

PLANEAMIENTO INTEGRAL
FUNDO SAN IGNACIO
PARCELA 3-AA

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Planeamiento Integral |
Chiclayo – Perú.
2024

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

FICHA TÉCNICA	
Título:	Planeamiento Integral
Proyectista:	Arq. Oswaldo Capuñay Abanto
Propietario:	
Área Total:	5.5873 hectáreas.
Perímetro:	1397.70 ml.
Ubicación:	Fundo San Ignacio, distrito de José Leonardo Ortiz, provincia de Chiclayo, región de Lambayeque.
Partida	Parcela 3-A A - PE: N° 11453959
Páginas:	133 páginas.
Fecha:	Julio 2024.

Oswaldo Edgar Capuñay Abanto
CAP 15797
Av. Balta N°370, Oficina 301.
Edificio Empresarial San Lázaro.
Chiclayo - Lambayeque.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

ÍNDICE	
Presentación	Pág.008
Introducción	Pág.009
Capítulo I	
Generalidades	
Antecedentes	Pág.012
Normatividad	Pág.014
Definición	Pág.017
Contenido	Pág.018
Objetivos	Pág.019
Horizonte temporal	Pág.020
Metodología de aprobación	Pág.021
Implementación, seguimiento y evaluación	Pág.023
Capítulo II	
Contexto Territorial	
Marco nacional, macro regional y regional	Pág.030
Ubicación geográfica y división política	Pág.051
Aspecto Físico Geográfico	Pág.052
. Clima	
. Morfología departamental	
. Hidrografía departamental	
Sistema Urbano Regional	Pág.057
Infraestructura Vial	Pág.059
Capítulo III	
Diagnóstico del Terreno	
Ubicación del terreno	Pág.062
Hidrografía del terreno	Pág.064
Topografía	Pág.066
Accesibilidad	Pág.067
Situación actual de la zona de intervención	Pág.067

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Usos de suelo		Pág.068
Zonificación y vías		Pág.069
Capítulo IV		
Propuesta		
Sistema vial e Integración a la trama urbana		Pág.071
Zonificación y uso de suelo del ámbito de intervención		Pág.072
Ubicación y características del equipamiento urbano		Pág.075
Impacto sobre el Instrumento de Planificación		Pág.081
Capítulo V		
Reglamentación		
Reglamento de Zonificación		Pág.086
Reglamento de Vialidad		Pág.115
Capítulo VI		
Conclusiones		Pág.131
Capítulo VII		
Planimetría		Pág.134
Plano de ámbito de estudio	(PI-01)	
Plano de Integración Vial	(PI-02)	
Plano de Esquema Vial Existente	(PI-03)	
Plano de Esquema Vial Propuesto	(PI-04)	
Plano de Topografía	(PI-05)	
Plano de Zonificación	(PI-06)	
Plano de Equipamiento	(PI-07)	
Plano de Peligro Pluvial	(PI-08)	
Plano de Ubicación	(U-01)	

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

RELACIÓN DE CUADROS

N°1	Población Región Lambayeque
N°2	Clasificación del Suelo de Chiclayo
N°3	Subclasificación de suelo urbano
N°4	Sistema Nacional de Equipamiento de Salud
N°5	Cuadro Resumen de Zonificación
N°6	Vías Expresas y Arteriales
N°7	Vías Colectoras
N°8	Intercambios viales
N°9	Vías Locales Preferenciales
N°10	Ciclovías Urbanas
N°11	Ciclovías Recreativas Turísticas

RELACIÓN DE GRÁFICOS

N°1	Contexto Nacional
N°2	Eje estructurante – Corredores Logísticos
N°3	Contexto nacional y entorno
N°4	Macro Región Norte
N°5	Proyectos Portuarios
N°6	Contexto Regional
N°7	Ubicación de la nueva ciudad de Olmos.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

RELACIÓN DE FOTOGRAFIAS

N°1	Nueva ciudad en el Distrito de Olmos.
N°2	Ubicación del terreno.
N°3	Ubicación de canales y drenes
N°4	Acceso al predio
N°5	Situación actual del predio

RELACIÓN DE PLANOS

N°1	Plano de ámbito de intervención.
N°2	Plano de Integración Vial
N°3	Plano de Esquema Vial Existente
N°4	Plano de Esquema Vial Propuesto
N°5	Plano de Topografía
N°6	Plano de Zonificación
N°7	Plano de Equipamiento
N°8	Plano de Peligro Pluvial
N°9	Plano de Ubicación

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Presentación

La empresa solicitante, marca registrada y posicionada en la Región Lambayeque con un crecimiento comercial importante se encuentran ejecutando importantes inversiones en el norte del país, como principales desarrolladores inmobiliarios, colaborando con un crecimiento ordenado y formal en la ciudad de Chiclayo, ofreciendo en el desarrollo de sus futuros proyectos un estándar superior al promedio, que redundará en forma directa y positiva en la calidad de vida de sus habitantes de nuestros futuros proyectos inmobiliarios, por tal motivo, es indispensable la elaboración de un Planeamiento Integral, como producto del proceso de planificación a cargo de las municipalidades provinciales orientado a asignar zonificación y vías primarias a los predios rústicos no comprendidos en el ámbito de intervención de los Instrumentos de Planificación Urbana, para fines de integración al suelo urbano, una vez aprobado, pasa a formar parte del cuerpo normativo aplicable a la jurisdicción que corresponda. Resulta de aplicación única y excepcionalmente con el debido sustento técnico, en aquellos casos que el ámbito de intervención cumpla con las condiciones para ser clasificado como suelo urbanizable inmediato ⁽¹⁾.

(1) DS N°012-2022-VIVIENDA. Planeamiento Integral Artículo 66°, página 48.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Introducción

La empresa solicitante, cuenta con un área de terreno total de 5.5873 has, ubicado en el Fundo San Ignacio, distrito de José Leonardo Ortiz y provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque detallado dentro del predio inscrito en la Partida Electrónica N°11453959, con Certificado de Zonificación y Vías N°322-2023, emitidos por la Municipalidad Provincial de Chiclayo, en el que indica la asignación al uso de suelo como Área Pre Urbana, no comprendido en el ámbito de intervención de los Instrumentos de Planificación Urbana, por lo tanto deberá ser evaluado conforme el Decreto Supremo N°012-2022-VIVIENDA, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible, en tal sentido el presente Planeamiento Integral se ha diseñado conforme el nuevo dispositivo legal vigente, el mismo que contiene ⁽²⁾: la delimitación del ámbito de intervención, objetivos, estrategias y necesidades, análisis integral del impacto sobre el instrumento de planificación urbana, análisis de riesgo en materia de gestión de riesgo de desastre y adaptación al cambio climático, la identificación de las zonas con condiciones de protección ambiental y ecológica, incluyendo además las medidas de prevención y reducción del riesgo, así como las acciones que mejoren la calidad ambiental, la ubicación y características del equipamiento urbano y espacios públicos, se plantee una propuesta de red de vías primarias y vías locales, integración a la trama urbana más cercana, como mecanismos de implementación, seguimiento y evaluación del Planeamiento Integral.

(2) DS N°012-2022-VIVIENDA. Planeamiento Integral Artículo 68°, página 48.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Considerando las condiciones y potencialidades del ámbito de estudio, el propietario propone el desarrollo de un Planeamiento Integral con la finalidad se incorpore el predio al Instrumento de Planificación Urbana y se desarrolle a futuro un asentamiento urbano ordenado y sustentable; para ello se elabora el presente expediente técnico requiriendo se apruebe ajustándose a lo regulado en el Artículo 66°, Sub Capítulo II, del Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible aprobado mediante Decreto Supremo 012-2022-VIVIENDA.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

ANTECEDENTES

La Ley Orgánica de Municipalidades otorga exclusividad a las Municipalidades Provinciales en Urbanismo y Ordenamiento Territorial en su jurisdicción. En la Provincia de Chiclayo, es la Gerencia de Urbanismo la que norma y controla el crecimiento urbano de los diferentes centros poblados; y brinda asistencia técnica a sus distritos en Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

En 1992, la Municipalidad Provincial de Chiclayo, pone en vigencia el Plan director de Chiclayo 2020, que norma el desarrollo urbano de la ciudad, sufriendo constantes modificaciones durante los 17 años de su acción, producto de la dinámica de la ciudad, el fenómeno de Metropolización, los cambios globales sociales, económicos y políticos, así como las especiales condiciones nacionales en los últimos años que han modificado la forma y actividades en el territorio

En 2003, el INDECI en el Marco del Proyecto “Ciudades Sostenibles - Primera Etapa”, desarrolla el “Plan de Prevención ante Desastres: Usos del Suelo y Medidas de Mitigación – Ciudad de Chiclayo.” Se concentra en la seguridad física ante los efectos de la ocurrencia de fenómenos naturales o en inminente peligro de sufrirlos.

En 2004, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente inicia el proceso GEO en Chiclayo, para desarrollar y proveer evaluaciones precisas sobre el medio ambiente urbano, haciendo un análisis de las consecuencias de las políticas urbanas.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

En 2006, la Municipalidad Provincia de Chiclayo inicia la implementación del Proyecto “Levantamiento Catastral de la Ciudad de Chiclayo”, proyecto que ha venido incorporando la georreferenciación de la ciudad, para un mejor nivel de información y mantenimiento de los sistemas catastrales.

Posteriormente la Gerencia de Urbanismo se comprometió en desarrollar un proyecto denominado “MEJORAMIENTO DE LA GESTION ACTUAL DE LA GERENCIA DE URBANISMO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO”, el cual comprendió 05 componentes, donde el primero y de mayor impacto territorial es el componente No 1: La formulación del Plan de Acondicionamiento Territorial y del Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.

Con fecha 29. enero.2016, el Consejo Provincial de Chiclayo en sesión Ordinaria y de conformidad a lo previsto en la Ley Orgánica de Municipalidades N°27972, aprobó la modificación del Plan de Acondicionamiento Territorial 2010-2020 y Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia de Chiclayo.

El 29 de diciembre del 2022, la Municipalidad Provincial de Chiclayo aprobó el Plan de Desarrollo Metropolitano Chiclayo-Lambayeque 2023-2032, con Ordenanza Municipal No 033-2023-MPCH/A, como instrumento técnico, normativo y de gestión de observancia obligatoria en el ámbito de la jurisdicción de Chiclayo – Lambayeque.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

NORMATIVIDAD

La Constitución Política del Perú en su Artículo 191° señala que, las municipalidades provinciales y distritales y las delegadas conforme a ley, son los órganos de gobierno local con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia; asimismo conforme el Artículo 192° indica que las municipalidades tienen atribuciones para planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones y ejecutar los planes y programas correspondientes.

Ley N°27783, Ley de Bases de la Descentralización en su Artículo 42° aplica como competencias exclusivas municipales planificar y promover el desarrollo urbano y rural de su circunscripción y ejecutar los planes correspondientes, así como normar la zonificación, urbanismo, acondicionamiento territorial y asentamientos humanos.

Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, en su título V. Competencias y funciones específicas de los gobiernos locales, en el Capítulo II. Competencias y funciones específicas, en su artículo 79. Organización del espacio físico y uso del suelo, inciso b indica:

“Aprobar el Plan de Desarrollo Urbano, el Plan de Desarrollo Rural, el Esquema de Zonificación de áreas urbanas, el Plan de Desarrollo de Asentamientos Humanos y demás planes específicos concordante al Plan de Acondicionamiento Territorial”.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

DS N°022-2016-VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en su Título I, Artículo 3° indica que los gobiernos locales tienen la función de planificar el desarrollo integral de sus circunscripciones, en concordancia con los planes y las políticas nacionales, sectoriales y regionales, promoviendo las inversiones, así como la participación de la ciudadanía, conforme al presente Reglamento, en su Artículo 58° indica que El Planeamiento Integral - PI, es un instrumento técnico - normativo mediante el cual se asigna zonificación y vías primarias con fines de integración al área urbana, a los predios rústicos no comprendidos en los PDU, EU o localizados en centros poblados que carezcan de PDU y/o de Zonificación.

Ley N°31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible; tiene por finalidad orientar el desarrollo de ciudades y centros poblados para ser sostenibles, accesibles, inclusivos, competitivos, justos, diversos y generadores de oportunidades para toda la ciudadanía, promoviendo la integración y el crecimiento ordenado, procurando la creación de un hábitat seguro y saludable con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

DSN°012-2022-VIVIENDA, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible; el Planeamiento Integral (PI), es un instrumento de planificación urbana complementario, cuyo proceso está a cargo de las municipalidades provinciales; conforme el Artículo 66°, el objetivo de este proceso es asignar zonificación y vías primarias a los predios rústicos no comprendidos en los Instrumentos de Planificación Urbana, con el fin de integración al suelo urbano. Una vez que el proceso de planificación es aprobado, se convierte en parte de la normativa aplicable a la jurisdicción correspondiente.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

DSN°011-2006-VIVIENDA, Reglamento Nacional de Edificaciones; tiene por objeto normar los criterios y requisitos mínimos para el diseño y ejecución de las habilitaciones Urbanas y las Edificaciones, permitiendo de esta manera una mejor ejecución de los Planes Urbanos.

Ley N°31199, Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos; la presente ley tiene por objeto establecer el marco normativo para la gestión, protección, manejo y sostenibilidad de los espacios públicos, en tanto elementos esenciales para la mejora de la calidad de la vida de las personas y del ambiente en la ciudad; así como garantizar su uso público, a través del trabajo coordinado, participativo y técnicamente consistente de las instituciones y organismos competentes.

DSN°001-2023-VIVIENDA; Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N°31199, el presente Reglamento tiene por objeto reglamentar la Ley No 31199, Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos, en adelante la Ley, regulando los lineamientos generales, las actuaciones y procedimientos que permitan una eficiente gestión y protección de los espacios públicos.

Ordenanza Municipal N°033-2022-MPCH/A, aprueba el Plan de Desarrollo Metropolitano Chiclayo – Lambayeque 2022-2032 cuyo cuerpo normativo entró en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de mayor circulación.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

DEFINICIÓN

El Planeamiento Integral – **PI** ⁽³⁾, es el producto del proceso de planificación a cargo de las municipalidades provinciales orientado a asignar zonificación y vías primarias a los predios rústicos no comprendidos en el ámbito de intervención de los Instrumentos de Planificación Urbana, para fines de integración al suelo urbano. Una vez aprobado pasa a formar parte del cuerpo normativo aplicable a la jurisdicción que corresponda.

(3) DS N°012-2022-VIVIENDA Planeamiento Integral Artículo 66°, página 48.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CONTENIDO

El PI contiene ⁽⁴⁾, como mínimo, lo siguiente:

- a) La delimitación del ámbito de intervención.
- b) Los objetivos, estrategias y necesidad del PI.
- c) El análisis integral del impacto sobre el instrumento de planificación urbana vigente.
- d) El análisis de riesgo en materia de gestión de riesgo de desastres y adaptación al cambio climático, la identificación de las zonas con condiciones de protección ambiental y ecológica; incluyendo, además, las medidas de prevención y reducción del riesgo, así como las acciones que mejoren la calidad ambiental, de ser el caso.
- e) La zonificación del ámbito de intervención.
- f) La ubicación y características del equipamiento urbano y espacios públicos.
- g) La propuesta de red de vías primarias y vías locales y su integración a la trama urbana más cercana.
- h) Los mecanismos de implementación, seguimiento y evaluación del PI.

(4) DS N°012-2022-VIVIENDA Planeamiento Integral Artículo 68°, página 48.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

OBJETIVOS

Objetivo General

Aprobar un Planeamiento integral ⁽⁵⁾ aplicable a un predio rústico no comprendido en el ámbito de intervención de los Instrumentos de Planificación Urbana.

Objetivo Específico.

Aprobar el Planeamiento Integral vía Ordenanza Municipal, para ambos predios ubicados en el Fundo San Ignacio, distrito de José Leonardo Ortiz, provincia de Chiclayo, región de Lambayeque con Partida Registral N°11453959.

(5) DS N°012-2022-VIVIENDA Planeamiento Integral Artículo 67°, página 48°.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

HORIZONTE TEMPORAL

El horizonte de planeamiento del PI es equivalente al horizonte de planeamiento del PDM o PDU o EU al que se sujeta.

El PI se mantiene vigente incluyendo la regulación urbanística establecida en el mismo, mientras no se incorpore a un Instrumento de Planificación Urbana. ⁽⁶⁾

(6) DS N°012-2022-VIVIENDA Planeamiento Integral Artículo 71°, página 49.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

METODOLOGÍA DE APROBACIÓN

El proceso metodológico para la aprobación del Planeamiento Integral, estará a cargo de la Municipalidad Provincial según el siguiente detalle:

DS. N°012-2022-VIVIENDA

Artículo 69.- Preparación, elaboración y aprobación del PI

69.1 “La preparación y elaboración de un PI, y el debido sustento técnico para su formulación única y excepcional, está a cargo del área responsable de Planeamiento Territorial o la unidad orgánica equivalente de la municipalidad provincial correspondiente en coordinación con la municipalidad distrital involucrada. Se realiza siguiendo un proceso de participación ciudadana efectiva, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 del presente Reglamento.”

69.2. “Las municipalidades distritales en coordinación con la municipalidad provincial correspondiente, pueden tomar la iniciativa en la elaboración del PI. Asimismo, informa de ello al MVCS, al Gobierno Regional, y a los actores sociales identificados.”

69.3. “En caso una persona natural o jurídica formule una propuesta de PI, esta será evaluada por el área responsable del Planeamiento Territorial o la unidad orgánica equivalente de la municipalidad provincial y/o distrital, según corresponda.”

69.4 “Culminado el diagnóstico y la propuesta del PI se inicia la consulta pública, conforme a lo establecido en el numeral 9 del párrafo 8.4 del artículo 8 del presente Reglamento.”

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

69.5. “Concluido el proceso de la consulta pública del PI, el equipo técnico remite al área responsable de Planeamiento Territorial o la unidad orgánica equivalente de la municipalidad provincial o distrital, según corresponda, la propuesta final del plan, la cual incluye el sustento técnico y legal producto del levantamiento de las observaciones, aportes y/o sugerencias de la consulta.”

69.6. “Cuando la iniciativa de elaboración del PI es de la municipalidad distrital, el área responsable de Planeamiento Territorial o la unidad orgánica equivalente de la municipalidad remite la propuesta final del mismo con su respectivo Informe Técnico Legal al Concejo Municipal para que mediante Acuerdo de Concejo se apruebe su remisión a la municipalidad provincial para su evaluación y aprobación mediante Ordenanza Provincial.”

69.7. “Cuando la municipalidad provincial elabora el PI el área responsable de Planeamiento Territorial o la unidad orgánica equivalente de la municipalidad remite la propuesta final del mismo con su respectivo Informe Técnico Legal al Concejo Municipal para su aprobación mediante Ordenanza Provincial.”

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Las Municipalidades Provinciales y Distritales ejecutan las acciones de implementación, seguimiento y evaluación del cumplimiento del Planeamiento Integral, en el ámbito de su jurisdicción y en el marco de sus competencias, mientras el Planeamiento Integral no se incorpore al Instrumento de Planificación Urbana.

Una vez incorporado el Planeamiento al Instrumento de Planificación Urbana al que se sujeta, su implementación seguimiento y evaluación se realiza en el marco de las fases de implementación, seguimiento y evaluación del Instrumento de Planificación Urbana al que se sujeta ⁽⁷⁾.

La gestión municipal de la metrópoli Chiclayo – Lambayeque, es la contribución para la implantación del presente Planeamiento Integral, que permitirá desarrollar la parte física - espacial para el desarrollo integral y sostenible del ámbito de intervención, siendo necesario para llevar a cabo lo planteado contar con un mecanismo de gestión conforme lo establece el RATDUS, para ello, la articulación intergubernamental, la participación ciudadana y las autoridades juegan un rol importante en el desarrollo de la metrópoli y en especial del ámbito del presente instrumento de planificación.

