

Oficio No. SG **1570**
Quito D, M, **09 JUN 2017**
Ticket GDOC: 2016-004485

Doctor
Mario Granda
**Presidente de la Comisión de
Áreas Históricas y Patrimonio**
Presente.-

De mi consideración:

La Subcomisión Técnica de Áreas Históricas, conoció el oficio No. STHV-DMGT 2627 de 23 de mayo de 2017, de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, relacionado con la aprobación al proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín, ubicado en las calles José Mejía y Juan Pío Montúfar.

ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio N° SM-2247, de fecha 21 de septiembre del 2015, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, informa al Gerente de Espacio Público EPMOP, *que con relación a la posibilidad de implementar de manera definitiva la parada del sistema Trolebús que actualmente de manera provisional ubicada en la Plaza Andrade Marín, luego de la inspección realizada conjuntamente con técnicos de la Unidad a su cargo, se verificó que no es factible tener como alternativa el emplazamiento de dicha parada en el predio del estacionamiento Montúfar 2, parte frontal que da a la calle Montúfar entre Mejía y Olmedo. Consecuentemente se ratifica que la mencionada parada debe ubicarse de manera definitiva en esa Plaza.*
Sin embargo en razón de que la ubicación de la parada provisional obligó a efectuar cambios en el sistema de circulación de ese sector del Centro Histórico, condiciones no tomadas en cuenta en la propuesta inicialmente realizada, es necesario efectuar modificaciones que permitan acoplarse de mejor manera a esas nuevas condiciones, por lo que informo que en el transcurso de los siguientes días remitiremos la propuesta referencial ajustada, sobre la cual el equipo técnico de la Gerencia de Espacio público podrá desarrollar el diseño definitivo.
2. Con Oficio SG 0665, de fecha 21 de marzo del 2016, la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, en sesión ordinaria realizada el miércoles 9 de marzo de 2016, resolvió autorizar la aprobación del proyecto denominado diseños definitivos de 11 Estaciones del corredor trolebús, ubicadas en el Casco Histórico de Quito y su zona de amortiguamiento, en base al informe de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas.

3. Mediante Oficio N° 2264-GG SG, la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, envía a la Secretaría de Movilidad la propuesta de ajustes al diseño geométrico para el acoderamiento en las estaciones Jefferson Pérez y Marín, las mismas que serían revisadas en conjunto con la EPMTQP y su aprobación respectiva.
4. Con Oficio N° SM-1451-2016, de fecha 6 de septiembre del 2016, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remite a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, el IT SM-DPPM-107-16, con la revisión a las propuestas de ajustes al diseño geométrico de las estaciones Jefferson Pérez y Marín. Del corredor Central, mismo que ha sido revisado conjuntamente con la EPMTQP, de acuerdo a lo solicitado.
5. Con Oficio N° 3267-GG SG, de fecha 28 de septiembre del 2016, la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, solicita a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, especificar los ajustes de referencia física solicitados en el informe IT SM-DPPMP-0107-16, en relación a las estaciones Jefferson Pérez y Estación Montúfar.
6. Mediante Oficio N° Sm-1702-2016 de fecha 13 de octubre del 2016, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, informe a la Gerencia General de la EPMMOP, *que en atención al Oficio N° 3267-GG SG, ro medio del cual solicita la aprobación de la Implantación de la parada Montufar del Corredor Central que se indica ha sido modificada de acuerdo a lo señalado en el informe Técnico SM-DPPM-107/16, la dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de esta Secretaría manifiesta que revisados el croquis y el archivo magnético remitidos adjuntos por la EPMMOP, el dimensionamiento de la parada indicada no cumple con el requerimiento determinado en ese informe Técnico, por lo que no puede proceder con la aprobación correspondiente.*
7. Mediante Oficio N° SM-1823 2016, del 11 de noviembre del 2016, *la Secretaría de Movilidad, informa a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad, que en la reunión mantenida entre el Director de la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad Arq. Marcelo Narváez y los Técnicos de la Gerencia de Espacio Público, Ing. Carlos Vásquez y Arq. Andrés Villota, misma que se llevó a cabo el 24 de octubre del año 2016, se presentó una versión ajustada a los requerimientos de esta Secretaría , los cuales fueron adaptados a los diseños arquitectónicos y al espacio disponible en el sitio, llegando a establecerse un acuerdo , respecto al diseño de la mencionada parada, al misma que en términos generales se plantea realizarse de 3,50 metros de ancho por 19,98 metros de largo, más un módulo lateral de rampa de 2,40 metros de ancho, cuyos detalles se muestran e los 2 planos adjuntos, consecuentemente se informa que son estas condones técnicas, esta Secretaría aprueba el diseño de la parada denominada Montufar, por lo que debe continuar con la implementación de la misma. Adicionalmente se solicita se cambie el nombre de Parada Mejía en lugar de Montufar, en razón de que dicha estructura se encuentra desarrollada junto a la calle Mejía.*
8. Mediante Oficio N° 151-DROS-2017, de fecha 8 de marzo del 2017, la Dirección de Operaciones y Servicios remite a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, el memorando N° 11-BLE-DROS-2017, de Ing. Byron Loachamin Técnico de Logística ,e en el que consta la nueva ubicación de las islas conforme a la reunión de fecha 24

de febrero del año en curso en las oficinas de la EPMOP en la cual se estableció su reubicación en el parterre central en la calle Montufar.

PROPUESTA

9. La propuesta contempla la reubicación de dos islas del sistema de soterramiento de los contenedores para depositar la basura doméstica, que interfieren en la construcción de la parada Marín (Montufar) a ser implementada en la plazoleta Mejía.
La reubicación se la realizará desde esta plazoleta hacia el parterre que está al frente.
Se realizará lo siguiente:
 - Desmontaje de equipos mecánicos de las islas ubicadas en la plaza de las calles Mejía y Montufar.
 - Demolición del pavimento en la superficie afectada.
 - Demolición de los bordillos existentes.
 - Apertura de uno o varios fosos de dimensiones suficientes para albergar los fosos de hormigón que contienen las plataformas de elevación soterradas.
 - Formación de solera para asiento de los contenedores.
 - Fundición de los fosos de hormigón que servirán de alojamiento de los contenedores y plataformas de elevación.
 - Rellenos de los foso de las antiguas ubicaciones de las islas.
 - Reposición de bordillos y pavimentos. Se ejecutarán pasos con bordillos con rampas entre aceras y calzada para posibilitar el tránsito del contenedor hasta el camión de recogida.
 - Realizar el proceso de montaje de los equipos extraídas con cambio y/o reposición de piezas y elementos alteradas o afectados a fin de garantizar el correcto funcionamiento en las nuevas ubicaciones.
 - Elaborar todos los informes técnicos, planillas de valoración, etc. que requiera la contratante con la finalidad de proceder a la recepción provisional de obra y posterior recepción definitiva.
10. Mediante Memorando DMDU-AH-152-2017, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite Informe Favorable para el estudio Eléctrico al proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín.
11. Mediante Memorando DMDU-AH-120-2017, la Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda, emite Informe Favorable, para el estudio estructural e hidro-sanitario del proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín
12. Se han cumplido todas las observaciones emitidas y los procedimientos establecidos en la Ordenanza Metropolitana N° 260.

Una vez revisada la propuesta, la Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda, emite **Informe Favorable**, al proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín, ubicado en las calles José Mejía y Juan Pío Montufar.

En tal virtud, la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, en sesión ordinaria realizada el viernes 2 de junio de 2017, con los votos favorables de sus miembros: Arq. Ana Orozco,

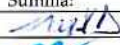
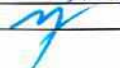
delegada de la Administración de la Zona Centro "Manuela Sáenz"; Arq. Vinicio Salgado, delegado del Instituto Metropolitano de Patrimonio; y, Arq. Viviana Figueroa, Presidenta de dicha Subcomisión, **acordó** de manera unánime, recomendar a la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, la aprobación al proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín, ubicado en las calles José Mejía y Juan Pío Montúfar.

Atentamente,



Arq. Viviana Figueroa
**PRESIDENTA DE LA SUBCOMISIÓN TÉCNICA
DE ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIO**

Anexo: Carpeta con documentación, planos y un CD.

