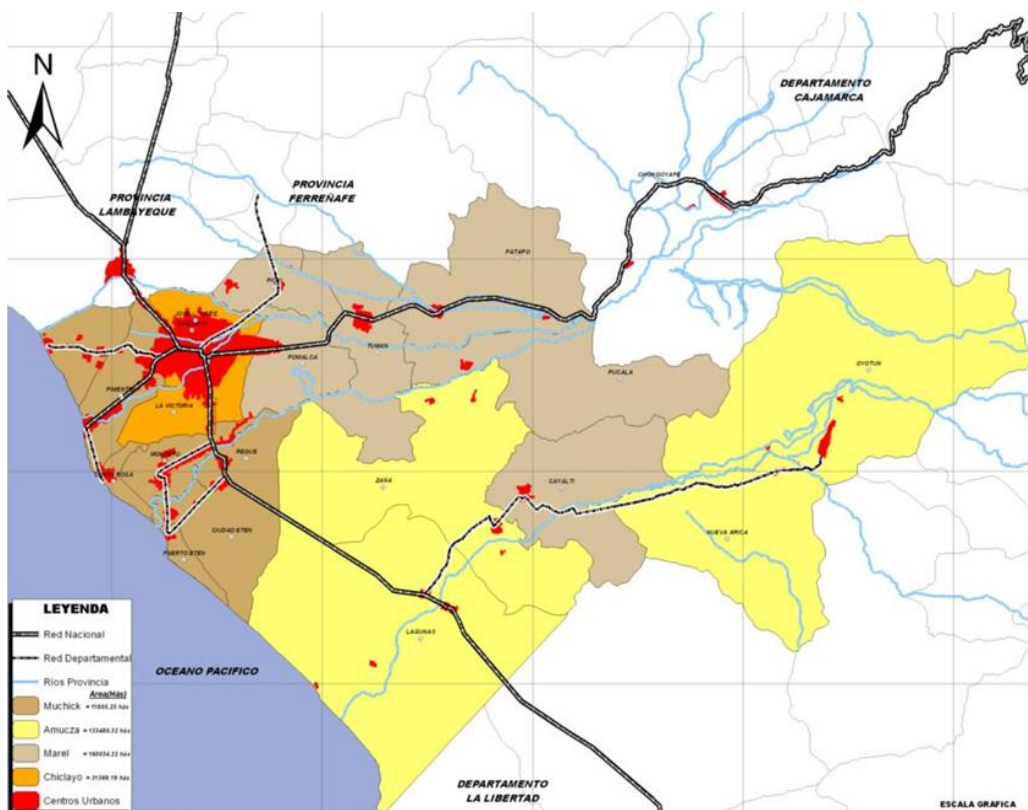




PLAN DE DESARROLLO URBANO 2011 – 2016 METRÓPOLI CHICLAYO



REGLAMENTO PARA EL SISTEMA VIAL URBANO



Proyecto:
“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”
 Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



REGLAMENTO DEL SISTEMA VIAL URBANO

Base Legal..... 86

TÍTULO I. DISPOSICIONES PRELIMINARES

Capítulo I. Sistema Vial Regional, Provincial y Distrital

I.1 Nacional/Regional..... 86
I.2 Inter Provincial..... 86
I.3 Inter Distrital/Metropolitano..... 86

Capítulo II.

De las Vías Urbanas..... 87
Jerarquía y Caracterización de Vías..... 87

TÍTULO II. DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I.

Condiciones de Diseño..... 91
Intersecciones Viales..... 91
Vías Locales..... 91

Capítulo II. Ordenamiento del Transporte..... 94

TÍTULO III. DISPOSICIONES ORGÁNICAS Y
PROCEDIMIENTOS..... 94

TÍTULO IV. RÉGIMEN DE SANCIONES..... 94

ANEXO Nº 1. DEFINICIONES 95

AÑO 2012

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



TÍTULO I. DISPOSICIONES PRELIMINARES

BASE LEGAL

Ley N° 27181. Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre. Art. 23, literal f).

Ley N° 27867. Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. Art. 45, literal a).

D.S. N° 017-2007-MTC. Reglamento de Jerarquización Vial.

Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

Manual de Diseño Geométrico de Vías Urbanas – 2005 – VCHI.

NORMAS GENERALES

El Reglamento vial urbano constituye el instrumento legal para la aplicación de las propuestas técnicas normativas para regular y jerarquizar las vías dentro del marco nacional y urbano, que permitan crear un sistema articulado y continuo tanto al interior de la ciudad, como en su área de influencia metropolitana.

CAPÍTULO I. SISTEMA VIAL

I.1 VIAS NACIONAL/REGIONAL

Artículo 1.- Son aquellas vías que nos articulan a nivel nacional. La Autopista del Sol y Agroindustrial están propuestas para evitar cruzar las zonas urbanas.

