



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

Viceministerio de
Vivienda y Urbanismo

Programa Nuestras
Ciudades



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE OLMOS

PLANEAMIENTO INTEGRAL DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS

Abril 2013

**MINISTERIO DE VIVIENDA
CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO**

**MINISTRO
ING. RENE CORNEJO DÍAZ**

**VICE MINISTRO DE VIVIENDA Y URBANISMO
ARQ. RICARDO VIDAL NUÑEZ**

PROGRAMA NUESTRAS CIUDADES

**DIRECTOR EJECUTIVO (s)
ARQ. LUIS O. TAGLE PIZARRO**

**JEFE DE PROYECTO
ARQ. JAVIER ALFARO DÍAZ**

**EQUIPO TÉCNICO
ING. RUBEN DAGA LOPEZ
ARQ. JOSE LUIS FERNANDEZ TORRES
GEOG. HECTOR CANDELARIO HUISACAYNA**

PLANEAMIENTO INTEGRAL DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS

CONTENIDO

Introducción

1. Aspectos Generales
 - 1.1 Antecedentes
 - 1.1.1 Proyecto de Irrigación Olmos
 - 1.1.2 Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Olmos
 - 1.1.3 Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos
 - 1.2 Marco Referencial
 - 1.2.1 Legal y Normativo
 - 1.2.2 Conceptual
 - 1.3 Objetivos
 - 1.4 Ámbito Territorial y Localización
 - 1.5 Peligros ante Fenómenos Naturales
 - 1.6 Horizonte de Planeamiento
2. Sistema Vial Urbano
 - 2.1 Clasificación Normativa de Vías
 - 2.2 Estructuración del sistema Vial Urbano
3. Zonificación de los Usos del Suelo Urbano
 - 3.1 Clasificación de las Zonas de Uso del Suelo
 - 3.2 Identificación de los usos del suelo y compatibilidad con las zonas urbanas
 - 3.3 Ubicación de las Áreas Urbanas, de Expansión Urbana, de Recreación Pública y Usos Especiales.
 - 3.4 Requerimientos para fines de Equipamiento Urbano.

ANEXO: REGLAMENTO DE ZONIFICACIÓN Y VÍAS

CAPITULO I	Consideraciones Generales
CAPITULO II	Zonificación Urbana
CAPITULO III	Normas de Habilitación
CAPITULO IV	Jerarquía y Caracterización de Vías
CAPITULO V	Normas complementarias
CAPITULO VI	Mobiliario Urbano

GLOSARIO DE TÉRMINOS

RELACIÓN DE CUADROS

Cuadro N°1	:	Zonas Ecológicas del Distrito de Olmos
Cuadro N°2	:	Dimensionamiento de la Población Total
Cuadro N°3	:	Criterio de Diseño
Cuadro N°4	:	Propuesta de Proporcionalidad de Áreas
Cuadro N°5	:	Densidad Promedio de la Región
Cuadro N°6	:	Propuesta de Usos del Suelo Específicos para la Nueva Ciudad
Cuadro N°7	:	Coordenadas del Polígono de la Nueva Ciudad de Olmos
Cuadro N°8	:	Cuadro de Compatibilidad e Usos
Cuadro N°9	:	Distribución de los Usos del Suelo de la Nueva Ciudad de Olmos

RELACIÓN DE GRÁFICOS

Gráfico N°1	:	Zonificación Económica Ecológica del Distrito de Olmos
Gráfico N°2	:	Propuestas de Nuevas Ciudades del PEOT
Gráfico N°3	:	Sistema Urbano Regional
Gráfico N°4	:	Esquema General de la Ciudad
Gráfico N°5	:	Etapa 0 de Desarrollo Urbano
Gráfico N°6	:	Etapa 1 de Desarrollo Urbano
Gráfico N°7	:	Etapa 2 de Desarrollo Urbano
Gráfico N°8	:	Etapa 3 de Desarrollo Urbano
Gráfico N°9	:	Localización de la Nueva Ciudad de Olmos
Gráfico N°10	:	Polígono de la Nueva Ciudad de Olmos
Gráfico N°11	:	Amenazas ante Fenómenos Naturales en el Distrito de Olmos
Gráfico N°12	:	Vías Expresas de la Nueva Ciudad de Olmos
Gráfico N°13	:	Vías Arteriales de la Nueva Ciudad de Olmos
Gráfico N°14	:	Vías Colectoras de la Nueva Ciudad de Olmos
Gráfico N°15	:	Sistema Vial de la Nueva Ciudad de Olmos
Gráfico N°16	:	Zonificación Urbana de la Nueva Ciudad de Olmos

RELACIÓN DE PLANOS

Plano N°01	:	Sistema Vial
Plano N°02	:	Zonificación de Usos del Suelo

Introducción

El Proyecto Especial Olmos Tinajones es uno de los principales proyectos de infraestructura hidro-energética y de irrigación que se vienen implementando actualmente en el norte del Perú. Este proyecto de infraestructura tiene asociado un importante componente productivo que busca potenciar la capacidad de desarrollo de la región mediante la incorporación de nuevos terrenos para explotación agro industrial y el mejoramiento de las condiciones de producción para las zonas agrícolas existentes que se localizan en distrito de Olmos. Este cambio en el potencial productivo de la zona supone la generación de una demanda de nueva mano de obra que a su vez implicará nuevas demandas de vivienda, servicios y en general de actividades urbanas.

En el año 2009, el Proyecto Especial Olmos Tinajones – PEOT formuló el Plan de Ordenamiento Territorial del distrito de Olmos, en Convenio con la Municipalidad Distrital de Olmos con la finalidad de lograr un territorio ordenado, con planificación urbana y desarrollo de nuevas ciudades, como consecuencia de la ejecución del proyecto de irrigación. La propuesta se planteó a través de la creación e implementación de nuevos centros urbanos para alojar a los habitantes, que respondan a la oferta de empleos directos e indirectos. El plan estuvo orientado a la ocupación ordenada, uso sostenible del territorio y desarrollo físico espacial sobre la base de la identificación de potencialidades y limitaciones.

En el año 2012, el Banco de Desarrollo de América Latina – CAF, en convenio con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento – MVCS, formulan una propuesta de diseño de un sistema urbano integral, ordenado y de ocupación equilibrada en el territorio de Olmos, a fin de atender el aumento de población debido al desarrollo de la zona, ante la puesta en operación del componente de irrigación del Proyecto Olmos.

Como resultado del Estudio se propone una “Nueva Ciudad de Olmos” localizada en tierras altas en el borde del polígono subastado en tierras públicas de propiedad del PEOT. Igualmente se halla sobre la infraestructura principal de la zona, al borde de la vía proyectada que se articulará con la nueva panamericana norte.

Para hacer posible la creación de la nueva ciudad de Olmos, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento formula el Planeamiento Integral del nuevo asentamiento y lo pone a consideración de las autoridades locales a fin de iniciar un proceso de urbanización ordenado y sostenible en el Distrito.

El presente Planeamiento Integral se ajusta a lo regulado en el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, aprobado mediante D.S. 004-2011-VIVIENDA, en el cual se establece que, en las localidades que carezcan de Plan de Desarrollo Urbano (PDU), el Planeamiento Integral deberá proponer zonificación y vías, y; deberá aprobarse, mediante Ordenanza Municipal, por la Municipalidad Provincial correspondiente siguiendo el procedimiento establecido para la aprobación de los PDU, en concordancia con las funciones y competencias establecidas en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades .

Los planeamientos integrales son aprobados como condición previa para la aprobación de los proyectos de habilitaciones urbanas establecidas en la Ley N° 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones y sus reglamentos.

1. Aspectos Generales

1.1 Antecedentes

Para abordar una propuesta de planeamiento integral de la nueva ciudad de Olmos es necesario revisar de manera muy general pero precisa los objetivos y naturaleza del proyecto Olmos; el Plan de Ordenamiento Urbano del distrito de Olmos, realizado por el Proyecto especial Olmos Tinajones – PEOT, y; el estudio “Diseño Urbano para el Territorio de Olmos”, realizado por el Banco para América Latina – CAF. Siendo estos proyectos y estudios los que definen el contexto y características de la nueva ciudad de Olmos.

1.1.1 Proyecto de Irrigación Olmos

El Proyecto Especial Olmos Tinajones es uno de los principales proyectos de infraestructura hidro-energética y de irrigación que se vienen implementando actualmente en el Perú. El proyecto, que incluye obras de trasvase, generación hidroeléctrica, conducción y distribución de aguas de riego, busca el aprovechamiento de aguas de ríos de la cuenca amazónica del país para la irrigación de territorios secos en territorios del distrito de Olmos y del departamento de Lambayeque en la región norte del país.

Este proyecto de infraestructura tiene asociado un importante componente que busca potenciar la capacidad productiva de la región mediante la incorporación de nuevos terrenos para explotación agro industrial y el mejoramiento de las condiciones de producción para las zonas agrícolas existentes que se localizan en distrito de Olmos. Este cambio en el potencial productivo de la zona supone la generación de una demanda de nueva mano de obra que a su vez implicará nuevas demandas de vivienda, servicios y en general de actividades urbanas.

En esta perspectiva, el Proyecto Especial Olmos Tinajones tiene el potencial de convertirse en un proyecto estratégico dinamizador del desarrollo económico y territorial de toda la región mediante la implementación de políticas y acciones dirigidas a lograr un desarrollo sostenible del territorio que promueva el desarrollo económico y asegure unas condiciones de calidad de vida adecuadas para la población. En este sentido, una equilibrada combinación de desarrollo económico y calidad de vida permitirá incrementar las condiciones de competitividad de la región del Proyecto de Irrigación Olmos, que permitirá la irrigación de 5,500 hectáreas del Valle de Olmos y Comunidad Campesina Santo Domingo de Olmos y 38,000 hectáreas de tierras nuevas, marcando un hito en el desarrollo de la agroindustria y la activación económica del norte del Perú, mediante el desarrollo y gestión de infraestructura hidráulica que permitirá el uso productivo de las aguas trasvasadas del río Huancabamba.

El Proyecto de Irrigación Olmos propiciará inversiones superiores a los US\$ 1,000 millones de dólares, con beneficio neto estimado superior a los US\$ 600 millones de dólares. Se espera que durante la madurez del proyecto, con la implementación de agroindustria de primer nivel, se generen 40,000 mil nuevos puestos de trabajo directo, beneficiando de forma prioritaria a los agricultores del Valle de Olmos. Con el Proyecto de Irrigación Olmos, Lambayeque se convertirá en el centro de atención del desarrollo agroindustrial del norte del país, pues las condiciones favorables de clima, suelo y agua permitirán aprovechar las oportunidades y tendencias a nivel mundial.

1.1.2 Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Olmos¹

El Plan de Ordenamiento Territorial del distrito de Olmos fue elaborado en el año 2009 por el Proyecto Especial Olmos Tinajones - PEOT en Convenio con la Municipalidad Distrital de Olmos con la finalidad de lograr un territorio ordenado, con planificación urbana y desarrollo de nuevas ciudades, como consecuencia de la ejecución del proyecto de irrigación.

El objetivo del Plan fue ofrecer una herramienta de utilidad al Gobierno Local de Olmos y a las entidades comprometidas e interesadas en la ejecución de los Planes de Ordenamiento Territorial Municipal y Regional.

En tal sentido, se convierte en una herramienta de consulta y de orientación para la planificación y gestión local, que contiene líneas básicas de acción de carácter conceptual y metodológico, resultantes de un proceso concertado con la sociedad civil organizada y población en general del distrito de Olmos, interesados en el crecimiento ordenado haciendo uso racional de los recursos naturales.

El Plan recibió los aportes de las entidades públicas y privadas de la Región Lambayeque, de los especialistas en el tema, de la población urbana y rural del distrito de Olmos que participaron en los 42 Talleres Informativos llevados a cabo en todo el territorio del distrito. El Plan de Ordenamiento Territorial de Olmos – POT no fue aprobado por Ordenanza de la Municipalidad Provincial de Lambayeque de acuerdo a la normatividad vigente; sin embargo, se constituye como el instrumento de referencia para el ordenamiento territorial del Distrito.

En la elaboración de la Zonificación Ecológica Económica (ZEE) y la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, se consideraron los lineamientos de la normatividad nacional y las experiencias en otras regiones del país y extranjeras; participando en dicha labor un equipo multidisciplinario de especialistas.

El objetivo general del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Olmos fue “contar con un documento que se constituya en un instrumento de planificación y gestión integral en el corto, mediano y largo plazo para el Gobierno Local del Distrito de Olmos y de los gobiernos Provincial y Regional; y establezca también un soporte técnico para los planes concertados y otros espacios participativos, a efectos de crecer ordenadamente haciendo el uso racional de los recursos”. En ese sentido el POT de Olmos se constituye como el instrumento que sustenta la localización de nuevas áreas urbanas en el Distrito.

Sus objetivos específicos son:

- a. Contribuir con el fortalecimiento de capacidades de Gobierno Local para la gestión del espacio territorial, mediante propuestas de programas y proyectos integrales de distribución de la población en el territorio, en la perspectiva de desarrollo sostenible y mejora de las condiciones de vida de la población del distrito de Olmos.

¹ Información obtenida de los documentos del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Olmos, PEOT, 2010.

- b. Ser un instrumento de gestión útil para la toma de decisiones del Gobierno Local, instituciones públicas o privadas y las organizaciones de base.
- c. Involucrar a las diferentes instituciones, tanto públicas como privadas, en la concertación y su participación en la ejecución del plan.
- d. Establecer las condiciones de uso adecuado del espacio biofísico compatibilizando el desarrollo del sistema socioeconómico con la sostenibilidad de los sistemas naturales en el distrito.
- e. Definir las estrategias para una mejor distribución en interacción de un sistema de ciudades dinamizadoras con asentamientos poblacionales concurrentes, buscando el fortalecimiento de las capacidades humanas y de su desarrollo económico, con implementación de servicios sociales y productivos.
- f. Analizar la situación actual del territorio del distrito, en cuanto a su distribución y como éstos pueden ser ocupados, considerando el desarrollo del Proyecto Olmos -Parte irrigación en lo que corresponde al distrito de Olmos.
- g. Mejorar el aprovechamiento de los diferentes tipos de suelo, considerando las condiciones climáticas.
- h. Crear una red articulada espacialmente equilibrada y jerarquizada de espacios públicos accesibles a las diferentes escalas en que se desenvuelve la vida urbana: comunal y regional.
- i. Contribuir a la articulación de los procesos de planificación provincial, regional y nacional.

El Plan de Ordenamiento Territorial, tomó como referencia a la visión de desarrollo regional, y contiene esencialmente los siguientes elementos centrales de ordenamiento del territorio:

- a. Identificación de áreas diferenciadas mediante la zonificación ecológica y económica; tomando como base el potencial y restricciones de cada espacio territorial, su importancia socio económica sustentada en su vocación y especialización productiva y en las características de los ecosistemas.
- b. Imagen objetivo del territorio a largo plazo que presenta la propuesta de ciudades y centros urbanos dinamizadores (como núcleos principales de desarrollo e intercambio comercial, administrativo y de oferta de bienes y servicios) que ejercerán influencia directa e indirecta sobre espacios de su área de influencia.
- c. Delimitación y propuestas priorizadas de áreas de tratamiento especial y áreas naturales de protección.
- d. Propuesta de implementación de la infraestructura productiva de impacto (ejes viales priorizados, energía eléctrica, irrigación, etc), y de servicios sociales (salud, educación, saneamiento, etc).

- e. La gestión e instrumentalización por parte de los actores regionales, teniendo como cabeza al Gobierno Regional y la participación de las instituciones públicas y privadas.

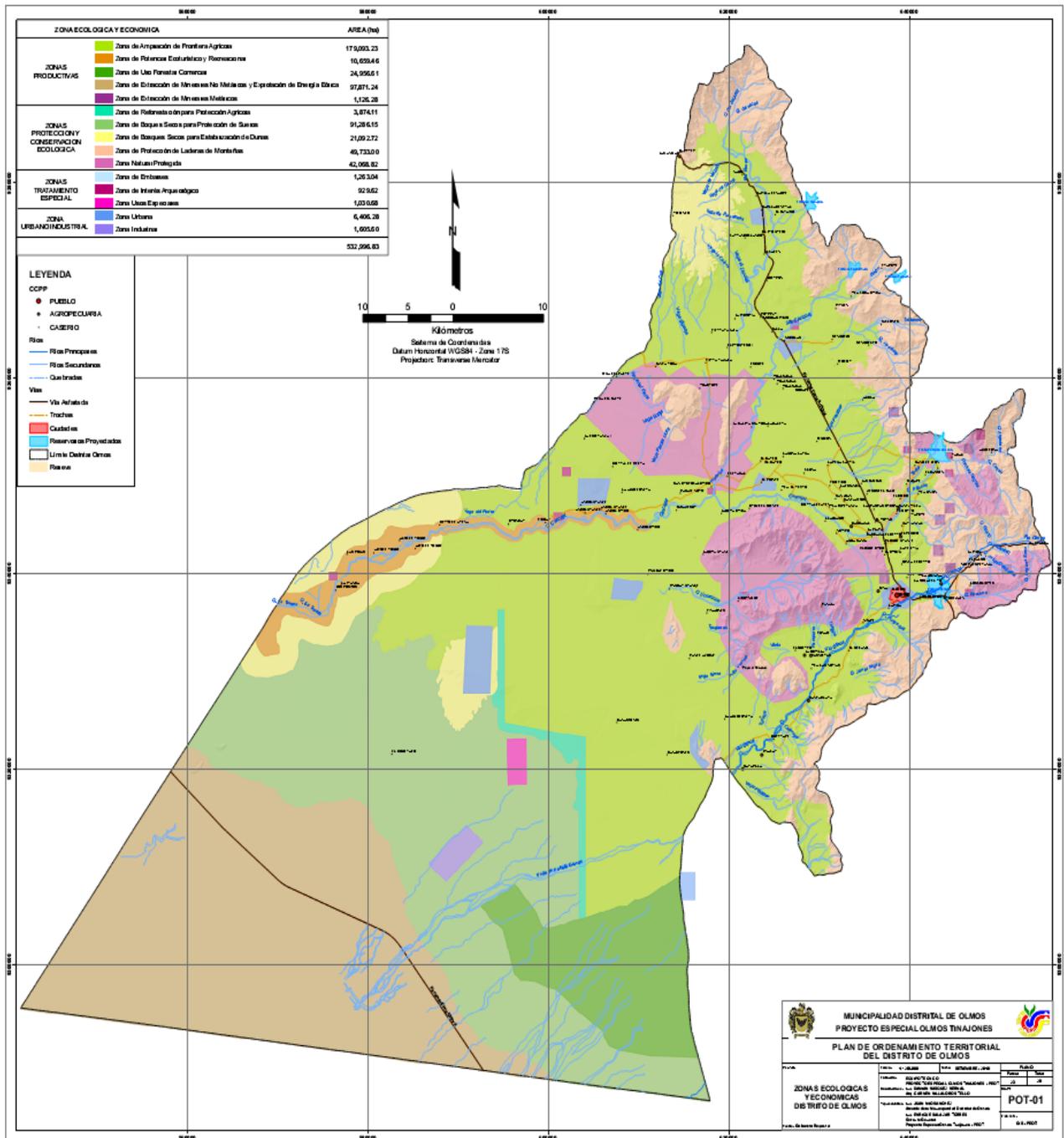
Dentro de la propuesta de la Zonificación Ecológica Económica (ZEE) se consideró 04 grandes zonas las cuales se clasifican de la siguiente manera:

**CUADRO N° 1
ZONAS ECOLÓGICAS DEL DISTRITO DE OLMOS**

ZONAS PRODUCTIVAS	ZONA DE AMPLIACION DE FRONTERA AGRICOLA
	ZONA DE POTENCIAL ECOTURISTICO Y RECREACIONAL
	ZONA DE USO FORESTAL COMERCIAL
	ZONA DE EXTRACCION DE MINERALES NO METALICOS Y EXPLOTACION DE ENERGIA EOLICA
	ZONA DE EXTRACCION DE MINERALES METALICOS
ZONAS DE PROTECCION Y CONSERVACION ECOLOGICA	ZONA DE REFORESTACION PARA PROTECCION AGRICOLA
	ZONA DE BOSQUES SECOS PARA PROTECCION DE SUELOS
	ZONA DE BOSQUES SECOS PARA ESTABILIZACION DE DUNAS
	ZONA DE PROTECCION DE LADERAS DE MONTAÑAS
	ZONA NATURAL PROTEGIDA
ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL	ZONA DE EMBALSES E INFRAESTRUCTURA HIDROTECNICA
	ZONA DE INTERES ARQUEOLOGICO
	ZONA DE USOS ESPECIALES
ZONA URBANO INDUSTRIAL	ZONA URBANA
	ZONA INDUSTRIAL

FUENTE: Plan de Ordenamiento Territorial de Olmos, PEOT; 2010

GRÁFICO N° 1 ZONIFICACIÓN ECONÓMICA ECOLÓGICA DEL DISTRITO DE OLMOS



FUENTE: Plan de Ordenamiento Territorial de Olmos, PEOT; 2010

Específicamente, en la Zona Urbana Industrial el POT de Olmos plantea una extensión urbana que se ubica en diversos sectores del distrito de Olmos; habiéndose planteado nuevas zonas urbanas que se desarrollaran en la zona de Ampliación de Frontera Agrícola y considerado las expansiones urbanas de algunos centros poblados existentes, lo que ocupa una área aproximada de 6,406.28 Hás.