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	J. Alemán	Gestión de Comisiones	2017-06-07	
Revisado por:	V. Figueroa	Presidenta Sub Comisión	2017-06-07	

Comisión Áreas Históricas
23/05/2017

23 MAY 2017

Quito,
Oficio STHV-DMDU- 2627
Referencia: G-DOC-2016-004485
Informe técnico
Estación Plaza Marín Corredor Central
Trolebús

SECRETARÍA GENERAL	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	23 MAY 2017 JS'AT
QUITO	J.P.
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: 76h

Doctor
MARIO GRANDA
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIO
Presente.-

De mi consideración:

En atención al trámite 2016-004485, ingresado a esta Secretaría el 16 de marzo del 2017 en el cual se solicita la aprobación respectiva por parte de la comisión de Áreas Históricas y Patrimonio de la modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín, ubicado en las calles José Mejía y Juan Pío Montufar; al respecto se informa lo siguiente:

ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio N° SM-2247, de fecha 21 de septiembre del 2015, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, informa al Gerente de Espacio Público EPMMOP, *que con relación a la posibilidad de implementar de manera definitiva la parada del sistema Trolebús que actualmente de manera provisional ubicada en la Plaza Andrade Marín, luego de la inspección realizada conjuntamente con técnicos de la Unidad a su cargo, se verificó que no es factible tener como alternativa el emplazamiento de dicha parada en el predio del estacionamiento Montúfar 2, parte frontal que da a la calle Montúfar entre Mejía y Olmedo. Consecuentemente se ratifica que la mencionada parada debe ubicarse de manera definitiva en esa Plaza. Sin embargo en razón de que la ubicación de la parada provisional obligó a efectuar cambios en el sistema de circulación de ese sector del Centro Histórico, condiciones no tomadas en cuenta en la propuesta inicialmente realizada, es necesario efectuar modificaciones que permitan acoplarse de mejor manera a esas nuevas condiciones, por lo que informo que en el transcurso de los siguientes días remitiremos la propuesta referencial ajustada, sobre la cual el equipo técnico de la Gerencia de Espacio público podrá desarrollar el diseño definitivo.*
2. Con Oficio SG 0665, de fecha 21 de marzo del 2016, la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, en sesión ordinaria realizada el miércoles 9 de marzo de 2016, resolvió autorizar la aprobación del proyecto denominado diseños definitivos de 11 Estaciones del corredor trolebús, ubicadas en el Casco Histórico de Quito y su zona de amortiguamiento, en base al informe de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas.
3. Mediante Oficio N° 2264-GG SG, la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, envía a la Secretaría de Movilidad la propuesta de ajustes al diseño geométrico para el acoderamiento en las estaciones Jefferson Pérez y Marín, las mismas que serían revisadas en conjunto con la EPMPQ y su aprobación respectiva.
4. Con Oficio N° SM-1451-2016, de fecha 6 de septiembre del 2016, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remite a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, el IT SM-DPPM-107-16, con la revisión a las propuestas de ajustes al diseño geométrico de las estaciones Jefferson Pérez y

76

24/05/2017
M.S. 9400

Marín. Del corredor Central, mismo que ha sido revisado conjuntamente con la EPMPQ, de acuerdo a lo solicitado.

5. Con Oficio N° 3267-GG SG, de fecha 28 de septiembre del 2016, la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, solicita a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, especificar los ajustes de referencia física solicitados en el informe IT SM-DPPMP-0107-16, en relación a las estaciones Jefferson Pérez y Estación Montúfar.
6. Mediante Oficio N° Sm-1702-2016 de fecha 13 de octubre del 2016, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, informe a la Gerencia General de la EPMMOP, *que en atención al Oficio N° 3267-GG SG, ro medio del cual solicita la aprobación de la Implantación de la parada Montufar del Corredor Central que se indica ha sido modificada de acuerdo a lo señalado en el informe Técnico SM-DPPM-107/16, la dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de esta Secretaría manifiesta que revisados el croquis y el archivo magnético remitidos adjuntos por la EPMMOP, el dimensionamiento de la parada indicada no cumple con el requerimiento determinado en ese informe Técnico, por lo que no puede proceder con la aprobación correspondiente.*
7. Mediante Oficio N° SM-1823 2016, del 11 de noviembre del 2016, *la Secretaría de Movilidad, informa a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad, que en la reunión mantenida entre el Director de la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad Arq. Marcelo Narváez y los Técnicos de la Gerencia de Espacio Público, Ing. Carlos Vásquez y Arq. Andrés Villota, misma que se llevó a cabo el 24 de octubre del año 2016, se presentó una versión ajustada a los requerimientos de esta Secretaría , los cuales fueron adaptados a los diseños arquitectónicos y al espacio disponible en el sitio, llegando a establecerse un acuerdo , respecto al diseño de la mencionada parada, al misma que en términos generales se plantea realizarse de 3,50 metros de ancho por 19,98 metros de largo, más un módulo lateral de rampa de 2,40 metros de ancho, cuyos detalles se muestran e los 2 planos adjuntos, consecuentemente se informa que son estas condones técnicas, esta Secretaría aprueba el diseño de la parada denominada Montufar, por lo que debe continuar con la implementación de la misma.* Adicionalmente se solicita se cambie el nombre de Parada Mejía en lugar de Montufar, en razón de que dicha estructura se encuentra desarrollada junto a la calle Mejía.
8. Mediante Oficio N° 151-DROS-2017, de fecha 8 de marzo del 2017, la Dirección de Operaciones y Servicios remite a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, el memorando N° 11-BLE-DROS-2017, de Ing. Byron Loachamin Técnico de Logística ,e en el que consta la nueva ubicación de las islas conforme a la reunión de fecha 24 de febrero del año en curso en las oficinas de la EPMMOP en la cual se estableció su reubicación en el parterre central en la calle Montufar.

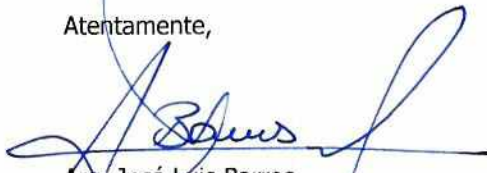
PROPUESTA

9. La propuesta contempla la reubicación de dos islas del sistema de soterramiento de los contenedores para depositar la basura doméstica, que interfieren en la construcción de la parada Marín (Montufar) a ser implementada en la plazoleta Mejía.
La reubicación se la realizará desde esta plazoleta hacia el parterre que está al frente.
Se realizará lo siguiente:
 - Desmontaje de equipos mecánicos de las islas ubicadas en la plaza de las calles Mejía y Montufar.
 - Demolición del pavimento en la superficie afectada.
 - Demolición de los bordillos existentes.
 - Apertura de uno o varios fosos de dimensiones suficientes para albergar los fosos de hormigón que contienen las plataformas de elevación soterradas.

- Formación de solera para asiento de los contenedores.
 - Fundición de los fosos de hormigón que servirán de alojamiento de los contenedores y plataformas de elevación.
 - Rellenos de los foso de las antiguas ubicaciones de las islas.
 - Reposición de bordillos y pavimentos. Se ejecutarán pasos con bordillos con rampas entre aceras y calzada para posibilitar el tránsito del contenedor hasta el camión de recogida.
 - Realizar el proceso de montaje de los equipos extraídas con cambio y/o reposición de piezas y elementos alteradas o afectados a fin de garantizar el correcto funcionamiento en las nuevas ubicaciones.
 - Elaborar todos los informes técnicos, planillas de valoración, etc. que requiera la contratante con la finalidad de proceder a la recepción provisional de obra y posterior recepción definitiva.
10. Mediante Memorando DMDU-AH-152-2017, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite Informe Favorable para el estudio Eléctrico al proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín.
11. Mediante Memorando DMDU-AH-120-2017, la Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda, emite Informe Favorable, para el estudio estructural e hidro-sanitario del proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín
12. Se han cumplido todas las observaciones emitidas y los procedimientos establecidos en la Ordenanza Metropolitana N° 260.


Una vez revisada la propuesta, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite **Informe Favorable**, al proyecto de modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín, ubicado en las calles José Mejía y Juan Pío Montufar

Atentamente,



Arq. José Luis Barros
Director Metropolitano de Desarrollo Urbanístico
SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Adj.: 1 Carpetas, 1 cd

Elaborado por	S. Noroña	U.A.H.	2017-05-18	
Revisado por	V.Figueroa	U.A.H.	2017-05-18	

75

MEMORANDO DMDU-AH-152-2017

DE : Ing. Henry Vásquez A.
TÉCNICO DE ÁREAS HISTÓRICAS

PARA : Arq. Viviana Figueroa
JEFA DE LA UNIDAD AREAS HISTORICAS

ASUNTO : INFORME DE LA REVISION DE LOS ESTUDIOS ELECTRICOS-ELECTRÓNICOS DEL PROYECTO "RECONSTRUCCIÓN ESTACIÓN PLAZA MARIN DEL CORREDOR CENTRAL TROLEBUS – MODIFICACIÓN DE DISEÑO"

FECHA : 2017-05-19

1.- ANTECEDENTES .-

Se ha recibido la información, correspondiente al proyecto mencionado, la misma que se resume en 7 planos con diseños de sistemas eléctricos y electrónicos.

