PROYECTO:

ACTUALIZACION PARCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE HUANCAYO 2017-2037 (PDM): MODIFICACIÓN DE SECCIÓN VIAL NORMATIVA DE LA AV. MARISCAL CASTILLA TRAMO JR. LA VICTORIA Y AV. MARIATEGUI, DEL DISTRITO DE EL TAMBO - PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN.

DESCRIPCION:

MEMORIA DESCRIPTIVA

EQUIPO TECNICO:

Arq. Luis Alberto Travezaño Rímac

Bach. Arq. Sandra Benavente Baca

Bach. Arq. Vanesa Ponce Vilcahuamán

Bach. Ing. Civil Enrique Carlos Palomino

Bach. Ing. Eléctrico Luis Porras Mendoza

Econ. Yessenia García Lapa

ÍNDICE

MEMORIA DESCRIPTIVA 3
1. PROYECTO : ACTUALIZACIÓN PARCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE HUANCAYO 2017-2037 (PDM): MODIFICACIÓN DE SECCIÓN VIAL NORMATIVA DE LA AV. MARISCAL CASTILLA TRAMO JR. LA VICTORIA Y AV. MARIÁTEGUI, DEL DISTRITO EL TAMBO - PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN. 3
2. FINALIDAD: 3
3. OBJETIVO: 3
3.1. METODOLOGIA: 4
4. BASES LEGALES 4
4.1. FUNDAMENTOS LEGALES: 5
5. UBICACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL PROYECTO: 11
5.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA 11
5.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DEL PROYECTO 13
6. CLASIFICACION DE LAS VÍAS A INTERVENIR. 17
6.1. SEGÚN EL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE HUANCAYO 2017-2037. 17
7. ZONIFICACION DE LA ZONA DE PROYECTO: 19
8. PROPUESTA DE ACTUALIZACION PARCIAL DEL PDM 2017-2037: 21
8.1. ESTADO SITUACIONAL 22
8.2. RESUMEN DE LOS PARÁMETROS DE DISEÑO 26
8.3. EVALUACIÓN DE HABILITACIONES URBANAS EXISTENTES 28
9. PROPUESTA DE DISEÑO DE SECCIÓN TRANSVERSAL DE LAS VÍAS . 29
10. ANÁLISIS 35
10.1. DE LA FINALIDAD DE CAMBIO DE SECCIÓN VIAL NORMATIVA (SVN). 35
10.2. BENEFICIOS ESPERADOS DE LA PROPUESTA DE REDISEÑO VIAL 36
11. CONCLUSIONES 38
12. ANEXOS 39
PLANOS 39

MEMORIA DESCRIPTIVA

1. PROYECTO : ACTUALIZACIÓN PARCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE HUANCAYO 2017-2037 (PDM): MODIFICACIÓN DE SECCIÓN VIAL NORMATIVA DE LA AV. MARISCAL CASTILLA TRAMO JR. LA VICTORIA Y AV. MARIÁTEGUI, DEL DISTRITO EL TAMBO - PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN.

FECHA : HUANCAYO, AGOSTO 2025.

Tengo el agrado de dirigirme hacia usted y saludarlo de manera cordial, así mismo manifestarle lo siguiente:

2. FINALIDAD:

La presente Memoria Descriptiva tiene por finalidad sustentar el Proyecto de Actualización Parcial del Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo, en cuanto a la modificación de **SECCIÓN VIAL NORMATIVA DE LA AV. MARISCAL CASTILLA TRAMO LA VICTORIA Y AV. MARIÁTEGUI, DEL DISTRITO DE EL TAMBO - PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN**, en el mencionado Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017- 2037 (PDM) aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 636-2020-MPH/CM.

3. OBJETIVO:

Realizar la modificación de diseño de sección normativa de las vías en estudio, para lograr la "**ACTUALIZACIÓN PARCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE HUANCAYO 2017-2037 (PDM): MODIFICACIÓN DE SECCIÓN VIAL NORMATIVA DE LA AV. MARISCAL CASTILLA TRAMO JR. LA VICTORIA Y AV. MARIÁTEGUI, DEL DISTRITO EL TAMBO - PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN"**.

3.1. METODOLOGIA:

La solicitud se sostiene y está amparada por toda una normatividad legal de derecho, y el PDM; para lograr el **MEJORAMIENTO DEL PLANTEAMIENTO URBANO DE LA AV. MARISCAL CASTILLA TRAMO LA VICTORIA Y AV. MARIÁTEGUI, DEL DISTRITO DE EL TAMBO - PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN**, buscando optimizar la transitabilidad peatonal y vehicular para mejorar el diseño de los espacios públicos generados por la sección normativa.

4. BASES LEGALES

- **Constitución Política del Perú 1993**

  Según el Artículo 194 modificada por la Ley de Reforma Constitucional N° 27680, establece: Las Municipalidades Provinciales y Distritales son órganos de gobierno local, con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

  Según el Numeral 6 del Artículo 195 de la Constitución Política del Perú, indica: Los Gobiernos Locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo. Son competentes para: (…)

  6. Planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo la zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial.

  Entonces la Constitución Política establece la importancia de la planificación territorial y el desarrollo urbano sostenible. La planificación de vías se considera parte de este proceso, y su actualización se gestiona a través de leyes y reglamentos específicos, como la Ley de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible (Ley N° 31313).

- **Ley de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible (Ley N° 31313).**

  Establece las bases para la planificación y gestión del territorio y el suelo en Perú, incluyendo la planificación de vías y la gestión del espacio público.

- **Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades**

  Según el Numeral 1.1 del Artículo 73 de la Ley Orgánica de Municipalidades, indica: Las Municipalidades, tomando en cuenta su condición de municipalidad

provincial o distrital, asumen las competencias y ejercen las funciones específicas señaladas.

(…), con carácter exclusivo o compartido, en las materias siguientes:

(…) 1.8. Vialidad

El artículo 79° de la Ley Orgánica de Municipalidades establece que las municipalidades provinciales tienen la función exclusiva de 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 de acuerdo con el Plan de Acondicionamiento Territorial.

- **Ordenanza Municipal N° 636-2020-MPH/CM, Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037.**
- **Ordenanza Municipal N° 669-2021-MPH/CM, Ordenanza Municipal que modifica el Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037.**
- **Decreto Supremo N° 012-2022-VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible.**
- **Resolución Directoral Nº 03-2018-MTC/14, Manual de Carreteras – Diseño Geométrico DG 2018.**

4.1. FUNDAMENTOS LEGALES:

- El Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037 se encuentra vigente, aprobado mediante Ordenanza Municipal N°636-2020-MPH/CM.
- Las modificaciones al Plan de Desarrollo Metropolitano se realizan dentro del proceso de actualización de este. Según lo indicado en el Decreto Supremo N° 012-2022-VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible.
- **Artículo 1.-** Objeto El presente Reglamento tiene por objeto regular los procedimientos técnicos que siguen los Gobiernos Locales a nivel nacional, en el ejercicio de sus competencias en materia de planeamiento y gestión del suelo, de acondicionamiento territorial y de desarrollo urbano de sus circunscripciones, a fin de garantizar:
    - La armonía entre el ejercicio del derecho de propiedad predial y el interés público.

* La distribución equitativa de los beneficios y cargas que se deriven del uso del suelo.
* La seguridad y estabilidad jurídica para la inversión inmobiliaria.

- **Artículo 3.-** Función planificadora 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.
- **Artículo 20.-** Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano

  20.1. Las municipalidades en materia de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, según corresponda, formulan y aprueban los siguientes Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano:

  20.2. Instrumentos de Planificación Urbana:

  a) El Plan de Desarrollo Metropolitano - PDM: Para las áreas metropolitanas identificadas en el SICCEP.

  20.3. El proceso de los PAT, PDM, PDU y EU consta de las siguientes fases:

  6. Fase de Actualización: Consiste en cualquier modificación al contenido del Plan con base en la documentación de la fase de evaluación y siguiendo el proceso de participación ciudadana efectiva establecido en el artículo 8 del presente Reglamento.

- **Artículo 41.-** Actualización del PDM

  41.1. Cualquier modificación al contenido de los PDM se realiza dentro del proceso de actualización de estos.

  41.2 Los procesos de actualización de los PDM deben respetar la participación ciudadana efectiva, conforme a los términos indicados en el artículo 8 del presente Reglamento. Para ello, la municipalidad provincial de la Metrópoli Nacional o Metrópoli Regional adecúa las condiciones y actividades involucradas en el proceso participativo, de acuerdo con el contenido y envergadura de la actualización implicada.

41.3. La(s) municipalidad(es) provincial(es) de la Metrópoli Nacional o Metrópoli Regional evalúan y, de ser el caso, realizan actualizaciones parciales y/o totales de los PDM, como mínimo una vez al año. Para ello toman en consideración los pedidos de gracia y propuestas que se hayan acumulado en ese periodo.

41.4. Cuando las actualizaciones consisten en modificaciones parciales de ciertos aspectos o contenido del PDM, se realiza un análisis integral del PDM, considerando el impacto que estas tengan con respecto a los otros ámbitos y contenidos del plan. En caso se produzcan impactos respecto de otros ámbitos o contenidos, la actualización deberá considerar también la modificación de estos.

41.5 Se consideran una actualización parcial del PDM, los casos no previstos en el párrafo 41.7 del presente artículo, debiendo seguir el proceso establecido en el artículo 39 del presente Reglamento. En este caso la municipalidad adecúa el mismo de acuerdo con la complejidad de la actualización.

41.6 En caso de una actualización total del contenido del PDM, la misma debe ser debidamente sustentada por el área responsable del Planeamiento Territorial o la unidad orgánica equivalente de la municipalidad provincial de la Metrópoli Nacional o Metrópoli Regional, debiendo seguir el proceso establecido en el artículo 39 del presente Reglamento.

41.7. Se considera una actualización total del PDM en los casos en que existan cambios sustanciales al mismo, tales como: reorientación de las áreas urbanizables, modificación en los trazos de las vías expresas, arteriales o colectoras y/o la eliminación o disminución de las áreas de equipamiento siempre que no sean repuestas.

41.8. La municipalidad provincial de la Metrópoli Nacional o Metrópoli Regional implementan mecanismos para recibir y acumular peticiones de modificación de cualquiera de los contenidos establecidos en el PDM. Dichas peticiones son consideradas pedidos de gracia, no generando procedimiento administrativo alguno u obligación de las municipalidades de aceptarlas.