(7) DS N°012-2022-VIVIENDA Planeamiento Integral Artículo 71°, página 49.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

La propuesta es un mecanismo de gestión para implementar los proyectos de inversión, el uso del suelo, reglamentos y la zonificación enmarcados en el Plan Metropolitano Chiclayo – Lambayeque. Por tanto, es indispensable considerar la creación de una Mancomunidad Municipal, amparada en la Ley de la Mancomunidad Municipal No 29029, modificada por la Ley N° 29341, que establece que la mancomunidad es el acuerdo voluntario de dos o más municipalidades, colindantes o no para promover su desarrollo local, la participación ciudadana y el mejoramiento de la calidad de los servicios a los/as ciudadanos/as. Para el caso de la Mancomunidad corresponde realizar una mancomunidad de tipo provincial, ya que estará conformada por el territorio de dos municipalidades provinciales que involucran a nueve municipalidades distritales.

El proyecto inmobiliario que se identificará dentro del ámbito de estudio del presente Planeamiento Integral se implementará con recursos de la empresa privada, a fin de ejecutar la futura infraestructura de servicio básico y equipamiento necesario, para lo cual se deberán realizar los estudios de pre inversión e inversión que viabilizará el futuro proyecto inmobiliario, quedando a responsabilidad del inversor y su respectiva gerencia, los encargados de encaminar el financiamiento del futuro proyecto propuesto dentro del Planeamiento Integral.

Mecanismo de seguimiento y evaluación.

La implementación del mecanismo para la ejecución del presente Planeamiento Integral deberá contar con la evaluación, seguimiento y monitoreo, para recopilar, registrar, procesar los resultados del cumplimiento de las metas en el corto, mediano y largo plazo y así realizar la incidencia de los actores para la toma de decisiones que contribuyan a retroalimentar el proceso de implantación y el logro de los objetivos estratégicos por parte de la Municipalidad Provincial.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Una vez incorporado el predio al Instrumento de Gestión Territorial mediante Ordenanza, el PDM deberá contar con la matriz estratégica que se basa en indicadores de desempeño para la gestión y monitoreo. La evaluación, que se constituye como el principal elemento de seguimiento y monitoreo, debe realizarse anualmente desde el momento en que se aprobó el PDM. El propósito del seguimiento es alertar sobre la conducción de la ejecución, la eficacia y la eficiencia de la implementación y los grados de impacto que va generando el predio al PDM.

Es importante señalar que serán las gerencias de desarrollo urbano de las municipalidades quienes tengan la función de informar de manera constante y de forma interna a sus órganos directamente superiores respecto al avance, control y seguimiento del presente Planeamiento Integral, y en el caso del instituto metropolitano, este deberá informar periódicamente a la opinión pública e instancias pertinentes mediante la elaboración de su informe de seguimiento.

Es importante señalar que el presente Planeamiento Integral será incorporado al Plan de Desarrollo Metropolitano, asimismo, el proyecto urbanístico que el inversor desarrolle dentro del predio estará sujeto a las modificaciones que sean convenientes de acuerdo a las necesidades que se presenten y considerando que a futuro se presentará un Proyecto de Habilitación Urbana cuya licencia será otorgada por la Municipalidad correspondiente

En ese sentido, la incorporación del predio al Plan Metropolitano tendrá como fin garantizar la correcta lectura por parte de los técnicos y ciudadanía interesada, y así mismo servirá para evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos, así como la vigencia del mismo.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Al término de la vigencia del PDM, la gerencia del Instituto de Gestión Metropolitana en coordinación con las gerencias de desarrollo urbano de las municipalidades involucradas en el ámbito metropolitano elaborará un informe final de evaluación del presente instrumento y su incorporación, en el que evidenciará el grado de cumplimiento de lo planificado, las principales incidencias durante su ejecución.

Este informe deberá servir como insumo para la evaluación final del PDM y ser tomado en cuenta como base para futuras actualizaciones. En ese sentido, los mecanismos de evaluación y monitoreo que aquí se proponen, servirán para la correcta implementación del presente planeamiento, siendo solamente una guía para los técnicos y tomadores de decisión en los gobiernos locales involucrados, así como en las instancias correspondientes que tengan actuación en el ámbito metropolitano de acuerdo a sus instrumentos de gestión.

Catastro Urbano como herramienta de control.

El Catastro Urbano ⁽⁸⁾ constituye el inventario físico de los predios, infraestructura pública, espacios y mobiliario urbano de una ciudad o centro poblado, orientado a un uso multipropósito, clasificado en sus aspectos físicos, legales, fiscales y económicos. Constituye fuente de información para la planificación urbana y la gestión urbana, así como para la tributación local por su carácter de servicio público, permitiendo progreso a la zona de intervención.

(8) Ley N°31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, Artículo 12°, página 10.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

El Catastro Urbano como herramienta de control permite interconectar con el Registro de Predios, a efectos de proporcionar a los usuarios información actualizada de todos los derechos registrados sobre el predio materia del presente Planeamiento Integral, considerando que su actualización y mantenimiento es competencia de los Gobiernos Locales, conforme a la legislación y competencias establecidas en la Ley N°27972, Ley Orgánica de Municipalidades y bajo responsabilidad; asimismo los Gobiernos locales podrán suscribir convenios o solicitar el apoyo al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, o al Organismo de Formalización de la Propiedad Informal - COFOPRI, conforme a lo establecido en la Ley N° 30711, Ley que establece medidas complementarias para la promoción del acceso a la propiedad formal.

Observatorio Urbano como herramienta de control.

Una vez incorporado el Planeamiento Integral al Instrumento de Planificación Urbana mayor como es el Plan de Desarrollo Metropolitano, nuestra propuesta de seguimiento y evaluación considera la implementación del Observatorio Urbano ⁽⁹⁾ como instrumento que permite generar, recolectar, seleccionar, manejar, analizar y aplicar la información urbana cualitativa y cuantitativa, así como la información geo-espacial para el seguimiento de las condiciones urbanas del futuro proyecto inmobiliario.

(9) Ley N°31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, Artículo 13°, página 11.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

A través del uso de la información generada por este instrumento importante de seguimiento y control se coadyuva a las acciones del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento en materia de asistencia técnica, de desarrollo de capacidades, de identificar temas prioritarios a través de la investigación y procesos consultivos, y de permitir el monitoreo de los planes y propuestas llevados a cabo por los Gobiernos Locales. Además, permite elaborar y analizar periódicamente la información cualitativa y cuantitativa general, socioeconómica, de vivienda, servicios urbanos, ambiental, de gestión local y movilidad que corresponda a las necesidades y requerimientos que exige la dinámica de las ciudades y centros poblados.

Este instrumento de gestión se encuentra a cargo del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, con la participación de los Gobiernos Locales y Regionales, y en coordinación con otros sectores del Gobierno Nacional con la finalidad de diseñar las herramientas físicas o digitales que permitan la gestión y difusión de información oficial y actualizada respecto a la implementación y seguimiento de las acciones vinculadas al desarrollo urbano, incluyendo lo relativo a los Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como los Instrumentos para la Gestión del Suelo y las mejores prácticas ambientales, promoviendo la participación ciudadana efectiva, creando mecanismos de comunicación accesibles y adecuados que permitan a la ciudadanía manifestarse en temas relacionados a la materia urbana o al desarrollo urbano.

Nuestro planteamiento es dar impulso a que la implementación del Observatorio Urbano Nacional se promueve y fomenta, directamente o a través de Entidades Públicas o Privadas, la investigación en materia urbana y de desarrollo urbano, para lo cual puede suscribir los convenios con las entidades que sean necesarios, particularmente con universidades o instituciones de la sociedad civil.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CAPÍTULO II

CONTEXTO TERRITORIAL

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

MARCO NACIONAL, MACRO REGIONAL Y REGIONAL

Marco Nacional.

La metrópoli de Chiclayo – Lambayeque se encuentra ubicada en el departamento de Lambayeque en el norte del Perú.



Gráfico 01	
Asunto	Contexto Nacional.
Fuente	Elaboración PDM Chiclayo – Lambayeque

Las distintas relaciones que establecen las ciudades en el territorio se manifiestan a través de los diferentes flujos de interacción entre los que están: el intercambio comercial, logístico, desplazamiento de la población, gobernanza, etc. Una de las maneras de medir el nivel de interacción de la Metrópoli Chiclayo – Lambayeque con otras ciudades son los corredores logísticos, tomaremos como base el estudio “Programa de Inversiones 2011-2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos, elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones”.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Las principales relaciones logísticas en el país se articulan en el territorio a través del Eje Estructurante Nacional N.º 1, con foco en Lima, organiza la actividad hacia la costa norte, principalmente hasta Chiclayo y las metrópolis regionales centro principales del sistema urbano: Trujillo (La Libertad) y Piura (Piura y Paita) y a lo largo de la Costa Sur hasta Arequipa.

Transversalmente a este corredor principal, se desarrollan un conjunto de corredores logísticos que penetran a la Sierra y Selva. La Metrópoli junto a Cajamarca forman parte del Corredor Logístico 16.



Gráfico 02

Asunto

Eje estructurante – Corredores logísticos

Fuente

Elaboración PDM Chiclayo – Lambayeque

Teniendo en cuenta estos corredores logísticos, el territorio colindante a analizar en el ámbito nacional y su relación con la Metrópoli son:

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- . Lima: Metrópoli Nacional, centro dinamizador
- . Trujillo (La Libertad): Metrópoli Regional, centro principal del sistema urbano.
- . Piura (Piura y Paita): Metrópoli Regional, centro principal del sistema urbano.
- . Chimbote: Ciudad Mayor, centro dinamizador secundario.

a) Chiclayo – Lambayeque - Lima

La metrópoli Chiclayo - Lambayeque es considerada como metrópoli regional, centro principal del sistema urbano; mantiene un considerable flujo de pasajeros y carga a nivel nacional siendo uno de sus principales destinos la ciudad de Lima, que tiene la categoría de Metrópoli Nacional, y es considerada como el principal centro de distribución a nivel nacional y cuenta con los principales centros de producción, de acopio y servicios del país.

En educación, la metrópoli de Chiclayo - Lambayeque cuenta con 1 universidad pública (Universidad Nacional Pedro Ruíz Gallo) y 5 universidades privadas (Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Universidad Señor de Sipán, Universidad San Martín de Porres, Universidad Tecnológica del Perú y Universidad Cesar Vallejo).

La ciudad de Lima concentra la oferta educativa de nivel superior a nivel nacional, cuenta con las principales universidades estatales y privadas del país, tales como la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, considerada como la decana de América, que recibe postulantes de todas partes del país.

En cuanto a salud, la ciudad de Lima cuenta con la mayor oferta de centros especializados en este rubro del país, entre los que se encuentran el Instituto Nacional de Enfermedades Neoplásicas, el Instituto Nacional de Oftalmología, Instituto Nacional de Salud del Niño, entre

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

otros, por lo que recibe las referencias desde los establecimientos de salud de menor rango, de todas las ciudades del país.

Lima es el centro político, cultural, financiera y comercial del país, es sede de los tres poderes que conforman el Estado Peruano, todos los ministerios tienen su sede principal en la capital, por lo que la metrópoli de Chiclayo tiene dependencia política de Lima.

b) Chiclayo – Lambayeque -Chimbote

Chimbote es considerada como una ciudad mayor y centro dinamizador secundario, la interacción entre estas ciudades es la actividad pesquera, por tradición los pescadores de Chiclayo embarcan y desembarcan en el puerto de Chimbote, la falta de adecuada infraestructura portuaria en la metrópoli de Chiclayo - Lambayeque ocasiona que los pescadores desarrollen sus actividades en el puerto de Chimbote, generándose así un flujo económico entre ambas ciudades.

c) Chiclayo – Lambayeque -Trujillo

La ciudad de Trujillo es considerada como metrópoli regional y centro dinamizador principal. Existe una articulación directa entre Chiclayo y Trujillo, diariamente hay un flujo considerable de pasajeros entre ambas ciudades. Por lo tanto, existe un flujo comercial importante. Trujillo tiene como una de sus principales actividades económicas a la manufactura, especialmente dedicados a la confección de calzado, que abastece el mercado chiclayano y también al mercado nacional e internacional.

d) Chiclayo –Lambayeque - Piura

La ciudad de Piura es considerada como metrópoli regional, centro principal del sistema urbano, tiene la misma jerarquización que la ciudad de Chiclayo; asimismo, entre la metrópoli

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Chiclayo - Lambayeque y Piura se da principalmente un flujo turístico hacia sus balnearios y playas que reciben a los turistas nacionales y extranjeros durante todo el año.

Es importante destacar que Estados Unidos y China son los principales socios comerciales del Perú; por lo que las actividades económicas tienen directa incidencia en las commodities, así mismo se destaca que el Perú es un país cuyo crecimiento económico está muy correlacionado con el precio de los minerales, como el cobre. Por ejemplo, el Perú envía a china productos por US\$ 11,000 millones, pero el 97% son minerales, es decir tradicionales (materias primas).

Según el Marco Macroeconómico Multianual, la economía peruana presentó un crecimiento moderado del 1.7% en el primer semestre del 2019; asimismo, de acuerdo al portal web del Mincetur, cinco acuerdos firmados por el Perú se encuentran por entrar en vigencia, aunque sin un plazo establecido, (Australia, Alianza del Pacífico, Nuevo Acuerdo transpacífico de cooperación económica, Brasil y Guatemala, y el TLC con la India.). El comercio marítimo mundial está creciendo, apoyado por el repunte de la economía mundial en el 2017. Con un crecimiento del 4% el crecimiento más rápido en cinco años, el comercio marítimo global se impulsó y se ha elevado en la industria naviera a través de las principales rutas marítimas: Asia – Norteamérica, Asia – Norte de Europa, Asia – Mediterráneo, Asia – Medio Oriente y Asia - costa Oeste de Sudamérica, que navegan por los principales puntos del tráfico marítimo, el estrecho de Malaca, el canal de Suez, el Canal de Panamá y el Estrecho de Ormuz, los volúmenes alcanzaron 10.7 billones de TM, de los cuales fueron productos secos a granel.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO



Gráfico 03	
Asunto	Contexto Nacional y entorno
Fuente	Elaboración PDM Chiclayo – Lambayeque

Marco Macro Regional

La Macro Región Norte está conformada por los departamentos de Tumbes, Piura, La Libertad, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, Loreto y San Martín. Donde se integran 9 departamentos y 82 provincias, abarcando una extensión territorial de 608 879.63 km².

En el año 2018 la Macro Región Norte contribuyo al 20% del PBI Nacional, la región La Libertad es la que mayor participación tiene al PBI macro regional con el 32.1%, seguida de Piura (29.4%), Lambayeque (17.3%), Cajamarca (17.1%) y Tumbes (3.9%).

Este crecimiento ha sido impulsado por el sector agropecuario, con un peso de 11.7% en la estructura de la macro región y que alcanzaría un crecimiento de 7.9% y comercio que representa el 13.4% y se incrementaría en 5.4%.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Articulación vial y corredores económicos de la macro región norte

El tramo de mayor circulación es la Carretera Panamericana Norte, que une a las ciudades costeras. En el extremo este, la carretera marginal que viene de Tarapoto contribuye a integrar de alguna forma las capitales provinciales de la selva. De la Carretera Panamericana Norte salen una serie de vías de penetración que articulan una parte de la sierra con algunas ciudades costeras, en el caso de la conexión vial Chiclayo-Jaén – Moyobamba se logra una cierta relación costa-selva.

Gran parte del dinamismo de Chiclayo y el auge de sus actividades comerciales se encuentran vinculadas en su posición privilegiada en términos de articulación vial lo que le permite captar flujos de Piura, de la parte norte y centro de Cajamarca (Jaén, San Ignacio, Chota); y de la Selva Alta (Amazonas y parte de San Martín) a través de Olmos y la carretera de penetración del Marañón y ubicarse como centro proveedor de servicios y mercancías.

Transversalmente también presenta una buena integración vial a través de los ejes viales departamentales y nacionales de los valles La Leche, Chancay -Lambayeque y Zaña que se proyectan a otros departamentos vecinos.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Ejes principales

En la macro región norte existen tres sistemas de corredores: eje costero, los corredores de selva y el corredor de Cajamarca. La metrópoli Chiclayo - Lambayeque se desarrolla dentro del eje costero, este es el eje principal del norte del Perú, conformado por las ciudades de: Tumbes, Piura, Chiclayo, Trujillo, Chimbote y Lima, que permite simultáneamente la integración de la metrópoli con los departamentos vecinos de la macro región.

Debido al grado de comunicación de la Macro región norte y la ubicación estratégica del eje costero, de donde es parte la Metrópoli Chiclayo – Lambayeque, le permite la comunicación con Lima y realizar exportaciones a través del puerto Callao; y la mejor conexión del eje costero con la sierra, especialmente el despliegue de una adecuada red de comunicaciones complementaria a la carretera marginal norte en la selva y su conexión con Ecuador y Brasil serán fuertes impulsos de desarrollo. La implementación del Puerto de Paita, complementaria esta orientación.

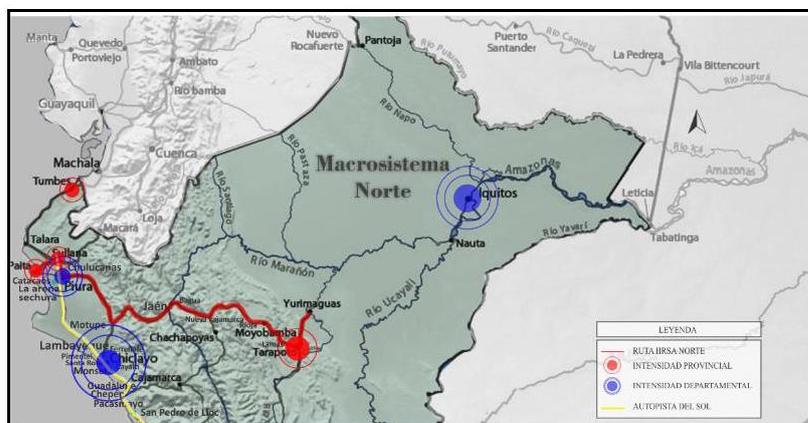


Gráfico 04

Asunto

Macro Región Norte

Fuente

Elaboración PDM Chiclayo – Lambayeque

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Desarrollo del IRRSA y la Metrópoli de Chiclayo -Lambayeque

El proyecto IRRSA (2000) “Iniciativa para la Integración de Infraestructura Sudamericana, ha cambiado el concepto de la integración sudamericana, siendo el Perú uno de los países claves para lograr esta integración. En el caso particular de Lambayeque que forma parte del corredor Interoceánico Norte (IRRSA Norte) Puerto Eten, Paita, Bayóvar deberían ser los centros de estratégicos de conexión del Sudeste Asiático con Manaus (Brasil). Así mismo, el aeropuerto internacional de Chiclayo deberá ser la vía aérea de integración del comercio bilateral del norte de Brasil con el macro norte peruano, según lo precisa el PDCR 2011-2021.

La Autopista del Sol

En el escenario de integración, es evidente que los procesos de globalización han influenciado en su avance por conformar un territorio que apunta por integrarse desde el oriente y norte del país, ya desde el año 1992 se identificó en el Plan de Desarrollo Chiclayo 2020 dentro de los grandes proyectos que ayudarían a impulsar este desarrollo la Carretera Bioceánica (Puerto Eten – Brasil), así como el proyecto del Plan Binacional Perú-Ecuador, uno de los proyectos prioritarios por su ubicación es partícipe con mercados externos a través de la política del sector transportes en el ámbito de la integración sudamericana transversal y longitudinal, propuesta en dos ejes que se articulan como son los: Eje del Amazonas y Eje Andino, orientado a impulsar el desarrollo de corredores económicos y ejes viales que faciliten el transporte internacional de carga y pasajeros.

En este espacio regional norte, el eje del Amazonas permite integrar, a través del transporte multimodal (hidro-vía y ferroviario), los puertos del Océano Pacífico de Colombia, Ecuador y Perú con los puertos brasileños de Manaus, Belem y Macapá del Océano Atlántico, para esto el Gobierno Central viene ejecutando los proyectos de la Autopista del Sol tramos Trujillo –

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Sullana y Sullana- Aguas Verdes, este último está incluido en la agenda de los Proyectos Prioritarios de Integración (API) 2012-2022 de IIRSA-COPLAN.

