortas** y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con **discapacidad permanente o temporal** que transitan igualmente en **vehículos** especiales manejados por ellos o por terceros.

Los **peatones tienen prelación** sobre todos los **otros modos de transporte**, por lo que tienen **derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas** para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles, avenidas y espacios públicos.

Artículo 2838.- Intermodalidad. - La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el **acceso e integración** a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales transporte público, que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados, conforme a la normativa vigente.



Artículo 2839.- Señalización. - *La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.*

Artículo 2840.- Zonas pacificadas para el tránsito. - *Es el área urbana en cuyo sistema vial se prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y, en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.*

La municipalidad, a través de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Plan Maestro de Movilidad del DMQ 2009 – 2025

En lo específico y relacionado con el CHQ, el PMM establece con claridad la política y lineamientos estratégico para la gestión de la movilidad. El PMM 2009-2025 define que el CHQ debe ser considerado como área con prioridad para la movilidad no motorizada y para el transporte público, que debe reducirse de forma sustantiva la densidad del tráfico motorizado y el tratamiento del sistema de transporte público se fundamenta en los conceptos de estructuración de la Red Integrada de Transporte Público, Metrobús Q.

El Plan Maestro De Movilidad Sostenible del CHQ 2009–2025 (PMSCHQ)

El PMSCHQ, desarrollado por la Junta de Andalucía y la Secretaría de desarrollo Territorial del MDMQ en el año 2009, concreta de forma clara las definiciones de la política del PMM 2009-2025 para el mapeo de la movilidad en el área del CHQ, e incorpora conceptos y lineamientos específicos para la articulación de la gestión del espacio público con la movilidad.

En el objetivo general considerado en el PMSCHQ es proponer soluciones sostenibles a las necesidades de accesibilidad y movilidad en el marco del PMM 2009-2025 y como objetivos específicos se definen:

- Pacificar el tráfico
- Reducir la siniestralidad
- Reducir la contaminación acústica y atmosférica
- Mejorar el espacio público para los peatones, y
- Mejorar la coherencia entre los desplazamientos y el modo de transporte utilizado.

Las orientaciones estratégicas sobre la gestión de la movilidad se concretan en la formulación de proyectos, medidas y acciones puntuales referidas a cada uno de los subsistemas y redes (de: transporte público, peatonal y no motorizado, circulación del vehículo privado, abastecimiento, y control), así como el cumplimiento de las normas ambientales y la incorporación de mobiliario urbano y vegetación.

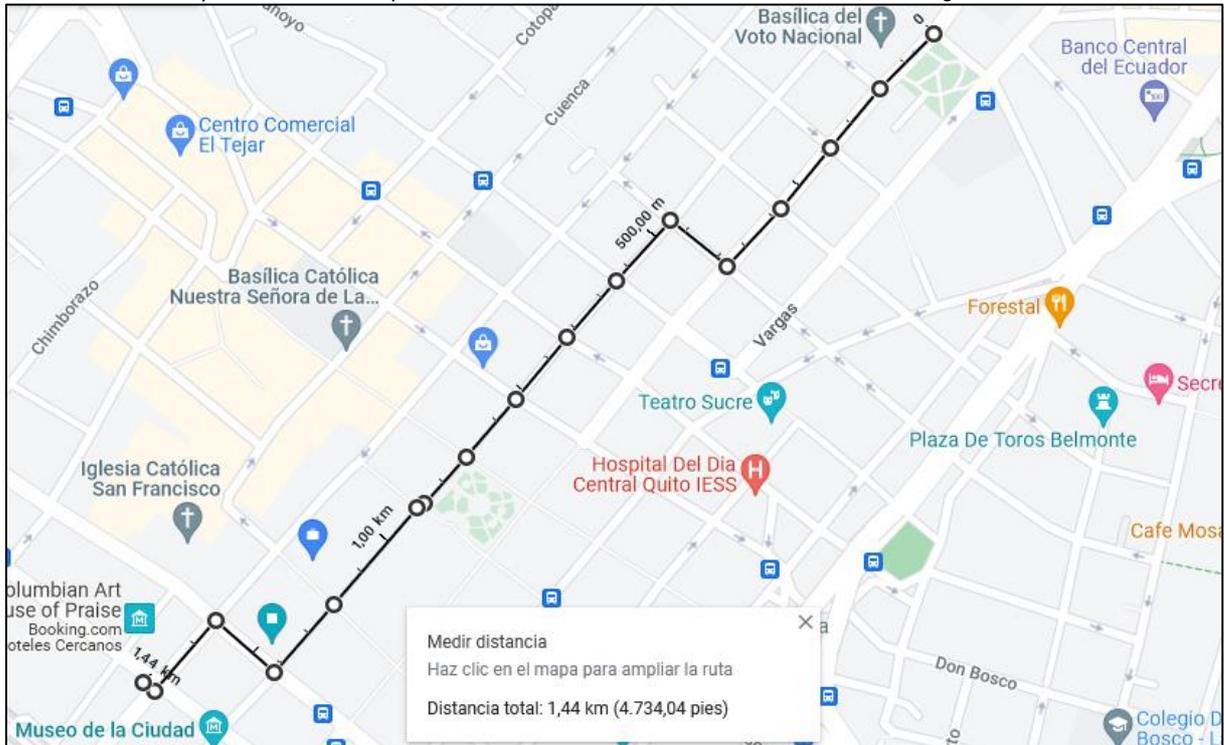
Los aspectos relevantes que están orientados fundamentalmente a la consolidación de espacio público para el uso peatonal y las medidas ordenadoras de los componentes de la movilidad que deben ejecutarse para garantizar su aplicación.

3. EL CENTRO FLORECE CONTIGO, CIRCUITO 1 ENTRE BASÍLICA DEL VOTO NACIONAL HASTA LA PLAZA DE SANTA CLARA.

El proyecto nació como parte de la recuperación del Centro Histórico de Quito por el Bicentenario. El Plan Integral de Reactivación del Centro Histórico, denominado '**El Centro Florece Contigo**', está conformado por tres circuitos. El primer circuito, denominado **de Las Cruces**, el cual dá origen al presente informe técnico, inició el jueves 19 de mayo de 2022, desde **La Basílica hasta la Plaza de Santa Clara**, tiene **2,8 kilómetros de distancia**. Estuvo liderada por la Administración Zona Centro Manuela Sáenz, para **fortalecer** e implementar **actividades turísticas, culturales, artísticas** y de **seguridad**. El Plan Integral comprende la implementación de servicios municipales como: **infraestructura y mantenimiento, seguridad**, despliegue de servicios sociales y reforma a la normativa vigente a lo largo de las calles: **Venezuela, Esmeraldas, García Moreno, hasta la Sucre, Benalcázar, Bolívar, Rocafuerte, Cuenca hasta llegar la plazoleta de Santa Clara**.

El presente informe técnico, por estar dentro de las competencias de la Secretaría de Movilidad, se centra en la evaluación de las acciones tendientes a incentivar el uso de medios no motorizados como son la camina y la bicicleta (ordenanza 194). Analizará, el tramo comprendido entre la Basílica del Voto Nacional calle Venezuela, Esmeraldas y hasta la calle García Moreno hasta la Plaza de Santa Clara, correspondiente aproximadamente a 2.8 Kilómetros (ida y vuelta) (ver figura Nro. 1)

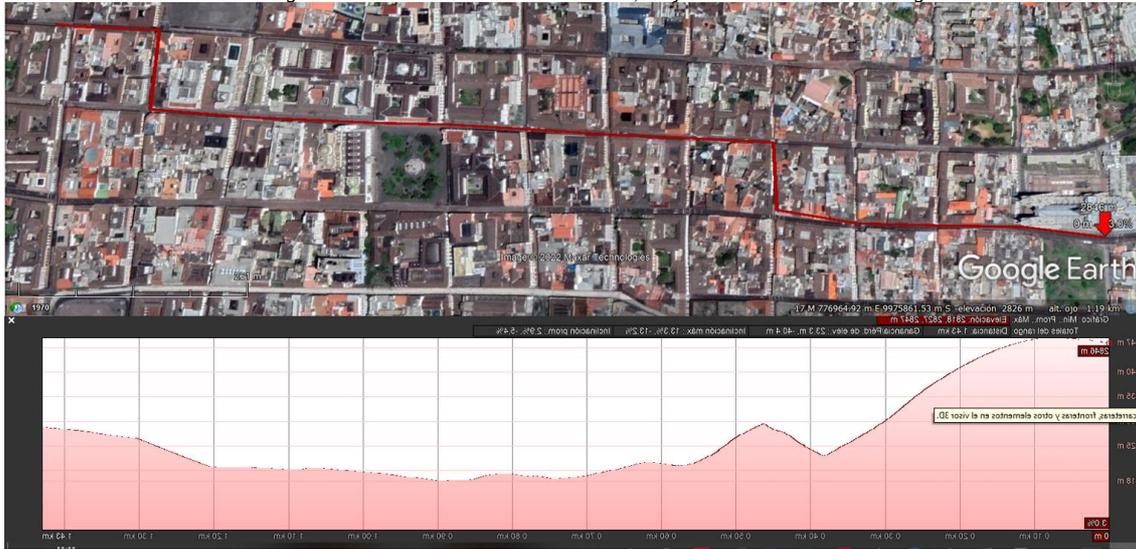
Figura Nro. 1
Mapa de la Zona de implementación de urbanismo táctico "El centro florece contigo"



Fuente: Google Maps, 2022
Elaboración: SM, 2022

A continuación, se visualiza el perfil longitudinal de los tramos sobre los cuales se estructuró la fase 1 "Paseo de las Cruces" dentro del proyecto "El Centro Florece Contigo".

