

## REGLAMENTO DEL SISTEMA VIAL URBANO

### INDICE GENERAL

#### TITULO I:

##### DISPOSICIONES GENERALES

- CAPITULO I:** Definiciones y Condiciones Generales de Diseño.
- CAPITULO II:** Estructuración Funcional del Sistema Vial Urbano.
- CAPITULO III:** Clasificación y Jerarquización Normativa de las Vías.

##### **Vías de Integración Nacional.**

##### **Vías de Integración Regional.**

##### **Vías Principales**

##### a.- Vías Arteriales

##### a.1 Vías de Evitamiento

##### a.2 Vías del Tránsito Pesado Interurbano.

##### a.3 Anillos viales

##### **Vías Secundarias**

##### a). Vías Colectoras.

##### **Vías locales**

##### **Vías de Diseño Especial**

- CAPITULO III:** Vías del Centro Urbano.

- CAPITULO IV:** Intersecciones Viales y Puentes sujetos a estudios específicos.



## TITULO II:

### DISPOSICIONES GENERALES DEL DISEÑO DE VIAS

- CAPITULO I:** Condiciones Generales
- CAPITULO II:** Condiciones de Diseño en Zona de Expansión Urbana.
- CAPITULO III:** Condiciones de Diseño de las Vías del Centro Urbano de Pucallpa

## TITULO III:

### DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

- CAPITULO I:** Secciones Viales Normativas.
- CAPITULO II:** Retiro y Arborización.
- CAPITULO III:** Mobiliario Urbano.

## TITULO IV

### DISPOSICIONES ORGANICAS Y PROCEDIMIENTOS

- CAPITULO I:** De la Administración Vial.

## TITULO V

### REGIMEN DE SANCIONES

## TITULO I:

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1º.- **Consideraciones Generales.**

El Reglamento del sistema vial y de transporte para la ciudad de Pucallpa es un instrumento normativo de ordenamiento físico espacial el cual es de obligatorio cumplimiento para el sector público, privado y sociedad civil de la ciudad de Pucallpa.

En el planeamiento del Sistema o Esquema Vial del área urbana y de expansión urbana de la ciudad de Pucallpa, se ha tenido en cuenta la clasificación funcional de la red vial de tal manera que pueda cumplir sus funciones específicas principales que son: la **movilidad** es decir la de facilitar la circulación de personas y mercancías de una forma rápida, confortable y segura al interior de la ciudad; y la **accesibilidad** que permite el acceso a las propiedades y áreas públicas colindantes a las vías.

En el Plano de "Sistema Vial y de Transporte para la ciudad de Pucallpa", se establece el diseño del sistema vial Interurbano, sistema vial principal urbano que implica calificar: Tipo de vía, características y funciones que desempeñan cada una de ellas según sus niveles, para el servicio de transporte terrestre de pasajeros, de carga y de particulares, asignando la Infraestructura Complementaria – Terminales Terrestre de personas, de carga y para el servicio de turismo, estacionamientos, playas de carga y descarga. Y para las vías de la zona central de la ciudad se establece la sección transversal normativa. El Plano expresa tanto las vías existentes, como las proyectadas que completan el Sistema Integral para la ciudad.



Se considera que un sistema de clasificación afín al rol que cumplen las vías facilita la planificación y administración del transporte en la ciudad, evitando la congestión vehicular, el incremento de los accidentes de tránsito y el deterioro del medio ambiente. Por ello la presente clasificación atiende a los principios de especialización, jerarquía y funcionalidad, considerando Vías Semi-Expresas, Arteriales, Colectoras, Locales y Vías de Diseño Especial.

Asimismo, se estableció una jerarquización de vías en correspondencia a la función que cumplen en la interrelación de las diversas áreas de la ciudad, permitiendo los flujos y movimientos masivos de vehículos particulares, de transporte público de pasajeros y el de carga.

Artículo 2°.- **Ámbito de aplicación.-**

Abarca toda la superficie urbana interna de la ciudad de Pucallpa y el área de entorno que conecta a los anexos rurales.

Artículo 3°.- **De la Planificación Vial.-**

El Sistema Vial Urbano es la representación de las vías existentes y proyectadas de la ciudad, y muestra la forma que alcanzará la red vial local a corto, mediano y largo plazo.

Los Planes de Inversiones Municipales y Regionales para la construcción, rehabilitación, demarcación, construcción de puentes, intersecciones viales y otros, se elaboran sobre la base del Sistema Vial planificado.

Corresponde a la Sub-Gerencia de Planeamiento Urbano, Ordenamiento Territorial y Vialidad la elaboración y actualización periódica del Sistema Vial y la proposición de los cambios pertinentes a fin de que los Órganos de Gobierno (Concejo Municipal) puedan aprobarlos mediante Ordenanza.



Para efectos de aplicación del Reglamento del Sistema Vial y de Transporte como instrumento de gestión, debe conciliarse la base de datos que ofrece el catastro urbano y la nomenclatura vial de la ciudad de Pucallpa, el financiamiento para la elaboración de los proyectos definitivos del sistema vial interurbano y del sistema vial urbano para proceder con el trazado, apertura y ensanche vial, obras de pavimentación de vías, construcción de puentes y de encuentros/intersecciones viales en orden a prioridades. Así como la reestructuración de rutas de transporte terrestre en sus diversos niveles, implementación y puesta en funcionamiento de Terminales Terrestres definitivos en sus diversos niveles, la habilitación de playas de estacionamiento municipal y privado dentro del área de mayor actividad comercial y otras como acciones inmediatas en cumplimiento del plan.

La Planificación Vial incorpora el concepto de **Movilidad Urbana Sostenible** (Artículos 63° y 64° del Reglamento de Acondicionamiento territorial y Desarrollo Urbano Sostenible – D.S. N° 022-2016-VIVIENDA), que la define como *“el conjunto de estrategias y medidas planificadas destinadas a recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de personas y mercancías (logística urbana), favoreciendo los modelos de transporte que menos recursos naturales consumen y menos costos ambientales provocan”*.

Se realiza mediante intervenciones urbanas eficaces que están destinadas a reorganizar los accesos a los centros poblados urbanos, favoreciendo la circulación vehicular y peatonal, mejorando las señalizaciones e incrementando los niveles de seguridad vial, minimizando los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de los ciudadanos.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son instrumentos técnico normativos que sirven para la elaboración de los sistemas de movilidad multimodal, a fin de mejorar la interconexión de los centros urbanos, cuando se presentan procesos de crecimiento





socio-económico y dinámicos considerables de movilidad de personas y mercancías.

Su formulación es participativa y concertada con la sociedad civil y aprobada por la Municipalidad Provincial de su jurisdicción.

En el presente Plan Vial, se ha previsto obras de carácter regional y provincial tales como vías arteriales, vías colectoras, vías especiales intercambios viales y puentes; para lo cual los propietarios de los terrenos afectos están obligados a reservar las áreas necesarias para dichos fines, tal como lo establece el **Capítulo VII.-Obras de Carácter Regional o provincial del Reglamento Nacional de Edificaciones:**

*“Artículo 48.- En el caso que dentro del área por habilitar, el Plan de Desarrollo Urbano haya previsto obras de carácter regional o provincial, tales como vías expresas, arteriales, intercambios viales o equipamientos urbanos, los propietarios de los terrenos están obligados a reservar las áreas necesarias para dichos fines. Dichas áreas podrán ser utilizadas por los propietarios con edificaciones de carácter temporal, hasta que estas sean adquiridas por la entidad ejecutora de las obras.*

*Artículo 49.- Cuando una vía de nivel metropolitano, expresa, arterial, o un intercambio vial, afecte un área por habilitar de propiedad privada, el propietario podrá formular una solución vial alternativa que sea eficiente o, en su defecto, deberá ejecutar únicamente las obras correspondientes a la parte de vía destinada al servicio de la habilitación de su propiedad, dejando reservadas las áreas para la ejecución de las vías principales o de tránsito rápido (calzadas, separador central, alumbrado y otras), las que constituyen obras viales de carácter regional o provincial.*

*La entidad ejecutora de las obras viales o de equipamiento urbano deberá abonar el justiprecio del valor del terreno reservado, según lo determinado por el Consejo Nacional de Tasaciones, previamente a su ejecución.*

*Artículo 50.- En todos los casos, las áreas de las reservas para obras de carácter regional o provincial, se descontaran de las áreas brutas materia de la habilitación, para los efectos de cómputo de aportes, así como para el pago de tasas y derechos”.*



La Planificación Vial implica también la aplicación de normas que sirvan para la ejecución del Plan Vial como lo es la **Expropiación Urbanística** normada por el Artículo 95° del D.S. N° 022-2016-VIVIENDA que la define como *“una modalidad de la función expropiatoria del Estado, mediante la cual se produce una transferencia forzosa del derecho de propiedad sustentada en causa de seguridad nacional o necesidad pública con fines urbanísticos, ya sea para la ejecución de obras públicas, o para procesos de Reurbanización y para dar cumplimiento al planeamiento urbano y a la normativa urbanística, en concordancia con la función social de la propiedad y dentro del marco legal vigente que regula a la expropiación”*(D.Leg. N° 1192).

Dentro de este contexto el Plano del Sistema Vial ha determinado la necesidad de la expropiación urbanística de lotes de propiedad privada que hagan posible lo siguiente:

- ❖ Prolongación del Jr. Ucayali y su empalme con el Psje. Rafael de Souza (Tramo: Jr. Salaverry – Jr. Zavala (Manzana N° 71).
- ❖ Conexión del Jr. Urubamba en su intersección con la Av. Circunvalación- John F. Kennedy (Manzana N° 323).
- ❖ Continuidad de la Av. Arborización: Tramo Calle N° 02 (A.H. Federico Basadre) hasta la Av. Centenario.
- ❖ Continuidad total de la Av. Amazonas (Sector Yarinacocha): Tramo: Ca. Luis Banchemo Rossi – Urb. Ana María (Mz. 303).

#### Artículo 4.- **Del Objeto del Reglamento.-**

Por el presente Reglamento se define la clasificación normativa de las vías de la ciudad de Pucallpa, las competencias provinciales y distritales en relación a la administración del sistema vial; el trazo, recorrido y derechos de vía; las secciones viales normativas; la reserva de área para intersecciones viales sujetas a estudios específicos y la ubicación de puentes necesarios según las previsiones del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Pucallpa 2017-2027



## CAPITULO I

### ESTRUCTURACION FUNCIONAL DEL SISTEMA VIAL URBANO

Artículo 5°.- La Estructuración del Sistema Vial Urbano está basado en la especialización de las vías, destinadas cada una de ellas a una función específica y acomodándolas a cumplir lo mejor posible su función. Esta especialización se justifica fundamentalmente desde tres puntos de vista:

En primer lugar, por un **criterio de capacidad y nivel de servicio**. A medida que las dimensiones de la ciudad aumentan, los desplazamientos urbanos son de mayor longitud y el tiempo empleado en el transporte tiene una trascendencia más importante. Conseguir velocidades relativamente altas, pueden ahorrar muchas horas al año y eso solo se logra cuando las calles se proyectan de forma adecuada. Al estudiar la capacidad se comprueba como el estacionamiento en las calles y los accesos demasiado próximos la disminuyen considerablemente.

