

**PLAN DE DESARROLLO URBANO  
DE LIMA ESTE**

LIMA ESTE  
**PLAN  
URB**



**REGLAMENTO DEL SISTEMA VIAL  
METROPOLITANO**

**JUNIO 2022**



MUNICIPALIDAD DE  
**LIMA**



Instituto  
Metropolitano  
de Planificación



## ANEXO 6.1.5.3 REGLAMENTO DEL SISTEMA VIAL METROPOLITANO

### REGLAMENTO DEL SISTEMA VIAL METROPOLITANO DE LIMA

#### CONSIDERACIONES GENERALES

##### Artículo n°1: Objetivo

El presente Reglamento del Sistema Vial Metropolitano de Lima tiene como objetivo definir las condiciones generales de diseño y las secciones normativas mínimas de las vías que conforman el Sistema Vial del área metropolitana.

##### Artículo n°2: Finalidad

El Reglamento tiene como finalidad cumplir lo siguiente:

2.1 Clasificar las vías de carácter funcional, es decir, la clasificación se basa en la función que cumple cada una de las vías dentro de la estructura urbana de Lima Metropolitana.

2.2 Configura las secciones viales priorizando, los modos de transporte más sostenible: a pie, bicicleta y transporte público.

2.3 Mejorar la capacidad vial del Sistema Vial Metropolitano normando módulos de la sección vial normativa adecuados y continuidad de ejes viales.

##### Artículo n°3: Ámbito de aplicación

El ámbito es de aplicación obligatoria en todas las entidades públicas y privadas que ejercen jurisdicción en el ámbito de Lima Metropolitana, en los siguientes instrumentos de gestión territorial y estudios:

- Instrumento de Acondicionamiento Territorial
- Instrumentos de Planificación Urbana
- Instrumentos de Planificación Urbana Complementarios
- Otros planes maestros o temáticos que los Planes de Acondicionamiento Territorial y los Planes de Desarrollo Urbano definan

Otros estudios habilitaciones urbanas, estudios de impacto ambiental, estudios de impacto vial, entre otros, dentro del ámbito de Lima Metropolitana.

Todos los procesos deben cumplir con lo estipulado en el presente Reglamento y en concordancia con los demás instrumentos y normas de carácter local, provincial/regional y nacional.

##### Artículo n°4: Definición de términos

4.1 **Derecho de vía:** en adelante, **DV**; es la faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera y todos los elementos que la conforman, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva. Las obras necesarias para garantizar la seguridad y funcionamiento hidráulico en los ríos, quebradas y otros cursos de agua, no están limitadas a la indicada faja del terreno que constituye el Derecho de Vía.

4.2 **Sección vial normativa:** en adelante, **SVN**; Es la representación de una sección de la vía en forma transversal al eje y a distancias específicas, que nombra y dimensiona los elementos que conforman la misma, dentro del Derecho de Vía. La sección vial normativa está conformada por la distribución de los usos de desplazamiento o mobiliario urbano tales como: aceras, bermas, calzada, ciclovías o ciclo carril, sistema de drenaje (cunetas, alcantarillas, zanja de coronación badenes y otros) y obras complementarias (muros, ductos y cámaras para fibra óptica, elementos del sistema de señalización, seguridad vial e infraestructura para dispositivo de control de tránsito inteligente y otros).

4.3 **Trazo vial:** en adelante, **TV**; es la expresión en planta (alineamiento horizontal) y de perfil (alineamiento vertical) del derecho de vía, contiene el detalle de los requerimientos especiales superficiales del diseño geométrico vial (alineamientos, radios de curvatura, etc.).

## TITULO I

### JERARQUÍA VIAL

#### Artículo n°5: Planteamiento general

La estructuración del Sistema Vial Metropolitano de Lima se ha definido bajo la siguiente jerarquía, de acuerdo con su función de articulación e integración que ejercen dentro del área urbana:

Sistema vial metropolitano:

Vías expresas:

- Vías Expresas nacionales/regionales
- Vías Expresas Metropolitanas
- Vías Semi expresas

Vías arteriales

Vías colectoras

- Vías Colectoras Interdistritales
- Vías Colectoras Distritales

Sistema vial local:

Vías locales

- Vías Locales Principales
- Vías Locales Secundarias

#### Artículo n°6: De la clasificación del Sistema Vial Metropolitano

##### a. Vía Expresa Nacional/Regional:

Las Vías Expresas Nacionales/Regionales forman parte del Sistema Nacional de Carreteras e integran la Red Metropolitana de Lima con el resto del país, sirviendo también al transporte interprovincial de pasajeros y el de carga. Simultáneamente, articulan el territorio metropolitano a través del tránsito entre extensas zonas de vivienda e importantes concentraciones comerciales e industriales; sirven también a las propiedades vecinales mediante rampas y vías auxiliares de diseño especial.