Figura Nro. 2
Perfil longitudinal de la fase "Paseo de las Cruces", Proyecto El Centro Florece contigo



Fuente: Google Earth, 2022

En el tramo completo que comprende la fase 1, se determinó lo siguiente:

- La elevación mínima, promedio y máxima, son: 2818, 2827, 2847 msnm
- La distancia: 1.43 km (2.8 Km ida y vuelta)
- Ganancia/Pérdida de elevación: 23.3 m/ -40.4 m
- Inclinación máxima: 13.3%, -13.2%
- Inclinación promedio: 2.9%, -5.4%

A continuación, el detalle tramo por tramo, de acuerdo al proyecto presentado por la Administración Zonal, que fue aprobado por la Secretaría de Movilidad e implementado por la EPMOP (Tabla Nro. 1)

Tabla Nro. 1
Niveles de servicio en las aceras entre 2010 y 2022

tramo	Calle	Desde	Hasta	Distancia Acumulada (m)	Pendiente promedio (%)
1	Venezuela	Basílica del Voto Nacional (Caldas)	Esmeraldas	380,00	7,6%
2	Esmeraldas	Venezuela	García Moreno	470,00	8,1%
3	García Moreno	Esmeraldas	Mejía	760,00	4,8%
4	García Moreno	Mejía	Bolívar	1.210,00	1,5%
5	Bolívar	García Moreno	Benalcázar	1.310,00	5,8%
6	Benalcázar	Bolívar	Rocafuerte (plaza Santa Clara)	1.440,00	1,9%

Fuente: SM 2022.

3.1. Metodología de Evaluación del Impacto

Con la finalidad de evaluar el impacto de la intervención (urbanismo táctico) en las calles que conforman la fase 1 del proyecto. Se utilizó la metodología sugerida por el Global Designing Cities Initiative (GDCI) en "How to Evaluate Street Transformations". Con lo cual el presente informe técnico, presenta la metodología aplicada y los resultados obtenidos de la evaluación al proyecto.

3.1.1. Determinación de indicadores de evaluación del proyecto

Tradicionalmente las calles se han evaluado respecto a la eficiencia y capacidad de las vías en función del número de vehículos que circulan, la velocidad promedio, las colas y seguridad vial. Sin embargo, el nuevo paradigma de la movilidad sostenible, apunta a analizar los

desplazamientos de las personas, y no cuantos autos movemos.

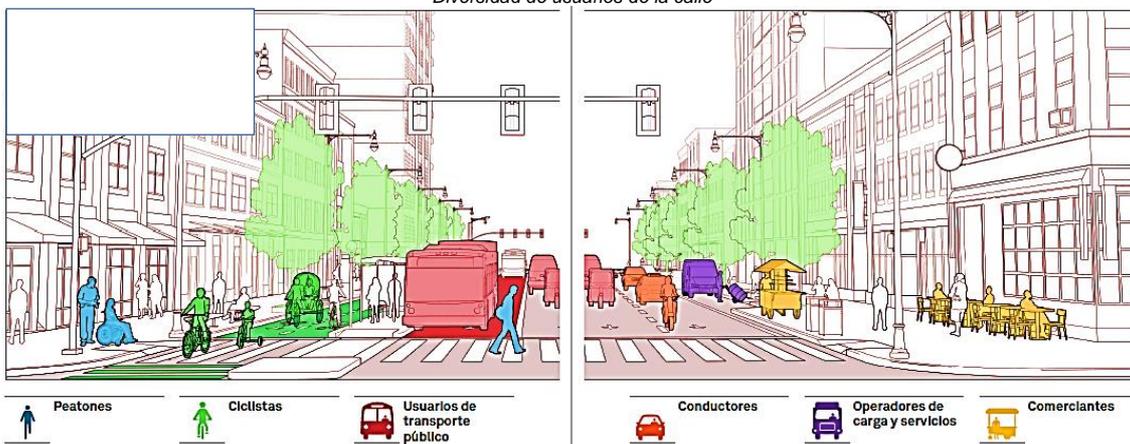
Fotografía Nro. 1
Convivencia vial en la zona del estudio



Elaboración: SM 2022.

En la Guía Global de Diseño de Calles (GDCI, NACTO 2020), en la sección correspondiente a diseño de vías para las personas, hace referencia a que las calles constituyen el mayor porcentaje de espacio público y este espacio se debe distribuir en forma equitativa entre las necesidades de todos los usuarios de las calles urbanas.

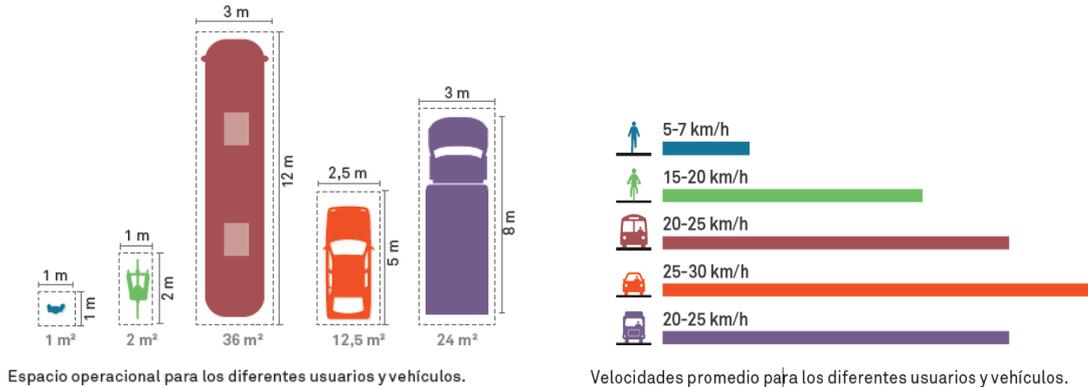
Figura Nro. 3
Diversidad de usuarios de la calle



En el caso de Quito, la situación se presenta en un repensar del espacio público. Las calles del Centro Histórico fueron adaptadas al vehículo (1970). En los 10 últimos años, se ha priorizado al peatón y a los usuarios más vulnerables de la vía. Es así, que se ha peatonalizado algunos tramos de vías en el centro histórico, tratando de llegar a equilibrio en el uso del espacio público. Cada usuario tiene su propio requerimiento, conforme se visualiza en el gráfico Nro.



Figura Nro. 4 Comparación de los usuarios de una calle



De acuerdo al antes indicado manual, los peatones necesitan: “franjas de circulación continuas y sin obstrucciones, espacios bien alumbrados, frentes de edificaciones agradables, lugares con sombra para descansar y para caminar, y señales de orientación geográfica para que su experiencia en la calle sea segura y cómoda.” (GCDI, 2020)

Con lo antes indicado, se presenta a continuación la batería de indicadores que nos permitirá evaluar la movilidad en la zona de estudio (How to evaluate Street, NACTO, 2020)

Tabla Nro. 2 Batería de indicadores sugeridos para evaluar la transformación de calles

<p>Accesibilidad, seguridad y comodidad centradas en los peatones</p> <ul style="list-style-type: none"> Presencia y ancho de las aceras Materialidad de las aceras (superficies resbaladizas, etc.) Gestión del agua (problemas de desagüe cerca de los cruces) Accesibilidad de las aceras (obstáculos, baches, etc.) Cantidad y calidad de rampas de accesibilidad Cantidad de pasamanos o similares Mobiliario para que los peatones descansen o se sienten Áreas de refugio o de sombra Tipo y dirección de alumbrado público Cantidad y calidad de cruces peatonales Distancia de cruce Distancia entre cruces Refugios peatonales (dimensiones, nivel de protección del tránsito) Cantidad de señales accesibles para peatones Zonas adecuadas de espera de transporte público 	<p>Accesibilidad, seguridad y comodidad centradas en los ciclistas</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud y ancho de las cicloinfraestructuras Porcentaje de biciorrutas protegidas Bolardos (tipo, altura y visibilidad, etc.) Cantidad de estaciones e instalaciones de estacionamiento de bicicletas compartidas <p>Accesibilidad, estacionamiento y geometría centrados en los vehículos motorizados</p> <ul style="list-style-type: none"> Kilómetros de instalaciones dedicadas al transporte público Cantidad de paradas de transporte público Cantidad de espacios de estacionamiento y zonas de carga Porcentaje de espacios de estacionamiento para personas con movilidad reducida Cantidad de vehículos estacionados ilegalmente en el sitio Tiempo promedio de rotación en los estacionamientos Ancho de cada carril de circulación Tamaño de los radios de las esquinas 	<p>Recuento de peatones, comportamiento y percepción</p> <ul style="list-style-type: none"> Cantidad de peatones por edad y sexo Cantidad de peatones por tipo de actividad y duración de permanencia Cantidad de peatones que transitan por la calzada vs por la acera Cantidad de peatones que cruzan la calle con y sin instalaciones destinadas al cruce Cantidad de personas en las paradas de transporte público Tiempo promedio que tardan los peatones en cruzar completamente la calle Cantidad de personas que utilizan espacios con aire contaminado o limpio Percepción de los peatones con respecto al nivel de seguridad y comodidad <p>Diferentes preguntas pueden ayudar a comprender los matices de la seguridad y la comodidad percibidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Se siente cómodo desplazándose como resultado de este proyecto? ¿Es este un lugar donde elegiría encontrarse con sus amigos? ¿Puede la gente caminar o andar en bicicleta fácilmente en este lugar? ¿Ve una mezcla de edades y grupos étnicos que generalmente reflejen la comunidad en general? ¿Hay nuevas actividades aquí que le gusten? 	<p>Recuento, comportamiento y percepción de ciclistas y usuarios de micromovilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> Cantidad de ciclistas y usuarios de micromovilidad por día Porcentaje de ciclistas y usuarios de micromovilidad compartido que viajan en carril bici en la acera Cambio en el volumen de clientes en los comercios locales antes y después de la implementación de un carril para bicicletas Percepción de los ciclistas con respecto al nivel de seguridad y comodidad <p>Comportamiento y velocidad de los vehículos motorizados</p> <ul style="list-style-type: none"> Velocidad máxima y media de vehículos motorizados Porcentaje de vehículos que cumplen con el límite de velocidad Porcentaje de conductores que ceden el paso a los peatones en los cruces Porcentaje de motociclistas que usan casco Espacios de estacionamiento en la calle convertidos en espacios peatonales Tiempo promedio de viaje de autobuses Zonas y duraciones de carga Zonas y duraciones de entregas en vehículo Niveles de contaminación acústica Emisión de contaminantes atmosféricos y cantidad de vehículos contaminantes
---	--	---	--

Fuente: GCDI, NACTO, 2020

3.1.2. Campañas de recopilación de información

Conforme se ha indicado con anterioridad en los antecedentes, se realizó una campaña de toma de datos en la zona del proyecto durante 3 meses, con la finalidad de evaluar las diferentes alternativas y los impactos sobre la movilidad de las personas.