En segundo lugar, por un **criterio de seguridad**, ya que la confusión que se produce en la calle cuando la intensidad de tráfico es importante y parte de los vehículos circulan de prisa, hace aumentar rápidamente el índice de accidentes.

Y por último, por un **criterio funcional**, tanto desde el punto de vista de las vías principales, que en todos sus aspectos han de proyectarse con ese criterio, como el de las vías locales, en las que hay que evitar en lo posible un tráfico intenso y rápido que perturba considerablemente la vida urbana.

Dentro de un criterio amplio de planeación, la red vial, tanto urbana como rural, se debe clasificar de tal manera que se puedan fijar funciones específicas a las diferentes vías y calles, para así atender las necesidades de movilidad de personas y mercancías, de una manera rápida, confortable y segura y a las necesidades de accesibilidad a las distintas propiedades o usos de áreas colindantes.





**CUADRO N° 01. CLASIFICACION FUNCIONAL TIPICA DE REDES VIALES Y DE SENDAS**

CLASIFICACION	FUNCIONES PRINCIPALES	INSTALACIONES PARA T.M. SEPARADAS	INSTALACIONES SEGREGADAS PARA AUTOBUS	PORCENTAJE DE Km. DE VIAS	ACCESO DIRECTO A TERRENOS	VELOCIDAD DE DISEÑO ESTANDAR	ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS MOTORIZADOS	COMENTARIOS
SENDAS PEATONALES	Circulación Segura de Peatones	SI	NO	n.a.	Sin restricciones	n.a.	Prohibido	Esencial para edificios sin acceso vial
CICLOVIAS	Circulación Segura de Bicicletas	SI	NO	n.a.	Sin restricciones	n.a.	Prohibido	Preferentemente Sistemas continuos
CALLES LOCALES	Acceso a terrenos y propiedades	Veredas deseables	No requeridas	60 - 80	Sin restricciones	30 - 40 Km/hr	Permitido	Debe desalentarse el tránsito de paso
VÍAS COLECTORAS	Vincula Calles Locales y arteriales	Veredas usualmente necesarias	No requeridas	5 - 10	Por lo general sin restricciones	40 - 50 Km/hr	Limitado	Desalienta el tránsito de paso
VÍAS ARTERIALES	Movimiento inter comunidades e intra ciudad	Veredas obligatorias. Senda para bicicletas si la demanda es suficiente	Deseable donde el tránsito de autobús y general tienen niveles altos	15 - 30	Acceso solo a generadores mayores de tránsito	50 - 75 Km/hr	Limitado o prohibido	Generalmente la columna vertebral del sistema arterial urbano
AUTOPISTAS CON ACCESO LIMITADO	Tránsito de mas larga distancia extra e intra metropolitano	Ninguna	Deseable si el volumen de autobuses es alto y la tuta sufre por la congestión	n.a.	No se permite acceso a terrenos	75 Km/hr o mas	Prohibido	Intersecciones a distinto nivel

Nota : n.a. No aplicable; Km/h = Kilometros por hora

Fuente : Ciudades en Movimiento; Revisión de la Estrategia de Transporte Urbano del Banco Mundial

Artículo 6°.- Con el procedimiento de la jerarquización de las vías públicas se configura el SISTEMA VIAL PRINCIPAL, que está constituido por un sistema vial continuo en su estructura, que tiene por función principal canalizar y soportar grandes volúmenes o flujos masivos de vehículos, uniendo e interrelacionando los principales centros dinamizadores de la actividad urbana, concentraciones comerciales y de industria con las vías de integración interregional, además de captar zonas de importante generación de tránsito, como de extensas áreas de vivienda.

En el caso de Pucallpa, estas vías reciben el tránsito pesado y el de pasajeros y canalizan los flujos de transporte urbano masivo.

La estructura de este Esquema Vial está constituido por las Vías Nacionales, Regionales y **Arteriales**.

Las **vías arteriales**, permiten el tránsito vehicular con media y alta fluidez en recorridos continuos al interior de la ciudad, requieren de calles laterales de servicio para el acceso a las propiedades, entradas limitadas con pocos cruces; estas vías están conectadas con las vías nacionales y regionales y permite una buena repartición del tráfico a las vías del tráfico interno colectoras y a las vías locales.

En estas vías deben evitarse interrupciones en el flujo de tráfico. En las vías de doble sentido, definir los sentidos mediante un separador central (berma central).

En las intersecciones donde los semáforos están cercanos, deberán ser sincronizados para minimizar las interferencias al flujo directo. Los peatones deben cruzar solamente en las intersecciones o en cruces semaforizados especialmente diseñados para el paso de peatones.

Los paraderos del transporte público deberán ser diseñados para minimizar las interferencias con el movimiento del tránsito directo.

En las vías arteriales, el estacionamiento y descarga de mercancías está prohibido y admite el aparcamiento público en locales privados cuando las vías de su ubicación tengan la sección transversal igual o mayor a 14.00 ml.

El término Vía arterial, no equivale al de Avenida, sin embargo muchas vías arteriales o principales han recibido genéricamente la denominación de tales.

Artículo 7°.- El siguiente nivel de esta jerarquización de vías está conformado por el SISTEMA VIAL SECUNDARIO de la ciudad de Pucallpa, el mismo que está constituido por vías que canalizan el flujo vehicular y peatonal de la ciudad con los centros de la industria el comercio y los servicios conectándolos con las vías principales, complementando así la estructura vial del Esquema Vial Primario definido anteriormente. Este Esquema Secundario solo tiene continuidad en lo necesario en el recorrido de sus vías, para permitir una estructura eficiente del transporte público convencional. La estructura de este Esquema Vial está constituido por las **Vías Colectoras**.

La **función** de las **vías colectoras**, sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las vías arteriales en algunos casos a las Nacionales y Regionales, cuando no es posible hacerlo por intermedio de las vías arteriales. Dan servicio al tránsito de paso como a las propiedades adyacentes. Integran el circuito distribuidor principal, receptor del tráfico de las vías locales, requiere áreas de estacionamiento y jardinería laterales. Admite el transporte público en buses, camioneta rural y autos.

Este tipo de vías, han recibido muchas veces el nombre genérico de jirón, vía parque e inclusive avenida.

Las características del **flujo de tránsito** es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizados, cuando empalman con vías arteriales y con controles simples, con señalamiento horizontal y vertical, cuando empalman con vías locales.

El estacionamiento de vehículos se realiza en estas vías en áreas adyacentes, especialmente destinadas para este objeto, mas no en alguna senda y/o carril de la calzada.



Artículo 8°.- El último nivel de esta jerarquización corresponde al SISTEMA VIAL LOCAL, el mismo que está constituido por los las vías locales no consideradas anteriormente, que son básicamente las vías provenientes de las habilitaciones urbanas o asentamientos humanos y cuya función principal consiste en conectar las zonas de viviendas con las vías principales y secundarias.

La estructura de este Esquema Vial está constituida por las **Vías Locales** (Principales y secundarias).

Las **vías locales** son aquellas cuya función principal es promover el acceso a los predios o lotes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio, generado tanto de ingreso como de salida.

Por ellas transitan vehículos livianos, ocasionalmente semipesados; se permite estacionamiento vehicular y existe tránsito peatonal irrestricto. Las vías locales se conectan entre ellas y con las vías colectoras.

Son calles interiores dentro de los barrios o sectores y conectan distancias cortas con vías colectoras y arteriales o son receptoras del tráfico de pasajeros, calles de servicio y pasajes de tipo quinta.

En estas vías el diseño y características se determinan en los procesos de Habilitación Urbana

Artículo 9°.- Adicionalmente, a este Sistema Vial Primario y Secundario de la ciudad, se ha diseñado y establecido un **ESQUEMA VIAL DEL CENTRO URBANO PUCALLPA** de características especiales, dado que la mayoría de sus vías están consolidadas y en las que el tránsito y movimiento vehicular se ceñirá o adecuará a las secciones viales existentes sin recurrir a mayores ensanches de las mismas, definiéndose las necesarias áreas de estacionamiento y paraderos de transporte público para que no se dificulte o congestione la circulación vehicular, además del mejoramiento de la circulación peatonal remodelando y construyendo las veredas necesarias para que el peatón no invada la calzada.

Este Esquema Vial permite la conexión, entrada y salida de los tres grandes flujos de tránsito que vincula las zonas industriales y de



vivienda de Pucallpa con el Centro Urbano caracterizado por su concentración comercial, financiera e institucional, constituyendo un circuito principal y secundario que pueda soportar el tráfico vehicular permitiendo recorridos homogéneos y rápidos al interior del mismo.

La estructura de este Esquema Vial está constituido también por vías locales Principales y Secundarias, que se plasma en el plano correspondiente.

## CAPITULO II

### CLASIFICACION Y JERARQUIZACION NORMATIVA DE LAS VÍAS

#### Artículo 10.- **Definiciones.-**

**Acera:** Parte de la vía, destinada al uso de peatones (Vereda).

**Alameda o Vía Parque.** Es una avenida o calle mayor cuyo diseño, con criterio paisajista, considera tratamiento especial de jardinería o arborización de ancho constante o variable como parte de su sección transversal.

**Área de estacionamiento:** Lugar destinado para el estacionamiento de vehículos.

**Autopista:** Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control total de accesos.

**Avenida o calles Mayores.-** Vía vehicular de tres o mas sendas de circulación, en uno o dos sentidos de tránsito, preferentemente con vías de servicio laterales para acceso a las propiedades.

Las avenidas o calles mayores sirven también principalmente para el tránsito de paso. Deberán tener vías de servicio laterales para el acceso a las propiedades. Sus intersecciones son a nivel con las vías de importancia menor. Cuando se habiliten pasos a desnivel en las avenidas, aumentando sensiblemente el régimen de capacidad y velocidad, la avenida deviene en una vía semi-expresa.

**Berma:** Parte de una carretera o camino contigua a la calzada, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones (Banquina).





**Calzada de Circulación Lenta.-** En vías arteriales y colectoras, denominadas como circulación lenta (CL) es la superficie calificada para el tránsito terrestre de todo tipo de vehículos, con tráfico lento, que hacen las veces de vía de servicio, sirven para el acceso a las propiedades, estacionamiento prohibido.

**Calzada:** Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.

**Calle.** Vía vehicular de servicio local, de una o dos sendas, con una longitud de un frente de manzana o cuadra.

**Calles de acceso único.** Son las vías que tienen acceso a otra vía por solo uno de sus extremos rematando por el otro en una plazoleta de volteo que permite el fácil retorno de los vehículos.

**Camino:** Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones, y animales.

**Carretera:** Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.

**Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

**Circulación.-** Acción de circular, tránsito por las vías públicas

**Cruce a nivel:** Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Paso a nivel).

**Cuneta:** Zanja al lado del camino o carretera destinada a recibir aguas pluviales.

**Empalme de Vías.-** Es sinónimo de entroncar vías, suceder a otra sin interrupción.

**Encuentros Viales.-** Espacio en el que se encuentran 2 o más vías

**Estacionamiento.-** Es el espacio físico, lugar o parte de la vía pública donde se deja o aparca los vehículos por un tiempo indeterminado.