41.9. La municipalidad provincial inicia el proceso de actualización total del PDM antes de concluir su horizonte de planeamiento.

41.10. La actualización del PDM puede incluir la ampliación del horizonte de planeamiento.

41.11. La propuesta de actualización del PDM con su respectivo Informe Técnico Legal es remitida por el área responsable del Planeamiento Territorial o la unidad orgánica equivalente de la municipalidad provincial al Concejo Municipal Provincial para su aprobación mediante Ordenanza Provincial.

41.12. La versión actualizada del PDM es parte integrante de la Ordenanza Provincial que lo aprueba y se remite al MVCS para su inclusión en el Observatorio Urbano Nacional.

- **Artículo 42.-** Implementación, seguimiento y evaluación del PDM

42.1. Las municipalidades provinciales y distritales ejecutan las acciones de implementación, seguimiento y evaluación del cumplimiento del PDM, en el ámbito de sus jurisdicciones y en el marco de sus competencias.

42.2. Las municipalidades provinciales y distritales, en el ámbito de sus jurisdicciones y en el marco de sus competencias, pueden proponer mecanismos complementarios a los aprobados en el PDM para asegurar la implementación, seguimiento y evaluación de este.

- **PROGRAMA DE INVERSIONES METROPOLITANAS Y/O URBANAS**

- **Artículo 96.-** Definición del Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas

  96.1. El Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas es el instrumento de gestión económico - financiero que promueve las inversiones públicas y privadas, para alcanzar los objetivos definidos en los Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

  96.2. El Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas se realiza en concordancia con lo dispuesto en la visión propuesta en el Plan de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible correspondiente, siguiendo los enfoques de la Ley y priorizando aquellos proyectos que permiten reducir las brechas identificadas en el ámbito de intervención del plan, articulados a la PNVU y otras políticas públicas vigentes.

- **Artículo 97.-** Composición del Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas

  97.1. El Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas está compuesto por el listado de inversiones (proyectos de inversión e inversiones de Optimización, de Ampliación Marginal de Rehabilitación y de Reposición) prioritarias y estratégicas, en el ámbito de intervención de los Planes para el Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

  97.2. El Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas contiene:

  a) Los montos de inversión estimados de cada una de las inversiones propuestas.

  b) La fuente de financiamiento de cada una de las inversiones, de ser pertinente, y los Instrumentos de Financiamiento Urbano, regulados en la Ley, a que están asociados.

  c) El horizonte de programación multianual en el que deben incorporarse considerando los techos presupuestales, las fuentes de financiamiento y/o los instrumentos de financiamiento urbano, de corresponder.

  d) Las entidades responsables de cada una de las inversiones, así como la identificación de los órganos responsables en el marco del Sistema Nacional del Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Unidad Formuladora y Unidad Ejecutora de Inversiones), de ser el caso.

e) Matriz de criterios de priorización de las inversiones identificadas, los cuales consideran lo establecido en los sistemas de inversión.

f) El Programa Priorizado de Inversiones que contiene los formatos de las inversiones priorizadas correspondientes a los sistemas de inversión, que identifica la brecha o problemática a resolver, así como su descripción técnica - económica.

- **Artículo 98.-** Gestión del Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas Las inversiones del Programa de Inversiones Metropolitanas y/o Urbanas son gestionadas por la Oficina de Programación Multianual de Inversiones de los Gobiernos Locales, o la unidad orgánica equivalente ante el sector correspondiente, de ser el caso, en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

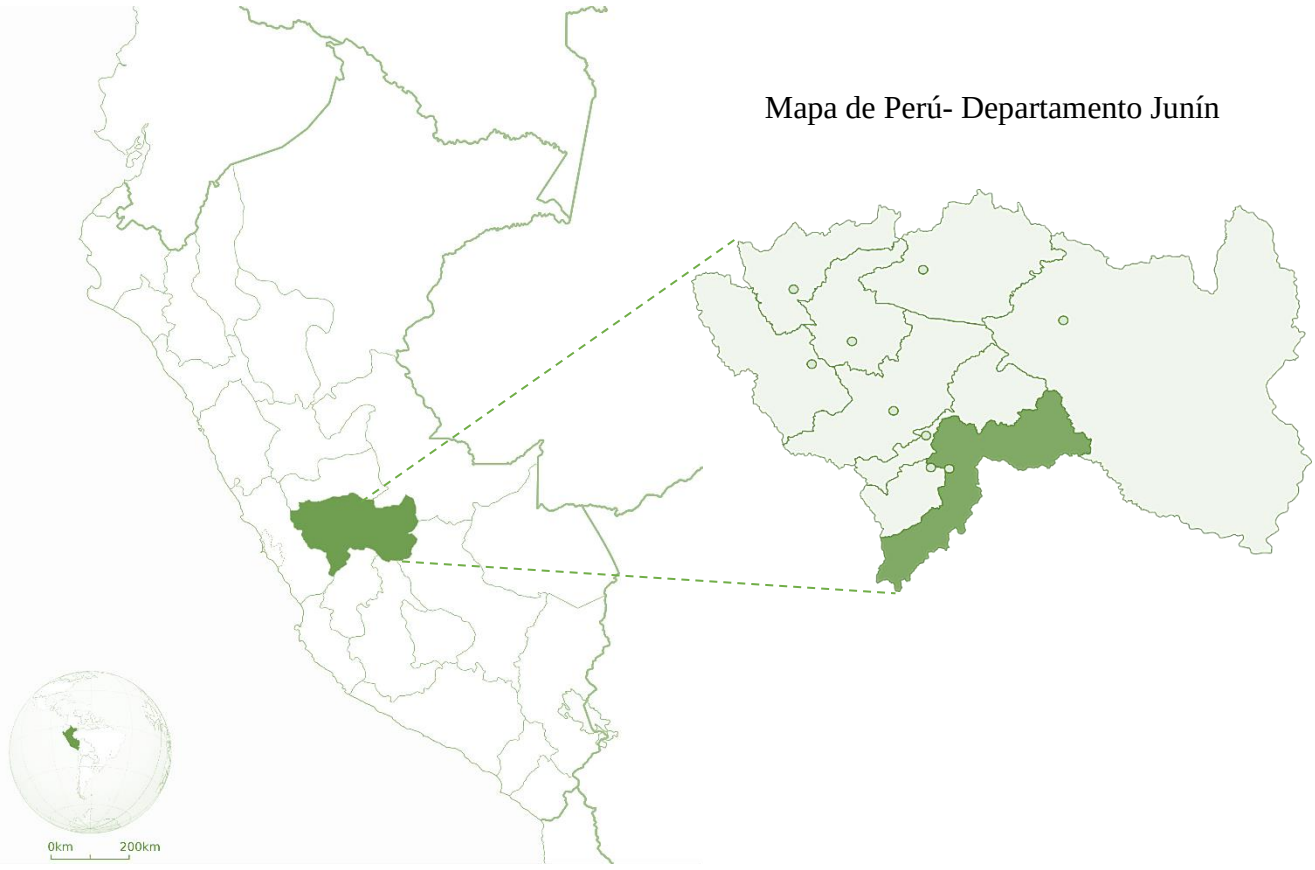
5. UBICACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto se ubica en:

- Departamento : Junín.
- Provincia : Huancayo.
- Distrito : El Tambo
- Vía : Av. Mariscal Castilla
- Tramo : Jr. La Victoria- Av. Mariátegui.

5.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Ilustración 1.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 2. Mapa de la Provincia de Huancayo- Distrito El Tambo

Fuente: Elaboración propia

- **ALTITUD DEL ÁREA DEL PROYECTO**

  - Geográficamente se ubica entre:
  - Altitud: 3253 msnm.
  - Latitud sur: 12º08'30"S
  - Longitud Oeste: 75º14'30"O

Ilustración 3. Intervención del área del proyecto: Av. Mariscal Castilla

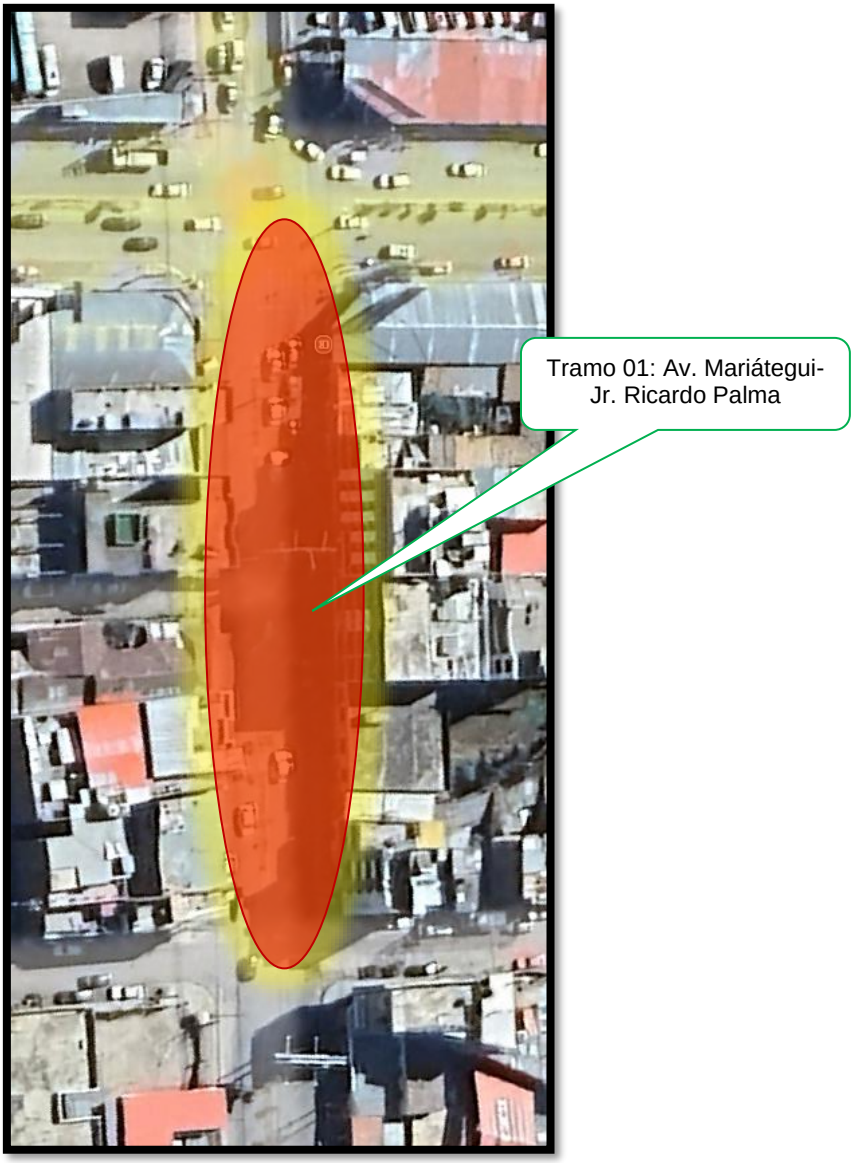
Fuente: Elaboración propia- Google earth