En base a la batería de indicadores propuestos, se levantó información referente a:

1. **Accesibilidad, seguridad y comodidad centradas en los peatones**
 - Presencia y ancho de las aceras
 - Material de las aceras
 - Accesibilidad de las aceras
 - Calidad y cantidad de rampas de accesibilidad
 - Áreas de refugio o de sombra
 - Tipo y dirección de alumbrado público
 - Distancia de cruce
 - Refugios peatonales (dimensiones, nivel de protección del tránsito)
 - Zonas adecuadas de espera de transporte público
 - Zonas adecuadas de espera de Transporte comercial Turístico.

2. **Accesibilidad, estacionamiento y geometría centrados en los vehículos motorizados**
 - Kilómetros de instalación dedicadas al transporte público
 - Número de paradas de transporte público
 - Número de espacios de estacionamiento y zonas de carga
 - Porcentaje de espacios de estacionamiento para personas con movilidad reducida
 - Número de vehículos estacionados ilegalmente en el sitio
 - Tiempo promedio de rotación en los estacionamientos
 - Ancho de cada carril de circulación
 - Tamaño de los radios de las esquinas

Con lo antes indicado se generaron los formularios para la colección de la información en campo, además de los medios tecnológicos adicionales utilizados, tales como: medición con drones de tráfico, filmaciones, vehículo flotante, uso de GPS, pistolas de velocidad, cámaras GPS-DVR.

3.1.3. Características de la intervención:

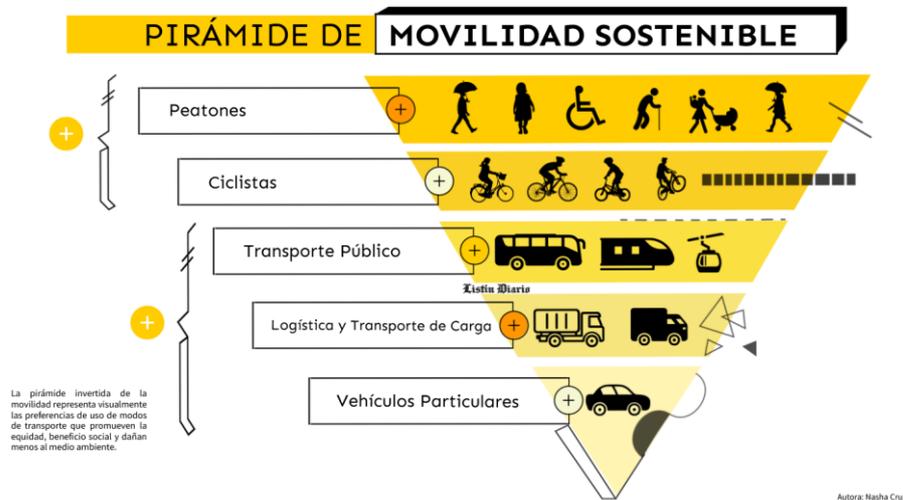
El proyecto, corresponde a una prueba temporal para reordenar la vialidad y modificar comportamientos, y uno de los objetivos es demostrar que es posible mejorar las condiciones de circulación y movilidad de los peatones en el Centro Histórico de Quito (principalmente donde se implanta el proyecto). En el Distrito Metropolitano de Quito, entre el 2018 y el 2021, se han registrado 17.506 siniestros viales (SM, PMMS, 2022), con lo cual, los siniestros viales se ubican en la Primera Causa de muertes de menores, en población entre 0 a 24 años. Ubicándose el atropello en la tercera posición luego del estrellamiento y choque. Es así que, uno de los objetivos planteados es reducir el límite de velocidad y mejorar el espacio del peatón. De acuerdo con mediciones realizadas, ningún automovilista, respeto el límite de velocidad establecido en las zonas del Centro Histórico de Quito. En esta zona 4 de cada 10 peatones son estudiantes. De igual forma, al ser una zona turística y comercial, el flujo de peatones es alto.

Por lo antes indicado, se plantea como medidas de mitigación asociadas a la seguridad vial, entre otras las siguientes:

- **Ampliación de facilidades peatonales**
- Instalación de topes de plástico para reducir la velocidad
- **Reforzar la restricción del estacionamiento en la vía pública**
- Reubicar las paradas del Transporte Público y escolar
- **Pintar todos los pasos peatonales para que los autos no los invada**
- Pintar orejas en las esquinas para mejorar la visibilidad
- Reducir la distancia de cruce de peatones
- Bajar la velocidad de los autos que circulan en la zona

Con lo cual se espera mejorar la movilidad de los más vulnerables de la pirámide de la movilidad sostenible.

Figura Nro. 5
Pirámide invertida de la movilidad



Fuente: Genially, 2020

El proyecto "El Centro Florece Contigo" en el circuito 1 denominado de Las Cruces, no tiene impacto directo en la movilidad de las calles Vargas, Galápagos y Caldas, debido a que el circuito inicia en la esquina de las calles Venezuela y Caldas, continúa por la calle Venezuela hasta la calle Esmeraldas, sube hacia la calle García Moreno y concluye en la Plaza de Santa Clara, con una distancia ida y retorno de 2,8 kilómetros, mismos que cuentan con señalética y señalización urbana fija y temporal (delimitadores plásticos) que permiten que el peatón recorra con seguridad, generado así un impacto positivo en la movilidad de moradores, empleados públicos y privados, turistas nacionales y extranjeros, entre otros, acorde al siguiente detalle.

3.2. Resultados de la medición de indicadores

3.2.1. Flujo Peatonal En El Centro Histórico De Quito (2010 – 2022)

En la tabla siguiente se presenta la información generada a partir de los datos del Plan Especial de Movilidad del Centro Histórico de Quito (FONSAL, 2010), lo que nos permite identificar la intensidad de los flujos peatonales y su confrontación con el espacio disponible para circular. De acuerdo con los datos globales obtenidos el número promedio de peatones que ingresan diariamente al núcleo central del CHQ, delimitado por las calles Rocafuerte, Cuenca, Olmedo y Guayaquil, es aproximadamente de 312.097 peatones en día ordinario y 341.582 peatones aproximadamente en fin de semana en el período comprendido entre las 6:30 y las 18:30 (12 horas).

Tabla Nro.3
Flujos peatonales analizados en el CHQ (incluida zona de estudio)

Estación	Calle	Tramo	Acera	m2 por m de acera	Flujos medios por hora (2022)
29	Guayaquil	Caldas - Manabí	este	2,40	2.653
30			oeste	0,80	1.526
26		Manabí - Chile	este	1,30	3.317
27			oeste	1,50	3.648
21		Chile - Rocafuerte	este	1,20	663
			oeste	1,20	796
17	Venezuela	Manabí - Mejía	este	1,40	597
			oeste	2,20	796
16		Mejía - Sucre	este	1,70	929
			oeste	2,10	1.194
15		Sucre - Rocafuerte	este	1,70	796



			oeste	1,20	531
13	García Moreno	Manabí - Espejo	este	3,00	1.459
			oeste	1,50	995
12		Espejo - Rocafuerte	este	3,00	730
			oeste	1,70	464
11	Benalcázar	Manabí - Chile	este	3,10	796
			oeste	1,70	464
8		Espejo - Rocafuerte	este	1,60	597
			oeste	1,00	398
7	Cuenca	Manabí - Chile	este	1,30	398
			oeste	2,30	46
3		Chile - Sucre	este	1,40	1.791
			oeste	2,30	1.990
1		Bolívar - Rocafuerte	este	2,62	663
			oeste	1,27	531
28	Olmedo	Guayaquil - García Moreno	norte	1,50	464
			sur	1,60	531
14		García Moreno - Cuenca	norte	2,70	796
			sur	1,60	531
19	Rocafuerte	Guayaquil - García Moreno	norte	3,00	464
			sur	1,30	531
9		García Moreno - Cuenca	norte	3,10	663
			sur	1,30	531
31	Chile	Pichincha - Flores	norte	3,00	1.990
32			sur	3,00	2.123
23		Flores - García Moreno	norte	3,00	5.970
24			sur	3,00	6.236
4		García Moreno - Cuenca	norte	3,00	3.184
5			sur	3,00	3.383
19	Bolívar	Guayaquil - García Moreno	norte	1,50	862
			sur	3,20	1.791
10		García Moreno y Benalcázar	norte	1,70	1.128
			sur	1,60	995
20	Sucre	Guayaquil - García Moreno	norte	3,00	995
			sur	3,00	929
2		García Moreno - Cuenca	norte	3,00	1.990
			sur	3,00	2.123

Nota: 0,84 **tasa de crecimiento CHQ (2010-2022) MDMQ**
Fuente: PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO, FONSAL 2010
Elaboración: SM, 2022

Aplicando la metodología del **Highway Capacity Manual** (Tabla Nro. 3), determina que las mediciones de los flujos peatonales en cada acera y con las mediciones de la sección transversal y se determinó el análisis del nivel de servicio de cada uno de los tramos de las aceras, el resultado de este análisis se muestra en la tabla N° 4, el Nivel De Servicio (NDS) es un concepto inicialmente utilizado para definir distintos grados de comodidad de circulación en las instalaciones para peatones (aceras, vías peatonales, pasarelas, etc.).