El aparcamiento en línea o aparcamiento en paralelo es una forma de estacionamiento de automóviles que consiste en situar el vehículo en una línea paralela al lateral de la calzada, a diferencia del aparcamiento en batería donde se sitúan los vehículos en perpendicular u oblicuamente al borde de la calzada.

**Intersección:** Área común de calzadas que se cruzan o convergen



**Jirón.** Vía vehicular de servicio local, de una o dos sendas, con una longitud de más de un frente de manzana o cuadra.

**Pasaje.** Sendero o pasaje peatonal, vedado al paso de vehículos, con excepción de ambulancia, carros de bomberos y policiales.

**Vía:** Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.

**Vías de diseño especial.** Son todas las que no se ajustan a los patrones establecidos anteriormente, y que constituyen: malecones, paseos, etc. Sus características serán aprobadas a criterio de la Comisión Técnica, en cada caso.

**Vía de acceso restringido:** Vía en que los vehículos y las personas sólo tienen oportunidad a ingresar o salir de ella, por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la Autoridad competente.

**Vía Expresa o Autopista.-** Vía que soportando grandes volúmenes de vehículos con altas velocidades, une zonas de importante generación de tránsito, como extensas áreas de viviendas, concentraciones comerciales y de industria. Estas vías sirven principalmente al tránsito de paso y sus accesos y salidas están totalmente controlados, es decir, que se realizan sólo en algunos sitios y mediante rampas de diseño especial. Sus intersecciones con otras vías se efectúan a diferente nivel.

Las vías expresas sirven también de acceso a las propiedades vecinas, cuando están provistas de vías laterales a nivel con el sistema de calles.

**Vía Privada:** Vía destinada al uso particular.

**Vía Pública:** Vía de uso público, sobre la cual la Autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones.

**Vía urbana:** Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y eventualmente de animales (Calle), tiene la calidad de bien de uso público bajo la conservación y administración de los municipios.

**Vía Rápida.-** La vía rápida es esencialmente un par de carreteras paralelas, cada una con circulación en un solo sentido y con dirección opuesta respecto una de la otra con una completa separación entre sí y libre de intersección a nivel. La circulación fluye libre de interrupciones de semáforos y la circulación que cruza lo hace por arriba o por debajo de la vía rápida y el acceso a propiedades lindantes está cerrado. Estacionamiento prohibido.



**Vía de Servicio.-** Las vías de servicio son esencialmente calles laterales debidamente separadas de la vía rápida, que sirven para el acceso a las propiedades. Estacionamiento prohibido.

**Terminal Terrestre.-** Infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre que cuenta con instalaciones y equipamiento para embarque y desembarque de personas y/o mercancías.

Local destinado al despacho y recepción de vehículos de la flota del transportista autorizado y de embarque y desembarque de pasajeros, equipajes, encomiendas y carga cuando corresponda, diseñado, construido y equipado conforme a los requerimientos establecidos en la ley.


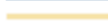

**Zona rígida:** Área de la vía en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos las 24 horas.

#### Artículo 11°.- **Clasificación y Jerarquización de las Vías.-**

En el planteamiento de la estructuración del Sistema Vial Urbano de la Ciudad de Pucallpa y su ámbito inmediato; se ha definido a las vías bajo las siguientes categorías; jerarquizadas de acuerdo a su función en el área urbana. Esto según el Manual de Elaboración de Planes de Desarrollo Urbano y el RNE.

- a) Vía de Integración Nacional.
- b) Vías de Integración Regional.
- c) Vías Principales
  - Vías de Evitamiento.
  - Vías de la Ruta de Transporte Pesado Intraurbano
  - Anillos viales
  - Vías Arteriales
- d) Vías Secundarias
  - Vías Colectoras
- e) Vías locales
  - Vías de Diseño Especial.
  - Vías del Centro Urbano (preferenciales)



LEYENDA	
<b>SISTEMA VIAL DE INTEGRACION REGIONAL</b>	
	VIA SUB REGIONAL (NR)
<b>SISTEMA VIAL PRINCIPAL URBANO</b>	
	VIA ARTERIAL (A)
<b>SISTEMA VIAL SECUNDARIO URBANO</b>	
	VIA COLECTORA (C)
<b>SISTEMA VIAL LOCAL</b>	
	VIA LOCAL PRINCIPAL (LP)
<b>SISTEMA VIAL CENTRO URBANO</b>	
	VIA CENTRO URBANO (CU)
<b>SISTEMA VIAL ESPECIALES</b>	
	BOULEVARD (B)
	VIAS MALEGON (VM)
	CICLO VIAL (CV)
<b>ANILLOS VIALES</b>	
	ANILLO VIAL
	LIMITE DE EXPANSION URBANA
<b>SIMBOLO</b>	<b>DESCRIPCION</b>
	PUNTES

Artículo 12°.- La **Vía de Integración Nacional** de la ciudad de Pucallpa está definida por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC por la Transversal Este-Oeste conformada por el Eje Lima, Chacabuco, Chosica, La Oroya, Cerro de Pasco, San Alejandro y Pucallpa; vinculando así la ciudad de Pucallpa con las ciudades de gran importancia, como Tingo María, Huánuco, Huancayo y Lima con quienes se articulan las actividades comerciales de mayor escala principalmente de productivas.

Esta vía denominada Carretera Federico Basadre está destinada fundamentalmente para el transporte pesado de carga y el transporte Interprovincial de pasajeros y según la Resolución Ministerial N° 582-2005-MTC. el derecho de vía de la misma es de 50.00 ML.

Artículo 13°.- Las **Vías de Integración Regional** son aquellas que comunican e integran los distintos centros poblados de la Región Ucayali con la ciudad de Pucallpa, que es la capital y centro principal de la misma por la jerarquía roles y funciones que cumple.



Asimismo, se consideran dentro de esta categoría a las Vías Interurbanas que tiene como función principal la comunicación del Sistema Vial Urbano de la ciudad de Pucallpa.

- a. Carretera Federico Basadre – Pucallpa Km. 05 hasta la Divisoria Km 214.
- b. Carretera Campo Verde – Tournavista.
- c. Carretera Campo Verde - Nueva Requena.
- d. Carretera Alexander Von Humboldt - Puerto Inca.
- e. Carretera Neshuya - Curimana.
- f. Carretera San José de Tushmo – San Juan – San Francisco
- g. Carretera San Francisco - Nueva esperanza - Shambo Porvenir Naranjal.

Artículo 14º- Las **Vías Urbanas** son aquellas que sirven para relacionar entre sí a los diferentes sectores de la ciudad, articulándola homogéneamente con las vías de integración nacional y regional, y están destinadas a canalizar los flujos del transporte urbano. Se subdividen en:

**a). VIA DE EVITAMIENTO.**

Es la vía con jerarquía de arterial que articulará los sectores periféricos de la ciudad y la que servirá para la transitabilidad del Transporte Pesado, que se genera en los Distritos de Manantay (Industria maderera) y en el Distrito de Yarinacocha.

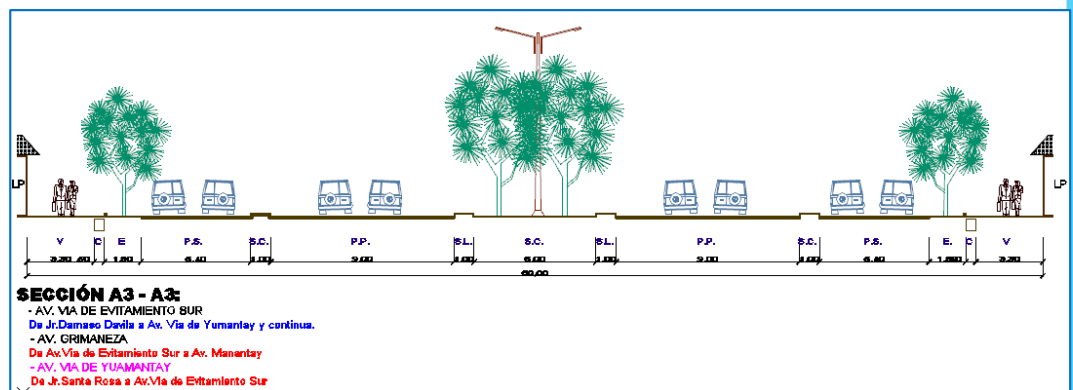
Para el Planteamiento de esta Vía se ha tenido en cuenta la localización de los usos que requieren servicio de carga definiéndose así 2 ejes destinados al Transporte de carga pesada.

**Sector Sur:** Esta se inicia en la intersección con la Avenida Manantay (Zona industrial de la madera), luego cruzando la Universidad Nacional de Ucayali (UNU) se conecta con el límite sur de la Habilitación Urbana Municipal (HUM), luego se proyecta hacia el Oeste hasta llegar al futuro Parque Industrial de Pucallpa. Se ha considerado para esta vía una sección transversal de 60.00 ML.





**Sector Norte:** Se inicia en el Ovalo de la Identidad Regional (Km. 10+500 de la carretera Federico Basadre) con el acceso al Caserío Cashibococha hasta interceptarse con la Prolongación del Jr. 2 de Mayo, luego por el Jr. Circunvalación (Línea de Alta Tensión) continuando por la carretera que une los caseríos San Pablo de Tushmo, San José hasta el Caserío San Juan. Para esta vía se ha previsto una sección transversal de 30.00 ML., salvo el tramo definido por el Jr. Circunvalación que por su estado de consolidación y saneamiento de predios tendrá 20.00 ML. con un diseño geométrico que le continúe con el resto de la vía.



### b). VÍAS DE LA RUTA DE TRANSPORTE PESADO INTRAURBANO.

Para la definición de esta ruta que involucra vías de diversas secciones se ha tomado en consideración, con algunas variantes lo contemplado en la Ordenanza N°004 – 2005 – MPCP "Cambio de Zonificación y Ordenamiento de las Vías Urbanas para la Transitabilidad del Transporte Pesado en Beneficio del Proyecto Portuario de Pucallpa".

Las vías involucradas en esta ruta o recorrido destinadas a la Transitabilidad del Transporte Pesado en beneficio del Proyecto Portuario de Pucallpa son las siguientes:

➤ **Para el Ingreso al Terminal Portuario de Pucallpa:**

Carretera Federico Basadre -Avenida Centenario hasta la intersección con la Avenida Pachacutec.

Avenida Pachacutec (Entre la Avenida Centenario y la Av. Unión)



Avenida Unión (entre Av. Pachacutec y Jirón Víctor Montalvo).

Jirón Víctor Montalvo (entre el Jirón Guillermo Sisley y Jirón El Arenal).

Jirón El Arenal (entre Jirón Víctor Montalvo y Av. Sáenz Peña).

Av. Sáenz Peña (Entre el Jirón El Arenal y el Jirón Cahuide).

Jirón Cahuide (Entre Av. Sáenz Peña y la Av. Mariscal Castilla).

➤ **Para Salida del Terminal Portuario de Pucallpa:**

Jr. Cahuide (entre la Av. Mariscal Castilla y Av. Sáenz Peña).