2.- DESCRIPCION DETALLE DE LA INFORMACION RECIBIDA .-

ORDEN	Nº DE PLANOS	SISTEMA ELECTRICO	NUMERACION DE LAMINAS
1		Planos con diseños de sistemas de:	Láminas:
	01	Estación Plaza Marín - Iluminación	22-E1-TA
	01	Estación Plaza Marín-Fuerza	22-E2-TA
	01	Estación Plaza Marín – Datos	22-E3-TA
	01	Estación Plaza Marín - Canalización - Pozos	22-E4-TA
	01	Estación Plaza Marín - Detalles Iluminación - Unifilar	22-E5-TA
	01	Estación Plaza Marín - Detalles Fuerza	22-E6-TA
	01	Estación Plaza Marín - Nomenclatura y Detalles	22-E7-TA

3.- DATOS DEL PROYECTO .-

"RECONSTRUCCIÓN ESTACIÓN PLAZA MARIN DEL CORREDOR CENTRAL TROLEBUS – MODIFICACIÓN DE DISEÑO"

4.-PROCESO DE REVISION TECNICA DEL PROYECTO .-

Los Sistemas Eléctricos presentados del proyecto "RECONSTRUCCIÓN ESTACIÓN PLAZA MARIN DEL CORREDOR CENTRAL TROLEBUS – MODIFICACIÓN DE DISEÑO", han sido resvisado una primera ocasión (2017-04-27)

Luego de que se ha reingresado la información corregida (2017-05-09) y revisarla, se puede concluir, que el proyecto si contiene la información técnica básica precedente.

5.-CONCLUSIONES .-

Habiendo cumplido satisfactoriamente la revisión, SE EMITE EL INFORME FAVORABLE.



Henry Vásquez A.
TÉCNICO DE ÁREAS HISTÓRICAS

MEMORANDO DMDU-AH-120- 2017

PARA : Arq. Viviana Figueroa
JEFE DE LA UNIDAD AREAS HISTORICAS

DE : Ing. Miriam Ortiz Guerrero
TÉCNICA DE ÁREAS HISTÓRICAS

ASUNTO : INFORME DE LA REVISION DE LOS ESTUDIOS ESTRUCTURALES
E HIDRO- SANITARIOS.

PROYECTO : "RECONSTRUCCIÓN DE LAS ESTACIONES DEL CORREDOR CENTRAL
TROLEBÚS".

ESTACIÓN : **PLAZA MARÍN**

CALLE : JOSÉ MEJÍA Y CALLE JUAN PIO MONTUFAR

FECHA : 27 de abril de 2017

1.-ANTECEDENTES .-

Se ha ingresado a esta Secretaría (STHV), la carpeta con los estudios estructurales e hidráulicos de la reconstrucción y modificación de la estación del Corredor Central Trolebus parada Plaza Marín.

Se reubica la actual Estación Plaza Marín (Modificación de diseño), para lo cual se requiere la reubicación de los contenedores de basura ubicados en la Plaza Marín, que interfieren actualmente con la construcción de esta estación.

2.-DETALLES DE LA INFORMACIÓN RECIBIDA .-

LAMINA N°	CONTENIDO
22 – S1 - TA	ESTACIÓN PLAZA MARÍN
22 – S2 - TA	ESTACIÓN PLAZA MARÍN
22 – S3 – TA	ESTACIÓN PLAZA MARÍN
22 – S4 - TA	ESTACIÓN PLAZA MARÍN
1 CD	CONTIENE TODA LA INFORMACIÓN EN DIGITAL.
00-DC -01	BAJANTE DE AGUA LLUVIA- DETALLE CONSTRUCTIVO

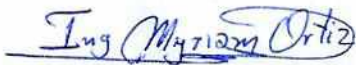
00-DC -02	VADO TIPO – DETALLE CONSTRUCTIVO
00-DC -03	CORTE LONGITUDINAL
00-DC -04	CORTE LONGITUDINAL
12 PLANOS	DETALLES: MOVILIARIO, PASAMANOS, BASUREROS, APOYOS, RAMPAS DE ACCESO, MOVILIARIO PODOTACTIL, ROTULOS, CANALIZACIONES, PUNTOS FIJOS DOBLES.

3.- INFORME TECNICO DE LA REVISION DEL PROYECTO ESTRUCTURAL.

Para la obra: RECONSTRUCCIÓN DE LA PARADA PLAZA LA MARÍN DEL CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS, se ha presentado en esta Secretaría los planos estructurales, hidro-sanitarios y memoras técnicas constructivas las cuales contienen las especificaciones técnicas de toda la infraestructura y toda la información para el proceso constructivo de dicha estación en el Centro Histórico.

5.-CONCLUSIONES .-

Revisada la documentación del proyecto, se puede concluir, que el proyecto ingresado, si contiene la información técnica básica procedente, por lo que **SE EMITE EL INFORME FAVORABLE.**



Ing. Miriam Magdalena Ortiz Guerrero
TÉCNICA DE AREAS HISTÓRICAS

Quito, 16 MAR 2017

Oficio No. 195 -GEF -SG- 001013

Asunto: Reconstrucción estación Plaza Marín del Corredor Central Trolebús -
Modificación de Diseño

Tramite GDOC No. S/N
Hoja de Ruta N° TE-MAT-13520-16

Arquitecto
José Luis Barros
Director Metropolitano de Desarrollo Urbanístico
Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda
Dirección: calle García Moreno N2-57 y Sucre
Teléfono: 3952 300/3988116
E-mail: jose.barros@quito.gob.ec
Ciudad

De mi consideración:

Mediante oficio No. 3828-GG de 10 de noviembre de 2016 se ingresó el trámite de modificación de diseño de la estación Plaza Marín (denominada anteriormente Montufar) y en atención a las observaciones indicadas en el oficio No. STHV-DMDU-5776 de 27 de diciembre de 2016 se adjunta la siguiente documentación sobre el proyecto de reconstrucción de las estaciones del corredor trolebús:

1. Estación Plaza Marín (Modificación de Diseño)

Debido a necesidades técnicas de acoderamiento de las unidades móviles, la EPMTPOQ y la Secretaría de Movilidad requieren modificaciones de diseño en la implantación de la estación Plaza Marín, adicionalmente se solicita informe técnico a EMASEO para definir la reubicación de los contenedores de basura ubicados en la Plaza Marín, que interfieren actualmente con la construcción de la estación.


En base a estos antecedentes, se adjunta los correspondientes planos de las modificaciones del proyecto:

Planos Topográficos
Planos Arquitectónicos
Planos Eléctricos
Planos Estructurales
Planos de Detalle

72

Con lo anteriormente expuesto, solicito gentilmente su análisis para proceder con la aprobación respectiva por parte de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio de la modificación de diseño a realizarse en la estación Plaza Marín S-N.

Atentamente,





Ing. Alex Rivera Álvarez, MSc.
Gerente de Estudios Y Fiscalización (e)
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

Anexo:

- Oficio No. 3828-GG (1 hoja)
- oficio No. STHV-DMDU-5776 (1 hoja)
- Memoria Técnica y Anexos (30 fojas)
- Planos de modificación de diseño de la estación Plaza Marín S-N (37 planos A1)
- Archivos digitales en DWG y PDF (1CD)

Cc:

Ing. Alejandro Larrea C.
Gerente General
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

	NOMBRES	FIRMA/SUMILLA
Elaborado por:	Arq. Valeria Benalcázar Coordinadora Institucional	
Revisado por :	Ing. Carlos Vásquez Coordinador Institucional	
Aprobado por :	Arq. María del Carmen Burbano Directora de Estudios	

Quito, 10 NOV. 2016

16 NOV 2016

Oficio No. 3828 -GG-

-SG- 005588

Asunto: Reconstrucción de las Estaciones Plaza del Teatro, Montufar y Santo Domingo N-S del Corredor Central Trolebús

Trámite GDOC No. S/N
Hoja de Ruta N° TE-MAT-11425-16

Arquitecto
Jacobo Herdoiza
Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda
Dirección: calle García Moreno N2-57 y Sucre
Teléfono: 3952 300/3988116
E-mail: jacobo.herdoiza@quito.gob.ec
Ciudad



De mi consideración:

En referencia al oficio No. SG-2553 de 21 de octubre de 2016 suscrito por el Dr. Mario Granda, Presidente de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, se presenta la información correspondiente a la estación Santo Domingo N-S. Conjuntamente se adjunta los planos de diseño definitivo de la estación Plaza del Teatro N-S y modificación de diseño de la estación Montufar.

