



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

DECRETO DE ALCALDÍA N° 024 -2025-MPT

Trujillo, 03 DIC 2025

VISTOS: el Expediente N°64966-2025-MPT, Informe Legal N°1849-2025-MPT/OGAJ, y;

CONSIDERANDO:

Que, la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181 y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, establecen que los Gobiernos Provinciales son autoridad competente en materia de servicio de transporte público de personas, dentro del ámbito de su circunscripción administrativa, desarrollando facultades normativas, de gestión y de fiscalización y en el marco de estos dispositivos legales, los Gobiernos Locales emiten las disposiciones complementarias para la aplicación de los Reglamentos Nacionales dentro de su correspondiente ámbito de administración;

Que, la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972, prescribe en su artículo 81° inciso 1), numeral 1.2, como una de las funciones específicas exclusivas de las Municipalidades: "Las Municipalidades, en materia de tránsito, viabilidad y transporte público ejercen las siguientes funciones (...) 1.2 Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con la Leyes y reglamentos nacionales sobre la materia (...);

Que, mediante Ordenanza Municipal N° 013-2009-MPT, se aprueba las Políticas y Objetivos Generales de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Trujillo, siendo que en el Anexo I en lo que corresponde al Transporte Masivo-Priorizar el Transporte Masivo de Pasajeros, establece en el literal c) "Diseñar e Implementar las vías y rutas principales o troncales con vehículos de gran capacidad de carga de pasajeros, mediante vías segregadas y/o carriles exclusivos y/o vías exclusivas" Mediante Ordenanza Municipal N° 020-2011-MPT, modificada por la Ordenanza Municipal N° 040-2022-MPT, que crea el Organismo Desconcentrado Especial Transportes Metropolitanos de Trujillo- TMT y con Ordenanza Municipal N° 041-2022- MPT, se aprueba su Manual de Operaciones, señalando en su artículo 4° las funciones del TMT, siendo una de ellas: "e) Identificar, formular, evaluar y ejecutar los proyectos de inversión públicos o privados correspondientes al transporte regular de personas, al transporte no motorizado y a la recuperación de espacios y accesos públicos en el área de influencia de los sistemas integrados de transporte";

Que, mediante Ordenanza Municipal N° 014-2018-MPT, se aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo, el mismo que tiene como finalidad establecer un régimen que garantice la prestación de un servicio de transporte público ordenado de personas, que contribuya a la mejora de la movilidad urbana sostenible y la calidad de vida de los usuarios y la ciudadanía en general, así como contribuir a la transición progresiva e implementación del "Sistema Integrado de Transporte de Trujillo" que garantice calidad, seguridad y satisfaga las necesidades de movilidad de la población;





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

Que, el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que aprueba el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, en su artículo 30° modificado por el artículo 7° del Decreto Supremo N° 023-2020-MTC, establece lo siguiente:

"Artículo 30.- Tránsito en zona urbana.

30.1 La Autoridad competente puede fijar en zona urbana:

- a) Vías o carriles para la circulación exclusiva o preferencial de vehículos del servicio público de transporte terrestre de personas.*
- b) Sentidos de tránsito variables para un tramo de vía o una vía determinada, en horarios que la demanda lo justifique.*

30.2 Para el caso de circunscripciones provinciales conurbadas que cuenten con un organismo responsable de la prestación integrada del servicio público de transporte de personas, constituido conforme al artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, la atribución contemplada en el literal a) del numeral 30.1 del presente artículo es ejercida exclusivamente por dicho organismo.

30.3 Las medidas contempladas en el literal a) del numeral 30.1 del presente artículo, tienen prioridad sobre cualquier otra medida de gestión de tránsito, salvo respecto de los peatones y vehículos no motorizados."

Que, mediante Expediente N°64966-2025-MPT contenido en el Oficio N° 360-2025- TMT/GG de fecha 25 de noviembre del 2025, emitido por el Gerente General de Transportes Metropolitanos de Trujillo TMT, a través del cual remite a la Municipalidad Provincial de Trujillo el documento Técnico: Piloto Carril Preferencial (Carril Bus) para el Servicio de Transporte Público Regular de la Provincia de Trujillo, en la Avenida América Oeste y Avenida Juan Pablo II del Distrito y Provincia de Trujillo; propuesta alcanzada por PROMOVILIDAD en el marco del asesoramiento técnico que esta municipalidad ha solicitado a PROMOVILIDAD sobre viabilizar el plan piloto carril bus en la ciudad de Trujillo como parte de las acciones de transición hacia la implementación del Sistema Integrado de Transportes de Trujillo (SITT) y adjunta el proyecto de decreto de alcaldía para la aprobación del proyecto piloto, encargando al TMT su implementación en el marco de sus competencias y atribuciones en coordinación con las instancias orgánicas de la Municipalidad Provincial de Trujillo. Con el documento que se indica en la **referencia b)**, el despacho de Alcaldía remite los actuados a la Oficina General de Asesoría Jurídica para que emita opinión legal sobre el proyecto piloto carril preferencial (carril bus) para el servicio de transporte público regular de la provincia de Trujillo en la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II del distrito y provincia de Trujillo;

Que, mediante Proveído N° 8418-2025-MPT-SG, Secretaría General, remite los actuados al Despacho de Alcaldía, par el trámite correspondiente;

Que, mediante Memorando N°1847-2025-MPT-A, el Despacho de Alcaldía remite los actuados a la Oficina General de Asesoría Jurídica, para opinión legal;

Que, mediante Informe Legal N° 1849-2025-MPT/OGAJ, el Jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica, concluye que, resulta procedente aprobar la propuesta técnica "Proyecto Piloto Carril Preferencial (Carril Bus) para el Servicio de Transporte Público Regular de la Provincia de Trujillo, en la Avenida América Oeste y Avenida Juan Pablo II del Distrito y Provincia de Trujillo", remitida por Transportes Metropolitanos de Trujillo - TMT; atendiendo que su implementación





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

va a contribuir con el ordenamiento y mejoramiento del Servicio de Transporte Público Regular de Personas de la provincia de Trujillo;

En ejercicio de las facultades conferidas por el inciso 6) del Artículo 20° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972;

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR, la propuesta técnica de CARRIL PREFERENCIAL (Carril Bus) para el Servicio de Transporte Público Regular de Personas de la Provincia de Trujillo, en la Avenida América Oeste y la Avenida Juan Pablo II del Distrito y Provincia de Trujillo, conforme al documento que contiene la propuesta técnica y que forma parte del presente decreto como anexo.

ARTÍCULO SEGUNDO: DECLARAR, como carriles exclusivos y preferenciales para el servicio de transporte público regular de personas, los siguientes:

- En la Avenida América Oeste, el tramo vial del Ovalo Papal a la Avenida Antenor Orrego, en ambos sentidos de circulación, en el carril de lado derecho de la vía;
- En la Avenida Juan Pablo II, el tramo vial de la Avenida Jesús de Nazareth hasta el Ovalo Papal, en ambos sentidos de circulación, en el carril de lado derecho de la vía.

Los carriles exclusivos y preferenciales mantienen esta condición de lunes a domingos, en el horario de 05:00 am hasta las 11:00 pm.

ARTÍCULO TERCERO: DISPONER, coordinación entre la Gerencia Municipal y la Gerencia de Obras Públicas, para que se ejecuten trabajos de reparación y/o mantenimiento en el pavimento de los tramos viales de la Avenida América Oeste y Juan Pablo II, para la implementación de los carriles exclusivos y preferenciales.

ARTÍCULO CUARTO: DISPONER, que ejecutada la implementación de los carriles bus, la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, mediante la Sub Gerencia de Fiscalización del Transporte y Tránsito, realice las acciones de sensibilización, supervisión, y fiscalización del estricto cumplimiento operativo de los carriles exclusivos y preferenciales, por parte de los operadores autorizados a la prestación del servicio de transporte público regular de personas.

ARTICULO QUINTO: COMUNICAR, al División Especializada de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, para los fines de que se realicen las acciones de fiscalización a los conductores de unidades vehiculares motorizadas y no motorizadas, de tal manera que se cautele el cumplimiento de uso exclusivo y preferencial de los carriles bus, para el servicio de transporte público regular de personas, de lunes a domingos en el horario de 05:00 am hasta las 11:00 pm. Los conductores de unidades vehiculares motorizadas o no motorizadas, que no son unidades del servicio de transporte público regular de personas, que se estacionen y/o circulen por los carriles de uso exclusivo y preferencial, incurrir en la infracción al tránsito de código G-10 de la Tabla de Infracciones del Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

ARTÍCULO SEXTO: DISPONER, que el Organismo Desconcentrado Especial Transportes Metropolitanos de Trujillo – TMT, en ejercicio de sus funciones generales, desarrolle la formulación, evaluación y ejecución del proyecto piloto, en el marco de las normas y procedimientos del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones de Perú, Invierte.pe





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

En el proceso de ejecución y su posterior gestión del proyecto, TMT, realizara las coordinaciones necesarias con las instancias orgánicas de la Municipalidad Provincial de Trujillo, que corresponda para la óptima operatividad y funcionamiento.

ARTICULO SEPTIMO: NOTIFICAR, al Organismo Desconcentrado Especial Transportes Metropolitanos de Trujillo -TMT, y a los funcionarios responsables de las Unidades Orgánicas de la Municipalidad provincial de Trujillo.

ARTÍCULO OCTAVO: PUBLICAR el presente Decreto de Alcaldía conforme a ley, y su anexo en el Portal Institucional de la Municipalidad Provincial de Trujillo (www.munitrujillo.gob.pe) y entrarán en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

Abog. Mayra C. Reyna Rodriguez
Alcalde

PUBLICADO EN EL DIARIO LA REPÚBLICA
EDICION DE FECHA 16/12/2025

C.c.
GM
TMT
Interesados
Arch.
Ymts

PILOTO CARRIL BUS:
IMPLEMENTACIÓN DE CARRIL
PREFERENCIAL PARA EL
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
REGULAR DE LA PROVINCIA DE
TRUJILLO EN LA AV. AMERICA
OESTE Y AV. JUAN PABLO II,
TRUJILLO





INDICE

1.	INTRODUCCIÓN:	3
2.	PRESENTACIÓN:	3
3.	CONTEXTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN TRUJILLO:	4
4.	OBJETIVOS:	8
5.	ANTECEDENTES:	8
6.	NORMAS DE FUNCIÓN:	10
7.	NORMAS TÉCNICAS:	11
7.1.	MANUAL DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AUTOMOTOR (R.D. N° 26-2024-MTC/18)	11
7.2.	REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO (D.S. N° 025-2021-MTC MODIFICA EL RNT)..	16
7.3.	GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS (R.D. N°028-2024-MTC/18)	16
7.4.	GUÍA PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DE VELOCIDADES – R.D. N° 016-2022-MTC/18....	17
7.5.	REDUCTORES DE VELOCIDAD PARA LAS VÍAS DE LIMA METROPOLITANA - RESOLUCIÓN DE GERENCIA N° 202-2014-MML/GTU (DIRECTIVA N° 001-2014-MML/GTU)	17
7.6.	GUÍA DE PARADEROS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA Y CALLAO VERSIÓN 02 – R.D. DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO N° D-000014-2024-ATU/DIR.....	18
8.	ENFOQUE CONCEPTUAL Y LINEAMIENTO CON LAS POLITICAS PÚBLICAS.....	19
8.1.	Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):	19
8.2.	Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Trujillo:	19
8.3.	Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU)	20
8.4.	Manual de Operaciones de Transportes Metropolitanos de Trujillo (MOP)	20
8.5.	Nuevo Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo.....	20
9.	CONCEPTUALIZACIÓN	21
10.	TEORÍA DE FUNCIONAMIENTO	23
11.	ÁREA DE ESTUDIO:.....	24
12.	COMISIONES:	25
13.	PROPUESTA CARRIL BUS (PILOTO) AV. AMÉRICA OESTE Y AV. JUAN PABLO II:	33
13.1.	DISEÑO DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO	33
13.2.	METRADO DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO	34
13.3.	PRESUPUESTO REFERENCIAL.....	36
14.	PLAN DE SOCIALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN:	38
15.	CONCLUSIONES:	51
16.	RECOMENDACIÓN:	52





1. INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana sostenible tiene como finalidad generar una ciudad armoniosa entre todos los modos de transporte basada en el enfoque de la pirámide invertida, así como establecido por la Política Nacional de Transporte Urbano, que prioriza la caminata, la bicicleta y empodera al transporte público masivo.

En el ámbito internacional, desde la década de los 60's se registró la primera implementación de carriles exclusivos en E.E.U.U., específicamente en la ciudad de Los Ángeles, quienes enfrentaban un crecimiento urbano y congestión vehicular en la autopista San Bernardino, donde al implementar esta medida, lograron reducir el tiempo de viaje en autobús en un 30%.

La idea se extendió a Europa, Asia y América latina, donde uno de los casos notables en la región fue la de Curitiba en Brasil, donde se implementó una Red Integrada de Transporte (RIT), mejorando eficiencia y calidad de vida urbana; En la actualidad, grandes ciudades como Londres, París, Tokio y Seúl adoptaron estas acciones a fin de contrarrestar los problemas de congestión y contaminación, por lo que resulta en un crecimiento continuo y se estima que alrededor de 5,00 km de carriles exclusivos para el transporte público masivo han sido implementados en ciudades con más de 1 millón de habitantes.

En el ámbito local, a través de Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT), se elaboró el estudio del Sistema Integrado de Transportes de Trujillo (SITT) y a su vez impulso que la Municipalidad Provincial de Trujillo aprobará disposiciones normativas tales como el Plan Regulador de Rutas del SITT, Reglamento del SITT entre otros.

2. PRESENTACIÓN:

El no priorizar el transporte público masivo por encima del vehículo privado hoy en día, conduce inevitablemente a ciudades congestionadas e insostenibles, desincentivando el uso de sistemas colectivos y aumentando el tráfico, el tiempo de viaje y la contaminación atmosférica, además acentúa la desigualdad social, favoreciendo a quienes pueden permitirse un coche particular mientras se degrada la movilidad de la mayoría. Es crucial revertir esta tendencia para construir entornos urbanos más equitativos y eficientes.

La ciudad de Trujillo enfrenta una paralización crónica en la mejora de su servicio de transporte público debido a una marcada falta de políticas públicas que lo prioricen frente al vehículo particular la cual se deja en evidencia en un estudio elaborado en 2024 por Tom Tom Traffic Index, donde nuestra ciudad está clasificada entre las 10 ciudades con peor tráfico vehicular en el mundo.

Esta inacción se evidencia en la ausencia de iniciativas concretas que prioricen el transporte masivo de pasajeros, esto a pesar que la ciudad ya cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, haciendo una reflexión sobre la falta de decisión política y voluntad de gestión para ejecutar los planes y priorizar al ciudadano sobre el vehículo particular.

La presente propuesta desarrollada por el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD se elabora en el marco de la asistencia técnica que brinda a la Municipalidad Provincial de Trujillo, la cual da continuidad al estudio denominado **“Desarrollo de medidas de rápido impacto – carriles reservados y paraderos de transporte público en corredor troncal de la ciudad de Trujillo”** que fue elaborado por la Cooperación Alemana para el Desarrollo (GIZ) GmbH y la Cooperación Económica Suiza SECO en 2022 a través del proyecto Ciudades en Movimiento – CIMO.

El piloto Carril Bus es una medida de mejoramiento al actual sistema de transporte público de personas en el marco del proceso de transición hacia la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo, la cual plantea brindar un carril preferencial para el transporte público regular a fin de no solo reducir los tiempos de viaje haciéndolos más atractivo para los ciudadanos, sino que también, contribuiría a





descongestionar las principales vías de la ciudad como lo son la Av. América Oeste (Tramo Ovalo Papal hasta Av. Antenor Orrego) y la Av. Juan Pablo II (Tramos Ovalo Papal hasta Av. Jesús de Nazareth).

3. CONTEXTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN TRUJILLO:

El distrito de Trujillo atrae el 76.5% de los viajes en transporte público y genera más del 50% de los viajes en la hora punta de la mañana. Asimismo, los distritos de La Esperanza, Víctor Larco, Florencia de Mora y Porvenir son los que generan la mayor cantidad de viajes hacia el distrito de Trujillo. Esto demuestra la centralización de la movilidad en y hacia el distrito de Trujillo, debido a la concentración de los grandes equipamientos comerciales, de salud, educación, entre otros.



Habitantes



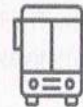
1,034,300

Superficie



164.48 Km²

Transporte Público Regular



2,498 unidades
M2 / M3
81 rutas

Viajes Urbanos



2.3 millones

de viajes urbanos al día.



2.4 veces

Nos movilizamos diariamente.

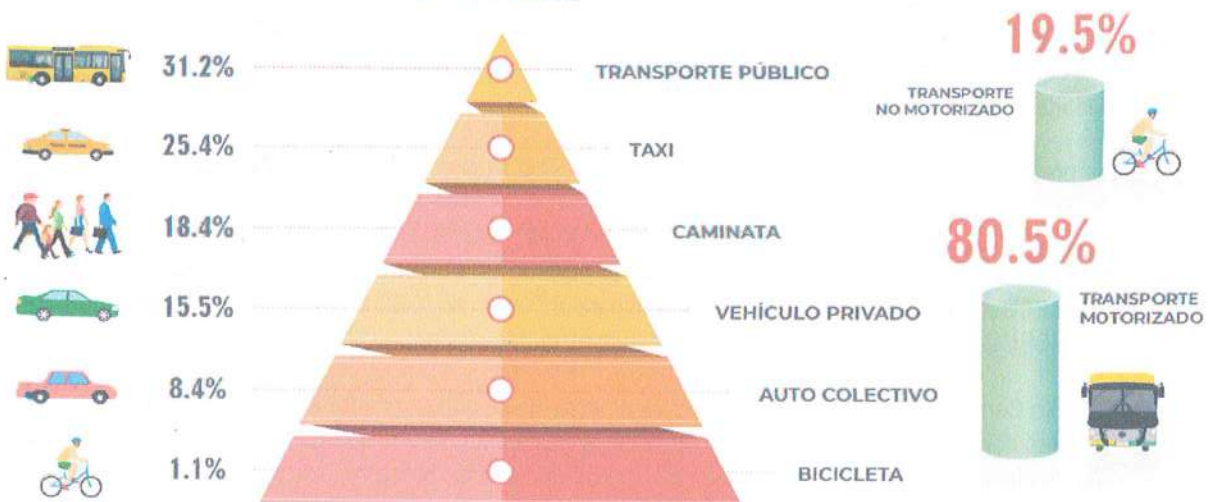


21% de nuestros ingresos mensuales

Los gastamos en pasajes.

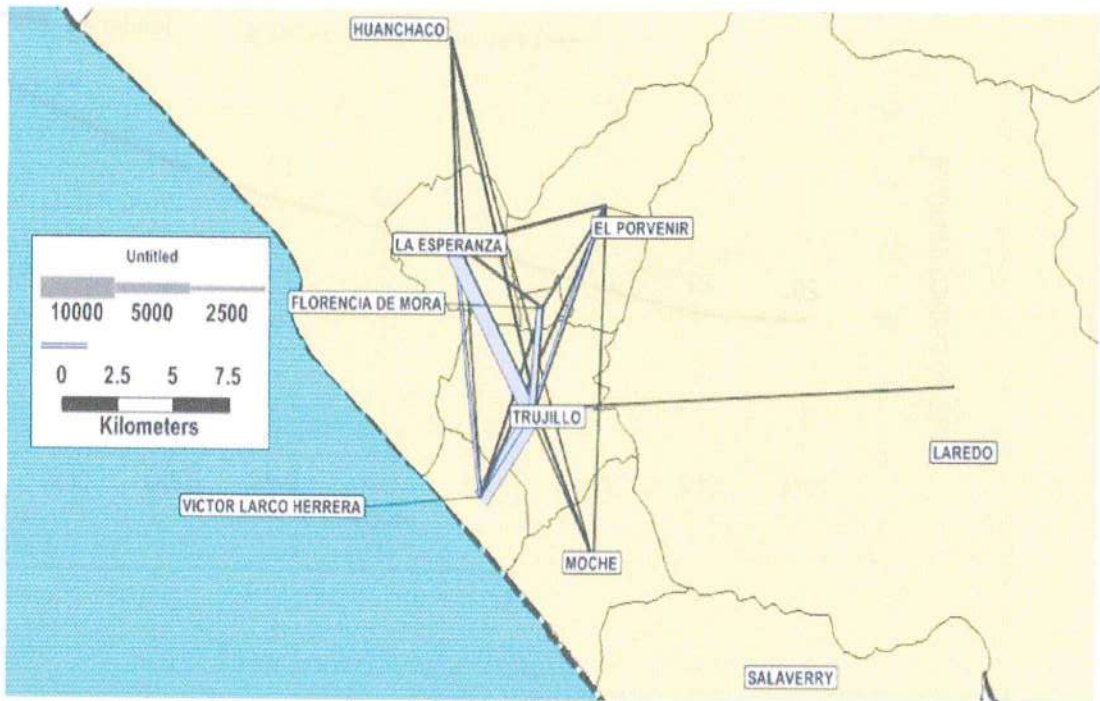


REPARTO MODAL





Patrón de Desplazamientos Centralizados en el distrito de Trujillo

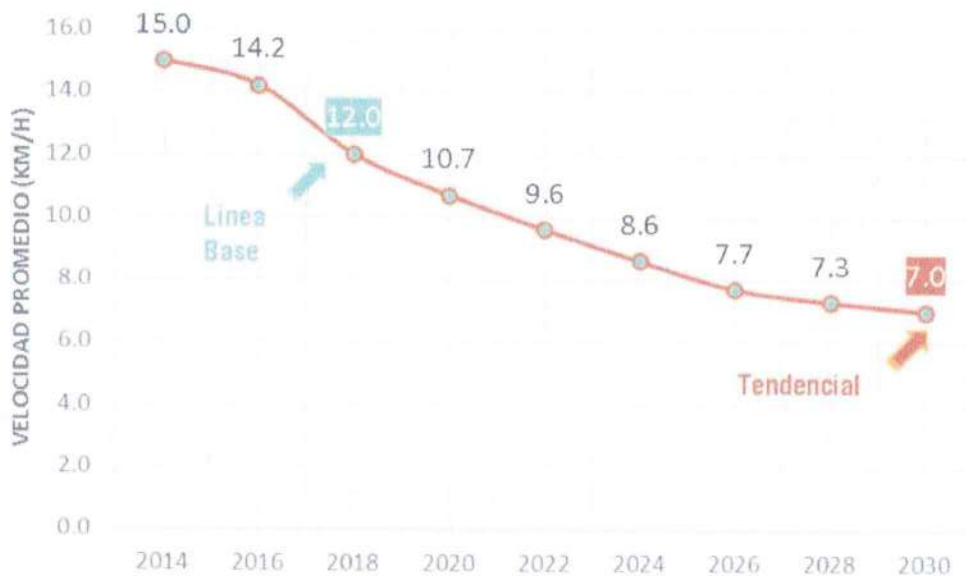


Fuente: PMUS-TRUJILLO

Asimismo, en el PMUS se registran datos que evidencia la insatisfacción del usuario del servicio del Transporte Público Regular de Trujillo, con una tendencia a que la situación empeore al 2030.