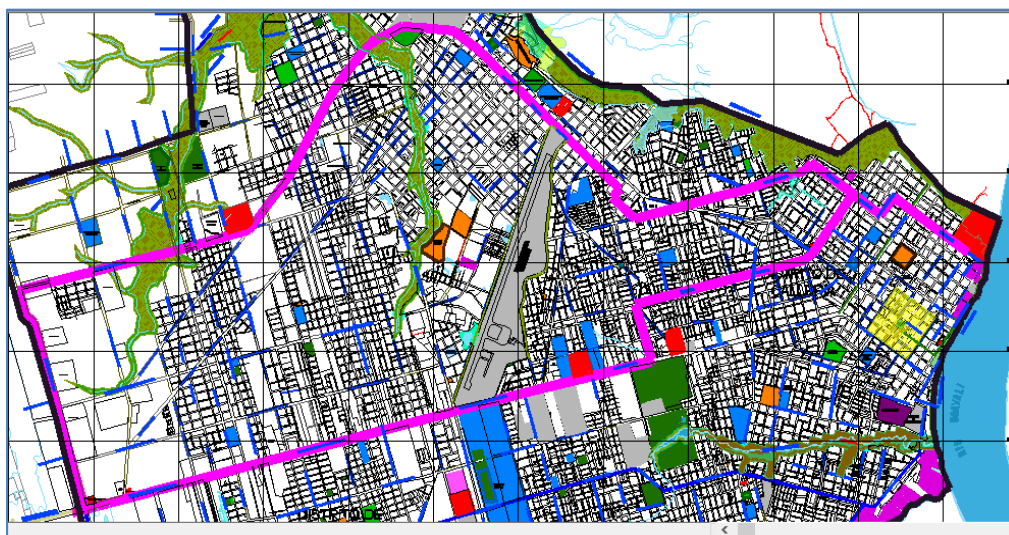
Av. Sáenz Peña (entre Jr. Cahuide y Jr. Comandante Suarez).

Jr. Comandante Suárez (entre Av. Sáenz Peña y la Av. John F. Kennedy-Circunvalación).

Av. John F. Kennedy-Av. Circunvalación (entre Jr. Comandante Suarez y Av. Miraflores).

Av. Miraflores (entre Av. John F. Kennedy-Av. Circunvalación y el Jr. Pachitea-Av. Pachacutec).

Jirón Pachitea -Av. Pachacutec (entre Av. Miraflores y Av. Centenario).

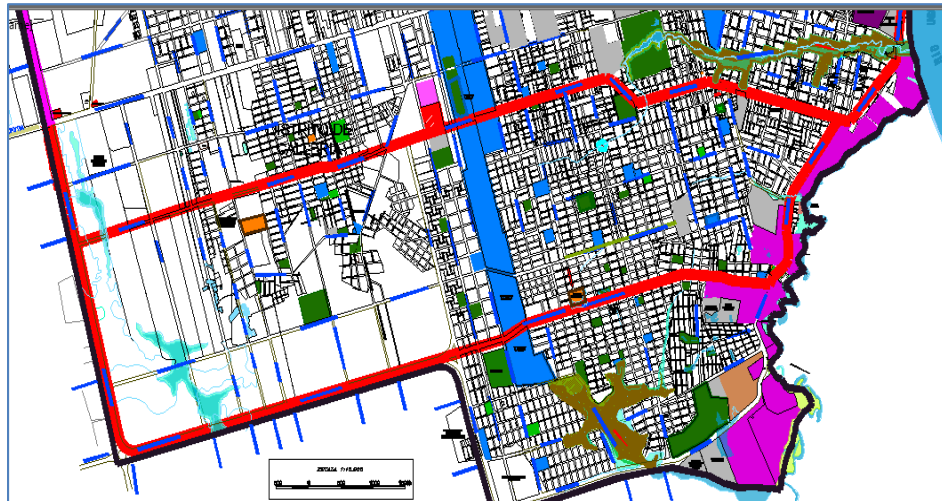


Vías destinadas a la Transitabilidad del Transporte Pesado en beneficio de las madereras del Distrito de Manantay son las



siguientes:

- Para el Ingreso al Centro Maderero de Pucallpa:**  
 Avenida Centenario – Vía de Yumantay hasta intersección con la Avenida Túpac Amaru),  
 Av. Túpac Amaru hasta la Av. Manantay  
 Av. Manantay (entre Av. Túpac Amaru y Av. Ramiro Priale)
- Para el Ingreso al Centro Maderero de Pucallpa:**  
 Av. Manantay (entre la Av. Túpac Amaru y la Av. Ramiro Priale)  
 Av. Ramiro Priale – Av. Vía de Evitamiento Sur (entre la Av. Manantay y Av. Vía de Yumantay)  
 Av. Vía de Yumantay (entre la Av. Vía de Evitamiento Sur y la Carretera Federico Basadre)



### c). VÍAS ARTERIALES

Son aquellas vías que por su posición, jerarquía, magnitud y continuidad en el sistema vial urbano, articula cada uno de los Sectores Urbanos de la ciudad de Pucallpa, los vincula con sus respectivos Subcentros de servicios y con los Anillos Viales arteriales. Llevan volúmenes medios de vehículos, a velocidad media de circulación

A partir de estas vías se propone consolidar "Ejes Sectoriales de Comercio y Servicios" que puede generar, promover e inducir actividades comerciales y de servicios a nivel de sectores, proponiéndose una zonificación comercial adecuada.

Teniendo en consideración el emplazamiento de la ciudad de Pucallpa sobre la ribera izquierda del Río Ucayali, esta determinó que en su proceso histórico de crecimiento esta se articulara mediante ejes viales radiales hacia otros centros poblados, como ejemplo el principal eje hacia el Oeste que lo articula mediante la Carretera Federico Basadre con la capital de la República, el eje noroeste hacia Puerto Callao-Yarinacocha y el eje sur hacia Manantay. Posteriormente, el crecimiento acelerado de la urbe determinó la conurbación de estos centros poblados constituyendo la actual ciudad de Pucallpa. Por ello estas vías arteriales se denominan:

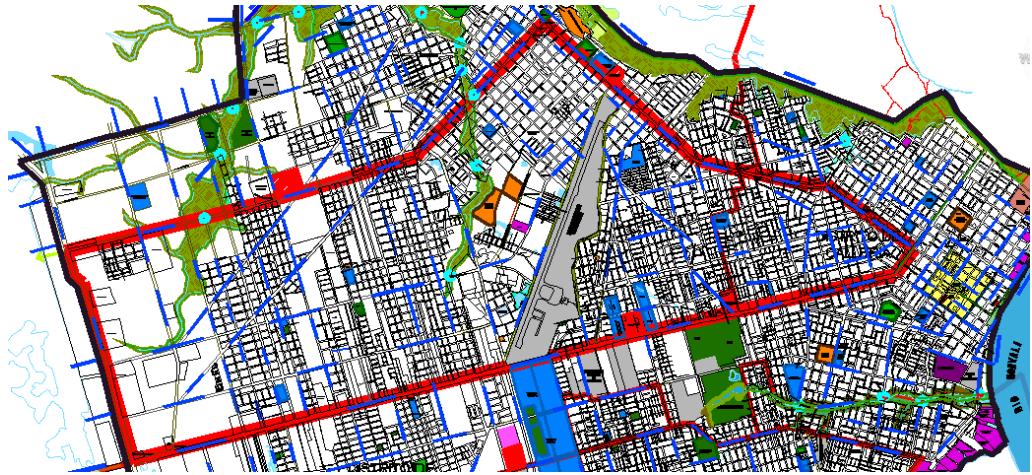
### c.1 Anillos Viales.

Un anillo vial es una autopista, carretera o avenida que circula alrededor o dentro de una ciudad o área metropolitana, rodeándola total o parcialmente, con el fin de que los vehículos que realicen una ruta, sin intención de entrar en ella, eviten atravesarla en travesía. Además los vehículos usan este tipo de vías para elegir el acceso que más les interese para penetrar en la ciudad, o incluso para ir de un sitio a otro de una gran ciudad. Esto las diferencia de las variantes o by-pass que se construyen específicamente para que una carretera evite pasar por una zona urbana.

**Anillo Vial Norte:** Articula el Centro Urbano del Distrito de Yarinacocha.

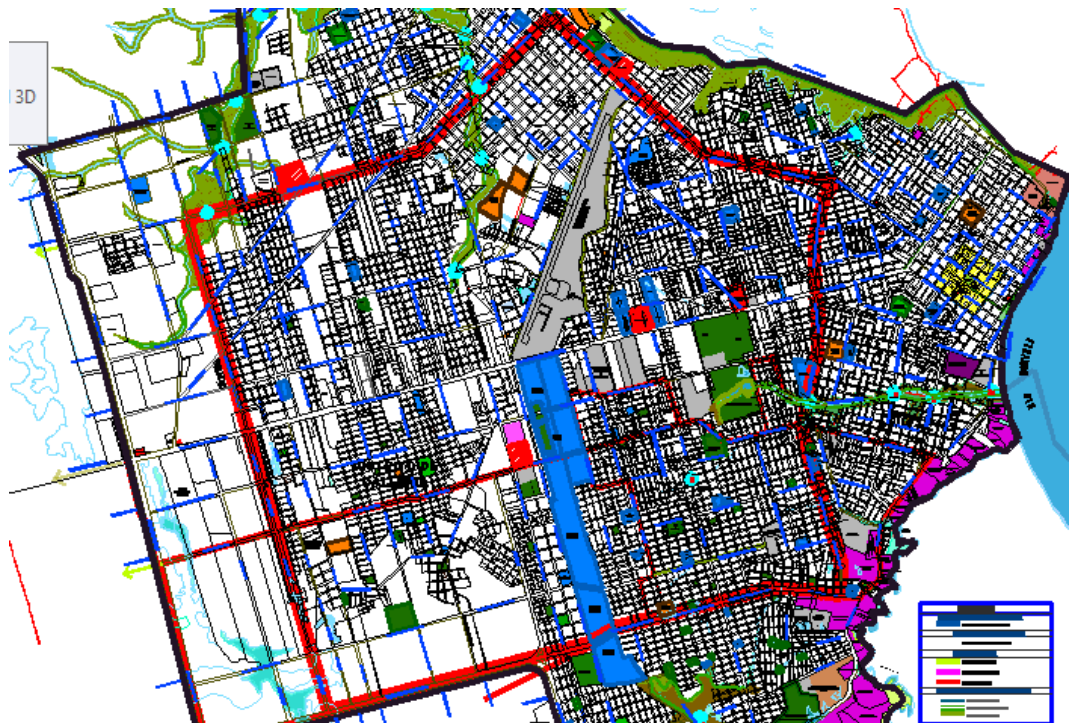






Está Conformado por la Av. Vía de Yumantay, Av. 2 de Mayo, Jr. 2 de Mayo, Av. Yarinacocha, Jr. Guillermo Sisley, Av. Sáenz Peña hasta conectarse con la Av. Centenario.

**Anillo Vial Centro:** Articula los tres distritos como son: Distrito de Yarinacocha. Distrito de Calleria y el Distrito de Manantay.