5.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DEL PROYECTO

De acuerdo con la existencia de los elementos urbanos relevantes, el área de intervención donde se desarrollará el proyecto está delimitado por las siguientes condiciones:

- Av. Mariscal Castilla (Tramo 01: Av. Mariátegui- Jr. Ricardo Palma).
- Av. Mariscal Castilla (tramo 02: Jr. Ricardo Palma- Jr. Pedro Gálvez).
- Av. Mariscal Castilla (tramo 03: Jr. Pedro Gálvez- Jr. Manuel Fuentes).
- Av. Mariscal Castilla (tramo 04: Jr. Manuel Fuentes- Jr. Rosemberg).
- Av. Mariscal Castilla (tramo 04: Jr. Rosemberg- Jr. La Victoria).

Ilustración 4. Tramo 01

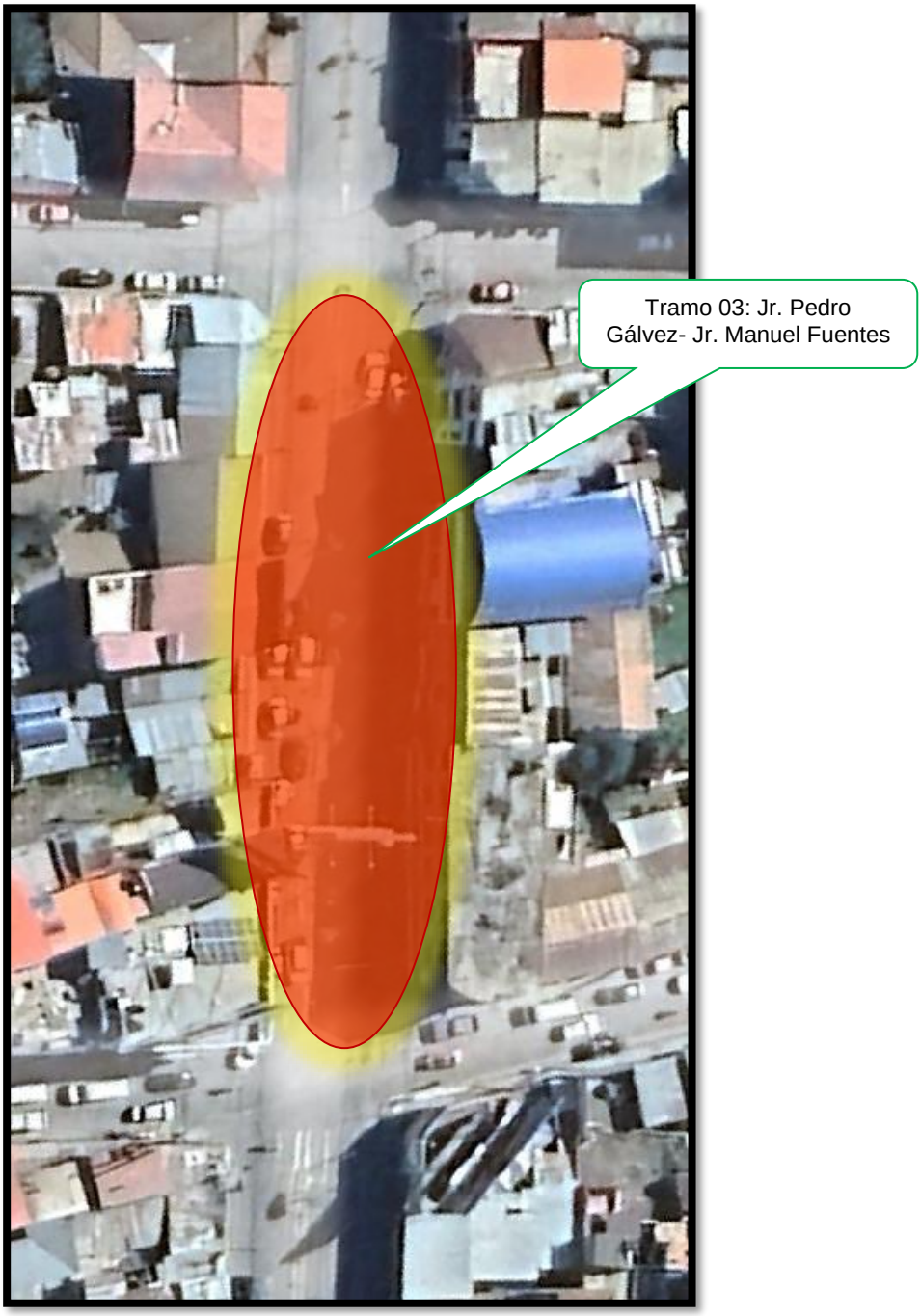


Fuente: Elaboración propia- Google earth

Ilustración 5. Tramo 02

Fuente: Elaboración propia- Google earth

Ilustración 6. Tramo 29



Fuente: Elaboración propia- Google earth

Ilustración 7. Tramo 04

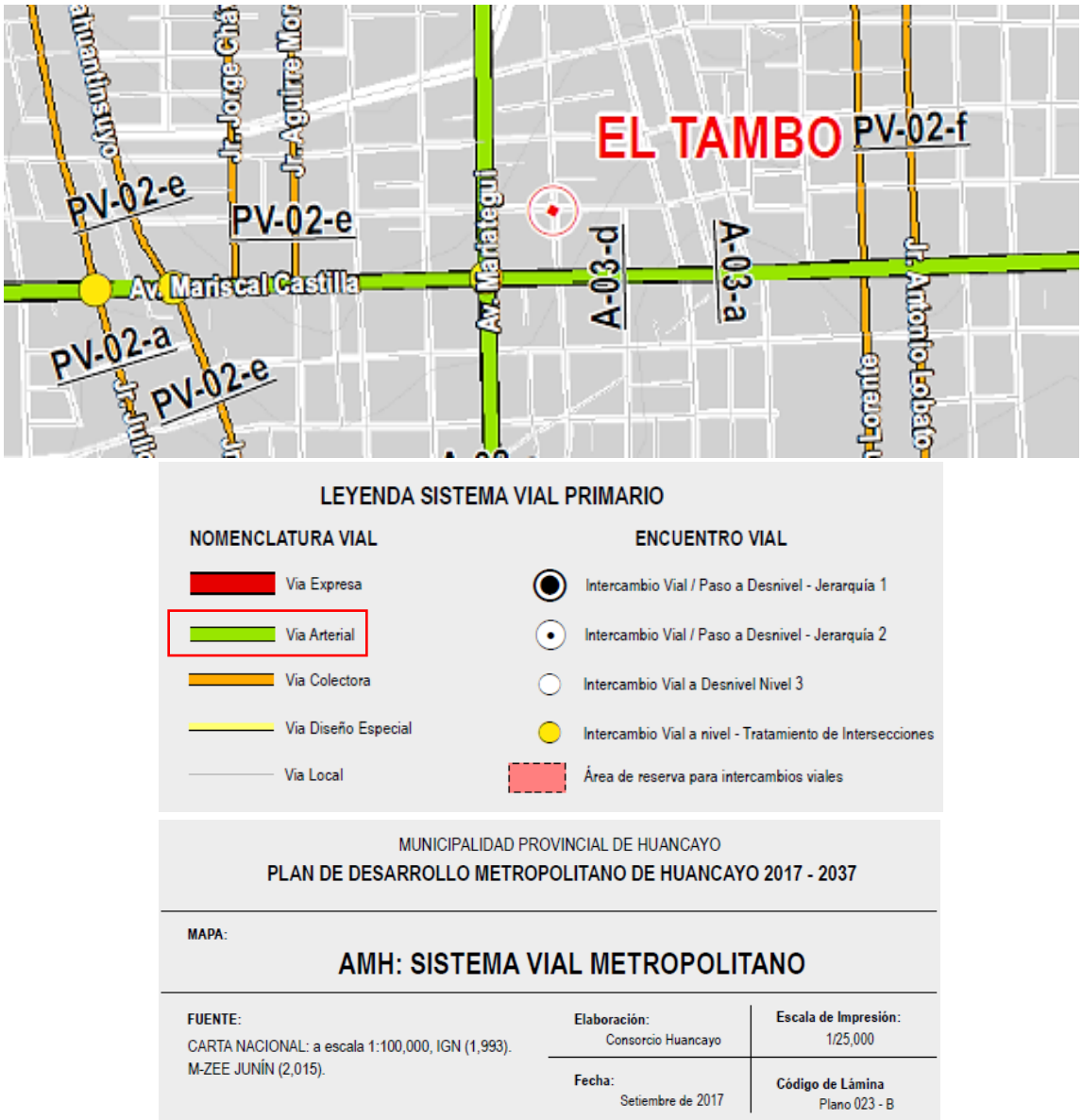
Fuente: Elaboración propia- Google earth

6. CLASIFICACION DE LAS VÍAS A INTERVENIR.

6.1. SEGÚN EL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE HUANCAYO 2017-2037.

Las vías para intervenir se encuentran dentro de la zona urbana del distrito de El Tambo, provincia de Huancayo, por lo que, de acuerdo con el Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037 se encuentra vigente, aprobado mediante Ordenanza Municipal N°636-2020-MPH/CM, las vías tienen la siguiente identificación:

Ilustración 8.Clasificación de vía



Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037.