Sus calzadas principales sirven exclusivamente al tránsito de paso, soportan gran volumen de vehículos con circulación de alta velocidad en condición de tránsito libre e ininterrumpido, separador central estrictamente cerrado, sin permitirse giros en U. No se permiten cruces al mismo nivel con otras vías, los que deben efectuarse mediante pasos a desnivel o intercambios viales especialmente diseñados.

Se posibilita su utilización por vehículos livianos y pesados sirviendo al transporte internacional, nacional, regional, interprovincial. El transporte público metropolitano de pasajeros está restringido, salvo que sea por calzadas segregadas exclusivas y estaciones especialmente diseñadas para garantizar la condición de tránsito libre.

No se permite la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados de dos o tres ruedas, salvo por las franjas de servicio local y en carriles especiales.

##### b. Vía Expresa Metropolitana:

Las Vías Expresas Metropolitanas sirven directamente al área urbana metropolitana.

Sus calzadas principales sirven exclusivamente al tránsito de paso, soportan gran volumen de vehículos con circulación de alta velocidad en condición de tránsito libre e ininterrumpido, separador central estrictamente cerrado, sin permitirse giros en U. No se permiten cruces al mismo nivel con otras vías, los que deben efectuarse mediante pasos a desnivel o intercambios viales especialmente diseñados.

El tránsito de carga en ellas está restringido, salvo autorización expresa. El transporte público de pasajeros está restringido, salvo que se realice por calzadas segregadas exclusivas y estaciones especialmente diseñadas para garantizar la condición de tránsito libre.

No se permite la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados de dos o tres ruedas, salvo por las franjas de servicio local y en carriles especiales.

#### **c. Vías Semi Expresas:**

Son aquellas vías que tienen las características de expresas con algunas limitaciones que imposibilitan el cumplimiento de todas las condiciones de estas. Preferentemente deben contar con calzadas principales y de servicio y separador central.

Sus calzadas principales sirven principalmente al tránsito de paso, con circulación preferentemente ininterrumpida e intersecciones a desnivel, aunque pueden contar con algunas a nivel, necesariamente semaforizadas.

Transporte público de pasajeros permitido por carriles especiales de la calzada y paraderos diseñados garantizando la no interrupción del tránsito en la calzada. Transporte de Carga restringido, salvo autorización expresa.

No se permite la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados de dos o tres ruedas, salvo que se encuentre autorizado técnicamente por el organismo competente de la Municipalidad Metropolitana de Lima o que ello se efectúe por las franjas de servicio local y en carriles especiales.

#### **d. Vías Arteriales:**

Son aquellas que, sirviendo también principalmente al tránsito de paso, llevan asimismo apreciables volúmenes de tránsito entre áreas principales de generación de tránsito y a velocidades medias de circulación.

Usualmente las intersecciones de las Vías Arteriales con otras vías principales deben considerarse a nivel, contando con un sistema de semaforización, aunque a grandes distancias pueden requerirse pasos a desnivel y/o intercambios viales que garanticen una mejor velocidad de circulación. El diseño de las intersecciones deberá considerar preferentemente carriles adicionales para giros que permitan aumentar la capacidad de la vía.

Por su condición, las Vías Arteriales sirven fundamentalmente al transporte público debidamente autorizado, el cual debe desarrollarse preferentemente por buses. Cuando el derecho de vía así lo permita, el transporte público debe realizarse por calzadas exclusivas o por carriles segregados y con paraderos debidamente diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito directo.

Se permite la circulación de todo tipo de vehículos, salvo disposición en contrario emitida por el organismo competente de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Para el caso de los corredores de transporte no se permite la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados de dos o tres ruedas, salvo que se encuentre autorizado técnicamente por el organismo competente de la Municipalidad Metropolitana de Lima o que ello se efectúe por las franjas de servicio local y en carriles especiales.