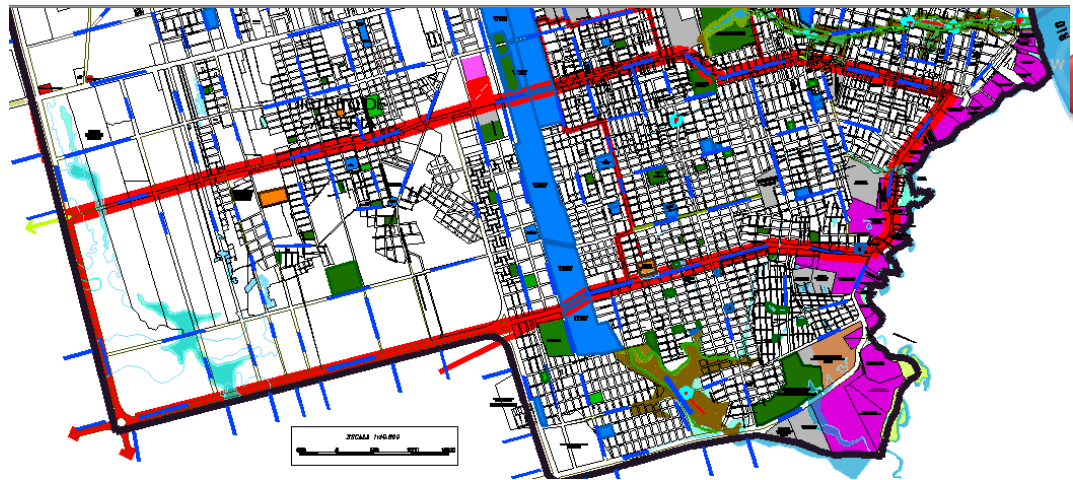
Tiene el siguiente recorrido: Por el Jr. Samaria hasta la Av. 2 de Mayo, Av. 2 de Mayo - Jr. 2 de Mayo hasta la Av. Yarinacocha, Av. Yarinacocha hasta la Av. Circunvalación John F. Kennedy, Av.





Circunvalación John F. Kennedy hasta la Av. Centenario cruzando por la Av. Colonización hasta la Av. Ramiro Priale (Av. Vía de Evitamiento Sur), Av. Ramiro Priale – Av. Vía de Evitamiento Sur hasta Jr. Samaria, Jr. Samaria hasta la Carretera Federico Basadre.

**Anillo Vial Sur:** Articula el Centro Urbano del Distrito de Manantay.



553

Lo conforman la Av. Túpac Amaru, conectándose con la Av. Manantay hasta la zona de Aserraderos. La Av. Manantay entre la Av. Túpac Amaru y la Av. Ramiro Priale, la Av. Ramiro Priale - Av. Vía de Evitamiento Sur hasta la Av. Vía de Yumantay. Vía de Yumantay entre la Av. Vía de Evitamiento Sur y la Av. Túpac Amaru.

### c.2). EJES AXIALES ARTERIALES.

Denominados así porque parten radialmente desde el centro urbano de Pucallpa para articularse con los centros urbanos de los otros distritos conurbados (Yarinacocha y Manantay) y otro ubicado fuera de la expansión urbana como es el distrito de Campo Verde.

- **Eje Arterial Nor-Oeste:** Articula el Centro Urbano de Pucallpa con el Distrito de Yarinacocha.

Está conformado por la Av. Guillermo Sisley, Av. Faustino Sánchez Carrión, Av. Yarinacocha, Jr. 03 de Octubre y prosigue por la Av. San Alejandro hasta conectarse con la Vía de Evitamiento Norte.



- **Eje Arterial Sur:** Articula el Centro Urbano de Pucallpa con el Distrito de Manantay.

Lo conforman la Av. San Martín, continuando por la Av. Bellavista conectándose finalmente con la Av. Manantay hasta la zona de Aserraderos.

- **Eje Arterial Este-Oeste:** Es la vía jerárquicamente más importante de la ciudad, que la cruza en el sentido Este-oeste articulándola con el Centro Urbano del distrito de Campo Verde (Fuera de la expansión urbana).

Se inicia en el Malecón La Hoyada y está conformado por la Av. Sáenz Peña, Av. Centenario y la Carretera Federico Basadre (Km. 34.000)

### **c.3.) VIALES ARTERIALES URBANAS.**

La función de estas vías arteriales es articular cada uno de los Sectores Urbanos de la ciudad de Pucallpa y vincularlos con sus respectivos subcentros de servicios.

El planteamiento, igualmente, responde a descongestionar la Carretera Federico Basadre y la Av. Centenario, siendo estas paralelas a dicho eje vial siendo su articulación hacia el oeste.

**Sector Norte** (Zona de Expansión Urbana-Distrito de Yarinacocha):  
Las vías consideradas son las siguientes:

- Av. Separador Ecológico. Se inicia en la intersección con la Av. La Marina (Excarretera a Shirambari) proyectándose hacia el oeste en forma paralela a la Carretera Federico Basadre a una distancia de 1,100.00 ML. aproximadamente hasta la Av. Evitamiento Norte.
- Av. Separador Industrial. Se inicia en la intersección con la Av. La Marina (Excarretera a Shirambari) proyectándose hacia el oeste en forma paralela a la Carretera Federico Basadre a una distancia de 500.00 ML. aproximadamente hasta la Av. Evitamiento Norte.



- Eje Jirón Callao-Av. La Marina. Conecta y articula la Av. Yarinacocha (Campo Ferial) y termina en la Carretera Federico Basadre.
- Eje Jirón 02 de Mayo- Av. 02 de Mayo. Se inicia en la Av. Yarinacocha (Plaza de Armas de Puerto Callao) proyectándose hacia el suroeste hasta empalmarse con su continuación Av. 02 de Mayo que forma parte de la Av. de Evitamiento Norte.
- Avenida Plywood Peruana – Jr. 28 de Julio. Articula de Norte a Sur el Centro Poblado San Pablo de Tushmo con la Carretera Federico Basadre.
- Av. San Borja: Conecta transversalmente la Carretera Federico Basadre con el Jr. Andalucía.
- Jirón Samaria: Articula transversalmente la Carretera Federico Basadre con la Av. 02 de Mayo.

**Sector Norte** (Zona consolidada) Las vías consideradas son las siguientes:

- Jirón El Arenal (Desde Av. Sáenz Peña) – Av. John F. Kennedy – Avenida Miraflores (Hasta la Av. Arborización).
- Jirón Víctor Montalvo (Desde Aserradero) – Jirón Unión – Avenida Unión (Hasta Avenida Arborización).
- Jirón Alfonso Ugarte – Av. Arborización – Jirón Masisea – Av. Aeropuerto. Articula la Av. Yarinacocha con la Av. Centenario.
- Calle San Martín – Jirón Alfredo Eglinton (Conecta la Av. Yarinacocha con la Av. Centenario).
- Jr. Mexico – Jr. Salvador Allende.

**Sector Sur:** Las vías consideradas son las siguientes:

**Longitudinales:**

- Avenida Túpac Amaru. Desde la Avenida Santa Clara hasta la Av. Habilitación Urbana Municipal (Pavimentada) y su



continuación y proyección hacia el oeste hasta su intersección con la Av. Circunvalación Sur-oeste.

- Avenida Los Girasoles - Jirón "K" . Desde el Centro de Reclusión de menores hasta la Av. Circunvalación Sur-oeste.

**Transversales:**

- Avenida Colonización – Jr. Ucayali (A.H. Manantay). Desde la Av. Centenario hasta la Vía de Evitamiento Sur.
- Avenida Los Frutales – Av. Las Mercedes. Desde La Av. Centenario hasta la Av. Evitamiento Sur.
- Av. Aviación. Desde la Av. Centenario hasta la Vía de Evitamiento Sur.
- Calle N° 03 (Ex Carretera al Radar) – Av. Habilitación Urbana Municipal. Desde la Carretera Federico Basadre hasta el límite de expansión urbana sur.
- Avenida Fernando Belaunde Terry (Divide propiedad de Melita Ruiz de Padilla y el A.H. Antonio Marino Panduro). Articula la Carretera Federico Basadre con la Vía de Evitamiento Sur.
- Avenida Samaria. Desde C.F.B. hasta la Vía de Evitamiento Sur.
- Avenida Central Sur. Desde C.F.B. hasta la Av. Vía de Evitamiento.
- Avenida N° 02-Sur. Desde C.F.B. hasta la Av. Vía de Evitamiento.
- Avenida N° 05-Sur. Desde C.F.B. hasta la Av. Vía de Evitamiento.
- Avenida Circunvalación Sur-oeste (Parque Industrial). Desde C.F.B. hasta la Av. Vía de Evitamiento.

**d). VIAS COLECTORAS URBANAS**

La función principal de estas vías es articular cada uno de los Subsectores Urbanos, vincularlos con sus respectivos Subcentros de servicios, así como articular las vías locales hacia las vías arteriales (anillos viales arteriales y los ejes axiales arteriales).

A partir de estas vías se puede consolidar "Ejes Zonales de





Comercio y Servicios" que puede generar y promover actividades comerciales y de servicios a nivel de subsector.

**Sector Norte:** Las vías consideradas son las siguientes:

**Longitudinales:**

- Jirón Elmer Faucett (Intersección con Jr. Comandante Suarez) – Jr. Amazonas – Avenida Amazonas (hasta la Av. Aeropuerto).
- Jirón Urubamba (Desde el Jirón Inmaculada) hasta la Av. John F. Kennedy.
- Jirón Antúnez de Mayolo. Desde Av. Circunvalación hasta la Av. Arborización.
- Av. Universitaria tramo Carretera Federico Basadre – Av. Grimaneza.
- Jirón Los Pinos (Desde el Jirón Las Gaviotas) hasta la Qda. De Tushmo – Prosigue con el mismo nombre en terrenos de la Comunidad Benajema hasta el Centro Poblado San Pablo de Tushmo.
- Av. Separador Industrial. Desde la Av. La Marina hasta la Vía de Evitamiento Norte.

**Transversales:**

- Jirón Augusto B. Leguía. Tramo: Av. Centenario – Av. Circunvalación).
- Jirón Salvador Allende – Av. México.
- Av. Túpac Amaru. Tramo: Av. Miraflores a Av. Centenario.
- Avenida Pachitea – Av. Pachacutec. Tramo: Av. Miraflores a Av. Centenario).
- Av. Nueva Luz de Fatima.
- Jirón Señor de Los Milagros.
- Jirón 08 de Abril.
- Carretera al caserío Nueva Primavera.

Sector Sur: Las vías consideradas son las siguientes:





Longitudinales:

- a. Calle 17 (Desde su intersección con la Av. Manantay)– Jirón Los Laureles – Calle N° 20 – Calle Miraflores (Cruce del terreno de la UNU) empalme con el Jirón K (HUM) – proyección hacia el Oeste hasta su intersección con la Av. Evitamiento Sur.
- Avenida Bellavista. Desde el Jr. Coronel Portillo hasta la Av. Colonización.
- Jirón Callería - Jirón Lloque Yupanqui. Tramo: Av. San Martín a Parque Natural. Cruzando Parque desde el Jr. Flora y fauna hasta Av. Los Nogales.
- Av. Lloque Yupanqui. Tramo desde la UNU hasta la Vía de Evitamiento Sur.