Incluye suelos moderadamente profundos y de topografía con cotas mayormente más altas respecto al terreno predominante. En algunos sectores tienen cobertura arenosa y los suelos son generalmente pobres en materia orgánica.

Estas zonas se encuentran mayormente desocupadas, pero en algunos sectores se ubican caseríos asentados desde hace mucho tiempo. Las actividades económicas desarrolladas en esta zona son principalmente crianza de animales menores.

Se recomienda infraestructura vial e infraestructura urbana; así como, la elaboración de un plan detallado de expansión urbana de la ciudad de Olmos. Es una necesidad prioritaria, teniendo en consideración que esta ciudad soportará inicialmente una fuerte presión por parte de los inmigrantes que llegarán por opciones laborales; sin embargo, mientras se planifique el crecimiento ordenado, será necesario desarrollar acciones conjuntas entre los sectores agricultura, industria y vivienda.

La zona industrial se ubica en el sector Oeste del distrito, en una zona cercana a la Zona de Ampliación de Frontera Agrícola ocupando una extensión aproximada de 1,605.60 ha. Comprendiendo un sector adyacente a la carretera de interconexión planteada en el esquema de desarrollo de las áreas agrícolas. Incluye suelos poco profundos y compactados de textura media a moderadamente fina. En algunos sectores puede presentar textura moderadamente gruesa en los horizontes superficiales; con drenaje moderado a pobre.

Son áreas desocupadas. No existen actividades económicas desarrolladas en esta zona, y es considerada zona de tránsito de pobladores que se dedican a la crianza de ganado caprino. Se recomienda infraestructura vial e infraestructura urbano y/o industrial.

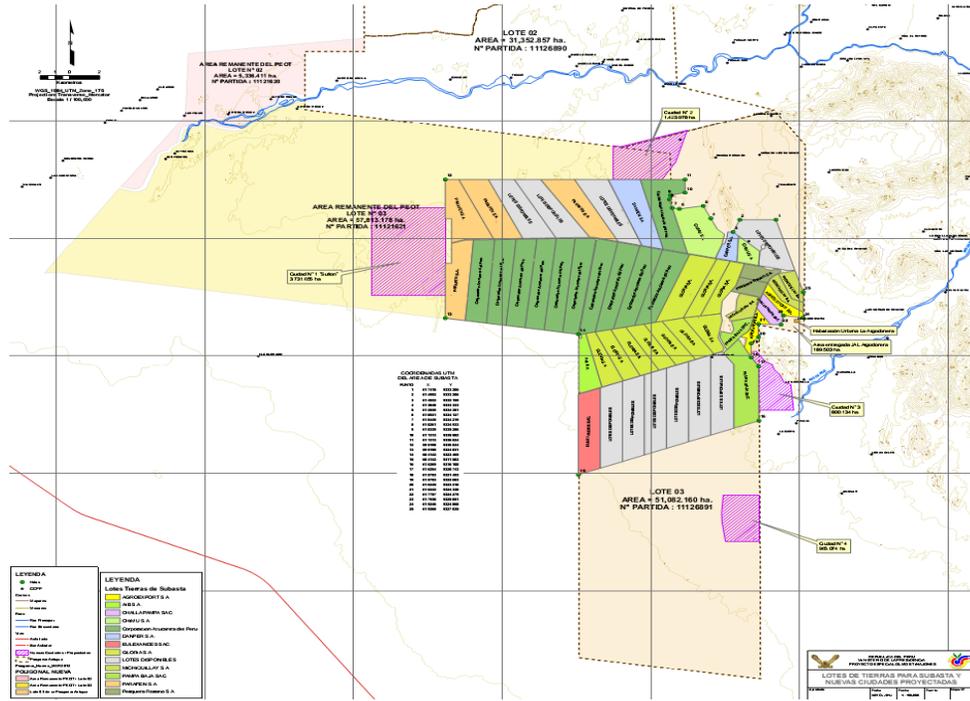
Finalmente, el POT propone las siguientes acciones orientadas a consolidar un sistema urbano para el territorio del distrito de Olmos:

- a. Crear entre 80,000 y 100,000 puestos permanentes de trabajo, en el transcurso de los 6 - 8 años que demorará la incorporación de 35,000 has netas previstas para actividades agroindustriales de exportación durante la Primera Fase del Proyecto.
- b. Implantar 4 nuevos centros urbanos planificados, para en el transcurso de 6 - 8 años albergar a los cerca de 400,000 – 500,000 habitantes esperados (empleos directos más familias) con una inversión que sobrepasa los 1,500 millones de dólares.
- c. Considerar en la planificación de los nuevos centro urbanos la migración de 200 –300 mil personas desde los departamentos vecinos a Lambayeque, hacia las nuevas zonas productivas.

- d. Creación de nuevos distritos y de una nueva provincia en el departamento con toda la infraestructura física, y toda estructura institucional y legal necesaria.
- e. Construcción de nueva red de caminos para articular comercial y administrativamente a los distritos colindantes con Olmos y entre los caseríos aledaños al área de desarrollo del Proyecto (Mórrope, Illimo, Pacora, Jayanca, Motupe, Tongorrape).
- f. Desarrollar la infraestructura energética en la zona, propiciando la implementación de agroindustrias.
- g. Ampliar el sistema de infraestructura agraria, con uso de tecnologías modernas y método de riego por goteo, logrando que con la misma masa de agua trasvasada sea posible ampliar la frontera agrícola en la región, hasta en 140,000 ha al término de la ejecución de todo el Proyecto Olmos. Descontando los 335 Hm³ para el Alto Piura.
- h. Promover un mayor flujo de turistas extranjeros hacia Lambayeque atraídos por la actividad agrícola para la exportación y los recursos turísticos con que cuenta el distrito, incluyendo el bosque seco, paraje único en la tierra de ecosistemas especializados, que se difunde desde la parte costera Sur de Ecuador y llega hasta el Norte de La Libertad.

Finalmente, como conclusión del Plan de Ordenamiento Territorial de Olmos, se puede señalar que, una de las políticas concertadas del distrito es la creación de nuevos centros urbanos como respuesta a un proceso de desarrollo productivo basado en la actividad agroindustrial.

**GRÁFICO N° 2
PROPUESTAS DE NUEVAS CIUDADES DEL PEOT**



FUENTE: Gobierno Regional de Lambayeque; 2012

1.1.3 Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos²

El estudio “Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos”, realizado en el año 2012, mediante una consultoría encargada por el Banco de Desarrollo de América Latina – CAF y la participación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento – MVCS tuvo objetivo de elaborar una propuesta para el “Diseño de un sistema urbano integral, ordenado y de ocupación equilibrada en el territorio de Olmos, a los fines de atender el aumento de población debido al desarrollo de la zona, ante la puesta en operación del componente de irrigación del Proyecto Olmos”; para lo cual se organizó en un diagnóstico, la formulación misma del sistema urbano, una estrategia de productividad y, finamente se sugiere un marco institucional.

Para efectos del Planeamiento Integral de la Nueva Ciudad de Olmos, formulado en el presente documento, extraeremos algunas conclusiones que nos permitirán sustentar la propuesta del nuevo desarrollo urbano en el Distrito.

a) Dimensionamiento y crecimiento de la población

En primera instancia se describen tres escenarios de crecimiento y evolución del desarrollo urbano para el territorio de Olmos. La definición y construcción de estos tres

²El Estudio completo “Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos” está disponible en el siguiente link: <https://www.dropbox.com/sh/nrf6ynaobaz346y/JFJefJzAmp>

escenarios incluyó los hallazgos surgidos del diagnóstico, la articulación de los objetivos y las políticas definidos por las entidades e instituciones en diversos niveles de Gobierno y la incorporación de los intereses y expectativas de los actores privados que fueron entrevistados como parte del ejercicio de diagnóstico. Este ejercicio definió tres escenarios: a) escenario Tendencial, b) escenario Concentrado y c) escenario disperso.

El escenario Tendencial prevé una ocupación espontánea de la población, sin ninguna acción de planificación. Esta situación es la que generalmente sucede en el territorio nacional. Se ocupan de manera desordenada e inorgánica las ciudades más cercanas al ámbito del proyecto, que cuentan con el equipamiento de salud y educación preferentemente y, los servicios básicos de agua, alcantarillado y energía eléctrica, como soporte de desarrollo urbano de los nuevos pobladores.

El escenario Concentrado pretende atender directamente una demanda de vivienda generada a partir de la implementación del proyecto de irrigación, mediante la formulación de nuevos asentamientos urbanos sostenibles, con conceptos modernos de urbanismo y estándares de usos del suelo que promuevan actividades productivas, comerciales y beneficien la calidad de vida de sus habitantes. Este es el escenario, considerado el contexto de la nueva ciudad de Olmos.

Finalmente, el escenario Disperso es el que prevé la ocupación planificada en las ciudades cercanas al ámbito del proyecto. Se realiza asistencia técnica a los gobiernos locales para la planificación del desarrollo urbano de sus territorios y la correspondiente programación y ejecución de proyectos de promoción urbana. Este escenario debe ser una tarea complementaria a la implementación de nuevas ciudades.

A partir del dimensionamiento de la cantidad de empleos directos, indirectos y la población total, el Estudio buscó elaborar un horizonte temporal de desarrollo de la nueva ciudad. Uno de los objetivos de estas proyecciones es que permitirá realizar el planeamiento para que el nuevo centro urbano esté preparado para el asentamiento de las poblaciones que migren a la zona, en particular en lo correspondiente a la provisión de infraestructura de servicios básicos, escuelas, centros de salud, viviendas, entre otros.

Según el cronograma establecido y considerando la fecha de vigencia de las obligaciones, el cierre financiero, los términos de endeudamiento, entre otros aspectos, se propusieron cinco escenarios para estimar la cantidad de habitantes que se establecerán en la nueva ciudad. La población fue dimensionada a partir de las actividades que se realizarán en las 38 mil hectáreas destinadas al desarrollo de la agro-exportación.

**CUADRO N° 2
DIMENSIONAMIENTO DE LA POBLACIÓN TOTAL**

ESCENARIOS	N° DE EMPLEOS DIRECTOS	N° DE EMPLEOS INDIRECTOS	TOTAL DE EMPLEOS	POBLACIÓN TOTAL
ESCENARIO 1	7,554	2,689	10,243	40,974
ESCENARIO 2	8,931	3,180	12,111	48,443
ESCENARIO 3	11,523	4,102	15,625	62,502
ESCENARIO 4	12,900	4,593	17,493	69,971
ESCENARIO 5	18,246	6,496	24,742	98,968

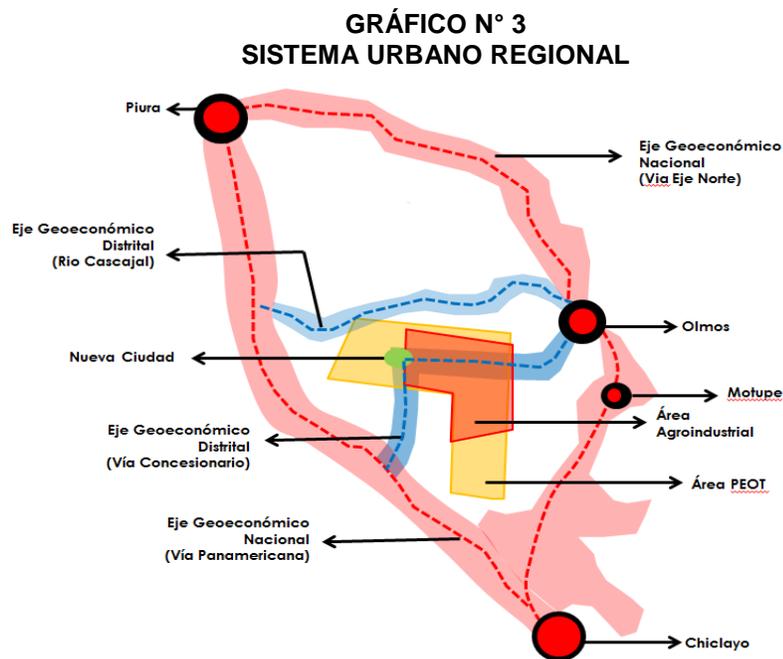
FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

El Estudio seleccionó el escenario N° 3 como el más probable de ocurrencia, dado tanto los resultados de las entrevistas a las empresas inversionistas, como la extensión de las parcelas pendientes y el hecho de que se vienen evaluando los mismos cultivos.

Según el Estudio de la CAF, un punto importante a considerar son las altas tasas de crecimiento de la población en los primeros años, especialmente la registrada en el tercer año, en el que el número de habitantes se incrementaría en más de 230%. Ello debido a que la población se asentaría formando una típica curva de ciclo de vida, ocurriendo el punto de inflexión justamente en el tercer año, cuando las familias de los trabajadores se trasladan, dándose así un crecimiento rápido en los primeros 8 años de asentamiento. Por esta razón el Estudio recomienda fortalecer la infraestructura y los servicios de los centros poblados actuales que están cerca al ámbito del Proyecto.

b) Sistema Urbano Nacional

La propuesta espacial del nuevo sistema urbano regional se basa en cuatro nodos y cuatro ejes de movilidad, dos de ellos de carácter nacional y dos de carácter distrital. Los nodos también tienen caracterizaciones diferentes.



FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

Las ciudades de Chiclayo y Piura se convierten en los nodos principales de carácter regional y de soporte nacional; sosteniendo los ejes de desarrollo en función a la “antigua” y “nueva” carretera Chiclayo – Piura. A nivel distrital, el nuevo eje geoeconómico estará dado por la vía que está comprometida a ejecutarse, mediante Contrato de Concesión, por H2Olmos. Esta vía articularía la localidad de Olmos con la nueva carretera Chiclayo – Piura. Por el otro lado, se prevé la consolidación del eje geoeconómico que sigue el desarrollo del río Cascajal. Este sistema urbano regional fortalece los roles y funciones que asumiría la nueva ciudad de Olmos a nivel distrital.

c) Concepto del diseño urbano

Como respuesta a los procesos de urbanización cada vez más complejos y vertiginosos que podrían tener impactos negativos en sociedades contemporáneas, el Estudio propone el concepto de “Incubación de Ciudades”, cuyo modelo se basa en un órgano creador (placenta) que genera todo aquello que requiere una nueva ciudad (estructura pública) en su tiempo y cantidad adecuada, considerando el máximo respeto por el organismo que lo alberga (territorio). Concretamente, el “proceso de incubación” pretende generar una ciudad sostenible en donde se implemente un modelo de gestión, que permita un arreglo entre lo público y privado.

A partir del análisis de las experiencias internacionales, el Estudio plantea diversos criterios de diseño para el desarrollo de una nueva ciudad. En el caso del diseño de la nueva ciudad en Olmos, estos criterios se han adaptado buscando dar respuesta al territorio específico en donde se propone localizar la propuesta. Es decir, aun cuando el diseño urbano de la ciudad cambie y adopte otra forma final, estos criterios se deben mantener sin importar la forma urbana.

**CUADRO N° 3
CRITERIOS DE DISEÑO**

ESTRUCTURA PÚBLICA	Amplias zonas verdes: Definir tipos de zonas verdes y libres Ejes jerarquizados Equipamientos y servicios (distancia Max 10 min a pie) Elementos significativos (hitos, referentes)
SISTEMA DE MOVILIDAD	Jerarquización vial: definir perfiles tipo Sistemas de transporte Movilidad alternativa
SISTEMAS DE SERVICIOS	Identificación de fuente de agua potable Tratamientos de aguas usadas Fuentes de energía renovables Manejo de residuos sólidos
ELEMENTOS NATURALES	Manejo de aguas subterráneas y ríos Manejo de vegetación para control climático y sombras Manejo de vegetación para control impactos usos
BORDE DEFINIDO	Cinturón verde de protección bosque seco: Posibilidad de turismo Definir de zonas de expansión Definir posibles usos - zona productivas de borde (agro -turismo, etc.)
TRAZADO URBANO	Orientación de acuerdo al soleamiento Orientación de acuerdo a la ventilación Continuidad de la malla
TEJIDO URBANO	Tipología edilicia - manejo de sombras Relación de llenos y vacíos

VIVIENDA	Altura controlada Definir tipos de vivienda según perfiles de población y perfiles de usuario
PRODUCTIVIDAD	Definir áreas de centralidad a diferentes escalas Definir oferta de servicios según perfiles de población
GOBERNABILIDAD	Definir esquemas institucionales

FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

d) Requerimiento de áreas y las densidades

Para un dimensionamiento de las necesidades de área en la nueva ciudad el Estudio establece comparaciones de proporciones de usos de las experiencias internacionales de creación de ciudades nuevas así como en ciudades existentes.

Esta comparación ofrece un referente importante sobre las posibilidades de vivienda y sus correspondientes necesidades en vías y espacio público. Igualmente, los referentes locales dan lineamientos en términos de dinamismo comercial y áreas industriales en las ciudades latinoamericanas y peruanas

A partir de la revisión de los promedios encontrados por el Estudio en estos referentes se definieron unas dinámicas de proporción de usos y actividades que sirvió de base para la definición de las proporciones mínimas propuestas para la nueva ciudad.