Velocidad Comercial Promedio del T.P (en horas punta y vías saturadas) al 2030



Fuente: PMUS-TRUJILLO



TIEMPO PERDIDO POR CONGESTIÓN EN HORA PUNTA – TENDENCIAL

Fuente: PMUS-TRUJILLO



Cálculo del costo social por pérdida de tiempo (mayores tiempos de viaje)

CONDICIÓN	KILÓMETROS AL CHT	VELOCIDAD PROMEDIO (km/h)	TIEMPO DE VIAJE (min)	TIEMPO DE VIAJE DESEABLE A VELOCIDAD > 20 km/h (min)	TIEMPO PERDIDO POR PASAJERO (min)	NÚMERO DE VIAJES DIARIOS	TOTAL DE HORAS PERDIDAS EN HORA PUNTA	VALOR DEL TIEMPO (SOLES/HORA PASAJERO)	COSTO SOCIAL
Actual (2018)	9.50	12.00	45.00	20.00	25.00	717,797.00	0.42	5.14	5/1,549,580
Tendencia (2030)	9.50	7.00	77.00	20.00	57.00	717,797.00	0.95	5.14	5/3,505,003

Fuente: PMUS-TRUJILLO

Nivel de Satisfacción de los usuarios sobre el servicio de transporte público al 2030



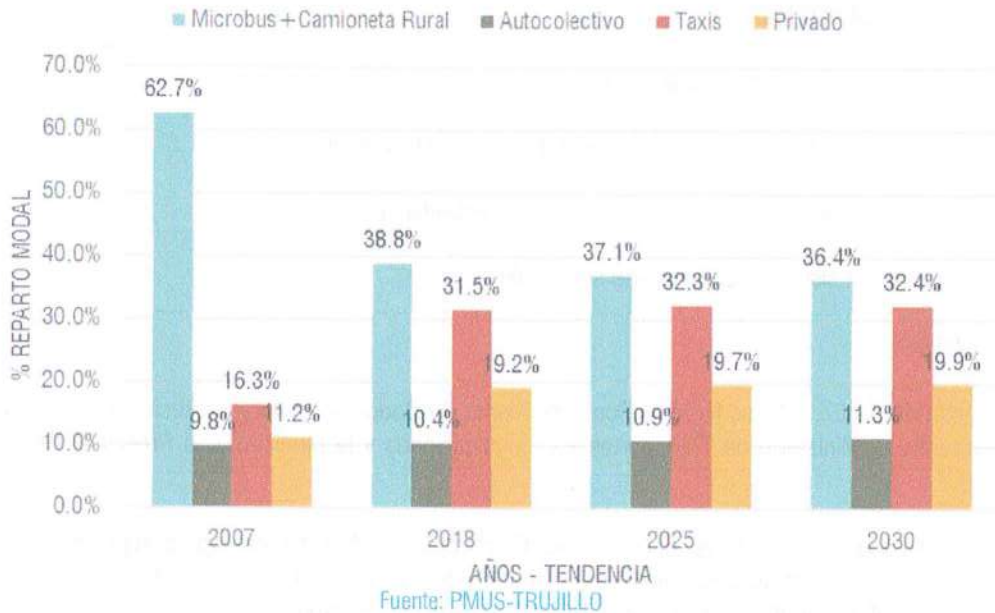
Fuente: PMUS-TRUJILLO





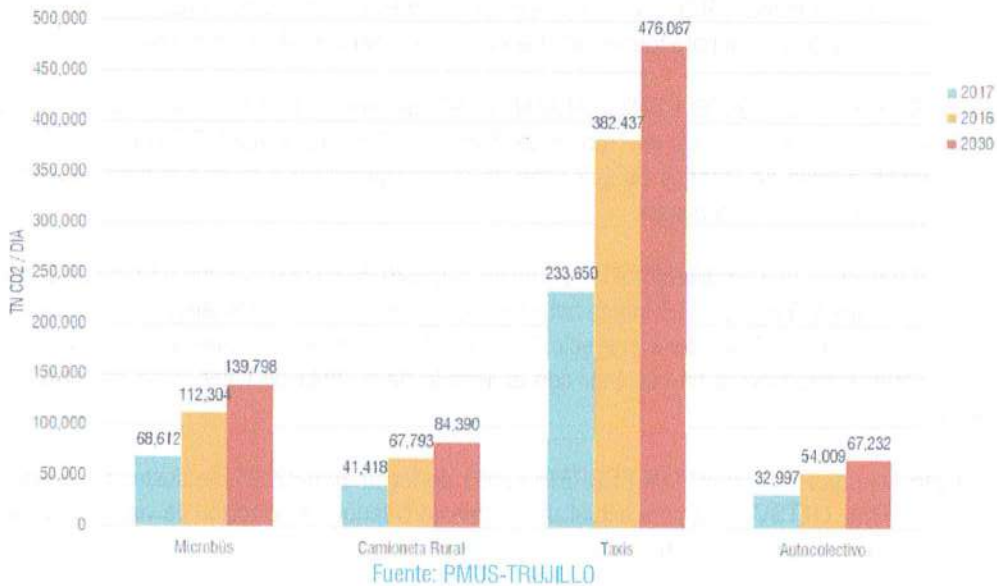
Esto ha incrementado el uso de colectivos, motos y vehículos privados en los últimos años, generando una disminución de la participación del transporte convencional y se mantiene la predominancia por el transporte motorizado de baja capacidad, con los impactos negativos en la saturación de vías, congestión, reducción de velocidad, tiempos de viaje, contaminación ambiental, etc.

Distribución Modal de los viajes motorizados al 2030



Como resultado de la deficiencia del servicio y el incremento del uso de vehículos de baja capacidad, contribuiría al GEI, esto bajo las estimaciones efectuadas en el PMUS con referencia en la información histórica y disponible de las emisiones CO2 del transporte público en la ciudad.

Contribución de las emisiones al GEI por modo de transporte Público al año 2030





4. OBJETIVOS:

4.1. OBJETIVO GENERAL:

Mejorar la eficiencia del transporte público regular en la Av. América Oeste y Juan Pablo II mediante la implementación de un carril preferencial.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- ✓ Reducir los tiempos de viaje de los pasajeros.
- ✓ Incrementar la velocidad comercial del transporte público regular.
- ✓ Disminuir la congestión vehicular y mejorar la seguridad vial.
- ✓ Promover un sistema de transporte sostenible.

5. ANTECEDENTES:

- Con fecha del 19.07.2019 se firmó el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional en Transporte urbano entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT).



- En 2021 se elaboró el estudio denominado "Desarrollo de Medidas de rápido impacto – carriles reservados y paraderos de transporte público en corredor Troncal de la ciudad de Trujillo" en el marco del proyecto CIMO impulsado por la GIZ y SECO, quienes brindan apoyo técnico al MTC.
- POI 2025 de PROMOVIDAD, para la estrategia Carril Bus (piloto), se tiene como meta la asistencia técnica a los GL de 2 Carriles Bus (piloto).
- Acta de Reunión N° 001-2025/ PROMOVIDAD-DFPM de fecha 29/01/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT) de la MPT y la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ), a fin de presentar el análisis espacial de la red vial de la ciudad de Trujillo, insumo fundamental para identificar vías potenciales para el piloto carril bus.
- Acta de Reunión N° 002-2025/ PROMOVIDAD-DFPM de fecha 03/02/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (GTTSV) de la MPT y GIZ, para exponer la tabla de criterios de selección de vías propuesta y a su vez requerir la información primaria para el llenado de la misma.
- Acta de Reunión N° 003-FEBRERO-2025 de fecha 14/02/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT para solicitar la información primaria faltante, tales como: proyectos contemplados en el PMUS, las vías propuestas para las rutas de su proyecto SITT, paraderos existentes, zonas rígidas, flota del servicio de transporte, entre otros, a fin culminar con el llenado de la tabla de criterios de selección de vías potenciales.
- Mediante Acta de Reunión N° 004-FEBRERO-2025 de fecha 20/02/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, GTTSV y GIZ para actualizar la tabla de criterios de selección de vías potenciales, con la información primaria brindada por la MPT.
- Acta de Reunión N° 005-2025/ PROMOVIDAD-DFPM de fecha 10/03/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GTTSV, a fin de revisar los pesos asignados a cada criterio de la tabla de selección



de vías, además de solicitar información acerca de los proyectos que se desarrollaran en el 2025 en las vías potenciales.

- Acta de Reunión N° 006-2025/PROMOVILIDAD-DFPM de fecha 12/03/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ; asimismo, se capacitó al personal designado por la MPT, quienes realizarán los trabajos de recolección de datos estáticos (información de campo) en las vías potenciales que se definirán en la tabla de criterios de selección de vías, con la información primaria proveída por la MPT.
- Acta de Reunión N° 007-2025/DFPM-PROMOVILIDAD de fecha 14/03/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ donde se definió la lista corta de las vías potenciales para el Piloto Carril Bus, siendo estas las siguientes: a) Av. América Oeste (1.75km), b) Av. Paisajista – Av. Jesús Nazareth (2.00km), c) Av. América Sur (2.76km), d) Av. América Oeste – Av. Pablo Casals (2.13km), e) Av. Huamán - Av. Prolong. César Vallejo – Av. Costa Rica (2.44km).
- Mediante Oficio N° 0219-2025-MTC/30 de fecha 22/04/2025 se remitió a la MPT el informe N° 0085-2025-MTC/30.01 de fecha 16/04/2025, haciendo de conocimiento los avances de la estrategia Carril Bus (piloto) y la visita técnica a realizarse los días 28 y 29 de abril de 2025. Dicha visita técnica tiene como finalidad realizar la inspección de campo de las 5 vías potenciales preseleccionadas para el Carril Bus (piloto).
- Registro de Reunión de Trabajo N° 001-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 06/05/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, GTTSV y GIZ, a fin de exponer los trabajos de campo realizados en conjunto durante la comisión del 28 y 29 de abril del 2025, donde se inspeccionaron un total de 8 vías, de las cuales se identificó a la Av. América Oeste como una opción prioritaria para la implementación del piloto Carril Bus, con el compromiso de la MPT de realizar el mantenimiento correspondiente a la calzada. Asimismo, a solicitud de la MPT se incluyó a la Av. Juan Pablo II para el piloto.
- Registro de Reunión de Trabajo N° 002-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 12/06/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ, a fin de exponer los trabajos de campo a realizar en conjunto para la obtención de la línea base (indicadores), así también como el dimensionamiento del personal requerido para el desarrollo del mismo y la logística.
- Registro de Reunión de Trabajo N° 003-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 19/06/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ, a fin de exponer los trabajos de campo a realizar en conjunto para la obtención de la línea base (indicadores), acordándose que la MPT dispondrá de 8 personas para cada uno de los 2 días de trabajo, además del personal para la instalación de las cámaras de video y la unidad vehicular con chofer, asimismo GIZ proporcionará las cámaras de video necesarias.
- Registro de Reunión de Trabajo N° 004-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 02/07/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, a fin de exponer el cronograma de actividades, el cual incluye hitos y fechas en las que se desarrollará las actividades hasta la puesta en operación de la estrategia Carril Bus (piloto).
- Registro de Reunión de Trabajo N° 005-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 25/08/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, GTTSV y GIZ, donde se coordinaron los trabajos a realizar, así también como el requerimiento de personal y la logística necesaria para el segundo viaje de comisión, manteniéndose los acuerdos del Registro de Reunión de Trabajo N° 003-2025 (Carril Bus – MPT), además de contar con la participación de la Subgerente de Mantenimiento de Obras Públicas de la MPT y otras unidades orgánicas que se requiera para la inspección de campo, a fin de que se identifique y registre las zonas, en las Av. América Oeste y la Av. Juan Pablo II, que necesiten un mantenimiento en la infraestructura vial para posteriormente ejecutarlo.





- Mediante Oficio N° 0514-2025-MTC/30 de fecha 02/09/2025 se remitió a la MPT el informe N° 0207-2025-MTC/30.01 de fecha 29/08/2025, Informe Etapa 1: en el cual se detallan los avances de la referida estrategia, incluyendo el análisis técnico preliminar, la identificación de tramos priorizados, así como las actividades de coordinación institucional que se han venido desarrollando para garantizar la adecuada ejecución del piloto.
- Registro de Reunión de Trabajo N° 006-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 12/09/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, donde se coordinó la realización de los trabajos de campo en la Av. América Oeste, ocupación visual y vuelos de dron, como parte de las actividades que se vienen realizando para la evaluación de la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo.
- Registro de Reunión de Trabajo N° 007-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 13/10/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, donde se presentó al Gerente General y Subgerente de Proyectos la propuesta de planos de diseño de dispositivos de control de tránsito de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, para la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo, concluyéndose lo siguiente:
 - Los funcionarios de TMT validaron los diseños de las propuestas trabajados entre PROMOVIDAD, TMT y GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.
 - TMT remitirá la propuesta al Despacho de Alcaldía para las gestiones y coordinaciones necesarias para la implementación y puesta en operación del Carril Bus (piloto).
- Registro de Reunión de Trabajo N° 008-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 17/10/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con el funcionario de GIZ (Ing. Roger Williams Moscol Moncada), donde se presente la propuesta de planos de diseño de dispositivos de control de tránsito de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, para la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo, quien validó dichos diseños, los cuales fueron trabajados entre PROMOVIDAD, TMT y GIZ, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.



6. NORMAS DE FUNCIÓN:

- Mediante el Decreto Supremo N° 027-2019-MTC, de fecha 28 de julio de 2019, se crea PROMOVIDAD en el ámbito del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente del Despacho Viceministerial de Transportes; y en cuyo artículo 3 se establece que el ámbito de intervención son las ciudades del Perú que cuenten con una población mayor a 100,000 (cien mil) habitantes y/o aquellas que constituyan capitales de departamento, con excepción de las ciudades del ámbito de intervención de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).
- A través de la Resolución Ministerial N° 1073-2019-MTC/01, de fecha 21 de noviembre de 2019, se aprueba el Manual de Operaciones de PROMOVIDAD, estableciendo en el artículo 2, la competencia de promover sistemas integrados de transporte en las ciudades del Perú, según el ámbito de intervención indicado en el ítem 1.1.
- En el Artículo 14 del mismo documento se detallan las funciones de la DFPM, precisando en su inciso b): formular, proponer e implementar planes, programas y estrategias para el fortalecimiento de capacidades y asistencia técnica a los gobiernos locales y otros actores, en materia de transporte urbano y tránsito, para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible y transporte, estudios tendientes a implementar Sistemas Integrados de Transporte, diagnósticos y otros relacionados con el desarrollo de sistemas de transporte motorizados y no motorizados.



- La Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC establece la prioridad de peatones y medios alternativos sobre vehículos privados. Asimismo, promueve la implementación de sistemas integrados de transporte, priorizando el transporte público, masivo y el no motorizado.
- Con fecha del 17/07/2025 se firmó el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional en Transporte Urbano entre el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD y la Municipalidad Provincial de Trujillo.
- POI 2025 de PROMOVILIDAD, para la estrategia Carril Bus (piloto), se tiene como meta la asistencia técnica a los GL de 2 Carriles Bus (piloto).

7. NORMAS TÉCNICAS:

7.1. MANUAL DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AUTOMOTOR (R.D. N° 26-2024-MTC/18)

Es el documento oficial que regula el uso de dispositivos para el control del tránsito y movilidad. Incluye lineamientos sobre diseño, construcción, mantenimiento y uso temporal en zonas de trabajo y emergencias. Establece normas sobre clasificación, funcionalidad, color, tamaño y formas de los dispositivos aplicables en el Sistema Nacional de Carreteras, vías urbanas, ciclovías, estacionamientos y vías peatonales. Es de ámbito nacional, obligatorio para las autoridades de los niveles de gobierno (Nacional, Regional y Local), garantizando una gestión uniforme de la infraestructura vial. El presente estudio ha considerado los capítulos de señalización vertical y señalización horizontal.



▪ SEÑALES REGULADORAS O DE REGLAMENTACIÓN

Tienen por objeto notificar a los usuarios, las limitaciones, restricciones, prohibiciones y/o autorizaciones existentes que gobiernan el uso de la vía y cuyo incumplimiento constituye una violación a las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, vigente; así como a otras normas del MTC.

SEÑAL PARADERO (R-47)



Esta señal establece los lugares autorizados para recoger o dejar pasajeros, provenientes de un servicio público.

Dichos paraderos son reglamentados por las autoridades de encargadas del tránsito correspondiente.

Las áreas que abarcan los paraderos deben complementarse con marcas en el pavimento y señalización complementaria de ser el caso.

SEÑAL VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA 30 km/h, (R-30)



Esta señal establece la velocidad máxima de operación en kilómetros por hora (km/h) a la que puede circular un vehículo en determinado carril, tramo o sector de una vía.



- SEÑALES DE PREVENCIÓN

Su propósito es advertir a los usuarios sobre la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal. Estas señales ayudan a los conductores a tomar las precauciones del caso, por ejemplo, reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la de otros vehículos y de los peatones. Su ubicación se establecerá de acuerdo al estudio de ingeniería vial correspondiente.

SEÑAL UBICACIÓN DE REDUCTOR DE VELOCIDAD TIPO RESALTO (P-33B)



Esta señal indica al Conductor el lugar o ubicación de un reductor de velocidad tipo resalto circular o trapezoidal.

SEÑAL CRUCE PEATONAL (P-48B)



Esta señal indica al Conductor el lugar o ubicación de un cruce o paso peatonal.

Debe complementarse con marcas en el pavimento.

SEÑAL UBICACIÓN DE CRUCE ESCOLAR (P-49B)



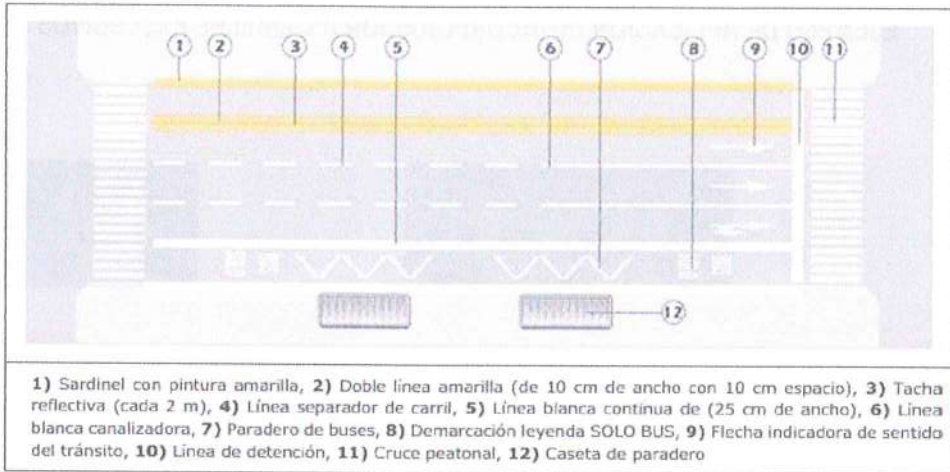
Esta señal indica al Conductor el lugar o ubicación de un cruce o paso de escolares.

Debe complementarse con marcas en el pavimento.

- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

Demarcación para estacionamiento de buses, que son líneas continuas y segmentadas de color blanco, que según sea el caso, se complementarán con demarcaciones elevadas, barreras de contención, líneas de canalización, sistemas de amortiguamiento al ingreso y salida, delineadores y la señalización vertical correspondiente. Su implementación es autorizada por la autoridad competente.





Fuente: Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor

30
ZONA

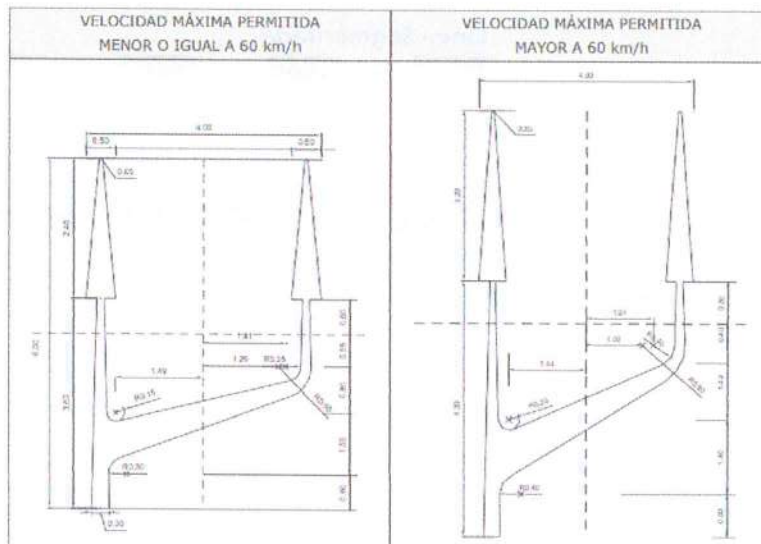
La demarcación "ZONA 30", refiere al símbolo que se demarca en el pavimento para notificar a los usuarios que están ingresando a una zona con velocidad máxima vehicular de 30 km/h, generalmente en vías locales compartidas o con carriles compartidos.



ESCOLAR
ZONA

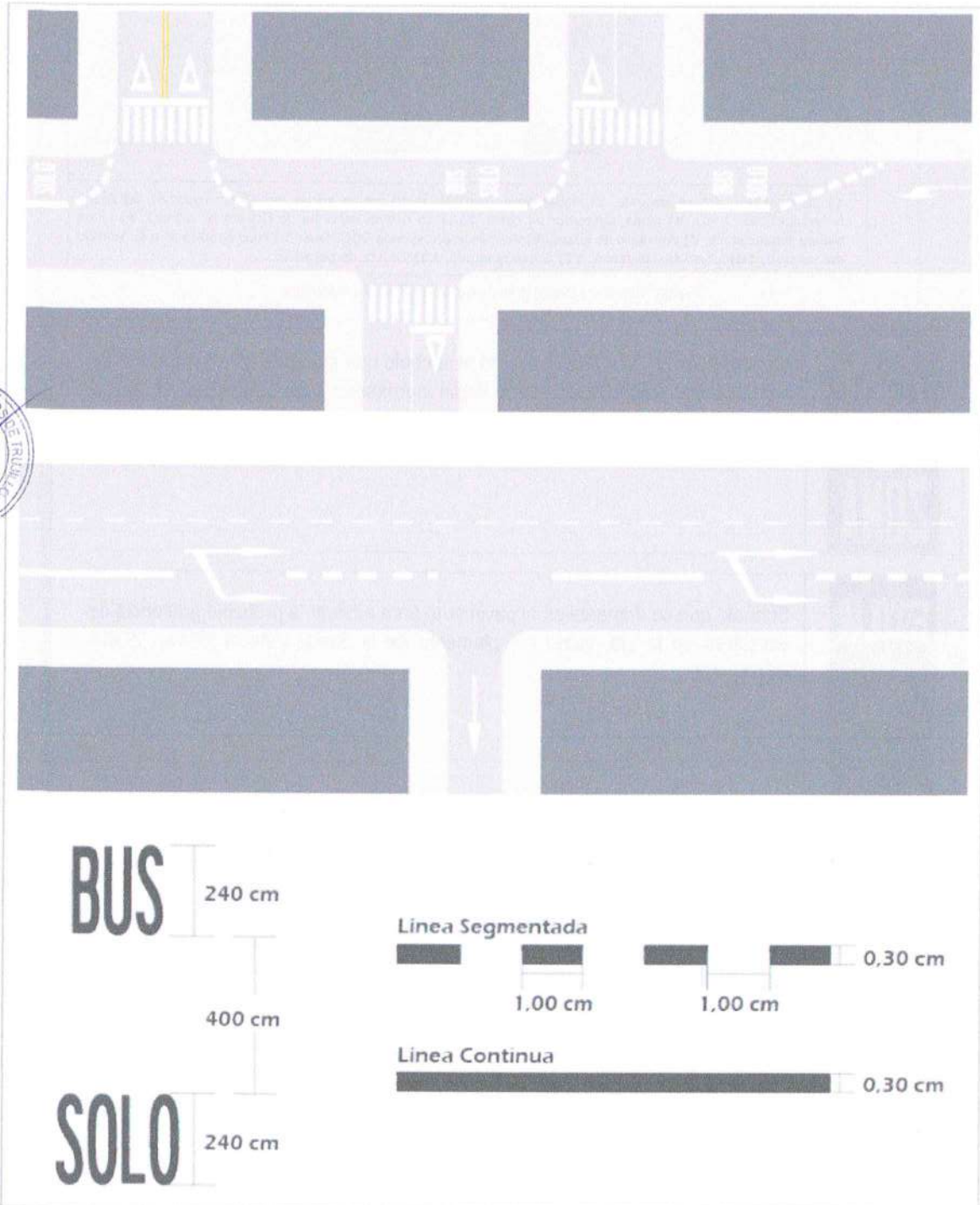
Símbolo que se demarca en el pavimento para advertir la probable presencia de escolares en la vía, como complemento de la Señal Vertical (P-49) "ZONA ESCOLAR".