Transversales:

- Jirón Padre Aguirrezabal (Desde el Jr. 07 de Junio) – Calle Pedro Luna – Jr. Santa Teresa – Av. Santa Clara.
- Av. Independencia – Av. Comandante Barrera – Jirón Antonio Maya de Brito – Av. Aguaytía – calle N° 04 (Hasta Calle 17).
- Jirón Flora y Fauna – Av. Prolongación Zurita (No aperturada) – Av. Zurita (hasta la Alameda Los Girasoles).
- Jirón Abraham Valdelomar (Desde Av. Centenario) – Av. Alberto Flores Shupingahua (Antes Av. Corporación) – calle N° 20 – Calle Porvenir (Final Vía de Evitamiento).
- Av. Los Nogales (Desde Carretera Federico Basadre hasta la Vía de Evitamiento).
- Av. Universitaria.
- Av. Tomas Davila Sandoval – Jr. Dámaso Davila.
- Av. Diagonal Sur (Ex Carretera al radar) Desde la Calle N° 03 hasta Caserío La Florida. – Av. El radar hasta la Vía de Evitamiento.
- Jirón Nuevo Bolognesi y su proyección hasta la Av. Diagonal Sur.

**Nota: la Av. Lloque Yupanqui sobre la UNU tendrá un tratamiento diferenciado sujeto a Estudio**

### 3.- VÍAS LOCALES



Son aquellas vías cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes debiendo llevar únicamente su tránsito propio de ingreso como de salida.

Por dichas vías transitan vehículos livianos, ocasionalmente vehículos semipesados, se permite el estacionamiento vehicular.

Las Vías Locales se relacionan entre sí con las Vías Secundarias, y en algunos casos con las Vías Principales.

Las Vías Locales son todas aquellas que no se han mencionado en las Vías Principales o Secundarias.

#### a). VÍAS DE DISEÑO ESPECIAL.

##### a.1.). Malecones Urbanos.-

Los malecones son un componente urbano de particular importancia que puede singularizar la experiencia de gestión de los espacios públicos en la ciudad de Pucallpa, como podrían ser los malecones y paseos peatonales en los bordes del río Ucayali, Laguna de Yarinacocha y Quebrada Yumantay.

La función de los malecones es convertirse en ejes fundamentales para mejorar el tránsito peatonal. Asimismo, su diseño urbanístico debe seguir contribuyendo a revalorar los espacios públicos a través de las glorietas, áreas de descanso, etc.

##### a.2.). Otras Vías.-

Dentro de estas Vías están las siguientes:

- Antigua Carretera a Yarinacocha. Vía que por su importancia histórica le correspondería un diseño especial tipo paseo, situación que deberá coordinarse con el distrito de Yarinacocha.
- Avenida Los Girasoles en el Distrito de Manantay, la misma que por su amplia sección y su recorrido desde el Centro de Rehabilitación de Menores hasta la UNU puede propiciar un Paseo Peatonal recreativo con un diseño especial, situación



que debe coordinarse con el distrito de Manantay.

- Avenida Del Gas – Vía que está trazada sobre el recorrido del gasoducto que va desde el Km. 10 hasta la Planta Electrica en Yarinacocha. Su diseño ha sido realizado considerando la servidumbre para este tipo de ductos.
- Av. Las Torres. Vía que está trazada sobre el recorrido de la Línea de Alta tensión 60 Kv. Que va desde el Km. 10 hasta la central Eléctrica de Yarinacocha. Su diseño ha sido realizado teniendo en cuenta las normas sobre electroductos y servidumbres de paso.

#### b). VÍAS DEL CENTRO URBANO

El Centro Urbano antiguo de la ciudad está circunscrito por (02) vías arteriales que son la Av. Sáenz Peña y el Jirón 07 de Junio y por el Este la Ribera del Río Ucayali, por lo que atendiendo a su estructura física (Cuadrícula), el sentido del tráfico y estar consolidadas y/o pavimentadas casi todas ellas se enfatizan las siguientes vías:

Principales Longitudinales.

- Jirón Cahuide.
- Jirón Inmaculada.
- Jirón Tarapacá.
- Jirón Ucayali – Pasaje Rafael de Souza.

Principales Transversales.

- Circuito de la ribera: Jr. 09 de Diciembre – Jirón Atahualpa – Jirón Coronel Portillo – Jirón 02 de Mayo – Jirón Manco Cápac.
- Jirón Antonio Raymondi.
- Av. San Martín.
- Av. Independencia.

#### 4). INTERSECCIONES VIALES Y PUENTES SUJETOS A ESTUDIOS ESPECIFICOS.



Dentro del inventario de la red vial existente y el planeamiento del Sistema Vial Urbano se ha identificado algunas intersecciones viales que por el volumen actual del tráfico crean congestiones, por lo que deberán tomarse las previsiones y acciones necesarias para proyectar, reservar y construir los siguientes Intersecciones Viales, quedando para estudios específicos algunos pasos a desnivel que fueran necesarios.

Asimismo, se ha identificado algunos puntos de la red o sistema vial que son cortados por la existencia de zonas bajas o los denominados caños naturales sobre los cuales es preciso la construcción de Puentes que mejoren la vialidad de dichas calles, sobre todo en tiempos de lluvias.

#### 4.1). Intersecciones Priorizadas.

- Ovalo de Sáenz Peña.
- Intersección Av. Centenario en el cruce del Jr. Alfredo Eglinton – Jr. Los Frutales.
- Av. Centenario en el cruce con la Av. Pachitea (Circuito del Tránsito Pesado).
- Centenario con la Av. Aviación.
- Centenario con la Av. Aeropuerto, Jr. Arturo Vargas Guerra y Jr. Valdelomar. (Frente al Cementerio general).
- Carretera Federico Basadre con la calle N° 03 (Entrada al Terminal Terrestre y Mercado Mayorista y Minorista).
- Carretera Federico Basadre y las Vías de Evitamiento Norte y Sur.
- Av. Sáenz Peña con la Av. Guillermo Sisley.
- Av. Guillermo Sisley / Av. John F. Kennedy / Av. José F. Sánchez Carrión.
- Av. Yarinacocha con Av. Miraflores.
- Av. Túpac Amaru con Av. bellavista.
- Av. Colonización – Av. Centenario – Av. John F. Kennedy – Jr. Salvador Allende.
- Av. Separador Ecológico con la Av. La Marina (Intersección la Granja del Chato).
- Av. Separador Industrial y la Av. La Marina.





- Av. Túpac Amaru y Av. Colonización.
- Av. Túpac Amaru y Av. Aviación.
- Av. Túpac Amaru y Av. Habilitación Urbana Municipal. (Terminal Terrestre y mercado Minorista).
- Av. Manantay y Vía de Evitamiento.
- Jirón 02 de Mayo – Av.- 02 de Mayo – Av. Plywood peruana.

#### 4.2). Puentes Priorizadas.

- Eje Jr. Santa Teresa – Av. santa Clara sobre Quebrada Yumantay.
- Avenida Colonización (Quebrada Yumantay).
- Av. Miraflores – Quebrada del Ex Basural.
- Jirón Los Pinos – Quebrada de Tushmo.
- Jirón 02 de Mayo – Quebrada de Tushmo.
- Jr. Nueva Luz de Fátima – Quebrada de Tushmo.
- Jr. Circunvalación – Av. Las Torres – Quebrada de Tushmo.

### TITULO III

#### DISPOSICIONES GENERALES DEL DISEÑO DE VIAS

#### CAPITULO I

##### CONDICIONES GENERALES

Artículo 17°.- Las Secciones Viales normativas establecidas para las vías de la ciudad de Pucallpa, contribuyen a la estructuración del Sistema Vial Urbano, y forman parte del Plan de Desarrollo Urbano.

Artículo 18°.- En los casos de vías proyectadas, que impliquen soluciones especiales de trazo, debido a las condiciones topográficas del terreno, la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo programará la realización de estudios específicos, que precisen la alternativa técnico-económico más factible; introduciendo las adecuaciones que sean necesarias al trazo y sección vial propuesto.



Artículo 19°.- En las zonas urbanas ocupadas o consolidadas, cuando el presente Reglamento no disponga una solución específica, los criterios generales de diseño y las dimensiones establecidas se adaptarán a los módulos mínimos de secciones viales normativos.

Artículo 20°.- Para casos específicos no previstos en el presente Reglamento, la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo planteará las normas complementarias y/o modificatorias que los resuelven.

Artículo 21°.- Será responsabilidad de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo el trazado en el terreno y la demarcación de hitos de las vías proyectadas consideradas en el Plano del "Sistema Vial" del Plan de Desarrollo Urbano, a fin de asegurar la reserva del derecho de vía correspondiente.

Artículo 22°.- La Municipalidad Provincial de Coronel Portillo dictará las normas específicas que se refieren a anuncios y publicidad exterior, colocación de mobiliario urbano, instalación de antenas de telecomunicaciones, parabólicas, elementos sobresalientes en azoteas u otros elementos; y los aspectos complementarios relacionados con el uso ordenado, ornato de las vías, espacios públicos y entorno visual.

Artículo 23°.- El estacionamiento en todas las categorías de vías es de carácter público y en ningún caso puede ser objeto de derechos privados.

Artículo 24°.- Las bermas de estacionamiento, en las secciones viales deben estar diferenciadas por la textura del piso.

Artículo 25°.- Las modificaciones a la Clasificación Normativa de Vías, así como al trazo y las secciones viales normativa de las mismas, contenidas en el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Pucallpa al 2014, serán aprobadas por Ordenanza Municipal de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo.



## CAPITULO II

### CONDICIONES DE DISEÑO EN ZONAS DE EXPANSION URBANA

Artículo 26°.- El Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) establece módulos para Habilitaciones Urbanas nuevas, que de acuerdo a las características particulares de la ciudad de Pucallpa, pueden aplicarse en el diseño de vías, de acuerdo a su jerarquización y características existentes, en el sistema vial de la ciudad.

	Tipo de Habilitación					
	Vivienda			Comercial	Industrial	Usos Especiales
Vías Locales Principales						
Aceras o Veredas	1.8	2.4	3	3	2.4	3
Estacionamiento	2.4	2.4	3	3.00 – 6.00	3	3.00 – 6.00
Calzadas o Pistas (modulo)	3.60 sin separador central	3.00 ó 3.30 con separador central		3.6	3.6	3.30 - 3.60
Vías Locales Secundarias						
Aceras o Veredas	1.2			2.4	1.8	1.80 – 2.40
Estacionamiento	1.8			5.4	3	2.20 – 5.40
Calzadas o Pistas (modulo)	2.7			3	3.6	3

Artículo 27°.- Criterios De Diseño.-

a. Vías Principales en Zonas Ocupadas o Consolidadas.-

En las zonas ocupadas o consolidadas la sección normativa propuesta está referida a la sección mínima existente; la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo dispondrá las adecuaciones necesarias que se deben hacer en dicha sección, en los tramos donde el ancho sea menor a los criterios de diseño establecidos en este Reglamento.

b. Vías Principales en Habilitaciones Vecinas.-

En la vía que separa habilitaciones vecinas (urbanizaciones, asentamientos humanos u otras) en proceso de consolidación,



cuando sus respectivos proyectos de trazado proponen secciones distintas para dicha vía; se aceptará la de mayor amplitud, siempre que cumpla con las secciones viales normativas del presente Reglamento.