1. Estación Santo Domingo N-S (Trabajos Varios)

En convocatoria de 28 de septiembre de 2016 realizada por la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, se solicitó a la EPMMOP elaborar una propuesta de implementación de una rampa temporal en un punto posterior a la estación (área de escalinatas), con el fin de generar un recorrido continuo de la acera, por lo cual se adjunta los correspondientes planos de la intervención requerida:

Planos Arquitectónicos
Planos de Detalle

2. Estación Montufar (Modificación de Diseño)

En base a necesidades técnicas de acoderamiento de las unidades móviles, la EPMMOP y la Secretaría de Movilidad definen modificaciones de diseño en la implantación de la estación Montufar, por lo cual se adjunta los correspondientes planos de las modificaciones del proyecto:

Planos Topográficos
Planos Arquitectónicos



71

3. Estación Plaza del Teatro (Planos diseño definitivo)

Planos Topográficos
Planos Arquitectónicos
Planos Estructurales
Planos Eléctricos
Detalles de Cubierta Verde

Con lo anteriormente expuesto, solicito gentilmente su análisis para proceder con la aprobación respectiva por parte de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio.

Atentamente,

Ing. Alejandro Larrea Górdova.

Gerente General

Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.




Anexo:

- Oficio No. SG-2553 (1 hoja)
- Memoria Técnica y Anexos (27 fojas)
- Planos de trabajos varios de la estación Santo Domingo N-S, modificaciones de diseño de la estación Montufar y diseño definitivo de Plaza del Teatro N-S (19 planos A3)
- Archivos digitales en DWG y PDF (1CD)

Copia: Dra. Alexandra Pérez
Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros

Dra. Rubén Darío Tapia
Secretaría de Movilidad

Dr. Mario Granda
Presidente de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio

	NOMBRES	FIRMA/SUMILLA
Elaborado por:	Arq. Valeria Benalcázar Coordinadora Institucional	
Revisado por:	Ing. Carlos Vásquez Director de Estudios	
Aprobado por:	Ing. Alex Rivera A. Gerente de Estudios y Fiscalización	



SECRETARÍA DE

TERRITORIO

0013520

2016 DEC 23 PM 12: 05

27 DIC 2016 ALCALDÍA

Quito,

5776

Oficio STHV-DMDU-

Referencia: G-DOC-2016-004485

Informe técnico

Ingeniero
Alejandro Larrea Córdova
Gerente General
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas
Presente.

De mi consideración:

En atención al trámite 2016-004485, ingresado a esta Secretaría el 17 de noviembre del 2016, solicitando el análisis para proceder con la aprobación respectiva de las Estaciones de Santo Domingo, Montufar y Plaza del Teatro del Corredor Trolebus"; al respecto se informa lo siguiente:

1. Los pedidos de trabajos que se realizarán en las estaciones de Santo Domingo, Montufar y Plaza del Teatro, son distintas, por lo que la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda solicita se ingrese como trámites individuales; en el primer caso corresponde a un permiso de trabajos varios ya que dicha parada cuenta con la aprobación de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio y los siguientes corresponden a una nueva intervención que requiere de aprobación.
2. Se revisó los planos presentados y se emiten las siguientes observaciones:
 - Se debe cambiar la escala de los planos de implantación, según Ordenanza Metropolitana N° 156.
 - Las dimensiones son ilegibles
 - Los planos se debe presentar en formato A1, para una mejor lectura de los dibujos y dimensiones.
 - Los títulos de los detalles deben explicar a qué se refiere.
 - Se debe especificar los materiales utilizados en la propuesta.
 - ✕ Se debe presentar los planos de estado actual y la propuesta.
 - Es necesario dimensionar las implantaciones. (Ordenanza Metropolitana 156).
 - ✕ Revisar los títulos de la lámina 47-T1-TB2.
 - ✕ Se recomienda se coloque en las láminas los contenidos de los planos.
3. La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, solicita que una vez que se individualice los trámites se debe presentar una memoria descriptiva de los trabajos a ejecutarse, con las respectivas justificaciones técnicas, materiales a utilizarse, áreas y toda la información que se requiere para realizar el análisis de la propuesta.

Por lo anotado y debido a que es indispensable contar con la información solicitada; se devuelve el expediente completo a fin de que se dé cumplimiento a lo indicado, luego de ello volverá a ingresar la propuesta para su correspondiente revisión.

Atentamente,

Aro José Luis Barros
Director Metropolitano de Desarrollo Urbanístico
SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Adj.: 1 Carpeta

Elaborado por	Susana Noroña G.	U.A.H.	2016-12-16	
Revisado por	Viviana Figueroa	U.A.H.	2016-12-16	

**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA
DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS**

MEMORIA DESCRIPTIVA

OBRA:
RECONSTRUCCIÓN DE LAS ESTACIONES DEL CORREDOR
CENTRAL TROLEBÚS – CHQ
PLAZA MARIN

A. ANTECEDENTES

Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0309 La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas sustituye jurídicamente a la EMMOP-Q, definiendo como su objeto principal:

- a) Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y Espacio Público.
- b) Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura para movilidad.
- c) Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre.
- d) Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar el espacio público destinado a estacionamientos.
- e) Prestar servicios públicos a través de la infraestructura a su cargo y, las demás actividades de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de movilidad y ejecución de obras públicas.

El Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EPMMP, en sesión de 25 de octubre de 2011 aprueba la incorporación de la Unidad de Negocios de Espacio Público en la Estructura Orgánica de la EPMMP.

Mediante Resolución N° 0000729 de 29 de diciembre de 2011, el Gerente General de la EPMMP resolvió crear la Unidad de Espacio Público e incorporar la estructura orgánica de dicha Unidad a la estructura orgánica de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, de conformidad a la decisión tomada por el Directorio el 25 de octubre del 2011. Y, bajo los lineamientos del Plan General de Desarrollo Territorial, efectuado como Plan Maestro del Distrito Metropolitano, para propiciar el rescate y re significación de lo público mediante una lógica de cultura patrimonial de la ciudad que contribuya a revalorizar el uso de la ciudad, al fortalecimiento de identidad y de ciudadanía se procede a realizar las intervenciones necesarias, para cumplir este acometido.

En el año 1994 se inició la construcción de las estaciones del Corredor Central Trolebús y sus trabajos fueron culminados para su inauguración un año más tarde, es decir las estaciones tienen 20 años de servicio.

En el 2012 la Secretaría de Movilidad delega la gestión integral de la infraestructura e instalaciones de las paradas, estaciones y terminales del Subsistema de Transporte Metrobus-Q a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito (EPMPQ). A partir de este momento la EPMPQ se hace cargo de la planificación y ejecución de obras necesarias para el cumplimiento y funcionalidad del Subsistema Metrobus-Q.

En junio del 2014, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito (EPMPQ) resuelve declarar en emergencia al Subsistema de Transporte Metrobus-Q, por lo que la Empresa de Pasajeros resuelve: adquirir una nueva flota de buses articulados y biarticulados, además reconstruir y adaptar las paradas del corredor Trolebús a los nuevos

buses, debiendo tener la infraestructura necesaria para la repotenciación del corredor Trolebús.

EPMTPQ junto con la EPMMOP firman un convenio Marco No. 2014-032-C con el objeto de trabajar en equipo y mantener una estrecha cooperación interinstitucional de apoyo mutuo en la ejecución de obras de infraestructura de movilidad; así como, la consecución de recursos financieros para el cumplimiento de sus competencias.