Las Vías Arteriales deberán tener preferentemente vías de servicio laterales para el acceso a las propiedades, pudiendo en todo caso, contar con carriles laterales adicionales. En las áreas centrales u otras sujetas a limitaciones de sección, podrán no tener vías de servicio.

#### **e. Vías Colectoras Interdistritales:**

Las Vías Colectoras Interdistritales son las que cumplen la función colectora uniendo varios distritos o resultan principales por su longitud y ubicación.

Son aquellas que tienen por función llevar el tránsito desde un sector urbano hacia las vías arteriales y/o vías expresas. Sirven por ello también a una buena proporción del tránsito de paso, aunque también al de acceso a las propiedades adyacentes.

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

Las Vías Colectoras Interdistritales pueden servir también al transporte público de pasajeros debidamente autorizado por la Municipalidad Metropolitana de Lima, el cual debe contar con paraderos especialmente diseñados.

Se permite la circulación de todo tipo de vehículos, salvo disposición en contrario emitida por el organismo competente de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

#### **f. Vías Colectoras Distritales:**

Las Vías Colectoras Distritales son las que cumplen la función colectora al interior de un distrito o en tramos de poca longitud.

Son aquellas que tienen por función llevar el tránsito desde un sector urbano hacia las vías Colectoras Interdistritales, vías Arteriales y/o vías Expresas. Sirven por ello tanto al tránsito de paso como al de acceso a las propiedades adyacentes.

El flujo de tránsito es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas en los cruces con otras vías.

Las Vías Colectoras pueden servir también al transporte público de pasajeros debidamente autorizado por la Municipalidad Metropolitana de Lima, el cual debe contar con paraderos especialmente diseñados.

Se permite la circulación de todo tipo de vehículos.

### **Artículo n°7: De la clasificación del Sistema Vial Local**

#### **7.1 Vías locales**

Son aquellas cuya función es proveer acceso a los predios o lotes adyacentes. La competencia en la ejecución de las vías locales corresponde a las municipalidades distritales. Para la ejecución de las obras correspondientes, las municipalidades distritales deberán contar con la autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima, de acuerdo con su competencia en el tránsito y la circulación en todas las vías de la Provincia de Lima.

Son aquellas cuya función es proveer acceso a los predios o lotes adyacentes. Sirven al tránsito local, con bajas velocidades. Se prioriza el movimiento peatonal y de vehículos menores no motorizados, se admitirá circulación vehicular restringida en vías con ancho mínimo de 8 metros, en las cuales habrá prelación de circulación para los peatones. El transporte público y de carga está restringido, salvo autorización expresa de la autoridad competente. Las Vías Locales Principales son aquellas que, por su mayor importancia, ya sea por su uso (transporte no motorizado, transporte público o privado) o por sus mejores características físicas, se seleccionan como las principales.

Las Vías Locales secundarias constituyen todo el resto de las vías locales que sirven para proveer el acceso a los predios o lotes adyacentes.

## TÍTULO II: CONSIDERACIONES PARA LAS SECCIONES VIALES NORMATIVAS

### Artículo n°8: Medidas mínimas para secciones viales normativas

8.1 En las vías metropolitanas consolidadas la sección vial normativa está referida a la sección mínima existente, por lo que, la Municipalidad Metropolitana de Lima dispondrá las adecuaciones de las secciones viales respetando los anchos mínimos establecidos por la norma que corresponda y la propuesta de la Tabla 1 y según la sección vial que se presenta en el Anexo n°1 del presente reglamento.

8.2. En las vías locales en habilitaciones urbanas, cuando sus respectivos proyectos de trazado propongan secciones distintas para la vía que separa habilitaciones vecinas en proceso de consolidación (urbanizaciones, asentamientos humanos u otras), se aceptará la de mayor amplitud, siempre que cumpla con las secciones viales dispuestas en el presente reglamento.

Aplicando el presente reglamento vial, los módulos establecidos acondicionarán las secciones viales normativas del sistema vial metropolitano, tratando de uniformizarlas cuando se realicen programas de renovación urbana, rehabilitación, reconstrucción, obras nuevas, etc., las mismas que pueden variar de acuerdo con las características ya existentes.