▪ **DIMENSIONES DE FLECHA DE INCORPORACIÓN A CARRILES EXCLUSIVOS**





▪ EJEMPLO DE APLICACIÓN DE INCORPORACIÓN A CARRILES EXCLUSIVOS



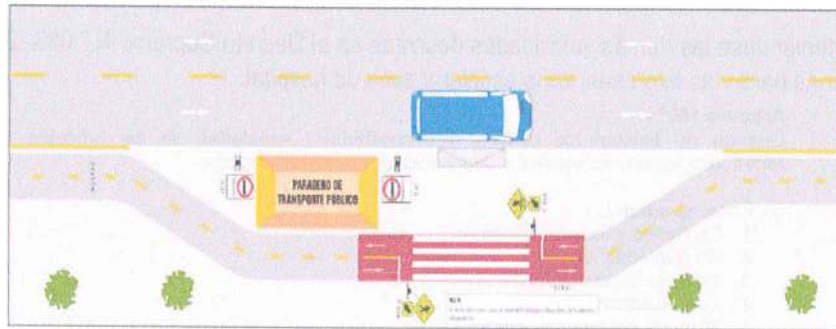


▪ **DEMARCACIÓN PARA INTERSECCIONES TIPO ROTONDA O GLORIETA**

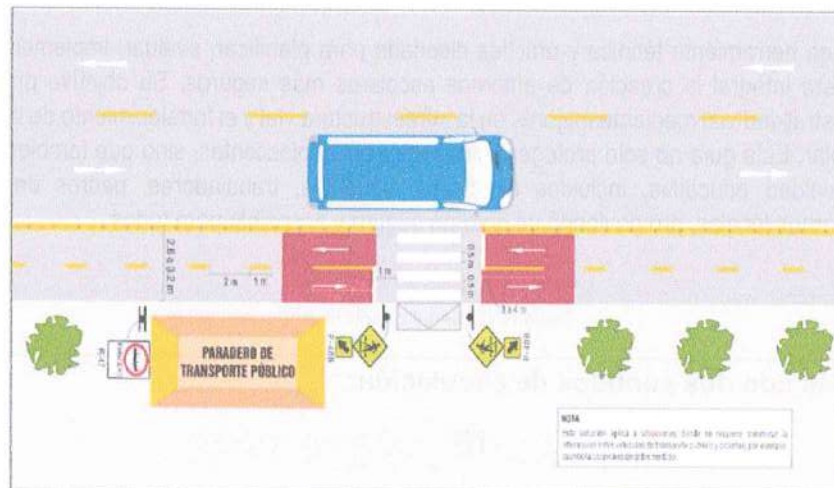
Dentro de las zonas o áreas que abarca la Rotonda y sus accesos de ingreso y salida, está prohibido los paraderos de vehículos de servicio público en general, como mínimo a 100.00 m. antes del ingreso y salida de la misma.

▪ **DISPOSICIONES TÍPICAS DE MARCAS EN EL PAVIMENTO EN TRAMOS (CICLOVÍAS) CON PARADEROS.**

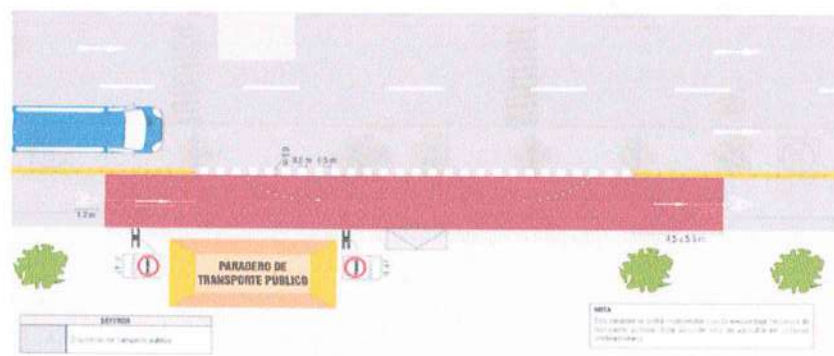
a) *Cicloacera detrás de paradero de transporte público.*



b) *Ciclovia delante de paradero de transporte público.*



c) *Ciclovia compartida con zona de detención para personas con movilidad reducida*





7.2. REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO (D.S. N° 025-2021-MTC MODIFICA EL RNT)

Entre otros, modifica el Artículo 162 "límites máximos de velocidad" del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N.º 033-2001 MTC, en zonas urbanas solo para calle, jirones y avenidas.

"Artículo 162.- Límites máximos de velocidad"

Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

- a) En zona urbana:
 - 1. En Calles y Jirones: 30 km/h
 - 2. En Avenidas: 50 km/h

Manteniéndose las demás velocidades descritas en el Decreto Supremo N.º 033- 2001 MTC, en zonas urbanas para vías expresas, zona escolar y zona de hospital.

Artículo 162°.-

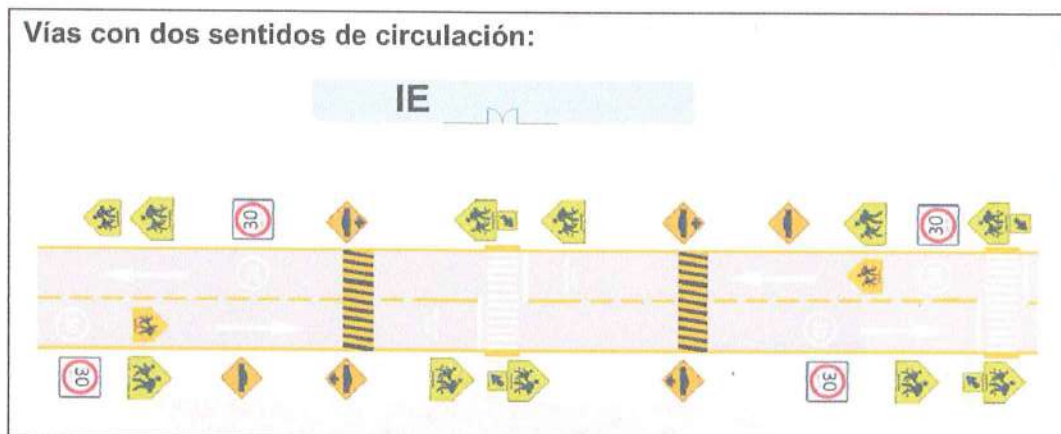
Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

- a) En zona urbana:
 - 1. En Calles y Jirones: 40 Km/h.
 - 2. En Avenidas: 60 Km/h.
 - 3. En Vías Expresas: 80 Km/h.
 - 4. Zona escolar: 30 Km/h.
 - 5. Zona de hospital: 30 Km/h.

7.3. GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS (R.D. N°028- 2024-MTC/18)

Es una herramienta técnica y práctica diseñada para planificar, evaluar, implementar y monitorear de manera integral la creación de entornos escolares más seguros. Su objetivo principal es reducir la siniestralidad vial mediante mejoras en la infraestructura vial y el fortalecimiento de la gestión del entorno escolar. Esta guía no solo protege a niños, niñas y adolescentes, sino que también beneficia a toda la comunidad educativa, incluidos directores, docentes, trabajadores, padres de familia, vecinos y gobiernos locales, promoviendo un entorno seguro y accesible para todos.

Tabla N° 2: Señalización en entornos escolares



Fuente: Guía para la implementación de Entornos Escolares Seguros

7.4. GUÍA PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DE VELOCIDADES – R.D. N° 016-2022-MTC/18

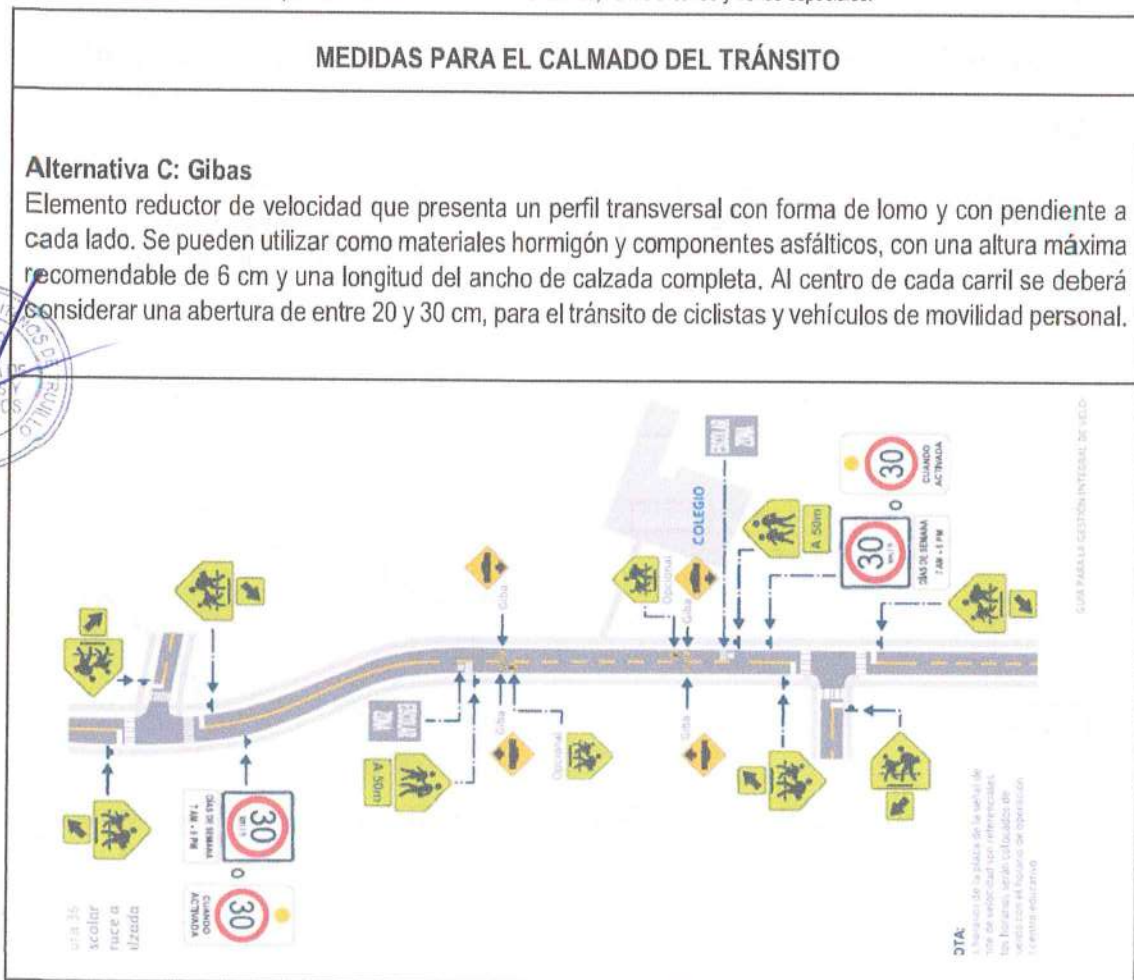
Esta herramienta recoge aspectos técnicos normativos del Reglamento

Nacional de Tránsito y sus normas complementarias para el adecuado establecimiento de los límites de velocidad en carreteras, zonas urbanas y zonas especiales como escuelas.

El documento contiene lineamientos sobre los criterios técnicos para la implementación de la señalización y dispositivos de control de tránsito en las vías, enmarcados en un proceso integral que resalta el rol de la reglamentación, fiscalización, infraestructura, educación y concientización, como ejes de acción para el control de la velocidad.

Asimismo, plantea medidas para el calmado del tránsito y criterios para la selección de tipos de reductores de velocidad, como:

Tabla N° 3: Medidas para el calmado del tránsito en carreteras, zonas urbanas y zonas especiales.



Fuente: Guía para la gestión integral de velocidades

7.5. REDUCTORES DE VELOCIDAD PARA LAS VÍAS DE LIMA METROPOLITANA - RESOLUCIÓN DE GERENCIA N° 202-2014-MML/GTU (DIRECTIVA N° 001-2014-MML/GTU)

Aprobada por Resolución de Gerencia N° 202-2014-MML/GTU, "Reductores de velocidad para las vías de Lima Metropolitana", tiene como finalidad establecer parámetros obligatorios para la instalación de



elementos reductores de velocidad con criterios técnicos a fin de reducir las velocidades en las vías urbanas, y de garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vías como son los peatones y ciclistas; así como evitar molestias de los conductores y daños a los vehículos.

En dicho documento se plantean las dimensiones recomendadas para los resaltos de sección circular:

Tabla N° 4: Dimensiones para el resalto de sección circular

Altura (m)	Ancho (m)
0.03 – 0.08	0.8 – 3.5

Fuente: Directiva N° 001-2014-MML/GTU

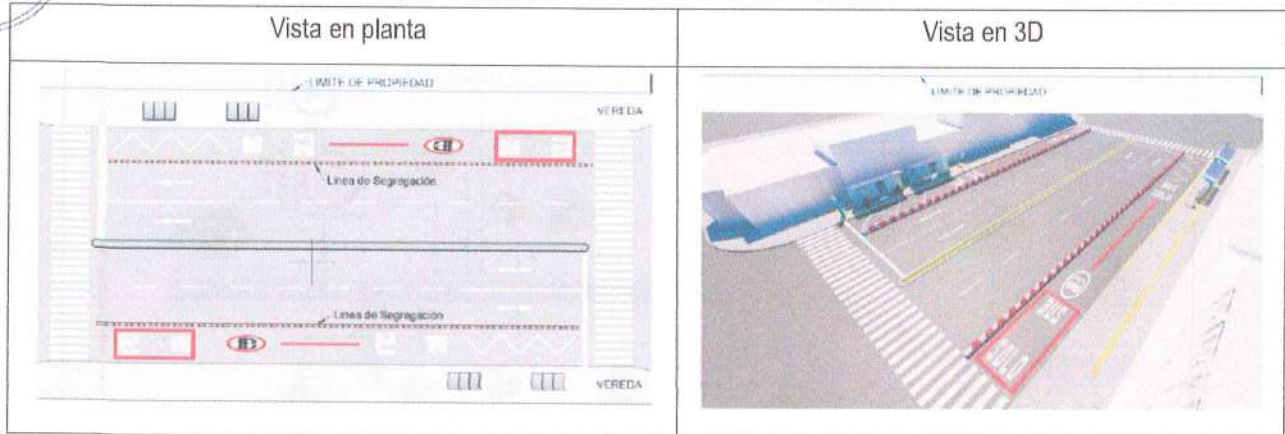
7.6. GUÍA DE PARADEROS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA Y CALLAO VERSIÓN 02 – R.D. DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO N° D-000014-2024-ATU/DIR

La guía de paraderos se elabora con la finalidad de consolidar un documento que oriente la planificación y diseño de los paraderos que forman parte del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao (SIT).

Para el desarrollo de la presente guía existe especial atención en el aspecto humano, de modo que la experiencia dentro del sistema se desarrolle brindando las condiciones de seguridad y confort que todos requieren y se alcancen los objetivos señalados en la Política Nacional de Transporte Urbano.



Tabla N° 5: Señalización horizontal y vertical de carril bus y paradero.



Fuente: Guía de Paraderos de los Servicios de Transporte Regular del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao Versión 02



8. ENFOQUE CONCEPTUAL Y LINEAMIENTO CON LAS POLITICAS PÚBLICAS

La propuesta de localización y georreferenciación de los paraderos se alinea a los enfoques temáticos globales orientados hacia una movilidad urbana sostenible, tales como los objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y a pirámide de la Movilidad Urbana Sostenible; Asimismo, a nivel nacional, la Movilidad Sostenible se conceptualiza en la Ley N° 31313 "Ley de Desarrollo Urbano Sostenible" donde en su Artículo 04 lo define como "La garantía de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad, a través de sistemas de transporte público, intermodal, accesible y asequible, con estrategias y medidas planificadas, infraestructura adecuada, que genere menores costos ambientales y que atienda las necesidades de edad, género y condición física de la ciudadanía.", entendiéndose que al requerir "infraestructura adecuada", prioriza el Transporte Público otorgando un derecho de vía exclusivo, mejorando su velocidad comercial y confiabilidad (reduciendo los tiempos de espera y el estrés); genera menores costos ambientales al ser más eficiente y atractivo, incentiva a más personas a usar el transporte público, lo que reduce el número de vehículos privados y, por lo tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la contaminación sonora; garantiza acceso y oportunidades un servicio más rápido y predecible permite a las personas acceder a sus trabajos, estudios y servicios en menos tiempo, ampliando sus oportunidades en la ciudad.

8.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

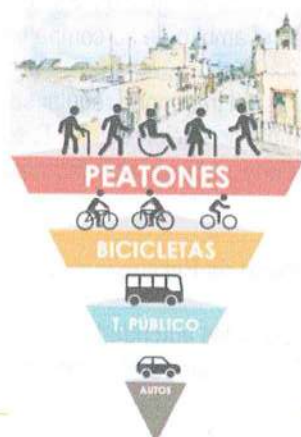
También son conocidos como la Agenda 2030 son un conjunto de 17 objetivos globales 169 metas adoptados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), alineándose a la propuesta los siguientes objetivos:

- ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles:
- Meta 11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público.
- ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura:
- Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.



8.2. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Trujillo:

Es un instrumento técnico de planificación de la ciudad con una visión de invertir la pirámide de la movilidad que existe actualmente en Trujillo denominándola como "Pirámide de la Movilidad Urbana Sostenible", un enfoque donde se prioriza la atención de las personas donde los modos no motorizados cobran relevancia por su carácter de vulnerabilidad y su aporte como modos no contaminantes y junto a la movilidad en transporte público como modos de mayor eficiencia en el uso del espacio urbano



30 people
in 20 cars
[1.5 m²/person]



30 people
on 30 bicycles
[1.0 m²/person]



30 people
in 1 bus
[0.75 m²]



8.3. Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU)

Este instrumento de planificación y gestión a nivel nacional es un conjunto de lineamientos y objetivos para mejorar el sistema de transporte público urbano en las ciudades del país, dentro de los objetivos orientados a la propuesta se tiene:

- Objetivo 01: Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de personas, la cual prioriza el transporte público sobre el transporte particular y componentes, en beneficio de los usuarios.
- Objetivo 02: Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas, la cual impulsa a desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano.
- Objetivo 03: Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura para los usuarios, Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar nuevas en función a la necesidad del sistema de transporte urbano.
- Objetivo 04: Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano, promueve la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.



8.4. Manual de Operaciones de Transportes Metropolitanos de Trujillo (MOP)

En los literales del Artículo 4 Funciones Generales de MOP, la cual no crea nuevas funciones, sino que operacionaliza las funciones ya asignadas a TMT por su ordenanza de creación y el marco normativo del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo, describe lo siguiente:

(e) Identificar, formular, evaluar y ejecutar los proyectos de inversión o privados correspondientes al transporte regular de personas, al transporte no motorizado y a la recuperación de espacios en el área de influencia de los sistemas integrados de transporte.

(f) Coordinar y supervisar el diseño e implementación de proyectos vinculados al transporte regular de personas, al transporte no motorizado y a la recuperación de espacios y accesos públicos, en los casos que la Municipalidad Provincial de Trujillo suscribe convenios de delegación de facultades con otras entidades nacionales o regionales.

(m) Formular, proponer, y/o actualizar normas, a ser aprobadas mediante resoluciones, decretos u ordenanzas, entre otros, en el ámbito de su competencia.

(n) Formular, proponer, aprobar y/o actualizar instrumentos de gestión institucional, como directivas, lineamientos, instructivos, reglamentos, entre otros, en el ámbito de su competencia.

En tanto presente propuesta que vincula a los paraderos del transporte regular se alinean a las funciones de esta entidad, aunque TMT está enfocada en la implementación del SITT, su misión principal es la planificación integral y la mejora de la movilidad urbana para corregir las deficiencias del transporte actual, el camino hacia el modelo integrado.

8.5. Nuevo Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo

En su *Título III De los Órganos y Competencias*, menciona las autoridades competentes de la MPT para la gestión administrativa, regulación y de fiscalización al Sistema de transporte público de personas

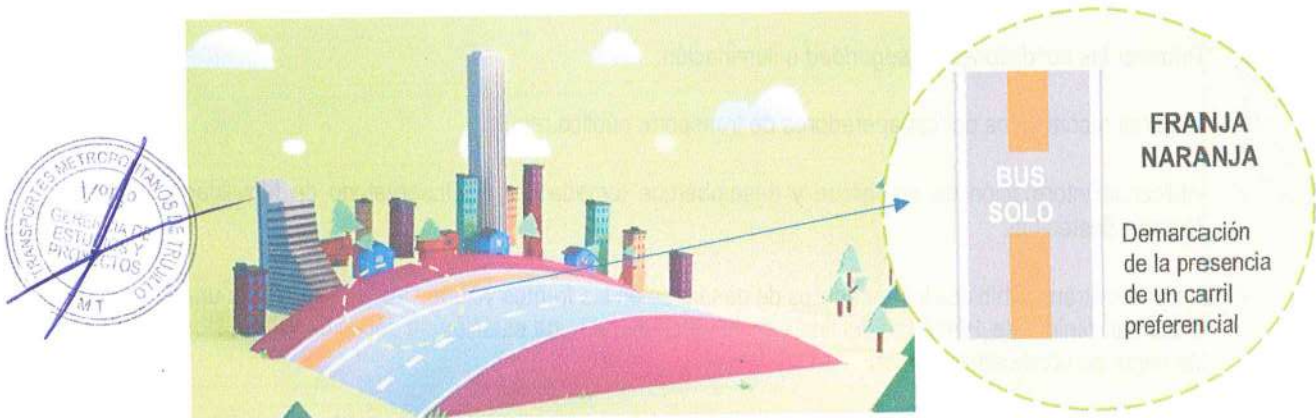


siendo El Concejo Municipal, La Alcaldía, Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (GTTSV) y Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT). Asimismo, en su Título VI Del Plan Regulador de Rutas describe lo siguiente: "Es el documento técnico de regulación de las rutas del STPRP, aprobado por ordenanza municipal, que contiene las fichas técnicas en las que se establecen los parámetros técnicos de operación. De conformidad con lo dispuesto en la Ordenanza Municipal No 046-2014-MPT que crea el "Sistema Integrado de Transporte de Trujillo – SITT", TMT es el órgano competente para proponer técnicamente proyectos de modificación, fusión, revocación, y anulación de las rutas que se encuentren en condición de autorizadas, con el fin de mejorar la movilidad urbana y consolidar el SITT. Asimismo, a propuesta de TMT se ejecutarán "Rutas Piloto", previo a la implementación del SITT".

En tanto, la facultad de TMT para ubicar paraderos en el sistema actual radica en el ordenamiento que se enmarca dentro de su objetivo general de modernizar y planificar el transporte público, sin esperar a que el SITT esté completamente operativo bajo las coordinaciones permanentes con la GTTSV.