1. Objetivo general y objetivos específicos:

1.1. Objetivo General

Dotar de la infraestructura adecuada en las estaciones del sistema de transporte público Corredor Trolebús, adaptando los diseños a las futuras demandas del corredor y dotar de un espacio seguro a cada una de las estaciones. El objetivo de la Unidad de Espacio Público es entregar la nueva infraestructura a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

1.2. Objetivos Específicos

- Reconstrucción de la infraestructura de las estaciones restantes a ejecutar del corredor Trolebús.
- Eliminar el impacto visual negativo generado por las estaciones existentes actualmente.
- Recuperar las estaciones del Trolebús como mobiliario urbano y volverlo un punto seguro para la ciudadanía.
- Generar paradas inteligentes para potenciar y hacer más efectivo el sistema de transporte público.
- Dotar de accesibilidad universal a las estaciones y dar las comodidades del caso a los usuarios con movilidad reducida, adultos mayores, y niños.

1.3. Diagnóstico del Problema:

Se realizó un análisis del estado actual de la infraestructura de todas las estaciones del Corredor Central Trolebús, en donde se evidenció las siguientes problemáticas:

1.4. Nueva flota de buses biarticulados:

Como ya es de conocimiento público, el Distrito Metropolitano de Quito se encuentra en el proceso de adquisición de nuevos buses biarticulados, los mismos que transportarán a una mayor cantidad de pasajeros por viaje. Estos buses constan de 5 ingresos con una longitud de 27 m de largo aproximadamente y transportarán a 250 pasajeros. Es por ello que las estaciones tendrán que cumplir con otras características físicas para permitir el correcto acoplamiento con la nueva flota de buses biarticulados.

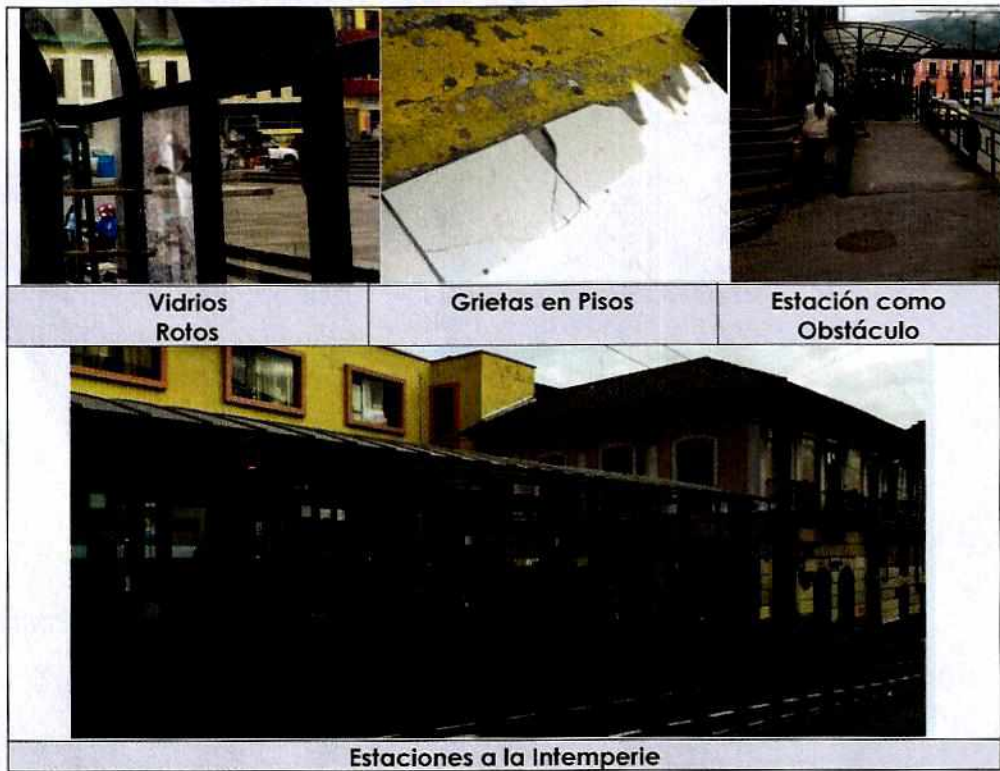
1.5. Demanda Actual:

En el DMQ se generan 2'800.000 viajes en transporte público, esto incluye transporte escolar y empresarial. Según el estudio realizado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros EPMTPQ, la demanda diaria aproximada de cada estación es de 266.663 pasajeros. Debido al constate crecimiento poblacional de la ciudad, la demanda incrementa progresivamente, es por ello la

necesidad de nueva infraestructura, planificada para cubrir la futura demanda de los ciudadanos de Quito.

1.6. Deterioro de las estaciones:

Las estaciones actuales se encuentran deterioradas, generan problemas de visibilidad y puntos ciegos, ya que carecen de transparencia como elementos de equipamiento urbano. Además, las estaciones tienen una iluminación deficiente, las cabinas de cobro tienen vidrios rotos, cartones y elementos que no dan una buena imagen a la estación. El estado de vulnerabilidad y deterioro de las estaciones ha hecho de esta infraestructura un punto inseguro para los usuarios y tomando en cuenta que las estaciones tienen 20 años sin obtener los mantenimientos necesarios, se encuentran en estado de deterioro.



1.7. Barreras de accesibilidad universal:

Las estaciones cuentan con barreras de accesibilidad, sin permitir el servicio seguro, autónomo y cómodo a las personas con discapacidad (auditiva, visual, mental y física), de la tercera edad, con movilidad reducida, mujeres embarazadas niñas y niños. Incumpliendo con la Ley Orgánica de Discapacidades de la República del Ecuador, en especial en su artículo 58.- Accesibilidad donde dice: "Se garantizará a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública y privada de acceso

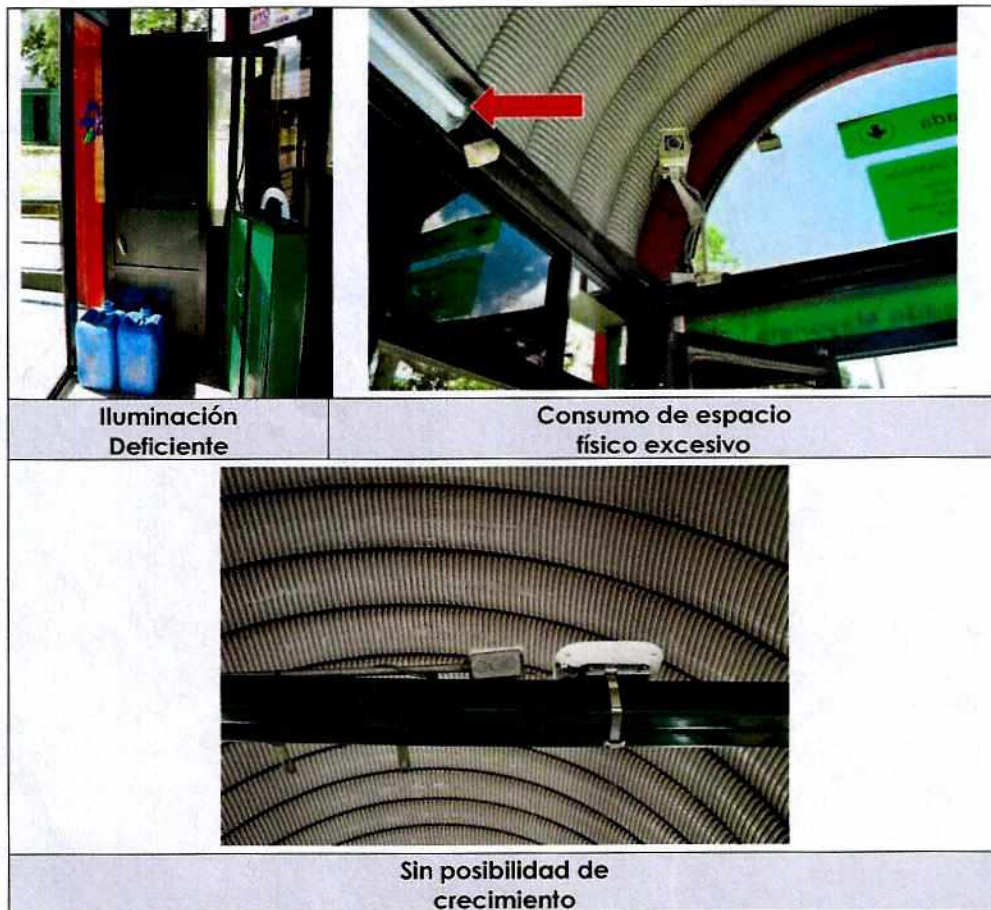
público, urbana o rural preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad."