Los criterios seguidos para establecer los distintos niveles de servicio (NS) en la circulación peatonal están basados en la metodología antes indicada, la misma que permite definir la relación superficie por peatón, con las intensidades de ocupación.

Tabla Nro. 3

Determinación del Nivel de Servicio de una acera, para peatonales, pasarelas (HCM, 2010)

Nivel de Servicio	Superficie (m ² /pt)	Intensidad (I) (pt/min>/m)
A	≥ 5,6	≤ 16
B	≥ 3,7 – 5,6	≤ 16 - 23
C	≥ 2,2 – 3,7	≤ 22 - 33
D	≥ 1,4 – 2,2	≤ 33 - 49
E	≥ 0,75 – 1,4	≤ 49 -75
F	≤ 0,75	Variable

Fuente: Highway Capacity Manual, 2010

Los resultados de los niveles de servicio en la zona de estudio se presentan a continuación:

Tabla Nro. 5

Niveles de servicio en las aceras entre 2010 y 2022

Estación	Calle	Tramo	Acera	NDS (2010)	NDS (2022)
29	Guayaquil	Caldas - Manabí	este	B	C
30			oeste	D	D
26		Manabí - Chile	este	D	D
27			oeste	D	D
21		Chile - Rocafuerte	este	A	A
	oeste		A	B	
17	Venezuela	Manabí - Mejía	este	A	A
			oeste	A	A
16		Mejía - Sucre	este	A	A
			oeste	A	A
15	Sucre - Rocafuerte	este	A	A	
		oeste	A	A	
13	García Moreno	Manabí - Espejo	este	A	A
			oeste	A	B
12		Espejo - Rocafuerte	este	A	A
	oeste		A	A	
11	Benalcázar	Manabí - Chile	este	A	A
			oeste	A	A
8		Espejo - Rocafuerte	este	A	A
	oeste		A	A	
7	Cuenca	Manabí - Chile	este	A	A
			oeste	A	A
3		Chile - Sucre	este	C	C
	oeste		B	B	
1	Bolívar - Rocafuerte	este	A	A	
		oeste	A	A	
28	Olmedo	Guayaquil - García Moreno	norte	A	A
			sur	A	A
14	García Moreno - Cuenca	norte	A	A	
		sur	A	A	
19	Rocafuerte	Guayaquil - García Moreno	norte	A	A
			sur	A	A
9		García Moreno - Cuenca	norte	A	A
	sur		A	A	
31	Chile	Pichincha - Flores	norte	A	B
32			sur	A	B
23		Flores - García Moreno	norte	D	D
24			sur	D	D
4		García Moreno - Cuenca	norte	B	C
5	sur		C	C	
19	Bolívar	Guayaquil - García Moreno	norte	A	A
			sur	A	A
10		García Moreno y Benalcázar	norte	A	B
	sur		A	A	
20	Sucre	Guayaquil - García Moreno	norte	A	A
			sur	A	A
2		García Moreno - Cuenca	norte	A	B
	sur		A	B	

Nota: 0.84 % tasa de crecimiento CHQ (2010-2022) MDMQ

Fuente: PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO, FONSAL 2010

Elaboración: SM, 2022

Tomando en consideración el crecimiento poblacional (INEC, 2010) el índice para el Centro histórico de Quito en los 10 últimos años es de 0,84%, así como la implementación de varios proyectos de peatonalización del centro histórico (SM, 2022). Con lo cual, y tomando en consideración que dentro de la zona de estudio la oferta de espacio público (aceras) no varía y la demanda de usuarios ha aumentado, es evidente que los niveles de servicio varían, afectando la calidad de movilidad de los peatones en el CHQ y principalmente en la zona analizada, variando de nivel de servicio “C” en el 2010 a Nivel de Servicio” D” al 2022, según las estimaciones realizadas en el presente informe. Por lo que disponer de una oferta bondadosa de aceras es de vital importancia para la movilidad peatonal del CHQ, que mitigaran los impactos generados por el tráfico en el CHQ.

3.2.2. Zonas peatonales (aceras) y calzada en la zona de estudio.

La evaluación realizada en la zona de estudio donde se ha implementado el proyecto (urbanismo táctico), ha **privilegiado al peatón sobre otros modos** de circulación, lo cual garantizará que los peatones se trasladen de una forma:

- Segura
- Eficiente
- Cómoda

Es decir, **cambiamos** el concepto de hacer y planificar **una ciudad para los autos** hacia una **ciudad para los peatones**.

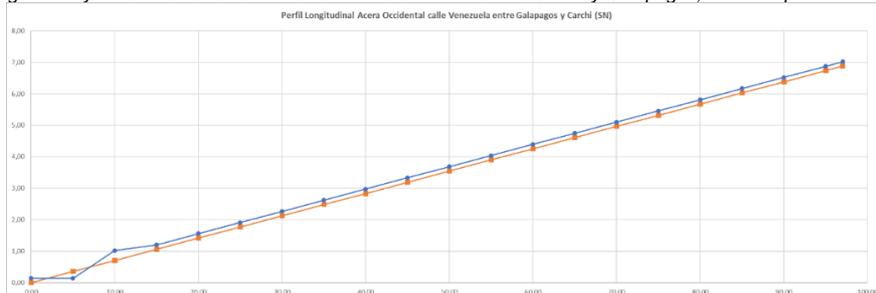
*Fotografía Nro. 2
Antes y después de la intervención en la calle Venezuela*

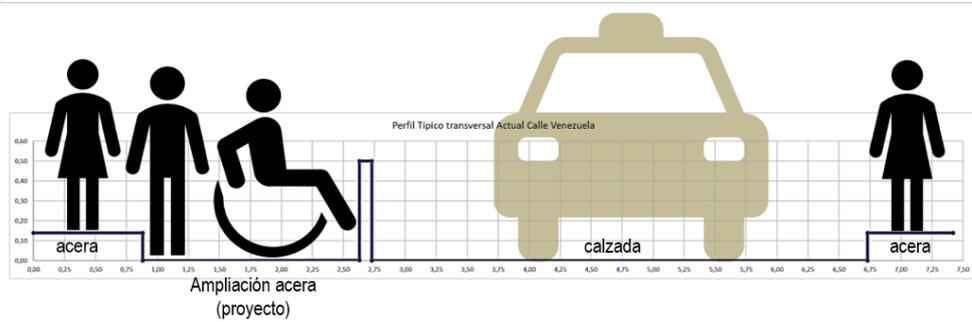


Fuente: SM 2022

De las mediciones realizadas se evidenció la situación de vulnerabilidad en la cual se encuentran los peatones al circular por el Centro Histórico, tomando en consideración que las aceras por las cuales transitan son muy estrechas, en promedio en la zona analizada es de 1,05 metros, lo cual es deficiente para una circulación segura, eficiente y cómoda.

*Figura Nro. 5
Perfil longitudinal y transversal de un tramo de la calle Venezuela entre Carchi y Galápagos, donde implemento el proyecto*





Fuente: SM 2022

En general en la zona de estudio se determinó un ancho de calzada promedio de 4.00 metros, lo cual permite la circulación de vehículos livianos, carga y Transporte Público. Los radios de giro en las intersecciones de las calles del Centro Histórico en la zona analizada, los vehículos livianos que tomen el giro a una velocidad inferior a los 10 km/h no tienen problema. De igual forma los vehículos de carga y Transporte Público, tiene dificultad al realizar los giros permitidos, deben realizar el giro con precaución.

Respecto a la circulación de vehículos de carga liviana y media, existe la reglamentación respectiva para la circulación en horarios restringidos, el abastecimiento únicamente lo puede realizar entre las 20h00 hasta las 06h00 del día siguiente. De igual forma en lo que se refiere al uso de zonas de carga y descarga, los vehículos no hacen uso de dichas zonas, por lo que utilizan cualquier zona de la vía para realizar dichas maniobras. Ocupando las zonas destinadas a los peatones y en general toda la vía. El tiempo aproximado registrado para una maniobra de carga y descarga va desde los 3 minutos hasta los 15 minutos. Para los vehículos de carga de material de construcción, aun cuando tienen parqueaderos al interior de los locales comerciales, la maniobra de ingreso y salida, requieren de un mayor radio de giro (calle Venezuela), de igual forma, respecto a la rotación de dichos vehículos en hora pico del comercio (10h00 a 12h00) el número de plazas de estacionamiento se evidencia que es insuficiente, por lo que se los encuentra parqueados esperando el turno de ingreso en la zona peatonal.



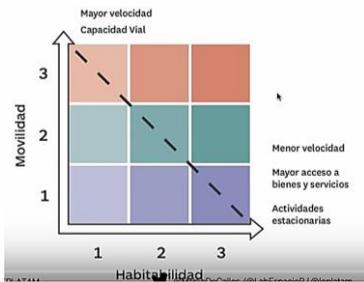
3.2.2.1. Gestión del Estacionamiento.

Durante la recopilación de información primaria y secundaria, se ha identificado en las zonas peatonales lo siguiente:

- 1) Las zonas peatonales (aceras) son pequeñas y estrechas, lo que obliga a los peatones a usar la calzada para circular. Contradiciendo en todo sentido el principio de “ciudades para personas y no para autos”. Poniendo en eminente peligro a los peatones, los desplazamientos y su seguridad.