- Carretera Panamericana Norte – Tramo Vía de Evitamiento actual – Carretera Panamericana Sur.
- Autopista del Sol (ubicado lado Oeste de la ciudad. En proyecto de ejecución)

- Autopista Agroindustrial (ubicado lado Este de la ciudad. Propuesta)
- Carretera a Pomalca _ Inicia Tramo Av. Pedro Ruiz Este e intersección vial Av. Fitzcarrald.
- Carretera a Pimentel. Inicia su tramo en la Vía de Evitamiento actual.

I.2 VIAS INTER PROVINCIAL

Artículo 2.- Son aquellas vías que se articulan con las Provincias de Ferreñafe y Lambayeque.

- Carretera a Ferreñafe – Inicia Tramo Av. Agricultura e intersección vial Av. A.B. Leguía.
- Carretera a Lambayeque – Inicia intersección vial con Av. Los Tréboles.

I.3 VIAS INTER DISTRITAL/ METROPOLITANO

Artículo 3.- Determinadas por aquellas vías de 1er Orden que integra la Metrópoli hacia los distritos de Pomalca, Monsefú, Reque y Puerto Eten. Y las de 2do Orden conectan a los distritos de Santa Rosa, Ciudad Eten y San José.

1er Orden

- Carretera a Monsefú _ Inicia Tramo Vía de Evitamiento Sur actual con Av. Grau.
- Carretera Panamericana Sur a Reque.
- Carretera a Pomalca.
- Carretera a Puerto Eten _ Inicia Intersección Carretera Panamericana Sur.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



2do. Orden

- Carretera Monsefú a Ciudad Eten y Puerto Eten.
- Carretera Pimentel a Santa Rosa
- Carretera a San José _ Inicia Tramo Intersección Vía de Evitamiento Norte actual.

CAPÍTULO II. DE LA VÍAS URBANAS

Artículo 4.- Determinado por las vías que componen el distrito de Chiclayo.

JERARQUÍA Y CARACTERIZACIÓN DE VÍAS

Artículo 5.- En la organización y funcionamiento del Sistema Vial Urbano para Chiclayo y su área de influencia, se ha categorizado y jerarquizado de acuerdo a su función en el área urbana, definido en el Plano del Sistema Vial Metropolitano y sus correspondientes secciones viales.

- a) Vías Expresas
- b) Vías Arteriales
- c) Vías Colectoras
- d) Vías Principales
- e) Vías Locales

Artículo 6.- Las Vías Expresas están compuestas por las vías nacionales, interprovinciales e interdistritales identificadas en los artículos 1, 2 y 3 del presente reglamento, cuyas secciones son desde 60.00 ml a más.

Artículo 7.- Las Vías Arteriales presentan secciones de 50.00ml estas vías se dotarán de vías laterales del tipo local a efecto de dar servicio a las propiedades adyacentes.

En zonas multifamiliares y comerciales las vías arteriales se ampliarán lo necesario para tener una zona de estacionamiento y veredas, con accesos por las vías laterales de tipo local, de dimensiones recomendadas de 6.00 ml y 3.00 ml respectivamente.

Para el caso de Chiclayo, estas vías cumplen una función de circunvalar, caracterizadas por anillos que rodean a la ciudad e integran el sistema urbano metropolitano asentado en vías con una tendencia desplazada hacia el Oeste, determinando así tres niveles de anillos en progresión a su expansión urbana; el Anillo Vial 1, Anillo Vial 2 y Anillo Vial 3.

ANILLO VIAL Nº 3, se propone una continuidad en el tránsito vehicular conectándola con las vías de orden interprovincial e interdistrital, para definir su trazo se ha tomado los canales y drenes existentes.

Las vías que conforman este anillo son:

- Al Sur intersección carretera Panamericana Sur y Dren FAP.
- Dren FAP (canal Tocnope) intersección carretera a Pomalca.
- Canal Tocnope intersección vía colectora (secc. 12-12).
- Intersección vía colectora (secc. 12-12) y carretera a Ferreñafe.
- Acequia Chilape hasta interceptarse con Dren 3700.
- Dren 3700 intersección carretera Panamericana Norte

Proyecto:

“MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



- Intersección carretera Panamericana Norte continúa al Oeste por el Dren 3000.
- Intersección Dren 3000 carretera a San José, pasa por la vía lado Oeste de la Habilitación Urbana La Ensenada, y se prolonga hacia por el borde del límite de la expansión urbana de Pimentel.
- Al Sur en la intersección del canal Toccope y Dren 400 prolongándose hacia el lado Oeste hasta la intersección con la Autopista del Sol, continuando en el trazo del Dren hasta la inflexión en la coordenada $X=623192.40$, $Y=9245765.81$ subiendo al Norte hasta interceptarse con el límite distrital de Pimentel.

Anillo Vial N° 2, determinado por las vía existentes que articulan el sector central de la ciudad con la expansión urbana del lado Oeste.