		
Rampa de Ingreso a buses	Circulación con Obstáculos	Mostradores Inaccesibles
		
Entorno Inaccesible	Accesibilidad no cumple las normas / Pasamano a una sola altura	

1.8. Tecnología:

Actualmente, las instalaciones eléctricas y los equipos tecnológicos están instalados de forma deficiente y desorganizada debido a la falta de previsión de ductería en la construcción anterior. Gran parte del cableado está a la vista e incluso genera riesgo eléctrico a los usuarios. Además, varios equipos están subutilizados y su distribución no está organizada adecuadamente.

		
Infraestructura desordenada	Instalaciones en mal estado	Elementos eléctricos que generan riesgo



Además de adaptar las estaciones a la nueva flota de buses, en base a las razones antes expuestas se propone mejorar las condiciones generales del proyecto para dotar de un lugar digno a los ciudadanos usuarios del transporte público. Adicionalmente, el análisis evidenció muchas adecuaciones, tales como: reformar pendientes en rampas, dotar de pasamanos a doble altura, señalética con braille, colocar vidrios laterales en las estaciones a la intemperie, cambiar pisos, mejorar las instalaciones eléctricas, incorporar bandas podotáctiles, reposición de vidrios rotos, entre otras.

B. Características de las estaciones a implementarse

Con los nuevos diseños de las estaciones se propone optimizar el espacio al máximo y transformar al sistema del Corredor Central Trolebús en un sistema inteligente con tecnología de punta para las estaciones. El diseño de mamparas de vidrio transparentes convierte a las estaciones en lugares totalmente diáfanos, y con la iluminación adecuada para que se transformen en puntos seguros para la ciudad tanto en el día y como en la noche. Los diseños se han adaptado a las nuevas necesidades y demanda presentes en las nuevas unidades móviles y en el sistema de operación, ambos aprobados por la Empresa de Transporte de Pasajeros Quito. Adicionalmente, el entorno de las estaciones será readecuado para permitir el acceso universal a las mismas.

El siguiente listado muestra las características físicas con las que contarán las estaciones del Corredor Central Trolebús y las compara con las características de las antiguas estaciones:

Características	Estación Actual	Estación Propuesta
Adecuada para acoplarse con biarticulados (Longitud y número de puertas)	X	✓
Adecuadas para el flujo de pasajeros en horas pico (planificadas a futuro)	X	✓
Estaciones protegidas de la intemperie	No todas	✓
Pendientes de rampa adecuada	No todas	✓
Señalización	✓	✓
Señalización Braille	X	✓
Pasamanos a doble altura	X	✓
Superficies de piso libres de grietas	No todas	✓
Superficies de piso antideslizantes	X	✓
Piso Podotáctiles (para personas con discapacidad visual)	X	✓
Entorno Accesible	X	✓
Cabina de cobro con ventanilla anti robo	✓	✓
Cabina de cobro con lámpara de emergencia	X	✓
Cabina de cobro con extensión telefónica	✓	✓
Cabina de cobro con botón de pánico	X	✓
Mobiliario (banacas y apoyos isquiáticos)	X	✓
Sistema de automatización de luces para ahorro energético	X	✓
Módulo de automatización con posibilidad de expansión	X	✓
Mini computador para administración del sistema de publicidad e información al usuario	X	✓
Monitores industriales para información al usuario	X	✓
Sensores fotoeléctricos para detección de llegada de bus	X	✓
Iluminación de emergencia	X	✓
Iluminación	Deficiente	✓
Tomacorrientes para los usuarios	X	✓
Sistema de protección a tierra	X	✓
Cubierta ajardinada	X	✓
Cromática de identificación por el corredor	X	✓

1. Fases de implementación del proyecto

La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EPMMOP, realizó los diseños e inició la construcción de cuarenta y cinco (45) estaciones para el Corredor Central Trolebús, desde la estación Cóndor Ñan en el sur de Quito hasta la estación de la “Y” en el

norte de la ciudad. La construcción de las estaciones del Corredor Central Trolebús se la dividió en cuatro (4) fases.

Los diseños de las estaciones fueron tipo, de acuerdo a un análisis realizado conjuntamente con la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas. No obstante, las características topográficas y condiciones del entorno han sido factores determinantes para que las estaciones tipo tengan adaptaciones según el lugar de implantación. Los diseños de las estaciones se los tipificó de la siguiente manera:

- **Estación Tipo A:** Estación de tres puertas con apertura a un solo lado. Estas estaciones se utilizan en puntos donde el corredor exclusivo está al borde de la calzada por lo que tenemos estación en sentido norte – sur y sur – norte. Estas se ubican principalmente en el Centro Histórico por los espacios reducidos.
- **Estación Tipo B1:** Estación de cinco puertas con apertura a un solo lado. Estas estaciones se utilizan en puntos donde el corredor exclusivo está al borde de la calzada por lo que tenemos estación en sentido norte – sur y sur – norte. Estas se ubican en el centro norte de la ciudad donde tenemos mayor demanda en la línea.
- **Estación Tipo B2:** Estación de cinco puertas con apertura a los dos lados. Estas estaciones se ubican al sur de la ciudad. Estas se adaptan al diseño de operación en este sector que tiene las estaciones en el medio de la calzada.
- **Estación Tipo C:** Estación de ocho puertas con apertura a un solo lado. Estas estaciones se utilizan en puntos donde el corredor exclusivo está al borde de la calzada por lo que tenemos estación en sentido norte – sur y sur – norte. Estas se ubican en el centro norte y norte de la ciudad donde tenemos mayor demanda en la línea. Además, estas estaciones tienen la capacidad de recibir un articulado (3puertas) y un biarticulado (5 puertas) en una sola estación.

2. Imágenes Comparativas (Estaciones Antiguas y Estaciones Nuevas)

Ingreso a la Estación	
Antiguas	Nuevas
	
Ingreso y salida con obstáculos, no inclusivos y poco transparentes	Ingreso y salida accesibles y transparentes

Imagen Exterior de la Estación



Estaciones a la intemperie y sin relación con su entorno

Estaciones protegidas, entorno intervenido e integrado

Cabina



Cabinas no se adaptan al diseño de la estación

Cabinas adaptadas al diseño de la estación y dotadas de tecnología

Interiores



Pisos sin antideslizante y bandas podotáctiles

Pisos antideslizantes, apoyos isquiáticos y bandas podotáctiles

Identificación



Todos los corredores tienen la misma imagen



Cromática definida para cada corredor permite su fácil identificación

Cubiertas



Sin implementación ornamental y aporte a la imagen urbana



Cubiertas aportan a la sensación térmica interna e imagen urbana

C. Estaciones en el CHQ

El Corredor Central Trolebús pasa por el Centro Histórico de Quito. De todas las estaciones del Corredor Central Trolebús, 15 están ubicadas en el Centro histórico de Quito y específicamente 5 en el Casco Histórico. El siguiente cuadro muestra las estaciones del Trolebús en el Centro Histórico.

CUADRO DE ESTACIONES

ESTACIÓN	UBICACIÓN	REUBICACIÓN	OBERVACIONES
11. CHIMBACALLE S-N	Av. Pedro Vicente Maldonado y Vicente Andrade	SI	Ver Imagen 2
12. CHIMBACALLE N-S	Av. Pedro Vicente Maldonado y Calle S7V	NO	-
14. JEFFERSON PÉREZ	Av. Pedro Vicente Maldonado y Calle Upano	SI	Ver Imagen 3
13. COLINA	Av. Pedro Vicente Maldonado y Calle Alpahuasi	NO	-
15. RECOLETA S-N	Av. Pedro V. Maldonado y Calle La Recoleta	NO	-
16. RECOLETA N-S	Av. Pedro V. Maldonado y Calle Benigno Vela	NO	-
17. CUMANDÁ S-N	Av. Pedro V. Maldonado y Calle 24 de Mayo	NO	-
18. CUMANDÁ N-S	Av. Pedro V. Maldonado y Calle 24 de Mayo	NO	-
19. SANTO DOMINGO S-N	Calle Simón Bolívar y Calle Guayaquil	NO	-
20. SANTO DOMINGO N-S	Calle Guayaquil y Rocafuerte	SI	Ver Imagen 4
21. PLAZA CHICA	Calle Guayaquil y Pasaje Eugenio Espejo	SI	Ver Imagen 5
22. PLAZA MARÍN	Calle José Mejía y Juan Pío Montufar	SI	Ver Imagen 6
23. PLAZA DEL TEATRO	Calle Guayaquil y Manabí	NO	-
24. HERMANO MIGUEL	Calle Juan Pío Montufar y Guayaquil	NO	-
25. BANCO CENTRAL	Calle Guayaquil y Briceño	NO	-

Las estaciones de Chimbacalle S-N, Jefferson Pérez, Santo Domingo N-S, Plaza Chica y Plaza Marín han sido reubicadas por pedido de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajero y Secretaría de Movilidad.