**CUADRO N° 4
PROPUESTA DE PROPORCIONALIDAD DE ÁREAS**

USO GENERALES	PROPORCIONALIDAD
VIVIENDA	60%
VÍAS	12%
ESPACIOS PÚBLICOS	10%
EQUIPAMIENTO URBANO	10%
COMERCIO	5%
OTROS USOS	3%

FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

Se estudiaron las densidades ideales y existentes en varios centros urbanos del Perú y particularmente en el área próxima al proyecto. El promedio de estos lugares son 166.76 habitantes por hectárea. Así mismo nos señala que las ciudades latinoamericanas son particularmente densas debido a la falta de un sistema eficiente de transporte entre los centros y la periferia y, una alta concentración de la tierra en pocas manos.

**CUADRO N° 5
DENSIDAD PROMEDIO DE LA REGIÓN**

LOCALIDAD	DENSIDAD (hab/Há)
OLMOS	103.24
FERREÑAFE	126.06
LAMBAYEQUE	230.21
MOTUPE	113.34
MÓRROPE	198.12
CHICLAYO	229.57
PROMEDIO	166.76

FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

e) Usos del suelo

Partiendo de las tipologías de usos de suelos de Ferreñafe, Lambayeque, Jaén y Guadalupe, el Estudio determina una distribución inicial básica del suelo en la nueva ciudad; la cual será luego ajustada teniendo en cuenta el tipo de ciudad a que se aspira que ésta llegue a convertirse en el largo plazo. Una ciudad planeada, en la que la agroindustria de exportación será la principal actividad, donde también existan otros sectores dinámicos y donde se espera incrementos sustantivos de la productividad agrícola y agroindustrial, así como desarrollos tecnológicos asociados a esta industria y/o a otras relacionadas.

**CUADRO N° 6
PROPUESTA DE USOS DEL SUELO ESPECÍFICOS PARA LA NUEVA CIUDAD**

USOS DEL SUELO	DISTRIBUCIÓN RELATIVA
SUELO RESIDENCIAL	25 %
SISTEMA VIAL	35 %
EQUIPAMIENTO URBANO (Salud, Educación)	10 %
SUELO INDUSTRIAL Y LOGÍSTICO	12 %
SUELO COMERCIAL Y CORPORATIVO	8 %
ÁREAS VERDES Y DE RECREACIÓN	3 %
ÁREAS LIBRES Y DE PROTECCIÓN	4 %
OTROS USOS (especiales, Institucional y religiosos)	3 %
ÁREA TOTAL	100 %

f) Tipos de usuario

Para lograr que el diseño urbano propuesto responda al patrón de asentamiento de los diferentes grupos familiares y poblacionales, El Estudio determinó unos perfiles de pobladores teniendo en cuenta la diversidad de la población, su riesgo social, económico y la necesidad de mejorar las condiciones de habitabilidad que se han venido presentando en la zona. Lo que se pretende es definir modelos de vivienda que varíen según el usuario y adquiera características de complejidad diferentes de acuerdo a sus necesidades, intereses y oportunidades. Las principales son:

- Pueden ser trabajadores independientes, asociados al proyecto agroindustrial o estudiantes. Generalmente en esta categoría se pueden encontrar individuos jóvenes, solteros o jóvenes-adultos con un nivel de instrucción elevado y categoría socioeconómica media o alta. La permanencia en la vivienda en este caso es poca durante el día por las actividades de estudio o trabajo.
- En otra categoría se pueden presentar dos condiciones, aquella donde ambos desempeñan una actividad laboral u oficio, permaneciendo la mayor parte del día por fuera y/o la pareja donde una de las dos personas trabaja mientras la otra desempeña un papel más doméstico, pero en ambas situaciones siempre existe la posibilidad de recibir a un integrante ocasional. En este grupo se encuentran generalmente jóvenes-adultos o adultos sin niños.
- Otro grupo conformado por amigos, compañeros de trabajo o personas que por su situación económica comparten los gastos de residencia. No hay presencia de niños, solo de adultos. La permanencia en la vivienda durante el día depende la variabilidad en los horarios de cada integrante.
- Grupo conformado por una familia típica (3 – 5 integrantes). Siempre hay presencia de población joven o infantil. Por lo general, una de las personas que conforma este grupo desarrolla actividades domésticas y permanece en la vivienda mientras los demás integrantes trabajan o estudian.

Con base en estos perfiles, se busca dar pautas y orientaciones en el momento de definir una serie de programas y proyectos desde la línea de vivienda que aporten al objetivo general de mejorar los indicadores de calidad de vida, impactando en las condiciones de habitabilidad.

g) Necesidades de equipamiento urbano

El Estudio de un Sistema Urbano elaborado por la CAF define un núcleo urbano donde comprendería los equipamientos destinados a la prestación de servicios de salud y educación. Como establecimientos de salud, se proponen hospitales, centros de salud, postas médicas. Como equipamiento de educación proponen centros educativos estatales y no estatales que corresponderán a los distintos niveles de educación. De igual forma, será necesario el fomento de la preparación tecnológica de los trabajadores. Por lo tanto, se deberá contar con la presencia de institutos, centros de investigación y universidades destinados a cumplir con dicho objetivo.

En cuanto a la recreación se propone las áreas destinadas a parques, plazas, como recreación pasiva y complejos deportivos, como recreación activa. Así mismo, deberá preverse áreas para museos, cementerios, edificaciones institucionales, coliseo municipal, empresas de servicios, local municipal, iglesias, entre otros que se encontrarán en el nuevo núcleo urbano de la nueva ciudad.

h) Esquema general de la nueva ciudad

El esquema general de la nueva ciudad de Olmos se estructura en función a tres áreas fundamentales: la placenta, el área residencial y el borde industrial y de servicios. La distribución de estas áreas limitan su crecimiento urbano por el norte y oeste del territorio contiguo y orienta la expansión urbana hacia el sur del nuevo asentamiento.

GRÁFICO N° 4
ESQUEMA GENERAL DE LA CIUDAD



FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

i) **El área residencial**

El Estudio propone para el área residencial, células de 500 metros x 500 metros. Estas células son unidades residenciales auto-suficientes con parques y equipamiento locales donde se prevé aproximadamente 1,800 unidades de vivienda. La densidad poblacional de cada célula bordea los 288 habitantes por hectárea, lo que significa que es mayor que el promedio de las ciudades de la zona. Cada 8 células deben aparecer los equipamientos zonales. La zona residencial de la ciudad se plantea de manera oblicua buscando favorecer el paso de los vientos por un lado y por el otro ocultarse del sol. De esta manera, las vías son más anchas en sentido oriente – occidente para favorecer el paso de los vientos. Las manzanas son alargadas en el eje oriente – occidente para reducir la superficie expuesta en dirección a la trayectoria del sol.

Estas células se dividen a su vez en manzanas cerradas al tránsito vehicular permanente de aproximadamente 150 metros de lado. Es decir, al interior de las manzanas solo pueden acceder vehículos de emergencia por las vías de espacio público peatonal. En los bordes se concentran los usos de manera más intensiva. Aquí se plantea localizar el comercio y la vivienda en altura para proteger los centros de la célula más locales y residenciales.

Por último, está el borde de la ciudad contra la vía regional a cargo del concesionario. Este borde es de suma importancia ya que representa la cara de la ciudad, pero a la misma vez, debe ser dinámica en cuanto al uso (comercial, industrial) y que sirva de amortiguamiento y soporte, para responder a las variaciones que trae un eje de transporte de escala mayor y que requiere servicios varios.

j) Etapas de desarrollo urbano

La planeación física que propone el Estudio se realiza en niveles de análisis y de acuerdo a etapas temporales. El desarrollo urbano se planifica en 4 etapas distribuidas de la siguiente manera:

- Etapa 0: (2012 – 2014). Se trata del aprestamiento de la infraestructura social básica para la generación de la ciudad. Es la etapa donde se concentra la inversión del Estado y en donde se configura realmente la posibilidad de la creación de una nueva ciudad. Esta propuesta parte del entendido que las ciudades se construyen a partir de un acuerdo social que toma forma en el espacio público, y no desde el espacio privado.
-

**GRÁFICO N° 5
ETAPA 0 DE DESARROLLO URBANO**



FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

- Etapa 1: (2014 – 2016). Es el primer momento de llegada del contingente de trabajadores. Se estima que entre el año 2014 y el 2016 arriben a la ciudad habitantes suficientes para la consolidación de 4 células y se desarrollan las primeras unidades de vivienda. En esta etapa toman forma las zonas públicas centrales y se concretan las conexiones con los otros centros urbanos regionales a partir de ejes muy activos comercialmente.

**GRÁFICO N° 6
ETAPA 1 DE DESARROLLO URBANO**



FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

- Etapa 2: (2016 – 2021). Se termina la llegada de todos los trabajadores por empleos directos e indirectos y es aquí donde inicia el arribo de las familias de los trabajadores. En esta etapa también aparecen las unidades productivas de la nueva ciudad contra la vía regional. Este borde asegura principalmente la conectividad y movilidad regional.

**GRÁFICO N° 7
ETAPA 2 DE DESARROLLO URBANO**



FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

- Etapa 3: 2021 en adelante. Se consolida la ciudad y se inicia un crecimiento natural de la misma. Se terminan de consolidar los bordes y el frente de la ciudad, al mismo tiempo que la actividad comercial y residencial en los ejes locales. En esta etapa, se espera que el dinamismo generado por la inversión inicial del Estado tome propio vuelo.

GRÁFICO N° 8 ETAPA 3 DE DESARROLLO URBANO



FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

1.2 Marco Referencial

La formulación de planes de desarrollo urbano en el Perú debe establecer como marco, los dispositivos legales y normativos que regulan la elaboración de instrumentos de gestión del desarrollo local en el país; así mismo, debe realizarse bajo un concepto claro de los alcances de un plan urbano y lo que contribuye al ordenamiento territorial del municipio.

1.2.1 Legal y Normativo

El marco legal que regula la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano en el país está conformado por diversas normas, desde la misma Constitución Política del Perú³, que establece: *“la planificación del desarrollo urbano es una función municipal vigente y necesaria, en el marco de liberación de la economía y, reestructuración y modernización del Estado”*.

³ En el artículo 192º

La Constitución también hace referencia aspectos colaterales que deben ser considerados en la formulación de los Planes de Desarrollo Urbano:

- Tutela del patrimonio cultural de la Nación (Art. 21º);
- El Estado tiene el deber de proteger a la población de las amenazas contra su seguridad (Art. 44º);
- El Estado atiende la promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura (Art. 58º);
- Los recursos naturales son patrimonio de la Nación. Existe la política nacional del ambiente y promoción del uso sostenible de sus recursos naturales. El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas (Arts. 66º, 67º y 68º);
- Las Municipalidades tienen competencia para planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones y ejecutar los planes y programas correspondientes. (Art. 192º)

En el artículo 195º, la Constitución establece la competencia municipal para:

- Aprobar “el Plan de desarrollo local concertado con la sociedad civil” (inc. 2)
- Planificar “el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo la zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial” (Inc. 6).

La Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, precisa las competencias de los gobiernos locales, y establece las funciones correspondientes a la Organización del Espacio Físico y Uso del Suelo⁴, entre las que se señalan como competencias y funciones exclusivas de las municipalidades provinciales y distritales aprobar los Planes de Desarrollo Urbano y Planes Urbanos, respectivamente; así como, 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.

El Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, aprobado por D.S. 004-2011-VIVIENDA, establece los procedimientos mínimos que deben seguir las municipalidades en el ejercicio autónomo de sus competencias, en materia de planeamiento, acondicionamiento territorial y desarrollo urbano.

Este dispositivo no distingue precisiones para la tipología de todos los planes referidos en la Ley Orgánica de Municipalidades, pero si lo hace para los siguientes planes: Plan de Acondicionamiento Territorial; Plan de Desarrollo Metropolitano, Plan de Desarrollo Urbano, Plan Urbano Distrital, Esquema de Ordenamiento Urbano; así como, para Planes Específicos y Planeamientos Integrales⁵

Además de estas normas principales deben considerarse las pautas que establecen las siguientes normas:

- Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley N° 27444.
- Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada – D.L. 757.

⁴ Artículo 79°

⁵ Capítulos II, III, IV, V, VI, VII y VIII, respectivamente.

- Leyes para la Promoción de la Inversión Privada en Servicios Públicos – D.L. 758; D.L. 839; Leyes N° 26885 y N° 27332.
- Reglamento Nacional de Edificaciones.
- Decreto Legislativo 613 – código del medio Ambiente y de los Recursos Naturales.
- Zonificación Ecológica Económica D.S. 087-2004-PCM.
- Ley General del Ambiente N° 28611.
- Ley 26786 de Evaluación Ambiental para Obras y Actividades.
- Ley 27446 – Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental y su modificatoria Decreto Legislativo N° 1078.
- Ley 27314 – Ley General de Residuos Sólidos.
- Ley de Formalización de la Propiedad Informal de terrenos ocupados por posesiones informales, centros urbanos informales y urbanizaciones populares – Ley N° 28391.
- Reglamento de la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Acciones de Renovación Urbana – D.S. N° 11-95-MTC.
- Ley de Mancomunidades N° 29029.

1.2.2 Conceptual

El Planeamiento Integral (PI) está establecido como una intervención urbana en el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, es considerado uno de los instrumentos de planificación de desarrollo urbano local.

El PI es un instrumento técnico-normativo mediante el cual se complementan lo dispuesto por el PDM y/o el PDU, en los procesos de habilitación urbana y en la parcelación o independización de terrenos rústicos. Comprende la red de vías y los usos de la totalidad del predio, así como una propuesta de integración a la trama urbana más cercana, y según lo establecido en el Reglamento Nacional de Edificaciones- RNE.

Los planeamientos integrales son aprobados por las municipalidades distritales, en los casos que establece el Reglamento Nacional de Edificaciones-RNE, como condición previa para la aprobación de los proyectos de habilitaciones urbanas establecidas en la Ley N° 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones y sus reglamentos.

Sin embargo, en las localidades que carezcan de PDU, el PI deberá proponer la zonificación y vías. Sólo en estos casos deberá aprobarse, mediante Ordenanza Municipal, por la Municipalidad Provincial correspondiente siguiendo el procedimiento establecido para la aprobación de los PDU, en concordancia con las funciones y competencias establecidas en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

1.3 Objetivos

El objetivo general del PI es crear la nueva ciudad de Olmos y contar con un instrumento de gestión que nos permita prever el acondicionamiento físico del nuevo asentamiento urbano de acuerdo a la propuesta de organización física formulada por el Plan de Ordenamiento Territorial del distrito de Olmos y a la propuesta establecida por el Estudio: “Diseño de un Sistema Urbano para el distrito de Olmos”.

Específicamente, el PI busca:

- a) Organizar la nueva ciudad en base a un sistema vial jerarquizado que integre los diversos sectores de la ciudad y otorgue fluidez a los diversos tipos y niveles de movilidad urbana ; brindando para ello las especificaciones correspondientes a las secciones viales.
- b) Regular el funcionamiento de las actividades urbanas en el ámbito de la ciudad mediante la organización de los usos del suelo, con la finalidad de promover el mejor uso de las plusvalías urbanas, evitar los conflictos de incompatibilidad de usos, aprovechar las ventajas comparativas de ubicación y garantizar la protección ambiental.
- c) Organizar las áreas de crecimiento y consolidación de la ciudad considerando las zonas ambientalmente propicias para el desarrollo urbano, especialmente evitando el riesgo ante los efectos de fenómenos naturales, y; promoviendo la distribución equilibrada del equipamiento urbano, las áreas verdes y la provisión de los servicios básicos.

1.4 Localización, Ubicación y Ámbito Territorial

La nueva ciudad de Olmos 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. Olmos. El desierto de Olmos es reconocido como el segundo más extenso del Perú.

El distrito de Olmos se encuentra entre la región natural Yunga y Chala, tiene un clima semitropical o seco tropical, debido a su alejamiento de la costa subtropical y desértica de origen. La temperatura media anual de la zona varía de 23.8°C en el Norte hasta 22.1°C en el Sur. Durante el año la temperatura del ambiente sufre cambios insignificantes. El mes más caluroso del año es Febrero (26.0-27.1°C), el más frío es Agosto (19.2-21.3°C).

Las fluctuaciones diarias de temperatura son más significativas que las anuales. La temperatura máxima absoluta asciende a 39°C, descendiendo la mínima hasta 6.2°C. Las precipitaciones en la zona de riego son insignificantes y según la altura del terreno, varían de 28 hasta 267 mm. El valor medio anual de la humedad relativa en la zona alcanza el 68 %.

Hidrográficamente, el Área de Influencia del Proyecto se ubica dentro de la cuenca del río Olmos, la que limita con las cuencas de los ríos Cascajal por el norte y La Leche por el sur.

GRÁFICO N° 9 LOCALIZACIÓN DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS



FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Enero 2013

Geológicamente, está localizada principalmente en depósitos Eólicos del cuaternario reciente (Qr-e) con presencia de montículos de arena con vegetación arbustiva, principalmente algarrobos, bichayo, en ciertos sectores éstos montículos pueden alcanzar alturas de 3 - 5 m.

Así mismo, la superficie de emplazamiento corresponde a depósitos Eólicos del pleistoceno (Qp-e) definidos como acumulaciones de arenas de grano fino a medio, que han sido transportadas por el viento desde sus fuentes de origen localizados en las playas del litoral marino.

La nueva Ciudad de Olmos se encuentra entre las coordenadas UTM N 9332150.8787 - 9328829.3244 y E 592494.1793 - 595111.2703 del Sistema WGS 84, esta área se encuentra colindante a la primera etapa del proyecto de irrigación de Olmos, con un área aproximada de 730 Ha.