9. CONCEPTUALIZACIÓN

Carriles preferenciales ubicados en el costado derecho de la vía que da prelación a las rutas de transporte público regular que transitan por dicha vía, estos carriles deberán estar señalizada de manera distintiva en la calzada con una franja central de color naranja y con el pictograma "Solo Bus".



Respecto a la definición del punto de parada para embarque y desembarque de pasajeros, se tomó referencia a los criterios definidos y consensuados entre TMT, GTTSV y PAMT para el proceso de implementación de paraderos de transporte público regular de Trujillo Metropolitano que se viene desarrollando con la asistencia técnica de GIZ en el marco del proyecto Ciudades en Movimiento – CIMO, siendo los criterios los siguientes:

- ✓ Dentro de las Zonas o áreas que abarca la rotonda y sus accesos de ingreso y salida, está prohibido los paraderos de vehículos de servicio público en general, como mínimo a 100 metros antes del ingreso y salida de este. (Demarcación para intersecciones tipo rotonda o glorieta).
- ✓ La distancia entre paraderos en zonas urbanas mayormente varía entre los 200 y 500 metros, sin embargo, estos valores son flexibles y ajustables a la clasificación de la vía y al entorno donde se ubica el paradero; Las distancias recomendables son: (Consideraciones de ubicación del paradero).

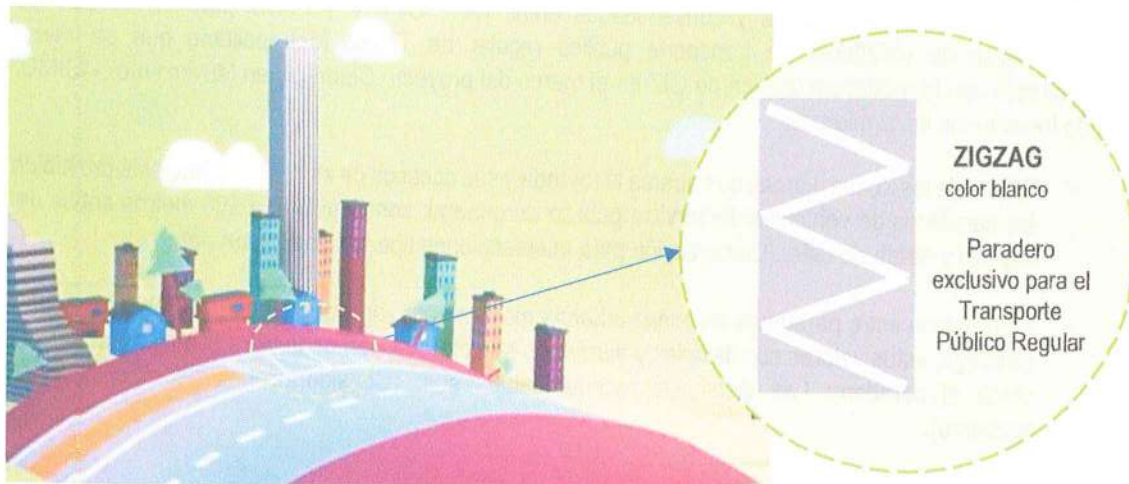


CATEGORIA	DISTANCIA ENTRE PARADEROS
VÍAS EXPRESAS	400 – 500 m
VÍAS ARTERIALES-COLECTORAS	300 – 500 m
VÍAS LOCALES (2+ CARRILES)	200 – 400 m

- ✓ Priorizar los destinos de equipamientos de salud y educación, así como cualquier otro que tenga un considerable número de personas (proximidad a los principales generadores de viaje).
- ✓ Priorizar rutas de mayor demanda. En la medida que estas líneas coincidan unas con otras.
- ✓ Longevidad (si se va a instalar o mejorar una parada de autobús por menos de 5 años, se debe considerar una alternativa y/o servicios existentes que podrían ser utilizados por los pasajeros (área de espera protegida, asientos, iluminación, teléfono público, etc.).
- ✓ Volúmenes de tráfico, condiciones del entorno vial y límites de velocidad.
- ✓ Viabilidad de intervención generando el menor conflicto vehicular y/o peatonal (sección vial, número de carriles, intersecciones, etc.)
- ✓ Priorizar las condiciones de seguridad e iluminación.
- ✓ Lugares reconocidos por los operadores de transporte público regular.
- ✓ Aplicar la información de embarque y desembarque tomada por el Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible.
- ✓ Se encuentran prohibidos los paraderos de pasajeros en los frentes y zonas adyacentes hasta una distancia mínima de 10 metros del límite de la propiedad de una estación de servicios y/o puestos de venta de combustibles (grifo).



Los paraderos para el transporte público regular estarán señalizados de manera horizontal con un zigzag color blanco y vertical con su señal R-47.

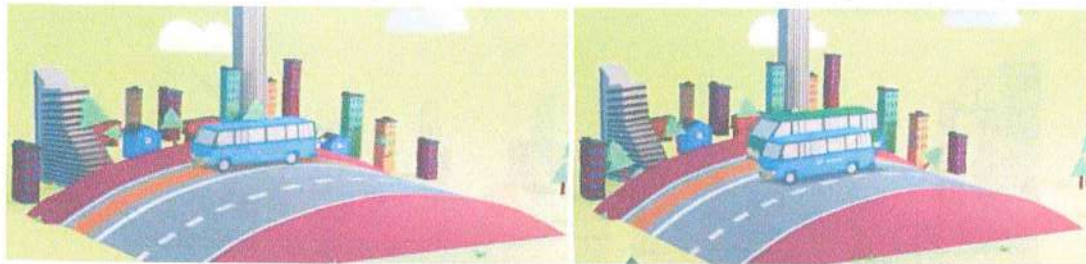




Respecto a la separación del tráfico, si bien es cierto plantea señalización horizontal que identifique el carril preferencial, sin embargo, a un mediano plazo se pueda complementar y reforzar con la utilización de conos, tachas y/o de contar con los recursos, la implementación de New Jersey.

10. TEORÍA DE FUNCIONAMIENTO

- Transporte Público Regular de personas podrán hacer uso del carril preferencial.
- Transporte Público Regular de personas podrá hacer uso del carril vehicular para adelantar.

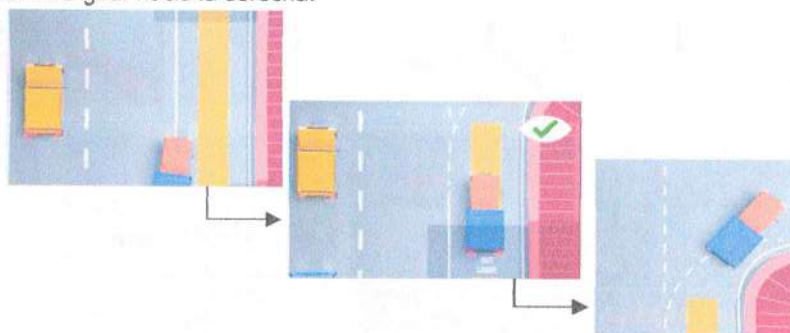


- Los vehículos de emergencia tales como Bomberos, Ambulancias, Policías y/o serenazgo también podrán hacer uso del carril preferencial siempre y cuando se encuentren prestando el servicio.



- Los vehículos particulares y taxis pueden transitar en el carril preferencial solo en tres situaciones específicas, la cual se detalla a continuación:

- ✓ Cuando se va a girar hacia la derecha.



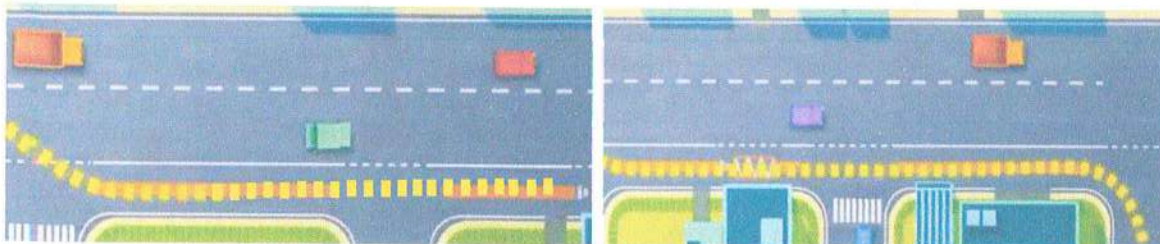
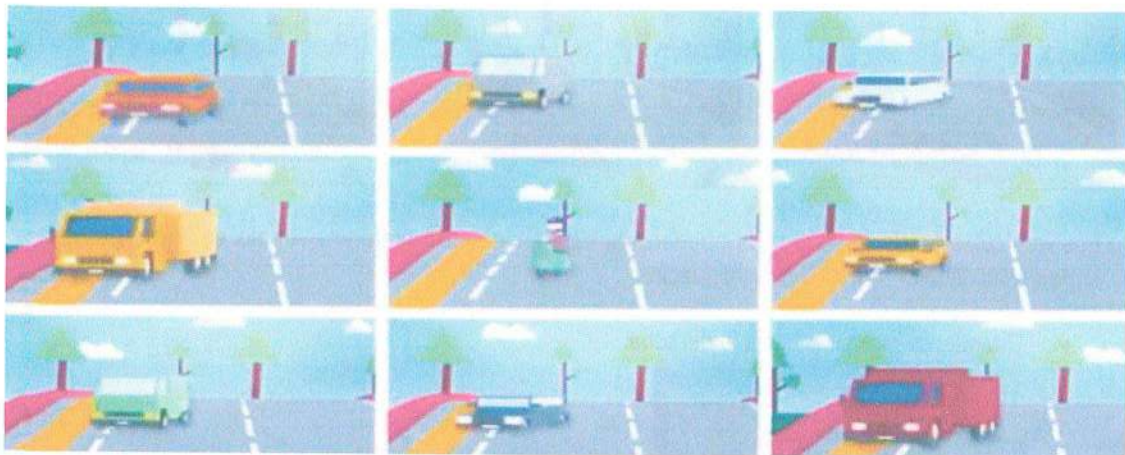
- ✓ Cuando se va ingresar a un predio.



- ✓ Cuando se va a recoger o dejar personas momentáneamente, siempre y cuando no sean las zonas de paraderos.



- Los vehículos diferentes al Transporte Público Regular van entrar al carril preferencial bajo situaciones antes descritas, deben hacerlo una cuadra antes o en la entrada que más se aproxime al punto.

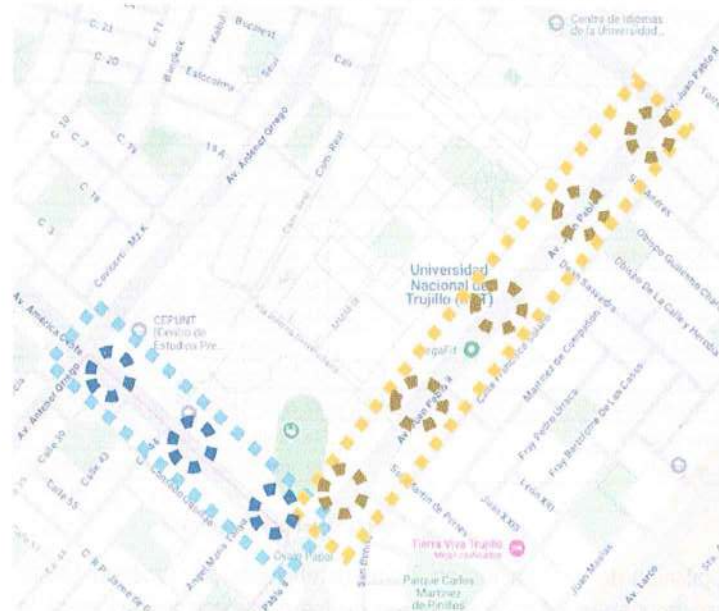


11. ÁREA DE ESTUDIO:



El área de estudio se encuentra ubicada en la ciudad de Trujillo, la misma se circunscribe en la Av. América Oeste de 0.50km de longitud, tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, y Av. Juan Pablo II, de 1.00km de longitud, tramo: Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, ambas vías presentan doble sentido de circulación con 3 y 2 carriles de circulación por sentido respectivamente, presentan separador central.

Figura N° 1: Área de estudio, Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II



Fuente: Elaboración propia.



12. COMISIONES:

12.1. PRIMER VIAJE DE COMISIÓN

Se realizó el viaje de comisión de servicios a la ciudad de Trujillo los días 28 y 29 de abril del presente año, en el cual se realizaron las siguientes actividades:

- Inspección de campo en conjunto con el gobierno local a las 9 vías preseleccionadas para la propuesta de implementación del Carril Bus (Piloto).

Tabla N° 6: 9 vías inspeccionadas (Ítems 1, 2, 3, 4, 5, 9, 13, 16 y 17)



N°	Nombre	Tramo	Distancia (km)
1	Av. America Oeste	Av. Jesus Nazareth - Av. Juan Pablo II	1.75
2	Av. Paisajista - Av. Jesus Nazareth	Av. Mansiche - Av. Roma	2.00
3	Av. America Sur	Ca. Carlos Wiesse - Av. Cesar Vallejo	2.76
4	Av. America Oeste - Av. Pablo Casals	Av. Jesus Nazareth - Av. Tupac Amaru	2.13
5	Av. Huaman - Av. Prol. Cesar Vallejo - Av. Costa Rica	Ca. Obregoso - Ca. Nueva Zelanda	2.44
6	Av. America Norte	Av. Manuel Vera - Av. Tupac Amaru	1.38
7	Av. Federico Villareal	Av. Prol. Santa - Av. Cesar Vallejo	1.86
8	Av. Cesar Vallejo	Av. America del Sur - Av. Pumacahua	4.22
9	Av. Jose Maria Eguren	Av. España - Av. America Sur	1.10
10	Av. Tupac Amaru	Av. Salvador Lara - Av. America Norte	0.96
11	Av. Metropolitana II	Av. Mansiche - Av. Metropolitana I	1.09
12	Av. Salvador Lara	Av. Manuel Vera - Av. Tupac Amaru	1.25
13	Av. Honorio Delgado	Av. Ricardo Palma - Av. Federico Villareal	2.02
14	Av. Metropolitana I	Av. Jose Condorcanqui - Av. El Cortijo	1.31
15	Av. Fatima	Av. Victor Larco Herrera - Av. Prol. Cesar Vallejo	0.96
16	Av. Antenor Orrego	Av. Jesus Nazareth - Av. America Oeste	1.85
17	Av. Juan Pablo II	Av. Huaman - Ovalo Papal	1.76
18	Av. Huamán	Av. Juan Pablo II - Av. Manuel Soane	0.99



Fuente: Elaboración propia

- Recopilación de información en 2 vías potenciales, Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, que se encuentran dentro del grupo de las preseleccionadas, para la implementación del Carril Bus (piloto), siendo esta la siguiente: uso de suelo, señalización horizontal y vertical, número de carriles, sentidos de circulación, estado de conservación de las vías, paraderos, zonas rígidas, estacionamientos y puntos críticos de tránsito, además de vuelos con dron para soporte visual.
- TMT propuso la inclusión de la Av. Juan Pablo II, en el tramo del Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth (1.00km), para el desarrollo del Carril Bus (piloto). Cabe mencionar que, en dicho tramo de vía, según el plan de rutas de la MPT, existe una ruta de transporte en colectivo, la cual a la fecha no ha sido otorgada para su operación, es decir se encuentra desierta sin operar en campo. En ese sentido, al ser adicionada dicha vía como potencial para el piloto, TMT procedió a la recopilación de la información de campo de los datos estáticos, a fin de poder realizar el respectivo análisis.

Figura N° 2: Reunión de presentación del plan de trabajo de la comisión.



Fuente: Elaboración propia.



- En la inspección de campo en conjunto con TMT y la GTTSV se identificó como vía potencial la Av. América Oeste, en el tramo del Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego (0.5km), la misma que presenta condiciones favorables en su infraestructura vial y en el servicio de transporte público de pasajeros, este último atiende la demanda de pasajeros de los centros atractores de la zona, como son principalmente: I.E. Rafael Narváez Cadenillas, I.E.P María Auxiliadora, la facultad de Educación de la UNT y el Centro preuniversitario de la UNT.

Figura N° 3: Av. América Oeste - Demanda peatonal.



Fuente: Elaboración propia.

- Asimismo, en la inspección de campo realizada a la Av. América Oeste se identificó algunos datos operativos importantes, los cuales se describen a continuación:
 - Presenta 7 rutas de transporte público de pasajeros autorizadas.
 - Cuenta con 1 señal I-6 de paradero de transporte público.



- Presenta 3 carriles de circulación por sentido.
- En ambos sentidos existen vehículos estacionados ocupando un carril y generando demoras en el tránsito vehicular.
- Cuenta con señalización horizontal y vertical de zona escolar y reductores de velocidad en mal estado de conservación e inadecuada.
- Presenta tramos de vía donde la calzada se encuentra en mal estado de conservación.

Figura N° 4: Av. América Oeste - Identificación de reductores de velocidad.



Fuente: Municipalidad Provincial de Trujillo.
Fuente: Elaboración propia.

De los datos estáticos recopilados por TMT en la Av. Juan Pablo II se tiene la siguiente información:

- Presenta 9 rutas de transporte público de pasajeros autorizadas.
- No cuenta con paraderos de transporte público autorizados.
- Presenta 2 carriles de circulación por sentido.
- En el sentido norte - sur existen bahías que son utilizados como estacionamiento, las mismas están ubicadas adyacentes a las 3 puertas de ingreso de la Universidad Nacional de Trujillo, en el sentido sur - norte existen vehículos estacionados en el retiro comprendido entre la vereda y calzada.
- Presenta tramos de vía donde la calzada se encuentra en mal estado de conservación.
- Cuenta con señalización horizontal y vertical en mal estado de conservación y diseños inadecuados.

Figura N° 5: Av. Juan Pablo II – Transporte público de pasajeros.





12.2. SEGUNDO VIAJE DE COMISIÓN

a fin de recopilar los indicadores de línea base, PROMOVILIDAD realizó un segundo viaje de comisión a la ciudad de Trujillo durante los días 1, 2, 3 y 4 de setiembre de 2025, donde se capacitó al personal de TMT y la GTTSV, lo cual permitió recopilar información de campo de 4 tipos de encuesta, los días 2 y 3 de septiembre para la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II respectivamente, en 3 turnos: 06:00-09:30hrs., 12:00-14:30hrs y 17:00- 19:30hrs. Además, se utilizó para facilitar la recolección de datos, la instalación de cámaras de videos en diferentes puntos de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II. Dichas actividades se detallan a continuación:

- Se capacitó al personal de TMT y la GTTSV de manera teórica y práctica para los trabajos de recolección de datos.
- Se instalaron un total de 8 cámaras de videos en ambas vías potenciales para el piloto.
- Dichas cámaras de videos sirvieron para las encuestas de aforos vehiculares y peatonales, y las de embarque y desembarque de pasajeros.
- El personal designado por TMT y la GTTSV realizó las encuestas de ocupación visual.
- Se realizo sobrevuelos con dron en ambas vías, y la encuesta de medición de tiempo de viaje fue realizara con equipo GPS.



Imagen N° 6: Capacitación práctica al personal de la MPT.



Fuente: Elaboración propia.



Imagen N° 7: Puntos para instalación de cámaras de video en la Av. América Oeste.



Fuente: Elaboración propia.



Imagen N° 8: Puntos para instalación de cámaras de video en la Av. Juan Pablo II.



Fuente: Elaboración propia.



Imagen N° 9: Instalación de las cámaras de video en la Av. América Oeste.



Fuente: Elaboración propia.



Imagen N° 10: Trabajos de ocupación visual por parte del personal de la MPT.



Fuente: Elaboración propia.



Imagen N° 11: Vuelo con equipo dron sobre la Av. Juan Pablo II.



Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 12: Finalización de los trabajos de campo en la Av. Juan Pablo II.



Fuente: Elaboración propia.

13. PROPUESTA CARRIL BUS (PILOTO) AV. AMÉRICA OESTE Y AV. JUAN PABLO II: 13.1. DISEÑO DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

Los carriles bus se ubicarán en el carril derecho de las Avenidas América Oeste y Juan Pablo II, en los tramos que forman parte del área de estudio, habiéndose considerado principalmente la siguiente señalización horizontal y vertical:

- Leyenda de "SOLO BUS" al inicio de cada cuadra, en el ingreso al carril.
- Línea continua (izquierda) y otra discontinua (derecha), ambas juntas, la continua no permitirá el ingreso del carril izquierdo al derecho y la discontinua permitirá la incorporación del carril derecho al izquierdo, permitiendo este último el sobrepaso controlado de las unidades vehiculares que brindan el servicio de transporte público de pasajeros y su incorporación al inicio de cada cuadra, así como el ingreso (desde el inicio de cada cuadra) y salida de vehículos particulares desde las cocheras de los predios (del carril derecho al izquierdo). o Flechas de incorporación del carril izquierdo al derecho (carril bus) para el giro a la derecha en las vías transversales por parte del tránsito de vehículos privados. Asimismo, se ha considerado otra señalización horizontal.
- Señal vertical R-55A "VÍA SEGREGADA PARA BUSES", establece los carriles o vías exclusivas para el tránsito de buses. Asimismo, se *consideró otras* señales verticales. o En la Av. América Oeste, se instaló señalización de zonas escolares seguras, considerando la presencia de dos instituciones educativas identificadas en campo:
 - I.E. Rafael Narváez Cadenillas.
 - I.E.P. María Auxiliadora.
- En la Av. Juan Pablo II, ante la existencia de bahías exclusivas, antes y después de las 3 puertas de ingreso a la Universidad Nacional de Trujillo (total 6 bahías), se consideró el uso de las que se encuentran antes como PARADEROS y las se encuentran después como zonas de embarque y desembarque de autos y taxis (uso temporal), complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente. Asimismo, de las 3 puertas solo 1 se encuentra semaforizada; por lo cual, para las otras 2 puertas, la propuesta contempla la implementación de 4 reductores de velocidad, 2 en cada puerta, ubicadas 1 por cada sentido de circulación. o Paraderos para el servicio de transporte público de pasajeros: 4 en la Av. América Oeste (2 por cada sentido de circulación) y 8 en la Av. Juan Pablo II (4 por sentido de





circulación). Asimismo, para la Av. Juan Pablo II, donde existen 6 bahías exclusivas para el embarque y desembarque de pasajeros, se propuso el uso diferenciado de las mismas, toda vez que se ubican 1 antes y 1 después de cada una de las 3 puertas de la Universidad Nacional de Trujillo (UNT): la primera bahía funcionaria como paradero exclusivo del transporte público y la segunda para el embarque y desembarque de autos y taxis, complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente.

- o La ubicación de los paraderos fue coordinada con TMT quienes precisaron los puntos exactos, toda vez que ellos vienen trabajando una ordenanza que determinará los puntos de paraderos en la ciudad de Trujillo.

Ver los planos de diseño de la propuesta de Carril Bus (piloto) en el Anexo 1.

13.2. METRADO DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

El metrado de los dispositivos de Control de Tránsito para la Av. América Oeste y Av. Juan

Pablo II es el siguiente: Av. América Oeste

o Señalización horizontal (pintura):

- Pintura blanca (símbolos, leyendas, flechas direccionales, líneas de retención, etc.): 989 m².
- Pintura amarilla (líneas continuas y sardineles): 735 m². || Pintura roja (franja de carril bus): 145 m².

o Señalización vertical (pintura):

- Señales reguladoras: total 21 unidades, clasificadas en 1 señal de tipo R- 27, 4 señales de tipo R-30, 4 señales de tipo R-44, 5 señales de tipo R-47 y 7 señales de tipo R-55A.
- Señales preventivas: total 7 unidades, clasificadas en 4 señales de tipo P- 33B y 3 señales de tipo P-49B.
- Señales informativas: total 1 unidades, clasificada en 1 señal de tipo I-7.

o Elementos de segregación y soporte:

- Tachas reflectivas (para reforzar delimitación y la visibilidad de carriles y carril exclusivo): 127 unidades.
- Muros tipo New Jersey: 791 unidades.
- Reductores de velocidad existentes (resalto circular): 7 unidades (mantenimiento).

o Paraderos:

- Plataforma de concreto (nuevos paraderos en Av. América Oeste): 129.79 m².
- Mantenimiento de calzada (paradero frente a METRO – Av. América Oeste): 197.35 m².