- 2) Mal uso del espacio público que mayoritariamente es usado por vehículos como estacionamiento, en detrimento del espacio para peatones, quienes tienen que usar la calzada para sus desplazamientos.
- 3) Habitabilidad versus Movilidad, si bien es cierto se evidencia la presencia de comercios, también y conforme la información de campo recopilada, es una zona escolar, vivienda y principalmente turística (tómese en consideración que el CHQ ha sido declarado por la UNESCO como Primer Patrimonio Cultural de la Humanidad, y uno de los Centros Históricos mejor conservados de Latinoamérica y el Mundo).

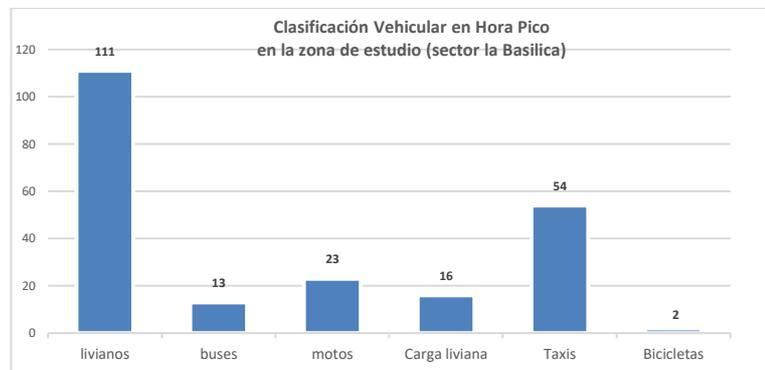
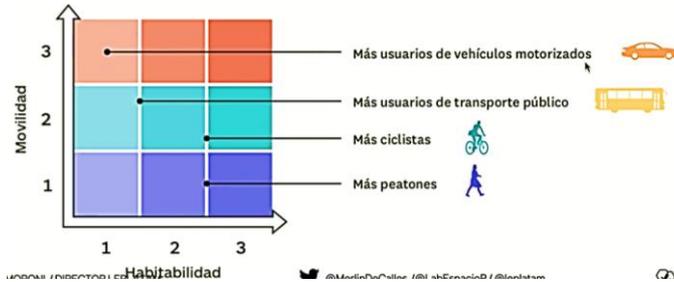


Función	Indicador
Movilidad	Mayor capacidad vial, mayor velocidad
Habitabilidad	Mayor acceso a bienes, servicios y actividades estacionarias, menor velocidad

Fuente: Adaptación de ITDP, 2014

De este análisis, con la función de habitabilidad, se dispondrá de mayor acceso a bienes, servicios y actividades estacionarias, y la zona de intervención tendrá una menor velocidad, lo cual garantiza una seguridad para los peatones que circulan en el sector.

- 4) Se evidencia de acuerdo a las imágenes anteriores y los datos de campo que la prioridad la tiene el vehículo sobre las personas (peatones). Evidenciándose que los vehículos utilizan la vía pública como estacionamiento en las zonas demarcadas para peatones, no se respeta el límite de velocidad, bajo nivel de ocupación (1,32 pas/veh) contaminación ambiental y por ruido, entre los más evidentes.



- 5) Mal uso del espacio público por parte de los vehículos, estos no utilizan los estacionamientos públicos destinados para el efecto, con lo cual, no existe una gestión apropiada del espacio público, siendo esta una de las causas de la congestión en el CHQ.



La oferta disponible de estacionamientos actualmente para los usuarios en la zona del proyecto y alrededores es de aproximadamente **797 plazas** (ver tabla Nro. 6).

Tabla No. 6
Comerciantes de la zona del proyecto (calles Vargas, Venezuela, Galápagos)

Plazas de estacionamiento Público y Privado (Estacionamiento público fuera de la vía)	Número	Porcentaje
Calle Vargas	210	26%
Calle Venezuela (locales comerciales y Padres Oblatos)	163	20%
Calle Galápagos	10	1%
Calle Caldas (Estacionamiento Municipal San Blas)	394	49%
Calle Carchi (Padres Oblatos)	20	3%
Total	797	100%

Fuente: Visita in-situ a comerciantes Calle Vargas, Venezuela, Galápagos Caldas, EPMMOP, Padres Oblatos, 2022

Entonces, el total de plazas requeridas durante la hora de máxima demanda en la zona de estudio es de **12 plazas**. Las plazas disponibles entre estacionamiento en vía y parqueaderos privados suman 825 plazas.

Del trabajo de campo realizado, en el parqueadero público ubicado en la intersección de las calles Venezuela y Carchi (parqueadero de los padres Oblatos), es un parqueadero privado abierto al público entre las 06h30 y 20h00, tiene una disponibilidad de 120 plazas de estacionamiento, es cubierto y tiene seguridad privada. En un día ordinario entre semana, y de acuerdo a los datos proporcionados por el administrador (un mes de operación), se determinó una ocupación media del 20% quedando disponible aproximadamente 96 plazas, de los cuales un 5% corresponde a los dueños de locales comerciales ubicados en la calle Vargas. En fines de semana y eventos especiales asociados a actividades de la Basílica del Voto Nacional, se ha determinado una utilización del parqueadero del 80%. Adicionalmente, el administrador del equipamiento, manifestó que existe un parqueadero en la Calle Carchi en la plataforma de la Basílica) con 20 plazas disponibles. Este parqueadero tiene una ocupación del 100%, adicionalmente este parqueadero tiene ocupación en las noches (dormida) con una ocupación del 100% por parte de los moradores de la calle García Moreno en la parte alta de la Basílica.

De acuerdo con las recomendaciones del documento “Gestión del Estacionamiento en Vía”, correspondiente al “Documento técnico de transporte urbano sostenible #14 de la Agencia de

Cooperación Alemana -GIZ-” (GIZ, 2016, págs. 11-13), la ocupación recomendada de una oferta de estacionamientos la zona de estudio **no debe ser mayor al 85%**, es decir **677 plazas** de estacionamiento. Lo que implica que un usuario en la hora de máxima demanda tenga un 15% de probabilidad de encontrar una **plaza de estacionamiento disponible**.

Una buena gestión del espacio público se evidenciará en la mejora en la movilidad en la zona de estudio, evitando que los vehículos privados realicen viajes circulares en el Centro Histórico de Quito en busca de un estacionamiento. Disminuyendo de esta manera, viajes circulares, congestión, contaminación ambiental y estacionamientos en zonas no permitidas (mal uso del espacio público, estacionamiento sobre las aceras, en pasos peatonales, doble fila, etc.) y principalmente que los vehículos se estacionen en zonas dedicadas a la circulación peatonal, conforme se ha evidenciado en los registros fotográficos presentados en este informe técnico.

4. CONCLUSIONES

Conforme la información presentada en el presente informe técnico se concluye lo siguiente:

- 1) La seguridad de los peatones no puede estar sobre la comodidad de los conductores de autos.
- 2) La implementación del proyecto ha mejorado la movilidad de los peatones.
- 3) Falta una gestión de estacionamientos en vía, y de acuerdo a lo establecido en el presente informe, la opción más recomendable es la de estacionamiento tarifado.
- 4) En lo posible no se recomienda aumentar los estacionamientos en vía, sino la utilización de los equipamientos que tienen esa vocación y se encuentran habilitados actualmente, como es el caso del Estacionamiento Municipal San Blas, Estacionamiento de los Padres Oblatos.

De forma particular, y de acuerdo con el análisis técnico realizado sobre el tramo de la calle Venezuela entre Caldas y Esmeraldas, respecto a la implementación de proyectos de Urbanismo Táctico, este informe técnico concluye:

- 5) Las aceras analizadas no cumplen con las condiciones para desplazamientos seguros.
- 6) La incorporación de la extensión de aceras (proyecto quito florece) permite al peatón disponer de un área mayor para asegurar un desplazamiento en condiciones seguras, eficientes y cómodas.
- 7) Se evidencia un irrespeto constante por parte de los vehículos a las zonas marcadas como peatonales, generando inseguridad a los peatones.
- 8) El equipamiento de acuerdo su nivel, no dispone de estacionamientos para los usuarios que acuden a él.
- 9) La baja rotación de los estacionamientos (más de 2 horas) en los sitios más atractivos, como: ingresos al mercado, locales comerciales, entre otros, denota la falta de gestión (regulación) del estacionamiento en la vía pública.
- 10) Se evidenció que no existe una cultura de respeto al espacio público, ya que los vehículos que se estacionan en las zonas peatonales no utilizan los espacios destinados para tal fin, por dos razones:
 - a) No quieren ingresar a los parqueaderos pagados.
 - b) Estiman que el auto tiene la prioridad sobre los peatones.
- 11) Los vehículos de carga y descarga, irrespetan los horarios de ingreso a la zona restringida del centro histórico, y las zonas de carga y descarga destinadas para este tipo de vehículos.
- 12) El estacionamiento gratuito en calle en una ciudad congestionada ofrece un pequeño beneficio temporal a unos cuantos conductores con suerte en un determinado día, pero crea grandes costes sociales para todo el mundo todos los días. Para gestionar el aparcamiento en calle y evitar los



problemas causados por navegar, algunas ciudades han comenzado a ajustar sus precios del aparcamiento en calle por ubicación y hora del día para mantener una tasa de ocupación del 85 por ciento para el aparcamiento en calle.

- 13) Los estacionamientos pagados apenas son utilizados en un 20%, mientras que en la vía existe utilización del espacio peatonal para estacionar.
- 14) La mayoría de vehículos que circulan por la zona no respeta el límite de velocidad, lo que genera inseguridad al peatón, más aún si tiene que utilizar la calzada para sus desplazamientos.
- 15) El número de peatones es alto con presencia de estudiantes y turistas mayoritariamente.