Las vías que conforman este anillo son:

- Av. Leguía lado Este hasta la intersección con Av. Independencia.
- Al sur intersección Av. Independencia con Av. Fitzcarrald.
- Intersección Av. Fitzcarrald con carretera Panamericana Sur hasta el lado Oeste de la Av. Chinchaysuyo.
- Prolongación Oeste de la Av. Chinchaysuyo, Dren 3100 hasta la
- Intersección con anillo vial 3.
- El último tramo al Norte coincide con el anillo vial 3.

Anillo Vial N° 1, determinado por las vías existentes que bordea los tres distritos.

Las vías que conforman este anillo son:

- Al Norte con Av. Chiclayo.

- Intersección Av. Chiclayo con carretera a Ferreñafe, calle NN 858 y continúa Av. Mesones Muro – Av. Fitzcarrald.
- Intersección Av. Fitzcarrald y carretera Panamericana Sur hasta la intersección con Av. Gran Chimú.
- Av. Gran Chimú, Vía de Evitamiento hasta intersección con Dren 3000 y continúa al lado Este hasta la carretera Panamericana Norte.

Artículo 8.- Las Vías Colectoras son aquellas que tienen como función principal articular transversalmente y longitudinalmente con los anillos viales del ámbito urbano de la ciudad de Chiclayo.

Se consideran las siguientes vías:

- Av. Venezuela
- Av. México
- Ca. Elías Aguirre – Av. A. Santiago Salaverry - Av. Juan Tomis Stack
- Av. Bolognesi hasta la intersección de la Carretera Pimentel
- Av. Balta
- Av. Sáenz Peña
- Av. Agricultura
- Av. Miguel Grau
- Av. L. Gonzáles – Av. Sesquicentenario - Av. Los Incas
- Av. José María Escrivá de Balaguer hasta Av. A. B. Leguía

Artículo 9.- Las Vías Principales son aquellas vías que por su posición, escala, magnitud y continuidad en el sistema vial urbano de la ciudad, se interrelacionan con las Vías Colectoras formando circuitos viales, además de prestar servicios a las propiedades adyacentes.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



AVENIDAS CON ORIENTACION ESTE - OESTE

Estas vías presentan secciones a partir de 15.00 ml. a 42.00 ml. sobre la que se desarrolla diferentes niveles de uso comercial:

Av. Chiclayo – hasta Carretera Panamericana Norte

Av. México

Av. Venezuela – hasta Carretera Panamericana Norte

Av. Augusto B. Leguía – Av. Los Tréboles - Av. Belaúnde Terry

Av. El Dorado

Av. Oriente - Av. Pedro Ruiz

Av. Bolognesi

Av. Garcilazo de la Vega – hasta Av. Grau

Av. Chinchaysuyo – hasta Av. Colectora

Av. Las Américas – hasta Av. Cieza de León

Av. Elías Aguirre – Av. Salaverry – Av. Juan Tomis Stack – Carretera a Pimentel

AVENIDAS CON ORIENTACION NORTE – SUR

Estas vías presentan secciones a partir de 18.00 ml. a 42.00 ml. sobre la que se desarrolla algún tipo de uso comercial:

Av. Víctor Raúl Haya de la Torre – Av. Sáenz Peña – Av. San Martín

Av. Balta – hasta Av. Garcilazo de la Vega

Av. Luis Gonzáles – Av. Sesquicentenario – Av. Los Incas

Av. Lora y Lora – Av. J. Leonardo Ortiz – Av. Bolognesi cda. 2 – Av. Grau y su prolongación.

Av. Zarumilla – Av. Juan Tomis Stack cda. 7 y 8 – Av. El Carmen cda. 1 – Av. Pedro Cieza de León