La Autopista del Sol corresponde al tramo de la Panamericana Norte, desde el Km. 557+011 hasta el Km. 1032+000, que abarca las ciudades de Trujillo, Chiclayo, Piura y Sullana. La carretera es originalmente de una calzada y tiene una extensión de 475 Km. En su recorrido se encuentran cinco (5) estaciones de peaje y tres (3) estaciones de pesaje.

El proyecto generará un ahorro de aproximadamente dos horas en el recorrido del trayecto entre Sullana y Trujillo, con el consiguiente ahorro en los costos de operación de los vehículos de transporte comercial y privado, mayor seguridad para los usuarios de la vía, así como para los pobladores de las ciudades que se beneficiarán con la construcción de las vías de evitamiento.

La Autopista del Sol fortalecerá el desarrollo de la región norte del Perú y del país en su conjunto, ya que constituye un eje de integración de las regiones de La Libertad, Lambayeque y Piura con los ejes binacionales; propiciará el crecimiento comercial y económico, impulsará la agroindustria, la minería y el turismo. El proyecto persigue contribuir con el desarrollo del eje turístico en las áreas de influencia de la denomina "Ruta Moche", con manifestaciones arqueológicas y culturales muy importantes como: Chan-Chan, Huacas del Sol y de la Luna, El Brujo y Pakatnamú, entre otras; así como playas emblemáticas del norte peruano como Colán, Norura, Santa Rosa, Pacasmayo, Pimentel, San José y Huanchaco, entre otras.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Desarrollo Portuario

Según el Plan de Desarrollo y Servicios Logísticos de Transporte elaborado por el MTC, la logística nacional se propone como una actividad portuaria combinada, incrementando la capacidad y productividad de los principales puertos que sirvan a la red de cabotaje, permitiendo una mayor eficiencia y concentración de los flujos que viabilice infraestructuras y servicios de transporte. La vertebración comercial a nivel marítimo, aéreo y terrestre, y los nodos logísticos con la finalidad de minimizar costos, reducir tiempos de transporte y optimizar procesos referentes al tratamiento de carga asegurando la calidad de los mismos.

El Sistema Portuario Nacional (SPN) cuenta con 101 instalaciones Portuarias (terminales portuarios / embarcaderos) de los cuales 14 son de uso público y 46 de uso privado. La APN se basa en grandes líneas estratégicas que encaminan a contribuir al desarrollo del SPN, entre las que figura Planificar y Promover la Integración Puerto - ciudad, la cual recoge directamente una demanda concreta relacionado con “integrar en el territorio de manera sostenible la relación Puerto - Ciudad”.

Es así que se recomienda la elaboración de “planes estratégicos puerto – ciudad”, entendidos como instrumentos que ofrecen la posibilidad mirar a puertos y ciudades por encima de sus propios horizontes particulares, facilitando el intercambio de ideas, la identificación de nuevas oportunidades de interés común, que sea capaz de propiciar, la suma de recursos y la construcción de alianzas, así como trazar estrategias e iniciativas de desarrollo.

El área de Desarrollo Portuario de Eten incluye en el PNPD comprende una franja costera de más de 12 kilómetros de longitud, desde Punta Farola hacia el sur (Playa Lobos).

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

En esta zona se localiza actualmente el terminal Portuario Multiboyas Eten (Petroperú) de uso privado, que cuenta con una capacidad instalada de 379,000 barriles y un despacho anual promedio de 3 millones de barriles al año.

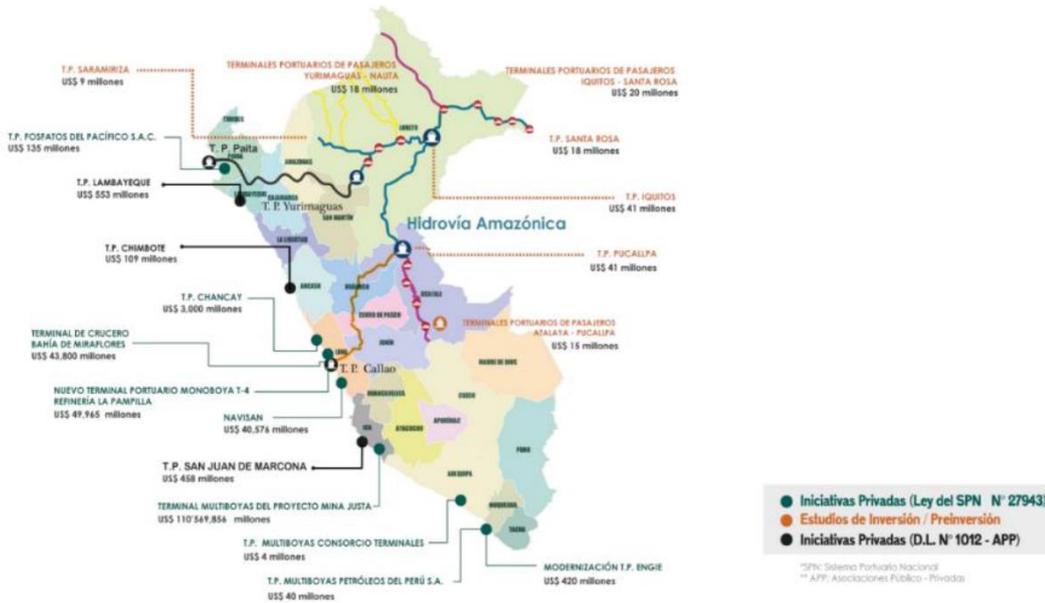


Gráfico 05	
Asunto	Proyectos Portuarios
Fuente	Elaboración PDM Chiclayo – Lambayeque

Asimismo, es preciso destacar que se intensificaran las operaciones de cabotaje de carga a granel sólida, granel líquido, carga fraccionada y rodante han venido incrementándose progresivamente desde el año 2014, destacándose la carga líquida que es del 94% de la carga de cabotaje, mientras que la carga en contenedores tuvo un descenso sustancial en los años 2016 y 2018. El cabotaje en la costa peruana tiene particularidades que lo distinguen del cabotaje que se realiza en la Amazonia, actualmente el cabotaje marítimo moviliza principalmente hidrocarburos aproximadamente el 95% de la carga movilizada entre terminales portuarios localizados en la costa del país.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Finalmente es preciso destacar que mediante RM N.º 999-2018-MTC/01.02, se publicó el proyecto de reglamento del Decreto Legislativo N.º 1413, el cual fue aprobado mediante DS N.º 029-2019-MTC., que crea el procedimiento administrativo para prestar servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros en tráfico de cabotaje en la costa marítima peruana.

Otro aspecto que refuerza la implementación del Área de Desarrollo Portuario de Eten es la localización dentro de los corredores logísticos que, junto con el eje Estructurante Litoral (EE1), articulan en el territorio a la hora de la distribución física de las mercancías desde las áreas de producción o consumo hasta los nodos de exportación o distribución. En el caso del área de influencia del Terminal Portuario de Lambayeque se trata de lo siguiente:

- Corredor Logístico 1 (C1): Chiclayo - Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos
- Corredor Logístico 2 (C2): Paita - Piura – Dv. Olmos)
- Corredor Logístico 14 (C14): Ciudad de Dios - Cajamarca - Chachapoyas.
- Corredor Logístico 16 (C16): Chiclayo -Cajamarca; y,
- Eje Estructurante 1 (EE1), Tramo Piura – Chiclayo – Trujillo.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Marco Regional

El departamento de Lambayeque está ubicado al sur de la línea ecuatorial, en la parte centro occidental de América Meridional y en la costa norte del Perú, está a 765 km de la ciudad de Lima. Lambayeque está dividida políticamente en 3 provincias y 38 distritos, se caracteriza por su diversidad en el ámbito económico, social, ambiental y cultural.

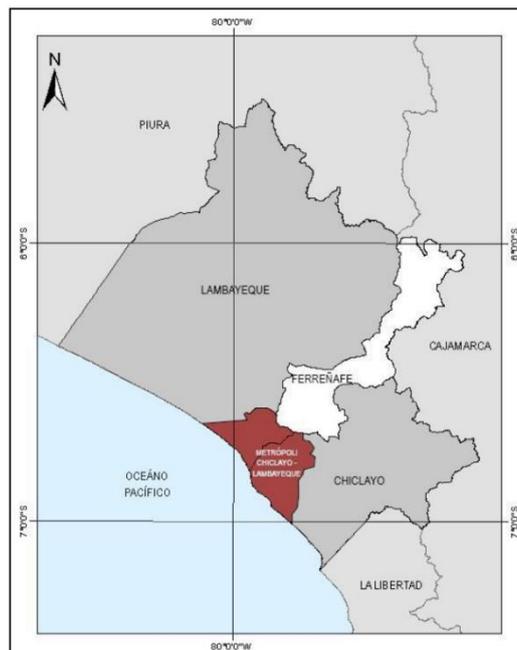


Gráfico 06	
Asunto	Contexto Regional
Fuente	Elaboración PDM Chiclayo – Lambayeque

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA PROPIETARIO

En el año 2007, el departamento de Lambayeque tenía una población de 1 112 868 habitantes, al 2017 su población incrementó a 1 197 260 habitantes ⁽¹⁰⁾. Del total de la población del departamento, la metrópoli de Chiclayo -Lambayeque abarca el 63.68%.

JURISDICCIÓN	CENSO 1981		CENSO 1993		CENSO 2007		CENSO 2017	
	Abs.	Rel (%)						
Metrópoli Chiclayo - Lambayeque	406 841	60.32%	591 473	64.17%	706 813	63.51%	762 404	63.68%
Región Lambayeque	674 442	100.00%	921 795	100.00%	1 112 868	100.00%	1 197 260	100.00%

Cuadro 01**Asunto** Población Región Lambayeque 1981-2017**Fuente** Estadística INEI.

El 81.11% de la población del departamento es urbana, concentrada en las ciudades de Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe. La población rural representa el 18.89 % de la población total del departamento concentrada en las provincias de Lambayeque y Ferreñafe.

El territorio comprende 3 tipos de fisiografía: de costa, que corresponde la mayor parte del territorio, la de sierra que comprende los flancos occidentales de la Cordillera de los Andes y la de la Selva, que corresponde a una pequeña zona en la cuenca del río Huancabamba, en el distrito de Cañaris.

(10) Lambayeque Compendio Estadístico – 2018, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Por su privilegiada ubicación la región Lambayeque asume el rol de eje articulador de la Macro-Región Norte, donde se da un flujo de productos que van a los mercados de Piura, Lima, el mercado amazónico, el mismo que tendrá mayor impulso con la puesta en marcha del Corredor Bioceánico, no solo enlazando estos mercados internos, sino también con Brasil y las expectativas de fortalecer el aeropuerto de Chiclayo para enlazar con el mercado norteamericano y europeo, con productos de agroexportación y por vía marítima por el Puerto de Eten.

La región Lambayeque se integra vialmente por la Panamericana Norte, vincula a Chiclayo con las demás ciudades del departamento; con la costa Norte y costa Sur del Perú. La carretera Panamericana Norte Antigua cumple un rol articulador, interconecta el departamento de Lambayeque con la zona Nor Oriente del país a través de la carretera Olmos - Corral Quemado – Pedro Ruiz- Tarapoto – Yurimaguas formando parte de la carretera IIRSA Norte. También transversalmente Lambayeque presenta una buena integración vial a través de los ejes viales departamentales y nacionales de los Valla La Leche, Chancay Lambayeque y Zaña.

Actividades Económicas de la Región

En el departamento de Lambayeque se realizan actividades productivas de diversa naturaleza, desde las de más avanzada tecnología hasta las que se realizan aún de manera tradicional, por su ubicación geográfica, Lambayeque es un eje de flujos comerciales y migratorios que provienen de la costa norte (Piura y Tumbes), así como de la sierra y selva (Cajamarca, Amazonas y San Martín).

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Para el año 2018 el Producto Bruto Interno de Lambayeque fue el 2.5% ⁽¹¹⁾, que lo ubica como el noveno departamento con mayor aporte al Producto Bruto Interno Nacional, aporte que se ha mantenido constante en los últimos años.

El sector terciario es el que sustenta la economía de Lambayeque, este sector está compuesto por el comercio, restaurantes y hoteles; otros servicios como el de transporte y comunicaciones; electricidad, gas, agua, servicios gubernamentales y otros; que en el 2017 aportaron en conjunto el 70% a la formación del PBI regional.

Otro sector importante en la economía lambayecana es la industria manufacturera, en el 2017 la manufactura aportó el 9% al PBI regional sustentado básicamente en la agroindustria, confecciones, metalmecánica y carpintería, con relevante presencia del sector PYME.

La **actividad agroindustrial** tiene un valor importante para la región, tenemos a la empresa PROFUSA (aceite de limón) que exporta a países americanos y a la Comunidad Económica Europea; otro cultivo que resalta es el maracuyá (jugos y concentrados congelados) de las empresas QUICORNAC y Agroindustrias AIB; también tenemos el mango en conserva de las empresas FRUTOS TONGORRAPE Y GANDULES y la empresa PRONATUR es reconocida por la exportación de banano orgánico.

(11) Producto Bruto Interno por Departamento 2018 – Instituto Nacional de Estadística e Informática.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

El arroz también es una actividad importante en Lambayeque la región concentra el 16% de las piladoras del país, los molinos acopian el arroz que se produce en la costa norte y ceja de selva que después de ser proceso se comercializa casi en su totalidad en el mercado local, siendo un mínimo porcentaje destinado a la exportación.

Finalmente tenemos el procesamiento y exportación de café, en la región operan dos empresas líderes en la exportación de café; Perales Huancaruna y Pronatur EIRL. La empresa Perales Huancaruna concentra 45.38% del total de las exportaciones de café en grano verde y sin descafeinar.

El **sector agrícola** juega un papel importante a nivel económico, conforma el 11% del valor agregado bruto de la región. La vocación agrícola de la región se basa en la existencia de un clima privilegiado con estabilidad relativa a lo largo de todo el año, en el manejo de riego regulado de su principal valle Chancay-Lambayeque, en el desarrollo de cultivos transitorios, permanentes y en la potencialidad de sus suelos son idóneos para la agricultura, pero a la vez se ve limitada por la escasez de agua lo que ha obligado a los agricultores al uso de agua subterránea incrementando así sus costos de producción, lo que los ha obligado a buscar cultivos que utilicen menos recurso hídrico tales como el limón, maracuyá, ajíes y mango.

La **pesca** no tiene la importancia que tienen los demás sectores, la actividad pesquera sigue siendo relevante para la población que subsiste de ella, ubicada principalmente en la caleta de San José, Pimentel, Santa Rosa y Eten Puerto. La producción pesquera tiene como destino el consumo humano y artesanal.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

El principal problema para el desarrollo de esta actividad es la falta de infraestructura de embarque y desembarque, lo que motiva el uso de tractores para el desembarque de flotas artesanales debido a la falta de un muelle (Caleta San José), otra de las debilidades es la conservación de los productos.

La **minería** en la región es incipiente, se desarrolla principalmente en Cañaris, donde se encuentra la mina Cañarico que tiene una reserva importante de cobre (380 toneladas).

La **actividad turística** se ha convertido en uno de los pilares del desarrollo económico regional, posicionando al departamento como un importante destino turístico del país. Dentro de los principales atractivos turísticos que tiene el departamento se encuentran los Museos Tumbas Reales y Sicán; cabe resaltar que la región no sólo cuenta con atractivos turísticos de tipo arqueológico sino también de tipo vivencial y paisajístico.

Dentro de la problemática que enfrenta la actividad turística se encuentra que la mayoría de los recursos turísticos no están debidamente protegidos, conservados ni puestos en valor, además que no contar con rutas y circuitos suficientes limitando así la dinámica de flujo turístico interno y externo.

El **Proyecto Olmos** tiene como objetivo principal la creación de un nuevo polo de desarrollo económico y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población en el norte del país, mediante el aprovechamiento hidroeléctrico de los recursos hídricos de los ríos por trasvasar y el fomento de la producción agrícola orientada a la exportación basada en la irrigación de las nuevas tierras. Este gran Proyecto es una oportunidad de desarrollo integral tanto para la provincia como para la ciudad de Lambayeque.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

El proyecto Olmos en el escenario regional, ha ejecutado los trabajos del túnel Trasandino y presa Limón y la puesta en marcha del proyecto de irrigación se derivarán anualmente 410 millones de metros cúbicos de agua del Río Huancabamba, para la irrigación de 43,500 has de tierras; 5,500 hectáreas de tierras del valle viejo de Olmos y 38,000 mil hectáreas del nuevo valle. El Plan de Ordenamiento Territorial elaborado por el Proyecto Especial Olmos Tinajones, contempla la creación de 04 nuevos centros urbanos alrededor del área a irrigar, articulándose con la ciudad de Chiclayo que cumple el rol de centro principal administrativo, financiero, comercial y de servicios.



Fotografía 01

Asunto

Nueva Ciudad en el Distrito de Olmos.

Fuente

<https://www.regionlambayeque.gob.pe>

El Proyecto Olmos es uno de los principales mega proyectos de infraestructura hidro-energética y de irrigación que se vienen implementando actualmente en el Perú, con la incorporación de nuevas tierras para la agricultura de agroexportación y agroindustrial. Este cambio en el potencial productivo de la zona conlleva a la generación de una demanda de nueva mano de obra, en diversas especialidades y oficios, que a su vez implicará nuevas demandas de vivienda,

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

servicios y en general de actividades urbanas. La Nueva Ciudad está ubicada, aproximadamente, a 50 Km al oeste del centro urbano capital del distrito de Olmos y a 105 Km de la ciudad de Chiclayo por la Panamericana Norte Nueva.



Gráfico 07	
Asunto	Ubicación Nueva Ciudad de Olmos.
Fuente	https://www.regionlambayeque.gob.pe

Se encuentra en el distrito de Olmos, provincia de Lambayeque, departamento de Lambayeque. El distrito de Olmos tiene la mayor extensión territorial del departamento de Lambayeque, con un área de 5,335.25 Km², representa el 51% del territorio de la provincia de Lambayeque y el 33% del departamento de Lambayeque. El distrito de Olmos se localiza en el extremo norte de la provincia de Lambayeque, la ciudad de Olmos, capital del distrito, se encuentra a 115 Km. al norte de Chiclayo por la Panamericana antigua, con una altitud de 175 msnm. El desierto de Olmos es reconocido como el segundo más extenso del Perú.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y DIVISIÓN POLÍTICA

El Departamento de Lambayeque y se localiza entre las coordenadas geográficas 5°29'36" y 7°14'37" de latitud sur y entre 79° 41'30" y 80°37'23" de Longitud Oeste y tiene una superficie aproximada de 14,231.30 Km².

Limita por el Norte, con el Departamento de Piura; por el Este, con el Departamento de Cajamarca; por el Sur, con el Departamento de La Libertad y por el Oeste, con el Océano Pacífico.

Políticamente se encuentra dividido en tres (03) Provincias y treinta y ocho (38) Distritos distribuidos de la siguiente manera: (Ver Cuadro N.º 1 y Lámina N.º 1)

Departamento	Provincia	Distritos
Lambayeque	Chiclayo	20
	Lambayeque	12
	Ferreñafe	6
TOTAL	3	38

Cuadro 01

Asunto	División política en provincias y distritos.
Fuente	Instituto Nacional de Estadísticas e Informática

La provincia de Chiclayo, se encuentra conformada por los distritos: Chiclayo, Chongoyape, Eten, Puerto Eten, Leonardo Ortiz, La Victoria, Lagunas, Monsefú, Nueva Arica, Oyotun, Picsi, Pimentel, Reque, Santa Rosa, Zaña, Cayalti, Pátapo, Pomalca, Pucalá y Tumán.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

ASPECTO FÍSICO GEOGRÁFICO

La mayor parte del territorio departamental se localiza en la zona costera, desde el litoral marítimo hasta la zona andina. Los únicos distritos de la zona andina son: Cañaris e Incahuasi. El 94% de su superficie se encuentra en la zona costera.

El relieve es poco accidentado, relativamente llano, con pequeñas lomas y planicies elevadas llamadas pampas, formadas por ríos que nacen en los contrafuertes andinos. Presenta los siguientes Valles: Chancay – Lambayeque, Motupe, Olmos, La Leche y Zaña.