GRÁFICO N° 10
POLÍGONO DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS



FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

CUADRO N° 7
COORDENADAS DEL POLIGONO DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS

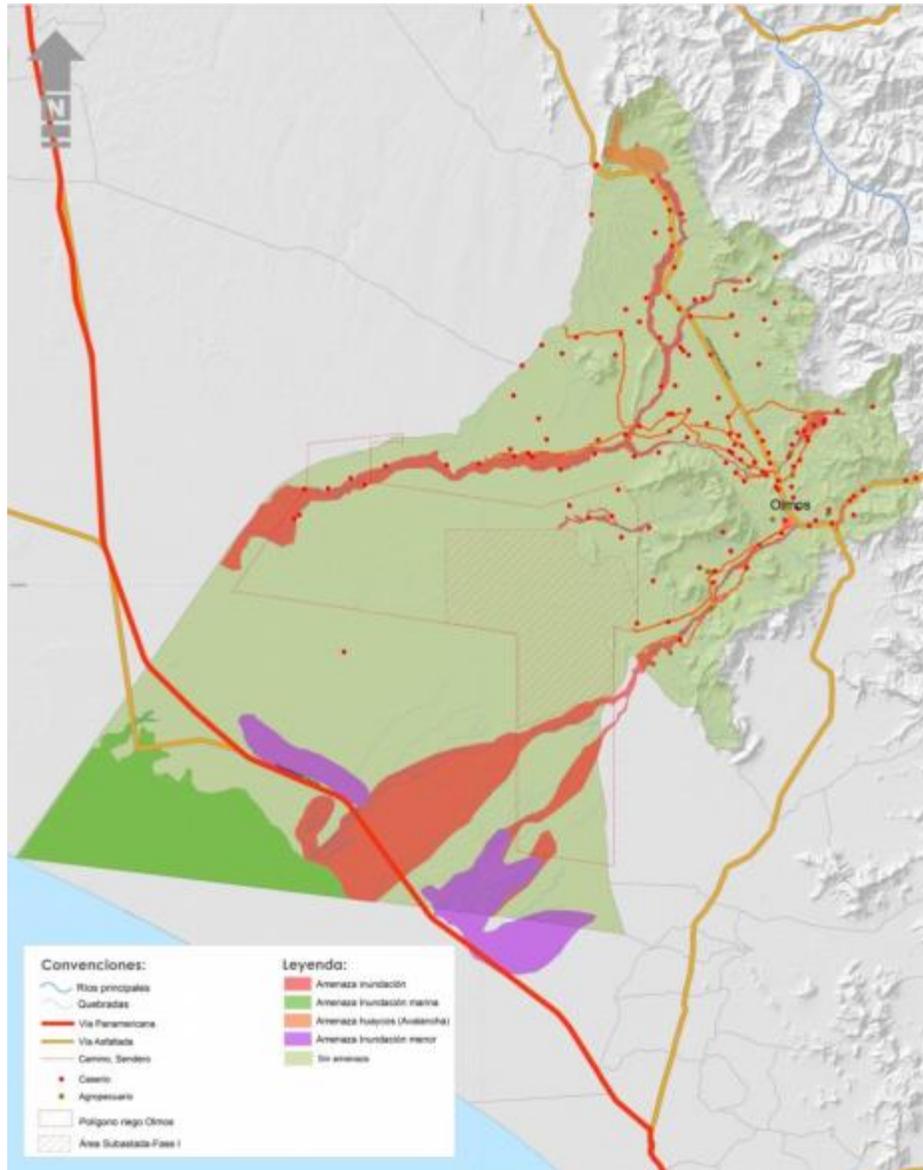
Puntos	Este (m)	Norte(m)
01	595111.2703	9332150.8787
02	595111.2703	9328829.3244
03	592551.2703	9328829.3244
04	592551.2703	9330244.2122
05	592810.1835	9330329.6895
06	592494.1793	9331286.8756

FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

1.5 Peligros ante Fenómenos Naturales

De acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial del distrito de Olmos, los mayores peligros se presentan por las inundaciones fluviales en las inmediaciones del río Olmos y la quebrada Cascajal; así como, los peligros de deslizamientos en la zona norte del río Naupe. Según el Plan de Ordenamiento Territorial no se aprecia amenaza aparente en la zona de la nueva ciudad de Olmos; sin embargo es recomendable realizar los estudios a mayor detalle para identificar los peligros específicos en el área seleccionada para la nueva ciudad de Olmos.

GRÁFICO N° 11
AMENAZAS ANTE FENÓMENOS NATURALES EN EL DISTRITO DE OLMOS



FUENTE: Diseño de un Sistema Urbano para el Territorio de Olmos. CAF, 2012

1.6 Horizonte de Planeamiento

El presente Planeamiento Integral considera como horizonte de planeamiento a largo plazo los próximos 8 años, esto es el 2021, en armonía a lo estipulado en el Estudio “Sistema Urbano para el Territorio de Olmos”, coincidiendo con la Etapa 3, donde se prevé la ciudad terminada y supone un crecimiento natural de la misma.

Como mediano plazo consideraremos los próximos 3 años, esto es el 2016, coincidiendo con la Etapa 2 y donde se prevé termina la llegada de todos los trabajadores por empleos directos e indirectos y es aquí donde inicia el arribo de las familias de los trabajadores.

Finalmente, el corto plazo o el alcance del plan de acción inmediata se prevé para año 2014, coincide con la Etapa 1 y es el primer momento de llegada del contingente de trabajadores. Este momento está previsto para octubre de 2014.

2. Sistema Vial Urbano

El objetivo de la propuesta del Sistema Vial de la nueva ciudad de Olmos es establecer una red vial que satisfaga la demanda de movilidad futura, que garantice la interrelación entre los diferentes sectores del área urbana, así como la vinculación de ésta con el resto del distrito y de la región.

2.1 Clasificación Normativa de Vías

El Sistema Vial Urbano de la nueva ciudad de Olmos está compuesto de vías con diferente función y jerarquía, las cuales se han agrupado en la siguiente clasificación vial:

a) Vías Expresas

Son las vías que articulan la futura ciudad con su ámbito distrital y regional; este sistema de vías, en el área urbana, está conformada por vía regional y la principal vía de acceso al nuevo asentamiento. Estructura la conformación de la ciudad.

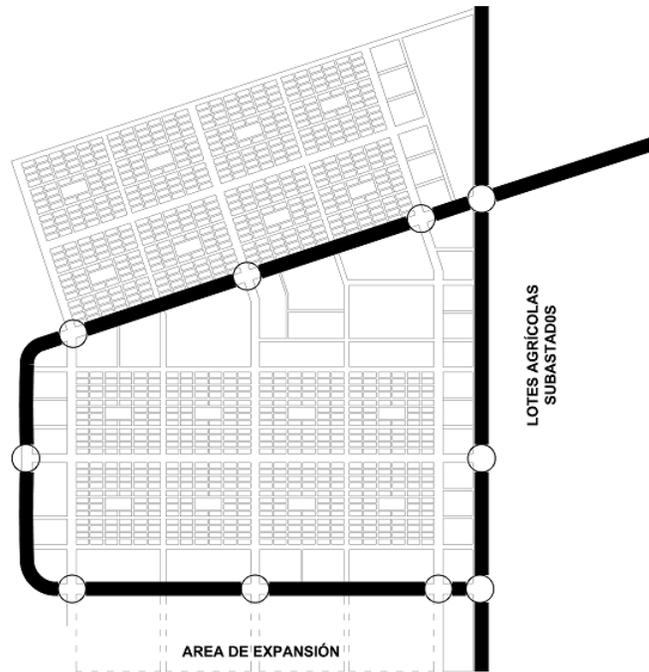
a.1) Vía Regional

Es la vía principal de acceso desde la nueva panamericana norte. Esta vía servirá para la circulación del transporte pesado, que movilizará la producción agrícola de los predios subastados del proyecto de irrigación Olmos. El Contrato de Concesión compromete a la Empresa Concesionaria a construir y dar permanente mantenimiento a esta vía.

a.2) Vía Principal de acceso a la ciudad

Es la vía que permite el acceso a la nueva ciudad y la recorre de manera estructural, definiendo su trama urbana. Es la vía que permitirá articular los principales equipamientos, actividades y áreas libres de mayor nivel. Deberá ser la vía que se construya primero para iniciar el proceso de urbanización.

GRÁFICO N° 12
VÍAS EXPRESAS DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS



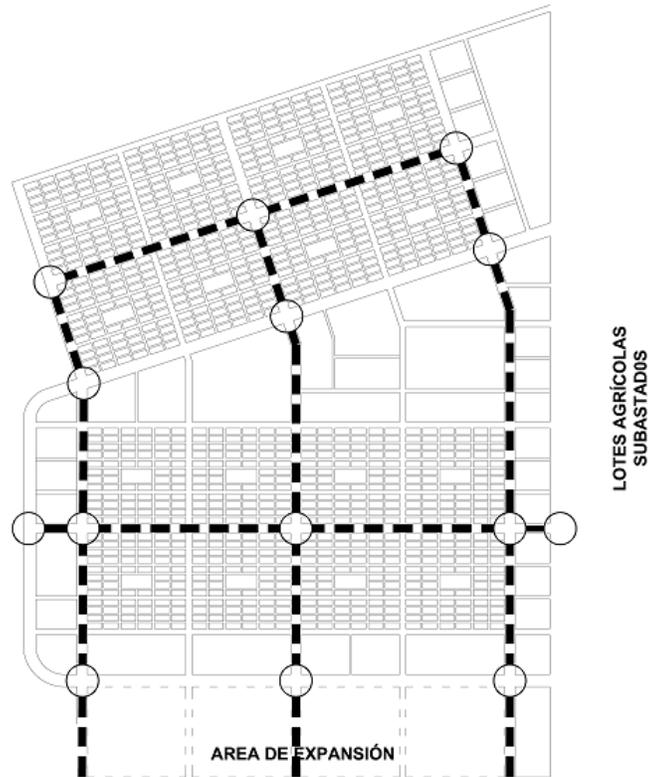
FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

b) Vías Arteriales

Son definidas en el Planeamiento Integral, y; son aquéllas que por su posición en la estructura urbana, su magnitud y continuidad, interrelacionan las diferentes unidades territoriales de la nueva ciudad. Se articulan directamente con la Vía Expresa. Entre sus características se pueden señalar:

- 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 arterial se habilitan pasos a desnivel eventualmente se consolida la ciudad.
- Deben tener pistas de servicios laterales para el acceso a las propiedades.
- No se permite estacionamiento vehicular.

GRÁFICO N° 13
VÍAS ARTERIALES DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS



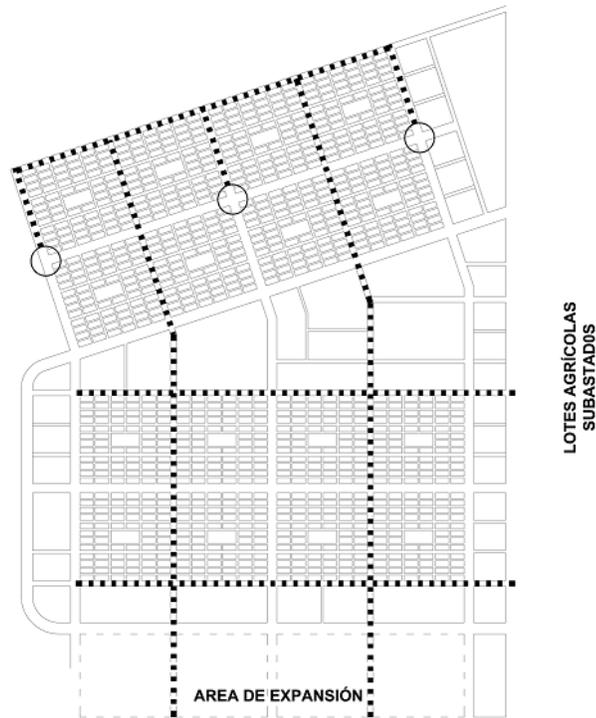
FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

c) Vías Colectoras

Se establecen en el Planeamiento Integral, 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 zonal, debido a los niveles del flujo del tránsito vehicular y peatonal. Se articulan directamente con las vías arteriales. Entre sus características se pueden señalar:

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

GRÁFICO N° 14
VÍAS COLECTORAS DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS



FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

d) Vías Urbanas Secundarias

Se establecen en los diseños urbanos parciales, y; son aquellas que tienen la función de llevar el tránsito de las vías locales a las vías principales; y en algunos casos a las vías arteriales, cuando no es posible hacerlo por las vías principales. Estas vías conforman circuitos continuos que vinculan los núcleos residenciales de las diferentes áreas de la ciudad, articulándolos con las vías principales. Entre sus características se pueden señalar:

- Cuentan con señalización horizontal y vertical en las intersecciones con vías locales.
- Se permite estacionamiento generalmente controlado; y circulan vehículos que sirven por lo general a áreas comerciales y residenciales.

e) Vías 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.

2.2 Estructuración del sistema Vial Urbano

El Sistema Vial Urbano de la nueva ciudad de Olmos está estructurado de acuerdo a su función en una red vial Primaria y Secundaria. El Plano del Sistema Vial Urbano muestra las vías por su jerarquía, diferenciando las vías de articulación regional y articulación urbana, con el fin de establecer un ordenamiento en la tipología y niveles del transporte vehicular

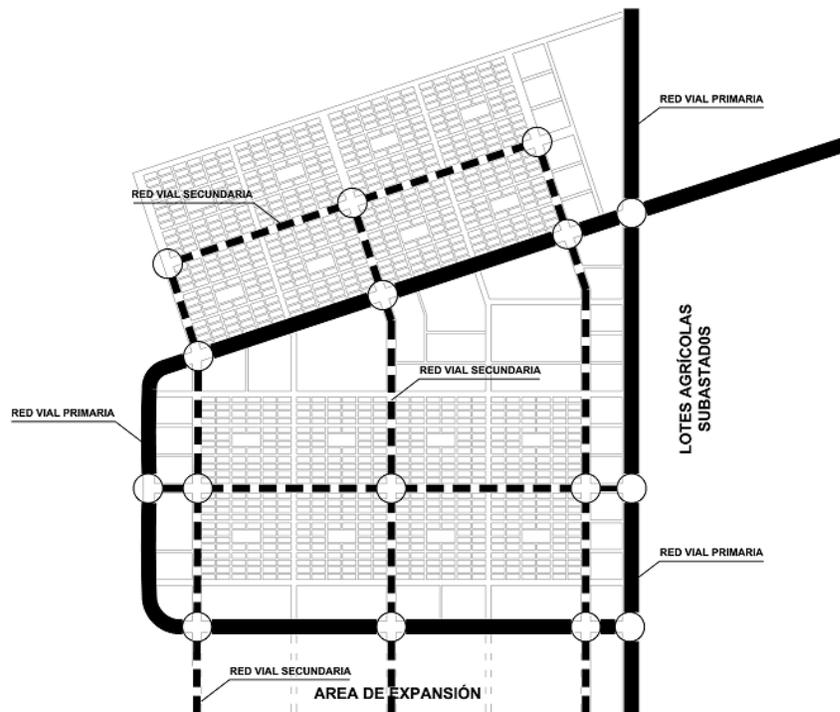
a) Red Vial Primaria

Conformada por la Vía Expresa. Su principal función es la de servir a los desplazamientos del tránsito de los sectores de la nueva ciudad entre sí, y de éstos con el resto del distrito y región. Esta red permite la circulación del transporte pasado de pasajeros y de carga; así como, la ubicación de terminales de transporte terrestre y comercio mayorista.

b) Red Vial Secundaria

Esta red está conformada por las vías Arteriales; son las que articulan los diferentes sectores de la nueva ciudad e integra a la totalidad de los principales equipamientos, en forma longitudinal y transversal. Estas vías tienen la función de dar paso preferencial al transporte público.

GRÁFICO N° 15
SISTEMA VIAL URBANO DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS



FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

3. Zonificación de los Usos del Suelo Urbano

La propuesta de zonificación de usos del suelo urbano está enmarcada en la propuesta de acondicionamiento territorial del distrito de Olmos y del estudio: Sistema Urbano para el Territorio de Olmos y se plantea como respuesta al modelo de desarrollo urbano de la nueva ciudad de Olmos y al aprovechamiento de las ventajas comparativas de ubicación del nuevo asentamiento

La Propuesta del Planeamiento Integral de la nueva ciudad se formula en función a las perspectivas de futuro, etapas crecimiento de la ciudad, así como de las posibilidades de dinamismo económico, industrial y de servicios.

Los objetivos de la propuesta de zonificación urbana son los siguientes:

- Orientación del uso y ocupación del suelo urbano y urbanizable a fin de utilizar convenientemente los recursos físicos y ambientales del territorio urbano.
- Definición de zonas de usos de suelo y de las características, criterios técnicos y de compatibilidad de cada uno de ellos.
- Promoción de consolidación urbana progresiva, a fin de lograr el máximo aprovechamiento de la futura capacidad instalada y del espacio disponible en áreas a consolidar con servicios, y en áreas de expansión urbana.
- Regulación de las habilitaciones urbanas y del uso adecuado de las edificaciones y sistemas constructivos.
- Promoción de la localización de las actividades económicas e instalaciones estratégicas en las áreas de mayores ventajas comparativas.

La propuesta de zonificación urbana identifica zonas que por sus características físico - espaciales, por sus tendencias y por una decisión de planeamiento, deben estar calificadas normativamente como determinado uso del suelo. Estas zonas están señaladas y descritas en el Reglamento de Acondicionamiento territorial y Desarrollo Urbano, aprobado por D.S. 004-2011-VIVIENDA

3.1 Clasificación de las Zonas de Uso del Suelo

De esta manera se ha clasificado al suelo urbano y urbanizable de acuerdo a sus condiciones específicas de uso del suelo de la siguiente manera:

a) Zona Residencial

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).

b) Zona de Vivienda-Taller

Son áreas urbanas destinadas predominantemente al uso de vivienda de uso mixto (vivienda e industria elemental y complementaria); así como servicios públicos complementarios y comercio local. Las actividades económicas que se desarrollen tendrán niveles de operación permisibles con el uso residencial.

c) Zona Industrial

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 Pesada (I4), Zona de Gran Industria (I3), Zona de Industria Liviana (I2), y Zona de Industria Elemental (I1).

d) Zona Comercial

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.

e) Zona Pre-Urbana

Son las zonas o extensiones inmediatas al área urbana; en donde, pueden ser habilitadas para granjas o huertas. Corresponden a las áreas de expansión urbana inmediata.

f) Zona de Recreación Pública

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, Campos Deportivos, Juegos Infantiles y similares.

g) Zona de Usos Especiales

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 regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

h) Zona de Servicios Públicos Complementarios

Son las áreas urbanas destinadas a la habilitación y funcionamiento de instalaciones destinadas a Educación (E) y Salud (H). Para Educación los planos de zonificación consignan: Educación Básica (E1), Educación Superior Tecnológica (E2), Educación Superior Universitaria (E3) y Educación Superior Post Grado (E4). Para Salud los planos de zonificación consignan: Posta Médica (H1), Centro de Salud (H2), Hospital General (H3) y Hospital Especializado (H4). Estas zonas se regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

i) Zona de Reglamentación Especial

Son áreas urbanas y de expansión urbana, con o sin construcción, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico, que serán desarrolladas urbanísticamente mediante Planes Específicos para mantener o mejorar su proceso de desarrollo urbano-ambiental. Las áreas de protección se incluyen en esta zonificación.

j) Zona Monumental

Constituyen un tipo específico de ZRE, en donde se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Las intervenciones en este tipo de zonas se rigen según lo dispuesto en la Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.

k) Zona Agrícola

Constituida por las áreas rurales.