Av. Jorge Chávez – Av. Fitzcarrald

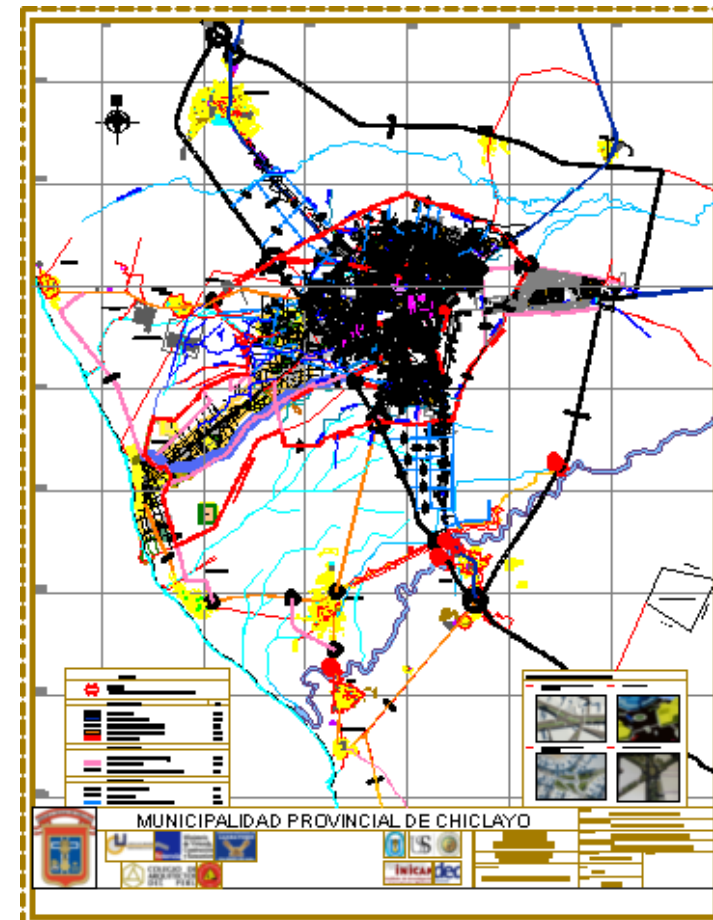
Av. Mariano Cornejo

Av. La Despensa

Av. Cajamarca – Prolong. Av. Cajamarca - Av. Colectora

Se propone en función a los anillos viales una jerarquía dentro de la estructura urbana de la ciudad, ordenadas bajo la normatividad del reglamento de Jerarquización Vial urbano, que clasifica en Vías expresas, arteriales, colectoras y locales.

SISTEMA VIAL METROPOLITANO



Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



Cuadro N° VIII-13: Tramos para cerramiento de las Vías Arteriales del Anillo Vial 3

VIA ARTERIAL	TRAMO
AV. MANUEL MESONES MURO	Tramo entre Av. Agricultura e intersección con Av. Nicolás de Piérola.
AV. NICOLAS DE PIEROLA	Tramo entre Av. J. Quiñones (salida a Ferreñafe) e intersección con Av. Manuel Mesones Muro
AV. MARIANO CORNEJO	Tramo entre Av. A.B.Leguía y Av. Eufemio Lora y Lora
AV. CHINCHAYSUYO	Tramo entre Av. Grau y Vía de Evitamiento
AV. A. B. LEGUIA PROLONGACION LADO NOROESTE	Tramo entre carretera Panamericana Norte y Av. Zarumilla
AV. ZARUMILLA	Tramo entre ca. Pedro Ruiz (Urb. Ciudad del Chofer) y Prolongación de la Av. A. B. Leguía.
AV. COLECTORA	Tramo entre Prolongación Av. Bolognesi y Av. Chinchaysuyo
CA. SERGIO BERMEJO QUIROGA	Tramo entre ca. C. Cubas Quijano (Urb. El Amauta) y Av. Garcilazo de la Vega.
CA. LA GRUTA	Tramo entre Av. Cieza de León y ca. Vicente Russo
CA. PULEN	Tramo entre ca. Vicente Russo e intersección con Av. Bolognesi
AV. EL EJÉRCITO	Tramo entre Av. Juan Tomis Stack y ca. Prolongación Los Naranjos
AV. CIEZA DE LEON	Tramo entre Av. Bolognesi y Av. Chinchaysuyo
PUENTES VEHICULARES	UBICACION
Puente vehicular-Av. M. Cornejo	Sobre acequia Cois.
Puente vehicular-Av. Colectora	Sobre acequia Chinchaysuyo
Puente vehicular-Av. Cieza de León	Sobre acequia Chinchaysuyo

Cuadro N° VIII-14: Tramos para cerramientos de las Vías Principales del Anillo Vial 2

VIA PRINCIPAL	TRAMO
AV. A. B. LEGUIA PROLONGACION LADO NOROESTE – DREN 3000	Tramo entre carretera Panamericana Norte e intersección carretera a San José.
AV. CHINCHAYSUYO PROLONGACION LADO NOROESTE – DREN 3100	Tramo entre carretera Panamericana Sur y Av. NN del anillo vial 3.
AV. NN LADO OESTE	Tramo entre carretera a San José y Dren 3100

Artículo 10.- Las áreas que forman parte del Derecho de Vía son de dominio público, inalienable e imprescriptible.

Artículo 11.- La Municipalidad Provincial de Chiclayo tiene a su cargo la construcción, mantenimiento, rehabilitación, remodelación, señalización horizontal y vertical, semaforización, ornato, publicidad y mobiliario urbano de las Vías Expresas, Arteriales y Colectoras del Sistema Vial Metropolitano, además de todas las vías del Distrito de Chiclayo.

Estas funciones serán efectuadas en coordinación con las Municipalidades Distritales de la jurisdicción donde se localicen dichas vías, las que emitirán la opinión correspondiente.

Artículo 12.- Las Municipalidades Distritales que conforman el sistema Metropolitano de Chiclayo, tendrán a su cargo el

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



mantenimiento, rehabilitación, señalización, ornato y mobiliario urbano de las Vías Locales de su jurisdicción, de acuerdo con las normas establecidas en la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972.