Ver los cuadros de metrados en el Anexo 2.

Av. Juan Pablo II

o Señalización horizontal (pintura):





- Pintura blanca (símbolos, leyendas, flechas direccionales, líneas de retención, etc.): 1,167 m².
- Pintura amarilla (líneas continuas y sardineles): 1,031 m². Pintura roja (franja de carril bus): 324 m².

o Señalización vertical (pintura):

- Señales reguladoras: total 31 unidades, clasificadas en 1 señal de tipo R-27, 6 señales de tipo R-30, 1 señal de tipo R-44, 8 señales de tipo R-47 y 15 señales de tipo R-55A.
- Señales preventivas: total 16 unidades, clasificadas en 4 señales de tipo P-33A, 5 señales de tipo P-33B y 7 señales de tipo P-48B.
- Señales informativas: total 6 unidades, clasificada en 3 señales de embarque y desembarque del tipo 1 y 3 señales de embarque y desembarque tipo 2.

o Elementos de segregación y soporte:

- Tachas reflectivas (para reforzar delimitación y la visibilidad de carriles y carril exclusivo): 113 unidades.
- Muros tipo New Jersey: 1,622 unidades.
- Reductores de velocidad existentes (resalto circular): 1 unidades (mantenimiento).
- Reductores de velocidad propuestos (resalto circular): 4 unidades (implementar).

o Paraderos:

- Plataforma de concreto (nuevos paraderos en Av. Juan Pablo II): 212.46 m²

Ver los cuadros de metrados en el Anexo 3.





13.3. PRESUPUESTO REFERENCIAL

El presupuesto referencial de la Av. América Oeste, tramo Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, es de S/245,815.00, cuyo detalle se muestra a continuación:

Tabla N° 7: Costo referencial de dispositivos de control de tránsito – Av. América Oeste.

PRESUPUESTO REFERENCIAL DE SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

ITEM	DESCRIPCIÓN	U.M.	CANTIDAD	P.U (S/)	SUBTOTAL (S/)
1.00	FASE 1 (SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL, Y SINCRONIZACIÓN SEMAFÓRICA)				
1.01	PINTURA DE TRAFICO BLANCA (SIMBOLOS, LEYENDAS, FLECHAS DIRECCIONALES, LINEAS DE RETENCION, CRUCEROS PEATONALES)	m2	989.00	25.00	24,725.00
1.02	PINTURA DE TRAFICO AMARILLO (LINEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS, SARDINEL)	m2	735.00	25.00	18,375.00
1.03	PINTURA DE TRAFICO PARA CARRIL BUS	m2	145.00	25.00	3,625.00
1.04	SEÑAL VERTICAL TIPO R-27 (INC. INSTALACIÓN)	und	1.00	700.00	700.00
1.05	SEÑAL VERTICAL TIPO R-30 (INC. INSTALACIÓN)	und	4.00	700.00	2,800.00
1.06	SEÑAL VERTICAL TIPO R-44 (INC. INSTALACIÓN)	und	4.00	700.00	2,800.00
1.07	SEÑAL VERTICAL TIPO R-47 (INC. INSTALACIÓN)	und	5.00	700.00	3,500.00
1.08	SEÑAL VERTICAL TIPO R-55A (INC. INSTALACIÓN)	und	7.00	700.00	4,900.00
1.09	SEÑAL VERTICAL TIPO P-49A (INC. INSTALACIÓN)	und	4.00	700.00	2,800.00
1.1	SEÑAL VERTICAL TIPO P-49B (INC. INSTALACIÓN)	und	3.00	700.00	2,100.00
1.11	SEÑAL VERTICAL TIPO I-7 (INC. INSTALACIÓN)	und	1.00	700.00	700.00
1.12	PERSONAL INSPECTOR MUNICIPAL (Durante la operación 8 IMT x 6 meses)	und	48.00	1,200.00	57,600.00
2.00	FASE 2 (REDUCTORES DE VELOCIDAD Y TACHAS REFLECTIVAS)				
2.01	TACHAS REFLECTIVAS	und	127.00	20.00	2,540.00
3.00	FASE 3 (CANALIZADORES VIALES)				
3.01	ELEMENTOS DE SEGREGACIÓN DE CARRIL BUS (BARRERA PLASTICA NEW JERSEY)	und	791.00	150.00	118,650.00
TOTAL (S/)					245,815.00

Fuente: Elaboración propia

El presupuesto referencial de la Av. Juan Pablo II, tramo Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, es de S/463,540.84, cuyo detalle se muestra a continuación:

Tabla N° 8: Costo referencial de dispositivos de control de tránsito – Av. Juan Pablo II.

PRESUPUESTO REFERENCIAL DE SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO PARA EL PILOTO CARRIL BUS EN TRUJILLO - AV. JUAN PABLO II

Ítem	DESCRIPCIÓN	U.M.	CANTIDAD	P.U (\$)	SUBTOTAL (\$)
1.00	FASE 1 (SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL, Y SINCRONIZACIÓN)				
1.01	PINTURA DE TRAFICO BLANCA (SIMBOLOS, LEYENDAS, FLECHAS DIRECCIONALES, LINEAS DE RETENCION, CRUCEROS PEATONALES)	m2	1,167.00	25.00	29,175.00
1.02	PINTURA DE TRAFICO AMARILLO (LINEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS, SARDINEL)	m2	1,031.00	25.00	25,775.00
1.03	PINTURA DE TRAFICO PARA CARRIL BUS	m2	324.00	25.00	8,100.00
1.04	SEÑAL VERTICAL TIPO R-27 (INC. INSTALACIÓN)	und	1.00	700.00	700.00
1.05	SEÑAL VERTICAL TIPO R-30 (INC. INSTALACIÓN)	und	6.00	700.00	4,200.00
1.06	SEÑAL VERTICAL TIPO R-44 (INC. INSTALACIÓN)	und	1.00	700.00	700.00
1.07	SEÑAL VERTICAL TIPO R-47 (INC. INSTALACIÓN)	und	8.00	700.00	5,600.00
1.08	SEÑAL VERTICAL TIPO R-55A (INC. INSTALACIÓN)	und	15.00	700.00	10,500.00
1.09	SEÑAL VERTICAL TIPO P-33A (INC. INSTALACIÓN)	und	4.00	700.00	2,800.00
1.1	SEÑAL VERTICAL TIPO P-33B (INC. INSTALACIÓN)	und	5.00	700.00	3,500.00
1.11	SEÑAL VERTICAL TIPO P-48B (INC. INSTALACIÓN)	und	7.00	700.00	4,900.00
1.12	SEÑAL VERTICAL EMBARQUE Y DESEMBARQUE TIPO 1(INC. INSTALACIÓN)	und	3.00	700.00	2,100.00
1.13	SEÑAL VERTICAL EMBARQUE Y DESEMBARQUE TIPO 2(INC. INSTALACIÓN)	und	3.00	700.00	2,100.00
1.14	PERSONAL INSPECTOR MUNICIPAL (Durante la operación 16 IMT x 6 meses)	und	96.00	1,200.00	115,200.00
2.00	FASE 2 (REDUCTORES DE VELOCIDAD Y TACHAS REFLECTIVAS)				
2.01	REDUCTORES DE VELOCIDAD	und	4.00	657.71	2,630.84
2.02	TACHAS REFLECTIVAS	und	113.00	20.00	2,260.00
3.00	FASE 3 (CANALIZADORES VIALES)				
3.01	ELEMENTOS DE SEGREGACIÓN DE CARRIL BUS (BARRERA PLASTICA NEW J ERSEY)	und	1,622.00	150.00	243,300.00
TOTAL (\$)					463,540.84

Fuente: Elaboración propia



14. PLAN DE SOCIALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN:

Tema: Implementación del Carril Bus para la ciudad de Trujillo (avenidas Juan Pablo II y América Oeste), en el marco de la asistencia técnica que brindará PROMOVIDAD a la Municipalidad Provincial de Trujillo, de manera articulada con la Agencia de Cooperación para el Desarrollo del gobierno alemán (GIZ).

Enfoque: Transporte público sostenible y movilidad segura, en el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano – PNTU (D.S. N° 012-2019-MTC) que establece la prioridad de peatones y medios alternativos sobre vehículos privados; y promueve la implementación de sistemas integrados de transporte, priorizando el transporte público masivo y el no motorizado.

14.1. PÚBLICO OBJETIVO:

Principal: Escolares de las instituciones educativas ubicadas en la zona, con especial atención en los alumnos del Centro Educativo Experimental Rafael Narváez Cadenillas y de la Institución Educativa Particular “María Auxiliadora”; estudiantes universitarios de la Universidad Nacional de Trujillo, específicamente de la Facultad de Educación; estudiantes del CEPUNT (Centro de Estudios Preuniversitarios de la Universidad Nacional de Trujillo); así como, autoridades y docentes de las instituciones educativas, padres de familia, transportistas, vendedores ambulantes y residentes del sector.

Secundario: Autoridades, representantes de la sociedad civil, ciclistas y ciudadanía en general.

14.2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN:

El proyecto piloto del carril bus se propone en una zona crítica de Trujillo: las avenidas América Oeste y Juan Pablo II, unidas por el óvalo del Papa Juan Pablo II; en donde se encuentran 4 instituciones educativas: 2 de educación básica regular (en la avenida América Oeste) y dos de educación superior (en la avenida Juan Pablo II).

A diario se presenta en esta zona de la ciudad una fuerte congestión vehicular, desorden, mal estado de la infraestructura vial, demora en los viajes, estacionamientos informales, ausencia de paraderos seguros y altos niveles de contaminación ambiental y sonora. Esto motivó la emisión del Oficio 303-2024-MPT-A de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) para solicitar a PROMOVIDAD viabilizar la asistencia técnica para el plan piloto Carril Bus.

14.3. ÁREA DE INTERVENCIÓN:

- Av. América Oeste de 0.50 km de longitud, tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego
- Av. Juan Pablo II, de 1.00 km de longitud, tramo: Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth

Ambas vías presentan doble sentido de circulación con 3 y 2 carriles de circulación por sentido, respectivamente.

14.4. OBJETIVOS:

-General: Promover la aceptación ciudadana y el uso responsable del nuevo carril bus en Trujillo, resaltando sus beneficios con énfasis en la seguridad vial y la reducción de los tiempos de viaje, convirtiéndolo en una buena práctica local que garantice el descongestionamiento vehicular y la disminución de la contaminación ambiental y sonora.

-Objetivos específicos:

- Informar y educar a la población sobre la funcionalidad, rutas y beneficios del carril bus.
- Generar confianza en la ciudadanía mediante testimonios reales y la publicación de contenido en plataformas digitales.
- Motivar el orgullo local por ser parte del cambio hacia una movilidad moderna y ordenada.
- Sensibilizar sobre el respeto a las normas de tránsito asociadas al nuevo sistema



14.5. IDEAS FUERZA:

1. Carril Bus: Viaja menos, vive más.

Trujillo avanza con un transporte urbano más rápido y ordenado.

2. El carril bus es calidad de vida.

Mejora la seguridad vial de miles de estudiantes y peatones.

3. Trujillo se mueve mejor.

Una ciudad con movilidad sostenible es una ciudad con futuro.

4. Respeta el carril bus, respeta tu ciudad.

La convivencia vial comienza con todos.

5. El carril bus es orden y seguridad vial

Calles más seguras, transporte más confiable.

6. Menos tráfico, más tiempo para ti.

"El carril bus ordena el tránsito y reduce accidentes.

14.6. ESLOGAN

Trujillo se mueve mejor: viaja menos, vive más

El carril bus te cuida

Movilidad que transforma tu ciudad

Carril Bus: el cambio que mueve a Trujillo

Movilidad moderna para una ciudad que progresa

14.7. Estrategia digital

Plataformas principales

- Facebook (informativo y comunitario)
- Instagram y TikTok (emocional y visual: reels, retos, historias)
- X (Twitter) (actualización y gestión de opinión pública)
- YouTube / Reels educativos (testimoniales breves)

14.8. CRONOGRAMA TENTATIVO

MES	
NOVIEMBRE	Conferencia de prensa para el lanzamiento del proyecto, con transmisión en vivo por las redes sociales de la MPT y TMT; además, difusión en plataformas institucionales, videos explicativos, activaciones y actividades de sensibilización en colegios.
DIEMBRE	Historias de impacto ciudadano; testimonios; campaña de respeto al carril bus; concurso digital "Trujillo se mueve mejor".

14.9. CONTENIDOS:

Notas de prensa

Titulares sugeridos:

- *Trujillo da el primer paso hacia un sistema de transporte público ordenado y eficiente.*
- *Trujillo se convierte en la primera ciudad del norte en implementar un Carril Bus para transporte urbano.*
- *Trujillo da un paso hacia la movilidad moderna con el nuevo Carril Bus.*
- *Más de 17 mil estudiantes serán los principales beneficiados del nuevo sistema de transporte rápido.*
- *Menos tráfico, más seguridad: inicia el carril bus en las avenidas Juan Pablo y América Oeste.*



Post estáticos

- Infografías con mapa del recorrido y tiempos comparativos “antes y después”.
- Fotografías reales con testimonios de estudiantes y transportistas.
- Micro frases visuales:
 - Yo respeto el carril bus.
 - Avanzar sin caos es avanzar en comunidad.
 - Trujillo se mueve mejor.
 - Carril Bus: orden en movimiento.
 - Menos tráfico, más tiempo para ti.
 - Movilidad sostenible, futuro en marcha.

Reels y videos cortos

1. “Antes y después”: mostrar tráfico congestionado vs. flujo ordenado.
2. “Un día en el carril bus”: testimonio de un estudiante que llega puntual.
3. “Desafío del respeto”: campaña participativa donde los ciudadanos prometen respetar el carril bus (hashtag #TrujilloSeMueveMejor).
4. **Entrevistas vox pop** con peatones, padres y conductores sobre cómo perciben el cambio.
5. **Video breve y dinámico** que explique los beneficios del carril bus y cómo contribuye a reducir los tiempos de viaje.

Historias destacadas / Highlights

- ¿Por qué un Carril Bus?
- Mitos y verdades sobre el Carril Bus
- Seguridad vial
- Trujillo sostenible
- Carril bus: proyecto que converge con el Corredor Vial Norte–Sur.

14.10. ESTRATEGIA DE DIFUSIÓN

A. Aliados locales

- Municipalidades distritales
- Universidades y colegios de la zona
- Policía de Tránsito y promotores juveniles
- Gestionar la alianza con un media partner.
- Multiplataformas digitales, emisores y páginas comunitarias

B. Acciones en campo

- Activaciones educativas en los colegios cercanos
- Señalización con frases educativas (“Tu carril, mi seguridad”)
- Murales temporales con arte urbano sobre movilidad responsable
- Articular acciones con la Subgerencia de Participación Vecinal de la MPT y sus promotores, con el fin de concientizar a los vecinos.
- Difundir material gráfico, folletos y volantes informativos.

C. Campaña con influenciadores locales

- Microinfluencers trujillanos (jóvenes, docentes, creadores de contenido) con videos “Antes perdía 40 minutos, hoy llego a tiempo”.





14.11. MENSAJES

- El carril bus permitirá reducir los tiempos de viaje hasta en 20 %, especialmente en horas punta.
- Beneficiará directamente a más de XX mil usuarios del transporte público de Trujillo y XX000 estudiantes de los colegios y la universidad ubicados en la zona.
- Contribuye a una Trujillo más segura y ordenada, reduciendo accidentes y mejorando la convivencia vial.
- El proyecto forma parte de la transformación urbana sostenible que impulsa el PROMOVIDAD y la Municipalidad Provincial.
- La participación ciudadana es clave: respetar el carril exclusivo es cuidar la vida de todos.
- Información sobre la mejora del tránsito (Datos de flota vehicular por ruta, según hora punta).

Escolares

- **¿Qué comunicar?:** En qué consiste el cambio; beneficios: mejor servicio, mayor seguridad, menos tiempo de viaje.
- Aliados: Centros Educativos (SEGAT, G. Educación), GRELL, UGEL 3, UGEL 4

Juventudes

- **¿Qué comunicar?:** En qué consiste el cambio; beneficios: mejor servicio, mayor seguridad, menos tiempo de viaje.
- Aliados: Universidades e institutos, colectivos y organizaciones sociales de jóvenes (G. D. Social).

Usuarios del transporte público regular

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, qué consiste el cambio; beneficios: mejor servicio, mayor seguridad, reducción del tiempo de viaje (mayor velocidad)
- Aliados: G. Transporte, Operadores de TPR.

Empresas de transporte público regular

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, en qué consiste el cambio, beneficios: reducción del tiempo de viaje (mayor velocidad), mayor frecuencia, mayor rentabilidad. Esta mejora es suya (sentido de apropiación)
- Aliados: G. Transporte, TMT, CORETRALIB, CERTULL, Operadores de TPR.

Conductores de Otros Modos de Transporte (Taxis, etc.)

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, en qué consiste el cambio; beneficios: Ordenamiento en la vía genera mayor fluidez/velocidad para llegar a su destino; Mantener un ecosistema amigable evita la congestión; Carril Bus es un piloto previo al proyecto futuro de Carriles reservados. Alternativas para realizar sus servicios
- Aliados: (G. Transporte).

Ciudadanía en General

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, en qué consiste el cambio; beneficios: mejor servicio, mayor seguridad, reducción del tiempo de viaje.
- Aliados: Asociaciones vecinales y medios locales (G. D. Social), bancos, Gerencia de Imagen MPT.

Comerciantes / Zona de Mercados

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, en qué consiste el cambio, beneficios: mejor





- servicio, mayor seguridad, reducción del tiempo de viaje (mayor velocidad)
- Aliados: G. Desarrollo Económico, SAIM, Cámara de Comercio de La Libertad.

Madres y padres de familia

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, en qué consiste el cambio, beneficios: mejor servicio, mayor seguridad, reducción del tiempo de viaje (mayor velocidad).

Jóvenes

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, en qué consiste el cambio; beneficios: mejor servicio, mayor seguridad, reducción del tiempo de viaje (mayor velocidad)
- Aliados: G. Desarrollo Social

Organizaciones Sociales

- **¿Qué comunicar?:** La problemática, en qué consiste el cambio, beneficios: mejor servicio, mayor seguridad, reducción del tiempo de viaje (mayor velocidad).
- Aliados: G. Desarrollo Social

14.12. ESTILO Y TONO DE LA COMUNICACIÓN

- Positivo y pedagógico, evitando tecnicismos.
- Cercano y esperanzador, orientado al bienestar ciudadano.
- Visualmente atractivo, con colores asociados a movilidad (azul, verde y amarillo).
- Enfoque en beneficios humanos, no solo en la infraestructura.

14.13. CANALES DE COMUNICACIÓN

- Radios locales: spots publicitarios, entrevistas y coberturas
- Redes sociales oficiales de la Municipalidad y de TMT (Facebook, WhatsApp, Instagram y LinkedIn).
- Volantes, folletos, infografías para vallas, afiches, gigantografías.
- Periódicos murales, boletines informativos de los colegios y universidad, mercados, paraderos y negocios (a considerar).

14.14. INDICADORES DE ÉXITO KPIS

- Alcance orgánico: +200 000 personas (en redes y medios)
- Interacciones digitales: +15 000 (reacciones, comentarios, compartidos)
- Asistencia a activaciones: 3 000 personas (estudiantes, vecinos)
- Reducción de comentarios negativos en redes (<10 % del total)
- Cobertura positiva en medios locales y regionales (>80 % del total de menciones).

14.15. KIT VISUAL DE LA CAMPAÑA

1. IDENTIDAD VISUAL

Colores principales:

- Verde movilidad (#A4C75F) → renovación, crecimiento, sostenibilidad.
- Amarillo seguridad (#EDCC6D) → sabiduría, confianza, turismo.
- Blanco → limpieza visual, credibilidad.

Tipografía recomendada:

- Titulares: Montserrat Bold (moderna, institucional).
- Cuerpo: Open Sans Regular (legible, amable).





Estilo visual:

Fotografías reales y humanas. Luz natural, ángulos dinámicos, escenas cotidianas (jóvenes, buses, peatones, madres con hijos).

Evitar exceso de íconos o filtros. Priorizar mensajes claros, directos y empáticos.

2. PLANTILLAS DE POST

◊ Post informativo (feed Facebook / Instagram / X)

Formato: cuadrado 1080x1080

Estructura:

1. Encabezado corto: "🚌 ¡Trujillo se mueve mejor!"
2. Imagen: bus circulando por carril exclusivo, fondo con señalización visible.
3. Texto gráfico: "Menos tiempo de viaje. Más seguridad vial."
4. Pie con logos: MTC / PROMOVIDAD / Municipalidad de Trujillo.

👉 CTA (llamado a la acción):

"Infórmate más en nuestras redes"

#TrujilloSeMueveMejor #CarrilBusTrujillo

◊ Post educativo

Formato: carrusel (5 láminas)

Tema: "¿Por qué necesitamos un carril bus?"

Guion visual:

1. Título: "Porque queremos una ciudad que avance."
2. "Reduce el tiempo de viaje hasta en 20 %."
3. "Protege a miles de estudiantes y peatones."
4. "Ordena el tránsito y mejora la convivencia vial."
5. "Respetar el carril bus. Respetar Trujillo."

🎨 Fondo azul con ilustraciones vectoriales y fotos reales combinadas.

◊ Post testimonial (retrato + cita)

Formato: vertical 1080x1350

Diseño: fondo difuminado con rostro real (estudiante, madre, conductor).

Texto sobrepuesto:

"Antes tardaba 40 minutos, ahora llego en 20."

— Andrea, estudiante universitaria

Pie: "El carril bus mejora tu tiempo y tu seguridad."

#TrujilloSeMueveMejor #MenosTiempoMásSeguridad

3. REELS Y VIDEOS CORTOS (15–30 seg)

🎥 Reel 1 – "Antes y después"

- Escena 1: tráfico congestionado (blanco y negro).
- Escena 2: aparece rótulo "Llega el carril bus 🚌".
- Escena 3: bus circulando ágilmente, música optimista.
- Texto final: "Trujillo se mueve mejor: menos tiempo, más seguridad".
- 🎵 Sonido: percusión andina suave + beat urbano moderno.

🎥 Reel 2 – "El día cambió" (emocional)


- Plano de estudiante saliendo de casa, mirando el reloj.
- Subtítulo: "Antes siempre llegaba tarde."










- Transición rápida: bus avanza en el nuevo carril.
 - Plano final: sonrisa, llegada puntual.
 - Voz en off: "Hoy mi ciudad se mueve mejor."
- #TrujilloSeMueveMejor

Reel 3 – "Reto ciudadano"

- **Grabaciones cortas de personas diciendo:**
"Yo respeto el carril bus."
"Yo sí dejo avanzar."
"Yo soy parte del cambio."
- Texto final: "Únete al reto #TrujilloSeMueveMejor"
-  Música: pop latino energético.