3.2 Identificación de los usos del suelo y compatibilidad con las zonas urbanas

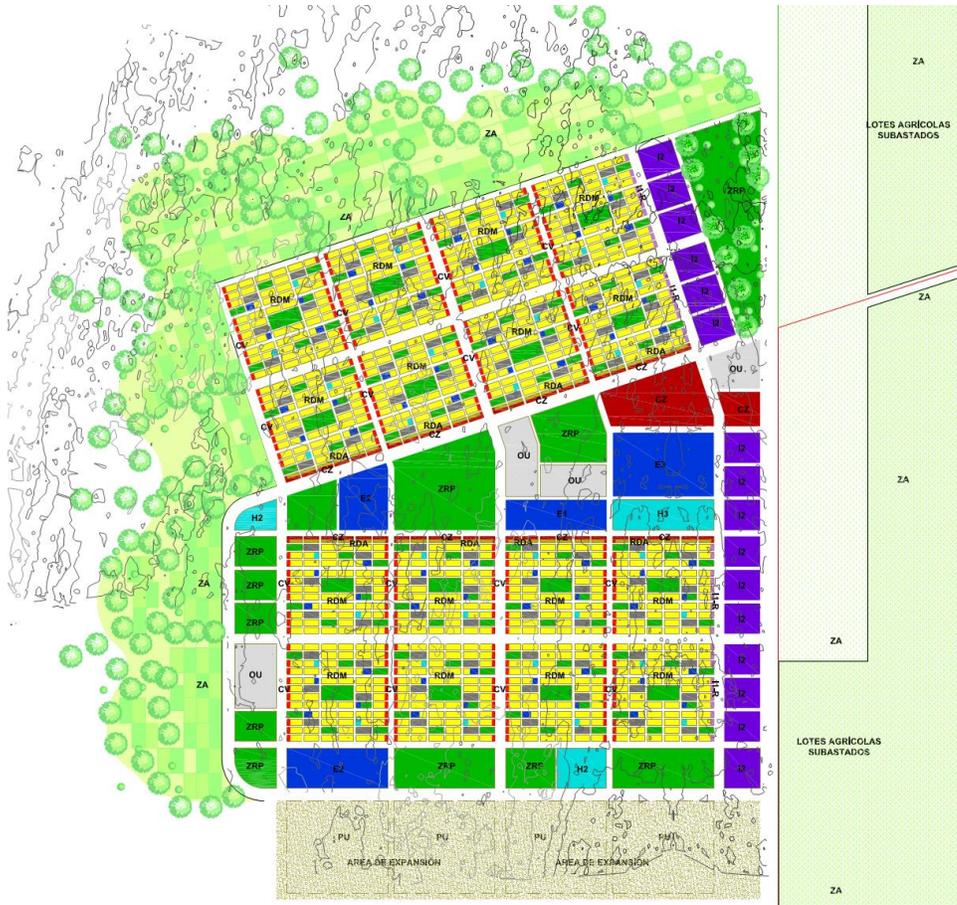
La identificación de los usos del suelo y la compatibilidad con las distintas zonas urbanas se efectúa según el Planeamiento Integral, aplicando las denominaciones y características aprobadas por la Municipalidad Provincial de Lambayeque, de acuerdo con el Cuadro Resumen de Compatibilidad de Usos.

3.3 Ubicación de las Áreas Urbanas, de Expansión Urbana, de Recreación Pública y Usos Especiales.

En las áreas urbanas y de expansión urbana, las áreas destinadas para zonas de recreación pública, usos especiales y servicios públicos complementarios programados en el planeamiento integral se ubican en los Planos de Zonificación como Áreas de Reserva para fines de equipamiento urbano.

La localización de los equipamientos programados, así como de los trazos viales e intercambios viales contenidos en los planos de zonificación son referenciales. Los proyectos de habilitación urbana y/o de unidades de gestión urbanística establecen su ubicación exacta y definitiva, respetando en la solución la demanda proyectada en el Planeamiento Integral.

GRÁFICO N° 16
ZONIFICACIÓN URBANA DE LA NUEVA CIUDAD DE OLMO



Leyenda	
RDM	Residencial de Densidad Media
RDA	Residencial de Densidad Alta
I1-R	Vivienda Taller
CV	Comercio Vecinal
CZ	Comercio Zonal
I2	Industria Liviana
ZRP	Zona de Recreacion Pública
E	Educación
H	Salud
OU	Otros Usos Especiales
PU	Pre Urbano
ZA	Zona Agrícola
 	Borde Urbano
 	Curvas de Nivel (cada 5m)

FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

**CUADRO N° 8
CUADRO DE COMPATIBILIDAD DE USOS**

CLAVE	ZONAS	USO DEL SUELO	RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	VIVIENDA TALLER	COMERCIO VECINAL	COMERCIO ZONAL	COMERCIO ESPECIALIZADO	COMERCIO MAYORISTA	MERCADO DE ABASTOS	MERCADO ZONAL	OFICINAS / CONSULTORIOS	LOCALES INSTITUCIONALES	HOTELES / ALCAJAMIENTOS	RESTAURANTES	BARES / RECREOS	DISCOTECAS / PEÑAS	CINES / TEATROS	INDUSTRIA ARTESANAL	PEQUEÑA INDUSTRIA NO CONTAMINANTE	
RDM	RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA		●	○	●	●	X	X	X	X	X	●	○	○	○	○	○	○	○	X	○
RDA	RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA		●	●	X	●	○	X	X	X	○	●	●	●	○	○	○	○	●	X	X
I1-R	VIVIENDA TALLER		●	X	●	●	●	○	X	X	●	●	○	○	●	○	○	○	○	○	○
CV	COMERCIO VECINAL		●	●	●	●	●	X	X	X	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
CZ	COMERCIO ZONAL		X	X	●	●	○	X	X	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
I2	INDUSTRIA LIVIANA		X	X	X	●	●	○	○	●	X	X	X	○	X	X	X	X	○	●	
ZRP	RECREACIÓN PÚBLICA		●	●	●	○	X	X	X	X	X	X	●	●	●	●	●	●	●	X	X
E	EDUCACIÓN		●	●	●	○	○	X	X	X	○	○	○	○	○	X	X	X	○	X	
H	SALUD		●	●	●	○	○	X	X	X	X	●	○	○	○	X	X	X	○	X	
OU	ZONA DE USOS ESPECIALES		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
ZA	ZONA AGRÍCOLA		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
ZPE	ZONA DE PROTECCION Y CONSERVACION ECOLOGICA		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

CLAVE	ZONAS	USO DEL SUELO	INDUSTRIA LIVIANA NO CONTAMINANTE	GRANDES ALMACENES	TALLER AUTOMOTRIZ	GRIFO	LOCAL EDUCATIVO PRIMARIO	LOCAL EDUCATIVO SECUNDARIO	LOCAL EDUCATIVO SUPERIOR	LOCALES CULTURALES	HOSPITALES / CLINICAS	POSTA SANITARIA / CENTRO DE SALUD	LOCALES DEPORTIVOS	LOCALES RELIGIOSOS	LOCALES DE SEGURIDAD	LOCALES DE COMUNICACION	LOCALES DE RECREACION	TERMINALES DE TRANSPORTE	OTROS EQUIPAMIENTOS (Camal/Cementerio)
RDM	RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA		X	X	X	X	●	●	●	●	○	●	●	●	●	○	○	X	X
RDA	RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA		X	X	X	X	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	X	X
I1-R	VIVIENDA TALLER		○	X	X	X	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	X
CV	COMERCIO VECINAL		X	X	○	●	○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	X	X
CZ	COMERCIO ZONAL		○	○	●	●	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	●	X
I2	INDUSTRIA LIVIANA		●	○	○	○	X	X	○	X	X	○	X	X	○	○	X	X	X
ZRP	RECREACIÓN PÚBLICA		X	X	X	X	○	○	○	●	○	○	●	●	○	○	●	X	X
E	EDUCACIÓN		X	X	○	○	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	X	X
H	SALUD		X	X	X	X	○	○	○	○	●	●	○	○	○	○	○	X	X
OU	ZONA DE USOS ESPECIALES		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ZA	ZONA AGRÍCOLA		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ZPE	ZONA DE PROTECCION Y CONSERVACION ECOLOGICA		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

- COMPATIBLE SIN RESTRICCIONES
- COMPATIBLE CON RESTRICCIONES (VER REGLAMENTO DE ZONIFICACION)
- X INCOMPATIBLE (USO NO CONFORME)

FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

3.4 Usos para fines de Equipamiento Urbano.

En las áreas urbanas, los requerimientos para fines de equipamiento que se determinen en el planeamiento integral, formarán parte de los programas de inversión pública distrital y/o provincial. Las áreas de aporte gratuito producto de las habilitaciones urbanas serán considerados como parte de las Áreas de Reserva para fines de Equipamiento urbano.

La diferencia de área, producto de descontar las Áreas de Aporte de la Habilitaciones Urbanas de las Áreas de Reserva para fines de equipamiento urbano señaladas en los planos de Zonificación, sobre terrenos de propiedad privada, serán materia de expropiación y/o de inversión bajo la modalidad de participación de la inversión privada que la Municipalidad considere conveniente, debiendo establecerse un plazo para su ejecución acorde con la programación de ejecución de metas del planeamiento integral.

**CUADRO N° 9
DISTRIBUCIÓN DE LOS USOS DEL SUELO EN LA NUEVA CIUDAD DE OLMOS**

USOS DEL SUELO	SUPERFICIE	
	Absoluta (Hás)	Relativa (%)
Suelo residencial	162.72	22.3
Equipamiento urbano (salud, educación)	59.38	8.1
Usos especiales	23.69	3.2
Suelo industrial y logístico	39.98	5.5
Vivienda Taller	1.82	0.2
Suelo comercial y corporativo	33.11	4.5
Áreas verdes, recreación y protección	136.41	18.7
Estacionamiento	20.74	2.8
Sistema vial	252.46	34.6
TOTAL	730.32	100.0

FUENTE: Elaborado por el Programa Nuestras Ciudades. Marzo 2013

ANEXO: REGLAMENTO DE ZONIFICACIÓN Y VÍAS

CAPITULO I CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1.- Generalidades

- 1.1 El Reglamento para la Zonificación de Usos del Suelo Urbano constituye el instrumento legal para la aplicación de las propuestas técnico normativas para la ocupación del suelo y de ordenamiento urbano.
- 1.2 Establece definiciones, características, criterios y compatibilidad para la ocupación territorial 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 Reglamento de Vías define las condiciones generales de diseño y las secciones normativas mínimas de las vías que conformen el sistema vial del área metropolitana de la ciudad de Trujillo. Se acompaña con la caracterización del mobiliario urbano y anuncios para los espacios públicos de la nueva ciudad de Olmos.
- 1.4 El presente Reglamento podrá ser complementado o ampliado por la Municipalidad mediante ordenanzas u otro tipo de disposiciones municipales.
- 1.5 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.
 - 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.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento forma parte del Planeamiento Integral de la Nueva Ciudad de Olmos; específicamente, reglamenta la ocupación del suelo del área urbana, definida en el Plano de Zonificación de los Usos del Suelo aprobado.

Artículo 3.- 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.

Las zonas de usos de suelo y su nomenclatura respectiva utilizada en el Plano de Zonificación de Usos del Suelo Urbano son 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 Vivienda Taller	:	I1-R
e) Zona de Comercio Vecinal	:	CV
f) Zona de Comercio Zonal	:	CZ
g) Zona de Comercio Especializado	:	CE
h) Zona de Industria Elemental	:	I1
i) Zona de Industria Liviana	:	I2
j) Zona de Gran Industria	:	I3
k) Zona de Industria Pesada	:	I4
l) Zona de Recreación Pública	:	ZRP
m) Zona de Servicios Públicos Complementarios	:	
n) Educación	:	E
o) Salud	:	S
p) Zona de Otros Usos Especiales	:	OU
q) Zona de Reglamentación Especial	:	ZRE
r) Zona Monumental	:	ZM
s) Zona Agrícola	:	ZA

Artículo 5.- Normas Generales de Edificación

- 4.1 Toda edificación que se construya dentro del área urbana establecida por la Zonificación de Usos del Suelo deberá contar con Licencia Municipal caso contrario se someterá a las sanciones que determine la normatividad respectiva.
- 4.2 Para la obtención de la Licencia de Construcción la obra a ejecutarse deberá cumplir con los requisitos establecidos en las normas del Reglamento Nacional de Edificaciones complementariamente como los demás dispositivos vigentes, en el presente Reglamento.
- 4.3 Para efectos de aplicación de las Normas de Edificación se deberá tener en cuenta los siguientes criterios:
- 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.
 - La altura de edificación está referida a metros de altura máxima de construcción. Para mayores alturas la Comisión Técnica Municipal dictaminará sobre si procede, en base a la calificación del proyecto, desde el punto de vista de su calidad urbanística, la factibilidad de dotación de servicios y de la resistencia del suelo del terreno donde se ubicará el proyecto.

- c) Para efectos de aplicación de las normas de Zonificación del 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 la Municipalidad con carácter de obligatoriedad. En ningún caso estos retiros tendrán una dimensión menor a dos metros medidos sobre la perpendicular a la bisectriz del ángulo formado por las líneas de propiedad correspondientes a cada vía que conforman la esquina.
- 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 y en las áreas en proceso de consolidación.
- 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 Expresas, Vías Arteriales, y Vías Colectoras, del Sistema Vial de la Nueva Ciudad, estableciéndose retiros de 3.00 mts. Y voladizos de 0.75 cms. en este tipo de vías.
- g) En caso de retiro para las Vías Expresas, Vías Arteriales y Vías Colectoras de la Nueva Ciudad, el área resultante deberá mantenerse libre de edificaciones, solo se podrá utilizar para fines de jardín, terraza o estacionamiento vehicular o como extensión de la actividad interna del local, mediante el uso de elementos móviles de fácil recojo en forma diaria, quedando prohibido cualquier tipo de construcción que pretenda techarlo con cualquier tipo de material.
- h) Las edificaciones que sobresalgan a la línea municipal sobre el 2º Piso y pisos superiores, sobre la línea municipal del 1º Piso (retiro), con volados o edificaciones, no podrá sobresalir a más de 50 centímetros y deberá estar a un mínimo de 2.50 metros de altura.
- i) En caso de terrenos destinados a Educación, Salud, Usos Especiales y Comercio, de afluencia masiva de personas, ubicados en zonas consolidadas se solicitará obligatoriamente el retiro municipal de 5.00 mts. a lo largo del frente del lote, dicha solución debe garantizar la continuidad del tránsito peatonal por las aceras.
- j) Todo lote de terreno debe tener un porcentaje de área libre, el que varía de acuerdo con la zona donde se encuentra.
- k) 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.

CAPITULO II ZONIFICACIÓN URBANA

Artículo 17.- 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 Planeamiento Integral, 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 18.- 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 19.- Clasificación de las zonas de uso del suelo

Considerando lo establecido en el Reglamento de Acondicionamiento y Desarrollo Urbano aprobado mediante DS-004-2011-VIVIENDA se consignan las siguientes zonas de uso del suelo para la nueva ciudad de Olmos:

- 19.1 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).
- 19.2 Vivienda-Taller (I1-R):** son áreas urbanas destinadas predominantemente al uso de vivienda de uso mixto (vivienda e industria elemental y complementaria); así como servicios públicos complementarios y comercio local. Las actividades económicas que se desarrollen tendrán niveles de operación permisibles con el uso residencial.
- 19.3 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 Pesada (I4), Zona de Gran Industria (I3), Zona de Industria Liviana (I2), y Zona de Industria Elemental (I1).
- 19.4 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.
- 19.5 Pre Urbana (PU):** son las zonas o extensiones inmediatas al área urbana; en donde, pueden ser habilitadas para granjas o huertas. Corresponden a las áreas de expansión urbana inmediata.
- 19.6 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, Campos Deportivos, Juegos Infantiles y similares.

- 19.7 Otros 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 regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.
- 19.8 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 regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.
- 19.9 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, que serán desarrolladas urbanísticamente mediante Planes Específicos para mantener o mejorar su proceso de desarrollo urbano ambiental. Las áreas de protección se incluyen en esta zonificación.
- 19.10 Zona Monumental (ZM):** constituyen un tipo específico de ZRE, en donde se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Las intervenciones en este tipo de zonas se rigen según lo dispuesto en la Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.
- 19.11 Zona Agrícola (ZA):** constituida por las áreas rurales.

En las Áreas de Expansión Urbana no se aplica la zonificación hasta que no sean clasificadas como Áreas Urbanas.

Artículo 20.- Zona Residencial de Densidad Baja (RDB)

20.1 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:

20.2 Densidad Neta

Densidad máxima de 165 habitantes por hectárea para vivienda unifamiliar.
Densidad máxima de 600 habitantes por hectárea para conjuntos residenciales.

20.3 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 300 m²
Área de Lote : Mínimo 450 m² para soluciones tipo Conjunto Residencial.

Frente de Lote: Mínimo 10 mts.
Frente de Lote: Mínimo 15 mts. para soluciones tipo Conjunto Residencial.

20.4 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 inciso anterior.

20.5 Área Libre

Se exigirá un área libre mínima no techada igual al 40% del área total del lote.

20.6 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá exigir retiros mayores.

20.7 Altura de Edificación

La altura máxima permitida será de 03 pisos (8.55mts.) para vivienda unifamiliar, bifamiliar y conjunto residencial, medido sobre el nivel de acera, incluyendo construcciones en azotea.

20.8 Estacionamiento

Para vivienda unifamiliar y bifamiliar los espacios para estacionamiento no son obligatorios. En el caso de conjunto residencial se considerará 01 espacio de estacionamiento por cada dos viviendas o departamentos.

La Municipalidad dictaminará 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.

20.9 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 21.- Zona Residencial de Densidad Media (RDM)

21.1 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 Multifamiliar, con tres o más unidades de habitación dentro de un solo lote, debiendo adecuarse a las normas que se especifican a continuación.

21.2 Densidad Neta

Densidad máxima de 1300 habitantes por hectárea.

21.3 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 120 m²
Área de Lote : Mínimo 450 m² para soluciones tipo Conjunto Residencial.

Frente de Lote: Mínimo 8 mts.
 Frente de Lote: Mínimo 15 mts. para soluciones tipo Conjunto Residencial.

21.4 Subdivisión de Lote

Se permitirá subdivisión de lotes solo cuando tenga un área mayor a 280 m², ó 900 m², respectivamente; de tal manera que los lotes resultantes de la subdivisión puedan cumplir con los requisitos exigidos en el inciso anterior.

21.5 Área Libre

Se exigirá un área libre mínima no techada igual al 30% del área total del lote.

21.6 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá exigir retiros mayores.

21.7 Altura de Edificación

La altura máxima permitida será de 04 pisos (11.20 mts.) para vivienda unifamiliar y bifamiliar y de 05 pisos (13.85 mts.) para conjunto residencial, medido sobre el nivel de acera, incluyendo construcciones en azotea.

21.8 Estacionamiento

Para vivienda unifamiliar y bifamiliar los espacios para estacionamiento no son obligatorios. En el caso de Vivienda Multifamiliar y Conjunto Residencial se considerará 01 espacio de estacionamiento por cada dos viviendas o departamentos.

La Municipalidad dictaminará 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.

21.9 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 22.- Zona Residencial de Densidad Alta (RDA)

22.1 Definición

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave RDA. Estas zonas están destinadas a la construcción de viviendas Multifamiliares, con tres o más unidades de habitación dentro de un solo lote, debiendo adecuarse a las normas que se especifican a continuación.

22.2 Densidad Neta

Densidad máxima de 2250 habitantes por hectárea.

22.3 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 450 m²

Frente de Lote: Mínimo 15 mts.

22.4 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 inciso anterior.

22.5 Área Libre

Se exigirá un área libre mínima no techada igual al 30% del área total del lote.

22.6 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá 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. (Ver Plano de Sistema Vial Urbano y el Reglamento de Vías).

22.7 Altura de Edificación

La altura máxima permitida será calculado considerando la siguiente manera: $1.0(a+r)$, siendo a =ancho de vía y r =retiro.

22.8 Estacionamiento

Los espacios para estacionamiento para Vivienda Multifamiliar y Conjunto Residencial se considerarán 01 espacio de estacionamiento por cada dos viviendas o departamentos.