Artículo 13.- Corresponde a la Municipalidad Provincial de Chiclayo la definición del Derecho de Vía de las Vías Expresas, Arteriales y Colectoras, así como la determinación de la zonificación aplicable a sus zonas adyacentes en los respectivos planes urbanos. A las Municipalidades Distritales les corresponde la definición y aprobación del Derecho de Vía de las Vías Locales.

Artículo 14.- La Municipalidad Provincial de Chiclayo y las Municipalidades Distritales realizarán las acciones necesarias de control para el respeto de los Derechos de Vía de todas las vías del Sistema Vial Metropolitano.

Artículo 15.- El estacionamiento en todas las categorías de vías es de carácter público y en ningún caso puede ser objeto de derechos privados.

Artículo 16.- El estacionamiento en las Vías Arteriales y Colectoras con sección suficiente debe ser autorizado por la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte de la Municipalidad Provincial de Chiclayo y administrado por las Municipalidades Distritales correspondientes.

El estacionamiento en las Vías Locales, con sección de vía suficiente para garantizar la fluidez del tránsito vehicular, será autorizado y administrado por la Municipalidad Distrital correspondiente, debiendo poner en conocimiento de la Municipalidad Provincial de Chiclayo las autorizaciones otorgadas.

Artículo 17.- En todas las edificaciones que se efectúen en el área metropolitana de Chiclayo, se respetará el alineamiento del Derecho de Vía normado y se aplicará, cuando sea el caso, los retiros reglamentarios.

Artículo 18.- Encárguese a la Sub Gerencia de Planificación Territorial y Catastro la revisión y actualización permanente del Plan Vial Metropolitano, Nomenclatura Vial, en el proceso de ejecución y aplicación del Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano.

Artículo 19.- Encárguese a la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte de la Municipalidad Provincial de Chiclayo en el ámbito de su jurisdicción formular, gestionar e implementar el ordenamiento del tránsito, el sistema de transporte público sostenible, el plan regulador de rutas y otros instrumentos técnicos de gestión de su competencia.

TÍTULO II. DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

CONDICIONES DE DISEÑO

Artículo 20.- Las Secciones Viales Normativas establecidas para las vías de la ciudad de Chiclayo contribuyen a la estructuración del Sistema Vial Urbano, y forman parte del Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano 2011 - 2016. Los mismos que se identifican en los planos anexos.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



Artículo 21.- El diseño de las vías será de aplicación las establecidas por el Reglamento Nacional de Edificaciones, del Sistema Vial Metropolitano u otras normas conforme a Ley.

Artículo 22.- Para los casos de vías proyectadas, que impliquen soluciones especiales de trazo, sobre zonas topográficamente deprimidas ó características del suelo, la Municipalidad Provincial programará la realización de estudios específicos, que precisen la alternativa técnico-económica más factible para la expropiación y reservar los derecho de vía; introduciendo las adecuaciones que sean necesarias al trazo y secciones viales propuestas.

Artículo 23.- Será responsabilidad de la Municipalidad Provincial y en coordinación con las Municipalidades Distritales si fuera el caso, el trazado en el terreno y la demarcación de hitos de las vías proyectadas consideradas en el Sistema Vial Metropolitano, a fin de asegurar la reserva del área correspondiente.

Artículo 24.- Para el caso de los ensanches, se continúa con la intervención en aquellas calles que hayan alcanzado un avance del 70%, como se detalla a continuación:

Descripción Calle	Ubicación de la cuadra	Sección vial
Alfonso Ugarte	Cda. 7,8 y 9	Variable de 9 a 10 ml.
Daniel A. Carrión	Cda. 1	
J. Cuglievan	Cdas. 3,4,5,6,8,9,10	
A. Lapoint	Cda. 5, 6	
Colón	Cda. 4,5,6	
Lora y Cordero	Cda. 6, 9. Para la cda 10 prolongación de la calle.	

Vicente de la Vega	Cda. 6, 7(numeración par), 9,10	
Leoncio Prado	Cda 9, 10	

Artículo 25.-El requerimiento de estacionamiento estará dispuesto al interior de las edificaciones según el tipo de actividades a realizar, como se detalla en cuadro siguiente:

RESIDENCIAL R4 hasta R8	1 cada 2 Unidades de vivienda
SUPERMERCADOS	1 cada 20 personas
TIENDAS DE AUTOSERVICIO	1 cada 20 personas
MERCADOS	1 cada 20 personas
CINES, TEATROS	1 cada 16 asientos fijos
LOCALES CULTURALES Y CLUBES	1 cada 15 asientos fijos
INSTITUCIONES PÚBLICAS	1 cada 16 personas

Artículo 26.-En los casos excepcionales por déficit de estacionamiento, los espacios de estacionamientos requeridos, deberán ser adquiridos en predios que se encuentren a una distancia de recorrido peatonal aprox. 300 m. a 500m. a la Edificación que origina el déficit.