4. STORIES Y DESTACADOS

- ◇ Historias interactivas (Instagram / Facebook)
- Encuesta: "¿Sabías que el carril bus reduce el tráfico? Sí / No"
- Sticker de cuenta atrás: "Falta poco para el inicio del carril bus 
- Trivia: "¿Quiénes se benefician más? A) Estudiantes B) Conductores C) Todos"
- Video educativo: animación con íconos de tráfico y datos clave.
 - ◇ Destacados permanentes
 -  "¿Qué es el carril bus?"
 -  "Respétalo"
 -  "Historias que inspiran"
 -  "Trujillo opina"

5. LINEA VISUAL PARA Prensa Y EVENTOS

- ◇ Banner para web o nota de prensa
- Encabezado visual con foto aérea de la Av. Juan Pablo II o América Oeste, con overlay azul degradado y el texto:
"Trujillo se mueve mejor: menos tiempo, más seguridad"
- Pie: logos institucionales y frase secundaria:
Proyecto del carril bus – Promoviendo movilidad urbana sostenible.
- ◇ Backdrop para punto de prensa o activación
- Diseño modular con íconos de movilidad (buses, bicicletas, peatones) sobre fondo azul y verde.
- Textos rotativos:
- "Menos tiempo, más vida."
 - "El carril bus te cuida."
 - "Trujillo se mueve mejor."

6. HASHTAGS OFICIALES

Principales:

#TrujilloSeMueveMejor

#CarrilBusTrujillo

#MenosTiempoMásSeguridad

Secundarios (según tipo de contenido):

#MovilidadSegura #CiudadSostenible #TrujilloOrdenado #RespetaElCarrilBus #MovilidadConFuturo

#CarrilBus #ViaRápida #TransporteEficiente



7. CALL TO ACTION (CTA) SUGERIDOS

- "Conoce cómo el carril bus mejora tu ruta."
- "Súmate al cambio, respeta el carril exclusivo."
- "Trujillo avanza contigo."
- "Menos tráfico, más vida."

8. ESTILO FOTOGRÁFICO RECOMENDADO

- Ambiente real: avenidas Juan Pablo II y América Oeste con señalización visible.
- Modelos locales: estudiantes, madres, trabajadores, policías de tránsito.

14.16. PROPUESTA DE CONTENIDOS:

A. Lanzamiento (semana 1)

Facebook / X / Instagram

Copy 1 – Anuncio oficial

🚌 ¡Trujillo da un paso al futuro!

Desde el 15 de noviembre, las avenidas Juan Pablo II y América Oeste contarán con un carril exclusivo para buses, que permitirá reducir los tiempos de viaje y mejorar la seguridad vial.

Este cambio beneficiará especialmente a los estudiantes, docentes y familias que transitan cada día por la zona.

🗨️ Menos tiempo en el tráfico, más tiempo para vivir.

#TrujilloSeMueveMejor #CarrilBusTrujillo #MovilidadSostenible

Copy 2 – Beneficio directo

📖💎 Miles de estudiantes podrán llegar a clases más rápido y seguros gracias al nuevo carril bus.

Trujillo apuesta por una movilidad ordenada, moderna y responsable.

🔑💎 Porque cuando la ciudad se organiza, todos avanzamos.

#MenosTiempoMásSeguridad #TrujilloSeMueveMejor

Copy 3 – Frase de impacto (gráfico visual)

🚌 El carril bus te cuida.

Más orden. Más seguridad. Más Trujillo.

#TrujilloSeMueveMejor #RespetaelCarrilBus

B. Educación y sensibilización (semana 2-3)

Copy 4 – Educación vial

🗨️ ¿Sabías que respetar el carril bus reduce el riesgo de accidentes hasta en un 40 %?

Cada marca en la vía tiene un propósito: protegerte.

🚌 Respetar el carril bus es respetar la vida.

#MovilidadSegura #TrujilloSeMueveMejor

Copy 5 – Testimonios (reel)

🗨️ "Antes llegaba tarde todos los días, ahora el bus avanza sin parar. ¡Llego puntual a clases!" — María, estudiante universitaria

El carril bus está hecho para que tu tiempo valga más.

#MenosTiempoMásSeguridad #CarrilBusTrujillo



Copy 6 – Orgullo ciudadano

Trujillo está cambiando en su manera de movilizarse.

Con el CARRIL BUS, apostamos por una ciudad más moderna, sostenible y humana.

Tú también eres parte del cambio.

#TrujilloSeMueveMejor #MovilidadConFuturo

C. Campaña de respeto (diciembre)

Copy 7 – Conciencia ciudadana (para video o historia)

Cuando respetas el carril bus, todos llegamos mejor a nuestros destinos.

No bloquee, no invadas, no te arriesgues.

Trujillo necesita más empatía en las calles.

#RespetaelCarrilBus #TrujilloSeMueveMejor

Copy 8 – Desafío ciudadano (reel participativo)

Reto #TrujilloSeMueveMejor

Graba un video corto contando cómo el carril bus mejoró tu ruta diaria.

Etiqueta a tus amigos y únete al cambio.

Porque una ciudad que se respeta, avanza.

#MenosTiempoMásSeguridad #CarrilBusTrujillo

Copy 9 – Cierre de campaña

Gracias, Trujillo, por moverte mejor.

El carril bus ya es parte de nuestra nueva forma de vivir la ciudad:

más rápida, más segura, más humana.

#TrujilloSeMueveMejor #CarrilBusTrujillo #MovilidadSegura



*REVISAR MANUAL DE IDENTIDAD Y PALETAS DE COLORES DE LA MPT

Carril Bus
Trujillo



TRANSPORTES
METROPOLITANOS
DE TRUJILLO

Gerencia de Estudios y Proyectos



Chan Chan es un ejemplo de planificación urbanística de la antigua capital del Estado Chimú. Hoy, con el Carril Bus estamos dejando un legado de orden y respeto por los espacios públicos. #TrujilloSeOrdena #OrgulloTrujillano





La Marinera Norteña, es un símbolo artístico que requiere orden, limpieza y disciplina. El Carril Bus, también.
#TrujilloSeOrdena #OrgulloTrujillano





TRANSPORTES
METROPOLITANOS
DE TRUJILLO

Gerencia de Estudios y Proyectos

PIEZAS GRÁFICAS

Carril Bus Trujillo

ESCOLAR ZONA ESCOLAR ZONA BUS SOLO

¡Avanzar sin caos es avanzar en comunidad!

Carril Bus Trujillo

Más seguridad, menos tiempos de viaje

Carril Bus Trujillo

Yo respeto el Carril bus

Carril Bus Trujillo

¡Trujillo se mueve mejor!

NOTA DE PRENSA

Trujillo avanza hacia la movilidad moderna con el nuevo carril bus en avenidas Juan Pablo II y América Oeste

●El proyecto beneficiará a más de XXXmil estudiantes y vecinos, reduciendo los tiempos de viaje y fortaleciendo la seguridad vial en una de las zonas más transitadas de la ciudad.

Con el objetivo de mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial, la ciudad de Trujillo implementará un carril exclusivo para buses en las avenidas Juan Pablo II y América Oeste, como parte de las acciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD, en coordinación con la Municipalidad Provincial de Trujillo.

La iniciativa permitirá reducir los tiempos de viaje hasta en un 30 % durante las horas punta, beneficiando principalmente a los estudiantes de dos colegios y una universidad ubicados en la zona, así como a miles de peatones y usuarios del transporte público que transitan diariamente por estas avenidas.

“El carril bus no solo mejora la velocidad del transporte público, también protege vidas. Queremos que Trujillo sea un ejemplo de orden, respeto y movilidad sostenible”, señaló [nombre de autoridad local o del MTC], durante la presentación del proyecto.

El carril bus forma parte de una estrategia integral que busca priorizar el transporte público, reducir la congestión vehicular y promover un desplazamiento seguro y eficiente para todos. Además, se están desarrollando campañas de educación vial y actividades de socialización en colegios y universidades, para fomentar el respeto al carril exclusivo.

Durante los meses de noviembre y diciembre, se desplegará la campaña de comunicación “Trujillo se mueve mejor: menos tiempo, más seguridad”, que incluye activaciones en redes sociales, concursos ciudadanos, testimonios y materiales informativos sobre los beneficios del proyecto.

“Cada minuto que ahorramos en el tráfico es tiempo ganado para estudiar, trabajar o compartir en familia. Ese es el verdadero impacto de este proyecto”, resaltó xxxx.

Con esta intervención, Trujillo reafirma su compromiso con una movilidad moderna, ordenada y sostenible, donde el respeto a las normas de tránsito se convierte en la base para construir una ciudad más humana y segura.

RECUADRO

DATOS CLAVE:

- Reducción del tiempo de viaje:
 - unta.
- Beneficiarios directos: más de 5 000 estudiantes.
- Avenidas intervenidas: Juan Pablo II y América Oeste.
- Periodo de implementación: noviembre – diciembre 2025.
- Enfoque: seguridad vial, transporte eficiente y movilidad sostenible.



15. CONCLUSIONES:

- Los funcionarios de TMT, GTTSV (MPT) y GIZ validaron los diseños de la propuesta para el Carril Bus, adjuntos al presente, trabajados entre las 3 instituciones PROMOVILIDAD, MPT y GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.
- La propuesta de Carril Bus (piloto) se desarrolló en la Av. América Oeste de 0.50km de longitud (tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego) y Av. Juan Pablo II de 1.00km de longitud (tramo: Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth), tomando el carril derecho para ambas vías.
- La cantidad de dispositivos de control de tránsito propuesta es la siguiente:

o Av. América Oeste

- 1,869m² de señalización horizontal (pintura blanca, amarilla y roja).
- 29 señales verticales (reglamentarias, preventivas e informativas).
- 127 unidades de tachas reflectivas blancas.
- 791 unidades de canalizadores plásticos tipo new jersey.
- Mantenimiento de 7 unidades de resaltos tipo circulares (gibas).
- 129.79 m² plataforma de concreto (nuevos paraderos).
- 197.35 m² mantenimiento de calzada (paradero frente a METRO).

o Av. Juan Pablo II

- 2,522m² de señalización horizontal (pintura blanca, amarilla y roja).
 - 53 señales verticales (reglamentarias, preventivas e informativas).
 - 113 unidades de tachas reflectivas blancas.
 - 1,622 unidades de canalizadores plásticos tipo new jersey.
 - 4 unidades de resaltos tipo circulares (gibas).
 - 212.46 m² plataforma de concreto (nuevos paraderos).
- Se reitera la necesidad de realizar el mantenimiento de la calzada de la Av. América Oeste, tramo Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, y Av. Juan Pablo II, tramo Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, en las áreas que se requiera, para la puesta en operación de los Carriles Bus (piloto).
 - El presupuesto referencial de la Av. América Oeste, tramo Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, es de S/245,815.00.
 - El presupuesto referencial de la Av. Juan Pablo II, tramo Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, es de S/463,540.84.
 - En el caso de que la MPT incremente el número de rutas de transporte, aumente la flota vehicular de las rutas, reduzca la frecuencia de operación de las rutas, entre en operación otro sistema y/o modo de transporte distinto al que viene operando actualmente, o se de algún otro cambio que altere el comportamiento actual del servicio de transporte de pasajeros o de las características del tránsito, en la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, la estrategia Carril Bus (piloto) deberá ser reevaluada, a fin de que no se generen conflictos en la operación del servicio de transporte público de pasajeros.





- El análisis de selección de las vías contempladas en la presente propuesta, el modelo de micro simulación para la mejora de los tiempos de ciclo semafórico de las intersecciones: (1) Av. América Oeste – Av. Antenor Orrego, (2) Av. Juan Pablo II cdra. 2 – Puerta principal de la UNT y (3) Av. Juan Pablo II – Av. Jesús de Nazareth, y los indicadores de la línea base serán remitidos a la MPT en un informe complementario.

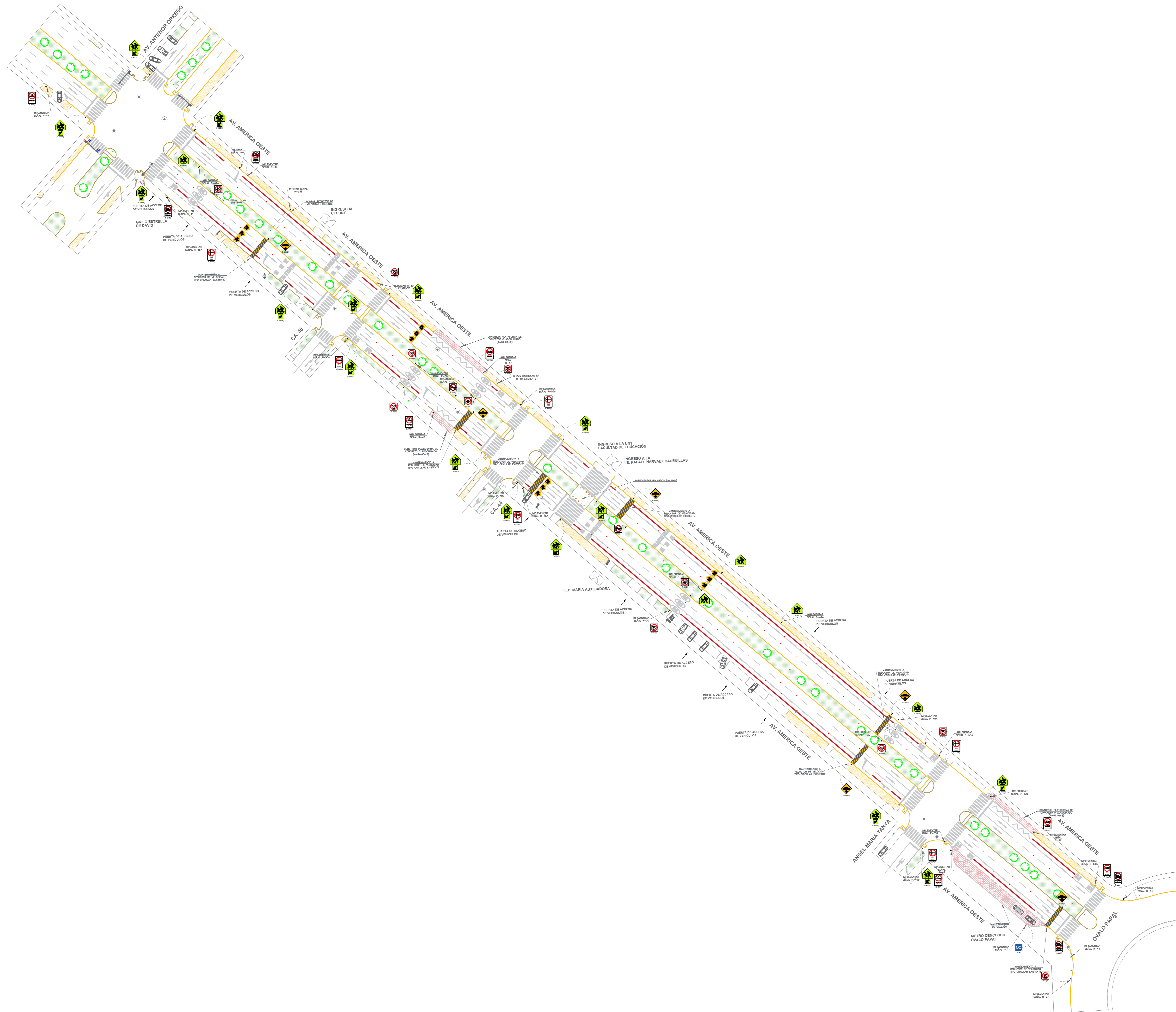
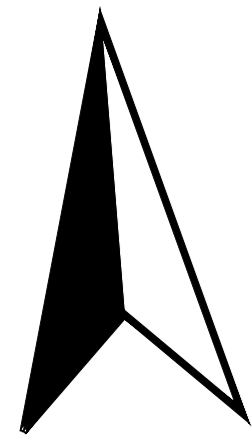
16. RECOMENDACIÓN:

- Remitir el presente informe Alcaldía de la Municipalidad Provincial de Trujillo, para conocimiento y fines correspondientes.
- Remitir a la Gerencia de Imagen Institucional el Plan de Socialización, elaborado por PROMOVILIDAD y GIZ, en coordinación con el área de imagen de TMT, para su respectiva evaluación, ejecución y difusión.
- La MPT a través de su área legal deberá evaluar la aprobación de la presente propuesta mediante un documento normativo que garantice su implementación, funcionamiento y fiscalización.
- La MPT a través de sus áreas competentes deberá evaluar el financiamiento de la ejecución de la propuesta.





ANEXOS



LEYENDA

- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

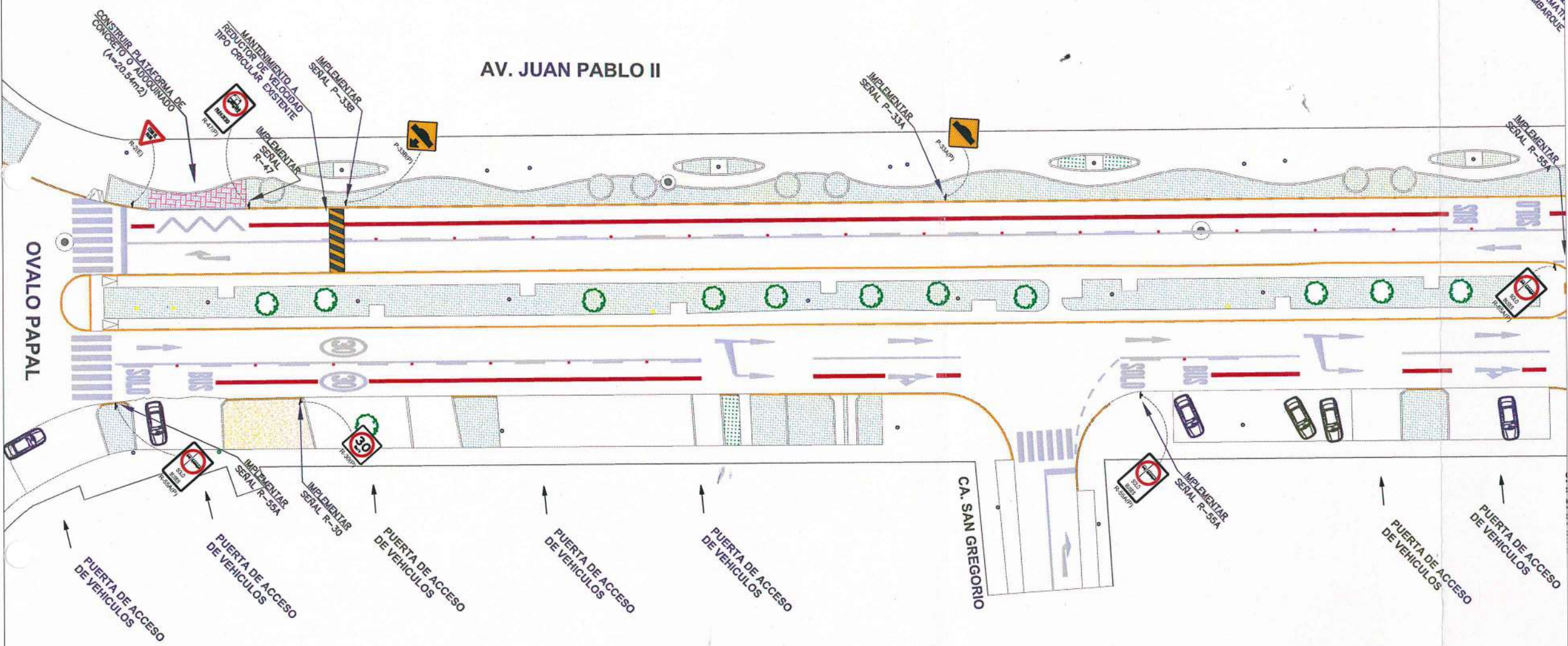
Christian D. Barrazueta Mancilla
CIP N° 319746



DESCRIPCION: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE					FECHA: OCTUBRE 2025
TRAMO: OVALO PAPAL - AV. ANTEOR ORREGO					ESCALA: 1 / 1700
DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD	PROVINCIA: TRUJILLO	DISTRITO: TRUJILLO	DISEÑO: Ing. César W. Bedón Herrera	DIBUJO: Ing. Christian D. Barrazueta Mancilla	LAMINA: SP-AO
			REVISADO: Ing. César W. Bedón Herrera		

LEYENDA

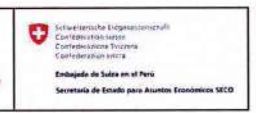
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS



Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barrazueta Mancilla

Christian D. Barrazueta Mancilla
CIP N° 319746



DESCRIPCION:	PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II				FECHA:	OCTUBRE 2025
TRAMO:	OVALO PAPAL - CA. SAN GREGORIO			ESCALA:	1 / 480	
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:	SP-JP-01
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barrazueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera	