Clima

El clima en la franja costera es del tipo desértico subtropical, templado durante las estaciones de primavera, otoño e invierno y caluroso en época de verano.

Temperatura

Presenta temperaturas máximas promedio anuales de 25.8°C y mínimas anuales de 17.9°C, registradas en la Estación Lambayeque. Las temperaturas máximas se presentan en el mes de febrero con registros de hasta 29.9°C y las temperaturas mínimas alcanzan los 15°C en el mes de agosto, en régimen normal de temperatura.

Humedad

La humedad atmosférica relativa en el departamento de Lambayeque es alta, con un promedio anual de 82%; promedio mínimo de 61% y máximo de 85%.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Vientos

Los vientos son uniformes, durante casi todo el año, con dirección E a O. La dirección de los vientos está relacionada directamente a la posición del Anticiclón del Pacífico.

Precipitaciones

Las precipitaciones pluviales en el departamento de Lambayeque son escasas y esporádicas. Se tiene una precipitación promedio anual de 33.05 mm.

La presencia de las precipitaciones pluviales se ve notablemente alterada en la Costa con la presencia del Fenómeno El Niño, como lo ocurrido en el año 1998 en donde se registró una precipitación anual de 1,549.5 mm (ocho veces más que el promedio anual).

Este considerable volumen de precipitaciones produce incremento extraordinario del caudal de los ríos del departamento generando deslizamientos e inundaciones que afectan diferentes zonas urbanas y rurales del departamento.

Morfología Departamental

La morfología existente incluye una amplia zona costera, donde destacan las pampas aluviales y las dunas próximas al litoral. La Cordillera Occidental constituye la divisoria de aguas cuya parte más alta es una superficie ondulada a unos 4,000 m.s.n.m., bisectada profundamente por ríos de corto recorrido y pequeños caudales que desembocan en el Océano Pacífico.

Las pampas ocupan un alto porcentaje de la superficie del departamento de Lambayeque. En las pampas no humanizadas con irrigaciones, se observan dunas tipo barcanes o en media luna, de dimensiones variadas. Muchas de ellas están cubiertas por algarrobos y sapotes, como las

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

que se encuentran entre Chiclayo y Lambayeque. Emergen de las pampas, relieves rocosos que se denominan “monte islas”, que son características del paisaje como el cerro Pumpurre a 1,200 mts. cerca de Olmos, Terpán al Este de Jayanca y Alumbra 1,533 mts. al Este de Chiclayo.

Hidrografía Departamental

El sistema hidrográfico departamental lo conforman ríos de caudal variable, con nacientes en la vertiente occidental de los Andes y con desembocadura en el Océano Pacífico.

Los ríos de la vertiente del Pacífico, a lo largo del año tienen una descarga irregular de sus aguas; son escasas durante el invierno, incrementando notablemente su caudal en época de verano, debido a las precipitaciones abundantes. Ante la presencia del Fenómeno El Niño, los ríos Chancay, Zaña y Reque, aumentan su caudal, llevando gran cantidad de agua y originando inundaciones.

Los principales componentes de las cuencas hidrográficas del departamento son:

Río Chancay – Lambayeque: Tiene su nacimiento en la laguna Mishacocha, ubicada entre los cerros Coymolache y Callejones, a 3,900 m.s.n.m. y a inmediaciones del centro poblado Hualgayoc.

Sus aguas discurren de Este a Oeste y la longitud desde su nacimiento hasta el mar es de 205 Km. aproximadamente. Presenta una cuenca de 5,039 Km² de extensión.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Sus afluentes principales por la margen derecha son: la Quebradas Tayabamba, (cauce donde desemboca el túnel Chotano); Huamboyo, Cirato y el río Cumbil; por la margen izquierda: los ríos Cañad, Chilal y San Lorenzo.

En su recorrido tiene diversos nombres, de acuerdo al lugar que cruza, como el de Chancay en el distrito de Chancay – Baños. Desde el partido, La Puntilla se bifurca formando los ríos Lambayeque, Reque y el canal Taymi.

Río La Leche: Nace en la región andina de Cajamarca a partir de la confluencia de los ríos Moyan y Sángano.

Tiene un recorrido de 50 Km. aproximadamente, y sus aguas discurren de Noreste a Sureste. Presenta una cuenca de 1,600 Km²

Río Zaña: Tiene su nacimiento en el flanco Occidental de los Andes del departamento de Cajamarca, en la confluencia de los ríos Tinguis y Ranyra, a unos 3,000 m.s.n.m. Su cuenca comprende aproximadamente 2,025 Km².

Río Reque: Es la prolongación del Río Chancay. Tiene una longitud aproximada de 71.80 Km., desde el partidor La Puntilla hasta su desembocadura en el mar. Funciona como colector de los excedentes de agua de drenaje de las aguas del río Chancay.

Canal Taymi: Canal principal de distribución del valle que sirve al 37% del área irrigada, tiene una longitud de 48.9 Km. con una capacidad de conducción variable de 65 m³/segundos.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Presenta una sección trapezoidal revestida con mampostería de piedra y concreto. En su desarrollo el canal cuenta con diversas tomas laterales de capacidades variables.

El potencial hídrico subterráneo en los valles del departamento de Lambayeque (Chancay, La Leche y Olmos) se ha estimado en 1,614 MMC, de los cuales se ha utilizado hasta el año 1985 sólo 8.3% del total; constituyendo una fuente utilizable para riego agrícola.

Los resultados del muestreo realizado por la Dirección Ejecutiva del Proyecto Especial Olmos – Tinajones DEPOLTI, indican que las aguas subterráneas del valle Chancay - Lambayeque son de buena calidad para el riego con excepción de algunos puntos en la zona baja del valle ⁽¹²⁾

Considerando una superficie media de 1,365.4 Km². y una profundidad promedio de 100 m., el volumen total del acuífero del valle Chancay - Lambayeque es de 136,540 MMC, que afectado por el 2% (valor promedio del coeficiente de almacenamiento para el valle), daría 2,730 MMC, que constituye las reservas totales del acuífero.

(12) Diagnóstico de Gestión de la Oferta de Agua - INADE

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

SISTEMA URBANO REGIONAL

El conjunto de ciudades, centros urbanos y asentamientos conforman la red urbana y permiten identificar un sistema urbano regional en donde cada uno de los núcleos desempeñan un rol y cumplen funciones particulares; como resultado de los distintos procesos de desarrollo.

El sistema urbano regional de Lambayeque, se caracteriza por su carácter unisistémico. Se encuentra conformado por Chiclayo, concentrador de actividades económicas, de servicios y del mayor contingente poblacional; que resulta complementado por núcleos urbanos ubicados de manera dispersa al interior de la región. En el departamento de Lambayeque el crecimiento de los diferentes centros poblados no responde a un esquema de ordenamiento territorial urbano y rural integrado. Se observa la ausencia de instrumentos técnico normativos que garanticen la adecuada ocupación del suelo, el acceso a los servicios, el crecimiento urbano sin la mayor afectación de áreas agrícolas.

Los centros urbanos que conforman el Sistema Urbano Regional, son:

Chiclayo, capital del departamento y ubicado en el primer rango de la estructura urbana, es el centro administrativo, de servicios, comercial, financiero y agroindustrial, que desempeña el rol de centro dinamizador principal del sistema urbano regional. En el espacio macro regional norte del país alcanza la mayor relevancia por la concentración de actividades comerciales y constituye después de Trujillo; el segundo centro de importancia en términos de población.

Es un centro urbano conurbado por los distritos de Chiclayo, Leonardo Ortiz y La Victoria, en proceso de metropolización por la nuclearización de facto que sostiene los centros urbanos

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

ubicados al interior de su ámbito de influencia inmediata: Lambayeque, San José, Pimentel, Santa Rosa, Monsefú, Eten, Puerto Eten y Reque.

Lambayeque y Ferreñafe, ubicados en el segundo rango de la estructura urbana regional, son concentradores de actividades de servicios comerciales, agroindustriales y vinculadas al sector primario, que desempeñan roles dinamizadores secundarios y complementarios al centro urbano principal.

Zaña, Cayaltí, Tumán, Monsefú, ubicados de manera similar al grupo anterior en el segundo rango de la estructura urbana regional, son centros predominantemente agrícolas que desempeñan roles de apoyo al centro urbano principal, destacando los dos primeros por articular espacios productivos de la cuenca Zaña.

Pomalca, Posope Alto, Pimentel, Eten y Motupe, ubicados en el tercer rango del sistema urbano regional, son centros de apoyo que desarrollan actividades comerciales y de servicios.

Santa Rosa, Reque, Olmos, Chongoyape, Jayanca, Mochumí, San José, Túcume, Mocupe y Oyotún, ubicados en cuarto rango de la estructura urbana regional, se caracterizan por desarrollar básicamente actividades y servicios orientados al sector extractivo; diferenciándose dentro de este grupo los centros litorales Santa Rosa y San José por su vinculación a la pesca artesanal.

Complementan el sistema, centros urbanos de orden inferior ubicados en el quinto rango de población, entre los que destacan Pucalá, Íllimo, Saltur, Pampa Grande, Mórrope, etc., caracterizados por estar relacionados a actividades primarias y de servicios.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

INFRAESTRUCTURA VIAL

El Sistema Vial Urbano de la metrópoli Chiclayo-Lambayeque se estructura en tres componentes:

- El Sistema Vial Primario
- El Sistema Vial Secundario
- El Sistema Vial Terciario

Sistema Vial Primario.

Este Sistema conforma la red viaria estructurante de la metrópoli, que tiende los vasos comunicantes conectando a la urbe con la red nacional de carreteras a través de las vías expresas y arteriales y desciende hasta las avenidas urbanas colectoras que permiten el acceso hasta los barrios a través de su conexión a las calles locales.

El Sistema Vial Primario se compone de:

- Vías Expresas
- Vías Arteriales
- Vías Colectoras

También engloba a los nodos intercambiadores como son los intercambios viales e infraestructura vial complementaria.

Sistema Vial Secundario o Local.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Está conformado por las calles Locales de competencia distrital. Las municipalidades distritales podrán distinguir entre las vías Locales, aquellas que son principales, las que se denominarán vías Locales Preferenciales.

Sistema Vial Terciario o No Motorizado.

Está compuesto de la red de ciclovías y calles peatonales. Se clasifica en:

- Red Primaria: ciclovías de Primer Orden (interdistritales) y ciclovías de Segundo Orden (urbanas).
- Red Secundaria: Son las ciclovías zonales, las calles peatonales y las ciclovías recreativas o Ecovías.

TRANSPORTE AÉREO

Aeropuerto Abelardo Quiñónez

Construido aproximadamente hace 50 años, cuenta con una pista de aterrizaje de 2,520m. de longitud y 45m. de ancho, asfaltada en su totalidad y en buen estado de conservación. Aunque se encuentra calificado como Aeropuerto Internacional alternativo al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sus servicios actualmente se limitan al embarque y desembarque de carga y pasajeros con itinerarios nacionales. La ubicación del Aeropuerto Quiñónez, al Este del Casco Urbano y a sólo 4 minutos de la Plaza Central; de provisto de cinturones o áreas de seguridad; constituye un serio cuestionamiento pendiente por resolver. En este sentido, una propuesta eficiente es la reubicación del aeropuerto al Norte de Chiclayo en las pampas de Mórrope e inmediato a la Carretera Chiclayo Bayóvar; que viene siendo postergada por razones de financiamiento presupuestal.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CAPÍTULO III

DIAGNÓSTICO DEL TERRENO

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

UBICACIÓN DEL TERRENO

El Planeamiento Integral de los predios, se en el Fundo San Ignacio, distrito de José Leonardo Ortiz, provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque detallado dentro del predio inscrito en Partida Electrónica N°11453959, y cuenta con un total de 5.5873 hectáreas.

Fundo	San Ignacio
Distrito	José Leonardo Ortiz
Provincia	Chiclayo
Departamento	Lambayeque



Fotografía 02	
Asunto	Ubicación del terreno
Fuente	Google Earth 2023

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Predio Rústico	
Datos Generales del Predio	
Partida Electrónica	Partida N°11453959
Nombre del Predio	Fundo San Ignacio
Valle	Chancay - Lambayeque
Distrito	José Leonardo Ortiz
Provincia	Chiclayo
Departamento	Lambayeque
Límites y Linderos	
Por el Norte	Con propiedad de terceros (UC N° 12191, UC N° 13504, UC N° 12192), en línea quebrada de 13 tramos, desde el vértice P1 al vértice P14, con 10.24 ml, 19.49 ml, 38.08 ml, 7.27 ml, 19.39 ml, 17.52 ml, 44.43 ml, 1.52 ml, 55.09 ml, 55.46 ml, 2.13 ml, 82.17 ml, 30.22 ml; haciendo un total de 383.01 ml.
Por el Sur	Con propiedad de terceros (UC N° 12173, UC 12152, UC 12154, UC 12157), en línea quebrada de 31 tramos desde el vértice P17 al vértice P48, con 6.72 ml, 38.44 ml, 27.65 ml, 9.71 ml, 7.25 ml, 41.02 ml, 10.46 ml, 8.39 ml, 18.67 ml, 10.89 ml, 28.26 ml, 6.47 ml, 3.78 ml, 14.07 ml, 14.36 ml, 14.17 ml, 14.76 ml, 11.42 ml, 13.58 ml, 35.01 ml, 10.30 ml, 16.41 ml, 4.73 ml, 27.54 ml, 36.55 ml, 31.61 ml, 20.14 ml, 31.18 ml, 53.38 ml, 24.55 ml, 96.87 ml; haciendo un total de 688.34 ml.
Por el Este	Con propiedad de terceros (UC 12193), en línea quebrada de 3 tramos desde el vértice P14, al vértice P17, con 69.07 ml, 34.14 ml, 52.42 ml; sumando un total de 156.63 ml.
Por el Oeste	Con propiedad de terceros área remanente (Parcela 3-B), en línea quebrada de 4 tramos desde el vértice P48 al vértice P2, con 56.49 ml, 32.47 ml, 27.06 ml, 39.58, haciendo un total de 155.60 ml.
Área	55 873 m2 5.5873 ha.
Perímetro	1397.70 ml

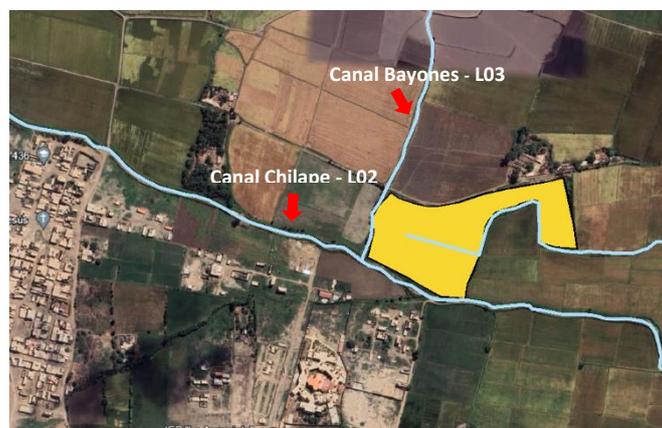
SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

HIDROGRAFÍA DEL TERRENO

El predio sobre el cual se propone el presente Planeamiento Integral se encuentra ubicado en el valle Chancay, La Leche, Fundo San Agustín, distrito de José Leonardo Ortiz y provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque, correspondiendo su jurisdicción a la Junta de Usuarios del Sub Sector Hidráulico Chiclayo - Lambayeque, colindando con canales y drenes circundantes al terreno.



Fotografía 03

Asunto	Ubicación de canales y drenes
Fuente	Google Earth 2023

Que, en uso de las facultades conferidas en el numeral 94.1) del artículo 94° del Reglamento de la Ley de Recursos Hídricos, aprobado por Decreto Supremo 001-2010-AG y en el literal c) del numeral 40.4 del Artículo 40° del Reglamento de Organizaciones y Funciones de la Autoridad Nacional del Agua, aprobado por Decreto Supremo 006-2010-AG; establece las dimensiones que deben continuar prevaleciendo en los caminos indispensables para la operación, mantenimiento y vigilancia de los canales y drenes del Sector Hidráulico Menor Chancay Lambayeque, establecidos como bienes artificiales asociados al agua.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Asimismo, cabe señalar que los canales de riego y drenes, se encuentran bajo la administración de la Junta de Usuarios Chancay Lambayeque por encargo del Estado, y constituyen infraestructura hidráulica pública; consecuentemente la Autoridad Nacional del Agua como ente rector, supervisa y fiscaliza el cumplimiento de nuestras funciones, razón por la cual se les comunica que la intangibilidad de los caminos de servicio de los canales de riego, se encuentran delimitados en la Resolución Administrativa No 066-2017-ANA-AAA.JZ-ALA.CHL.

En tal sentido, se cumple obligatoriamente con dos (02) condiciones:

- 1) Respetar las zonas intangibles del camino y escombros de los canales de riego
- 2) Queda prohibido por norma legal el vertimiento de aguas residuales a los canales de riego.

Además, es preciso señalar lo siguiente:

Reglamento Nacional de Edificaciones.

Norma GH.020

Artículo 3.-

Las servidumbres establecidas al amparo de disposiciones expresas, para cables de alta tensión, *cursos de agua para regadío*, ductos para petróleo y derivados, etc. forman parte del diseño de la habilitación, debiendo coordinarse con las empresas prestadoras del servicio, para que, en lo posible, sus recorridos se encuentren en vías públicas.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

En cuanto a **hidrografía subterránea** ⁽¹³⁾ en general el acuífero subterráneo es variable, se desarrolla con dirección Noreste a Suroeste. Los factores que inciden en el ascenso del nivel freático son:

- Topográficamente la ciudad se encuentra en una cota más baja respecto a la zona agrícola circundante.
- Presencia de lluvias intensas y avenidas máximas, como el Fenómeno de El Niño FEN.
- Infiltraciones de las acequias que cruzan el predio
- El sistema de riego del área agrícola circundante a la ciudad.

Según el diagnóstico Operacional de Agua y Desagüe elaborado por EPSEL, el comportamiento general del nivel freático, estaría alrededor de 1m. de profundidad en la zona Noreste parte alta de la ciudad y a 3m. en la zona Suroeste parte baja, estos niveles tienen una variación máxima de 1.0mt. según la estación.

TOPOGRAFÍA

El terreno materia de estudio es de topografía suave con elevaciones y depresiones topográficas. Sus cotas fluctúan entre 28 y 30.75 m.n.s.m la cota mínima se ubica al sueste del predio colindante a la vía y la máxima altura de 30.75 m.s.n.m con una pendiente con dirección oeste – suroeste. La forma del terreno es irregular y no genera la acumulación de aguas de precipitación pluvial debido a su pendiente natural (ver plano Topográfico PI-05).

(13) Plan de Prevención ante desastres: usos de suelos y medidas de mitigación, ciudad de Chiclayo.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

ACCESIBILIDAD

A los predios se accede por La Vía Arterial- Calle San Martín, la cual atraviesa el terreno de sur a norte; esta calle nace desde la Avenida Chiclayo y es la continuación de la Avenida Balta, conforme el siguiente detalle:



Fotografía 04

Asunto	Acceso al predio
Fuente	Google Earth 2023.

Acceso 01, se da por la calle San Martín, cruce con trocha carrozable Vía Perimetral 2, se ingresa desde el cruce al terreno.

SITUACIÓN ACTUAL

La situación actual del predio como proceso de conversión de uso de suelo en la zona de intervención del Planeamiento Integral se acelera constantemente con una expansión horizontal; con este enfoque, hemos presenciado este escenario en la zona de influencia del terreno y sus alrededores, notando claramente que este fenómeno aumenta la reducción del

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

suelo natural ubicado en la periferia de las zonas urbanas, algunas edificaciones existentes vienen adecuándose a proyectos aprobados por la Municipalidad de Chiclayo urbanizando la zona, otras; principalmente adecuándose a las nuevas tramas urbanas surgidas de manera espontánea y hacinada; realidades marcadas por la falta de oportunidad en empleo, acceso a servicios de infraestructura básica, nivel educativo o un ineficiente manejo en residuos sólidos que provocan contaminación de las fuentes de agua y medio ambiente. En ese sentido, de manera concordante y coherente con la documentación municipal emitida en el presente año, podemos observar que la zona adyacente al INMUEBLE se ha urbanizado, conforme se puede apreciar en la siguiente fotografía:



Fotografía 05	
Asunto	Situación actual del entorno
Fuente	Visita a campo

USOS DE SUELOS

La Resolución Ministerial N°029-2021-VIVIENDA, que aprueba la Modificación de la Norma Técnica G.040, Definiciones del Reglamento Nacional de Edificaciones conceptualiza:

Reglamento Nacional de Edificaciones.