5. RECOMENDACIONES

Conforme las conclusiones anteriormente descritas y de los análisis realizados, se recomienda:

- 16) Continuar con el proceso de consolidación de las zonas peatonales descritas en el proyecto "Quito Florece Contigo" fase 1, ya que genera seguridad en los desplazamientos de los peatones y se cumple con lo determinado en la pirámide de movilidad sostenible.
- 17) Incrementar el control por parte de la AMT del mal uso del espacio publico y las sanciones correspondientes conforme lo establecido en la ordenanza 194.
- 18) Analizar la posibilidad de incorporación de una zona de carga y descarga en la calle Venezuela, en el tramo comprendido entre la calle Galápagos y Esmeraldas.
- 19) Analizar dentro de la zona de extensión de la acera en la calle Venezuela en el tramo comprendido entre Carchi y Galápagos, una zona de resguardo en la salida de los vehículos de carga para evitar conflictos entre peatones y camiones (radio de giro de salida).
- 20) Remitir el presente informe a la Administración Zonal, EPMMOP, IMP y AMT para la coordinación de acciones para continuar con el proyecto de zonas de extensión de aceras.
- 21) Reponer los bolardos que fueron retirados de la calle Venezuela entre Carchi y Galápagos, con la salvedad mencionada en el presente informe en la salida de los camiones.
- 22) Reponer los Bolardos que fueron cortados en la calle Venezuela en el tramo de Galápagos y Esmeraldas, e identificar la zona de carga y descarga de ser el caso.
- 23) Potenciar el proyecto de logística de última milla, para que los vehículos de carga y descarga utilicen las zonas destinadas para tal fin, y acerquen las mercancías por medios alternativos de bajo impacto a la zona de estudio y afectación a los peatones.

Por lo antes indicado, y realizada la evaluación pertinente del proyecto, esta Secretaría **se ratifica** en la expuesto en el informe técnico IT-SM-DMMP-059, mediante el cual la **Secretaría de Movilidad autoriza la implementación del Proyecto "Quito Florece contigo" fase 1**, y recomienda continuar con el mismo y su implementación definitiva.

Acción	Responsable	Cargo	Firma
Elaborado y Revisado por:	Ing. Henry Vilatuña Guaraca	Coordinador de Proyectos de Transporte Sostenible	 Firmado electrónicamente por: HENRY HANNIBAL VILATUNA GUARACA
Aprobado por	Ing. Adrián Tapia Hidalgo	Director Metropolitana de Modos de Transporte Sostenible	 Firmado electrónicamente por: ADRIAN RICARDO TAPIA HIDALGO
Para:	Abg. Gisel Paredes Tufiño	Secretaría de Movilidad	

GERENCIA DE OBRAS PÚBLICAS
Inspección: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

INFORME TÉCNICO No. 010-JACHR-ZN-DRM

PÁGINA 1 DE 7

PARA: Ing. Milton Guillín
 Director de Rehabilitación y Mantenimiento (e)

ASUNTO: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

FECHA: 16 de enero de 2022

Antecedentes

En atención a la sumilla inserta en el oficio EPMMOP-GG-0895-2022-OF, suscrito por el ingeniero Ing. Jorge Merlo, Gerente General, referente a los acuerdos institucionales asumidos por la EPMMOP, en lo referente a la implementación del Plan de Reactivación del Centro Histórico de Quito, que en la matriz de acuerdos señala que se realice el levantamiento del estado actual de las vías del circuito 1

Ubicación:



Inicia en la iglesia de La Basílica, continua por las calles Venezuela, Esmeraldas, García Moreno, Sucre, Benalcázar (incluido la Plaza y conjunto arquitectónico de San Francisco), Bolívar, Cuenca, Rocafuerte (incluido la Plaza y Convento de Santa Clara), finaliza en el mercado de San Francisco.

Inspección:

El estado actual de las vías que conforman el circuito 1 es:

1.- CALLE VENEZUELA



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
CALDAS - CARCHI	100,00	16,00	1600,00	ASFALTO	ADOQUIN	REGULAR	1	1	NO	NO	SI	SI

GERENCIA DE OBRAS PÚBLICAS
Inspección: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

INFORME TÉCNICO No. 010-JACHR-ZN-DRM

PÁGINA 2 DE 7

Tramo: CARCHI – GALAPAGOS



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
CARCHI - GALAPAGOS	96,50	8,00	772,00	ASFALTO	ADOQUIN	REGULAR	1	3	NO	NO	SI	SI

Tramo: GALAPAGOS – ORIENTE



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
GALAPAGOS - ORIENTE	94,00	6,00	564,00	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	2	2	SEMAFORIZACION	NO	SI	SI

Tramo: Oriente – Esmeraldas



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
ORIENTE - ESMERALDAS	98,50	9,50	935,75	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	1	6	CONECTIVIDAD	NO	SI	SI

GERENCIA DE OBRAS PÚBLICAS
Inspección: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

INFORME TÉCNICO No. 010-JACHR-ZN-DRM

PÁGINA 3 DE 7

2.- CALLE ESMERALDAS

Tramo: VENEZUELA – GARCIA MORENO



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
VENEZUELA - GARCIA MORENO	88,50	4,00	354,00	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	2	2	NO	NO	NO	NO

3.- CALLE GARCIA MORENO

Tramo: ESMERALDAS – MANABI



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
ESMERALDAS - MANABI	98,50	4,00	394,00	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	1	1	CONECTIVIDAD	NO	SI	NO

Tramo: MANABI – OLMEDO



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
MANABI - OLMEDO	94,75	4,00	379,00	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	1	1	CONECTIVIDAD	NO	SI	SI

GERENCIA DE OBRAS PÚBLICAS
Inspección: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

INFORME TÉCNICO No. 010-JACHR-ZN-DRM

PÁGINA 4 DE 7

Tramo: OLMEDO – MEJIA



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
OLMEDO - MEJIA	95,00	4,00	380,00	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	1	1	NO	SI	SI	SI

Tramo: MEJIA – CHILE



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
MEJIA - CHILE	94,50	4,00	378,00	ADOQUIN	ADOQUIN	BUENO	4	4	NO	NO	NO	NO

Tramo: CHILE – ESPEJO



GERENCIA DE OBRAS PÚBLICAS
Inspección: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

INFORME TÉCNICO No. 010-JACHR-ZN-DRM

PÁGINA 5 DE 7

TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
CHILE - ESPEJO	89,00	4,00	356,00	ADOQUIN	ADOQUIN	BUENO		5	NO	NO	NO	NO

Tramo: ESPEJO – SUCRE



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
ESPEJO - SUCRE	160,00	4,00	640,00	ADOQUIN	ADOQUIN	BUENO	3	11	NO	NO	NO	NO

4.- CALLE SUCRE

Tramo: GARCIA MORENO – BENALCAZAR



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
GARCIA MORENO - BENALCAZAR	95,70	11,00	1052,70	ADOQUIN	ADOQUIN	BUENO	8	4	NO	NO	NO	NO

5.- CALLE BENALCAZAR

Tramo: SUCRE – BOLIVAR



GERENCIA DE OBRAS PÚBLICAS
Inspección: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

INFORME TÉCNICO No. 010-JACHR-ZN-DRM

PÁGINA 6 DE 7

TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
SUCRE - BOLIVAR	115,00	8,30	954,50	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	3	1	NO	NO	NO	NO

6.- CALLE BOLIVAR

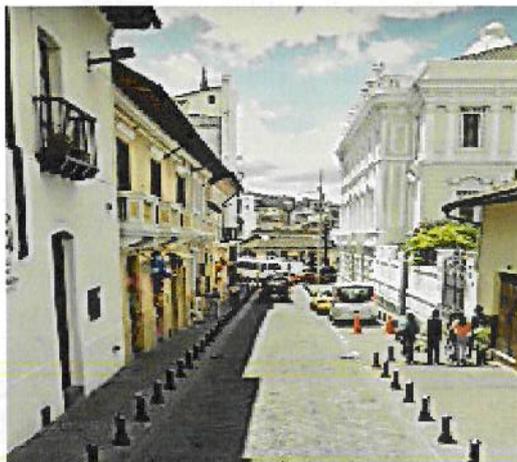
Tramo: BENALCAZAR – CUENCA



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
BENALCAZAR - CUENCA	66,50	4,00	266,00	ASFALTO	ADOQUIN	BUENO	7	2	CONECTIVIDAD	NO	NO	NO

7.- CALLE CUENCA

Tramo: BOLIVAR – ROCAFUERTE



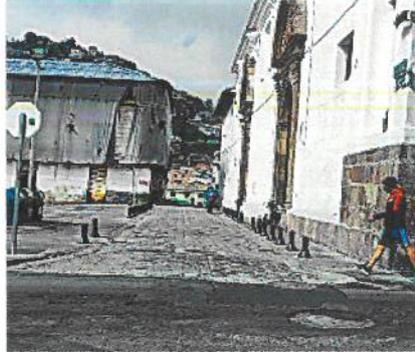
TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
BOLIVAR - ROCAFUERTE	107,60	4,00	430,40	ADOQUIN	ADOQUIN	BUENO	5	5	NO	NO	NO	NO

GERENCIA DE OBRAS PÚBLICAS
Inspección: Compromisos EPMMOP - Plan de Reactivación CHQ

INFORME TÉCNICO No. 010-JACHR-ZN-DRM

PÁGINA 7 DE 7

Tramo: ROCAFUERTE – SANTA CLARA



TRAMO: DESDE - HASTA	LONGITUD m	ANCHO m	AREA m ²	TIPO DE CALZADA	TIPO / ESTADO		ESTADO		OBSERVACIONES - DAÑOS			
					ACERAS	BORDILLOS	POZOS	SUMIDEROS	ZANJAS	BACHES	FISURAS	GRIETAS
ROCAFUERTE - SANTA CLARA	42,00	4,00	168,00	ADOQUIN	ADOQUIN	BUENO	2	4	NO	NO	NO	NO

CONCLUSION

En la calle García Moreno, e, el tramo de la calle Olmedo hasta Mejía, y Manabí hasta Olmedo se evidencia la presencia de baches puntuales, los que serán atendidos con las cuadrillas de bacheo.

