



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE OLLANTAYTAMBO

GESTION 2019-2022
CIUDAD INKA VIVIENTE



El Pueblo lo Hizo...!

“AÑO DE LA UNIVERSALIZACIÓN DE LA SALUD”

ORDENANZA MUNICIPAL N° 004 – 2020 – MDO.

Ollantaytambo, 06 de Marzo del 2020



EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE OLLANTAYTAMBO - URUBAMBA - CUSCO.

CONSIDERANDO:

Que, conforme prevé el artículo 194 de la Constitución Política del Perú en concordancia con el art. II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972 “los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia”. La autonomía que la Constitución Política del Perú, establece para las Municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.



Que, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, en su Artículo 17°, inciso 17.1, establece "Las Municipalidades Provinciales en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las Leyes y los Reglamentos Nacionales tiene las siguientes competencias en materia de Transporte y Tránsito Terrestre: Competencias normativas: a. Emitir normas y disposiciones, b. Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, c. Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación. Competencias de gestión: d. Implementar y administrar los registros que los reglamentos nacionales establezcan, e. Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, f. Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, g. Regular las tasas por el otorgamiento de permisos o autorizaciones de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, h. Cobrar a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que con motivo de la realización de obras interfieran la norma operación del tránsito, i. Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de Tránsito, j. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo, k. Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción. Competencias de fiscalización: l. Supervisar, detectar infracciones e importar sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, m. Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales.



Que, la Municipalidad Provincial de Urubamba delega facultades a la Municipalidad Distrital de Ollantaytambo, respecto a las funciones establecidas en la Cláusula Quinta, sobre las obligaciones de las partes según convenio de fecha veintidós de Enero del año dos mil veinte.

Que, estando la municipalidad distrital de Ollantaytambo en proceso de peatonalización y salvaguarda del patrimonio histórico monumental de la ciudad Inka viviente, y dicha peatonalización está asociada en el imaginario colectivo al cierre de las calles de los centros urbanos al tráfico motorizado privado. De hecho, se podría definir a las calles y



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE OLLANTAYTAMBO

GESTION 2019-2022
CIUDAD INKA VIVIENTE



El Pueblo lo Hizo...!

zonas peatonales como aquellos espacios exclusivos para los viandantes creados a partir de vías anteriormente destinadas a todo tipo de vehículos. La peatonalización es una técnica muy antigua, casi tanto como la presencia numerosa de automóviles en las ciudades. Las primeras referencias de calles cerradas al tráfico motorizado se encuentran en los centros de varias ciudades estadounidenses durante los años veinte, justo en el momento en que aparecen espacios urbanos en los cuales las densidades de los flujos peatonales y de vehículos son incompatibles. Las peatonalizaciones se han presentado desde entonces en una gran variedad de fórmulas que atienden a distintos propósitos, desde las que únicamente se dedican a resolver puntualmente el conflicto entre peatones y vehículos, a las que buscan un nuevo modelo de accesibilidad y movilidad para el conjunto urbano.

Que, La actuación requiere, en este caso, una manera renovada de entender el desarrollo territorial y urbano mientras pone de manifiesto el proceso de destrucción y deterioro de la ciudad histórica. Se revelan las fricciones entre las tramas residenciales consolidadas y las pretensiones de autonomía de la red viaria como corredores de tráfico. No se evidencia, actualmente, un planteamiento o esquema de ordenación del tráfico que en el interior del casco opte por aprovechar el viario existente jerarquizándolo y estableciendo recorridos de mejor accesibilidad para medios de transporte “dulces” hacia el centro mediante pequeñas operaciones puntuales, si bien, ya se han comenzado nuevas reflexiones y actuaciones, como la línea de transporte tranviario o peatonalizaciones localizadas. Respecto al aparcamiento se destaca la inadecuada ocupación de los espacios peatonales por los coches, siendo principal protagonista el vehículo automóvil de cara al peatón, lo que se desarrollará en el apartado de propuestas.