Artículo 28°.- Criterios de Diseño de Vías Locales.

- a. Las Vías Locales son producto de los procesos de habilitación de áreas urbanas.
- b. Las Vías Locales que se proyecten en la habilitación de áreas urbanas deberán coordinarse necesariamente con la Estructuración del Sistema Vial Urbano del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Pucallpa al 2023.
- c. Las vías locales deben conectarse directamente al sistema vial principal, para tener la accesibilidad y servicio del transporte público.
- d. En zonas residenciales y de uso mixto se administrarán vías de acceso vehicular eventual de una sola senda con una berma lateral para estacionamiento, en los lotes con frente a ella e ingreso de vehículos de servicios públicos (recojo de basura, ambulancia, etc.).
- e. La sección mínima de las vías peatonales que sirvan a frente de lotes será de 3.00 m. y deberán incluir por lo menos una vereda con ancho suficiente para permitir el ingreso eventual de vehículos.
- f. La sección mínima de las vías peatonales que no den acceso a frentes de lotes será de 2.40 m.





### CAPITULO III

#### CONDICIONES DE DISEÑO DE VIAS DEL CENTRO URBANO

Artículo 29°.- Criterio De Diseño:

En el área central de la ciudad de Pucallpa, atendiendo a sus especiales condicionantes como tal, a la estrechez de sus vías y a las secciones transversales variables que tiene una misma vía, se proponen diseños de secciones viales que están dirigidos a la obtención de secciones viales-tipo, basados en las características existentes de cada una de ellas.

Asimismo, se ha orientado con las siguientes premisas:

- Enfatizar la jerarquía de la vía propuesta, adecuando las dimensiones de las calzadas existentes; pero no recurriendo al ensanche de vías por que se perdería una de las caracterizaciones de la Ciudad.
- Definir claramente franjas que servirán para estacionamiento y paraderos de transporte público, para que estas necesidades concurrentes no entorpezcan la circulación vehicular.
- Mejorar el soporte disponible para circulación peatonal, preferentemente en circuitos vinculados a espacios públicos.
- Definir las zonas de ingreso de vehículos menores a la Zonal Central de Calleria las cuales están comprendidas entre las Jr. Tacna, Jr. Sucre, Tarapacá, Jr. Independencia.

Los proyectos de acondicionamiento y mejora de las vías del área central o se regirán por lo siguiente:

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



- Se restringe el estacionamiento en horas punta en las Vías Principales y Secundarias que conforman los Circuitos Viales del centro urbano.

### TITULO III

#### DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

#### CAPITULO I

#### SECCIONES VIALES NORMATIVAS

Artículo 30°.- Las Secciones Viales Normativas se establecen con criterio de Planeamiento Urbano, por lo que constituyen elementos referenciales para la determinación definitiva de los Derechos de Vía correspondientes en los procesos de habilitación urbana y otros previstos en la reglamentación urbanística.

En los casos que para la ejecución de una Sección Vial Normativa determinada existan limitaciones topográficas, técnicas u otras razones no previstas que limiten su ancho, el Derecho de Vía podría tener variaciones menores (del orden  $\pm$  10 % y no mayor de 5 mts.) en relación al ancho total previsto para la Sección Vial Normativa. En estos casos los ajustes se aplicarán sobre los componentes de la Sección prioritariamente en las franjas de servicio local y en los separadores laterales y/o centrales, más nunca en las calzadas ni en las veredas.

Artículo 31°.- Las Secciones Viales Normativas se establecen para las Vías Urbanas: Vías de Evitamiento, Arteriales, Colectoras, de Diseño Especial, y del Centro Urbano, además el diseño geométrico de la misma según módulos de veredas, pavimentos, cunetas, bermas, zonas verdes, etc. Dichas Secciones se describen en los



anexos y planos que se adjuntan con el presente Reglamento.

## CAPITULO II

### RETIRO Y ARBORIZACION

Artículo 32°.- Retiros:

- a. Zonas Residenciales y de Uso Mixto.-
  - Lotes con frente a vía integración Regional y distrital, y vías urbanas principales 1.80 m.
  - Lotes con frente a vías urbanas secundarias y vías locales 1.20 m.
- b. Zonas Industriales.-
  - Industria Elemental 2.40 m.
  - Servicios industriales e industria liviana ( no molesta).

La MPCP establecerá el retiro correspondiente de acuerdo a la vocación de la zona.

- c. Zonas y Ejes Comerciales.

De modo general, no se exigirá retiro en los casos que la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo lo considere necesario por razones de demanda de estacionamiento y podrá exigir un retiro de 3.00 m.; que sumados a la berma lateral de la vía correspondiente deberán destinarse a estacionamiento perpendicular con una profundidad mínima de 5.40. En todos los casos, la solución proyectada debe asegurar la continuidad de la vereda.

- d. En las zonas consolidadas se exigirá retiros y/o alineamientos, si no los hubiera, cuando se realice o se ejecute rehabilitación, remodelación, ampliación, obras nuevas, o contrato de compra-venta del terreno o edificación de acuerdo a las secciones viales normativas del presente Reglamento para vías principales, secundarias o locales.

- e. En determinadas vías, por su importancia en la estructura vial de la ciudad, la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo podrá exigir



retiros mayores por razones de ornato o de reserva para ensanche futuro de vías.

- f. Todos los retiros deben ser tratados preferentemente como áreas y no podrá ejecutarse en ellos edificaciones techadas permanentes.

Artículo 33°.- Arborización:

Considerando el grado de contaminación ambiental de la ciudad de Pucallpa, se establece lo siguiente:

- a. En todas las vías será obligatoria la arborización en bermas laterales de estacionamiento o en la franja externa de las veredas cuando su ancho lo permita.
- b. Las bermas centrales se arborizarán cuando su ancho y las necesidades de visibilidad de tránsito vehicular lo permitan.
- c. Se realizarán estudios periódicos y no mayores de un año a los árboles con el objeto de conservación y seguridad estructural de los árboles.
- d. Se realizarán programas para podar árboles, setos y arbustos con el fin de brindar seguridad peatonal y vehicular, y contribuir con el ornato de la ciudad.

### CAPITULO III

#### MOBILIARIO URBANO

Artículo 34°.- Las disposiciones del presente Reglamento, rigen en todo lo concerniente al mobiliario urbano relativo a su entorno.

Toda remodelación y/o modificación de vías, plazas, ambientes públicos debe tener la autorización de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo.

Artículo 35°.- Se rehabilitarán los pisos y pavimentos de las plazas, pistas y veredas que se encuentren deterioradas, con elementos cuyas





formas y calidades sean adecuadas al tránsito vehicular y peatonal, acorde con el carácter urbano.

Se recuperará el tratamiento con adoquín y piedra para calzadas y veredas, en los casos que determine la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo.

Artículo 36°.- En el alumbrado monumental de plazas y edificios principales, se determina lo siguiente:

- a. Se deben conservar los elementos ornamentales originales, o considerar diseños de acuerdo al entorno urbano o características urbanas de la Ciudad de Pucallpa.
- b. Sólo se permite la instalación de artefactos que garanticen un adecuado nivel de iluminación y que no produzcan distorsiones de color, ni de escala en el ambiente en que se ubiquen.
- c. Se suprime totalmente todos los tendidos aéreos de las líneas de instalaciones eléctricas y telefónicas existentes.
- d. La alimentación eléctrica en las edificaciones será a través de un tubo de PVC y en su extremo debe tener una "U" invertida para evitar el paso de agua pluvial. Asimismo, deberá estar 35 cm., sobre el techo o loza o colocado sobre la cara superior de una pared vertical a una distancia del piso no menor de 2.50 m.

Artículo 37°.- En todos los espacios públicos (vías, plazas, plazuelas, pasajes), se debe considerar y/o rediseñar el mobiliario urbano, a fin de obtener el máximo aprovechamiento plástico y funcional del área.

El mobiliario urbano incluye reordenamiento, reposición y nueva instalación de elementos en la ciudad de Pucallpa como: papeleras, señalización, marquesinas, carteleras, puestos de ventas de diarios, estanquillos, golosinas, cabinas telefónicas, etc.

La intervención en el mobiliario urbano, debe considerar la instalación de los equipos y su adecuación a la forma de los espacios y accesos viales.

Artículo 38°.- El pintado, instalación, remodelación, cambio de ubicación, traslado y en general, todo trabajo de intervención en áreas



públicas o que comprometan el mobiliario urbano, deberán contar con la autorización municipal correspondiente.

Para hacer efectiva la iniciativa las personas, instituciones públicas o privadas, deberán previamente poner en conocimiento, coordinar y obtener la autorización de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo para ejecutar los trabajos en el mobiliario urbano de la ciudad de Pucallpa.

El incumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento constituye una o más infracciones, y dará lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes.

La sanción se aplicará a las personas, instituciones públicas o privadas que no cumplen con solicitar la autorización municipal o no mantenga en buen estado de presentación del mobiliario a su cargo.

Artículo 39°.- Las clases de mobiliario urbano son las siguientes:

- a. Puestos de Servicio Público.-
  - Para la venta de revistas, periódicos y libros
  - Para lustrar calzado
  - Para la información turística
  - Para venta de cigarrillos, loterías.
  - Para venta de golosinas
- b. De Información.
  - Placas de nomenclatura vial
  - Placas informativas
  - Carteles Municipales
  - Vitrinas de casas comerciales
- c. De Descanso y Recreación.-
  - Bancas



- Pergolas y jardineras.
  - Juegos infantiles
- d. De Iluminación.-
- Postes
  - Faroles
  - Luminarias
  - Reflectores
- e. De Tránsito:
- Semáforos vehiculares y peatonales.
- f. Otros.-
- Papeleras
  - Cabinas Telefónicas
  - Paraderos
  - Servicios Higiénicos
  - Jardineras.

Artículo 40°.- La Municipalidad Provincial de Coronel Portillo definirá la instalación de puestos para la venta de periódicos, revistas, libros, cigarrillos, o lotería; los cuales deberán estar convenientemente ubicados en Plazas, Plazuelas, Avenidas y Calles de acuerdo a un plan de distribución de este mobiliario y que será debidamente aprobado.

Artículo 41°.- La ubicación de puestos para lustrar calzado, se debe hacer preferentemente en plazas y plazuelas, en módulos normalizados y aprobados por la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo.

Artículo 42°.- La actividad de fotógrafo ambulante requiere autorización de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo para desarrollarse en el horario y lugares autorizados.



Artículo 43°.- La Municipalidad Provincial de Coronel portillo no permitirá instalar mesas exteriores, muebles u otros objetos para realizar algún tipo de actividad, que obstaculicen el libre tránsito de las personas sobre las aceras, veredas o pistas de las vías públicas.

Artículo 44°.- Se prohíbe ubicar en los espacios públicos elementos que obstaculicen la actividad urbana, así como la instalación y uso de megáfonos, radiolas u otros artefactos que produzcan ruidos que perturben la tranquilidad y salud del vecindario o usuarios.

Artículo 45°.- Anuncio es aquel elemento que se coloca provisional o permanentemente, con el objeto de promover o anunciar algo.