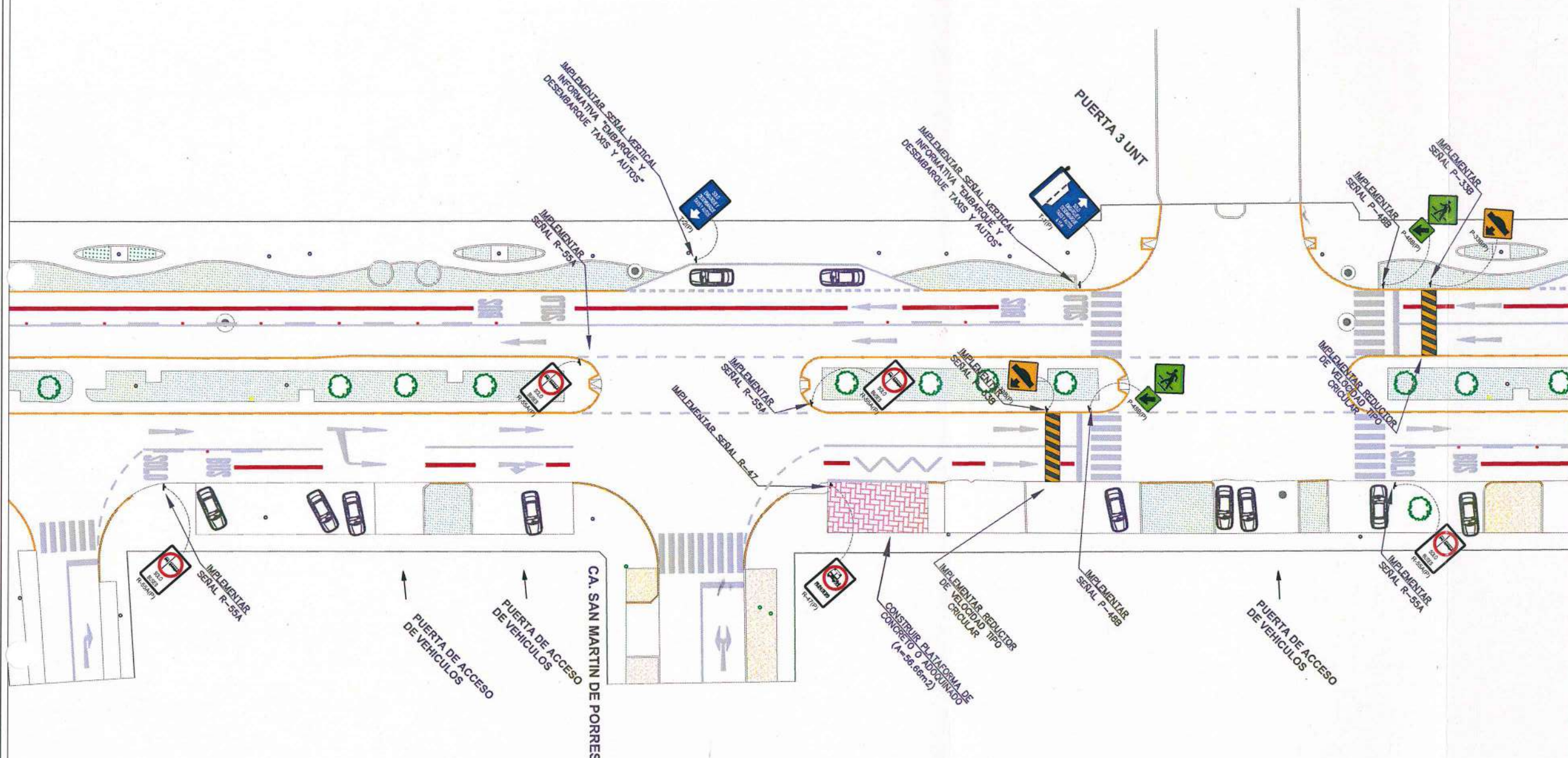
LEYENDA

-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barrazueta Mancilla

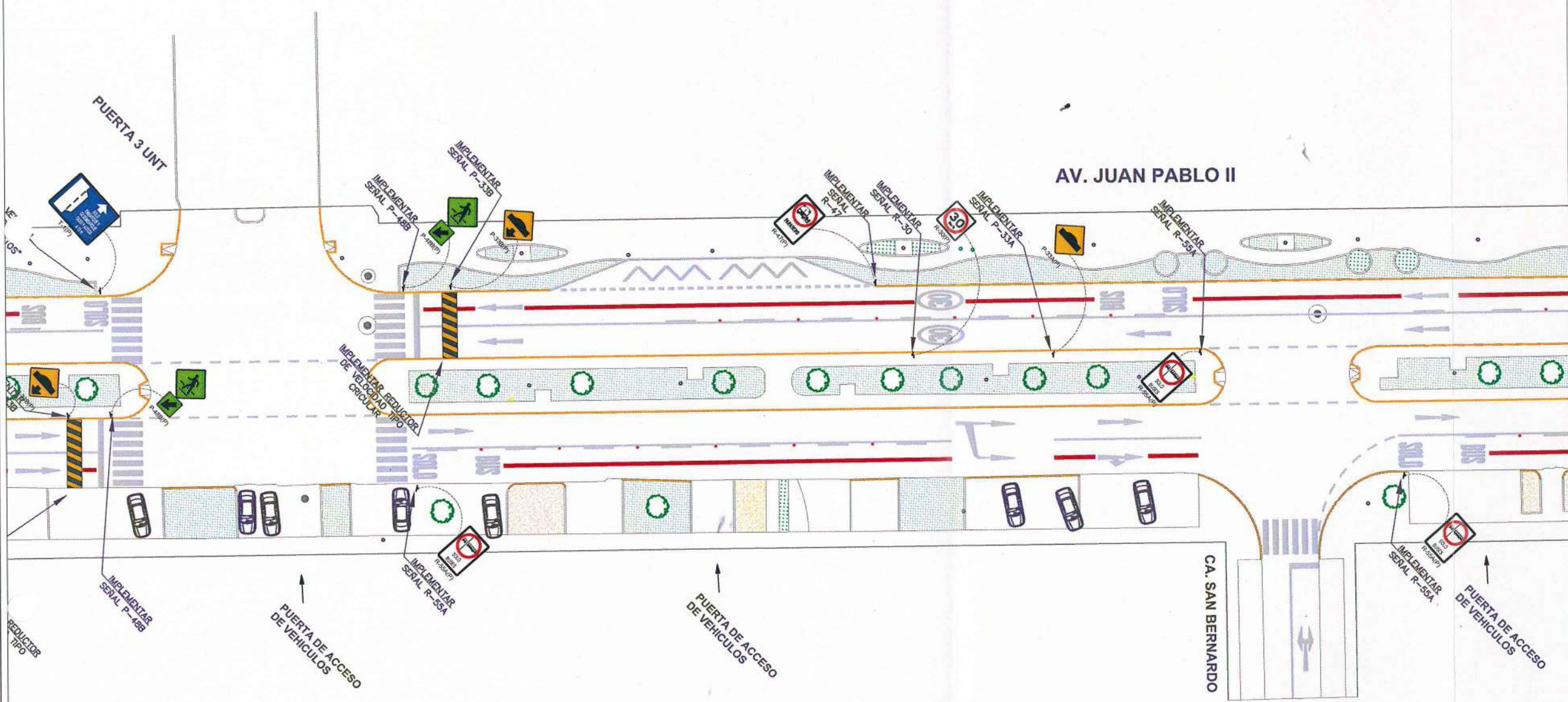
Christian D. Barrazueta Mancilla
CIP N° 319746



DESCRIPCION:	PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II				FECHA:	OCTUBRE 2025
TRAMO:	CA. SAN GREGORIO - PUERTA 3 UNT				ESCALA:	1 / 480
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:	
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barrazueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera	

LEYENDA

- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS







Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

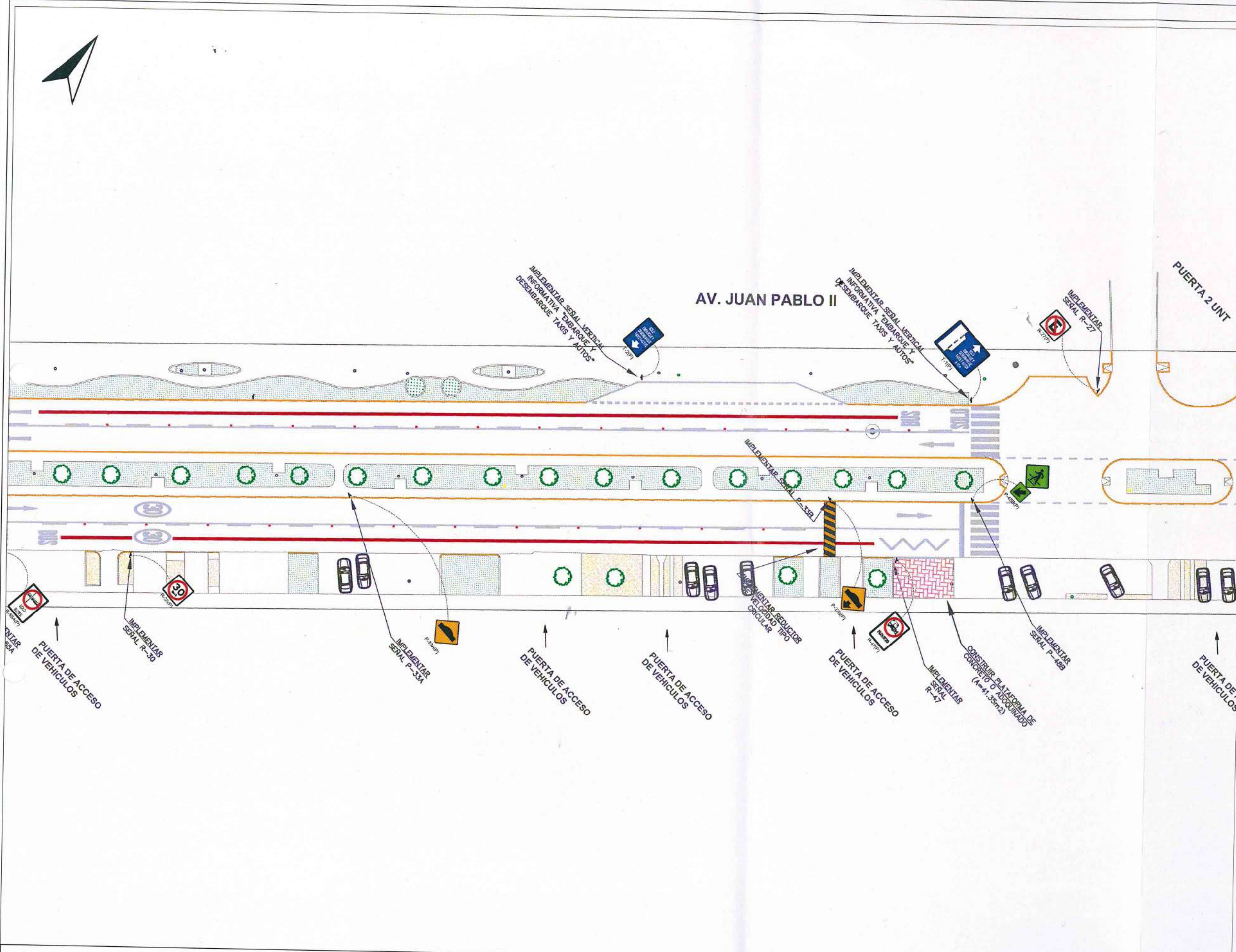
Christian D. Barraqueta Mancilla

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746

DESCRIPCION: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II					FECHA: OCTUBRE 2025
TRAMO: PUERTA 3 UNT - CA. SAN BERNARDO					ESCALA: 1 / 480
DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD	PROVINCIA: TRUJILLO	DISTRITO: TRUJILLO	DISEÑO: Ing. César W. Bedón Herrera	DIBUJO: Ing. Christian D. Barraqueta Mancilla	LAMINA: SP-JP-03
REVISADO: Ing. César W. Bedón Herrera					

LEYENDA

-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS






Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

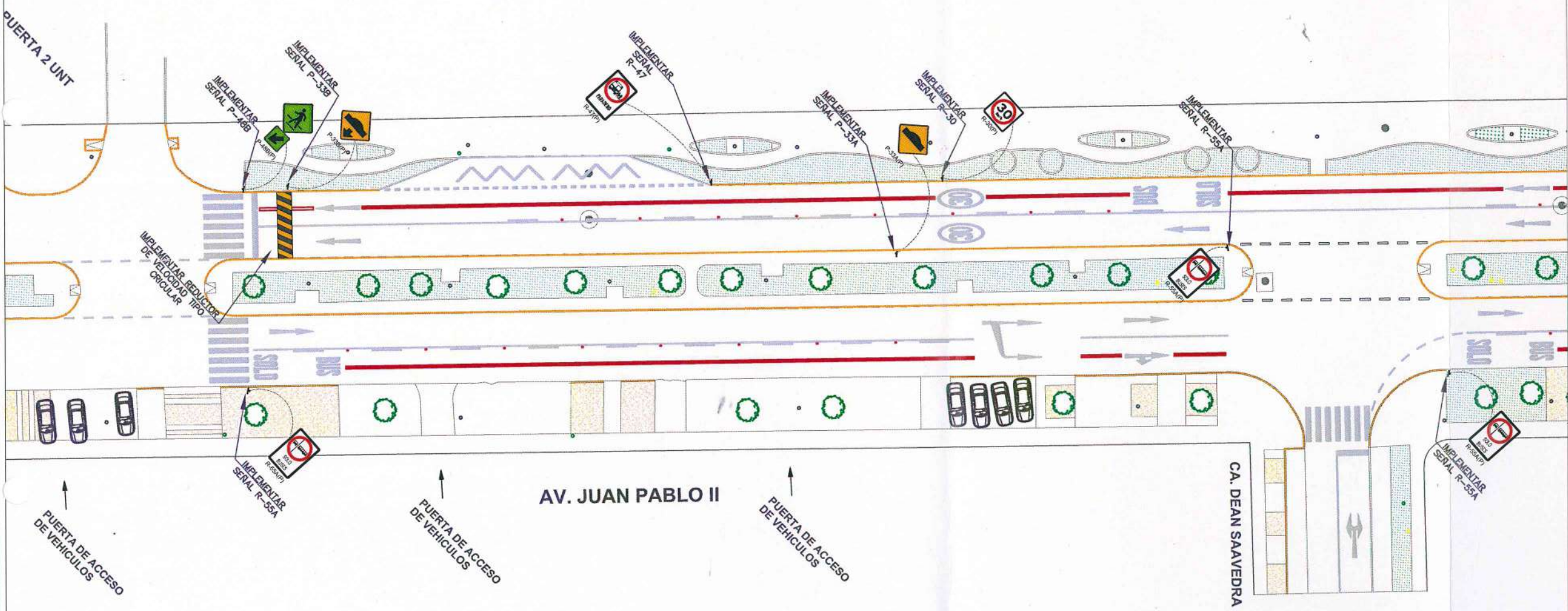
Christian D. Barraqueta Mancilla

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746

DESCRIPCIÓN:		PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II				FECHA:	OCTUBRE 2025
TRAMO:		CA. SAN BERNARDO - PUERTA 2 UNT				ESCALA:	1 / 480
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:	SP-JP-04	
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barraqueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera		

LEYENDA

-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS



Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barraqueta Mancilla

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746

DESCRIPCIÓN: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II						FECHA: OCTUBRE 2025
TRAMO: PUERTA 2 UNT - CA. DEAN SAAVEDRA						ESCALA: 1 / 480
DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD	PROVINCIA: TRUJILLO	DISTRITO: TRUJILLO	DISEÑO: Ing. César W. Bedón Herrera	DIBUJO: Ing. Christian D. Barraqueta Mancilla	REVISADO: Ing. César W. Bedón Herrera	LAMINA: SP-JP-05

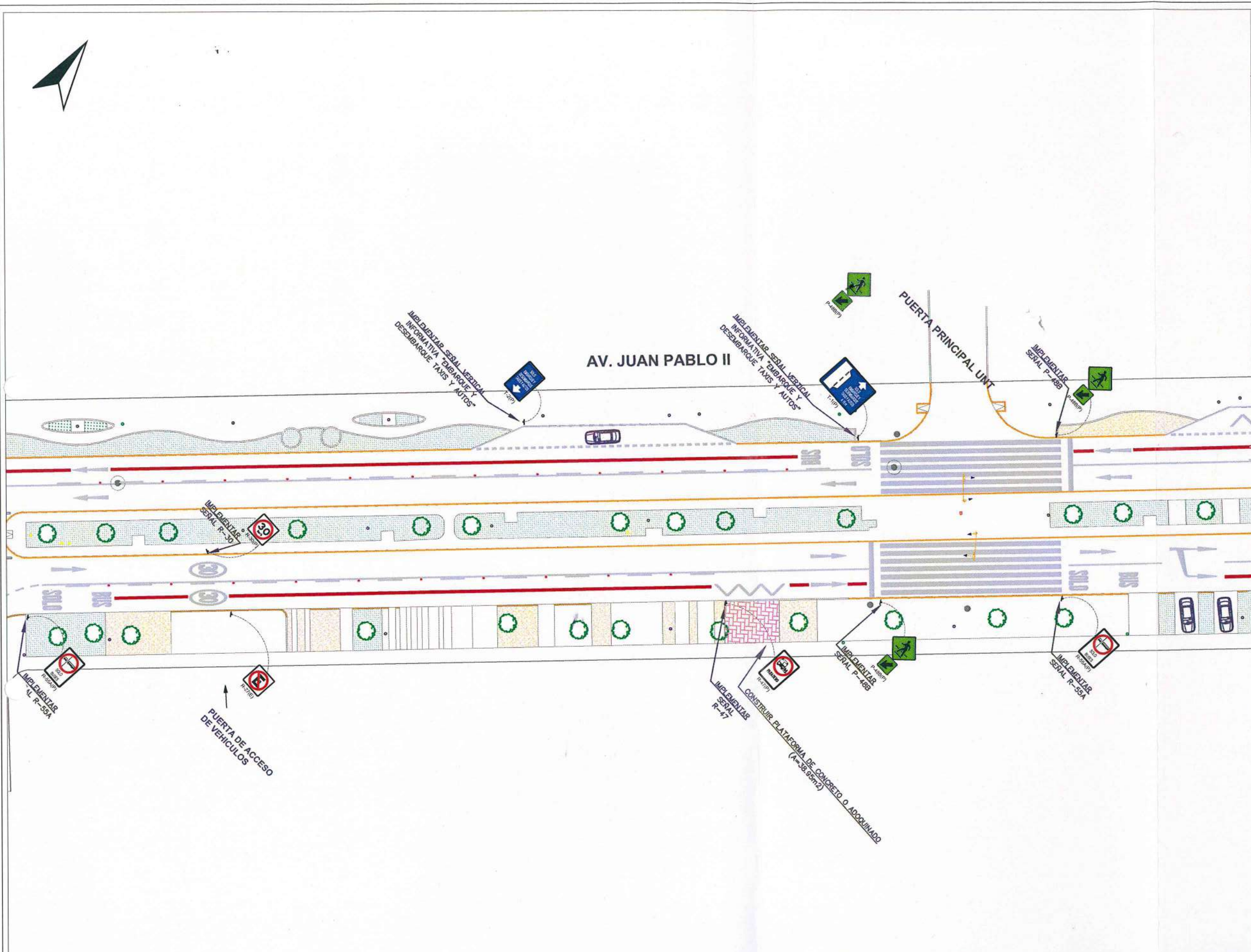
LEYENDA

-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

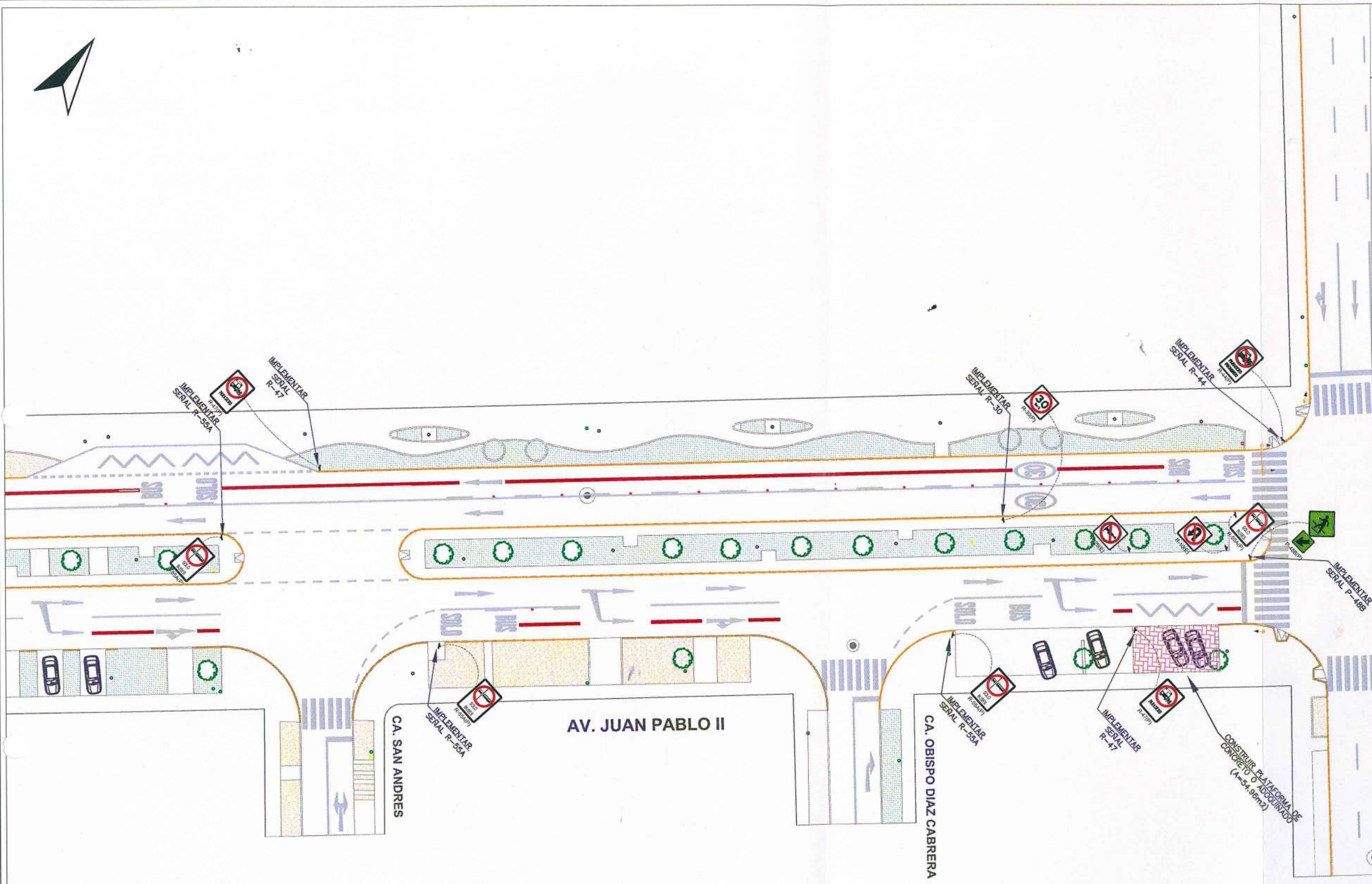
Chu Bep

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746



LEYENDA

-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS




Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barraqueta Mancilla

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746

DESCRIPCION:	PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II				FECHA:	OCTUBRE 2025
TRAMO:	PUERTA PRINCIPAL UNT - AV. JESUS DE NAZARETH				ESCALA:	1 / 480
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:	SP-JP-07
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barraqueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera	