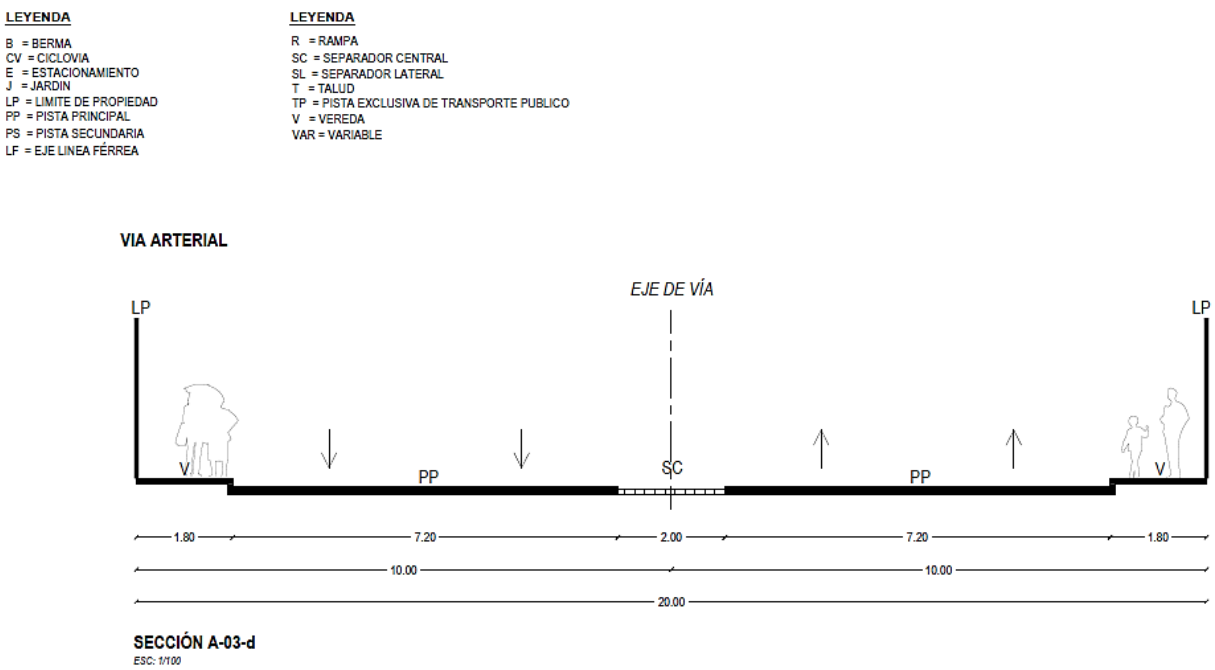
- ***Desde un punto de vista funcional la vía Mariscal Castilla en los tramos en consulta se tiene un rango de VÍA ARTERIAL, ya que como estipula el mismo PDM de Huancayo- PDMH 2017-2037; además la vía Mariscal Castilla tiene alta capacidad de tránsito que facilita la conexión entre diferentes áreas de la ciudad, incluyendo áreas residenciales, comerciales e industriales.***

- **VÍA ARTERIAL**

  Las vías arteriales son fundamentales en el sistema vial de una ciudad, ya que permiten la movilidad eficiente de personas y vehículos, conectan diferentes áreas y contribuyen a la organización territorial de la ciudad. El PDM las considera como un componente esencial para el desarrollo urbano, promoviendo su planificación y gestión para asegurar una circulación fluida y segura.

  - **Av. Mariscal Castilla (Tramo: Av. Mariátegui- Jr. Rosemberg) sección transversal normativa de 20.00 m.**

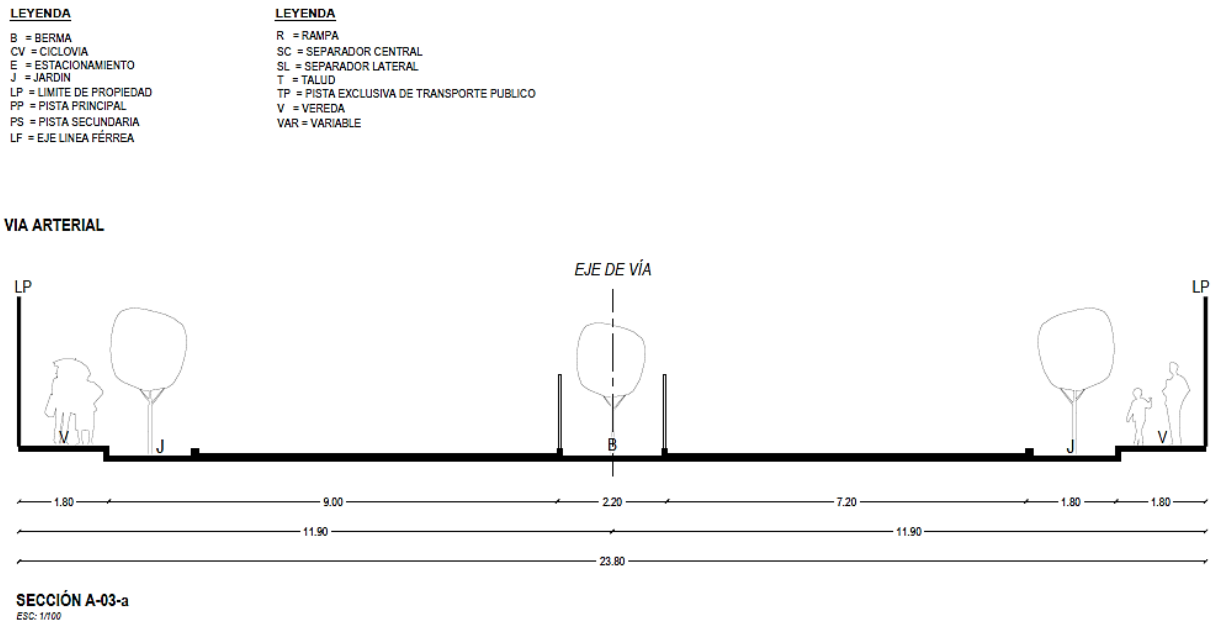
Ilustración 9. Sección transversal



Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037.

- **Av. Mariscal Castilla (tramo: Jr. Rosemberg- Jr. José Olaya) sección transversal normativa de 23.80 m.**

Ilustración 10.Sección transversal



Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037.

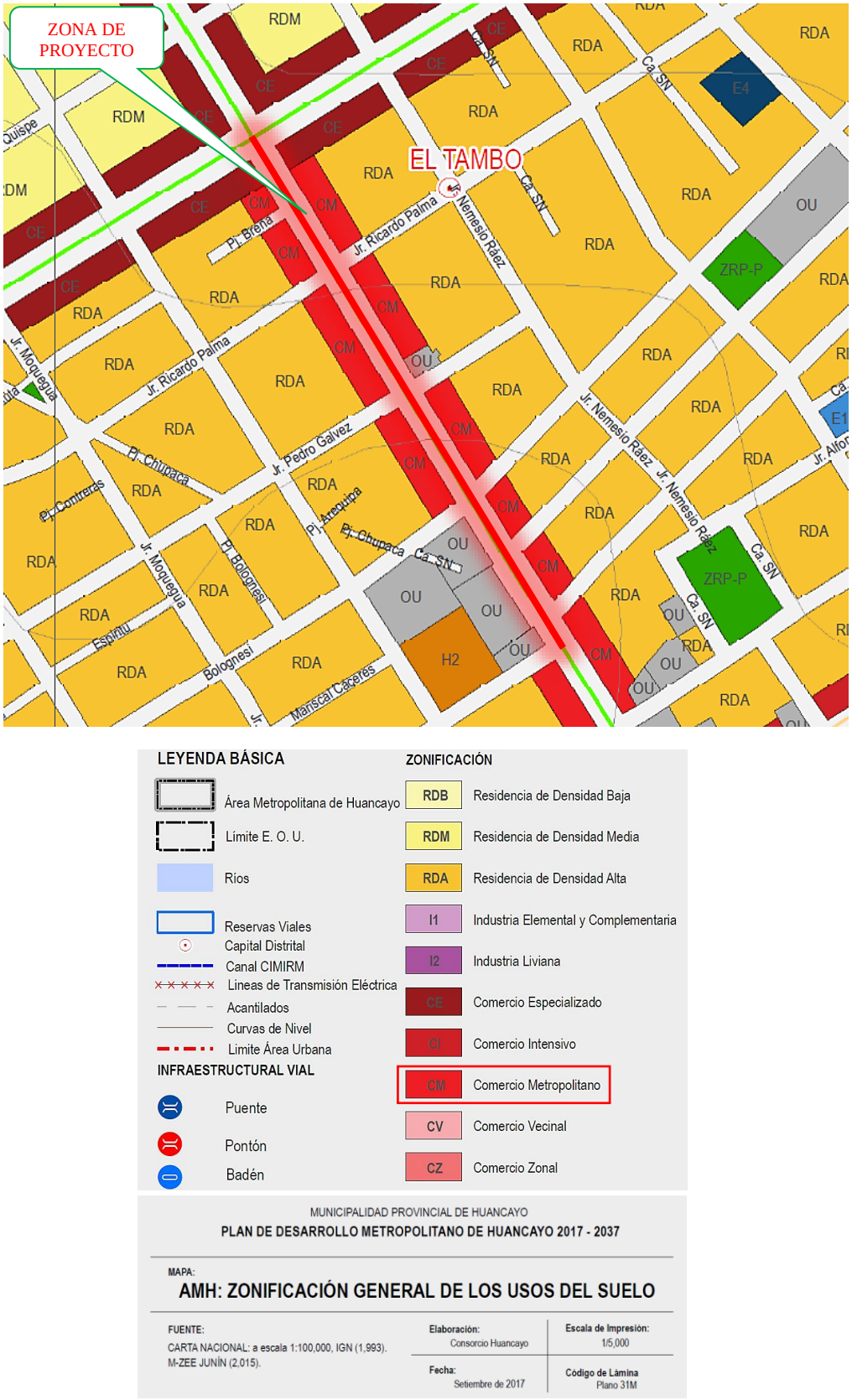
7. ZONIFICACION DE LA ZONA DE PROYECTO:

La zonificación es crucial para:

- Planificar el desarrollo urbano: Permite organizar el crecimiento de la ciudad de manera ordenada y sostenible.
- Controlar el uso del suelo: Evita la ocupación indiscriminada del suelo y garantiza que se utilicen de acuerdo con las necesidades de la comunidad.
- Proteger el medio ambiente: Ayuda a evitar la contaminación y a preservar los recursos naturales.
- Garantizar la seguridad y el bienestar de los ciudadanos: Contribuye a un entorno urbano más seguro y saludable.