Norma G.040

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Artículo Único. –

“Uso de suelo: Determinación del tipo de actividades que se pueden realizar en las edificaciones que se ejecuten en cada lote según la zonificación asignada a los terrenos urbanos, de acuerdo a su vocación y en función de las necesidades de los habitantes de una ciudad. Puede ser residencial, comercial, industrial o de servicios. Los usos de suelo, se determinan a nivel de planeamiento por los planes de desarrollo urbano, o el planeamiento integral.”

El subrayado es nuestro.

En tal sentido, se advierte que el uso de suelo está relacionado directamente con la zonificación establecida según el Plan de Desarrollo Metropolitano Chiclayo-Lambayeque 2023-2032, con la Ordenanza Municipal No 033-2022-MPCH/A.

DEL CERTIFICADO DE ZONIFICACIÓN Y VIAS

La Gerencia de Desarrollo Urbano a través de la Sub Gerencia de Obras Privadas y en coordinación con el departamento de estudios urbanos de la Municipalidad Provincial de Chiclayo emitió el Certificado de Zonificación y Vías N°322-2023 indicando lo siguiente:

Certificado de Zonificación y Vías.

Zonificación. -

“Área Pre Urbana (APU), según Plan de Desarrollo Metropolitano”.

En tal sentido, pasaremos a justificar en la etapa de propuesta, con los instrumentos de gestión urbana pertinentes que actualmente nuestra zona de estudio es factible ser urbanizada en el corto y mediano plazo (2-5 años normativo) según Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano con servicios básicos, infraestructura vial, de transporte y comunicación que permita potenciar su ámbito de acción del Planeamiento Integral.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CAPÍTULO IV

PROPUESTA

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

SISTEMA VIAL E INTEGRACIÓN A LA TRAMA URBANA

Según los objetivos, la propuesta vial a nivel de Planeamiento Integral sobre el ámbito del predio rústico con un área de terreno de 5.5873 has, ubicados en el valle Chancay, La Leche, Fundo San Ignacio Parcela 3-AA, distrito de José Leonardo Ortiz y provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque, detallado dentro del predio inscrito en Partida Electrónica N°11453959, define la infraestructura vial que permite la movilidad y accesibilidad urbana desde el área en estudio del predio articulado a la trama urbana.

El espacio territorial de la provincia está fuertemente articulado al exterior como al interior, como en sus distritos colindantes a través de importantes vías, que permite el tráfico o movimiento de vehículos de pasajeros, posibilitando que se desplacen con facilidad hacia los centros de servicio y centro de labores. La integración al entorno urbano existente se da a través del sistema vial existente y proyectado; así como de los usos compatibles en el territorio. El concepto básico es conformar un área territorial de desarrollo urbanístico en armonía con la vocación natural de la zona, respetando la normatividad y los lineamientos estratégico del actual Plan de Desarrollo Metropolitano.

Para nuestra área de intervención, Plano del ámbito de estudio (PI-01), se cuenta con el Plano de Integración Vial (PI-02) concretándose la propuesta de integración de las vías principales del predio.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

ZONIFICACIÓN Y USO DE SUELO DEL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

La zonificación propuesta dentro del ámbito de intervención del terreno sobre un área de 5.5873 has, ubicado en el valle Chancay, Fundo San Ignacio Parcela 3-AA, distrito de José Leonardo Ortiz y provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque, inscrito en Partida Electrónica N°11453959, tiene como objetivo que dicho terreno sea considerado dentro del Instrumento de Planificación Urbana, es decir su incorporación al Plan de Desarrollo Metropolitano mediante el desarrollo del presente Planeamiento Integral.

En tal sentido, el Régimen o Clasificación de Suelo es el primer nivel de planificación urbana, que permite establecer los suelos que son aptos y no aptos para la ocupación urbana conforme con los principios rectores definidos en la Ley DUS, determinando así el aprovechamiento urbanístico del suelo en términos del uso, ocupación y edificabilidad que se le pueda otorgar. Asimismo, este apunta a garantizar el uso racional del territorio determinando un límite al crecimiento urbano, delimitando el suelo de posible urbanización con la finalidad de preservar las unidades ecológicas y evitar la ocupación en zonas de muy alto peligro, aprovechando las potencialidades identificadas y evitando la degradación de la calidad ambiental para el bienestar de la comunidad. Para ello, la Ley DUS establece tres clases de suelo: Suelo Urbano, Suelo de Protección y Suelo Rural.

El ámbito de planificación del PDM de Chiclayo, abarca una superficie total de 90930.72 ha. En base a la propuesta de Clasificación del Suelo elaborado en el marco del PDM de Chiclayo, tenemos que de toda la superficie del Área urbana es de 16821.44 ha, que representa el 18.5%, el Suelo de Protección tiene un área de 2337.34 has, que representa el 2.6% y el área rural tiene un área de 71771.94 has, que representa un 78.9%.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CLASIFICACIÓN DE SUELOS	Área (Has)	Porcentaje (%)
Suelo de Protección (P)	2337.34	2.6%
Suelo Rural (R)	71771.94	78.9%
Suelo Urbano (U)	16821.44	18.5%
TOTAL	90930.72	100.0%

Cuadro 02

Asunto	Clasificación del Uso de Suelo Chiclayo
Fuente	PDM Chiclayo-Lambayeque

El ámbito de estudio del presente Planeamiento Integral, estará destinada a suelo urbanizable inmediato⁽¹⁴⁾, con áreas ocupadas a futuro con dotación de servicios, equipamiento e infraestructura pública implementada, en proceso de implementación o dentro de los planes maestros que desarrollan las empresas prestadoras de servicios y que posibilitaran su urbanización y desarrollo de edificaciones; no obstante, para este caso se plantea las respectivas justificaciones que permitan su adecuación al suelo urbano.

Para la delimitación de la propuesta de clasificación de este suelo, se ha considerado las oportunidades de ocupación conforme su vocación y acorde a su realidad con las áreas consignadas en el Plan de Desarrollo Metropolitano Chiclayo – Lambayeque 2022 – 2032.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO				
Clasificación	Sub Clasificación	Símbolo	Área (has.)	% del total del ámbito
SUELO URBANO (SU)	SUELO URBANO CONSOLIDADO	SU1	3293.12	3.6%
	SUELO URBANO DE TRANSFORMACIÓN	SU2	1758.67	1.9%
	SUELO URBANO EN CONSOLIDACIÓN	SU3	5484.73	6.0%
	SUELO URBANIZABLE	SU4	751.37	0.8%
SUELO DE PROTECCIÓN (SDP)	SUELO PERIURBANO	SU5	5533.55	6.1%
	SUELO DE CONSERVACIÓN	SDP1	1486.18	1.6%
SUELO RURAL (SR)	SUELO DE RIESGO	SDP2	851.16	0.9%
	SUELO ERIAZO	SR1	29192.74	32.1%
	SUELO FORESTAL	SR2	3639.19	4.0%
	SUELO AGROPECUARIO	SR3	35250.16	38.8%
	SUELO ARQUEOLÓGICO	SR4	3689.85	4.1%
Total				

Cuadro 03

Asunto	Subclasificación de suelo urbano
Fuente	PDM Chiclayo-Lambayeque

(14) DS N°012-2022-VIVIENDA, clasificación de suelo, Artículo 108°, página 53.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

La Zonificación

Es el instrumento técnico normativo de gestión urbana que contiene el conjunto de normas técnicas urbanísticas para la regulación del uso y la ocupación del suelo en el ámbito de actuación y/o intervención de los Planes de Desarrollo Urbano, en función a los objetivos de desarrollo sostenible, a la capacidad de soporte del suelo y a las normas pertinentes, para localizar actividades con fines sociales y económicos como vivienda, recreación, protección y equipamiento; así como, la producción industrial, comercio, transportes y comunicaciones.

En el caso de la elaboración del presente Planeamiento Integral, tiene por objeto regular el ejercicio del derecho de propiedad predial respecto del uso y ocupación del suelo urbano, concretándose en el Plano de Zonificación (PI-06), su reglamento y cuadro de compatibilidad de usos; asimismo los principales lineamientos para la zonificación urbana consisten en garantizar la distribución diversa y equitativa de los futuros equipamientos y servicios del área urbana asignada que se concreta en el Plano de Ámbito de Estudio (PI-01), así como el fortalecimiento e implementación de su desarrollo urbano con criterio de densificación y diversidad de actividades. Esto permitirá determinar los usos adecuados del suelo urbano en referencia a las aptitudes y vocación del suelo evitando la incompatibilidad de usos.

Nuestra propuesta de zonificación del uso de suelo se aplica a través del instrumento de la zonificación de acuerdo a lo establecido por la Ley 31313- Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS) y el DSN°012-2022-VIVIENDA; para nuestra área de intervención se cuenta con el Plano de Zonificación (PI-06) encontrándose la asignación de zona residencial y sus aportes: educación, recreación, otros fines como su equipamiento de infraestructura básica.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL EQUIPAMIENTO URBANO

El presente Planeamiento Integral incluye como uno de sus sistemas urbanísticos el sistema de instalaciones o edificaciones que prestan servicios públicos o privados de carácter colectivo a las personas permitiéndoles desarrollar actividades indispensables para el desarrollo humano y social.

El equipamiento urbano⁽¹⁵⁾ comprende los establecimientos educativos de todos los niveles, las instituciones prestadoras de servicios públicas, privadas y mixtas, los espacios destinados al desarrollo cultural y artístico, los espacios destinados a la seguridad ciudadana, los espacios destinado al desarrollo cultural y artístico, los espacios destinados a la seguridad ciudadana, los espacios destinados al cuidado de la ciudadanía en sus distintas edades y géneros, espacios de acogida y atención a personas en situación de vulnerabilidad, los espacios de intercambio comercial, y otros que se requieran para el desarrollo de la ciudad o centro poblado; asimismo las áreas de aportes reglamentarios como resultado de los procesos de urbanización forman parte de las áreas a ser utilizadas para la provisión de equipamiento urbano.

(15) Ley N°31313, Equipamiento Urbano, Artículo 88°, página 24.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

La propuesta contemplará: establecimientos educativos aplicables según categoría (aporte educación), aporte otros fines, aporte recreación pública y otros que se requieran para su puesta en marcha distribuidos en el área del futuro proyecto inmobiliario.

EDUCACIÓN: Se destaca I.E.P. La Anunciata, que pertenece al nivel de Educación Inicial – Jardín y a la categoría Básica Regular, con un radio estimado en relación a los predios materia del Planeamiento Integral de 443ml y un tiempo de llegada estimado de 12 minutos.

SALUD: Se encuentra el puesto de salud “Culpón”, con Categoría I1, H1, perteneciente a la red de atención estatal ES-SALUD con un tiempo de respuesta 08 minutos.

OTROS USOS: Se encuentra el equipamiento Estación de bomberos, con un tiempo de respuesta 08 minutos, este aporte de otros usos cumple con el equipamiento establecido según manual para la elaboración del PDM y PDU.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Condiciones del Equipamiento Urbano ⁽¹⁶⁾:

- a) En el presente Planeamiento Integral, las edificaciones e instalaciones correspondientes al equipamiento urbano responderán a los requisitos y exigencias técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Edificaciones o la que haga sus veces, y en las normas o documentos técnicos específicos formuladas por los sectores correspondientes.
- b) Las edificaciones e instalaciones correspondientes al equipamiento urbano se ajustan a los parámetros urbanísticos y edificatorios establecidos en el Plan de Desarrollo Urbano.
- c) En la ejecución de obras de infraestructura de equipamiento urbano, los distintos sectores involucrados, en todo nivel de gobierno, deben respetar la localización, distribución y parámetros asignados por los Gobiernos locales para dicho equipamiento en los Planes de Desarrollo Urbano.
- d) Los sectores correspondientes coordinan la elaboración y difusión de manuales y directivas técnicas u otros elementos análogos con el propósito de orientar a los Gobiernos Regionales y Locales, según su competencia, en el manejo de las edificaciones e instalaciones que conforman el equipamiento urbano, sus principios, niveles de servicio, compatibilidad entre elementos del equipamiento urbano y demás componentes físicos, entre otros aspectos.

(16) Ley N°31313, Condiciones del Equipamiento Urbano, Artículo 89°, página 24.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- e) Las edificaciones e instalaciones correspondientes al equipamiento urbano se ajustan a los parámetros urbanísticos y edificatorios establecidos en el Plan de Desarrollo Urbano.
- f) En la ejecución de obras de infraestructura de equipamiento urbano, los distintos sectores involucrados, en todo nivel de gobierno, deben respetar la localización, distribución y parámetros asignados por los Gobiernos locales para dicho equipamiento en los Planes de Desarrollo Urbano.
- g) Los sectores correspondientes coordinan la elaboración y difusión de manuales y directivas técnicas u otros elementos análogos con el propósito de orientar a los Gobiernos Regionales y Locales, según su competencia, en el manejo de las edificaciones e instalaciones que conforman el equipamiento urbano, sus principios, niveles de servicio, compatibilidad entre elementos del equipamiento urbano y demás componentes físicos, entre otros aspectos.

Características de los espacios públicos.

Las características de los espacios públicos⁽¹⁷⁾ son las siguientes:

- a) Los espacios abiertos son planteados de uso público y de titularidad estatal.
- b) Bienes de dominio público inalienables, inembargables e imprescriptibles.

(17) DSN°001-2023-VIVIENDA, Características de los Espacios Públicos, Artículo 5°, página 38.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- c) Localizados dentro del ámbito de intervención de los Instrumentos de Planificación Urbana y Planes Urbanos Distritales establecido por la municipalidad.
- d) Destinados al uso y disfrute colectivo de la ciudadanía en general como el descanso, la recreación, la expresión cultural, el intercambio social, el entretenimiento y la movilidad.
- e) Diseñados y/o adaptados según sea el caso, bajo condiciones de accesibilidad universal y priorizando su multifuncionalidad.

Lineamientos Generales para el diseño de las áreas verdes.

El diseño y mantenimiento de las áreas verdes urbanas debe considerar en las mismas la proyección del suelo o superficie del área verde hacia abajo hasta el límite necesario para el crecimiento de las raíces de todas las especies vegetales sin afectarlas y por el componente horizontal constituido por la superficie del área verde en el suelo.

El diseño de las áreas verdes de uso y dominio público, producto de una intervención urbanística pública y/o privada, debe considerar los siguientes lineamientos generales:

- a) Asegurar las condiciones para el uso público en materia de accesibilidad, circulación, inclusión, seguridad, higiene, y oferta de recursos y servicios para la recreación activa y/o pasiva.
- b) Asegurar su mantenimiento en el largo plazo.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- c) Integración al paisaje urbano local.

- d) Integración al Sistema Metropolitano y/o Urbano de Espacios Públicos, establecidos en los Instrumentos de Planificación Urbana, según sea el caso.

Además de los lineamientos generales señalados, se deben considerar las especificaciones técnicas para el diseño, protección, conservación y manejo de las áreas verdes y arbolado urbano que se establezcan en los instrumentos comprendidos en el Plan de Desarrollo Urbano.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

IMPACTO SOBRE EL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN

El Plan de Desarrollo Metropolitano es el instrumento de gestión que servirá de base para que los gobiernos locales gestionen el financiamiento necesario con las entidades públicas correspondientes para la realización de los proyectos.

Uno de los objetivos de la inversión pública es el cierre de brechas de infraestructura o acceso servicios públicos para la población logrando así mejoras para lograr el desarrollo y mejoras en la calidad de vida de la población.

En el año 2019 se aprobó el Plan Nacional de Competitividad y Productividad Nacional - PNCP, el cual tiene como principal propósito mejorar la capacidad del país para competir en el mercado internacional, promoviendo a través de sus actividades el bienestar para toda la población, sobre la base de un crecimiento económico sostenible con enfoque territorial.

Las metas fijadas por el Plan Nacional de Competitividad y Productividad Nacional, se articula con otros programas de escala local como en este caso los PDM. Dentro de los 9 objetivos prioritarios del PNCP dos se relacionan directamente con las metas perseguidas por el PDM:

- **OP1:** dotar al país de infraestructura económica y social de calidad, mediante esfuerzos orientados a la planificación y priorización eficiente de la infraestructura. Incorpora un enfoque territorial orientado al aprovechamiento eficiente de las ventajas comparativas del país.
- **OP9:** Sostenibilidad ambiental, promover la sostenibilidad ambiental en las actividades económicas, mediante la promoción de la economía circular en los mercados.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

La asignación del suelo urbano como incremento de valor.

La incorporación de nuevo suelo urbano mediante nuestra propuesta de Planeamiento Integral sobre el Plan de Desarrollo Metropolitano, exigirá nuevos retos de gestión pública y coordinación con las entidades prestadoras de servicio para la ampliación de su capacidad dentro de sus planes maestros.

Por otro lado, la asignación de nueva zonificación permitirá mayor rentabilidad y aprovechamiento en los Planes de Desarrollo Urbano; en nuestro caso genera viabilidad para el desarrollo de un proyecto inmobiliario por parte de la inversión privada con un notable incremento de derechos edificatorios, como área techada o mayor coeficiente de edificabilidad o altura de edificación.

La ejecución de proyectos de inversión de nuevo equipamiento urbano, creación de espacios públicos y/o obras vinculadas a la mejora del patrimonio cultural de la nación u obras de infraestructura de servicios básicos, por parte de la autoridad correspondiente o el inversor

generará un incremento de valor de la propiedad lo que logrará mayor recaudación de impuesto predial por parte de los Gobiernos Locales.

Los recursos obtenidos por los Gobiernos Locales, provenientes de este incremento de valor de suelo se destinarían al financiamiento de obras públicas, mantenimiento de equipamiento urbano y comunitario, mantenimiento de espacios públicos y áreas verdes, fomento de programas y proyectos de vivienda de interés social, así como incentivar la protección y promoción de patrimonio cultural, natural y paisajístico.

Programa de Inversión.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Al aprobarse el Planeamiento Integral e incorporarse al Plan de Desarrollo Metropolitano, sobre el predio se desarrollará un Proyecto Inmobiliario con alcance económico – financiero que permitirá promover progreso en el ámbito de estudio. Dicho presupuesto estará gerenciado por el inversor quien ejecutará las respectivas obras del proyecto inmobiliario.

Objetivos del Programa de Inversión.

Mediante la asignación de nuevo suelo urbano se logrará gestionar financiamiento y ejecución de futuros proyectos que serán vitales para el desarrollo de la metrópoli; asimismo orienta oportunidades de inversión en concordancia con los objetivos establecidos en el Instrumento de Planificación Urbana identificando diversidad de oportunidades de inversión, siempre orientados a la toma de decisiones por parte de los agentes sociales y económicos.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

REGLAMENTACIÓN

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

En presente capítulo se detalla los Reglamentos de Zonificación Urbana y Sistemas Vial Urbano que contempla la propuesta de Planeamiento Integral. Adicionalmente contiene los Planos, en los que se representan gráficamente la territorialización del ámbito de intervención identificado con los objetivos del Plan de Desarrollo Metropolitano vigente.

Reglamento de Zonificación Urbana El presente reglamento constituye regula y define el régimen jurídico, administrativo y urbanístico del suelo y edificaciones, para la aplicación de las propuestas de Zonificación Urbana; contiene las definiciones, normas de edificación y normas del sector urbano.

Reglamento del Sistema Vial Urbano El presente reglamento constituye la normatividad a regular en la propuesta de planteamiento de la estructuración del Sistema Vial Urbano del ámbito de estudio, definiendo la jerarquía, condiciones de diseño, mobiliario urbano, disposiciones específicas y de administración vial.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

REGLAMENTO DE ZONIFICACIÓN

Título I. Generalidades

Capítulo I. Consideraciones Generales.