La Municipalidad dictaminará 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.

22.9 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 23.- Zona Vivienda Taller (I1-R)

23.1 Definición

Son aquellas zonas indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave I1-R. Son áreas urbanas destinadas predominantemente al uso de vivienda de uso mixto (vivienda e industria elemental y complementaria); así como servicios públicos complementarios, comercio local y pequeños talleres de incipiente nivel tecnológico y reducido capital de operaciones que no representan molestias o contaminación (zapatería, ebanistería, costura, tejidos, pequeñas imprentas y usos similares).

Las actividades económicas que se desarrollen tendrán niveles de operación permisibles con el uso residencial.

23.2 Densidad Neta

Densidad máxima de 1300 habitantes por hectárea.

23.3 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 160 m²

Frente de Lote: Mínimo 8 mts.

23.4 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 inciso anterior.

23.5 Área Libre

Se exigirá un área libre mínima no techada igual al 30% del área total del lote.

23.6 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá exigir retiros mayores.

23.7 Altura de Edificación

La altura máxima permitida será de 04 pisos (11.20mts.) para lotes ubicados en manzanas interiores con frente a calles locales y/o pasajes y de 05 pisos (13.85 mts.) para lotes ubicados frente a avenidas y/o a parques.

23.8 Estacionamiento

Se considerará 01 espacio de estacionamiento por cada vivienda o departamento.

La Municipalidad dictaminará 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.

23.9 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 24.- Zona de Comercio Vecinal (CV)**24.1 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 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.

24.2 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 160 m²
Frente de Lote: Mínimo 8 mts.

24.3 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 inciso anterior.

24.4 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.

24.5 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá 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. (Ver Plano de Sistema Vial Urbano y Reglamento de Vías).

24.6 Altura de Edificación

Se aplicarán los parámetros de su entorno.

24.7 Estacionamiento

Se considera dentro del área del lote un estacionamiento por cada 6 personas para personal y una plaza de estacionamiento por cada 10 personas para público.

La Municipalidad dictaminará 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.

24.8 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 25.- Zona de Comercio Zonal (CZ)**25.1 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 500,000 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 tipo duty-free. Se ubica preferentemente en Avenidas o en el cruce de ellas. Requiere diseño vial correspondiente.

25.2 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 450 m²
Frente de Lote: Mínimo 15 mts.

25.3 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 inciso anterior.

25.4 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.

25.5 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá exigir retiros mayores.

25.6 Altura de Edificación

Se aplicarán los parámetros de su entorno.

25.7 Estacionamiento

Se considera dentro del área del lote un estacionamiento por cada 10 personas para personal y una plaza de estacionamiento por cada 10 personas para público. 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.

La Municipalidad dictaminará 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.

Deberá proveerse un mínimo de espacios para estacionamiento de vehículos de carga de acuerdo al análisis de las necesidades del establecimiento. En caso de no contarse con dicho análisis se empelará la siguiente tabla:

De 1 a 500 m2 de área techada	1 estacionamiento
De 501 a 1,500 m2 de área techada	2 estacionamientos
De 1,500 a 3,000 m2 área techada	3 estacionamientos
Más de 3,000 m2 de área techada	4 estacionamientos

25.8 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 26.- Zona de Comercio Especializado (CE)

26.1 Definición

Es aquel que concentra actividad comercial y de servicios y/o industrial que no pueda considerarse molesta vinculada a ciertos rubros: automotriz, calzado, construcción, entre otras; Son las franjas con frente a avenidas principales destinadas al uso preponderante del comercio especializado compatible con otros usos como Vivienda-Taller (I1-R); su configuración puede adoptar zonas puntuales extendidas.

26.2 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 450 m2
Frente de Lote: Mínimo 15 mts.

26.3 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 inciso anterior.

26.4 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.

26.5 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá exigir retiros mayores.

26.6 Altura de Edificación

La altura máxima permitida será calculado considerando la siguiente manera: $1.0(a+r)$, siendo a =ancho de vía y r =retiro.

26.7 Estacionamiento

Se considera dentro del área del lote un estacionamiento por cada 10 personas para personal y una plaza de estacionamiento por cada 10 personas para público.

La Municipalidad dictaminará 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.

Deberá proveerse un mínimo de espacios para estacionamiento de vehículos de carga de acuerdo al análisis de las necesidades del establecimiento. En caso de no contarse con dicho análisis se empeará la siguiente tabla:

De 1 a 500 m2 de área techada	1 estacionamiento
De 501 a 1,500 m2 de área techada	2 estacionamientos
De 1,500 a 3,000 m2 área techada	3 estacionamientos
Más de 3,000 m2 de área techada	4 estacionamientos

26.8 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 27.- Zona de Industria Elemental (I1)

27.1 Definición

Es aquella zona destinada para establecimientos industriales menores, locales de pequeña industria no contaminante, así como de talleres y pequeños almacenes, complementarios o de apoyo a la industria de mayor escala. En cuyo proceso no produzcan ruidos o vibraciones molestos o se provoquen situaciones peligrosas. Compatible con otros usos como Vivienda-Taller.

27.2 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 300 m2
Frente de Lote: Mínimo 10 mts.

27.3 Subdivisión de Lote

No se permitirá subdivisión de lotes.

27.4 Área Libre

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de la Producción, que rijan para esta actividad.

27.5 Retiros

En las zonas nuevas a habilitarse para las edificaciones se exigirá un retiro de 3.00 mts. frente a avenidas y de 2.00 mt. frente a vías locales; para fines de ornato o ensanche de vías, la Municipalidad podrá 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. (Ver Plano de Sistema Vial Urbano y Reglamento de Vías).

Los retiros laterales y posteriores estarán sujetos a las normas del Reglamento Nacional de Construcción y los requerimientos de seguridad de la propia actividad.

27.6 Altura de Edificación

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de la Producción que rijan para esta actividad.

27.7 Estacionamiento

La suficiente para el personal y las visitas. Patio de maniobras con solución a su propia necesidad.

Deberá proveerse un mínimo de espacios para estacionamiento de vehículos de carga de acuerdo al análisis de las necesidades del establecimiento. En caso de no contarse con dicho análisis se empelará la siguiente tabla:

De 1 a 500 m2 de área techada	1 estacionamiento
De 501 a 1,500 m2 de área techada	2 estacionamientos
De 1,500 a 3,000 m2 área techada	3 estacionamientos
Más de 3,000 m2 de área techada	4 estacionamientos

27.8 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 28.- Zona de Industria Liviana (I2)

28.1 Definición

Zona destinada para establecimientos industriales de apoyo, productoras de bienes esenciales para la población y de bienes insumos para las actividades productivas.

Tienen las siguientes características:

- Orientación al área de mercado local y a la infraestructura vial urbana.
- Posee contacto con el área central.
- Venta al por mayor
- Dimensión económica media
- No son molestos, ni peligrosos.

28.2 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 1000 m²
Frente de Lote: Mínimo 20 mts.

28.3 Subdivisión de Lote

No se permitirá subdivisión de lotes.

28.4 Área Libre

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de la Producción que rijan para esta actividad.

28.5 Retiros

En las nuevas zonas a habilitarse, en las edificaciones se exigen un retiro delantero mínimo de 5 mts. en las vías urbanas principales, secundarias y locales; para fines de ornato o ensanches de vías, la Municipalidad, si lo considera conveniente, podrá 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. (Ver Plano de Sistema Vial Urbano y Reglamento del Sistema Vial Urbano).

Los retiros laterales y posteriores estarán sujetos a las normas del Reglamento Nacional de Edificaciones y los requerimientos de seguridad de la propia actividad.

28.6 Altura de Edificación

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de la Producción que rijan para esta actividad.

28.7 Estacionamiento

La suficiente para el personal y las visitas. Patio de maniobras con solución a su propia necesidad.

Deberá proveerse un mínimo de espacios para estacionamiento de vehículos de carga de acuerdo al análisis de las necesidades del establecimiento. En caso de no contarse con dicho análisis se empeará la siguiente tabla:

De 1 a 500 m ² de área techada	1 estacionamiento
De 501 a 1,500 m ² de área techada	2 estacionamientos
De 1,500 a 3,000 m ² área techada	3 estacionamientos
Más de 3,000 m ² de área techada	4 estacionamientos

28.8 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 29.- Zona de Gran Industria (I3)**29.1 Definición**

Zona destinada para establecimientos de industrias productoras, a gran escala, de bienes de capital y otros insumos para la industria de apoyo. Corresponde a este nivel industrial la fabricación de productos de Caucho e Industrias Manufactureras, entre las que se indican en el Índice de Usos.

Tienen las siguientes características:

- a) Conforman concentraciones industriales, con utilización de gran volumen de materia prima.
- b) Orientación hacia la infraestructura vial regional.
- c) Las áreas periféricas satisfacen mejor sus necesidades.
- d) Las economías externas, su complementariedad y relaciones Ínter industriales favorecen su concentración.
- e) Son molestas y/o con cierto grado de peligrosidad.

29.2 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 2500 m²
Frente de Lote: Mínimo 30 mts.

29.3 Subdivisión de Lote

No se permitirá subdivisión de lotes.

29.4 Área Libre

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de la Producción que rijan para esta actividad.

29.5 Retiros

En las nuevas zonas a habilitarse, en las edificaciones se exigen un retiro delantero mínimo de 5 mts. en las vías urbanas principales, secundarias y locales; para fines de ornato o ensanches de vidas, la Municipalidad, si lo considera conveniente, podrá 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. (Ver Plano de Sistema Vial Urbano y Reglamento del Sistema Vial Urbano).

Los retiros laterales y posteriores estarán sujetos a las normas del Reglamento Nacional de Edificaciones y los requerimientos de seguridad de la propia actividad.

29.6 Altura de Edificación

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de Industria que rijan para esta actividad.

29.7 Estacionamiento

La suficiente para el personal y las visitas. Patio de maniobras con solución a su propia necesidad.

Deberá proveerse un mínimo de espacios para estacionamiento de vehículos de carga de acuerdo al análisis de las necesidades del establecimiento. En caso de no contarse con dicho análisis se empeará la siguiente tabla:

De 1 a 500 m ² de área techada	1 estacionamiento
De 501 a 1,500 m ² de área techada	2 estacionamientos

De 1,500 a 3,000 m² área techada 3 estacionamientos
Más de 3,000 m² de área techada 4 estacionamientos

29.8 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 30.- Zona de Industria Pesada (I4)

30.1 Definición

Zona destinada para establecimientos industriales que producen insumos para las industrias de apoyo y otras industrias.

Tienen las siguientes características:

- a) Industrias de proceso básico en gran escala. De gran dimensión económica.
- b) Orientadas hacia la infraestructura regional y grandes mercados.
- c) Son molestas y peligrosas (producen ruidos o vibraciones o provocan humos, vapores, gases, malos olores, etc).
- d) También están consideradas aquellas industrias que usan materiales altamente inflamables o detonantes.

30.2 Área y Frente de Lote

Área de Lote : Mínimo 2500 m²
Frente de Lote: Según proyecto.

30.3 Subdivisión de Lote

No se permitirá subdivisión de lotes.

30.4 Área Libre

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de la Producción que rijan para esta actividad.

30.5 Retiros

En las nuevas zonas a habilitarse, en las edificaciones se exigen un retiro delantero mínimo de 5 mts. en las vías urbanas principales, secundarias y locales; para fines de ornato o ensanches de vidas, la Municipalidad, si lo considera conveniente, podrá 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. (Ver Plano de Sistema Vial Urbano Metropolitano y Reglamento del Sistema Vial Urbano Metropolitano).

Los retiros laterales y posteriores estarán sujetos a las normas del Reglamento Nacional de Edificaciones y los requerimientos de seguridad de la propia actividad.

30.6 Altura de Edificación

Se adecuarán a las necesidades de la actividad específica, sujetándose a las normas del Reglamento de Seguridad Industrial y otras disposiciones del Ministerio de la Producción que rijan para esta actividad.

30.7 Estacionamiento

La suficiente para el personal y las visitas. Patio de maniobras con solución a su propia necesidad.

Deberá proveerse un mínimo de espacios para estacionamiento de vehículos de carga de acuerdo al análisis de las necesidades del establecimiento. En caso de no contarse con dicho análisis se empeará la siguiente tabla:

De 1 a 500 m2 de área techada	1 estacionamiento
De 501 a 1,500 m2 de área techada	2 estacionamientos
De 1,500 a 3,000 m2 área techada	3 estacionamientos
Más de 3,000 m2 de área techada	4 estacionamientos

30.8 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 31.- Zona de Recreación Pública (ZRP)**31.1 Definición**

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, Campos Deportivos, Juegos Infantiles y similares. Se considera también las zonas ribereñas de los ríos.

31.2 Normas Genéricas

No se permitirá ninguna edificación sobre los Parques que fueron entregados en calidad de Aportes Normativos. Solo se permitirá ocupar hasta el 30% del terreno para fines de recreación activa. Son de carácter intangibles e intransferibles. Su Área mínima es de 800.00m2, y su frente mínimo es de 25.00 ml.

Los Parques Zonales y las Zonas de Recreación Paisajísticas están regulados por la Ley 26371 y su reglamento: "Autorizan a propietarios de terrenos declarados como Parques Zonales para su Utilización para fines Comerciales, de Vivienda y Otros" aprobado por Decreto Supremo N° 06-95-MTC del 02-06-95. Estas zonas estarán sujetas a la ejecución previa de un planteamiento integral dentro del cual se fijará las normas sobre: dimensión de áreas, alturas, tratamientos, coeficientes de edificación, retiros y estacionamientos, debiendo preverse las reservas de área necesaria para su consolidación total.

Se considera las normas establecidas sobre ocupación de playas en la Ley N°26856, y las contenidas en la norma TH.050 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

No se permitirá el asentamiento de actividades urbanas residenciales.

Zona en que se harán programas de forestación, reforestación, u otras acciones que disminuyan el riesgo a que están expuestas.

Artículo 32.- Zona de Servicios Públicos Complementarios

32.1 Definición

Son las áreas urbanas destinadas a la habilitación y funcionamiento de instalaciones destinadas a Educación y Salud. Comprenden usos urbanos existentes y propuestos, destinados a albergar actividades de servicio, apoyo y complemento principalmente al uso residencial.

32.2 Tipo de Servicio Público

Los tipos de servicio público son:

- a) Para Educación: Educación Básica, Educación especial, Educación Superior Tecnológica, Educación Superior Universitaria y Educación Superior Post Grado.
- b) Para Salud: Posta Médica, Centro de Salud, Hospital General y Hospital Especializado.

Estas zonas se regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

Artículo 33.- Educación (E)

33.1 Definición

Corresponde a las áreas destinadas para equipamiento educativo. Comprende los equipamientos para: Educación Básica, Educación Especial, Educación Superior Tecnológica, Educación Superior Universitaria y Educación Superior Post Grado.

33.2 Normas Genéricas

Las áreas destinadas a usos de equipamiento educativo no pondrán 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 (R.N.E.) 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 los centros educativos se ceñirá al Cuadro de Compatibilidad de Usos del Suelo del presente Reglamento.

Artículo 34.- Salud (S)

34.1 Definición

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

34.2 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 (R.N.E.) y las disposiciones del Ministerio de Salud, 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 Postas Médicas requeridas en las áreas de expansión urbana, podrán localizarse en las áreas de aporte de las nuevas habilitaciones.

La localización de nuevos centros educativos se ceñirán al Cuadro de Compatibilidad de Usos del Suelo del presente Reglamento.

Artículo 35.- Zona de Otros Usos Especiales (OU)

35.1 Definición

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

35.2 Tipo de Uso

Los tipos de uso son:

- a) Centros cívicos, dependencias administrativas del Estado, culturales,
- 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.

35.3 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.

Artículo 36.- Zona de Reglamentación Especial (ZRE)

36.1 Definición

Son áreas urbanas y de expansión urbana, con o sin construcción, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico, que serán desarrolladas urbanísticamente mediante Planes Específicos para mantener o mejorar su proceso de desarrollo urbano ambiental.

Se incluyen de esta zonificación, las áreas clasificadas como: áreas urbanas con restricciones, áreas urbanas en alto riesgo físico y/o social y áreas de reserva natural con fines ecológicos, recreacionales, paisajistas y para proyectos especiales de forestación y reforestación.

Artículo 37.- Zona Monumental (ZM)

37.1 Definición

Constituyen un tipo específico de ZRE, en donde se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Las intervenciones en este tipo de zonas se rigen según lo dispuesto en la Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación. Las Zonas Arqueológicas se incluyen en esta zonificación.

Estas zonas ameritarán el desarrollo de Estudios Específicos que normen sus parámetros urbanísticos.

Se consideran zonas monumentales a aquellas zonas arqueológicas tentativas, sujetas a estudios de verificación de restos culturales para su declaración y protección o que poseen restos pre-hispánicos, catalogados así por el Instituto Nacional de Cultura.

37.2 Normas de Protección

Las áreas arqueológicas consideradas como Zona Monumental se rigen por las siguientes normas de protección:

- a) Las Zonas Arqueológicas son intangibles e imprescriptibles de acuerdo a la legislación vigente.
- b) En estas zonas se prohíbe cualquier uso urbano o extraurbano.
- c) Cualquier intervención en estas zonas se realizará sólo con la aprobación del Instituto Nacional de Cultura y con propósito de protección y puesta en valor.

Artículo 38.- Zona Agrícola (ZA)

38.1 Definición

Zonas destinadas exclusivamente para actividades agropecuarias. No sujetas a parámetros edificatorios. Constituida por las áreas rurales.

38.2 Normas Genéricas

- a) En estas zonas queda prohibida toda edificación de tipo permanente o eventual, salvo la vivienda del agricultor.
- b) No se permitirá el asentamiento de actividades urbanas residenciales, sí se permiten actividades complementarias de recreación.

- c) Zona en que se harán programas de forestación, reforestación, defensa ribereña u otras acciones que disminuyan el riesgo a que están expuestas.

CAPITULO III Normas de Habilitación

Artículo 39.- Normas Generales

Los procesos de habilitación de terrenos en áreas de expansión urbana se regirán por las normas establecidas en el presente Título y por las disposiciones contenidas en el Título II del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Artículo 40.- Clases de Habilitación

- 40.1 En el área urbana, se podrá realizar habilitaciones para la localización de las diferentes actividades urbanas, siendo su especificación, la establecida en el Plano de Zonificación de Usos de Suelo:
 - a) Habilitaciones residenciales, que comprende a los diferentes tipos de viviendas en densidad alta, media, baja; así como, para vivienda-taller. Estas habilitaciones podrán ejecutarse sobre terrenos rústicos, mancomunales y con obras mínimas o con construcción simultánea.
 - b) Habilitaciones para uso comercial.
 - c) Habilitaciones para uso de servicios complementarios, que comprende equipamiento para fines educacionales y de salud.
 - d) Habilitaciones para usos industriales, los cuales pueden ser para lotizaciones industriales o para habilitaciones de lotes únicos.
- 40.2 El proceso de habilitación para fines de vivienda, se efectuará de acuerdo con las normas especificadas en el presente Reglamento y complementariamente con lo establecido en el Título II del Reglamento Nacional de Edificaciones.
- 40.3 Para efectos de establecer la compatibilidad de uso de los tipos de habilitación señalados, con las zonas establecidas en el Plano de Zonificación de Usos del Suelo, éstas se regirán por lo especificado en cuadro de compatibilidades para fines de habilitación en zonas urbanas del presente Reglamento.
- 40.4 Toda habilitación o remodelación urbana para uso de vivienda-taller o compatible con el de vivienda, se ajustará a lo dispuesto para cada zona en el presente Reglamento.
- 40.5 En lo que respecta a aportes de áreas, se ajustará a lo dispuesto en el Título II, Capítulo IV, del Reglamento Nacional de Edificaciones.
- 40.6 La habilitación urbana, en lo referente al aspecto vial se adecuará a las secciones de vías establecidas en el Plano de Sistema Vial y el Reglamento del Sistema Vial.
- 40.7 Toda habilitación considerará una compensación de área en los lotes en esquina, a fin de cumplir con los requerimientos de retiros en ambos frentes, de acuerdo a la jerarquía de vías adyacentes.