La Zonificación General de los Usos del Suelo en la zona del proyecto de acuerdo con el PDM de Huancayo, está considerado como Comercio Metropolitano.

Ilustración 11. Zonificación



Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo 2017-2037.

- ***Desde un punto de vista funcional la Av. Mariscal Castilla en los tramos en consulta tenemos una zonificación de Comercio Metropolitano, que por normativa en el RNE- GH.020 art. 8 señala parámetros normativos para vías locales principales en zona comercial sin embargo por el grado de consolidación en el área de proyecto se tomará parámetros de zona vivienda (vía arterial) adaptando esta sección a las necesidades que se requieren actualmente para poder darle celeridad al proyecto de mejoramiento de esta vía.***

8. PROPUESTA DE ACTUALIZACION PARCIAL DEL PDM 2017-2037:

La gestión adecuada de la vía pública es un factor de vital importancia, ya que ejerce un impacto significativo y multifacético en la vida de los ciudadanos y en la configuración de las áreas urbanas.

La adecuada planificación y supervisión de espacios públicos, la regulación del tráfico, el mantenimiento de infraestructuras, y la promoción de la seguridad y la sostenibilidad, contribuyen a una movilidad eficiente, la reducción de accidentes viales, la promoción de la accesibilidad universal, y la creación de entornos agradables para vivir y trabajar. Además, la gestión de la vía pública es un factor clave en el desarrollo económico, la promoción de la actividad comercial y la preservación del medio ambiente.

Por ello para optimizar la planificación de la ciudad y primar el bienestar común, se sugiere la modificación del diseño de la sección transversal de la Av. Mariscal Castilla tramo Jr. La Victoria- Av. Mariátegui, con el objetivo de mejorar el planteamiento urbano en el área en el cual se está adaptando las secciones transversales a las necesidades que se requieren actualmente, siendo de beneficio para toda la población.

En base a las secciones transversales del PDM 2017-2037 del tramo en estudio se evidencia incongruencia en la sección y diseño vial, por ello acorde a un diagnóstico del estado situacional y normativa vigente se plantea una propuesta de actualización de las secciones transversales del PDM 2017-2037 en la Av. Mariscal Castilla tramo Jr. La Victoria- Av. Mariátegui.

8.1. ESTADO SITUACIONAL

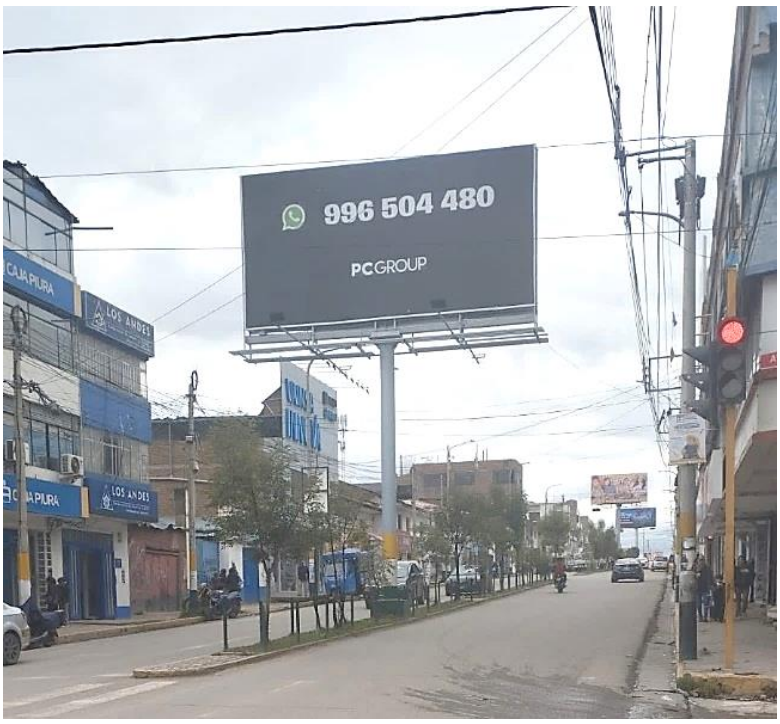
* **Av. Mariscal Castilla (tramo 01: Av. Mariátegui- Jr. Ricardo Palma) / ACTUALIDAD**

Ilustración 12.

Fuente: Elaboración propia/ Ver Plano SV01 /Sección 1-1'

* **Av. Mariscal Castilla (tramo 02: Jr. Ricardo Palma- Jr. Pedro Gálvez) / ACTUALIDAD**

Ilustración 13.



Fuente: Elaboración propia/ Ver Plano SV02 /Sección 2-2'

* **Av. Mariscal Castilla (tramo 03: Jr. Pedro Gálvez- Jr. Manuel Fuentes) / ACTUALIDAD**

Ilustración 14.

Fuente: Elaboración propia/ Ver Plano SV03 /Sección 3-3'

- ***Se pudo verificar que si se aplica el ancho de sección vial normativa establecida en el PDM y los parámetros establecidos del RNE en el tramo ya mencionado se afectaría en su gran mayoría a las viviendas, por lo que se realiza la propuesta de la sección transversal en base a las necesidades actuales y con los parámetros mínimos para un diseño de vía funcional.***

* **Av. Mariscal Castilla (tramo 04: Jr. Manuel Fuentes- Jr. Rosemberg)/ ACTUALIDAD**

Ilustración 15.

Fuente: Elaboración propia/ Ver Plano SV04 /Sección 4-4'

- ***Se pudo verificar que si se aplica el ancho de sección vial normativa establecida en el PDM en el tramo ya mencionado se afectaría en su en su gran mayoría a las viviendas, por lo que se realiza la propuesta de la sección transversal en base a las necesidades actuales y con los parámetros mínimos, suprimiendo en la propuesta la berma central para un diseño de vía funcional.***

* **Av. Mariscal Castilla (tramo 04: Jr. Rosemberg- Jr. La Victoria) / ACTUALIDAD**

Ilustración 16.

Fuente: Elaboración propia/ Ver Plano SV04 /Sección 4B-4B'/ Sección 4C-4C'

- ***Se pudo verificar que si se aplica el ancho de sección vial normativa establecida en el PDM en el tramo ya mencionado no cumple, por lo que se realiza la propuesta de la sección transversal en base a las necesidades actuales y con los parámetros mínimos, suprimiendo en la propuesta la berma central en el tramo evaluado responde a la necesidad de optimizar la capacidad vial y mejorar la seguridad en los cruces peatonales y giros vehiculares. No obstante, con el fin de mantener y reforzar la calidad del espacio público, se plantea la implementación de un boulevard lateral, que compensará la función de la berma central al integrar áreas verdes, arborización, mobiliario urbano y espacios de estancia peatonal. Esta propuesta permitirá redistribuir de manera más eficiente el derecho de vía, privilegiando veredas amplias y zonas de uso público seguro y accesible, sin perder el valor paisajístico ni el carácter urbano de la avenida.***

8.2. RESUMEN DE LOS PARÁMETROS DE DISEÑO

Se indica la propuesta de los parámetros de diseño para el presente proyecto

Tabla 1.- Cuadro de parámetros de diseño

PARÁMETRO PARA EL DISEÑO GEOMÉTRICO	VALOR ADOPTADO PARA EL PROYECTO
DEMANDA DE LA VÍA "IMDa"	> a 6,000.00 vehículos/día
CLASIFICACIÓN POR DEMANDA	AUTOPISTA DE PRIMERA CLASE
CLASIFICACIÓN POR OROGRAFÍA	Terreno plano (TIPO 1)
VELOCIDAD DE DISEÑO	50.00 kilómetros/hora
DISEÑO EN PLANTAS- LONGITUD DE TRAMO EN TANGENTE	69.00 Y 139.00 metros
RADIO MÍNIMO CURVAS HORIZONTALES	90.00 metros
SOBREANCHO EN CURVAS HORIZONTALES	1.80 metros
PENDIENTE LONGITUDINAL MÁXIMA EXCEPCIONAL	11.30%
SECCION TRANSVERSAL DE VIAS	• Av. Mariscal Castilla normada de 20.00 m. (tramo Av. Mariátegui- Jr. Rosemberg). • Av. Mariscal Castilla normada de 23.80 m. (tramo Jr. Rosemberg- Jr. José Olaya).
NUMERO DE VIAS	Doble vía.
ANCHO DE CALZADA	3.60 metros cada carril
ANCHO DE BERMAS	Berma Central- 1.00 m
PORCENTAJE DE BOMBEO EN CALZADA	2.00%
CUNETAS	Triangulares de 0.40 a 0.60 m

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2.- Cuadro comparativo de la Sección Normativa vs. La sección existente

CUADRO COMPARATIVO DE LA SECCIÓN NORMATIVA VS LA SECCIÓN EXISTENTE										
SECCIÓN VIAL	SECCIÓN NORMADA CON ORDENANZA MUNICIPAL N° 636-MPH/CM									
	Vereda	**Estación**	**Cuneta**	**Jardinería**	**PISTA PRINCIPAL**	**Berma**	**PISTA PRINCIPAL**	**Jardinería**	**Cuneta**	**Vereda**
	V	**E**	**C**	**J**	**PP**	**B**	**PP**	**J**	**C**	**V**
	ml	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**
Sección a-03ª SEGÚN PDM	**1.80**			**1.80**	**7.20**	**2.20**	**7.2**	**1.80**		**1.80**
SECCIÓN VIAL	SECCIÓN EXISTENTE									
	Vereda	**Estación**	**Cuneta**	**Jardinería**	**PISTA PRINCIPAL**	**Berma**	**PISTA PRINCIPAL**	**Jardinería**	**Cuneta**	**Vereda**
	V	**E**	**C**	**J**	**PP**	**B**	**PP**	**J**	**C**	**V**
	ml	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**	**ml**
Sección 01: Av. Mariátegui - Jr. Ricardo Palma	2.50	x	0.60	x	6.50	1.20	6.50	x	0.60	2.35
Sección 02: Jr. Ricardo Palma - Jr. Pedro Gálvez	2.55	x	0.60	x	6.50	1.20	6.90	x	0.60	2.35
Sección 2A: Jr. Ricardo Palma - Jr. Pedro Gálvez	1.25	x	0.60	x	6.50	1.20	6.50	x	0.60	2.90
Sección 2B: Jr. Ricardo Palma - Jr. Pedro Gálvez	2.35	X	0.60	X	6.50	1.20	6.50	X	0.60	2.40
Sección 03: Jr. Pedro Gálvez - Jr. Manuel Fuentes	2.65	x	0.60	x	6.50	1.20	6.50	x	0.60	2.20
Sección 04: Jr. Manuel Fuentes – Jr. P. Rosemberg	2.25	x	0.60	x	7.00	1.20	7.00	x	0.60	2.20
Sección 4A: Jr. Manuel Fuentes – Jr. P. Rosemberg	2.30	x	0.60	x	7.05	1.20	7.10	x	0.60	1.00
Sección 4B: Jr. Rosemberg - Jr. Jose Olaya	2.00	x	EP 17.50	x	7.65	3.50	7.65	E 7.00	0.30	1.80
Sección 4C: Jr. Rosemberg a Jr. La Victoria	1.80	x	0.60	x	14.60	x	x	x	3.20	1.70