Artículo 27.- Las bermas de estacionamiento en las secciones viales deben estar diferenciadas por la textura del piso.

Artículo 28.- En las zonas consolidadas se exigirá retiros y/o alineamientos de predios y/o fachadas para los procesos de habilitación urbana ó si hubiera proyecto de remodelación y ampliación de vías; respetarán el derecho de vía hasta la ejecución de las obras.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



Artículo 29.- En las zonas urbanas ocupadas o consolidadas, cuando el presente Reglamento no disponga una solución vial específica, los criterios generales de diseño y las dimensiones establecidas se adaptarán a los módulos mínimos de secciones viales normativos.

INTERSECCIONES VIALES

Artículo 30.- En la ciudad de Chiclayo existen intersecciones viales de vital importancia para la eficiencia funcional del sistema vial urbano, ya sea por la jerarquía de las vías que las conforman, y/o por los flujos vehiculares importantes que transitan por ellas. Se prioriza la ejecución de las siguientes intersecciones viales:

1. Av. Fernando Belaúnde Terry con av. Augusto B. Leguía. SV.01
2. Av. Fernando Belaúnde Terry con av. Eufemio Lora y Lora.SV.02
3. Av. Mariscal Nieto con av. Fitzcarrald (salida a Pomalca). SV.03
4. Av. Augusto B. Leguía con av. Eufemio Lora y Lora.SV. 04
5. Ingreso Norte óvalo Av. A. B. Leguía con Carretera Panamericana Norte. IN.01
6. Ingreso Sur óvalo Av. Víctor Raúl Haya de la Torre con av. Gran Chimú.IS.01

Así como las identificadas en la Propuesta del Sistema Vial Metropolitano, los que serán sujeto de formulación de expedientes técnicos y proyectos respectivos.

Artículo 31.- Se tomará las previsiones y acciones necesarias para proyectar, reservar y construir los intercambios viales y/o pasos a desnivel, los cuales se basarán en estudios específicos aprobados por la Municipalidad Provincial de Chiclayo.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.

VÍAS LOCALES

Artículo 32.- Las Vías Locales son producto de los procesos de habilitación en las zonas urbanas consolidadas, de expansión o de reserva urbana. Las mismas que deberán coordinarse con la estructuración del Sistema Vial Metropolitano del Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano y del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Artículo 33.- Para el caso de las acequias, cursos de agua o drenes del sistema de riego, que crucen áreas urbanas estas serán canalizadas y consideradas como vías, para ello deben considerar un margen de seguridad establecido por la Dirección Regional de Agricultura – Autoridad Nacional del Agua:

Descripción	Margen de seguridad
Canal Principal	En ambos márgenes ancho 5ml.
Drenes	En ambos márgenes ancho 9ml
Lateral 1er orden	En ambos márgenes ancho 4ml.
Lateral 2er orden	En ambos márgenes ancho 4ml.
Lateral 3er orden	En ambos márgenes ancho 4ml

A estos márgenes de seguridad se sumará las dimensiones de las vías propuestas sobre su canalización. Si hubiera indicios de no presentar actividad hídrica, los cambios de trazos o cierre son objeto de evaluación de la Autoridad Nacional del Agua.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



CAPITULO II ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE

Artículo 34.- En el ordenamiento del transporte terrestre se consideran las siguientes acciones y/o proyectos:

- Construcción del Terrapuerto de Pasajeros de nivel Regional, ubicado en la Prolongación de la av. M. Grau (Antigua línea del ferrocarril Lambayeque – Puerto Eten) – Distrito La Victoria, sobre un terreno de 9.713 hás.
- Actualización del estudio de diagnóstico del Desarrollo de un Sistema Sustentable de Transporte Público en Chiclayo.
- Propuesta de un Sistema de Transporte Público Sustentable para la ciudad de Chiclayo.
- Solución técnica económica de las intersecciones viales críticas identificadas, previa elaboración de estudios específicos.
- Elaboración de proyectos viales identificados en el Plano del Sistema Vial Metropolitano.
- Estudio sobre ubicación de paraderos de transporte público urbano e interurbano en la ciudad.
- Realización de campañas permanentes de educación vial.
- Instalación de señalización de tránsito horizontal y vertical y automatización del control mediante semaforización de vías principales e de intersecciones viales críticas.
- Estudios de impacto ambiental sobre las emisiones de monóxido de carbono de las unidades de transporte público y privado en la ciudad.

TÍTULO III. DISPOSICIONES ORGÁNICAS Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO I. DE LA ADMINISTRACIÓN VIAL

Artículo 35.- Es responsabilidad de la Municipalidad Provincial de Chiclayo a través de la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte, las previsiones y acciones necesarias para proyectar, reservar y construir los intercambios viales y/o pasos a desnivel Que fueren aprobados por la municipalidad.