Artículo 41.- Habilitaciones para Uso de Vivienda

41.1 Definición

Son aquéllas destinadas primordialmente a la edificación de viviendas.

41.2 Tipos

Las Habilitaciones Residenciales se clasifican en:

- a) Habilitaciones para uso de vivienda o Urbanizaciones
- b) Habilitaciones para uso de Vivienda Taller
- c) Habilitaciones para uso de Vivienda Tipo Club
- d) Habilitación y construcción urbana especial

41.3 Requerimientos técnicos de diseño

El diseño de lotización y vías para fines de habilitación, deberá ajustarse a lo siguiente:

- a) El área de lote será igual a lo establecido en las normas de edificaciones que rigen para cada zona tal como se indica en el presente Reglamento.
- b) El diseño de Vías deberá adecuarse tanto en la continuidad de su trazo, como en sus secciones transversales a lo establecido en el Plano de Sistema Vial y Reglamento del Sistema Vial.

Artículo 42.- Aportes para Uso Público

42.1 Normas generales

Las habilitaciones para uso de vivienda, deberán reservar áreas para equipamiento y otros usos de carácter público. Esta reserva de áreas será hecha efectiva mediante el aporte de un porcentaje del área a habilitarse, de acuerdo a lo especificado en el Título II del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Para la aplicación de la densidad bruta y el cómputo de aportes, así como para el pago de tasas o derechos, se tendrá en cuenta el área correspondiente a:

- a) El derecho de Vía correspondiente al Sistema Vial, indicado en el Plano de Sistema Vial y Reglamento del Sistema Vial.
- b) Las áreas destinadas a Usos Especiales y Servicios Públicos Complementarios señalados en el plano de Zonificación de usos de Suelo urbano.
- c) Las áreas que por razones de Protección Ambiental y Seguridad del asentamiento, solo pueden ser utilizadas por fines de arborización y/o recreación (laderas, quebradas, lechos de río, terrenos erosionables, etc.)

42.2 Áreas para aportes

Para fines de aplicación de los porcentajes de aportes mencionados en incisos anteriores, los proyectos de habilitación o trámites de regularización o legalización se deberán ajustar a lo dispuesto en el cuadro de aportes de áreas para fines de recreación pública y servicios públicos complementarios en concordancia con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Edificaciones.

Artículo 43.- Otras Habilitaciones

43.1 Definición

Son aquéllas habilitaciones destinadas a un uso diferente al de vivienda.

43.2 Tipos

Los tipos de habilitaciones son:

- a) Habilitaciones comerciales
- b) Habilitaciones industriales
- c) Habilitaciones para usos especiales
- d) Habilitaciones en riberas y laderas
- e) Reurbanización

El proceso de habilitación para fines distintos a los de vivienda, se efectuará de acuerdo con las normas especificadas en el Título II del Reglamento Nacional de Edificaciones.

CAPITULO IV Jerarquía y Caracterización de Vías

Artículo 44.- Planteamiento General

Para el planteamiento del Sistema Vial Urbano de la Nueva Ciudad de Olmos se ha definido las siguientes categorías jerarquizadas de vías, de acuerdo a su función de articulación e integración que ejercen. Estas son:

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

Artículo 45.- Vías Expresas

Son las vías que articularan la Nueva Ciudad de Olmos con el ámbito distrital y regional; este sistema de vías están conformadas por la vía de acceso y salida del transporte pesado de servicio a la producción agrícola, que esta proyectada desde la nueva panamericana norte, atraviesa los lotes agrícolas subastados hasta llegar al actual centro urbano de Olmos ; así como, la vía de acceso a la nueva ciudad que recorre y atraviesa el eje central y principal de equipamiento.

Artículo 46.- Vías Arteriales

Son definidas en el Planeamiento Integral de la Nueva Ciudad de Olmos, y; son aquéllas que por su posición en la estructura urbana, su magnitud y continuidad, interrelacionan los diferentes sectores urbanos. Se articulan directamente con la Vía de Articulación Regional. Entre sus características se pueden señalar:

- a) 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 arterial se habilitan pasos a desnivel.
- b) Deben tener pistas de servicios laterales, “Vías Auxiliares”, para el acceso a las propiedades.
- c) Se considera un carril exclusivo para vehículos no motorizados (ciclovías).
- d) No se permite estacionamiento vehicular.
- e) El estacionamiento vehicular se ubicara solo en las vías auxiliares.
- f) Amplio separador central, “Zona Verde”, considerando un diseño paisajístico.

Artículo 47.- Vías Colectoras

Se establecen en el Planeamiento Integral de la Nueva Ciudad de Olmos, y; son las vías que integran los sectores y/o barrios internos de la célula urbana (macrolotes), generalmente alberga las actividades comerciales y de servicios a nivel sectorial, debido a los niveles del flujo del tránsito vehicular y peatonal. Se articulan directamente con las vías arteriales. Entre sus características se pueden señalar:

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

Artículo 48.- Vías Urbanas Secundarias

Se establecen a nivel local en el Planeamiento Integral, y; son aquellas que tienen la función de llevar el tránsito a las vías colectoras; y en algunos casos a las vías arteriales, cuando no es posible hacerlo por las vías colectoras. Estas vías conforman circuitos continuos que vinculan los núcleos residenciales de las diferentes áreas de la nueva ciudad, articulándolos con las vías colectoras. Entre sus características se pueden señalar:

- a) Cuentan con señalización horizontal y vertical en las intersecciones con vías locales.
- b) Se permite estacionamiento generalmente controlado; y circulan vehículos que sirven por lo general a áreas comerciales y residenciales.

Artículo 49.- Vías 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 secundarias se conectan entre ellas y con las vías locales principales. En la nueva ciudad de Olmos su función principal es el acceso peatonal a los predios o lotes, permitiendo únicamente el acceso a vehículos de emergencia.

Artículo 50.- Condiciones Generales

Las secciones viales mínimas establecidas para las vías que conforman el Sistema Vial del Planeamiento Integral, son las que se detallan en el presente Capítulo del Reglamento.

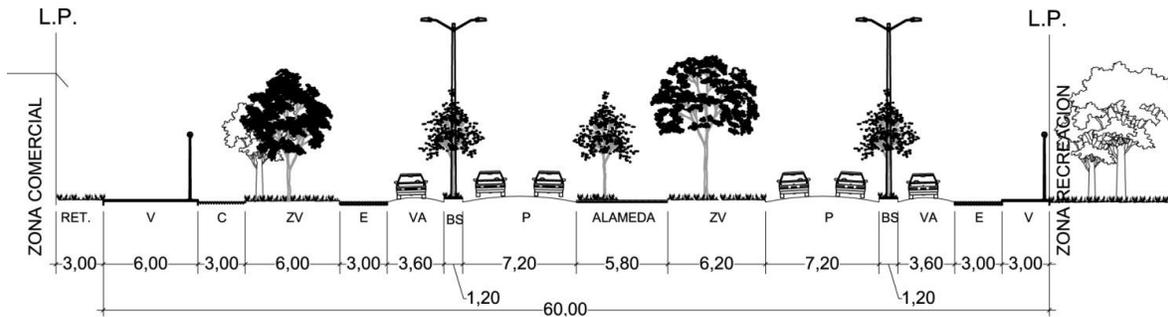
- 50.1 En los casos de vías proyectadas que impliquen soluciones especiales de trazo debidas a las condiciones topográficas del terreno, la Municipalidad programará la realización de estudios específicos que precisen la alternativa técnico - económico más factible introduciendo las adecuaciones que sean necesarias al trazo y sección vial propuestos.
- 50.2 En las zonas urbanas ocupadas o consolidadas cuando, el presente Reglamento no disponga una solución específica los criterios generales de diseño y las dimensiones mínimas establecidas, se adaptarán a las situaciones existentes según cada caso.
- 50.3 De modo general, para casos específicos no previstos en el presente Reglamento, la Municipalidad planteará las normas complementarias y/o modificatorias que los resuelven.
- 50.4 Será responsabilidad de la Municipalidad, el trazado en el terreno y la demarcación de hitos de las vías proyectadas en el Esquema Vial metropolitano, a fin de asegurar las reservas de áreas correspondientes.
- 50.5 La Municipalidad dictará las normas específicas que se refieren a anuncios y publicidad exterior, colocación de mobiliario urbano, instalación de antenas y elementos sobresalientes en azoteas, y otros elementos y aspectos complementarios relacionados con el uso ordenado y ornato de las vías y espacios públicos y su entorno visual.

Artículo 51.- Criterios de Diseño para Vías Expresas

- 51.1 La vía expresa incluirá en el diseño de su sección dentro de las áreas urbanas y urbanizables, pistas de servicios “Vía Auxiliar” para el tránsito local, diferenciado del tránsito pesado de paso.
- 51.2 La conexión de la expresa con el sistema Vial Urbano de la ciudad deberá realizarse mediante intercambios viales que permitan la fluidez del tránsito, según las condicionantes físicas espaciales así como su ubicación estratégica.
- 51.3 Las dimensiones mínimas para las vías expresas son:

Vereda	(V)	6.00 Metros
Ciclovía	(C)	3.00 Metros
Zona verde	(ZV)	6.00 Metros

Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Principal	(P)	7.20 Metros
Alameda	(ALAMEDA)	5.80 Metros
Zona Verde	(ZV)	6.20 Metros
Vía Principal	(P)	7.20 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vereda	(V)	3.00 Metros



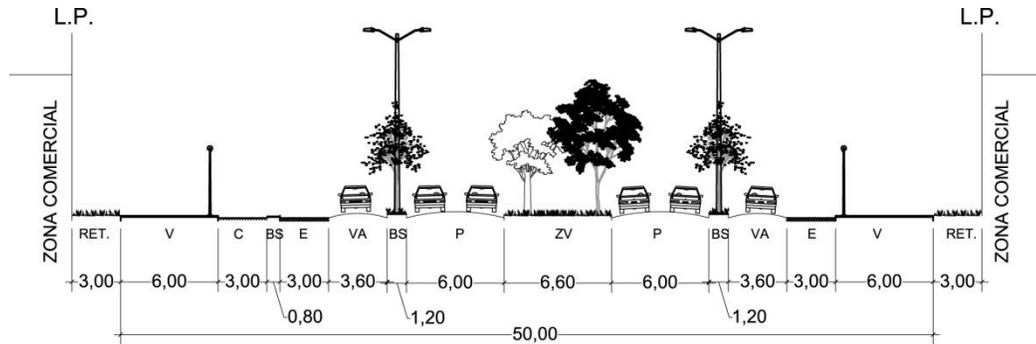
Artículo 52.- Criterios de Diseño para Vías Arteriales

- 52.1 En las vías arteriales que separan habilitaciones con uso comercial se proponen secciones con veredas de sección generosa con criterios de diseño establecidos en este Reglamento.
- 52.2 En las vías que separan habilitaciones con uso industrial a un lado se proponen secciones con una gran franja de aislamientos central, que minimice los impactos generados por dicha actividad.
- 52.3 Las dimensiones mínimas para las vías arteriales son:

a. En zona comercial.

Vereda	(V)	6.00 Metros
--------	-----	-------------

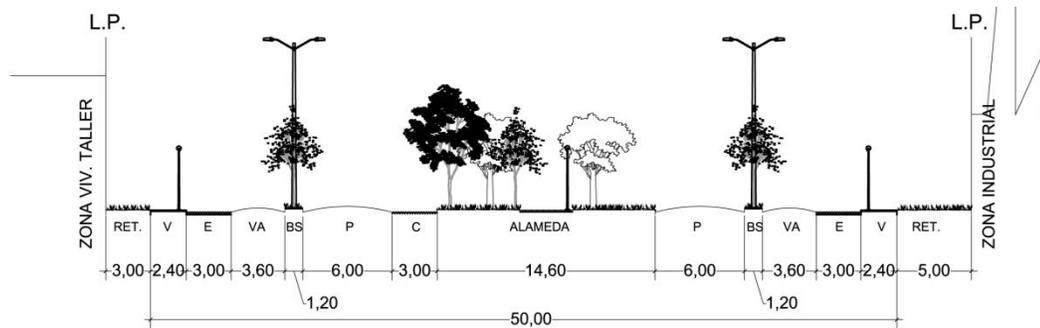
Ciclovia	(C)	3.00 Metros
Borde de seguridad	(BS)	0.80 Metros
Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Zona verde	(ZV)	6.60 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vereda	(V)	6.00 Metros



b. En zona industrial.

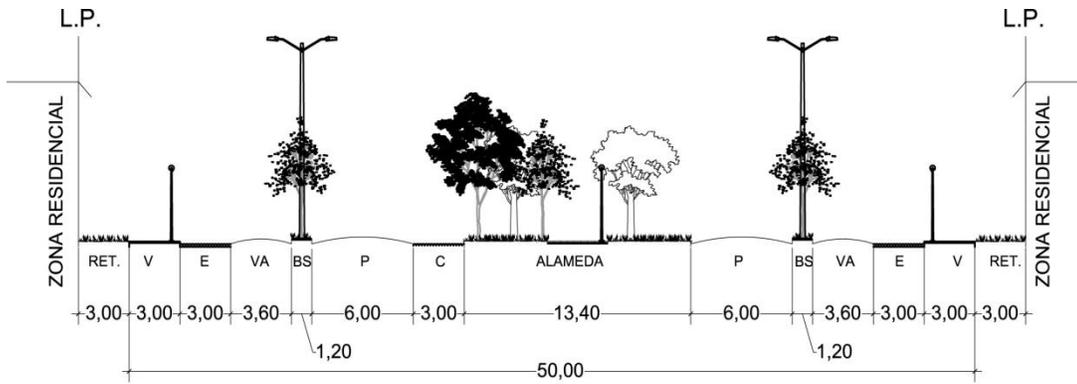
Vereda	(V)	2.40 Metros
Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Ciclovia	(C)	3.00 Metros

Zona verde	(ZV)	14.60 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vereda	(V)	2.40 Metros



c. En zona residencial.

Vereda	(V)	3.00 Metros
Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Ciclovía	(C)	3.00 Metros
Zona verde	(ZV)	13.40 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Auxiliar	(VA)	3.60 Metros
Estacionamiento	(E)	3.00 Metros
Vereda	(V)	3.00 Metros

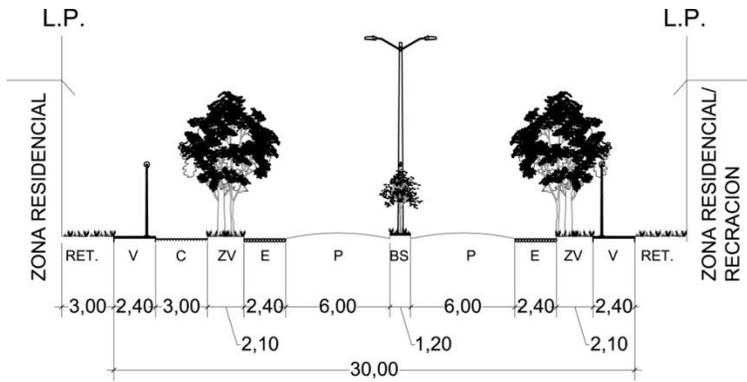


Artículo 53.- Criterios de Diseño para Vías Colectoras

Las dimensiones mínimas para las vías arteriales son:

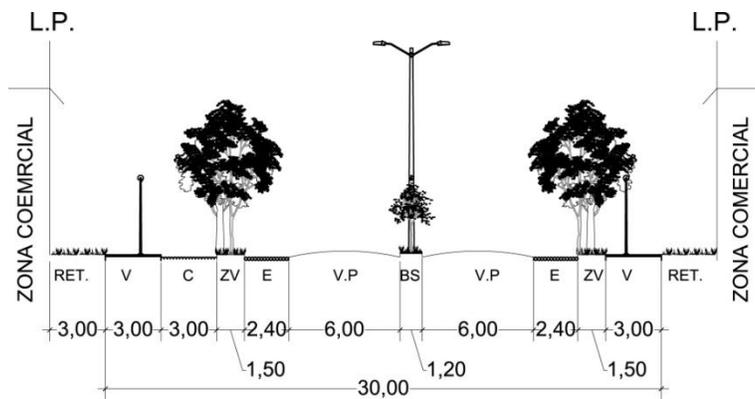
a. En zona residencial.