Artículo 1.-Generalidades

1.1 El Reglamento para la Clasificación General del Suelo y la Zonificación de Usos del Suelo Urbano constituye el instrumento legal para la aplicación de las propuestas técnico normativas relacionadas a la ocupación del suelo y de ordenamiento urbano provincial.

1.2 Establece definiciones, características, criterios y compatibilidades para la ocupación territorial en cada una de las áreas establecidas en el Plano de Clasificación General del Suelo y en el Plano de Zonificación de Usos del Suelo Urbano, señalando requisitos exigibles a las nuevas urbanizaciones o habilitaciones urbanas, así como a las edificaciones.

1.3 El presente Reglamento podrá ser complementado o ampliado por las Municipalidades mediante ordenanzas u otro tipo de disposiciones municipales.

1.4 La complementación o ampliación de normas estarán referidas a:

- a) Alineamiento de fachadas, normalizando retiros frontales en caso de considerarse necesarios para futura ampliación de vías o por razones de ornato y medio ambiente.
- b) Tratamiento de espacios públicos: pisos, fachadas y otros elementos concernientes al ornato urbano.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- c) Diseño y colocación de avisaje, anuncios comerciales, antenas señalización de tránsito, nomenclatura de calles y similares.

- d) Diseño de postes de alumbrado y normas para el tendido de cables de electricidad o de teléfonos.

- e) Tratamiento de cierres a los terrenos sin construir.

- f) Construcciones provisionales: Kioscos u otros establecimientos de servicios ubicados en espacios públicos.

Artículo 2.-Principio General

Para cumplir con su objetivo, el presente Reglamento se basa en el principio general de Proyectar, Construir y Habitar Espacios Urbanos para el Desarrollo Sostenible, con calidad de vida para el ciudadano y la sociedad en su conjunto, en términos sociales, de seguridad, ambientales, económicos y de confort. Este principio pretende fomentar nuevos valores inmobiliarios a través del incentivo a las buenas prácticas urbanísticas y edificatorias. La Municipalidad Provincial de Chiclayo y la Municipalidad Provincial de Lambayeque, como entes promotores de la calidad de vida, deben implementar en sus obras públicas y en la gestión de sus servicios los principios anteriormente mencionados.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Artículo 3.-Ámbito de aplicación

El presente Reglamento forma parte del Plan de Desarrollo Metropolitano; sin embargo, es aplicable a las áreas urbanas de las provincias de Chiclayo y Lambayeque; específicamente, reglamenta la ocupación del suelo del área urbana metropolitana, definida en el Plano de Clasificación General del Suelo; así como, la zonificación de los usos del suelo aprobada, de las áreas urbanas distritales correspondientes.

Artículo 4.-Clasificación General del Suelo

4.1 Es el primer nivel de planificación urbana, que permite establecer los suelos que son aptos y no aptos para la ocupación urbana conforme con los principios rectores definidos en la Ley DUS, determinando así el aprovechamiento urbanístico del suelo en términos del uso, ocupación y edificabilidad que se le pueda otorgar.

4.2 El Plan de Desarrollo Metropolitano de Chiclayo- Lambayeque formula la Propuesta de Clasificación General del Suelo, definiendo el suelo urbano, rural y de protección, con la finalidad de establecer el marco territorial (urbano- rural) necesario para la Propuesta de Zonificación Urbana, referida al ámbito urbano de cada distrito del área metropolitana.

Artículo 5.-Zonificación Urbana

Para los efectos del presente Reglamento el área urbana está subdividida en zonas, a cada una de las cuales se le asigna un uso o grupo de usos de características comunes, estas se encuentran plasmadas en el Plano de Zonificación de Usos del Suelo Urbano (PI-06).

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Las zonas de usos de suelo y su nomenclatura respectiva utilizada en el Plano de Zonificación de Usos del Suelo Urbano podrán ser las siguientes:

- a) Zona Residencial de Densidad Baja: RDB
- b) Zona Residencial de Densidad Media: RDM
- c) Zona Residencial de Densidad Alta: RDA
- d) Zona de Comercio Vecinal: CV
- e) Zona de Comercio Zonal: CZ
- f) Zona de Comercio Metropolitano: CM
- g) Zona de Comercio Especializado: CE
- h) Zona de Industria Liviana: I2
- i) Zona de Recreación Pública: ZRP
- j) Zona de Habilitación Recreacional: ZHR
- k) Educación: E
- l) Salud: H
- m) Zona de Otros Usos o Usos Especiales: OU
- n) Zona de Reglamentación Especial: ZR

Artículo 6.-Normas Generales de Edificación

6.1 Toda edificación que se construya dentro del área urbana establecida por la Zonificación de Usos del Suelo y que tenga la condición de predio legal urbano (habilitado), deberá contar con Licencia Municipal, caso contrario se someterá a las sanciones que determine la normatividad respectiva.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

6.2 Para la obtención de la Licencia de Edificación, la obra a ejecutarse deberá cumplir con los requisitos establecidos en las normas del Reglamento Nacional de Edificaciones, complementariamente con los demás dispositivos vigentes en el presente Reglamento.

6.3 Para efectos de aplicación de las Normas de Edificación se deberá tener en cuenta los siguientes criterios:

- a) El área y frente mínimo de lotes establecidos para las diferentes zonas constituyen magnitudes normativas, por lo que su aplicación para el caso de lotes existentes se hará efectiva sólo en caso de subdivisión debiendo, para el caso de nuevas habilitaciones, ceñirse a las dimensiones establecidas para cada zona.
- b) La altura de edificación está referida a metros de altura máxima de construcción, según se establece en las diferentes zonas. Para mayores alturas, la Comisión Técnica Municipal dictaminará si procede, en base a la calificación del proyecto desde el punto de vista de su calidad urbanística; considerar a partir de la línea de retiro municipal –si lo hay- o en su defecto del frente de lote, construir retirando la edificación en un ángulo máximo de 45°, sin afectar el entorno.
- c) Para efectos de aplicación de las normas de Zonificación de Usos del Suelo se tendrá en cuenta el cuadro de Compatibilidad de Usos para fines de edificación y ocupación.
- d) Los retiros delanteros en esquina (ochavos) por visibilidad serán establecidos por las Municipalidades con carácter de obligatoriedad para las nuevas habilitaciones urbanas. En ningún caso estos retiros tendrán una dimensión menor a 2.00m medidos sobre la perpendicular a la bisectriz del ángulo formado por las líneas de propiedad

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- correspondientes a cada vía que conforman la esquina. En el caso de las construcciones existentes será determinado por el proyecto: Niveles de consolidación de vías con fines de retiro municipal.
- e) Los retiros en el frente o los frentes del lote, establecidos en el presente Reglamento son válidos sólo para construcciones ubicadas en las nuevas áreas urbanas (área de expansión), y en las áreas en proceso de consolidación. La obligatoriedad de los retiros en zonas consolidadas será determinada por el proyecto: Niveles de consolidación de vías con fines de retiro municipal.
- f) Los retiros para fines de ensanche y/o rediseño de vías, son de obligatoria exigencia para todos los frentes de lotes ubicados en las Vías de articulación Metropolitana (arteriales), y vías urbanas principales (colectoras), del Sistema Vial Metropolitan, estableciéndose retiros de 3.00m y voladizos (sobre el retiro) de 0.50m en este tipo de vías.
- g) En caso de retiro para ensanche y/o rediseño de vías, como es el caso de todas las Vías de articulación Metropolitana y vías urbanas principales del Sistema Vial Metropolitan, el área resultante deberá mantenerse libre de edificaciones, solo se podrá utilizar para fines de jardín, terraza o estacionamiento vehicular, quedando prohibido cualquier tipo de construcción que pretenda techarlo con cualquier tipo de material.
- h) Las edificaciones que sobresalgan a la línea de edificación del 1° piso (línea hasta donde se permite construir) sobre el 2° piso y pisos superiores con volados, no podrán sobresalir a más de 50 cm y deberá estar a un mínimo de 2.50 m de altura. En el caso que la edificación no tenga retiro y la línea de edificación coincida con la línea municipal, no se permitirá ningún voladizo.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- i) En caso de terrenos destinados a Educación, Salud, Usos Especiales y Comercio Zonal, de afluencia masiva de personas, ubicados en zonas consolidadas, se solicitará obligatoriamente el retiro municipal de 5.00m a lo largo del frente del lote para estacionamiento, dicha solución debe garantizar la continuidad del tránsito peatonal por las aceras (veredas).
- j) En zonas de reglamentación especial la altura de edificación y los retiros los determinará el estudio respectivo.
- k) Todo lote de terreno debe tener un porcentaje de área libre, el que varía de acuerdo con la zona donde se encuentra.
- l) En el caso de los lotes en esquina, el área libre podrá ser menor a la normada, pero no menor del 25%, cualquiera que fuera la zona.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Título II. Zonificación de los Usos del Suelo Urbano

Capítulo II. Zonificación Urbana.

Artículo 7.-Definición

La zonificación es el instrumento técnico de gestión urbana que contiene el conjunto de normas técnicas urbanísticas para la regulación del uso y la ocupación del suelo en el ámbito de Intervención del Plan de Desarrollo Metropolitano, en función a los objetivos de desarrollo y a la capacidad de soporte del suelo, para localizar actividades con fines sociales y económicos, como vivienda, recreación, protección y equipamiento; así como la producción industrial, comercio, transportes y comunicaciones.

Artículo 8.-Objeto

La zonificación regula el ejercicio del derecho de propiedad predial respecto del uso y ocupación que se le puede dar al mismo. Se concreta en planos de Zonificación Urbana, Reglamento de Zonificación (parámetros urbanísticos y arquitectónicos para cada zona); y el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas. Ninguna norma puede establecer restricciones al uso de suelo no consideradas en la zonificación.

Artículo 9.-Clasificación de las zonas de uso del suelo

Considerando lo establecido en el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible, aprobado mediante DS-012-2022-VIVIENDA y la Ley 31313 – Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS) o normativas vigentes, se consignan las siguientes zonas de uso del suelo para la metrópoli Chiclayo- Lambayeque:

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Dentro de las zonas urbanas

9.1 Residencial (R): son áreas urbanas destinadas predominantemente al uso de vivienda, pudiendo tolerar además otros usos compatibles. Los planos de zonificación consignan: Zona de Densidad Alta (RDA), Zona de Densidad Media (RDM), y Zona de Densidad Baja (RDB).

9.2 Comercial (C): son las áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de compra-venta de productos y servicios. Los planos de zonificación consignan:

Zona de Comercio Especializado (CE), Zona de Comercio Metropolitano (CM), Zona de Comercio Zonal (CZ), Zona de Comercio Vecinal (CV). El comercio local no se señala en los planos de zonificación, su localización es definida en los procesos de habilitación urbana.

9.3 Industrial (I): son las áreas urbanas destinadas predominantemente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de transformación de productos. Los planos de zonificación consignan Zona de Industria Liviana (I2).

9.4 Zonas de Recreación Pública (ZRP): son áreas que se encuentran ubicadas en zonas urbanas o de expansión urbana destinadas fundamentalmente a la realización de actividades recreativas activas y/o pasivas, tales como: Plazas, Parques, Juegos Infantiles y similares.

9.5 Servicios Públicos Complementarios: son las áreas urbanas destinadas a la habilitación y funcionamiento de instalaciones destinadas a Educación (E) y Salud (H). Estas zonas se registrarán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

9.6 Otros Usos o Usos Especiales (OU): son áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la habilitación y funcionamiento de instalaciones de usos especiales no clasificados anteriormente, tales como: Centros cívicos, dependencias administrativas del Estado, culturales, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos, aéreos, establecimientos institucionales representativos del sector privado, nacional o extranjero, establecimientos religiosos, asilos, orfanatos, grandes complejos deportivos y de espectáculos, estadios, coliseos, zoológicos, establecimientos de seguridad y de las fuerzas armadas; y Servicios Públicos como instalaciones de producción y/o almacenamiento de energía eléctrica, gas, telefonía, comunicaciones, agua potable y de tratamiento sanitario de aguas servidas. Estas zonas se registrarán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

9.7 Zona de Reglamentación Especial (ZRE): son áreas urbanas y de expansión urbana, con o sin construcción, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico. Comprende las áreas que serán desarrolladas urbanísticamente mediante Planes Específicos, así como las áreas en donde se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, cuyas intervenciones se rigen según lo dispuesto en la Ley No 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.

9.8 Zona de Habilitación Recreacional (ZHR): son áreas urbanas que presentan baja concentración poblacional. destinadas a los usos mixtos de vivienda con la actividad recreativa-turística-campestre, ubicada cerca de áreas agrícolas que presentan actividad a pequeña escala.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

9.9 Área Pre Urbana (APU): Constituido por las situadas entre lo urbano y lo rural de las aglomeraciones, que no cumplen las características de ninguna de las categorías anteriores y que deben recibir una atención prioritaria en los procesos de planificación territorial y urbana por su rol en la expansión de las ciudades y centros poblados.

9.10 Área Urbanizable de Reserva (AUR): Constituido por las áreas de expansión de la influencia de una ciudad o centro poblado. Su potencial inclusión dentro de alguna de las otras categorías depende de la elaboración y aprobación de un Plan Específico en función de las previsiones de crecimiento demográfico, productivo, socioeconómico y el agotamiento del suelo Pre Urbano en el ámbito urbano geográfico del Gobierno Local.

Dentro del suelo rural

9.11 Zona Rural Agrícola (ZA): Constituido por las áreas destinadas, principalmente, a actividades agro- productivas, extractivas o forestales. Su clasificación y aprovechamiento se ajusta a la regulación establecida por la autoridad competente y la normativa de la materia. La inclusión del suelo rural agrícola como suelo urbanizable se realizará mediante un Planeamiento Integral en función de las previsiones de crecimiento demográfico, productivo y socioeconómico del ámbito urbano geográfico del Gobierno Local.

En esta área se permitirá los usos agrícolas, pecuarios, huertos, viveros, actividades turísticas y recreativas campestres, actividades artesanales de pequeña escala. No se permitirá la subdivisión de lotes.

9.12 Zona Tratamiento Paisajista (ZTP): Constituida por las áreas eriazas, desérticas y dunas al noreste y suroeste de la metrópoli. La inclusión del suelo de pampas áridas como suelo

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

urbanizable se realizará mediante un Planeamiento Integral en función de las previsiones de crecimiento demográfico, productivo y socioeconómico del ámbito urbano geográfico del Gobierno Local.

Dentro del suelo de Protección

9.13 Zona de Protección Ecológica (ZPE): Constituida por los espacios naturales que, por sus características ecológicas, paisajísticas o forestales deben ser protegidas y conservadas, restringiéndose su ocupación según la legislación nacional y local correspondiente.

9.14 Zona de Protección Arqueológica (ZPA): Constituida por las zonas de valor arqueológico identificados por el Ministerio de Cultura.

9.15 Zona de Protección por Riesgo (ZPR): Constituida por áreas que se encuentran expuestas a peligros altos, muy altos y recurrentes que generan riesgos para el asentamiento de la ciudadanía. Las áreas declaradas como zonas de riesgo no mitigable, conforme a la normativa de la materia, se integran necesariamente a esta clasificación.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Artículo 10.-Zona Residencial de Densidad Baja (RDB)

Definición

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave RDB. Presenta baja concentración poblacional. Estas zonas están destinadas preponderantemente a la construcción de viviendas unifamiliares, bifamiliares o conjuntos residenciales de baja densidad, debiendo adecuarse a las normas que se especifican a continuación:

Subdivisión de Lote

Se permitirá subdivisión de lotes solo cuando tenga un área mayor a 600 m², de tal manera que los resultantes de la subdivisión puedan cumplir con los requisitos exigidos en el Cuadro Resumen de Zonificación.

Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 m frente a avenidas y de 2.00 m frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, las Municipalidades podrán exigir retiros mayores. En las zonas consolidadas se considerarán los retiros existentes, salvo los casos en que las Municipalidades establezcan específicamente la línea de fachada o cuyas secciones normativas requieran de espacio para su implementación. (Ver Plano de Sistema Vial Urbano y el Reglamento de Vías).

Estacionamiento

Según lo indicado en el Cuadro Resumen de Zonificación. Las Municipalidades dictaminarán en los casos que, por las dimensiones del lote, las características de las vías de acceso u otras causas de orden técnico, sea imposible la provisión del estacionamiento dentro del lote, fijando

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

la forma de compensar dicho estacionamiento. Incluso mediante soporte económico para provisión de playas de estacionamiento municipal.

Otros Usos Permitidos

Se permitirá el establecimiento de otros usos indicados en el cuadro de compatibilidad de usos del suelo (Anexo 3), cuando la actividad específica no constituye molestias ni riesgos para el vecindario. Se permite el uso mixto de comercio vecinal hasta en los dos primeros pisos.

Artículo 11.-Zona Residencial de Densidad Media (RDM)

Definición

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave RDM. Estas zonas están destinadas a la construcción de viviendas desde unifamiliar hasta conjunto residencial, debiendo adecuarse a las normas que se especifican a continuación.

Subdivisión de Lote

Se permitirá subdivisión de lotes de tal manera que los lotes resultantes de la subdivisión puedan cumplir con los requisitos exigidos en el Anexo 2 – Cuadro Resumen de Zonificación.

Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 m frente a avenidas y de 2.00 m frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, las Municipalidades podrán exigir retiros mayores. En las zonas consolidadas se considerarán los retiros existentes, salvo los casos en que las Municipalidades establezca específicamente la línea de fachada o cuyas secciones normativas requieran de espacio para su implementación.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Estacionamiento

Según lo indicado en el Cuadro Resumen de Zonificación, las Municipalidades dictaminarán en los casos que, por las dimensiones del lote, las características de las vías de acceso u otras causas de orden técnico, sea imposible la provisión del estacionamiento dentro del lote, fijando la forma de compensar dicho estacionamiento, incluso mediante soporte económico para provisión de playas de estacionamiento municipal.

Otros Usos Permitidos

Se permitirá el establecimiento de otros usos indicados en el Plan de Desarrollo Metropolitano, cuando la actividad específica no constituye molestias ni riesgos para el vecindario. Se permite el uso mixto de comercio vecinal hasta en los dos primeros pisos.

Artículo 12.-Zona Residencial de Densidad Alta (RDA)

Definición

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave RDA. Estas zonas están destinadas a la construcción de viviendas desde multifamiliar hasta conjunto residencial, debiendo adecuarse a las normas que se especifican a continuación.

Subdivisión de Lote

Se permitirá subdivisión de lotes de tal manera que los lotes resultantes de la subdivisión puedan cumplir con los requisitos exigidos en el Cuadro Resumen de Zonificación.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 m frente a avenidas y de 2.00 m frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, las Municipalidades podrán exigir retiros mayores. En las zonas consolidadas se considerarán los retiros existentes, salvo los casos en que las Municipalidades establezca específicamente la línea de fachada o cuyas secciones normativas requieran de espacio para su implementación.

Estacionamiento

Según lo indicado en el Anexo 2 – Cuadro Resumen de Zonificación. Las Municipalidades dictaminarán en los casos que, por las dimensiones del lote, las características de las vías de acceso u otras causas de orden técnico, sea imposible la provisión del estacionamiento dentro del lote, fijando la forma de compensar dicho estacionamiento. Incluso mediante soporte económico para provisión de playas de estacionamiento municipal.

Otros Usos Permitidos

Se permitirá el establecimiento de otros usos indicados en el cuadro de compatibilidad de usos del suelo, cuando la actividad específica no constituye molestias ni riesgos para el vecindario. Se permite el uso mixto de comercio vecinal hasta en los dos primeros pisos.

Artículo 13.-Zona de Comercio Vecinal (CV)**Definición**

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave CV. Actividad comercial destinada a ofrecer bienes de consumo diario, principalmente alimentos y artículos o servicios de primera necesidad, que atiende a las vecindades y/o Barrios (hasta 7 500

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

habitantes). Este tipo de comercio se considera a aquellas actividades que se desarrollan en zonas residenciales, siendo compatibles con ella y en intensidad tal que no constituya cambio de uso.

Subdivisión de Lote

Se permitirá subdivisión de lotes solo cuando tenga un área mayor a 320 m², de tal manera que los resultantes de la subdivisión puedan cumplir con los requisitos exigidos en el Cuadro Resumen de Zonificación.