Fuente: Elaboración propia/ Ver Plano PGSV01

8.3. EVALUACIÓN DE HABILITACIONES URBANAS EXISTENTES

Tabla 3.- Cuadro de Resoluciones de Habilitaciones Urbanas en Av. Mariscal Castilla Tramo Jr. La Victoria- Av. Mariátegui

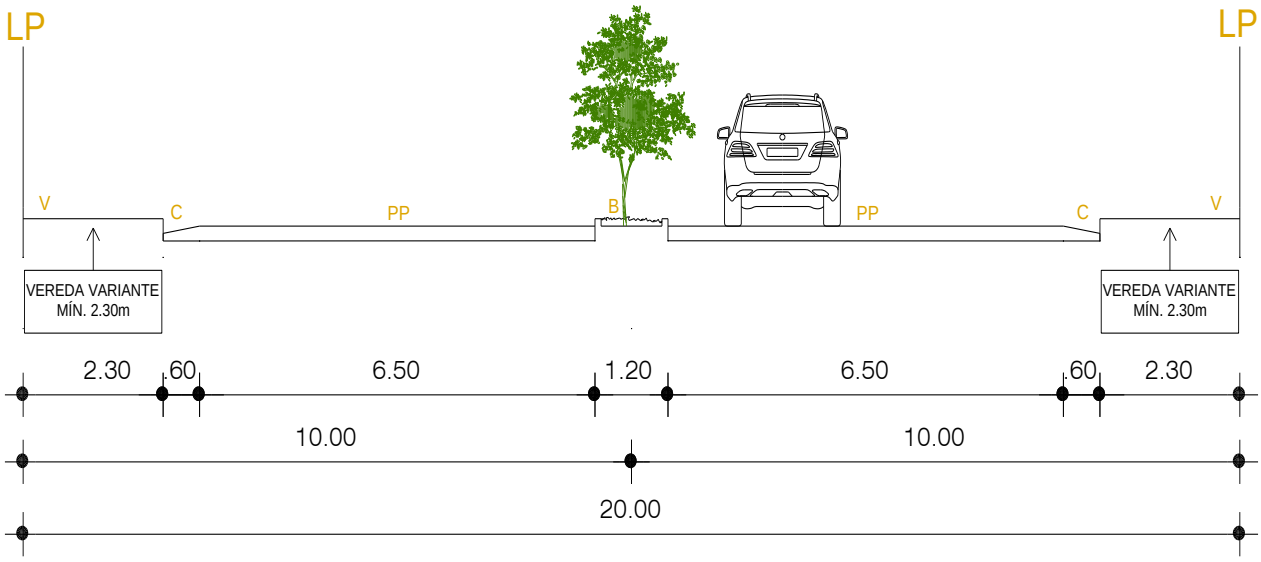
N°	EXPEDIENTE N°	URBANIZACIÓN/ ADMINISTRADO	N° DE RESOLUCIÓN	FECHA	TIPO DE HABILITACIÓN	SECCIÓN DE VÍA APROBADA	TRAMO
1	6955-G-06	María Yolanda Torres Gonzales	RESOLUCIÓN GERENCIAL N°027-2007-MDT/GDUR	01/03/2007	Regularización de Habilitación Urbana	20.00 ml	Av. Mariátegui- Jr. Ricardo Palma
2	9268-C-98	Esteban Victor Capcha Galindo	RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA 064-99-A/MDT	16/02/1999	Habilitación Urbana en Vías de Regularización	20.00 ml	Av. Mariátegui- Jr. Ricardo Palma
3	4995-P-2012	Patricia Dora Emilia Lazo Meza	RESOLUCIÓN GERENCIAL N°063-2013-MDT/GDUR	04/02/2013	Habilitación Urbana de Oficio	20.00 ml	Jr. Ricardo Palma- Jr. Pedro Gálvez
4	484555-2023	Adela Tovar Anticona, Valentín Eusebio Tovar Ticse y Norma Anticona de Tovar	RESOLUCIÓN GERENCIAL N°232-2024-MDT/GDUR	15/03/2024	Regularización de Habilitación Urbana Ejecutada con Recepción de Obras	20.00 ml	Jr. Pedro Gálvez- Jr. Bolognesi
5	2036-2011-A	Alicia Yolanda Flores Peralta	RESOLUCIÓN GERENCIAL N°401-2013-MDT/GDUR	*12/06/2013*	Regularización de Habilitación Urbana Ejecutada	20.00 ml	Jr. Pedro Gálvez- Jr. Bolognesi
5	5385-V-2007	Ronal Romulo Venero Bocangel	RESOLUCIÓN GERENCIAL N°105-2008-MDT/GDUR	07/04/2008	Regularización de Habilitación Urbana y Subdivisión Urbana Ejecutada, con fines de Acumulación de Áreas.	40.40 ml frente al predio (Ovalo)	Jr. Rosemberg- Jr. José Olaya
						20.00 ml	Jr. Manuel Fuentes- Jr. Rosemberg
						20.00 ml	Jr. José Olaya- Jr. La Victoria

Fuente: Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural/ Municipalidad Distrital de El Tambo/ Ver Anexos

9. PROPUESTA DE DISEÑO DE SECCIÓN TRANSVERSAL DE LAS VÍAS

* Av. Mariscal Castilla (tramo 01: Av. Mariátegui- Jr. Ricardo Palma).

Ilustración 17.



AV . MARISCAL CASTILLA

Av. Mariátegui a Jr. Ricardo Palma

SECCION 1-1`

Propuesta

Fuente: Elaboración propia

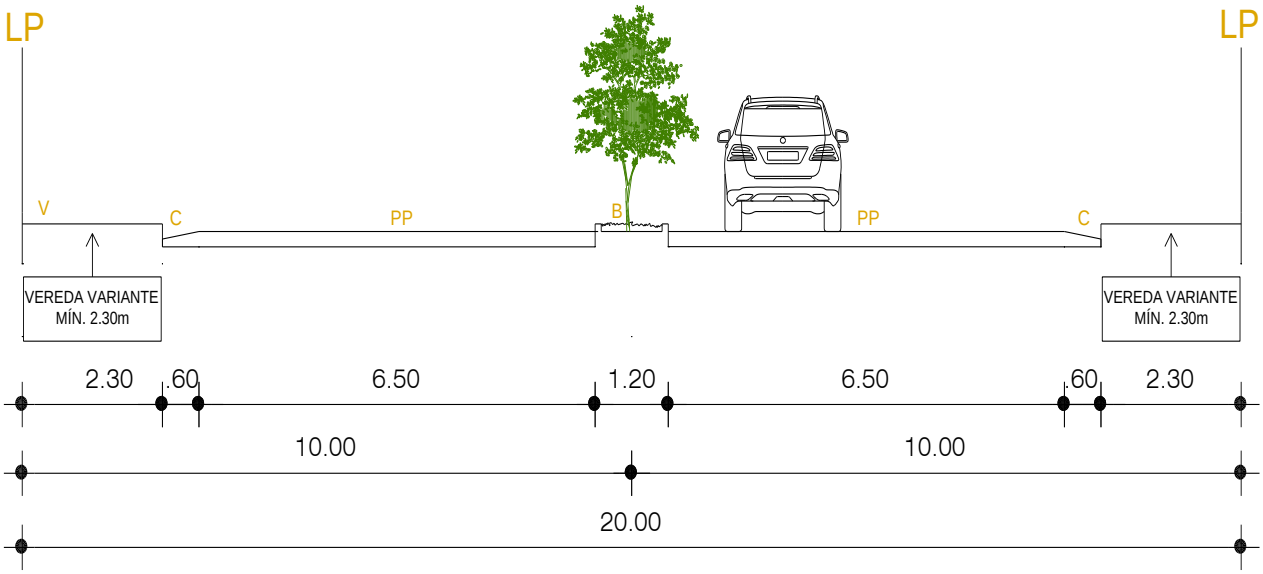
Tabla 4.- Cuadro de Componentes

TRAMO	COMPONENTE	ANÁLISIS	PROPUESTA
TRAMO 01	Pista Principal	Cumple con el ancho mínimo de vía	Se mantiene el ancho de vía.
	Cuneta	Se encuentra dentro del rango de medida de cuneta.	Se mantiene el ancho de las cunetas.
	Vereda	Diferentes secciones de vereda	Se establece un mínimo de ancho por el grado de consolidación. Siendo 2.30m el ancho variable mínimo de acuerdo con la normativa y considerando el alineamiento de algunas viviendas en un porcentaje mínimo.
	Berma	Cumple con el ancho mínimo	Se propone un ancho de 1.20 que concuerda con lo existente.

Fuente: Elaboración propia

* Av. Mariscal Castilla (tramo 02: Jr. Ricardo Palma- Jr. Pedro Gálvez).

Ilustración 28.