Que, Con respecto al tráfico, se destaca la incapacidad de la estructura callejera del centro para ser considerada como viario secundario. Actualmente, los estudios sobre transporte y movilidad de la ciudad de Ollantaytambo demuestran que más del 70% de la circulación en el casco histórico no se genera en él, sino que se utiliza como travesía, no formando parte del origen ni destino de un trayecto tipo. En este sentido, se destacan siguientes aspectos relacionados con su accesibilidad:

- No se identifica una localización completa y clara del casco histórico respecto al resto del entramado urbano general. Este carácter se acentúa, especialmente, en su parte Sur.
- Existen corredores generadores de itinerarios densificados dentro del entorno histórico.
- Se destaca una fuerte movilidad Norte-Sur atravesando el casco histórico y fragmentándolo en sectores inconexos. División del casco histórico. Sectorización.
- Se identifica la existencia de un anillo periférico al casco histórico. Paseo principal y conexas.
- Numerosa presencia del tráfico rodado en zonas de relevante carácter histórico y espíritu peatonal.
- Presencia de numerosos edificios con carácter histórico sin accesibilidad legible para el viandante.
- Los equipamientos del centro histórico y de las zonas culturales de nueva ejecución, no poseen una relación o conexión aparente. Se pueden establecer así nuevas directrices de actuación, en vista un modelo que jerarquice el espacio en mayor medida que el actual y que comparta el viario.



MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE OLLANTAYTAMBO

GESTION 2019-2022
CIUDAD INKA VIVIENTE



El Pueblo lo Hizo...!

Que, Profundizando entonces en el carácter peatonal del casco frente al uso motorizado de una gran parte de sus calles se propone los siguientes planteamientos:

- Adoptar un modelo de mínimo tráfico y máxima accesibilidad, impidiendo circulaciones longitudinales o secantes y favoreciendo únicamente las de penetración o incluso las transversales, a la vez que se permite al residente la mayor aproximación. Utilización de movimientos perimetrales. Movimientos actuales más comunes en el centro y movimientos a favorecer.

- Resolver las necesidades de aparcamiento, apostando por la gran cantidad de espacios específicos para residentes y por grandes operaciones en los bordes para visitantes. El modelo a plantear pretenderá desviar, a las rondas, los tráficos internos, de tal manera que pueda recuperarse el viario del casco para recorridos peatonales.

En el modelo actual de accesibilidad y movilidad se pueden establecer algunas medidas y actuaciones a reorganizar:

- No se comprende la interrelación entre distintas zonas de la ciudad de manera tangente al casco y sí secante, como es el caso expuesto.

- No se cortan las travesías del casco en puntos cruciales, los que aportaría enclaves de intercambio o referencia dentro del entramado histórico.

- No se ha establecido aun un modelo de bucles principales de entrada y salida al casco para los vehículos privados no residentes; que parta desde el anillo periférico, penetre y vuelva a acceder a otro punto del anillo, no siendo diametralmente opuesto a él, como es el caso actual.

Que, el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por D.S. N°058-2003-MTC, establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos, para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, siendo aplicable para el presente caso los vehículos pesados entre ellos los vehículos de las categorías M, N y O (excepto aquellos de combinaciones especiales), descritos en la ley, con sus respectivas clases.

Que, por la presente Ordenanza un vehículo pesado comprende aquellos vehículos de las categorías antes mencionadas, considerando además la definición establecida en la Modificatoria del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobadas por D.S. N°041-2008-MTC, concordante con la Ley N°29237 y el D.S. N°025-2008-MTC, el cual hace la distinción entre "vehículos livianos y vehículos pesados"; donde un vehículo liviano de acuerdo a la clasificación vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos, pertenece a cualquiera de las siguientes categorías: M1, M2, N1, 01 y 02, y que su peso bruto es de 3.5 toneladas o menos; vehículo pesado de acuerdo a la clasificación vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos, pertenece a cualquiera de las siguientes categorías: M2, M3, N2, N3, 03 y 04 y con peso bruto vehicular superior a los 3.5 toneladas.

Que, dentro de las restricciones enmarcadas, se realizara una excepción a los vehículos que obligatoriamente deben transitar en la ciudad, por razón de su cotidiana e importante labor como son las categorías M2 y M3 (Minibús), M3 (Ómnibus urbano e interurbano), SC (Ambulancias), SA (Casa rodante), SF (Vehículos seguros especiales), SD (Funerario), N1 y N2 (Remolcador, remolcador grúa), SB (Vehículos blindados para el transporte de valores).

Que, se debe precisar que la circulación por la ciudad de Ollantaytambo de maquinarias pesadas para realizar edificaciones y/o diferentes obras de construcción y saneamiento, como son: Rodillo compactador, Tractor oruga, Cargador frontal, Retroexcavadora,





MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE OLLANTAYTAMBO

GESTION 2019-2022
CIUDAD INKA VIVIENTE



El Pueblo lo Hizo...!