REUBICACIÓN DE ESTACIONES

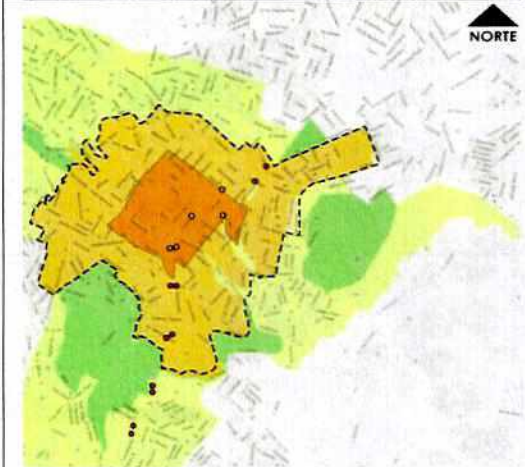


IMAGEN 1 – Estaciones Centro Histórico



IMAGEN 2 – Estación Chimbacalle S-N



IMAGEN 3 – Estación Jefferson Pérez N-S



IMAGEN 4 – Estación Santo Domingo S-N

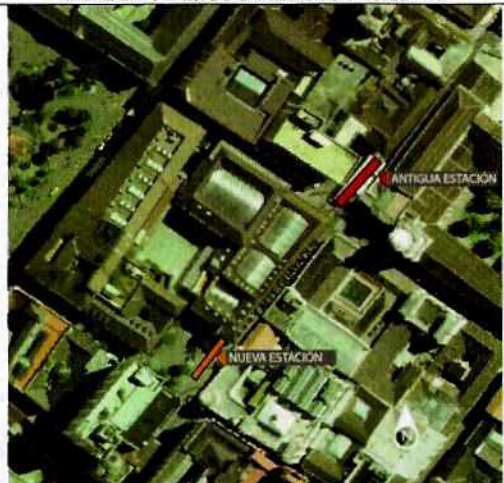


IMAGEN 5 – Estación Plaza Chica N-S



IMAGEN 6 – Estación Plaza Marín S-N

D. Estaciones

A continuación se describe las características del proyecto y modificación de diseño realizado en la estación Plaza Marín S-N:

D1. Estación Plaza Marín

Descripción General

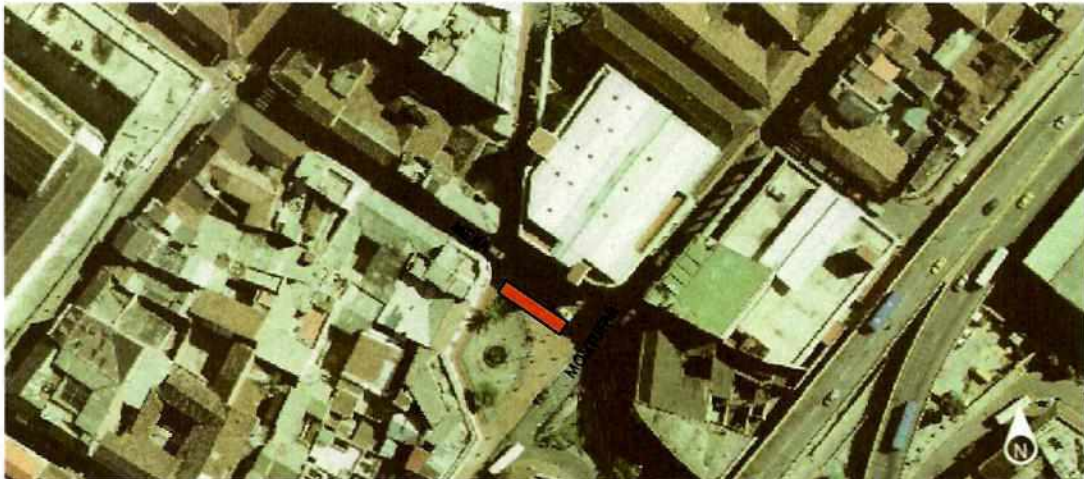
Tipología de estación:

3 puertas un sentido y altura de plataforma 80 cm.
Responde a definición Secretaría de Movilidad y EPMPQ.

Ubicación:

Mejía y Juan Pío Montufar

La estación se reubica en base a requerimientos realizados mediante oficio No. SM-2247 anexo 1 de 21 de septiembre de 2015.



FUENTE: EPMMP

La ubicación de esta estación se mantiene, sin embargo se presentan cambios en la implantación por lo cual se plantean modificaciones en el diseño.

Fecha de aprobación de CAHP:

21 de marzo de 2016, mediante oficio No. SG-0665 anexo 2

Color de Friso

Melón (Núcleo Central Centro Histórico)

Estado Actual:



FUENTE: GOOGLE MAPS

La estación no se ha ejecutado debido a solicitud de cambios en la implantación realizados por EPMPQ y Secretaría de Movilidad, debido a criterios técnicos en el acoderamiento de las unidades móviles

Descripción de Modificación de Diseño - Propuesta de Implantación

Antecedentes

La EPMMP remite mediante oficio No. 2264-GG-SG ^{anexo 3} de 5 de julio de 2016 el rediseño de la estación, para aprobación de la Secretaría de Movilidad y EPMPQ, en base a el análisis operativo realizado previamente. De acuerdo a los requerimientos técnicos de acoderamiento de las unidades móviles, la EPMPQ y la Secretaría de Movilidad definen modificaciones de diseño en la implantación a través de oficio No. SM-1454-2016 ^{anexo 4} de 6 de septiembre de 2016, las cuales son acogidas por la EPMMP y remitidas por medio de oficio No. 3267-GG-SG ^{anexo 5} de 27 de septiembre de 2016, de las cuales se solicitan cambios en el diseño mediante oficio No. SM-1702-2016 ^{anexo 6} de 13 de octubre de 2016 y se envía alcance con la aprobación definitiva del diseño mediante No. SM-1823-2016 ^{anexo 7} de 11 de noviembre de 2016.

Descripción

En base a los requerimientos de Secretaría de Movilidad y Empresa Pública de Transporte de Pasajeros, por requerimientos de operación de biarticulados (acoderamiento, giro y circulación) se determinó la necesidad de modificación de la implantación de la estación.