AV. MARISCAL CASTILLA
Tramo Jr. Ricardo Palma- Pedro Galvez
SECCION 2-2`
Propuesta
Fuente: Elaboración propia

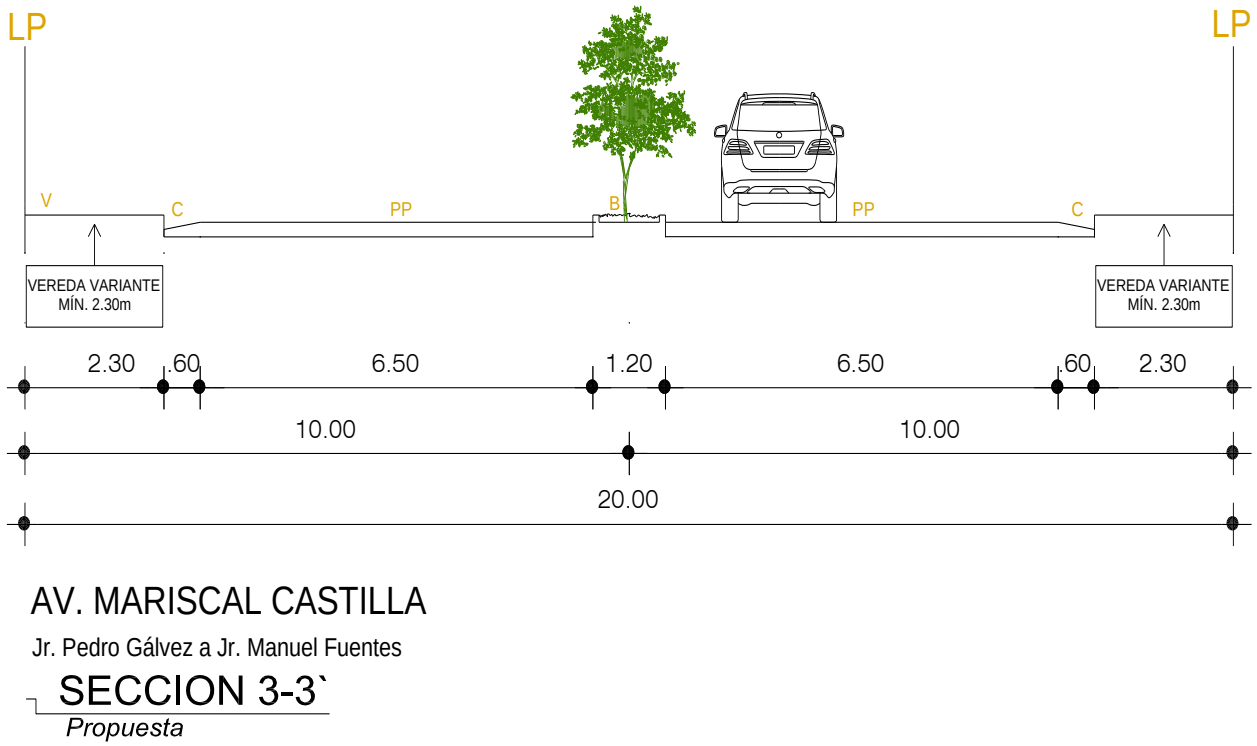
Tabla 5.- Cuadro de Componentes

TRAMO	COMPONENTE	ANÁLISIS	PROPUESTA
TRAMO 02	Pista Principal	Cumple con el ancho mínimo de vía	Se mantiene el ancho de vía.
	Cuneta	Se encuentra dentro del rango de medida de cuneta.	Se mantiene el ancho de las cunetas.
	Vereda	Diferentes secciones de vereda	Se establece un mínimo de ancho por el grado de consolidación. Siendo 2.30m el ancho variable mínimo de acuerdo con la normativa y considerando el alineamiento de algunas viviendas en un porcentaje mínimo.
	Berma	Cumple con el ancho mínimo	Se propone un ancho de 1.20 que concuerda con lo existente.

Fuente: Elaboración propia

* Av. Mariscal Castilla (tramo 03: Jr. Pedro Gálvez- Jr. Manuel Fuentes).

Ilustración 39.



Fuente: Elaboración propia

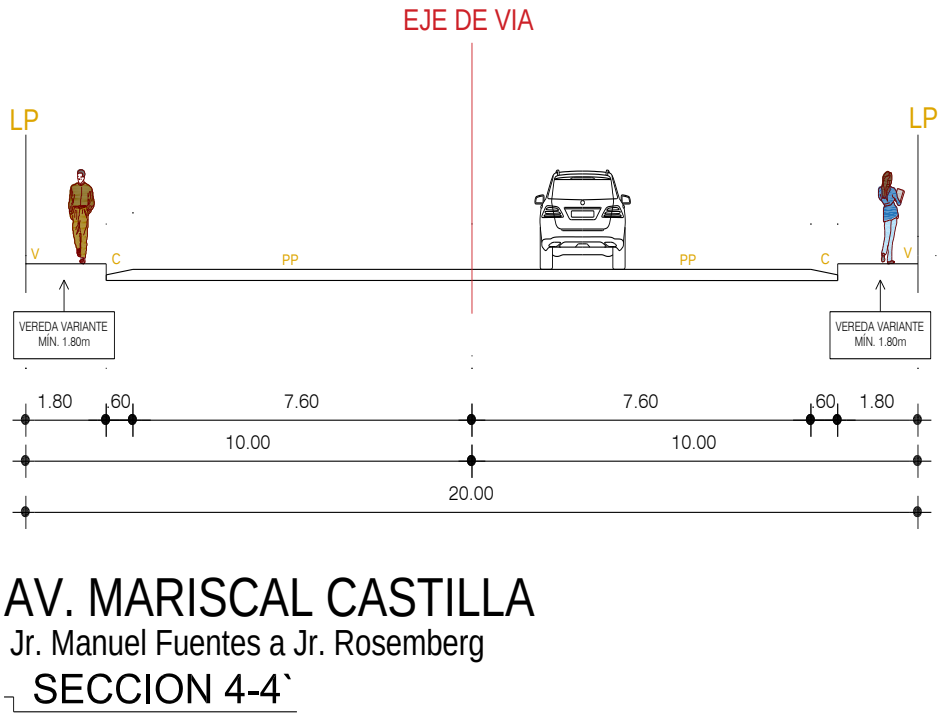
Tabla 6.- Cuadro de Componentes

TRAMO	COMPONENTE	ANÁLISIS	PROPUESTA
TRAMO 03	Pista Principal	Cumple con el ancho mínimo de vía	Se mantiene el ancho de vía.
	Cuneta	Se encuentra dentro del rango de medida de cuneta.	Se mantiene el ancho de las cunetas.
	Vereda	Diferentes secciones de vereda	Se establece un mínimo de ancho por el grado de consolidación. Siendo 2.30m el ancho variable mínimo de acuerdo con la normativa y considerando el alineamiento de algunas viviendas en un porcentaje mínimo.
	Berma	Cumple con el ancho mínimo	Se propone un ancho de 1.20 que concuerda con lo existente.

Fuente: Elaboración propia

* Av. Mariscal Castilla (tramo 04: Jr. Manuel Fuentes- Jr. Rosemberg).

Ilustración 20.



Fuente: Elaboración propia

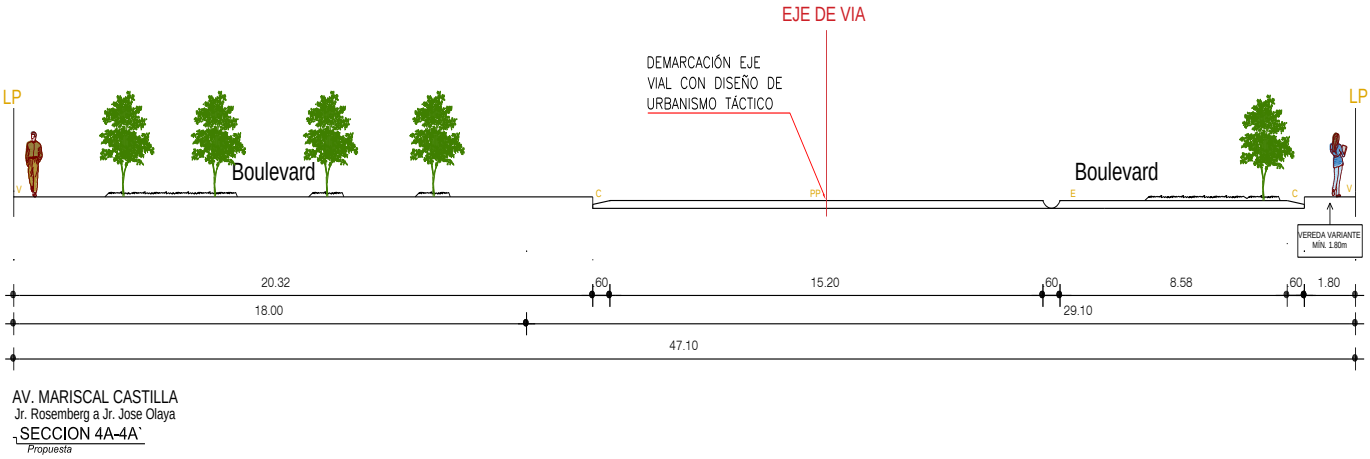
Tabla 7.- Cuadro de Componentes

TRAMO	COMPONENTE	ANÁLISIS	PROPUESTA
TRAMO 04	Pista Principal	Cumple con el ancho mínimo de vía	Se propone un ancho de vía de 7.60 m.
	Cuneta	Se encuentra dentro del rango de medida de cuneta.	Se mantiene el ancho de las cunetas.
	Vereda	Diferentes secciones de vereda	Se establece un mínimo de ancho por el grado de consolidación. Siendo 1.80m el ancho variable mínimo de acuerdo con la normativa y considerando el alineamiento de algunas viviendas en un porcentaje mínimo.
	Berma	Inexistente	Se propone una demarcación de eje vía debido a que la sección transversal normativa rebasa en medida a la sección transversal existente.

Fuente: Elaboración propia

* Av. Mariscal Castilla (tramo 04: Jr. Rosemberg- Jr. José Olaya).

Ilustración 21.