Fecha	Nombres	Firma
11/1/2022	Ing. Jannet Choca	

“CRITERIO TECNICO RESPECTO DE LAS PROPUESTAS PARA SEÑALIZACIÓN DEL CIRCUITO PEATONAL No. 1 DEL CENTRO HISTÓRICO”

Secretaría de Movilidad
30.03.2022

1. Antecedentes

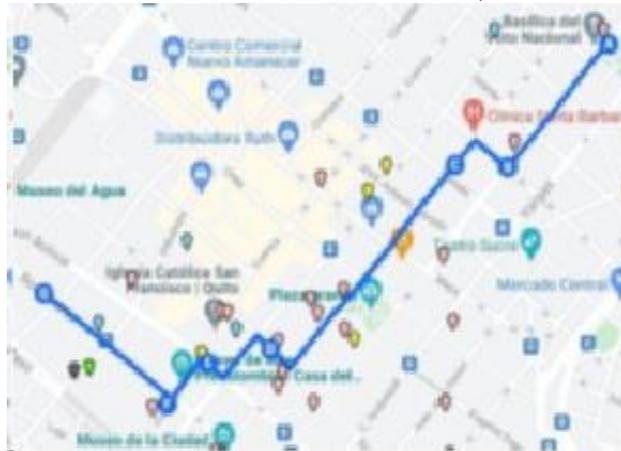
- Mediante Oficio Nro. EPMMOP-GG-1021-2022-OF de 24 de marzo de 2022, suscrito por el ingeniero Jorge Anibal Merlo Paredes, Gerente General EPMMOP, se pone en conocimiento de esta Secretaría que en atención al oficio GADDMQ-AZMS-2022-0390-O, suscrito por la Ing. Cristina Reyes Merino, Administradora Zonal Manuela Sáenz, relacionado a la propuesta referente al Plan de Reactivación del Centro Histórico de Quito se generó la reunión de socialización del proyecto de señalización correspondiente en las instalaciones de la Secretaría de Movilidad el 22 de marzo de 2022, el cual corresponde al recorrido del Circuito 1 - Iglesia de la Basílica - Plaza Santa Clara, y se adjunta el Informe Técnico 124-GOM-DSV-2022, el cual incluye los diseños correspondientes de señalización vial, para la revisión y aprobación.
- Con Oficio Nro. EPMMOP-GG-0958-2022-OF de 21 de marzo de 2022, suscrito por el ingeniero Jorge Anibal Merlo Paredes, Gerente General EPMMOP, y en atención al oficio GADDMQ-AZMS-2022-0390-O, de 02 de marzo de 2022, mediante el cual la Administración Zonal Manuela Sáenz convocó a al recorrido del Corredor 1- Plan Integral del Centro Histórico de Quito, se ha coordinado una reunión el día 22 de marzo de 2022 a las 09h00, en las instalaciones de la Secretaría de Movilidad, con el fin de revisar los diseños de señalización vial desarrollados por la Gerencia de Operaciones de Movilidad de la EPMMOP y que se entregarán a la Secretaría de Movilidad para revisión y aprobación.

2. Descripción del proyecto:

El circuito de recorrido peatonal “Iglesia de la Basílica - Plaza Santa Clara” propuesto por la Administración Zonal Centro, comprende las siguientes calles del Centro Histórico de Quito: Venezuela entre Caldas y Esmeraldas; Esmeraldas entre Venezuela y García Moreno; García Moreno entre Esmeraldas y Sucre; Sucre entre García Moreno y Benalcázar; Benalcázar entre Sucre y Bolívar; y Cuenca entre Bolívar y Rocafuerte, como se puede observar en la figura No. 1.

Para el recorrido se ha previsto realizar una ampliación de aceras mediante señalización horizontal y en algunos tramos utilizando elementos verticales de seguridad vial, a fin de garantizar la seguridad del peatón.

Figura No. 1
Ubicación del Circuito Peatonal CHQ



Fuente: Informe Nro. 124-GOM-DSV-22-EPMMOP

2.1 Requerimientos considerados para la elaboración de las propuestas

Los requerimientos señalados a continuación en la figura No. 2, han sido realizado por la Administración Zonal Centro, Manuela Sáenz, y considerados de acuerdo a la factibilidad técnica y física de las vías para incluirlos en las propuestas.

Figura No. 2
Intervenciones para el Circuito Peatonal CHQ

CALLE	TRAMO	REQUERIMIENTOS	OBSERVACIONES
Venezuela	Caldas y Esmeraldas	<ul style="list-style-type: none"> Ampliación de acera con señalización horizontal (urbanismo táctico) Instalación de señales verticales no estacionar tramo Calle Carchi y Esmeraldas. Mantenimiento de señalización horizontal de cruces cebras. 	<p>En la calle Venezuela se tiene un ancho aproximado de 7.00 metros, y los vehículos hacen uso de un solo carril de circulación, razón por la que la Adm. Zonal solicitó se realice la ampliación de las aceras mediante urbanismo táctico y la instalación de señales no estacionar, esto con el fin de dar seguridad al peatón e incentivar el turismo en el sector.</p>
Esmeraldas	Venezuela y García Moreno	<ul style="list-style-type: none"> Ampliación de aceras en el lado izquierdo mediante urbanismo táctico Señalización de cruces peatonales 	<p>La calle Esmeraldas en el tramo comprendido entre Venezuela y García Moreno es unidireccional sentido O – E, con un ancho aproximado de 5.50 metros.</p> <p>La solicitud realizada por la Adm. Zonal es realizar la ampliación de la acera máximo unos 0.30 metros, sin embargo, al ser esta una vía muy angosta se reduce la movilidad y los radios de giro lo cual complicaría la movilidad y pondría en riesgo a los peatones.</p> <p>Respecto a la solicitud de señalización de cruce peatonales indican que sea posible realizar cruces mediante urbanismo táctico.</p>

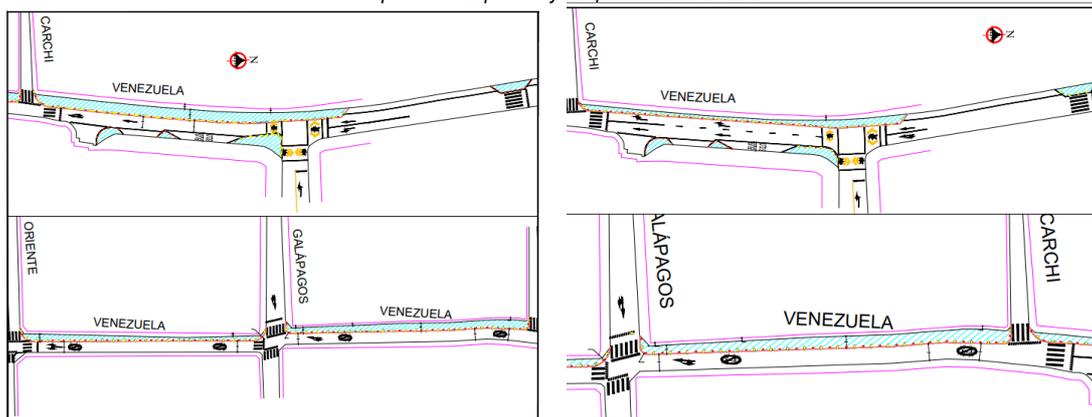
García Moreno	Esmeraldas y Sucre	<ul style="list-style-type: none"> Demarcación horizontal mediante urbanismo táctico la cual indique la ruta del circuito. 	<p>La calle García Moreno en el tramo comprendido entre Esmeraldas y Mejía es vehicular unidireccional con un ancho aproximado de 7.00 metros y ancho de acera aproximado de 2.50 metros, en este tramo se solicita realizar la demarcación horizontal del circuito, y la señalización horizontal de los cruces peatonales en todas sus intersecciones, al igual que las anteriores mediante urbanismo táctico.</p> <p>Desde la calle Mejía hasta la calle Sucre es unidireccional compartido, es decir peatonal y vehicular en este tramo no se requiere de señalización vial.</p>
Sucre	García Moreno y Cuenca	<ul style="list-style-type: none"> No se requiere señalización calle peatonizada 	No se requiere señalización calle peatonizada
Benalcázar	Sucre y Bolívar	<ul style="list-style-type: none"> Urbanismo táctico en el carril destinado a peatones 	La Administración Zonal solicita se realice proyecto de urbanismo táctico con el sector de la calzada peatonizada.
Cuenca	Bolívar y Rocafuerte	<ul style="list-style-type: none"> Señalización de cruces peatonales en la intersección con la calle Rocafuerte 	

Fuente: Informe Nro. 124-GOM-DSV-22-EPMMOP

2.2 Análisis de las propuestas

Para los requerimientos citados, se han planteado dos propuestas de señalización, las cuales difieren únicamente en el tramo de la calle Venezuela, comprendido entre Caldas y Carchi, como se muestra en la figura No.3

Figura No.3
 Propuesta 1-izquierda y Propuesta 2 -derecha



Fuente: Informe Nro. 124-GOM-DSV-22-EPMMOP

- Propuesta No. 1.-** contempla una ampliación importante de la acera frentista a la Basílica del Voto Nacional, reduciendo de este modo, la calzada a un solo carril de circulación vehicular, reduciendo el área de maniobras para tomar el radio de giro de los buses de transporte público que giran hacia la derecha para incorporarse a la calle Carchi.

Situación que podría poner en riesgo a los peatones foraneos que desconocen sobre la presencia de unidades de transporte en la intersección indeicadal; cabe indicar que en la actualidad el giro de buses se lo realiza con dificultad, y en circunstancias en las que el área de maniobras se ve reducida por vehículos estacionados a un costado, se ha presentado rozaduras en paredes y daños en acera.

El siguiente tramo de la Venezuela, hasta llegar a la calle Esmeraldas es unidireccional, y pese a que se realiza un ensanchamiento de la acera se mantiene su funcionalidad sin mayores impactos al tráfico vehicular y con beneficios para el peatón.