TITULO IV. REGIMEN DE SANCIONES

Artículo 36.- Los infractores de las disposiciones del presente Reglamento serán sancionados con las penas establecidas por el CUIS.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



ANEXO Nº 1. DEFINICIONES

a. VÍAS EXPRESAS

Las vías expresas, de acuerdo al ámbito de su jurisdicción, pueden subdividirse en: Nacionales/ Regionales, Subregionales y Metropolitanas.

Son aquellas vías que soportan importantes volúmenes de vehículos con circulación de alta velocidad, en condiciones de flujo libre. Unen zonas de importante generación de tránsito, concentraciones comerciales e industriales y extensas zonas de vivienda. Asimismo integran la ciudad con el resto del país.

En estas vías el flujo es ininterrumpido; no existen cruces al mismo nivel con otras vías, sino a diferentes niveles ó con intercambios especialmente diseñados. Sirven también a vías auxiliares de diseño especial.

Las vías expresas soportan vehículos livianos y pesados cuyo tráfico debe ser tomado en consideración para el diseño geométrico; no se permite vehículos menores mototaxis, motocicletas, bicicletas y otros similares.

En caso se permita servicio de transporte público de pasajeros, éste debe desarrollarse por buses, preferentemente en calzadas exclusivas con paraderos debidamente diseñados. No se permite la circulación de vehículos menores.

Las vías expresas nacionales están destinadas fundamentalmente para el transporte interprovincial y el transporte de carga, pero en el área urbana metropolitana urbana absorben flujos del transporte urbano.

Las vías expresas metropolitanas son aquellas que sirven directamente al área urbana metropolitana.

b. VÍAS ARTERIALES

Son aquellas que tienen por función transportar apreciables volúmenes de tránsito entre áreas principales de generación de tránsito y a velocidades medias de circulación. A grandes distancias se requiere de la construcción de pasos a desnivel y/o intercambios que garanticen una mayor velocidad de circulación. Pueden desarrollarse intersecciones a nivel con otras vías arteriales y/o colectoras. El diseño de las intersecciones deberá considerar carriles adicionales para volteos que permitan aumentar la capacidad de la vía.

En las vías arteriales se permite el tránsito de los diferentes tipos de vehículos. El transporte público autorizado de pasajeros debe desarrollarse preferentemente por buses ó STMP, debiendo realizarse por calzadas exclusivas cuando el derecho de vía así lo permita o carriles segregados y con paraderos debidamente diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito directo. Las vías arteriales deberán tener preferentemente vías de servicio laterales para el acceso a las propiedades. En áreas centrales u otras sujetas a limitaciones de sección, no es preciso considerar vías de servicio.

Cuando los volúmenes de tránsito así lo justifiquen, se construirán pasos a desnivel entre la vía arterial y alguna de las vías que la interceptan, aumentando sensiblemente el régimen de capacidad y de velocidad.

El sistema de vías arteriales se diseña cubriendo el área de la ciudad por una red con vías espaciadoras entre 1000 a 2000 metros entre sí.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



c. VÍAS COLECTORAS

Son aquellas que tienen por función trasladar el tránsito desde un sector urbano hacia las vías arteriales y/o vías expresas. Sirven por ello también a una buena proporción de tránsito de paso. Prestan además servicio a las propiedades adyacentes.

El flujo de tránsito es ininterrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas en los cruces con vías arteriales y otras vías colectoras.

En el caso que la vía sea autorizada para transporte público autorizado de pasajeros debe desarrollarse preferentemente por buses ó STMP, se deben establecer y diseñar paraderos especiales.

El sistema de vías colectoras se diseña cubriendo el área de la ciudad por una red con vías espaciadas entre 400 a 800 metros entre sí.

d. VÍAS PRINCIPALES

Son aquellas vías que por su posición, jerarquía, magnitud y continuidad en el sistema vial urbano de la ciudad, se interrelacionan con las Vías Colectoras formando circuitos viales, además de prestar servicios a las propiedades adyacentes.

e. VÍAS LOCALES

Son aquellas cuya función es proveer acceso a los predios en zonas urbanas consolidadas. Su definición y aprobación, cuando se trate de habilitaciones urbanas con fines de vivienda, corresponderá de acuerdo a Ley, a las municipalidades distritales, y en los casos de habilitaciones industriales, comerciales y de otros usos, a la Municipalidad Provincial de Chiclayo.

f. VÍAS DE DISEÑO ESPECIAL

Son todas aquellas cuyas características no se ajustan a la clasificación establecida anteriormente.

Se puede mencionar, sin carácter restrictivo los siguientes tipos:

- Vías peatonales de acceso a frentes de lote
- Pasajes peatonales
- Malecones
- Paseos
- Vías que forman parte de parques, plazas o plazuelas
- Ciclovías

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano.