Fuente: Elaboración propia

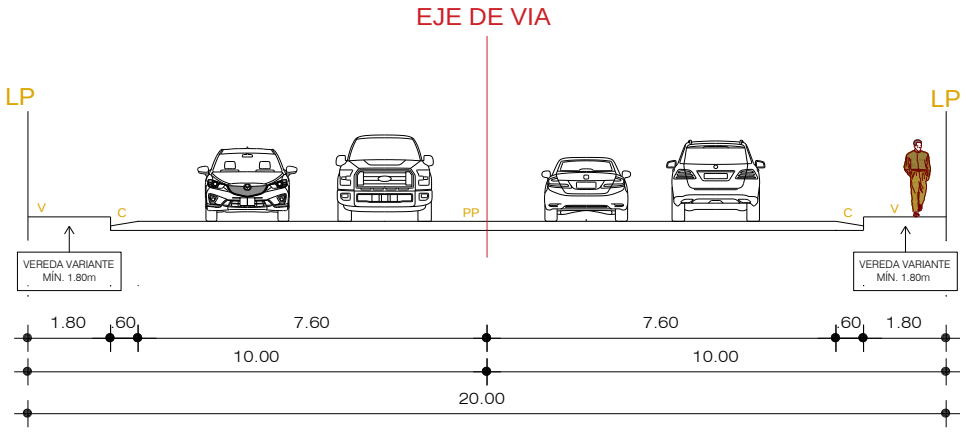
Tabla 8.- Cuadro de Componentes

TRAMO	COMPONENTE	ANÁLISIS	PROPUESTA
TRAMO 04 A-A'	Pista Principal	Cumple con el ancho mínimo de vía	Se propone un ancho de vía de 7.60 m. por la omisión de una berma central, basado en criterios de continuidad, coherencia funcional y eficiencia del diseño vial.
	Cuneta	Se encuentra dentro del rango de medida de cuneta.	Se mantiene el ancho de las cunetas.
	Vereda	Diferentes secciones de vereda	Se establece un mínimo de ancho por el grado de consolidación. Siendo 1.80m el ancho variable mínimo de acuerdo con la normativa.
	Berma	Inexistente	Se propone una demarcación de eje vía debido a la supresión de la berma central para optimizar la capacidad vial y mejorar la seguridad en los cruces peatonales.
	Boulevard	Espacio duro sin tratamiento	Área de boulevard con tratamiento para la mejora de la imagen urbana, frente urbano de la Municipalidad distrital de El Tambo.

Fuente: Elaboración propia

* Av. Mariscal Castilla (tramo 04: Jr. José Olaya- Jr. La Victoria).

Ilustración 22.



AV. MARISCAL CASTILLA
Jr. Jose Olaya a Jr. La Victoria
SECCION 4B-4B`

Fuente: Elaboración propia

Tabla 9.- Cuadro de Componentes

TRAMO	COMPONENTE	ANÁLISIS	PROPUESTA
TRAMO 04 A-A'	Pista Principal	Cumple con el ancho mínimo de vía	Se propone un ancho de vía de 7.60 m. por la omisión de una berma central.
	Cuneta	Se encuentra dentro del rango de medida de cuneta.	Se mantiene el ancho de las cunetas.
	Vereda	Diferentes secciones de vereda	Se establece un mínimo de ancho por el grado de consolidación. Siendo 1.80m el ancho variable mínimo de acuerdo con la normativa, favoreciendo el espacio público y transitabilidad frente de la comisaría.
	Berma	Inexistente	Se propone una demarcación vial con diseño de urbanismo táctico de eje vía debido a la supresión de la berma central.

Fuente: Elaboración propia

10. ANÁLISIS

La Zona del proyecto contempla la vía Av. Mariscal Castilla en el tramo Jr. La Victoria- Av. Mariátegui, que por su ubicación es de alta importancia, y habiendo verificado incongruencias entre la sección existente que se tiene en áreas consolidadas, la propuesta del PDM y las habilitaciones urbanas existentes se propone el cambio, el cual tiene como sustento mejorar el tránsito y funcionabilidad urbana de esta vía.

10.1. DE LA FINALIDAD DE CAMBIO DE SECCIÓN VIAL NORMATIVA (SVN).

De acuerdo con lo establecido en el PDM 2017-2037 existe diferencias en las medidas de las secciones transversales insitu, por ello se pudo verificar que si se aplica el ancho de sección vial normativa de 20 metros manteniendo el diseño vial establecida en el PDM en el tramo que abarca desde la Av. Mariátegui hasta Jr. La Victoria de la Av. Mariscal Castilla, se presentaría un gran porcentaje de afectaciones por las diferentes secciones viales. Estas afectaciones corresponden a viviendas de material noble, viviendas de material rústico, predios cercados y otros. En este sentido y por lo detallado, sí se aplica los parámetros normativos con la sección establecida en el PDM implicaría la expropiación de todos estos predios que además corresponden a una zona urbana ya establecida y consolidada, además en el factor social generaría un conflicto con la población afectada. Es así como se gesta la necesidad de solicitar modificaciones a la sección vial normativa dentro del marco normativo y legal acorde a las necesidades actuales que se requiere para estos tramos en específicos sin variar estos anchos establecidos.

Por lo que, se plantea el cambio de diseño de sección vial en el tramo evaluado, con el fin de adecuar la sección vial al contexto urbano existente, optimizando la transitabilidad vehicular y peatonal sin generar impactos negativos significativos sobre la infraestructura consolidada. La propuesta busca alcanzar un equilibrio entre la mejora funcional vial y la preservación de elementos urbanos preexistentes, manteniendo parte de la configuración in situ, como accesos, veredas y áreas verdes consolidadas. Con este rediseño, se pretende lograr una mejor integración con el entorno inmediato, priorizando la seguridad, la accesibilidad universal y la continuidad de la imagen urbana, sin alterar de forma

sustancial el carácter del sector ni afectar innecesariamente las edificaciones existentes.

* ***Se adjunta el plano con el Planteamiento General y secciones transversales propuestas.***

10.2. BENEFICIOS ESPERADOS DE LA PROPUESTA DE REDISEÑO VIAL

La propuesta de rediseño del tramo de la Av. Mariscal Castilla busca generar un impacto positivo en movilidad, seguridad, accesibilidad, integración urbana, sostenibilidad y calidad paisajística. Los beneficios se detallan a continuación:

10.2.1. MEJORA DE LA MOVILIDAD VEHICULAR

- **Incremento de la capacidad vial:** La eliminación de la berma central en el tramo especificado permite optimizar el ancho de los carriles de circulación, logrando fluidez en el tránsito y evitando cuellos de botella.
- **Reducción de tiempos de desplazamiento:** Al garantizar un flujo más ordenado y constante, se disminuyen los niveles de congestión y se optimizan los recorridos.
- **Integración del tramo con la red vial metropolitana:** El rediseño facilita la continuidad funcional de la vía, alineándola con la jerarquía vial establecida en el PDM Huancayo 2017–2037.

10.2.2. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL Y ESPACIOS PÚBLICOS

- **Optimización Vial:** El rediseño propuesto permite optimizar la sección vial de la Av. Mariscal Castilla, asegurando continuidad funcional, mejorando la movilidad integral y generando un espacio público más ordenado y atractivo.
- **Incremento de áreas de tránsito peatonal:** Con la implementación del boulevard lateral y la ampliación de veredas, se generan espacios más amplios, cómodos y seguros para peatones.
- **Espacios públicos funcionales:** El boulevard lateral integra áreas verdes, mobiliario y zonas de descanso, generando un entorno urbano más amigable y participativo.
- **Reducción de conflictos entre peatones y vehículos:** Al separar físicamente la circulación peatonal de la vehicular, se disminuyen riesgos de accidentes y mejora la experiencia de uso de la vía.

10.2.3. COHERENCIA URBANÍSTICA E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO

- **Homogeneización del diseño vial:** El tramo evaluado mantiene un diseño continuo y coherente, además la eliminación de la berma central en el tramo 4 evita inconsistencias respecto a las cuadras anteriores y posteriores, generando uniformidad en la imagen urbana.
- **Mejor relación con edificaciones y comercios:** La continuidad de veredas y la creación del boulevard generan mayor atractivo comercial y facilitan la accesibilidad a los negocios de la zona.
- **Diseño adaptado al contexto:** El rediseño considera las condiciones existentes in situ, evitando intervenciones invasivas que perjudiquen la funcionalidad urbana consolidada.

10.2.4. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA

- **Incremento de áreas verdes:** ante la supresión de la berma central en el tramo 4 se tiene como medida compensatoria un boulevard arborizado en uno de los márgenes, con áreas verdes, mobiliario urbano y zonas de descanso, que permite mejorar la calidad del aire y generar zonas de sombra para los peatones.
- **Mitigación del efecto "isla de calor":** La incorporación de vegetación reduce la temperatura superficial y contribuye al confort climático urbano.
- **Optimización del paisaje urbano:** El nuevo diseño embellece la vía, armonizando el entorno con una identidad paisajística más atractiva.

10.2.5. SEGURIDAD VIAL INTEGRAL

- **Mayor visibilidad y control:** Con la redistribución del espacio vial, los conductores tienen un campo visual más amplio y mayor control sobre las trayectorias.

10.2.6. ALINEAMIENTO NORMATIVO Y PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

- La propuesta se articula con el PDM Huancayo 2017–2037, asegurando coherencia con la jerarquía vial y usos de suelo definidos.
- Contribuye a los objetivos del DS N.° 012-2022-VIVIENDA, que promueve la actualización de planes urbanos con criterios de sostenibilidad, inclusión y eficiencia vial.

11. CONCLUSIONES

- Es de necesidad el cambio de sección normativa de la Avenida Mariscal Castilla para los tramos Jr. La Victoria- Av. Mariátegui, toda vez que esta no guarda concordancia ni con las habilitaciones urbanas existentes, ni las secciones de vías existentes con consolidación urbana con edificaciones de 4 y 6 pisos.
- El cambio de diseño propuesto no solo corrige inconsistencias normativas, sino que también mejora la movilidad integral, fortalece la imagen urbana y genera espacios públicos de calidad que benefician tanto a peatones como a vehículos.
- Las propuestas de las secciones viales de la Avenida Mariscal Castilla para los tramos Jr. La Victoria- Av. Mariátegui, cumplen con los componentes básicos y los anchos mínimos establecidos en el PDM de Huancayo 2017-2037.
- Se ha optimizado el diseño de la sección vial, con la finalidad de que este cumpla su función dentro del Sistema Vial Primario -SVP y como parte del Área Metropolitana de Huancayo (AMH), ajustando a las edificaciones consolidadas, para que las afectaciones puedan reducirse lo máximo posible.
- Esta modificación a la sección de la vía no cambia la jerarquía de este tramo, es decir la Av. Mariscal Castilla en el tramo de intervención del proyecto en referencia se sigue manteniendo como una VÍA ARTERIAL.

12. ANEXOS

PLANOS