Área Libre

No aplicable en primer piso y suficiente en pisos superiores para iluminación y ventilación, a juicio de las Comisiones Técnicas. En los casos en que la edificación tenga como uso exclusivo el comercio no se exigirá área libre, siempre y cuando sean solucionadas eficientemente la ventilación e iluminación del local.

Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 m frente a avenidas y de 2.00 m frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, las Municipalidades podrán exigir retiros mayores. En las zonas consolidadas se considerarán los retiros existentes, salvo los casos en que la Municipalidad establezca específicamente la línea de fachada o cuyas secciones normativas requieran de espacio para su implementación.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Altura de Edificación

Se aplicarán los parámetros de su entorno.

Estacionamiento

Según lo indicado en el Cuadro Resumen de Zonificación. Las Municipalidades dictaminarán en los casos que, por las dimensiones del lote, las características de las vías de acceso u otras causas de orden técnico, sea imposible la provisión del estacionamiento dentro del lote, fijando la forma de

compensar dicho estacionamiento; pudiendo ésta concretarse en las bermas laterales de las vías, sin perjuicio del área peatonal, o incluso mediante soporte económico para provisión de playas de estacionamiento municipal.

Otros Usos Permitidos

Se permitirá el establecimiento de otros usos indicados en el cuadro de compatibilidad de usos del suelo, cuando la actividad específica no constituye molestias ni riesgos para el vecindario.

Artículo 14.-Zona de Comercio Zonal (CZ)**Definición**

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave CZ. Es la actividad comercial destinada a ofrecer bienes de consumo, bienes intermedios y servicios de mediana magnitud y diversidad de artículos, que atiende a los sectores (de 30 000 a 300 000 habitantes). Comprende establecimientos comerciales de bienes y servicios ligados a la actividad productiva regional, industrial y turística, así como establecimientos de alojamiento y esparcimiento como restaurantes turísticos, casinos, discotecas, hoteles, centros comerciales especializados y de

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

tipo duty-free. Se ubica preferentemente en avenidas o en el cruce de ellas. Requiere diseño vial correspondiente.

Subdivisión de Lote

Se permitirá subdivisión de lotes solo cuando tenga un área mayor a 900 m², de tal manera que los resultantes de la subdivisión puedan cumplir con los requisitos exigidos en el Cuadro Resumen de Zonificación.

Área Libre

No aplicable en primer piso y suficiente en pisos superiores para iluminación y ventilación, a juicio de las Comisiones Técnicas. En los casos en que la edificación tenga como uso exclusivo el comercio no se exigirá área libre, siempre y cuando sean solucionadas eficientemente la ventilación e iluminación del local.

Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 m frente a avenidas y de 2.00 m frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, las Municipalidades podrán exigir retiros mayores. En las zonas consolidadas se considerarán los retiros existentes, salvo los casos en que las Municipalidades establezcan específicamente la línea de fachada o cuyas secciones normativas requieran de espacio para su implementación.

Altura de Edificación

Se aplicarán los parámetros de su entorno.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Estacionamiento

Según lo indicado en Cuadro Resumen de Zonificación. Se requiere patio de maniobras. La Comisión Técnica de la Municipalidad dictaminará si es necesario un mayor número de estacionamientos, de acuerdo a las características del proyecto. Las Municipalidades dictaminarán en los casos que, por las dimensiones del lote, las características de las vías de acceso u otras causas de orden técnico, sea imposible la provisión del estacionamiento dentro del lote, fijando la forma de compensar dicho estacionamiento; pudiendo ésta concretarse en las bermas laterales de las vías, sin perjuicio del área peatonal o incluso mediante soporte económico para provisión de playas de estacionamiento municipal.

Otros Usos Permitidos

Se permitirá el establecimiento de otros usos indicados en el cuadro de compatibilidad de usos del suelo, cuando la actividad específica no constituye molestias ni riesgos para el vecindario.

Artículo 15.-Zona de Comercio Metropolitano (CM)**Definición**

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave CM. Contiene una variedad y diversidad de oferta de bienes y servicio, incluyendo los financieros, coexistiendo con equipamientos mayores o Intermedios de diverso tipo, sedes de gobierno o áreas centrales de distrito. Su área de influencia es regional y metropolitana. Asimismo, también se considera como comercio metropolitano, aquella actividad comercial cuya intensidad de volumen de ventas es netamente mayorista y que, además, por su carácter o volumen, provoca el funcionamiento de otros locales comerciales, de intensidad de volumen de ventas a escala

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

minorista. El Comercio Mayorista se ubica en las vías de articulación regional y metropolitana. Esta actividad comercial excluye a la vivienda. Requiere diseño vial correspondiente.

Subdivisión de Lote

Se permitirá subdivisión de lotes solo cuando tenga un área mayor a 900 m², de tal manera que los resultantes de la subdivisión puedan cumplir con los requisitos exigidos en el Cuadro Resumen de Zonificación.

Área Libre

No aplicable en primer piso y suficiente en pisos superiores para iluminación y ventilación, a juicio de las Comisiones Técnicas. En los casos en que la edificación tenga como uso exclusivo el comercio no se exigirá área libre, siempre y cuando sean solucionadas eficientemente la ventilación e iluminación del local.

Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 m frente a avenidas y de 2.00 m frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, las Municipalidades podrán exigir retiros mayores. En las zonas consolidadas se considerarán los retiros existentes, salvo los casos en que las Municipalidades establezcan específicamente la línea de fachada o cuyas secciones normativas requieran de espacio para su implementación.

Altura de Edificación

La altura máxima permitida será calculada de la siguiente manera: $1(a+r)$, siendo a =ancho de vía y r =retiro.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

En el caso de que el predio se encuentre dentro de los límites de la Superficie Cónica (SC) establecida en la Superficie Limitadora de Obstáculos (SLO), el límite máximo de la fórmula antes indicada es la altura establecida del Anexo 5 - Plano de alturas máximas según análisis de las SLO del PDM.

Estacionamiento

Según lo indicado en el Cuadro Resumen de Zonificación. Se requiere patio de maniobras. La Comisión Técnica municipal dictaminará si es necesario el aumento de plazas de estacionamiento de acuerdo a las características del proyecto. Las Municipalidades dictaminarán en los casos que, por las dimensiones del lote, las características de las vías de acceso u otras causas de orden técnico, sea imposible la provisión del estacionamiento dentro del lote, fijando la forma de compensar dicho estacionamiento; pudiendo ésta concretarse en las bermas laterales de las vías, sin perjuicio del área peatonal, o incluso mediante soporte económico para provisión de playas de estacionamiento municipal.

Otros Usos Permitidos

Se permitirá el establecimiento de otros usos indicados en el cuadro de compatibilidad de usos del suelo, cuando la actividad específica no constituye molestias ni riesgos para el vecindario.

Artículo 16.-Educación (E)

Definición

Corresponde a las áreas destinadas para equipamiento educativo. Comprende los equipamientos para: Educación Básica Regular, Educación Básica Especial, Educación Superior No Universitaria y Educación Superior Universitaria.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Normas Genéricas

Las áreas destinadas a usos de equipamiento educativo no podrán subdividirse, ni reducirse. En cambio, sí podrán incrementarse en los casos que el diseño vial y urbano, así lo permitan. Las edificaciones de uso educativo, además de ceñirse al Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) y disposiciones particulares del Ministerio de Educación, deberán respetar las disposiciones urbanísticas en lo referente a retiros, altura y coeficiente de edificación y volumetría del área en el cual se localizan. Los centros educativos requeridos en las áreas de expansión urbana, podrán localizarse en las áreas de aportes de las nuevas habilitaciones. La localización de nuevos centros educativos se ceñirá al Cuadro de Compatibilidad de Usos del Suelo del presente Reglamento, y al Plano de Equipamiento Urbano del Plan de Desarrollo Metropolitano de Chiclayo- Lambayeque al 2040.

Artículo 17.-Salud (H)**Definición**

Corresponde a las áreas destinadas para los establecimientos asistenciales de Salud. Comprende los equipamientos para: Puesto de Salud, Centro de Salud, Hospital General y Hospital Especializado.

Normas Genéricas

Las áreas destinadas al equipamiento de salud no podrán subdividirse, ni reducirse. En cambio, sí podrán incrementarse en los casos que el diseño vial y urbano así lo permitan. Las edificaciones para uso de equipamiento de salud, además de ceñirse a lo establecido en el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) y las disposiciones del Ministerio de Salud,

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

deberán respetar las disposiciones urbanísticas municipales en lo referente a retiros, alturas y coeficientes de edificación y volumetría del área en que se ubican.

Los Centros de Salud y las Puestos de Salud requeridas en las áreas de expansión urbana, podrán localizarse en las áreas de aporte de las nuevas habilitaciones.

La localización de nuevos establecimientos asistenciales de salud se ceñirá al Cuadro de Compatibilidad de Usos del Suelo del presente Reglamento, y al Plano de Equipamiento Urbano del Plan de Desarrollo Metropolitano de Chiclayo- Lambayeque al 2040.

Estructura del Sistema Nacional de Equipamientos de Salud

En la tabla siguiente se identifica las Categorías de Establecimientos de Salud del Sistema Nacional de Equipamientos de Salud.

Para el caso de los establecimientos privados de Consulta Externa del tipo Consultorio y Consultorio Médico que no requieren internamiento se establecerá la compatibilidad indicada en el Anexo 04 Cuadro de Índice de Ocupación de Actividades Urbanas.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

NIVEL DE ATENCIÓN	CATEGORÍA	NOMENCLATURA	MINSA	ES-SALUD	PNP	FAP	NAVAL	PRIVADO
Primer Nivel	I - 1	H1	Puesto de salud		Puesto Sanitario		Enfermería/ Servicios de Sanidad	Consultorio
	I - 2		Puesto de salud con médico	Posta Médica	Posta Médica	Posta Médica	Departamento de Sanidad / Posta Naval	Consultorio Médico
	I - 3	H2	Centro de salud sin internamiento	Centro Médico	Policlínico	Departamento Sanitario		Policlínicos
	I - 4		Centro de salud con internamiento	Policlínico	Hospital Regional		Policlínico Naval	Centro Médico
Segundo Nivel	II - 1	H3	Hospital I	Hospital I y II		Hospital Zonal	Clínica Naval	Clínicas
	II - 2		Hospital II	Hospital III y IV		Hospital Regional		Clínicas
	II - E	H4	Hospital II Especializado	Hospital III y IV				
Tercer Nivel	III - 1	H3	Hospital III	Hospital Nacional	Hospital Nacional	Hospital Central FAP	Hospital Naval	Clínicas
	III - E	H4	Hospital III Especializado	Hospital Nacional	Hospital Nacional		Hospital Naval / Buque Hospital	
	III - 2		Instituto Especializado	Instituto				Institutos

Cuadro 04

Asunto	Sistema Nacional de Equipamiento de Salud
Fuente	MVCS, 2018, NTS N°021-MINSA/DGSP-V.03

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Artículo 18.-Zona de Otros Usos o Usos Especiales (OU)

Definición

Son áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la habilitación y funcionamiento de instalaciones de otros usos o usos especiales no clasificados anteriormente. Estas zonas se regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

Tipo de Uso

Los tipos de uso son:

- a) Centros cívicos, centros culturales, dependencias administrativas del Estado.
- b) Terminales terrestres, ferroviarios, marítimos, aéreos.
- c) Establecimientos institucionales representativos del sector privado, nacional o extranjero.
- d) Establecimientos religiosos, asilos, orfanatos.
- e) Grandes complejos deportivos y de espectáculos, estadios, coliseos, zoológicos.
- f) Establecimientos de seguridad y de las fuerzas armadas.
- g) Servicios Públicos como instalaciones de producción y/o almacenamiento de energía eléctrica, gas, telefonía, comunicaciones, agua potable y de tratamiento sanitario de aguas servidas.

Normas Genéricas

Las edificaciones en estas zonas además de cumplir con lo establecido en el Reglamento Nacional de Edificaciones, deberán ceñirse a las normas sobre retiros alturas de edificación etc. de las zonas inmediatas adyacentes.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Artículo 19.-Zona de Reglamentación Especial (ZRE)

Definición

Son áreas urbanas y de expansión urbana, con o sin construcción, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico. Comprende las áreas que serán desarrolladas urbanísticamente mediante Planes Específicos para mantener o mejorar su proceso de desarrollo urbano ambiental y las áreas donde se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación (Zona Monumental), cuyas intervenciones se rigen según lo dispuesto en la Ley No 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.

Artículo 20.-Normas de Habilitación Urbana.

Las normas de habilitación urbana se aplicarán conforme el Reglamento Nacional de Edificaciones y Reglamentación Especial de Vivienda que estuviera vigente.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CLAVE	ZONIFICACIÓN	USOS	DIMENSIONES DE LOTE MÍNIMO		ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN (2)	DENSIDAD NETA MÁXIMA (HAB/HA)	ÁREA LIBRE MÍNIMA (%)	ESTACIONAMIENTO	PARÁMETROS RESIDENCIAL COMPATIBLE	COEFICIENTE DE EDIFICACIÓN
			ÁREA (m ²)	FRENTE (m)						
RDB	Residencial Densidad Baja	Unifamiliar	90	6	03 pisos	165	30%	01 plaza por cada vivienda	-	2.1
		Multifamiliar	120	10	03 pisos + azotea	250	30%	01 plaza por cada dos viviendas	-	2.1
		Conjunto Residencial	450	20	03 pisos + azotea	600	40%	01 plaza por cada dos viviendas	-	1.8
RDM	Residencial Densidad Media	Unifamiliar	90	6	03-04 pisos + azotea	1300	30%	01 plaza por cada vivienda	-	2.8
		Multifamiliar	120	10	04-05 pisos + azotea	1300	30%	01 plaza por cada dos viviendas	-	3.5
		Multifamiliar	200	10	05-06 pisos + azotea	1300	35%	01 plaza por cada dos viviendas	-	3.9
		Multifamiliar	300	10	06-07 pisos + azotea	1300	35%	01 plaza por cada dos viviendas	-	4.55
		Conjunto Residencial	800	20	10-11 pisos + azotea	1300	40%	01 plaza por cada dos viviendas	-	9.0
RDA	Residencial Densidad Alta	Multifamiliar	250	10	15(a+r) para a ≤ 20 En su defecto, 11 pisos	1600	35%	01 plaza por cada dos viviendas	-	-
		Multifamiliar	450	15	12(a+r) para 20 < a ≤ 30 En su defecto, 12 pisos	1800	40%	01 plaza por cada dos viviendas	-	-
		Multifamiliar	600	15	10(a+r) para 30 < a ≤ 50 En su defecto, 13 pisos	2000	40%	01 plaza por cada dos viviendas	-	-
		Conjunto Residencial	1600	20	0.8(a+r) para a > 50 En su defecto, 15 pisos	2250	40%	01 plaza por cada dos viviendas	-	-
CV	Comercio Vecinal	Bodega, bazar, minimarket, peluquería, etc.	160	8	Se aplicarán parámetros de su entorno	-	No aplica en primer piso y suficiente en pisos superiores para iluminación y ventilación	01 plaza por cada 06 personas para personal y 01 plaza cada 10 personas para público	RDB	-
CZ	Comercio Zonal	Grifo, farmacia, gimnasio, tiendas por departamento, alojamiento, restaurantes turísticos, etc.	450	15		01 plaza por cada 10 personas para personal y 01 plaza cada 10 personas para público		RDM	-	
CM	Comercio Metropolitano	Mercado de abastos, terminal pesquero, etc.	450	15		RDA		-		
CE	Comercio Especializado	Venta de materiales de construcción, autopartes, calzado, etc.	450	15		-		-	-	
I2	Industria Liviana	Según especialidad	1000	20	Según actividades específicas y sujeto a las normas ambientales e industriales que rijan para esta actividad	-	Según actividades específicas y sujeto a las normas ambientales e industriales que rijan	La suficiente para el personal y las visitas. Pátio de maniobras con solución a su propia necesidad.	-	-
ZHR	Zona de Habitación Recreacional	Vivienda tipo Club de baja densidad complementada con instalaciones de Club: Vivienda temporal o vacacional, clubes, centros de esparcimiento, hoteles vacacionales, restaurantes campestres, restaurantes turísticos, usos mixtos de vivienda con la actividad recreativa-turística-campestre	5000	-	02 pisos + azotea	125	75%	01 plaza por cada vivienda	-	0.75

Cuadro 05

Asunto Cuadro Resumen de Zonificación

Fuente Plan de Desarrollo Metropolitano

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

REGLAMENTO DE VIALIDAD

Título I. Reglamento del Sistema Vial Primario.

Artículo 21°. - Del objeto y finalidad

El Reglamento del Sistema Vial Metropolitano define las condiciones generales de diseño y las secciones normativas mínimas de las vías que conformen el sistema vial del área metropolitana de Chiclayo – Lambayeque. Se complementa con el Esquema vial que representa gráficamente el trazado del sistema vial principal y juntos, constituyen el instrumento normativo básico para el planteamiento y diseño de la estructura vial metropolitana. El sistema vial metropolitano, representado en el Esquema Vial, tiene como finalidad canalizar las relaciones funcionales de la ciudad con otras áreas regionales; la articulación de las unidades territoriales del área metropolitana; así como, los flujos principales más intensos del área urbana.

Artículo 22°. - Del ámbito de aplicación

El presente Reglamento se extiende a toda la superficie del área metropolitana conformada por los distritos de Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Lambayeque, Pimentel, Monsefú, Pomalca, San José, Reque, Picsi, Santa Rosa, Ciudad Eten y Puerto Eten. Involucra por tanto en parte a la Provincia de Lambayeque y en parte a la Provincia de Chiclayo emplazada sobre el cono de deyección de la cuenca hidrográfica del Chancay – Reque.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Artículo 23°. - De los componentes del sistema vial

El Sistema Vial Urbano de la metrópoli Chiclayo-Lambayeque se estructura en tres componentes:

- o El Sistema Vial Primario
- o El Sistema Vial Secundario
- o El sistema Vial Terciario.

Sistema Vial Primario. Este Sistema conforma la red viaria estructurante de la metrópoli, que tiende los vasos comunicantes conectando a la urbe con la red nacional de carreteras a través de las vías expresas y arteriales y desciende hasta las avenidas urbanas colectoras que permiten el acceso hasta los barrios a través de su conexión a las calles locales.

El Sistema Vial Primario se compone de vías Expresas, vías Arteriales y vías Colectoras. También engloba a los nodos intercambiadores como son los intercambios viales e infraestructura vial complementaria, las que se definen a continuación.

Sistema Vial Secundario o Local. Está conformado por las calles Locales de competencia distrital. Las municipalidades distritales podrán distinguir entre las vías Locales, aquellas que son principales, las que se denominarán vías Locales Preferenciales.

Sistema Vial Terciario o No Motorizado. Está compuesto de la red de ciclovías y calles peatonales. Se clasifica en:

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Red Primaria: ciclovías de Primer Orden (interdistritales) y ciclovías de Segundo Orden (urbanas).

Red Secundaria: Son las ciclovías zonales, las calles peatonales y las ciclovías recreativas o Ecovías.

Sistema Vial Primario

1) Vías Expresas

Son las vías que articulan la ciudad de Chiclayo – Lambayeque con su ámbito regional y nacional, este sistema de vías en el área metropolitana está conformado por vías nacionales y regionales.

- Vías Nacionales: Son las vías que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, las mismas que integran a la metrópoli de Chiclayo – Lambayeque con el resto del país, pasando por otras ciudades importantes como Piura, Cajamarca, Trujillo, etc.
- Vías Regionales: Son aquellas vías que comunican a la metrópoli con las demás provincias y centros poblados del departamento de Lambayeque, y con los centros poblados de las provincias de Chiclayo y Lambayeque, estando destinadas a articular principalmente actividades comerciales, productivas, de transporte interprovincial de pasajeros y de carga.

Las Vías Expresas de la metrópoli reciben todo tipo de vehículos motorizados. En caso en el futuro se permita servicio de transporte público de pasajeros, éste debe desarrollarse por buses, preferentemente en calzadas exclusivas con paraderos debidamente diseñados. No se

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

permite la circulación de vehículos menores del tipo motocar. Cuando incluya el tránsito de bicicletas, este se implementará en ciclovías adyacentes a las vías auxiliares.