Vereda	(V)	2.40 Metros
Ciclovía	(C)	3.00 Metros
Zona verde	(ZV)	2.10 Metros
Estacionamiento	(E)	2.40 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Estacionamiento	(E)	2.40 Metros
Zona verde	(ZV)	2.10 Metros
Vereda	(V)	2.40 Metros



b. En zona comercial

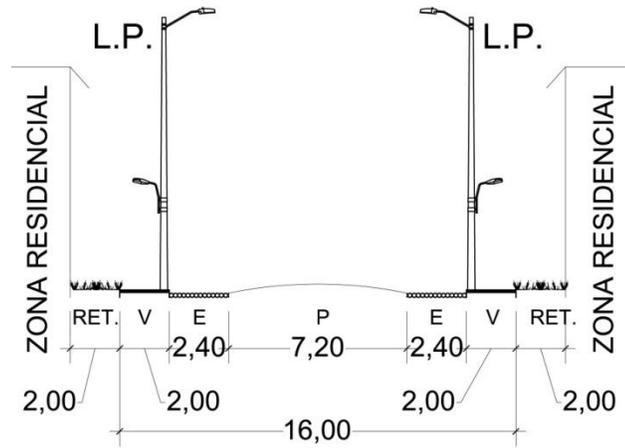
Vereda	(V)	3.00 Metros
Ciclovía	(C)	3.00 Metros
Zona verde	(ZV)	1.50 Metros
Estacionamiento	(E)	2.40 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Borde de seguridad	(BS)	1.20 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Estacionamiento	(E)	2.40 Metros
Zona verde	(ZV)	1.50 Metros
Vereda	(V)	3.00 Metros



Artículo 54.- Criterios de Diseño para Vías Urbanas Secundarias

Las dimensiones mínimas para las vías arteriales son:

Vereda	(V)	2.00 Metros
Estacionamiento	(E)	2.40 Metros
Vía Principal	(P)	7.20 Metros
Estacionamiento	(E)	2.40 Metros
Vereda	(V)	2.00 Metros

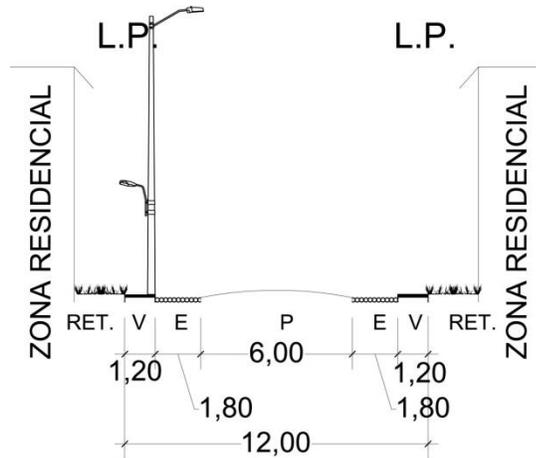


Artículo 54.- Criterios de Diseño para Vías Locales

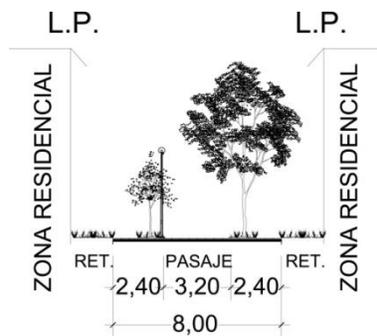
Las dimensiones mínimas para las vías arteriales son:

a. En vías vehiculares

Vereda	(V)	1.20 Metros
Estacionamiento	(E)	1.80 Metros
Vía Principal	(P)	6.00 Metros
Estacionamiento	(E)	1.80 Metros
Vereda	(V)	1.20 Metros



b. En vías peatonales



CAPITULO V Normas complementarias

Artículo 55.- Retiros

55.1 Zonas Residenciales

- | | |
|--|--------|
| a) Lotes con frente a vía articulación regional | 5.00 m |
| b) Lotes con frente a vías urbanas metropolitanas | 3.00 m |
| c) Lotes con frente a vías urbanas principales | 3.00 m |
| d) Lotes con frente a vías urbanas secundarias y vías locales. | 2.00 m |

55.2 Zonas industriales

- | | |
|--|---------|
| a) Industria Elemental | 3.00 m. |
| b) Servicios industriales e industria Liviana (no molesta) | 4.50 m. |
| c) Gran Industria (molesta) | 6.00 m. |

- 55.3 Zonas Comerciales
De modo general se exigirá retiro: en los casos que la Municipalidad lo considere necesario por razones de demanda de estacionamiento podrá exigir un retiro de 3.00 m. que sumados a la berma lateral de la vía correspondiente deberán destinarse a estacionamiento perpendicular con una profundidad mínima de 5.40 en todos los casos la solución proyectada debe asegurar la continuidad de la vereda.
- 55.4 En las zonas consolidadas no se exigirá retiros si no los hubiera salvo en los casos que la Municipalidad fije específicamente la línea de fachada.
- 55.5 En determinadas vías por su importancia en la estructura vial de la ciudad, la Municipalidad podrá exigir retiros mayores por razones de ornato o de reserva para ensanche futuro de vías.
- 55.6 Todos los retiros deben ser tratados preferentemente como áreas verdes y no podrá ejecutarse en ellos edificaciones techadas permanentes.

Artículo 56.- Arborización

- 56.1 En todas las vías será obligatoria la arborización en bermas laterales de estacionamiento o en la franja externa de las veredas cuando su ancho lo permita.
- 56.2 Las bermas centrales se arborizarán cuando su ancho y las necesidades de visibilidad del tránsito vehicular lo permitan.

Artículo 57.- Ciclovías

El ancho mínimo para una Ciclovía en sentido unidireccional será de 2.00m y en sentido bidireccional de 2.50m, sin considerar sardineles y espacio para adicional por obstáculos..

CAPITULO VI Mobiliario Urbano

Artículo 58.- Generales

- 58.1 Las disposiciones del presente Reglamento, rigen en todo lo concerniente al mobiliario urbano y en todo lo relativo a su entorno.
- 58.2 Toda habilitación y/o modificación de vías, plazas, ambientes públicos debe contar con la autorización de la Municipalidad Distrital de Olmos.
- 58.3 Se habilitarán los pisos y pavimentos de las plazas, calzadas y veredas con elementos cuyas formas y calidades sean adecuadas al tránsito y acordes con el carácter del ambiente.
- 58.4 El tratamiento de adoquinado y piedras para calzadas y veredas, en los casos que determine la Municipalidad Distrital de Olmos.

El alumbrado monumental de Plazas, Parques y Edificios principales, se debe llevar a cabo con la instalación de artefactos que garanticen un adecuado nivel de iluminación y que no produzcan distorsiones de color, ni de escala en el ambiente en que se ubiquen. Así mismo, se debe evitar todos los tendidos aéreos de las líneas de instalaciones eléctricas y telefónicas.

- 58.5 En todos los espacios públicos (vías, plazas, plazuelas, pasajes), se debe considerar y diseñar el Mobiliario Urbano, a fin de obtener el máximo aprovechamiento plástico y funcional de área.
- 58.6 El Mobiliario Urbano incluye ordenamiento, e instalación de elementos en la nueva ciudad (papeleras, señalización, marquesinas, carteleras, puestos de ventas de diarios, estancillos golosinas, cabinas telefónicas, etc.).
- 58.7 Para hacer efectiva, su iniciativa, las personas, instituciones públicas o privadas, deberán previamente poner en conocimiento, coordinar y obtener la autorización de la municipalidad respectiva, para ejecutar los trabajos o en el mobiliario urbano de la ciudad de Trujillo.
- 58.8 El incumplimiento de las normas establecidas en la presente ordenanza constituye infracción y dará lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes.
- 58.9 La sanción se aplicará a las personas o instituciones públicas o privadas que no cumplan con solicitar la autorización municipal o no mantenga en buen estado de presentación el mobiliario a su cargo.

Artículo 59.- Tipos de Mobiliario

Los tipos de Mobiliario Urbano son las siguientes:

- 59.1 Puestos de Servicio Público:
- a) Para la venta de revistas, periódicos y libros
 - b) Para lustrar calzado
 - c) Para la información turística
 - d) Para venta de cigarrillos, loterías.
 - e) Para venta de golosinas
- 59.2 De Información:
- a) Placas de nomenclatura vial
 - b) Placas informativas
 - c) Carteles Municipales
 - d) Vitrinas de casas comerciales
- 59.3 De descanso y recreación:
- a) Bancas
 - b) Pérgolas y jardineras.
 - c) Juegos infantiles
- 59.4 De iluminación:
- a) Postes

- b) Faroles
- c) Luminarias
- d) Reflectores

59.5 De tránsito:
Semáforos vehiculares y peatonales.

- 59.6 Otros:
- a) Papeleras
 - b) Cabinas Telefónicas
 - c) Paraderos
 - d) Servicios Higiénicos
 - e) Jardineras.

Artículo 60.- Uso del Espacio Público

- 60.1 La Municipalidad definirá la instalación de puestos para la venta de periódicos, revistas, libros, cigarrillos, lotería, convenientemente ubicados en Plazas, Plazuelas, Avenidas y Calles, de acuerdo a un plan de distribución de este mobiliario debidamente aprobado.
- 60.2 Se pueden instalar mesas exteriores de restaurantes en la vía pública previo permiso municipal.
- 60.3 Se prohíbe ubicar en los espacios públicos elementos que obstaculicen la actividad urbana, así como la instalación y uso de megáfonos, radiolas y otros artefactos que perturben la tranquilidad del vecindario y usuarios.

Artículo 61.- Anuncios

- 61.1 Anuncio es aquel elemento que se coloca provisional o permanentemente, con el objeto de promover o anunciar algo.
- 61.2 La instalación de todo anuncio requiere de autorización municipal. No podrá instalarse avisos publicitarios que obstaculicen tránsito peatonal en la vía pública.
- 61.3 En el perímetro de las Plazas, Plazuelas, Alamedas, Paseos y todo ambiente urbano, sólo se permiten anuncios en proporción y armonía con el inmueble o ambiente autorizados por la Municipalidad.
- 61.4 Para tal efecto, se considera como perímetro, la línea de frontera o fachada de los inmuebles cuyos frentes forman del ambiente.
- 61.5 Se permite el uso del símbolo que identifica a las instituciones públicas estatales (Juzgados, Municipalidades, Prefecturas, Gobernaciones, Colegios y otros).
- 61.6 Las áreas de mayor seguridad en caso de sismo, deben estar señaladas. Para ello dichas áreas deben delimitarse mediante diseño especial de los elementos que la conforman.

- 61.7 Los lugares que sean peligrosos debido a obras en ejecución o daños en las construcciones, deben ser señalados como tales para prevenir a las personas que transiten por el lugar.
- 61.8 En los inmuebles de entorno, los anuncios de actividades comerciales, negocios, servicios, recreación, profesión u ocupación, deben sujetarse a las disposiciones municipales y del INC, según el caso.
- 61.9 En todos los casos, los anuncios deben sujetarse de manera adecuada para evitar accidentes ocasionados por desprendimientos y no deben sobresalir más de 0.15 mts. del parámetro de fachada.
- 61.10 La colocación de anuncios en los inmuebles de Valor Monumental, y del Centro Histórico, quedará sujeta a la normatividad establecida por el INC y a un Plan Específico de manejo del Centro Histórico, respectivamente..
- 61.11 A los edificios de departamentos y los que sean adaptados a esta función, se les permite tener un anuncio exterior que identifique el inmueble y un directorio en el interior de la zona de ingreso.
- 61.12 Todo anuncio de actividad fuera del lugar donde se realizan, se hará únicamente en las carteleras municipales.
- 61.13 En la vía pública, en las construcciones o sobre ellas, queda prohibido exponer cualquier otro tipo de anuncio, pancartas, afiches, carteles o elementos volumétricos.

Artículo 62.- Señales de Tránsito

- 62.1 Las señales de tránsito deben de preferencia, ubicarse sobre los muros de construcciones.
- 62.2 Si fuera necesaria la presencia simultánea de más de una señal de tránsito, éstas deben agruparse verticalmente sobre el muro.
- 62.3 Las marcas en la calzada que indican separación de senderos, separación de sentidos de circulación, prohibición de estacionamiento, zonas de seguridad, línea de parada y cruce peatonal, deben formar parte del diseño del pavimento.
- 62.4 Los semáforos, deben ser instalados sobre pedestales con montaje vertical o sobre los brazos (anclados en las construcciones) con montaje horizontal o vertical. Las cajas o soportes deben ser pintados de color negro mate.
- 62.5 Para facilitar el libre tránsito de personas con limitaciones físicas, se deben adoptar los símbolos señalados en las Normas Técnicas de Adecuación Urbanística y Arquitectónica para personas con discapacidad (Resolución Ministerial N° 069-2001-MTC/15.04).

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Altura de Edificación.-

Es la altura máxima en metros que puede alcanzar una edificación a partir del nivel de la vereda pública. Se mide en el punto más alto de la vereda del frente principal de acceso de personas al inmueble a edificar, sobre el límite de propiedad. La altura total incluye el parapeto superior sobre el último nivel edificado. En caso que exista acceso por dos frentes de distinto nivel se tomará el nivel más alto.

Aporte de Urbanización.-

Es la contribución obligatoria y gratuita de un porcentaje del área bruta total del terreno a ser habilitado, destinado como reserva de área para Servicios públicos complementarios y para uso recreacional. Se calcula de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Nacional de Edificaciones.

Área Urbana.-

Es la superficie de un territorio destinada a albergar las actividades urbanas. Constituye el territorio sujeto a las disposiciones legales sobre Acondicionamiento y Desarrollo Urbano.

Área de Expansión Urbana.-

Son las áreas señaladas para el crecimiento urbano, en la clasificación general del suelo, para cubrir las demandas del incremento poblacional de la ciudad, según el horizonte de planeamiento trazado.

Área Libre de Lote.-

Porcentaje mínimo de la superficie de lote que no debe estar construida ni techada.

Área Mínima Normativa de Lote.-

Es la mínima superficie del predio o lote que se establece para cada zona de usos del suelo, y constituye la unidad básica para la aplicación de normas de zonificación.

Coeficiente de Edificación.-

Índice que multiplicado por el área del lote o predio, permite establecer el máximo de área construible, sin considerar los estacionamientos ni sus áreas tributarias.

Densidad.-

Es un indicador de la intensidad con que es usado el suelo urbano en las zonas residenciales. La densidad se expresa en habitantes por hectáreas.

$$\text{Densidad} = \frac{\text{Población}}{\text{Área}} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de Habitantes}}{\text{N}^\circ \text{ de Hectáreas}} = \frac{\text{Hab.}}{\text{Há.}}$$

Densidad Bruta.-

Es la población que habita en una determinada área que abarca las manzanas, pistas, veredas, áreas libres urbanas, equipamiento, otros usos, etc.; es la relación entre el número de habitantes y la superficie total del predio urbano.

Se aplica para fines de habilitación urbana y se considera, para efectos de su cálculo, el promedio de cinco (5) habitantes por unidad de lote, vivienda o departamento.

Se expresa en: $\frac{\text{Hab.}}{\text{Há.}}$ Bruta

Densidad Neta.-

Es la población que habita en un área utilizada exclusivamente para vivienda; descontando las áreas ocupadas por vías, parques, equipamiento, otros usos, etc. Es la relación entre el número de habitantes y el área total del predio o lote habilitado.

Para el cálculo de la densidad habitacional, de acuerdo al art. 5 del RNE, el número de habitantes de una vivienda, depende del número de dormitorios, según lo siguiente:

Vivienda	Número de Habitantes
De un dormitorio	2
De dos dormitorios	3
De tres dormitorios o más	5

Se expresa en: $\frac{\text{Hab.}}{\text{Há.}}$ = Neta

Estacionamiento.-

Número de espacios mínimos para el estacionamiento de vehículos. Estos espacios deberán reservarse dentro de los límites del lote o en zonas expresas de acuerdo a la reglamentación.

Frente Normativo de Lote.-

Longitud mínima recomendable para el frente de lote o predio.

Habilitación Urbana.-

Es el proceso de cambio de uso de la tierra para fines urbanos, que requiere la ejecución de diversas obras de infraestructura y servicios urbanos.

Habilitación Urbana para Uso Residencial.-

Toda habilitación urbana destinada a la construcción de viviendas y sus servicios complementarios.

Habilitación Urbana para Uso Industrial.-

Toda habilitación urbana destinada a la construcción de locales industriales y sus servicios complementarios.

Infraestructura Urbana.-

Son las instalaciones necesarias para el óptimo desarrollo de las actividades urbanas; comprende básicamente las redes de agua potable, de desagüe, de energía eléctrica y vías urbanas.

Línea de Propiedad.-

Es la línea que delimita el lote o predio del espacio público (vía, parques, etc.)

Línea Municipal de Fachada.-

Es la línea que delimita el plomo de las fachadas en un espacio urbano (calles, plazas, alamedas, etc.).

Plano de Clasificación General de Suelos.-

Esquema donde se establece la planificación de ocupación territorial del ámbito metropolitano. Instrumento básico para dirigir las acciones de responsabilidad pública y privada en todo el ámbito de aplicación del Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano, que trasciende del ámbito netamente urbano. Tiene la finalidad de establecer el marco territorial necesario para la Propuesta de Zonificación Urbana, referida al ámbito urbano de cada distrito del área metropolitana.

Plano de Zonificación.-

Es la distribución normativa de los usos de suelos de la ciudad y constituye el instrumento básico para el planeamiento del desarrollo urbano. Se complementa con el Reglamento de Zonificación y el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas.

Reglamento de Zonificación.-

Instrumento técnico, normativo y legal de la Zonificación Urbana que establece las características de los usos del suelo en cada una de las zonas señaladas en el Plano de Zonificación Urbana y, especifica las densidades de población, las dimensiones de lotes, porcentajes de áreas libres, retiros, estacionamientos y características de la habilitación de las áreas de expansión.

Retiros.-

Es la separación obligatoria entre la línea de propiedad y la línea municipal tomada esta distancia en forma perpendicular a ambas líneas y a todo lo largo del frente o de los frentes del lote.

Uso del 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.

Calzada.-

Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

Carril.-

Franja longitudinal en que está dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con ancho suficiente para la circulación de una fila de vehículos.

Berma.-

Franja longitudinal, pavimentada o no, comprendida entre el borde exterior de la calzada y la cuneta o talud.

Derecho de Vía.-

Faja de ancho variable dentro de la cual se encuentra comprendida la carretera y todas sus obras accesorias.
La propiedad del terreno para Derecho de Vía será adquirido por el Estado, cuando ello sea preciso, por expropiación o por negociación con los propietarios.

Eje.-

Línea que define el trazado en planta o perfil de una carretera, y que se refiere a un punto determinado de su sección transversal.

Ovalo o Rotonda.-

Intersección dispuesta en forma de anillo (generalmente circular) al que acceden, o del que parten, tramos de carretera, siendo único el sentido de circulación en el anillo.

Sección Transversal.-

Corte ideal de la carretera por un plano vertical y normal a la proyección horizontal del eje, en un punto cualquiera del mismo.

Separador Central.-

Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas, no destinada a la circulación.

Vereda o Acera.-

Franja longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

Vía de Servicio.-

Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede ser con sentido único o doble sentido de circulación.

Ciclocarril.-

Carril acondicionado para la circulación exclusiva de bicicletas, separado del tráfico vehicular mediante señalización.

Ciclo vía.-

Vía construida para la circulación exclusiva de bicicletas y que está separada físicamente tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

Derecho de Vía.-

Faja de ancho variable dentro de la cual se encuentra comprendida la carretera y todas sus obras accesorias. La propiedad del terreno para Derecho de Vía será adquirida por el Estado, cuando ello sea preciso, por expropiación o por negociación con los propietarios.

Intersección vial.-

Cruce de dos o más vías.

Óvalo o Rotonda.-

Intersección dispuesta en forma de anillo (generalmente circular) al que acceden, o del que parten, tramos de vías, siendo único el sentido de circulación en el anillo.

Pavimento.-

Estructura construida sobre la subrasante, para: (i) brindar soporte, confort y seguridad al tránsito de vehículos; (ii) resistir y distribuir los esfuerzos al terreno, originados por los vehículos; (iii) mejorar las condiciones de comodidad y seguridad para el tránsito. Está conformada por capas: de sub base, base y superficie de rodadura.

Plataforma.-

Ancho total de la vía a nivel de subrasante.

Pendiente.-

Inclinación de una rasante en el sentido de avance.

Peralte.-

Inclinación transversal hacia un lado, que se construye en las zonas en curva o en transición de tangente a la curva en toda la plataforma, con la finalidad de absorber los esfuerzos tangenciales del vehículo en marcha y facilitar el drenaje lateral de la vía.

Rasante.-

Nivel superior del pavimento terminado. La línea de rasante generalmente se ubica en el eje de la vía.

Sardinel.-

Encintado de concreto, asfalto, piedra u otros materiales, que sirve para delimitar la calzada o la plataforma de la vía.

Señalización Horizontal y Vertical.-

Conjunto de dispositivos visuales destinados al control del tránsito (reglamentar, informar y prevenir)

Separador.-

Elemento físico de la vía que separa longitudinalmente la circulación de vehículos en sentido contrario o en el mismo sentido. Según el caso pueden ser separadores centrales o laterales.

Vía de servicio.-

Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede ser con sentido único o doble sentido de circulación.