**Tabla 1. Medidas mínimas para las secciones viales normativas en el Sistema Vial Metropolitano**

| CLASIFICACIÓN DE LA VÍA                            | ACERAS EFECTIVAS (m)<br>(**) | CICLOVÍAS (m) | BERMAS(m) | CARRILES (m) |
|--|------------------------------|---------------|-----------|--------------|
| Vías locales (Primaria/Secundaria)                 | 1.80 +                       | 1.80 +        | 0+(*)     | 3.00         |
| Vías colectoras<br>(Interdistritales/Distritales)  | 2.00+                        | 1.80 +        | 0+(*)     | 3.30         |
| Vías arteriales                                    | 3.00+                        | 2.00 +        | 2.00+     | 3.60         |
| Vías Semiexpresas                                  | 3.00+                        | 2.00 +        | 2.00+     | 3.60         |
| Vías expresas<br>(Nacional/Regional/Metropolitana) | 3.00+                        | 2.00 +        | 3.00+     | 3.60         |

(\*) Puede no contener bermas en este tipo de clasificación de vías.

(\*\*) El ancho de las aceras efectivas no incluye el área destinada para mobiliario urbano.

Fuente: Equipo Técnico AIM  
Elaboración: Equipo Técnico AIM

**Artículo n°9:** Se prohíbe ubicar, en las bandas peatonales, calzada, ciclovia, bermas, y en el espacio público; mobiliario urbano y/o elementos que obstaculicen la actividad urbana.

## TÍTULO III: GESTIÓN DEL SISTEMA VIAL METROPOLITANO

### CAPÍTULO I: DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS Y PROCEDIMIENTOS

#### Artículo n°10: Definición de derecho de vía

10.1 La definición y aprobación de las Secciones Viales Normativas y los Derechos de Vía de las vías expresas (Nacional/Regional/Metropolitana), vías semiexpresas, vías arteriales, vías colectoras (Interdistrital/Distrital), intercambios viales y/o pasos a desnivel detallados en el Plano del Sistema Vial Metropolitano a nivel de planificación urbana, presentado en los Anexos del presente Reglamento, son de competencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima, propuesto por su organismo descentralizado el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP).

10.2 La definición y aprobación de las Secciones Viales Normativas y los Derechos de vía pertenecientes al Sistema Vial Local son de competencia de las Municipalidades Distritales en cada una de sus jurisdicciones.

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

10.4 Corresponde al IMP definir con detalle las zonas de reserva vial, señalarlas sobre la cartografía oficial, y ordenar y aprobar su demarcación sobre el terreno a nivel planificación urbana cuando lo juzgue conveniente.

#### Artículo n°11: Uso temporal del derecho de vía

11.1 Para el uso temporal del Derecho de Vía de las vías del Sistema Vial Metropolitano (vías expresas, vías semiexpresas, vías arteriales, vías colectoras), de los Intercambios Viales y/o Pasos a Desnivel, de los Puentes y/o de los Túneles por la ejecución de obras u otros factores o eventos no previstos, se requiere de la autorización administrativa de la Municipalidad Metropolitana de Lima, expedida con arreglo a los procedimientos establecidos. La autorización administrativa correspondiente para las vías locales corresponderá a las Municipalidades Distritales, previa coordinación con la Municipalidad Metropolitana de Lima.

11.2 Para el uso temporal del Derecho de Vía de las vías del Sistema Vial Local, se requiere de la autorización de las Municipales distritales que se encuentren en el ámbito del área metropolitana en cada una de sus jurisdicciones.

#### Artículo n°12: Administración de las vías del Sistema Vial Metropolitano

12.1 La ejecución, el mantenimiento, la rehabilitación, la remodelación, la señalización horizontal y vertical, la semaforización, el ornato, la publicidad y el mobiliario urbano de las vías del Sistema Vial Metropolitano de Lima, que comprende vías expresas, vías semiexpresas, vías arteriales, vías colectoras, intercambios y/o pasos a desnivel, puentes y/o túneles y de todas las vías del Cercado de Lima, son responsabilidad administrativa de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Estas labores serán efectuadas en coordinación con las Municipalidades Distritales de la jurisdicción donde se localicen dichas vías, las que emitirán la opinión correspondiente.

12.2 La ejecución, el mantenimiento, la rehabilitación, la remodelación, la señalización horizontal y vertical, la semaforización, el ornato, la publicidad y el mobiliario urbano de las vías que forman parte del Sistema Vial Local, son de las Municipalidades Distritales según su ámbito de jurisdicción.