2) Vías arteriales

Son definidas por el Plan de Desarrollo Metropolitano y son aquellas que, por su posición en la estructura urbana, su magnitud y continuidad, interrelacionan las diferentes unidades territoriales del área metropolitana.

Se articulan directamente con vías de articulación regional o nacional. Las intersecciones con otra vía urbana de menor jerarquía son al mismo nivel, con diseño de carriles para volteo. En algunos casos, en el cruce con otra vía metropolitana se habilitan pasos a desnivel.

Deben tener pistas de servicios laterales para el acceso a las propiedades. No se permite estacionamiento vehicular sobre la calzada principal.

En las Vías Arteriales se permiten el tránsito de los diferentes tipos de vehículos. El transporte público autorizado de pasajeros debe desarrollarse preferentemente por buses, debiendo realizarse por calzadas exclusivas cuando el derecho de vía así lo permita o carriles segregados carriles preferenciales y con paraderos debidamente diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito directo. Cuando incluya el tránsito de bicicletas en las arteriales interdistritales, este se implementará en una ciclovía bidireccional adyacente a una de las bermas laterales separada de la misma mediante un separador lateral arbolado. Las ciclovías en las Vías Arteriales urbanas, tendrán un diseño específico según la vía.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Las Vías Arteriales se clasifican en:

- Arteriales Interdistritales: Comunican a ciudades de diferentes distritos unidas por lo general mediante carreteras.
- Arteriales Urbanas: Son las avenidas principales de un conglomerado urbano.

3) Vías colectoras

Se establecen en el Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano, y son las vías que integran los sectores y/o barrios internos de una unidad territorial, generalmente alberga las actividades comerciales y de servicios a nivel sectorial, debido a los niveles del flujo del tránsito vehicular y peatonal. Llevan el tránsito de las Vías Locales a las Vías Arteriales y en algunos casos a las Vías Expresas cuando no es posible hacerlo por medio de las Vías Arteriales, su función es la de dar servicio al tránsito de paso, como hacia las propiedades adyacentes. Entre sus características se pueden señalar:

- o Las intersecciones son semaforizadas cuando cruzan vías principales. Cuentan con señalización horizontal y vertical en las intersecciones con vías secundarias y locales.
- o Se permite estacionamiento generalmente controlado; y circulan vehículos que sirven por lo general a áreas comerciales y de servicios.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Vías Expresas	Vías Arteriales
<p>Nacional: AUTOPISTA DEL SOL CALLE LIMA CALLE TORRES PAZ CARRETERA CHICLAYO-PIMENTEL EMP PE-1N CHICLAYO – CHONGOYAPE JIRON LEONCIO PRADO MOCCE – OLMOS PANAMERICANA NORTE PE – 06°</p> <p>Regional: AVENIDA AGRICULTURA AVENIDA CARLOS O. CONROY AVENIDA CHICLAYO AVENIDA DIEGO FERRE AVENIDA FITZCARALD AVENIDA GRAU AVENIDA JORGE CHAVEZ AVENIDA MARISCAL CASTILLA AVENIDA VENEZUELA AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE CALLE JOSE QUIÑONES CARRETERA A LAGUNAS CARRETERA A SAN JOSE CARRETERA MONSEFU – REQUE CARRETERA PIMENTEL – SAN JOSE CARRETERA PUERTO ETEN – REQUE CARRETERA SAN JOSE A PIMENTEL SANTA ROSA DE LIMA VIA CIRCUNVALACION ESTE VIA EVITAMIENTO SUR VIA LA 116</p>	AVENIDA BOLOGNESI VIA LA 770 AVENIDA SALAVERRY VIA S/N 11 AVENIDA MESONES MURO AVENIDA EUFEMIO LORA Y LORA AVENIDA GRAU VIA PERIMETRICA 2 VIA LA 662 VIA PERIMETRICA 4 AVENIDA SUR AVENIDA MEXICO VIA LA 671 MALECON MARISCAL URETA VIA PICSÍ – TUMAN CARRETERA A MONSEFU CALLE EMILIANO NINO VIA ALTERNA CHICLAYO LAMBAYEQUE CALLE SAN MARTIN CARRETERA LA VICTORIA – SANTA ROSA AVENIDA CHICLAYO VIA LA 781 AVENIDA JOSE BALTA PE – 06ª VIA S/N 17 VIA CAPOTE – PICSÍ VIA PERIMETRO DEL AEROPUERTO PROLONGACION MALECON MARISCAL URETA AVENIDA ESCRIBA VIA S/N 29 CCARRETERA A CAPOTE CARRETERA A POMALCA VIA LA 691 VIA PERIMETRICA3

Cuadro 06	
Asunto	Vías Expresas y Arteriales
Fuente	Plan de Desarrollo Metropolitano

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Vías Colectoras		
<ul style="list-style-type: none"> • Alameda Pimentel 1 • Alameda Pimentel 2 • Alameda Pimentel 3 • Avenida 1 • Avenida 9 De Octubre • Avenida Agricultura • Avenida Agustin Vallejos Zavala • Avenida America • Avenida Augusto B. Leguia • Avenida B • Avenida Chinchaysuyo • Avenida Colectora • Avenida El Dorado • Avenida El Progreso • Avenida Elvira Garcia Y Garcia • Avenida Eufemio Lora Y Lora • Avenida Felipe Santiago Salaverry • Avenida Fernando Belaunde Terry • Avenida Garcilazo De La Vega • Avenida Huamachuco • Avenida Isabel La Catolica • Avenida J. F. Kennedy • Avenida Jose Balta • Avenida Kenedy • Avenida La Despensa • Avenida Las Cascadas • Avenida Libertad • Avenida Los Incas • Avenida Luis Gónzales • Avenida Mariano Cornejo • Avenida Mariscal 	<ul style="list-style-type: none"> • Avenida Saenz Peña • Avenida Salaverry • Avenida Salaverry (Av. Pacifico) • Avenida San Judas Tadeo • Avenida San Martin • Avenida Santa Victoria • Avenida Señor De Los Milagros • Avenida Sur • Avenida Tumbes • Avenida Tupac Amaru • Avenida Union • Avenida Victor Andres Belaunde • Avenida Zarumilla • Calle Ciro Meza Hernandez • Calle Coloniaje • Calle Conquista • Calle Incanato • Calle Juan Velasco • Calle Juana De Arco • Calle Montevideo • Calle Nn - 808 • Calle Republica • Calle San Agustin • Calle San Martin • Carretera A San Jose • Carretera Chiclayo Ciudad De Dios San José • Carretera Desde Perimetro A 765 • Carretera La Victoria-Santa Rosa • Carretera Lambayeque - San Jose 	<ul style="list-style-type: none"> • Via La 664 • Via La 765 • Via La 773 • Via La 783 • Via La 784 • Via La 793 • Via Perimetro Del Aeropuerto - Pe 6a • Via S/N 1 • Via S/N 2 • Via S/N 3 • Via S/N 4 • Via S/N 5 • Via S/N 6 • Via S/N 7 • Via S/N 8 • Via S/N 9 • Via S/N 10 • Via S/N 11 • Via S/N 12 • Via S/N 13 • Via S/N 14 • Via S/N 15 • Via S/N 16 • Via S/N 17 • Via S/N 18 • Via S/N 19 • Via S/N 20 • Via S/N 21 • Via S/N 22 • Via S/N 23 • Via S/N 24 • Via S/N 25 • Via S/N 27 • Via S/N 28 • Via S/N 29 • Via S/N 30 • Via S/N 31 • Via S/N 33 • Via S/N 35

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

<p>Castilla</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avenida Mariscal Nieto • Avenida Nacionalismo • Avenida Nicolas De Pierola • Avenida Pedro Cieza De Leon • Avenida Pedro Ruiz Gallo 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrada A Sol De Pimentel • Panamericana Norte • Prolongacion Avenida Derrama Magisterial • Prolongacion Avenida El Campesino • Prolongación San Judas Tadeo • Via Alternativa • Via De Conexión Santa Rosa - Eten 	<ul style="list-style-type: none"> • Via S/N 36 • Via S/N 37 • Via S/N 38 • Via S/N 39 • Via S/N 40 • Via S/N 41 • Via S/N 42 • Via S/N 43
---	--	--

Cuadro 07	
Asunto	Vías Colectoras
Fuente	Plan de Desarrollo Metropolitano

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA PROPIETARIO

4) Intercambios viales e infraestructura vial complementaria

“Una intersección o intercambio es aquel componente de la infraestructura vial y de transporte en el cual se cruzan dos o más vías. Estos intercambios serán especificados en esquemas básicos de concepto de intercambios que, sin llegar a ser soluciones viales, permitirán acotar áreas de reserva vial, que se reservarán sin edificar para permitir el posterior desarrollo de proyectos especiales de diseño geométrico vial de intercambios.

Estos intercambios pueden ser de dos tipos:

- Intersecciones o Intercambios a Nivel. Es una solución de diseño geométrico vial que posibilita el encuentro y entrecruzamiento de dos o más vías y paso seguro de peatones, que requieren áreas de reserva vial excepcional con modificación de calzadas, para resolver los movimientos de pasos directos y/o de movimientos de vehículos en enlaces de giros a derecha o izquierda para cambio de trayectoria, que se realizarán en cruces con canalizaciones al mismo nivel de calzada, donde unas vías cederán el paso a otras con o sin semaforizaciones, resaltos u otros controladores.
- Intersecciones o Intercambios a Desnivel. Es una solución de diseño geométrico vial que posibilita el encuentro y entrecruzamiento de dos o más vías y paso seguro de peatones, que requieren áreas de reserva vial excepcional con modificación de calzadas, para resolver los movimientos de pasos directos y/o de movimientos de vehículos en enlaces de giros a derecha o izquierda para cambio de trayectoria, que se realizarán en cruces con canalizaciones a diferentes niveles (o cota de altura /galibo) de calzada, donde las vías

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

requerirán de tramos adicionales para agregar rampas de ascenso/descenso que permitirán el paso de unas vías encima o debajo de otras en movimientos de flujo libre atendiendo a los movimientos de mayor demanda. Es parte de estos diseños conservar y adicional vías auxiliares o laterales que conservan el paso y accesibilidad a predios colindantes a las vías en diferente nivel y áreas verdes auxiliares, aceras, rejas, muros y otros que permiten conservar la visibilidad y seguridad en las operaciones.”

Seguidamente se muestra la relación de los intercambios viales o intersecciones de tratamiento especial.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Intersecciones de Tratamiento Especial

1. Del Sol – Panamericana Norte – Circunvalación Este
2. Empalme PE 1N con PE 1NJ
3. Del Sol con Carretera Lambayeque -S. José
4. Del Sol con Prolon. Señor de los Milagros
5. Del Sol con Dren 3000
6. Del Sol con Carret. Chiclayo-S. José
7. Del Sol con Carret. Pimentel
8. Del Sol con Bolognesi
9. Del Sol con Grau
10. Del Sol con Carret. Reque-Monsefú
11. Del Sol con Carret. Reque-Pto. Eten
12. PE 06 A con Carret. Chiclayo-Pomalca
13. PE 06 A con Circunvalación Este
14. De Circunvalación Este con Panamericana Norte
15. De Circunvalación Este con Carret. Chiclayo-Picsi
16. De Circunvalación Este con Carret. Chiclayo-Pomalca
17. De Circunvalación Este con PE 06 A
18. Carret. Chiclayo-S. José con Carret. Lambayeque-S. José
19. Ingreso a Pimentel
20. Nodo Monsefú
21. Panamericana Sur con Vía Aeropuerto
22. Vía Aeropuerto con Carret. Pomalca
23. Vía Aeropuerto con Chiclayo
24. Panamericana Norte con Prolong. Chiclayo
25. Carret. Chiclayo-Picsi con Vía Perimétrica 2

Cuadro 08

Asunto	Intercambios viales
Fuente	Plan de Desarrollo Metropolitano

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Sistema Vial Secundario

1) Calles locales

Son aquellas vías cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio, tanto de ingreso como de salida. Por ellas transitan vehículos livianos; se permite estacionamiento vehicular y existe tránsito peatonal irrestricto. Las vías locales se conectan entre ellas y con las vías secundarias.

Su definición y aprobación, cuando se trate de habilitaciones urbanas con fines de vivienda, corresponderá de acuerdo a Ley, a las municipalidades distritales, incluyendo los casos de habilitaciones industriales, comerciales y de otros usos.

Su definición de secciones viales se sujeta a las normas de secciones viales mínimas del Reglamento Nacional de Edificaciones-RNE.

Vías Locales Preferenciales. Las municipalidades distritales podrán distinguir entre las vías Locales, aquellas que son principales, las que se denominarán vías Locales Preferenciales. En el presente Plan, se han identificado las vías Locales Preferenciales de los distritos capitales de Chiclayo y Lambayeque.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

EN LAMBAYEQUE	EN CHICLAYO
Calle 2 de Mayo	Avenida Angamos
Calle Augusto B. Leguía	Avenida Jorge Chávez
Avenida Las Dunas	Calle Cajamarca
Calle Los Diamantes	Avenida Tréboles
Calle Los Álamos	Avenida Belaunde
Calle Baca Matos	Calle Manuel María Izaga
Calle José Olaya	Calle Vizcardo
	Avenida Santa Rosa

Cuadro 09	
Asunto	Vías Locales Preferenciales
Fuente	Plan de Desarrollo Metropolitano

Sistema Vial Terciario no motorizado

Ciclovías urbanas. Son las ciclovías destinadas para el uso recurrente de los habitantes de la ciudad y cubrirá los desplazamientos para el trabajo, estudio, compras, entre otros. Su diseño comprende su conexión con el Sistema Integrado de Transporte SIT y alimentan o complementan a la red principal de transporte público, a la cual se interconectan mediante los ciclos módulos y/o estaciones intermodales en los puntos de transferencia donde se implementan ciclo-parqueaderos.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CICLOVÍAS URBANAS

Avenida Agricultura	Avenida Los Incas
Avenida Bolognesi	Avenida Luis Gónzales
Avenida Chiclayo	Avenida Nicolas De Pierola
Avenida Escriba	Avenida Salaverry
Avenida Eufemio Lora Y Lora	Avenida San Judas Tadeo
Avenida Grau	Avenida Santa Victoria
Avenida José Balta	Avenida Zarumilla
Avenida Mesones Muro	Calle Ciro Meza Hernández
Avenida México	Calle Coloniaje
Avenida Salaverry	Calle Conquista
Carretera A Monsefú	Calle Incanato
Carretera La Victoria- Santa Rosa	Calle Montevideo
Malecón Mariscal Ureta	Calle Republica
Panamericana Norte	Panamericana Norte
Vía Alternativa Chiclayo Lambayeque	Prolongación San Judas Tadeo
Vía La 671	Vía Alternativa Chiclayo Lambayeque
Vía La 781	Vía La 691
Vía Perimétrica 2	Vía S/N 13
Vía Perímetro Del Aeropuerto	Vía S/N 17
Vía S/N 11	Autopista Del Sol
Vía S/N 17	Calle Lima
Avenida Agricultura	Calle Torres Paz
Avenida América	Carretera Chiclayo-Pimentel
Avenida Augusto B. Leguía	Jirón Leoncio Prado
Avenida Chinchaysuyo	Avenida Agricultura
Avenida Felipe Santiago	Avenida Chiclayo
Salaverry	Avenida Fitzcarrald
Avenida Fernando Belaunde	Avenida Jorge Chávez
Terry	Avenida Víctor Raúl Haya De La Torre
Avenida Garcilazo De La Vega	Santa Rosa De Lima
Avenida Huamachuco	Vía De Evitamiento Sur
Avenida José Balta	
Avenida Kennedy	
Avenida Libertad	

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Cuadro 10	
Asunto	Ciclovías Urbanas
Fuente	Plan de Desarrollo Metropolitano

Ciclovías recreativas-Turísticas. Son ciclovías que interconectan a la ciudad con los sitios de atracción turística y de esparcimiento o para actividades deportivas, estos incentivan las actividades culturales y recreativas.

Ciclovías Recreativas - Turísticas	
Avenida Industrial	Calle Juan Velasco
Avenida Tupac Amaru	Carretera Lambayeque - San José
Calle Señor De Los Milagros	Vía De Conexión Santa Rosa - Eten
Carretera A Capote	Vía La 773
Pe-06a	Avenida Carlos O. Conroy
Prolongación Tupac Amaru	Avenida Grau
Vía Capote - Pícsi	Avenida Mariscal Castilla
Vía La 108	Avenida Venezuela
Vía La 112	Calle José Quiñones
Vía La 662	Carretera A San José
Vía La 691	Carretera Monsefú- Reque
Vía Perimetral 3	Carretera Pimentel - San José
Vía Perimétrica 1	Carretera Puerto Eten-Reque
Avenida Mariscal Castilla	Carretera San José A Pimentel
Avenida San Martín	Carretera A Ferreñafe
Avenida Señor De Los Milagros	

Cuadro 11	
Asunto	Ciclovías Recreativas Turísticas
Fuente	Plan de Desarrollo Metropolitano

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

Sistema de vías vecinales y/o rurales

Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local provincial, cuya función es articular las capitales de provincia y/o capitales de distrito, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional a fin de garantizar el acceso a servicios y equipamientos básicos. En ese sentido, este reglamento salvaguarda la ubicación y funcionabilidad de estas.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

CONCLUSIONES

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- a) La aprobación de nuestro Planeamiento Integral como instrumento técnico normativo regula en materia de planeamiento y gestión de suelo del Predio, generando así el uso de totalidad de la parcela, con una propuesta de integración a la trama urbana más cercana, en concordancia con el Reglamento Nacional de Edificaciones. Asimismo, mediante la incorporación al Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano de nuestra reglamentación del predio asignado como zonificación residencial, impactará positivamente con el desarrollo de nuevas inversiones para la zona y la participación de la Municipalidad Provincial en el incremento futuro del valor del suelo.
- b) El Planeamiento Integral como Instrumento de Planificación Urbana se define de conformidad con la legislación vigente considerando que la propuesta no origina impactos negativos al entorno por tal motivo una vez incorporado al Plan de Desarrollo Metropolitano generará viabilidad al desarrollo de un futuro proyecto inmobiliario.
- c) La incorporación de nuevo suelo urbano mediante nuestra propuesta de Planeamiento Integral al Plan de Desarrollo Metropolitano vigente, exigirá nuevos retos de gestión pública y coordinación con las entidades prestadoras de servicio para la ampliación de su capacidad dentro de sus planes maestros.
- d) La asignación de nueva zonificación permitirá mayor rentabilidad y aprovechamiento en los Planes de Desarrollo Urbano; en nuestro caso genera viabilidad para el desarrollo de un proyecto inmobiliario por parte de la inversión privada con un notable incremento de derechos edificatorios, como área techada o mayor coeficiente de edificabilidad o altura de edificación.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

- e) La ejecución de proyectos de inversión de nuevo equipamiento urbano, creación de espacios públicos y/o obras vinculadas a la mejora del patrimonio cultural de la nación u obras de infraestructura de servicios básicos, por parte de la autoridad correspondiente o el inversor generará un incremento de valor de la propiedad lo que logrará mayor recaudación de impuesto predial por parte de los Gobiernos Locales.
- f) Los recursos obtenidos por los Gobiernos Locales, provenientes de este incremento de valor de suelo se destinarían al financiamiento de obras públicas, mantenimiento de equipamiento urbano y comunitario, mantenimiento de espacios públicos y áreas verdes, fomento de programas y proyectos de vivienda de interés social, así como incentivar la protección y promoción de patrimonio cultural, natural y paisajístico.
- g) En relación a la propuesta de Sistema Vial y su integración a la trama urbana más cercana, permitirá que el ámbito de estudio tenga acceso a servicios, conecte a los centros urbanos inmediatos, respetando la trama vial aprobada por la Municipalidad competente generando condiciones técnicas favorables para el desarrollo de un futuro proyecto inmobiliario.

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO

PROPUESTA EN PLANIMETRIA

SECCIÓN FIRMAS:

PROYECTISTA

PROPIETARIO