La instalación de todo anuncio requiere de autorización de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo y no podrá instalarse anuncio o aviso publicitario que ponga en riesgo u obstaculice libremente el tránsito peatonal o vehicular en la vía pública o en su defecto distraigan la atención de los conductores.

Artículo 46°.- Los anuncios o afiches que fueron colocados bajo el permiso de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo para informar, convocar, publicar, patrocinar, u otro que sea su carácter sea particular, público o político deberá de ser retirados en un plazo no mayor de siete (7) días calendario después de haber pasado la fecha referido en el anuncio o afiche. Siendo acreedores a la sanción respectiva de acuerdo a las infracciones cometidas.

Todos los afiches o anuncio deberán tener una fecha de vencimiento no mayor a los 45 días calendarios de su colocación.

Artículo 47°.- En el perímetro de las plazas, plazuelas, alamedas, paseos y todo ambiente urbano-monumental, sólo se permiten anuncios en placas, con letras recortadas en proporción y armonía con el inmueble o ambiente de que se trate, los cuales no deberán obstaculizar, ni poner en riesgo el tránsito peatonal y vehicular.

Para tal efecto, se considera como perímetro, la línea de frontera o fachada de los inmuebles cuyos frentes forman el ambiente de





que se trate, los cuales no deberán obstaculizar el libre tránsito peatonal o vehicular.

Esta disposición incluye las calles que sirven de acceso a dichas Plazas y Plazuelas, en una extensión visual sobre uno de los lados de esas vías, determinada por un ángulo de 60 grados, medido desde la esquina opuesta al lado de la referencia.

Artículo 48°.- Los carteles municipales serán colocadas en sitios apropiados de las fachadas inmobiliarias, cuidando de no afectar sus valores arquitectónicos de las edificaciones en coordinación con el propietario del inmueble, los cuales no deberán obstaculizar ni poner en riesgo el tránsito peatonal o vehicular.

Artículo 49°.- El nombre de los ambientes urbanos con tránsito exclusivamente peatonal, debe ser indicado mediante una señalización con las siguientes características:

Área a ocupar : 0.60 x 0.20 metros

Material : Fierro Forjado

Color : Negro mate

Ubicación : En las esquinas de las manzanas que conforman el ambiente urbano. Su altura no debe ser menor de 2.10 metros medidas hasta el borde inferior de la señal y/o borde superior alineado con el dintel o arranque del arco del vano más cercano. Debe estar colocada en forma paralela al muro, con una separación de 0.05 metros.

Artículo 50°.- Para identificar los paraderos de transporte urbano de pasajeros, se debe utilizar una señal con las siguientes características:

Dimensiones : 0.60 x 0.40 metros de disposición vertical

Material : latón

Colores : texto y símbolo blanco sobre fondo azul.



Ubicación : De preferencia, sobre los muros de las construcciones, en caso contrario debe colocarse sobre un soporte constituido por un tubo metálico de 1 ½ pulgadas de diámetro, pintado de negro, y empotrado en la acera en su cimiento independiente a la estructura de la acera, en ambos casos, debe estar ubicado en una altura de 2.10 metros, medidos desde la acera hasta el borde inferior del tablero.

Artículo 51°.- Para identificar los paraderos de taxis, se debe utilizar una señal con las siguientes características:

Dimensión : 0.40 x 0.40 metros  
 Material : latón  
 Colores : Símbolo y texto en blanco sobre fondo azul.  
 Ubicación : De preferencia sobre los muros de las construcciones.

Artículo 52°.- Cuando sea necesaria la señalización simultánea de paraderos de transporte público y taxis, se deben colocar una encima de otra con un espaciamiento máximo de 0.10 metros entre ambas, a fin de concentrarlas y tener la menor cantidad de elementos del mismo tipo.

Artículo 53°.- Todas las vías urbanas con tránsito vehicular deben contar con la señalización del sentido del tránsito, la misma que tiene las siguientes características:

Dimensión : 0.60 X 0.20 metros de disposición horizontal  
 Material : latón  
 Colores : Fondo negro, flecha pintada de blanco.



Ubicación : Debe colocarse en las esquinas de cada calle y en cada frente de los demás ambientes urbanos, alineado el borde superior de la señal al dintel o arranque del arco del vano más cercano, en todo caso su altura no debe ser menor de 2.10 metros, medidos desde la acera hasta el borde inferior de la señal.

Artículo 54°.- Las señales de tránsito deben de preferencia, ubicarse sobre los muros de construcciones.

Artículo 55°.- Si fuera necesaria la presencia simultánea de más de una señal de tránsito, éstas deben agruparse verticalmente sobre el muro.

Artículo 56°.- Las marcas en la calzada que indican separación de senderos, separación de sentidos de circulación, prohibición de estacionamiento, zonas de seguridad, línea de parada y cruce peatonal, deben formar parte del diseño del pavimento.

Artículo 57°.- Los semáforos, deben ser del tipo pedestal o pastoral con montaje vertical y/o sobre brazos.

Los semáforos tipo pedestal se utilizan en bermas centrales o donde por su forma de diseño se pueda visualizar, no es recomendable colocarlos en las esquinas de las veredas de las vías con secciones transversales angostas.

Los semáforos tipo pastoral tienen un brazo que permite una distancia adecuada, por lo que son recomendables en la mayoría de intersecciones viales a semaforizar en la Ciudad de Pucallpa.

Los semáforos deben estar sincronizados de modo de permitir "olas verdes" que otorguen una mayor fluidez del tránsito.

Artículo 58°.- Para facilitar el libre tránsito de personas con limitaciones físicas, se debe considerar lo establecido en el Reglamento Nacional de Edificaciones.



## TITULO IV

### DISPOSICIONES ORGANICAS Y PROCEDIMIENTOS

#### CAPITULO I

#### DE LA ADMINISTRACIÓN VIAL

Artículo 59°.- La Municipalidad Provincial de Coronel Portillo tiene a su cargo la ejecución, el mantenimiento, rehabilitación, remodelación, ampliación o ensanche de vías, prolongación de vías, tránsito, señalización horizontal y vertical, semaforización, ornato, publicidad y mobiliario urbano en las siguientes vías.

- Vías Regionales.
- Vías Arteriales.
- Vías Colectoras.
- Vías del Centro Urbano de Pucallpa.
- Las Vías locales del distrito.

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

Las Municipalidades Distritales podrán también realizar las obras y acciones indicadas, previa delegación y/o autorización de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo, expedida por la gerencia de Acondicionamiento Territorial y la Sub-Gerencia de Transporte Urbano.

Artículo 60°.- En el marco especial establecido por la legislación y reglamentación sobre la materia y las prescripciones del Sistema Vial de Pucallpa, corresponde a la Municipalidad provincial la definición y aprobación de las Secciones Viales Normativas y los Derechos de Vía de las Vías Expresas, Arteriales y Colectoras; de los Intercambios Viales y de las Vías Locales del Cercado; en tanto que corresponderá a las Municipalidades Distritales la definición y aprobación de las Secciones Viales Normativas y los





#### Derechos de Vía de las Vías Locales.

Artículo 61°.- La desafectación o la reducción de las Secciones Viales Normativas o de los Derechos de Vía aprobados para las Vías Expresas, Arteriales, Colectoras y Locales o de los Intercambios Viales de Pucallpa, corresponde en exclusividad al Concejo Provincial mediante Ordenanza, previa consulta y opinión de la respectiva Municipalidad Distrital, dentro de los quince (15) días calendario de recibido el requerimiento; de no recibir la opinión requerida en el término establecido, se considerará el mismo como favorable para la continuación del trámite.

Artículo 62°.- Las Secciones Viales Normativas de las nuevas habilitaciones urbanas, se basaran estrictamente en los módulos establecidos por el Reglamento Nacional de Edificaciones y en el presente Reglamento.

Artículo 63°.- Las áreas que forman parte del Derecho de Vía -tanto las vías propiamente dichas como los Intercambios Viales- son de uso público irrestricto, inalienables e imprescriptibles, quedando terminantemente prohibida su utilización para otros fines, bajo responsabilidad administrativa, civil y penal de los funcionarios o autoridades responsables.

Para el uso temporal del Derecho de Vía de las vías Expresas, Arteriales y Colectoras e Intercambios Viales, por la ejecución de obras u otros factores o eventos no previstos, se requiere en todos los casos de la autorización administrativa de la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo, expedida con arreglo a los procedimientos establecidos. La autorización administrativa correspondiente para las vías Locales corresponderá a las Municipalidades distritales.

Artículo 64°.- En los Estudios Definitivos que se efectúen para la ejecución de obras viales del Sistema Vial Provincial - Red vial urbana e Intercambios Viales- necesariamente deben incluirse los correspondientes Estudios de Impacto Urbano-Vial y/o Ambiental



Artículo 65°.- 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 Coronel Portillo; asimismo para los que se generen posteriormente, como consecuencia de la expansión urbana, o por ser que así lo determine la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo.

Artículo 66°.- No se permitirá bajo ningún criterio técnico y/o administrativo, plantear un nuevo alineamiento de las vías, para justificar invasiones a la vía pública.

Artículo 67°.- El cierre temporal de tramos de las vías en la ciudad de Pucallpa por razones de seguridad y/o de eventos de interés público, sólo será autorizado por la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo.

Artículo 68°.- Todos los proyectos y las edificaciones que se efectúen en la ciudad de Pucallpa deberán respetar el alineamiento del Derecho de Vía normado. En zonas antiguas y consolidadas se respetará el alineamiento del Derecho de Vía Existente.

Artículo 69°.- Todos los proyectos de construcción y pavimentación de vías en el ámbito de la ciudad deberán recabar para efecto de su diseño, el correspondiente Certificado de Alineamiento en donde se consigne la Sección Transversal aprobada y el diseño geométrico de la vía.

## TITULO V

### REGIMEN DE SANCIONES

Artículo 70°.- Los infractores de las disposiciones del presente Reglamento serán sancionados con las penas que establece la Ordenanza Municipal.

Artículo 71°.- La aplicación de las penas no imposibilita para que los organismos correspondientes adopten las medidas preventivas y de seguridad necesarias, para evitar consecuencias perjudiciales derivadas del acto sancionado, de acuerdo a la legislación vigente.



Artículo 72°.- Al calificar la infracción, la autoridad competente tomará en cuenta la gravedad de la misma, la condición socio-económica del infractor y su situación de reincidente, si fuera el caso.

Artículo 73°.- Para los efectos de la aplicación de la infracción del presente Reglamento, hay responsabilidad entre los titulares causantes de la infracción y los infractores.

Artículo 74°.- Para los efectos de la aplicación del presente Reglamento, los titulares de las actividades que produzcan deterioro de bienes de dominio público y privado, serán responsables por los daños causados, salvo que demuestren que han sido ocasionados por terceros, casos fortuitos o fuerza mayor

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Única.- En un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente Ordenanza, la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo aprobará las normas complementarias que su aplicación requiera, a criterio de la Sub Gerencia de Acondicionamiento Territorial para precisar su marco legal específico, su concordancia con otras normas municipales existentes, sus mecanismos de aplicación y control, u otro tema suplementario.