12.4 La Municipalidad Metropolitana de Lima, dentro de sus facultades, podrá delegar mediante Ordenanza Municipal cualquiera de las funciones establecidas en el numeral 12.1 respecto a la administración de las vías del Sistema Vial Metropolitano de Lima, así como de los Intercambios y/o pasos a Desnivel especificados en el Anexo n°1 del presente Reglamento, a las municipalidades Distritales.

#### Artículo n°13: Administración de los estacionamientos

13.1 Las áreas destinadas a estacionamiento ubicadas en los Derechos de Vía, son de uso público irrestricto, y no pueden aprovecharse de manera exclusiva por particulares, salvo que se autorice su concesión administrativa por las Municipalidad Metropolitana y/o Municipalidades distritales según corresponda, de acuerdo con la Ley.

13.2 El estacionamiento en las Vías Arteriales y Colectoras será autorizado por la Municipalidad Metropolitana de Lima y, en todos los casos, será administrado por la Municipalidad Distrital correspondiente.

13.3 El estacionamiento en las Vías Locales, con sección de vía suficiente para garantizar la fluidez y no interferencia del tránsito vehicular, será autorizado y administrado por la Municipalidad Distrital correspondiente.

#### **Artículo n°14:** Intervención en el Sistema Vial Metropolitano

14.1. La Municipalidad Metropolitana de Lima tiene su cargo la formulación-evaluación, ejecución y funcionamiento de los proyectos de inversión para la creación, ampliación, mejoramiento y recuperación de las vías expresas, arteriales y colectoras del Sistema Vial Metropolitano, de los intercambios viales y de todas las vías locales del Cercado de Lima; así como el registro-aprobación, ejecución y funcionamiento de las Inversiones de Optimización, de Ampliación Marginal, de Rehabilitación y de Reposición (IOARR) de los activos estratégicos definidos por el sector competente. Estas labores serán efectuadas en coordinación con las Municipalidades Distritales de la jurisdicción donde se localicen dichas vías.

14.2. Las Municipalidades Distritales también podrán realizar la formulación-evaluación y ejecución de los Proyectos de Inversión para la creación, ampliación, mejoramiento y recuperación de las vías expresas nacionales, expresas regionales, expresas metropolitanas, arteriales, colectoras interdistritales y colectoras distritales del Sistema Vial Metropolitano, de los Intercambios Viales, así como el registro aprobación y ejecución de IOARR para intervenir en los activos estratégicos, con la autorización expresa de la Municipalidad Metropolitana de Lima, de conformidad con el procedimiento establecido en los numerales 14.3, 14.4, 14.5 y 14.6 del presente Artículo.

14.3. Para efectos de lo dispuesto en el numeral 14.2 del presente Artículo, las Municipalidades Distritales deberán solicitar a la Municipalidad Metropolitana de Lima la emisión de una Autorización por Delegación, para intervenir en la fase de la formulación-evaluación y fase de ejecución de proyectos de inversión o fase de registro aprobación y fase de ejecución para IOARR, la cual será expedida por la Gerencia Municipal Metropolitana, previa opinión técnica favorable de la Gerencia de Desarrollo Urbano y/o la Gerencia de Movilidad Urbana, según corresponda. La solicitud será resuelta dentro del plazo máximo improrrogable de treinta (30) días hábiles contados a partir de su presentación.

14.4. La Autorización por Delegación expedida por la Gerencia Municipal Metropolitana habilita a la Municipalidad Distrital al ejercicio de la competencia en las vías indicadas en el numeral 14.1 del presente Artículo, para efectos del cumplimiento de la normatividad del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

14.5. Una vez obtenida la Autorización por Delegación a que se refiere el numeral 14.3 del presente Artículo, y luego de cumplirse las normas técnicas, lineamientos, métodos y procedimientos de observancia obligatoria establecidos por la normatividad del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, las Municipalidades Distritales deberán solicitar las Autorizaciones Específicas para la ejecución de obras en áreas de uso público, la interferencia de vías, y demás aplicables, ante la Gerencia de Desarrollo Urbano y/o la Gerencia de Movilidad Urbana, de acuerdo a su competencia. Las referidas Autorizaciones Específicas serán expedidas con la indicación de las acciones que se autoriza ejecutar a la Municipalidad Distrital solicitante, mediante resolución expedida por la Gerencia de Desarrollo Urbano y/o la Gerencia de Movilidad Urbana, según sea el caso, dentro del plazo máximo improrrogable de treinta (30) días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud.