PLAN DE DESARROLLO URBANO PDU 2011– 2016 METROPOLI CHICLAYO



CUADRO II- N° 01.

PARÁMETROS DE DISEÑO VINCULADOS A LA CLASIFICACIÓN DE VÍAS URBANAS

ATRIBUTOS Y RESTRICCIONES	VÍAS EXPRESAS	VÍAS ARTERIALES	VÍAS COLECTORAS	VÍAS LOCALES
Velocidad de Diseño	Entre 80 y 100 Km/hora Se registrará por lo establecido en los artículos 160 a 168 del Reglamento Nacional de Tránsito (RNT) vigente.	Entre 50 y 80 Km/hora Se registrará por lo establecido en los artículos 160 a 168 del RNT vigente.	Entre 40 y 60 Km/hora Se registrará por lo establecido en los artículos 160 a 168 del RNT vigente.	Entre 30 y 40 Km/hora Se registrará por lo establecido en los artículos 160 a 168 del RNT vigente.
Características del flujo	Flujo ininterrumpido. Presencia mayoritaria de vehículos livianos. Cuando es permitido, también por vehículos pesados. No se permite la circulación de vehículos menores, bicicletas, ni circulación de peatones.	Debe minimizarse las interrupciones del tráfico. Los semáforos cercanos deberán sincronizarse para minimizar interferencias. Se permite el tránsito de diferentes tipos de vehículos, correspondiendo el flujo mayoritario a vehículos livianos. Las bicicletas están permitidas en ciclovías.	Se permite el tránsito de diferentes tipos de vehículos y el flujo es interrumpido frecuentemente por intersecciones a nivel. En áreas comerciales e industriales se presentan porcentajes elevados de camiones. Se permite el tránsito de bicicletas recomendándose la implementación de ciclovías.	Está permitido el uso por vehículos livianos y el tránsito peatonal es irrestricto. El flujo de vehículos semipesados es eventual. Se permite el tránsito de bicicletas.
Control de Accesos y Relación con otras vías	Control total de los accesos. Los cruces peatonales y vehiculares se realizan a desnivel o con intercambios especialmente diseñados. Se conectan solo con otras vías expresas o vías arteriales en puntos distantes y mediante enlaces. En casos especiales, se puede prever algunas conexiones con vías colectoras, especialmente en el Área Central de la ciudad, a través de vías auxiliares.	Los cruces peatonales y vehiculares deben realizarse en pasos a desnivel o en intersecciones o cruces semaforizados. Se conectan a vías expresas, a otras vías arteriales y a vías colectoras. Eventual uso de pasos a desnivel y/o intercambios. Las intersecciones a nivel con otras vías arteriales y/o colectoras deben ser necesariamente semaforizadas y considerarán carriles adicionales para volteo.	Incluyen intersecciones semaforizadas en cruces con vías arteriales y solo señalizadas en los cruces con otras vías colectoras o vías locales. Reciben soluciones especiales para los cruces donde existan volúmenes de vehículos y/o peatones de magnitud apreciable.	Se conectan a nivel entre ellas y con las vías colectoras.
Número de carriles	Bidireccionales: 3 o más carriles/sentido	Unidireccionales: 2 ó 3 carriles Bidireccionales: 2 ó 3 carriles/sentido	Unidireccionales: 2 ó 3 carriles Bidireccionales: 1 ó 2 carriles/sentido	Unidireccionales: 2 carriles Bidireccionales: 1 carril/sentido
Servicio a propiedades adyacentes	Vías auxiliares laterales	Deberán contar preferentemente con vías de servicio laterales.	Prestan servicio a las propiedades adyacentes.	Prestan servicio a las propiedades adyacentes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio generado.
Servicio de Transporte público	En caso se permita debe desarrollarse por buses, preferentemente en " Carriles Exclusivos " o " Carriles Solo Bus " con paraderos diseñados al exterior de la vía.	El transporte público autorizado debe desarrollarse por buses, preferentemente en " Carriles Exclusivos " o " Carriles Solo Bus " con paraderos diseñados al exterior de la vía o en bahía.	El transporte público, cuando es autorizado, se da generalmente en carriles mixtos, debiendo establecerse paraderos especiales y/o carriles adicionales para volteo.	No permitido
Estacionamiento, carga y descarga de mercaderías	No permitido salvo en emergencias.	No permitido salvo en emergencias o en las vías de servicio laterales diseñadas para tal fin. Se registrará por lo establecido en los artículos 203 al 225 del RNT vigente.	El estacionamiento de vehículos se realiza en estas vías en áreas adyacentes, especialmente destinadas para este objeto. Se registrará por lo establecido en los artículos 203 al 225 del RNT vigente.	El estacionamiento está permitido y se registrará por lo establecido en los artículos 203 al 225 del RNT vigente

Fuente: Instituto de la Construcción y Gerencia. Manual de Diseño Geométrico de Vías Urbanas – 2005-VCHI.