Lo mismo ocurre con el tramo de la calle Esmeraldas, entre Venezuela y a García Moreno, ya que el ensanchamiento de aceras no es mayor.

Sobre los tramos de la García Moreno con circulación vehicular, se establece una marca en piso para delimitar la acera peatonal y regular anchos de acere y/o giros de ser el caso, sin ensanchamiento, hasta llegar al área peatonal y hasta salir de esta, e incorporarse a la calle Bolívar en dirección occidental, la cual presenta la marca en piso con el color distintivo del circuito, para incorporarse hacia la Cuenca y Rocafuerte.

- **Propuesta No. 2.**- contempla una ampliación en la acera frentista a la Basilica Voto Nacional, la cual permite mantener la calzada con dos carriles de circulación vehicular, con lo cual se garantiza el área de maniobra para que las unidades de transporte público tomen el giro hacia la derecha por la calle Carchi, situación que prevé la seguridad de peatón.

El resto del circuito es el mismo que se explica en los párrafos precedentes, y sus gráficos de detalle se anexan al presente.

3. Recomendaciones:

- Es pertinente incluir en el tramo peatonalizado de la calle García Moreno el logo del circuito peatonal (ya sea en elementos del mobiliario urbano como maseteros, bancas, banderines, etc.), a fin de que el usuario (turista) mantenga la pertenencia del circuito durante todo su recorrido y con la respectiva autorización de la entidad municipal competente (Instituto de Patrimonio).
- Evaluación y toma de datos pre y post intervención sobre el uso de los espacios, de manera que estos permitan tomar decisiones con respaldo técnico ante la posibilidad de una intervención futura y permanente.
- Contemplar modificaciones de ser necesario en función del estudio de uso de los espacios y el comportamiento de tráfico post intervención.
- Estudiar la creación de condiciones para la accesibilidad universal en las áreas peatonales para intervenciones futuras.
- Estudiar, para futuras intervenciones, alternativas de solución para las vías con secciones mínimas en donde no se ha podido ampliar suficientemente el espacio peatonal (ejemplo: calles Esmeraldas).
- Evaluar el estado de la intervención de manera periódica, en las zonas peatonales ampliadas y los elementos de separación, de manera que se realice el mantenimiento necesario durante el tiempo de permanencia del proyecto.
- Poner en consideración al Instituto Metropolitano de Patrimonio para conocimiento y coordinación.

4. Conclusión

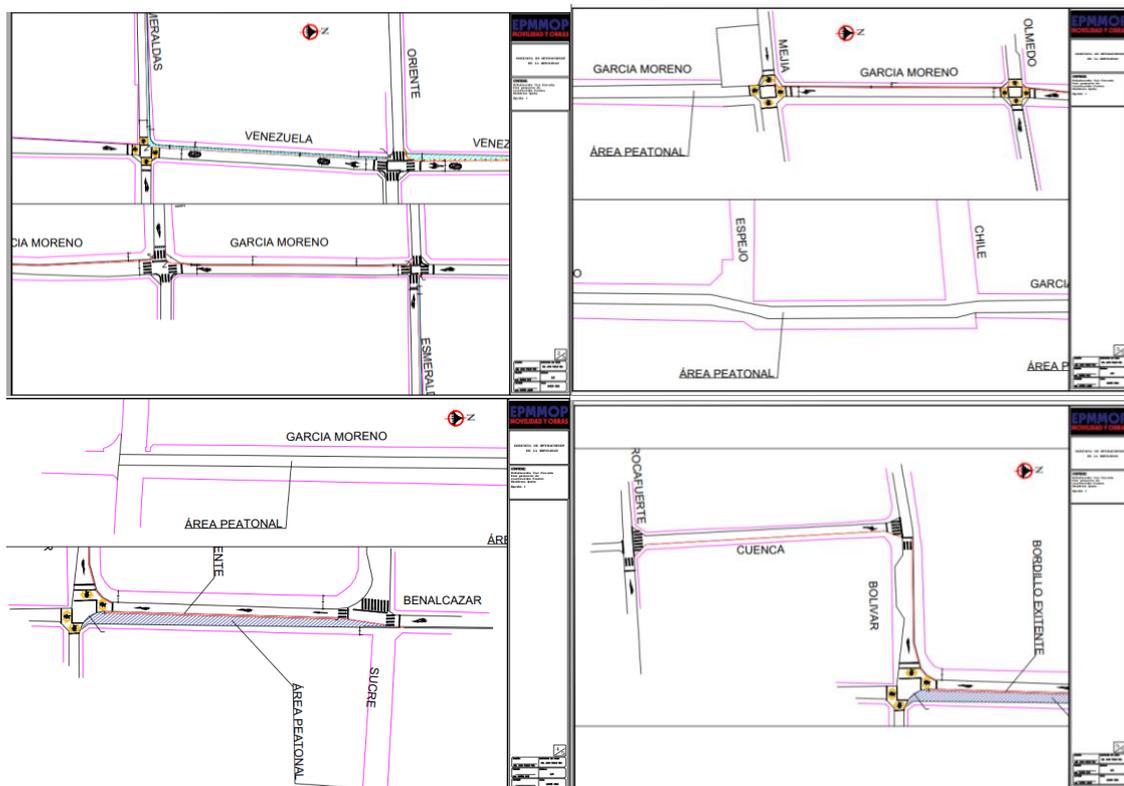
Por lo expuesto en el presente y acogiendo los criterios emitidos mediante Informe Técnico No. 2022- IT-SM-DMMTS-012, de la Dirección Metropolitana de Modos de Transporte Sostenibles, **se considera técnicamente pertinente** la implementación de la “Propuesta No.2 de señalización para el circuito peatonal Uno”, emitida para revisión mediante Informe Técnico 124-GOM-DSV-2022 de la EPMMOP; toda vez que, las medidas a ser implementadas no afectan en la circulación vehicular del sector y están orientadas a mejorar las condiciones de los peatones.

5. Anexo

Gráficos de Planos: Circuito Peatonal CHQ

Actividad	Responsable	Cargo	Firma
Elaborado por:	Arq. MSc. Erika Morales Ortega	SM12	3e09dce1-3741-452f-965d-897458238220 1-45f2-9fdd-897458238220
Revisado y aprobado por:	Ing. Jaime Erazo Pástor	Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad	JAIME RENE ERAZO PASTOR Firmado digitalmente por JAIME RENE ERAZO PASTOR Fecha: 2022.03.30 15:24:18 -05'00'
Para:	Arq. PhD. Ricardo Pozo Urquiza	Secretario de Movilidad	

6. Gráfico de Planos: Circuito Peatonal CHQ



Fuente: Informe Nro. 124-GOM-DSV-22-EPMMOP

Oficio Nro. SM-2022-2712-O

Quito, D.M., 16 de noviembre de 2022

Asunto: Solicitud de la evaluación de impacto de movilidad del proyecto "Quito Florece"

Señor
Hugo Ernesto Davila Huertas
Concejal Metropolitano
DESPACHO CONCEJAL DAVILA HUERTAS HUGO ERNESTO
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al Oficio No. GADDMQ-DC-HEDH-2022-0071-O de 27 de octubre de 2022, mediante el cual solicitó: "(...) en el término de 5 días, se remita a mi despacho copias simples de la evaluación del impacto de movilidad del proyecto "QUITO FLORECE", en las calles Vargas, Venezuela, Galápagos y Caldas"; y una vez recibida la información de las diferentes entidades involucradas en el proyecto; me permito remitir para su conocimiento el Informe Técnico IT-SM-DMMTS-049 de 16 de noviembre de 2022, que recomienda continuar con la implementación del proyecto en referencia, así como la ejecución de los controles respectivos en la zona de estudio.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Srta. Abg. Ileana Gisel Paredes Tufiño
SECRETARIA DE MOVILIDAD
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Referencias:
- SM-2022-2566-O

Anexos:
- IT-SM-DMPPM-059-2022-CircuitoCHQ(1).pdf
- Uso Espacio Publico en el CHQ.pdf
- GADDMQ-AZMS-2022-2915-O.pdf
- gaddmq-dc-hedh-2022-0071-o.pdf
- 2022, IT DMMTS 049 Quito Florece-signed-signed.pdf

Copia:
Señor Magíster
Victor Luis Lasso Peñafiel.
Gerente de Operaciones de la Movilidad
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS - GERENCIA DE OPERACIONES DE LA MOVILIDAD

Señor Ingeniero
Adrián Ricardo Tapia Hidalgo
Director Metropolitano - FD5
SECRETARIA DE MOVILIDAD - DIRECCION METROPOLITANA DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Señorita Ingeniera

Oficio Nro. SM-2022-2712-O

Quito, D.M., 16 de noviembre de 2022

Cristina Reyes Merino
Administradora Zonal
ADMINISTRACIÓN ZONAL MANUELA SAENZ

Señor Ingeniero
Jorge Anibal Merlo Paredes
Gerente General
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Señora Economista
Laura Silvana Vallejo Paez
Directora General Metropolitana de Tránsito
AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Señora Arquitecta
Angelica Patricia Arias Benavides
Directora Ejecutiva
INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO

Señor Magíster
Jaime René Erazo Pastor
Director Metropolitano - FD5
SECRETARÍA DE MOVILIDAD - DIRECCION METROPOLITANA DE POLITICAS Y PLANEAMIENTO DE LA MOVILIDAD

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Henry Hannibal Vilatuña Guaraca	hhvg	SM-DMMTS	2022-11-15	
Revisado por: Adrián Ricardo Tapia Hidalgo	arth	SM-DMMTS	2022-11-16	
Aprobado por: Ileana Gisel Paredes Tufiño	igpt	SM	2022-11-16	



Firmado electrónicamente por:
**ILEANA GISEL
PAREDES TUFINO**