Motoniveladora, Volquetes, maquinarias agrícolas; requieran permiso municipal y se transportara en vehículos con carrocería plana (Plataforma) pertenecientes a las categorías N1, N2, 01, 02 y 03 deben circular estrictamente por la vía de evita miento.

Que, según lo antes mencionado, queda terminantemente prohibido el ingreso, la carga, descarga y/o distribución de mercadería a centros comerciales de diferentes rubros, como son almacén de abarrotes, frutas, tubérculos, verduras, gas licuado de petróleo (GLP), cemento y materiales de construcción en general, electrodomésticos, muebles, vidriería y prendas de vestir; dentro de la ciudad de Ollantaytambo realizado en vehículos pesados que pertenecen a las categorías M2, M3, N2, N3, 03 y 04 y Combinaciones especiales que superen las 3.5 toneladas, ya que dichos depósitos y/o almacenes se han ubicado en el casco urbano, generando desorden, tráfico, malestar, peligro, deterioro del ambiente urbano monumental y deterioro de la calzada, daño de viviendas y puentes corriendo riesgos de colapso; por ello urge prohibir el ingreso de estos vehículos pesados.

Que, el objeto de la presente Ordenanza está orientada a la protección del patrimonio histórico artístico, la seguridad y la integridad de las personas que transitan por las diferentes arterias de nuestra ciudad de Ollantaytambo, y así evitar acontecimientos posteriores originados por los vehículos pesados, de la misma manera coadyuvar a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial a peatonalizar.

Que, de acuerdo a la evaluación de transitabilidad y aforo vehicular realizado en la ciudad de Ollantaytambo se verifica que la afluencia de vehículos menores tipo Sedan M1 y M2 que realizan servicio particular de taxis en la ruta cusco Ollantaytambo y viceversa no cuentan con autorización municipal ni del ministerio de transportes para realizar dicho servicio público, y son los vehículos que generan congestión vehicular en sectores restringidos como Plaza de Armas, Avenida Ferrocarril, Calle Ventiderio y Avenida Ollantay.

Que, estando en proceso de peatonalización el objetivo de la salvaguarda del patrimonio monumental se complementa con otros de tipo ambiental (disminución de la contaminación y el ruido), de seguridad (disminución de la accidentalidad). Y frente a las clásicas reticencias de algunos sectores del comercio, también existe el modelo (con las zonas peatonales alemanas a la cabeza) cuyo objetivo esencial es de tipo comercial, es decir, la configuración de un espacio propicio al comercio, capaz incluso de competir con las grandes superficies comerciales periféricas. Son menos y más recientes los ejemplos de peatonalizaciones cuyo objetivo, más allá de las declaraciones, es contribuir a devolver la ciudad al peatón, formando por tanto parte de un paquete amplio de medidas urbanísticas y de tráfico orientadas a tal fin.

Que, estando acorde con la norma vigente, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N°27181, D.S. N°017-2009-MTC, Ley Orgánica de Municipalidades N°27972; con el voto unánime de los miembros del Concejo Municipal aprobaron lo siguiente:





El Pueblo lo Hizo...!

**ORDENANZA QUE PROHÍBE LA CIRCULACIÓN DE
VEHÍCULOS PESADOS POR LA CIUDAD DE
OLLANTAYTAMBO Y LA REGULACIÓN DEL INGRESO DE
VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO.**

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1o.- OBJETIVO Y BASE LEGAL, La presente Ordenanza tiene como: Objetivo: Prohibir el Ingreso de vehículos pesados al casco urbano monumental de la ciudad de Ollantaytambo y regular el ingreso de vehículos autorizados. Base Legal: El presente reglamento se sustenta en las siguientes disposiciones legales: Constitución Política del Perú. Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Decreto Supremo N°016-2009-MTC, Reglamento Nacional de Tránsito. Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General

ARTICULO 2o.- ALCANCES.- De conformidad con el Artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27972, el presente reglamento norma y regula el transporte público y otorga las correspondientes licencias y concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto.

TITULO II

**DE LA PROHIBICION DEL INGRESO DE VEHICULOS PESADOS POR LA
CIUDAD DE OLLANTAYTAMBO Y LA REGULACIÓN DEL INGRESO DE
VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO.**

ARTICULO 3o.- PROHIBIR terminantemente el **INGRESO** del tránsito pesado por el casco urbano de la ciudad de Ollantaytambo, para todos los vehículos que pertenecen a las Categorías M, N, O y Combinaciones especiales que superen las 12 toneladas.