14.6. Tanto la Autorización por Delegación como las Autorizaciones Específicas que emita la Municipalidad Metropolitana de Lima, a que hace referencia el presente Artículo, podrán realizadas por medio de sistemas automatizados y podrá ser empleada la firma mecanizada

14.7. La Municipalidad Metropolitana de Lima podrá promover o recibir propuestas de entidades del sector público o de personas jurídicas privadas, para la construcción y/o mantenimiento de las vías incluidas en el Sistema Vial Metropolitano, incluyéndose eventualmente en este caso también vías contiguas delegadas por las Municipalidades Distritales a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, sin que ello irrogue costo o implique, hoy o a futuro, retribución alguna por parte del Estado Peruano, de la Municipalidad, así como de los ciudadanos de Lima. Por la naturaleza ejecutiva de este mecanismo, esta voluntad se formaliza mediante Resolución de Gerencia Municipal, con un plazo de ejecución de la construcción o de realización del mantenimiento que sea beneficioso para los habitantes de Lima. Asimismo, para proteger las vías materia de esta colaboración con Lima, éstas deberán ser declaradas zonas rígidas para el comercio informal, ferias y estacionamientos de vehículos.

El compromiso de la persona jurídica privada en favor de la ciudad de Lima se materializa específicamente en un Acuerdo de Cooperación, donde se consignarán los detalles de las vías a intervenir, sus compromisos y la vigencia de estos. Su contribución no es reembolsable ni compensable. Se precisa que las mejoras o mantenimientos sobre las vías metropolitanas materia del presente Artículo, deben ser esfuerzos contenidos en uno o varios de los proyectos considerados en la Programación Multianual de Inversiones de alguno de los Pliegos Presupuestales de la Municipalidad Metropolitana de Lima, como el Pliego 465 (índole Regional) o el Pliego 150101 (Pliego Local).

#### 14.8 Aplicación en casos distintos a lo regulado en el Artículo 14

Cuando las Municipalidades Distritales requieran ejecutar trabajos para el mantenimiento de pavimentos, semáforos, señalización vertical y horizontal, ornato, publicidad y mobiliario urbano de las vías expresas, arteriales y colectoras del Sistema Vial Metropolitano, no contemplados en el INVIERTE.PE, sólo deberán solicitar las Autorizaciones Específicas, las cuales serán emitidas por la Gerencia de Desarrollo Urbano y/o la Gerencia de Movilidad Urbana, según las normas municipales vigentes.

#### 14.9. Entrega de Obra de la Municipalidad Distrital a la Municipalidad Metropolitana de Lima

La empresa municipal y/o unidad orgánica especializada de la Municipalidad Metropolitana de Lima, recibe las obras de infraestructura pública que sean ejecutadas por las Municipalidades Distritales en el Sistema Vial Metropolitano (Proyectos de inversión pública e IOARR), según su finalidad y especificaciones técnicas. Para la entrega y el registro correspondiente de las obras antes mencionadas, las Municipalidades Distritales deberán adjuntar, a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, lo siguiente:

1. Ficha técnica (debe contener datos generales del proyecto).
2. Contrato de ejecución de obra.
3. Resolución de liquidación final de la obra.
4. Memoria descriptiva.
5. Expediente técnico valorizado.
6. Especificaciones técnicas.
7. Planos de la obra.
8. Planos de ubicación.
9. Archivo fotográfico de la obra terminada.
10. Acta de recepción de la obra.
11. Carta de Garantía de la Obra.

14.10. Registro e Incorporación al Patrimonio de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Concluido el proceso de transferencia, la empresa municipal y/o unidad orgánica receptora de la obra de infraestructura pública, remitirá la información solicitada en el Artículo precedente a la Subgerencia de Logística Corporativa de la Gerencia de Administración para su incorporación al patrimonio de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

## **CAPÍTULO II: MECANISMOS PARA LA MODIFICACIÓN DEL SVM**

### **Artículo n°15:** Modificaciones del SVM

14.1 Se constituyen modificaciones del Sistema Vial Primario, las siguientes:

La modificación de los trazos de las Vías Expresas, Semiexpresas, Arteriales, Colectoras, cuando estas determinen la no continuidad de estas vías, de acuerdo con la estructura del SVM, o cuando los cambios en la geometría vial (horizontal o vertical) determinen el cambio funcional de Jerarquía.