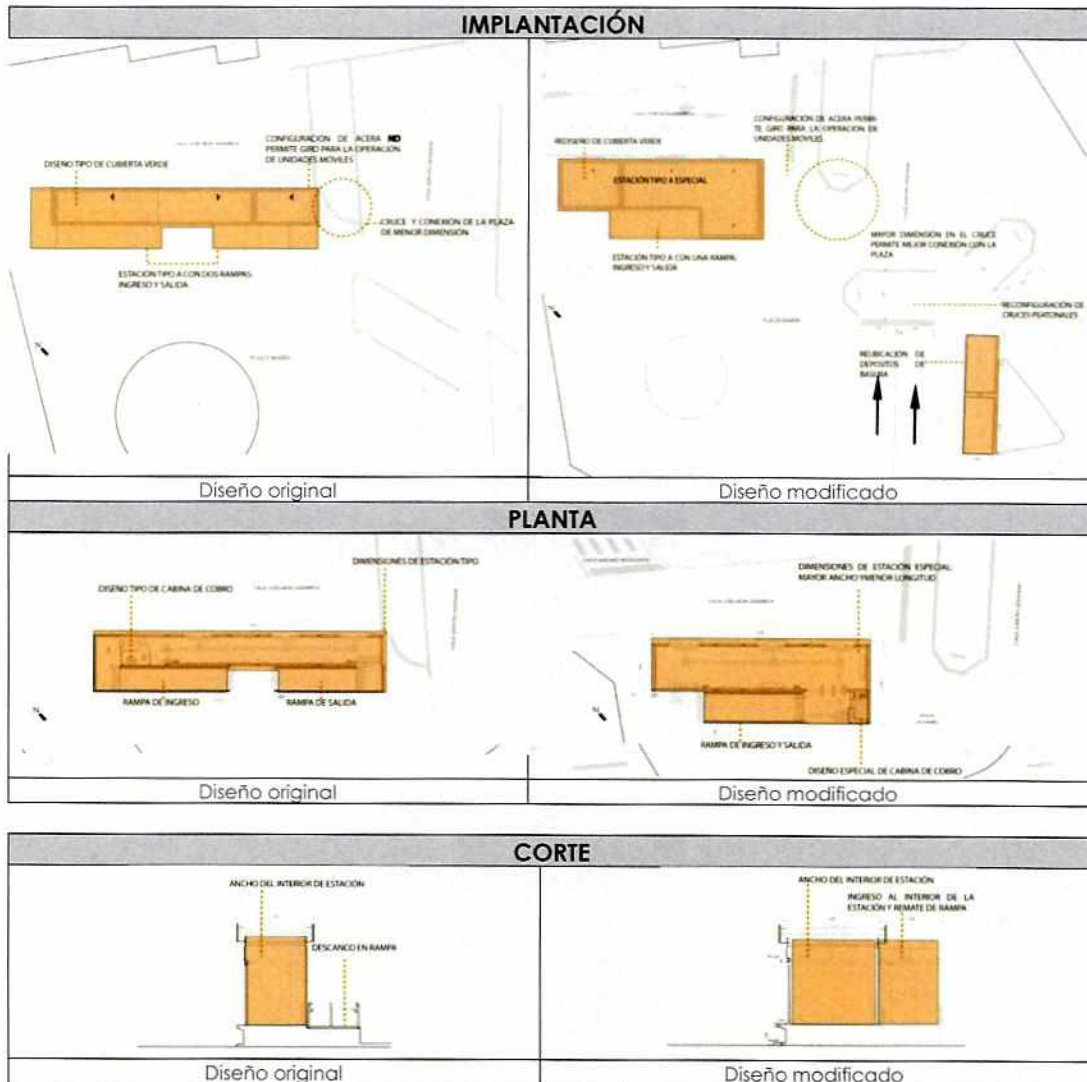
En referencia al diseño original, la longitud total de la estación se disminuye y el ancho se aumenta, dando lugar a una estación con diseño especial. De esta forma la intersección de las calles Mejía y Montufar se libera. Adicionalmente se genera un punto de ingreso y salida por medio de una rampa única debido a la reducción del largo de la estación.

El área total de intervención es de 108 m², contemplados entre rampa e interior de la estación.

En cuanto a materialidad no existen modificaciones, de donde principalmente se considera la utilización de:

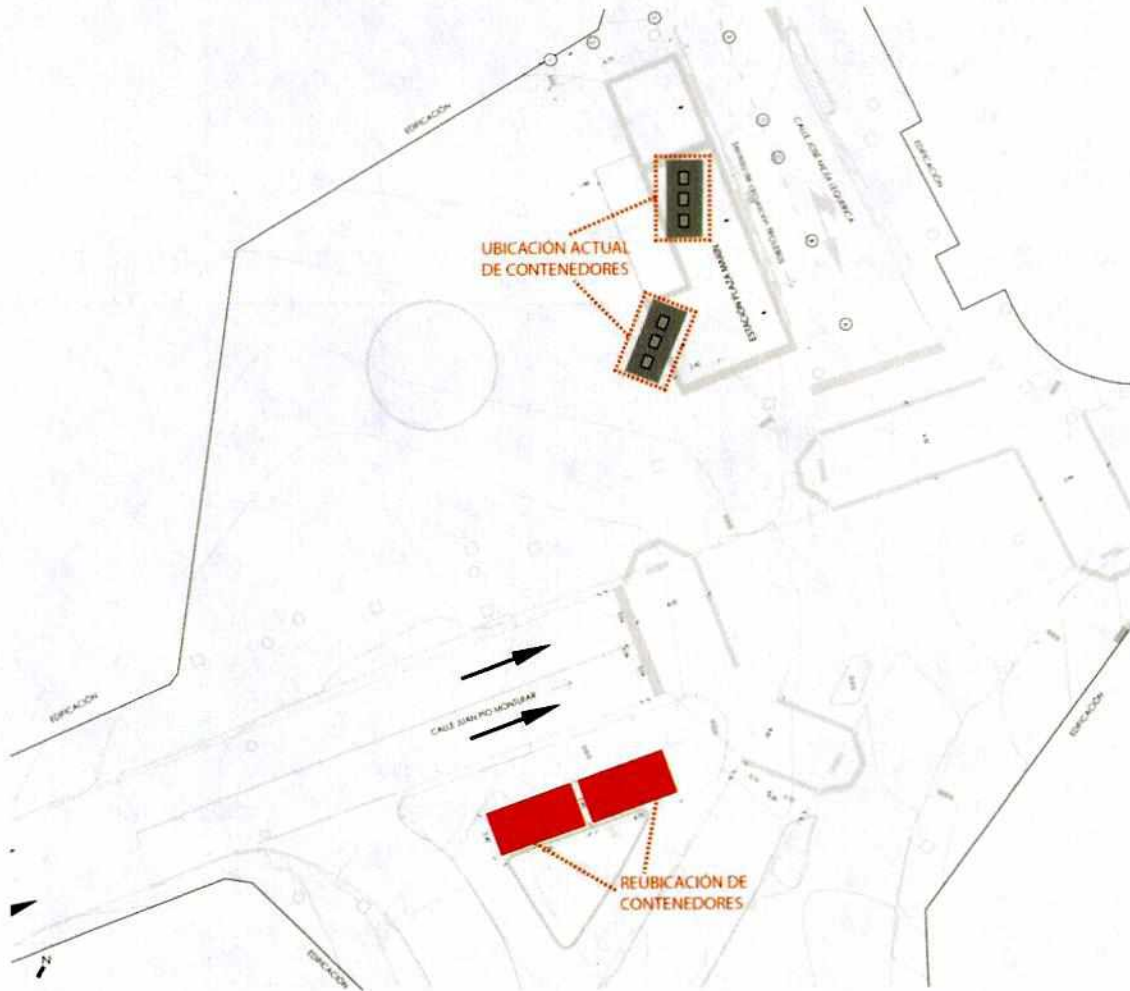
- Base de hormigón
- Estructura metálica
- Envoltorio de vidrio transparente
- Pasamanos de acero inoxidable
- Friso de vidrio con recubrimiento de vinilo de color melón
- Cubierta ajardinada

A continuación se presentan los esquemas explicativos referentes a las modificaciones de diseño de la estación Montufar:



La nueva propuesta implica la reubicación de los depósitos de basura existentes sobre la Plaza, ya que los mismos interfieren con la estación proyectada, de donde en base coordinación con las entidades públicas pertinentes, EMASEO, remite mediante oficio No. 151-DROS-2017 *anexo 8* de 8 de marzo de 2017, el informe técnico con especificaciones

técnicas para la reubicación y lugar de implantación de los contenedores, desplazándolos a la isleta ubicada sobre la calle Montufar y Mejía, frente a la plaza, de acuerdo al siguiente esquema:



8267/pc

2015 SET 21 11:03



Oficio N° SM- 2247
 Quito, 21 SET 2015

Arquitecta
 Carla Arellano
 Gerente de Espacio Público EPMMOP
 Presente

De mi consideración:

Con relación a la posibilidad de implementar de manera definitiva la parada del sistema Trolebús que actualmente se encuentra de manera provisional ubicada en la Plaza Andrade Marín, luego de la inspección realizada conjuntamente con técnicos de la Unidad a su cargo, se verificó que no es factible tener como alternativa el emplazamiento de dicha parada en el predio del Estacionamiento Montúfar 2, parte frontal que da a la calle Montúfar entre Mejía y Olmedo. Consecuentemente se ratifica que la mencionada parada debe ubicarse de manera definitiva en esa Plaza.

Sin embargo, en razón de que la ubicación de la parada provisional obligó a efectuar cambios en el sistema de circulación de ese sector del Centro Histórico, condiciones no tomadas en cuenta en la propuesta inicialmente realizada en esta Secretaría y remitida anteriormente para su conocimiento, es necesario efectuar modificaciones que permitan acoplarse de mejor manera a esas nuevas condiciones, por lo que le informo que en el transcurso de los siguientes días remitiremos la propuesta referencial ajustada, sobre la cual el equipo técnico de la Gerencia de Espacio Público podrá desarrollar el diseño definitivo.

Atentamente,


 Rubén Darío Tapia Rivera
 Secretario de Movilidad
 Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

	Nombre	Sumilla
Elaborado por:	Ing. Bolívar Díaz	
Supervisado por:	Arq. Marcelo Narváez	

000061