ARTICULO 4o.- DEBERAN, circular por la Vía de Avistamiento que inicia en la Paso a nivel autorizado en el sector de Maskabamba y termina en el sector de Rumira, conectando con la vía interdepartamental hacia La Convención Quillabamba.

ARTICULO 5o.- PERMITIR, la circulación y el acceso de vehículos por el casco urbano de la ciudad de Ollantaytambo que pertenecen a las Categorías M1 y M2 con peso bruto vehicular máximo 3.5 toneladas; N1 Vehículos de peso bruto vehicular de 3.5 toneladas o menos; 01 Remolques de peso bruto vehicular de 0.75 toneladas o menos y 0 2 Remolques de peso bruto vehicular de más 0.75 toneladas hasta 3.5 toneladas. Debidamente autorizados por la municipalidad y con sus tarjetas de circulación vigente para transporte público.

ARTICULO 6o.- PERMITIR, la CIRCULACION, de forma EXCEPCIONAL de los vehículos que superan las 12 toneladas, como los que transportan personas y deben circular por necesidad y/o emergencia en el radio urbano, teniendo en cuenta su labor importante, como son las categorías M2 y M3 (Minibús), M3 (Ómnibus urbano e interurbano), SC (Ambulancias), SA (Casa rodante), SF (Vehículos Seguros Especiales), SD (Funerario), N1 y N2 (Remolcador, remolcador grúa), N3 (Cargobus), SB (Vehículos blindados para el transporte de valores), N1, N2, 01, 02 y 0 3 (Plataforma), N1 y N2 (Pick Up), N1, N2, 01, 0 2 y 03 (Furgón, furgón frigorífico), N2





MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE OLLANTAYTAMBO

GESTION 2019-2022
CIUDAD INKA VIVIENTE



El Pueblo lo Hizo...!

y N3 (Camión grúa), N2 y N3 (Auxilio mecánico), N1, N2, 01, 02 y 03 (Cisterna, Cisterna combustible, Tanque frigorífico), N2 y 03 (Tanque GLP), Volquete (N1, N2 y 03), N2 y N3 (Compactador), N1, N2, 02 y 03 (Grúa), N2, 02 y 03 (Hormigonera).

ARTICULO 7°.- DISPONER, que la carga y descarga de mercaderías en la ciudad de Ollantaytambo para el abastecimiento de abarrotes, frutas, tubérculos, verduras, gas licuado de petróleo (GLP), cemento y materiales de construcción en general, electrodomésticos, muebles, vidriería y prendas de vestir, todos ellos a tiendas, bodegas, centros comerciales y/o empresas de todo giro comercial se efectúe con vehículos de las categorías N1 cuyo peso bruto vehicular es 3.5 toneladas o menos durante las 24 horas y con vehículos de las categorías N2 cuyo peso bruto vehicular es 3.5 hasta 5 toneladas a partir de las 21 horas hasta las 5:30 horas del día siguiente, los mismos que deberán contar con el permiso municipal y en vías de doble sentido.

TITULO III

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA.- Para la mejor aplicación de la presente Ordenanza, se podrá dictar Decretos y demás normas.

SEGUNDA.- SANCIONAR, a los infractores conforme al cuadro de tipificaciones, sanciones y medidas preventivas aplicables al Incumplimiento de la presente Ordenanza Municipal de acuerdo a lo estipulado en las normas de Transito Vialidad y Transporte.

TERCERO.- Los descargos a las infracciones de la presente Ordenanza impuesta a los propietarios y los conductores, se ajustara al trámite administrativo contemplado en la normativa del artículo 1° de la presente.

TITULO IV

DISPOSICIONES FINALES TRANSITORIAS

PRIMERO.- DEROGUESE, la Ordenanza Municipal o cualquier otra disposición Municipal que se oponga a la presente.

SEGUNDO.- En todo lo no previsto por la presente ordenanza es de aplicación las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27972, y demás normas legales aplicables al servicio de transporte.

TERCERO.- La Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural de la Municipalidad Distrital de Ollantaytambo, es el órgano encargado del control del Tránsito y del cumplimiento de la presente Ordenanza, a través de los Inspectores de Transito acreditados y con el apoyo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control de tránsito.

CUARTO.- VIGENCIA, la presente ordenanza rige a partir del siguiente día de su publicación, conforme a Ley.

POR TANTO.-

MANDO REGISTRESE, COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE.



José Ríos Coronel
ALCALDE