La adición o supresión de ejes viales al Sistema Vial Primario.

La modificación de cualquiera de los componentes de la SVM de las vías o de los Intercambios y/o Pasos a Desnivel, de acuerdo con lo estipulado en el presente Reglamento, siempre y cuando esta modificación no determine el cambio de jerarquía de la vía.

14.2 No se constituyen modificaciones del Sistema Vial Metropolitano las adecuaciones de trazo de los ejes producto de la morfología del suelo o del diseño de las Habilitaciones Urbanas siempre que se mantenga la continuidad de estas.

14.3 Los conceptos, criterios técnicos y procedimientos para el manejo de las modificaciones al Sistema Vial Local, serán determinados por las normas técnicas específicas elaboradas y aprobadas por cada Municipalidad Distrital.

14.4 La desafectación o la reducción de las Secciones Viales Normativas o de los Derechos de Vía aprobados para las vías Expresas, Semi expresas, Arteriales, Colectoras distritales e interdistritales o de los Intercambios Viales de Lima Metropolitana, corresponde en exclusividad al Concejo Metropolitano de Lima mediante Ordenanza, previa consulta y opinión de la respectiva Municipalidad Distrital.

#### **DISPOSICIONES ESPECÍFICAS**

**Artículo n°15:** La nueva configuración de las secciones viales normativas propuestas en el presente Reglamento serán implementadas a la ejecución de los proyectos propuestos del Plan de Desarrollo Metropolitano asignada a cada vía metropolitana.

**Artículo n°16:** Las secciones viales normativas de las nuevas habilitaciones urbanas, se basarán estrictamente en lo establecido en el presente Reglamento.

**Artículo n°17:** Se tomarán las previsiones y acciones necesarias para proyectar, reservar y construir los intercambios viales, pasos a desnivel y/o tratamiento especial a nivel en intersecciones, los cuales se basarán en un estudio específico que encargará las autoridades competentes según su jurisdicción.

Además de las intersecciones viales descritas, también se considerará las que se generen posteriormente a consecuencia de la expansión urbana o lo que así lo determine la Municipalidad Metropolitana de Lima.

**Artículo n°18:** En los Estudios Definitivos que se efectúen para la ejecución de obras viales del Sistema Vial Metropolitano -Red vial metropolitana e Intercambios Viales- necesariamente deben incluirse los correspondientes Estudios de Impacto Urbano y/o Ambiental.

**Artículo n°19:** No se permitirá bajo ningún criterio técnico y/o administrativo, plantear un nuevo alineamiento de las vías, para justificar invasiones a la vía pública.

**Artículo n°20:** Todos los proyectos y las edificaciones que se efectúen en Lima Metropolitana deberán respetar el alineamiento del Derecho de Vía normado. En zonas antiguas y consolidadas se respetará el alineamiento del Derecho de Vía Existente.

**Artículo n°21:** La Municipalidad Metropolitana de Lima y las Municipalidades Distritales establecerán obligatoriamente y en el plazo más breve, mecanismos e instrumentos de Control Urbano permanente para la defensa y respeto de los Derechos de Vía de todas las Vías e Intercambios Viales del Sistema Vial Metropolitano.

#### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

En un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la vigencia del presente Reglamento, la Municipalidad Metropolitana de Lima, elaborará las normas complementarias que su aplicación requiera, a criterio de las áreas o Gerencias competentes, para precisar su marco legal específico, su concordancia con otras normas municipales existentes, sus mecanismos de aplicación y control, u otro tema suplementario.

#### **A. Propuesta de secciones viales normativas**

De acuerdo con el Reglamento Nacional de Edificaciones – Norma Técnica GH.020 indica que: “Las características de las secciones de vías que conforman el sistema vial primario de la ciudad serán establecidas por el Plan de Desarrollo Urbano y estarán constituidas por vías expresas, vías semi expresas, vías arteriales y vías colectoras”.

#### **MAPA DEL SISTEMA VIAL METROPOLITANO**

*Se adjunta Plano en formato A0.*

Versión en consulta