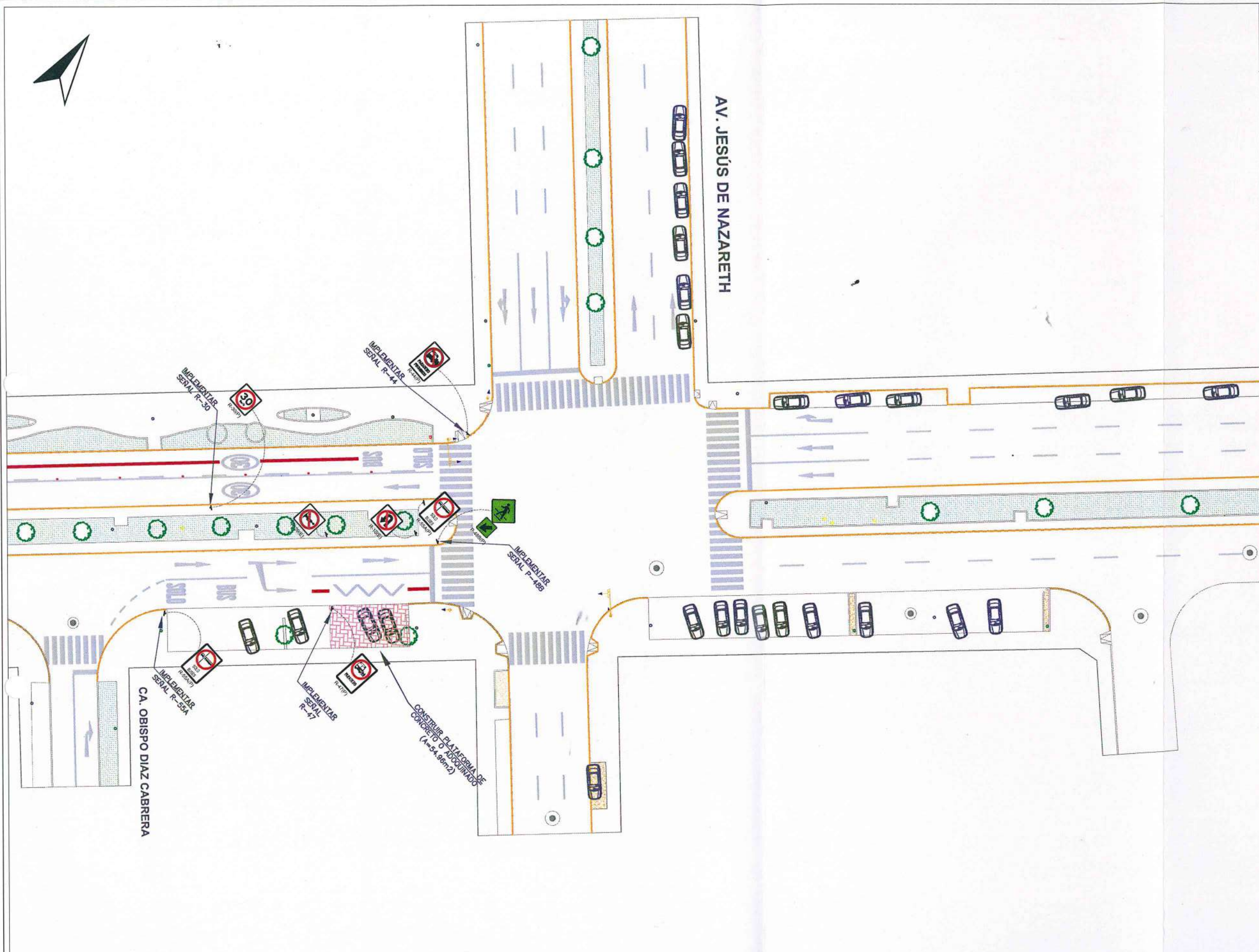
LEYENDA

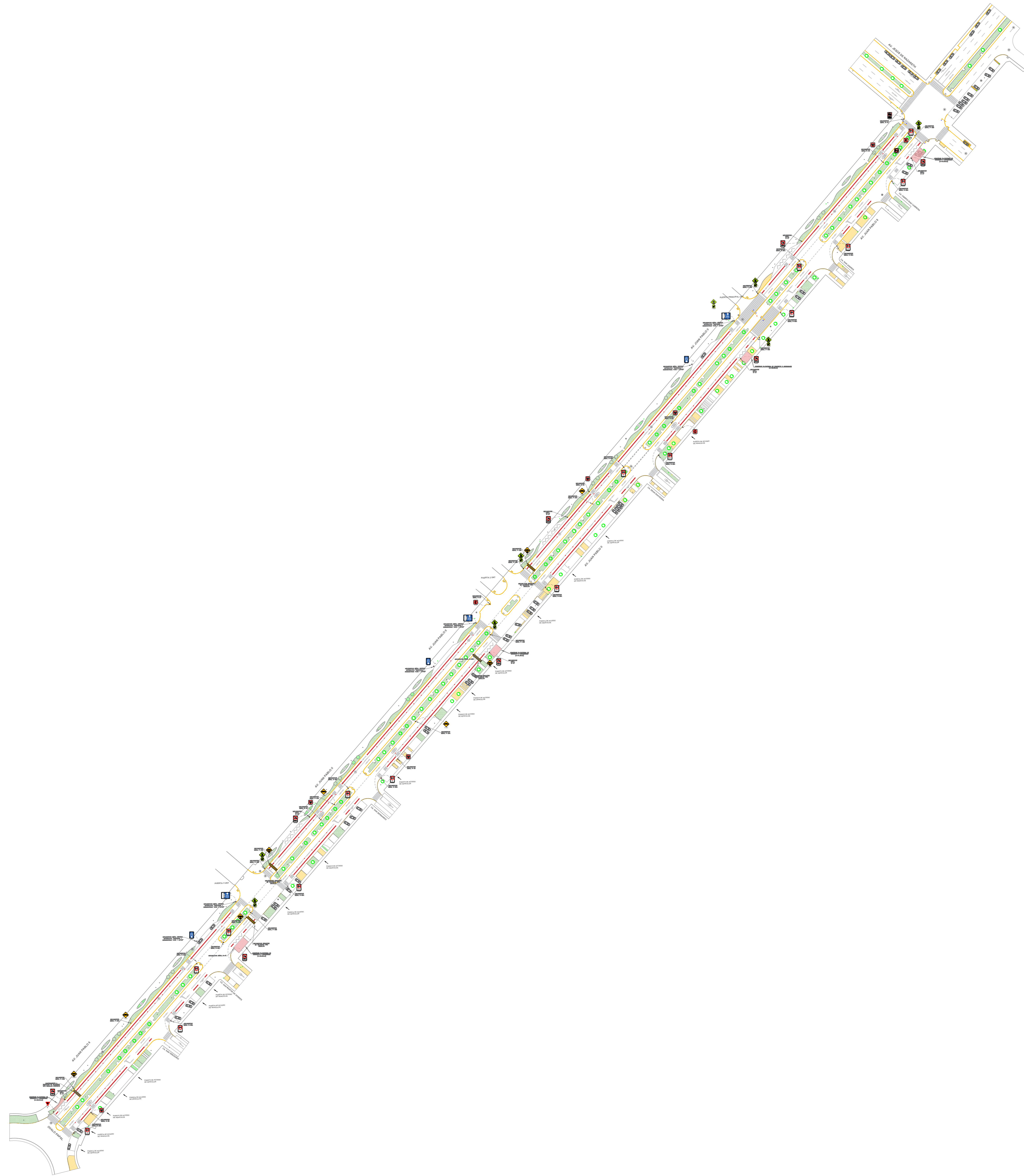
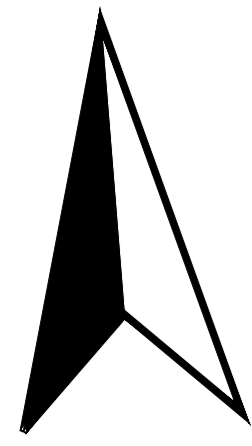
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

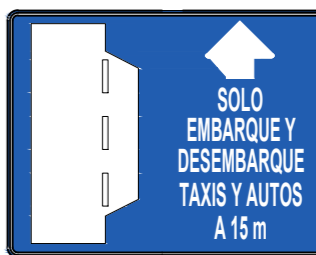
Christian D. Barrazueta Mancilla


Christian D. Barrazueta Mancilla
CIP N° 319746




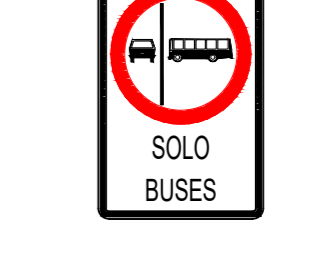



LEYENDA

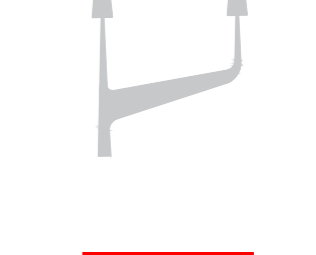
- 

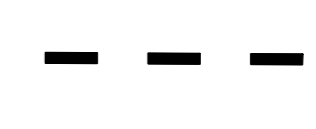
SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- 


SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- 


SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
- 


SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
- 

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
- 

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
- 

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- 

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
- 

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
- 

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barrazueta Mancilla
CIP N° 319746

DESCRIPCION: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II						FECHA: OCTUBRE 2025
TRAMO: OVALO PAPAL - AV. JESUS DE NAZARETH				ESCALA: 1 / 3500	LAMINA: SP-JP	
DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD	PROVINCIA: TRUJILLO	DISTRITO: TRUJILLO	DISEÑO: Ing. César W. Bedón Herrera	DIBUJO: Ing. Christian D. Barrazueta Mancilla		

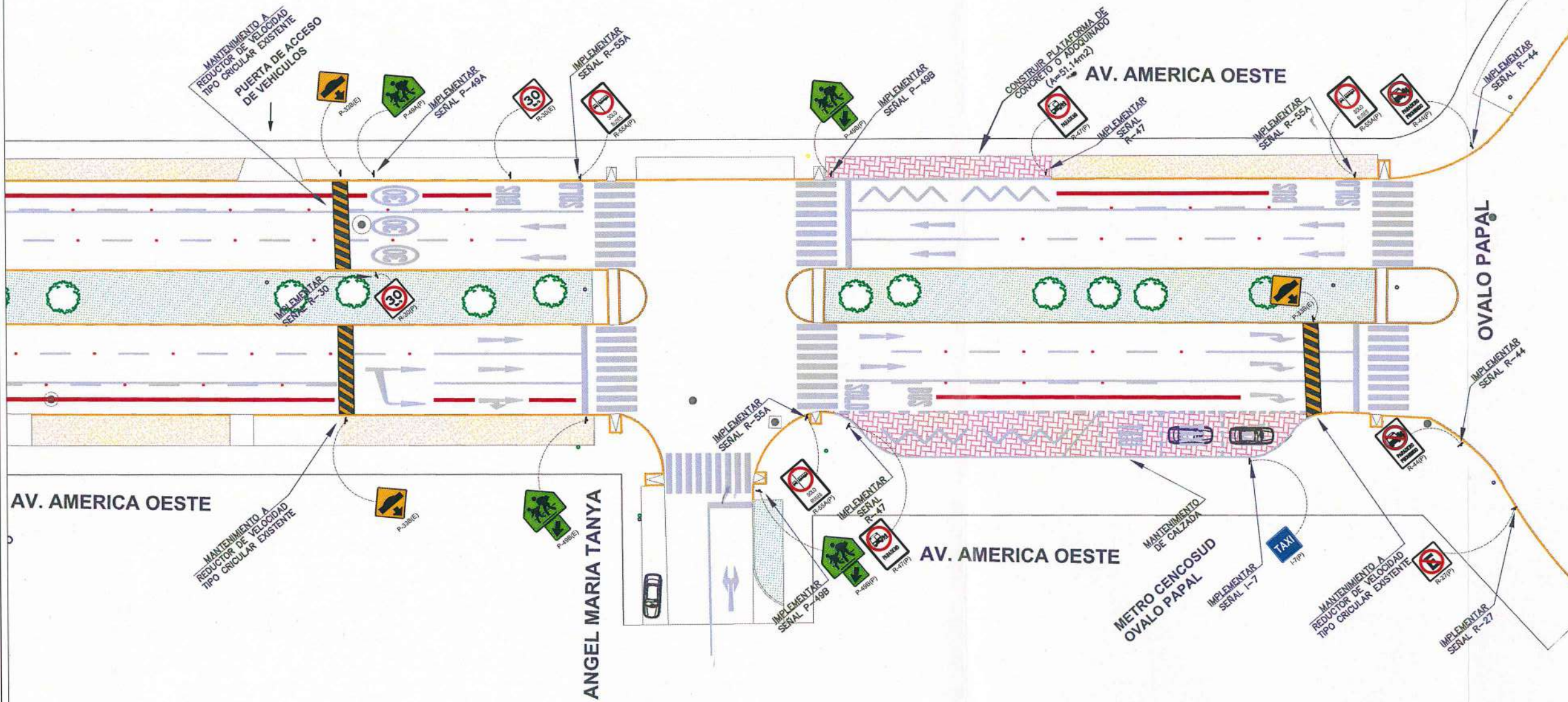
LEYENDA

- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Chu Bif

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746



DESCRIPCION:					PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE			FECHA:	OCTUBRE 2025
TRAMO:					OVALO PAPAL - CA. ANGELA MARIA TANYA			ESCALA:	1 / 480
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:	LAMINA: SP-AO-01			
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barraqueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera				

LEYENDA



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO



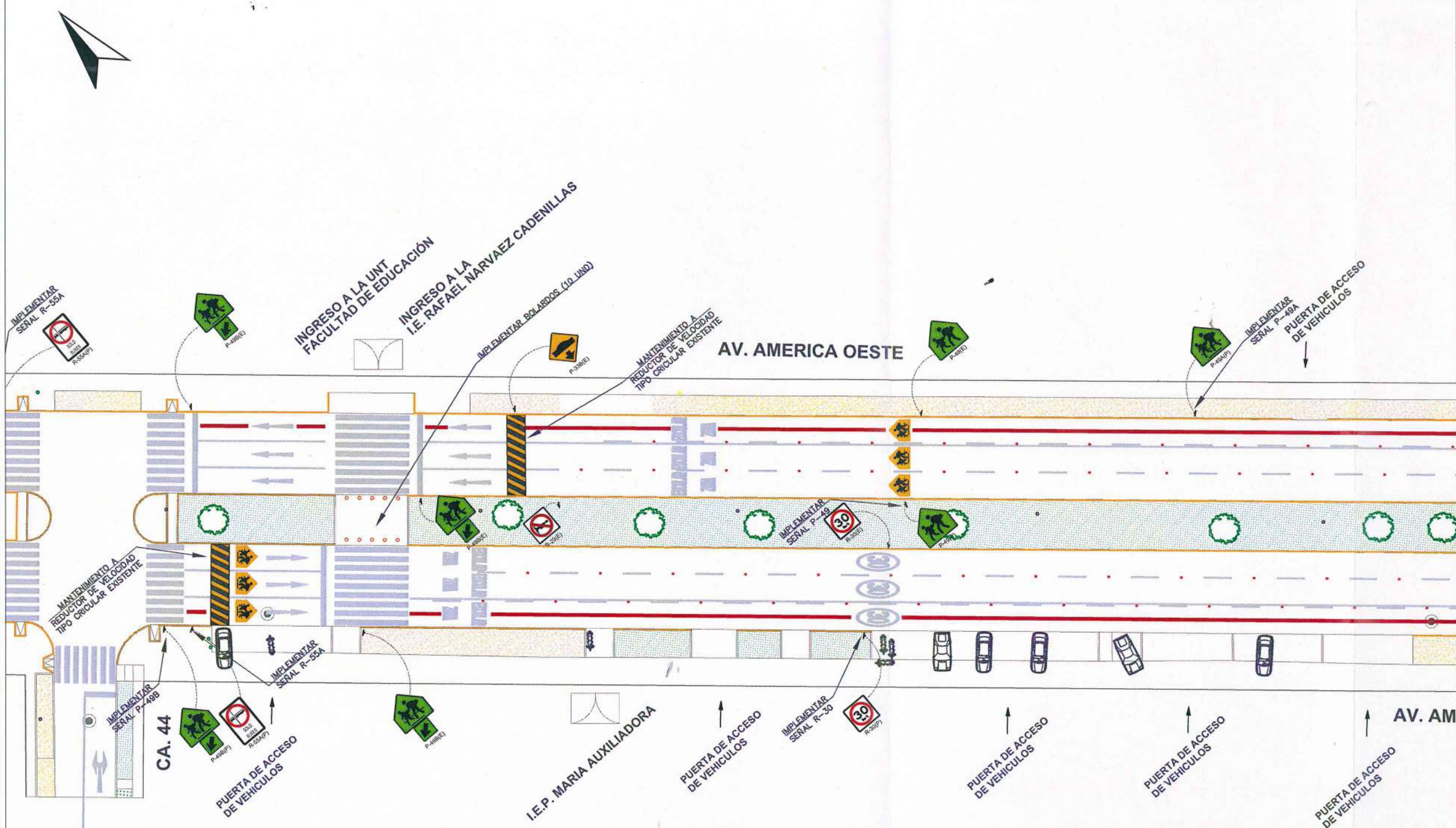
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS



Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barrazueta Mancilla

Christian D. Barrazueta Mancilla
CIP N° 319746

DESCRIPCIÓN:					PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE					FECHA:		OCTUBRE 2025	
TRAMO:					CA. ANGELA MARIA TANYA - CA. 44					ESCALA:		1 / 480	
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:								
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barrazueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera								

SP-AO-02

LEYENDA



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS

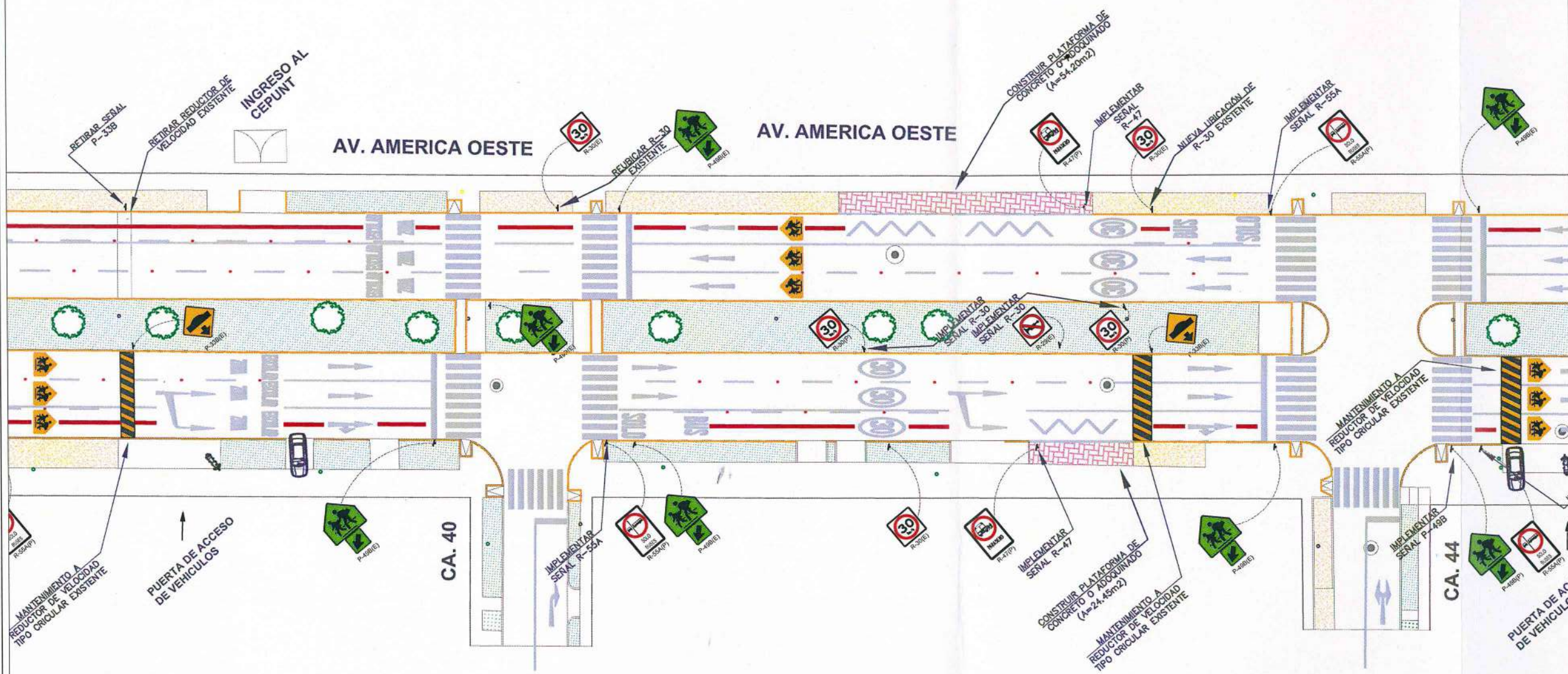


SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barraqueta Mancilla

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746



DESCRIPCION:		PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE				FECHA:	OCTUBRE 2025
TRAMO:		CA. 44 - CA. 40				ESCALA:	1 / 480
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:	SP-AO-03	
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barraqueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera		

LEYENDA



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VIAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO



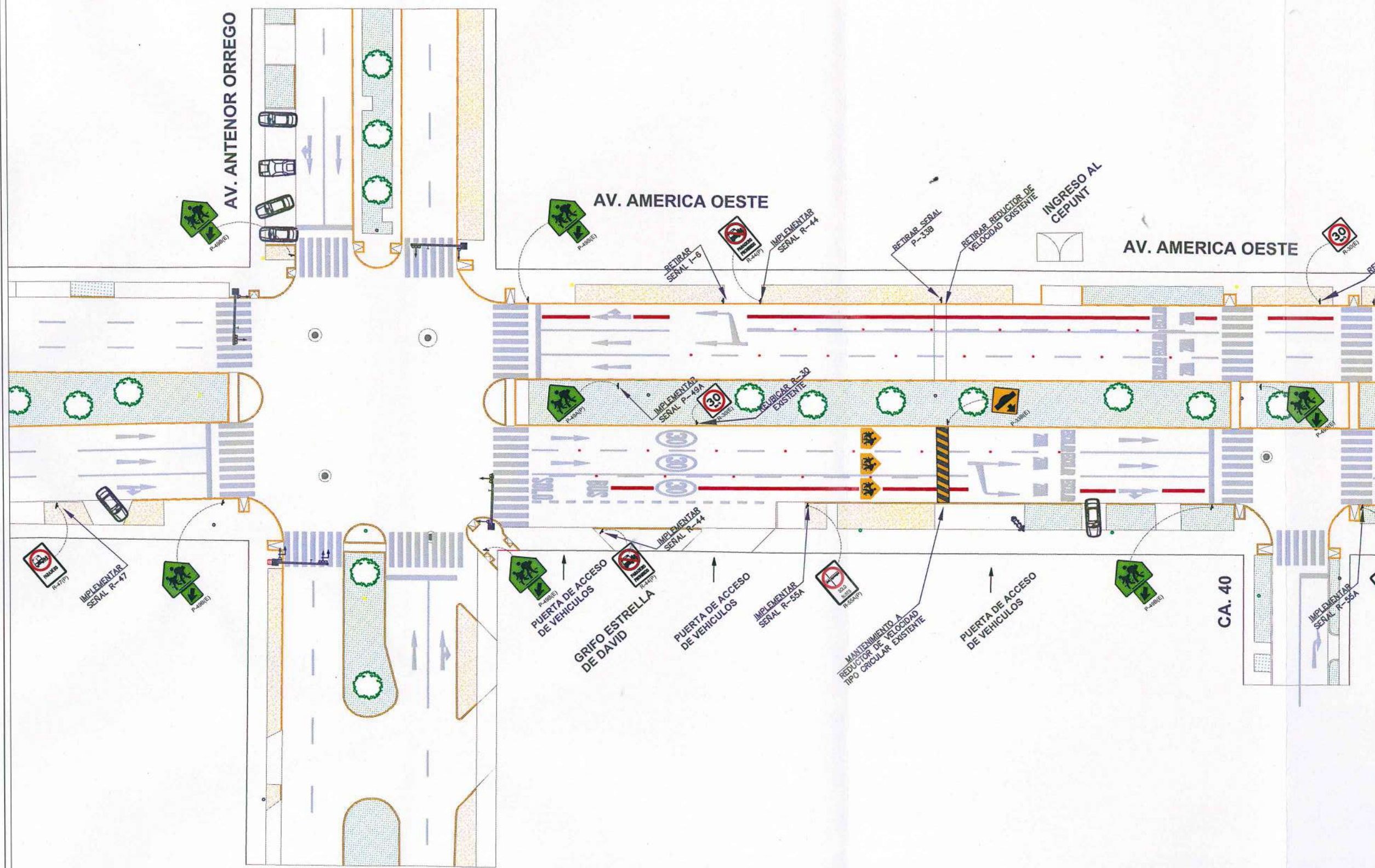
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS



Ing. César W. Bedón Herrera
CIP N° 99291

Christian D. Barraqueta Mancilla

Christian D. Barraqueta Mancilla
CIP N° 319746



DESCRIPCION:		PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE				FECHA:	OCTUBRE 2025
TRAMO:		CA. 40 - AV. ANTEÑOR ORREGO				ESCALA:	1 / 480
DEPARTAMENTO:	PROVINCIA :	DISTRITO:	DISEÑO:	DIBUJO:	REVISADO:	SP-AO-04	
LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	Ing. César W. Bedón Herrera	Ing. Christian D. Barraqueta Mancilla	Ing. César W. Bedón Herrera		



DOCUMENTOS DE SOPORTE TÉCNICO NORMATIVO



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 013-2009-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

POR CUANTO:

El Concejo Provincial de Trujillo en Sesión Ordinaria de fecha 21 de Enero del 2009, en uso de las atribuciones conferidas en la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, y contando con el voto UNANIME de sus miembros ha aprobado la siguiente:

ORDENANZA QUE APRUEBA LAS POLITICAS Y OBJETIVOS GENERALES DE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE PASAJEROS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

ARTICULO UNICO.- APROBAR las Políticas y Objetivos Generales de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Trujillo, contenidas en el Anexo que se adjunta y que forma parte integrante de la presente Ordenanza.

POR TANTO MANDO SE REGISTRE, COMUNIQUE Y PUBLIQUE.

Dado en Trujillo, a los 26 días del mes de Enero del año dos mil nueve.



M.B.

PUBLICADA EN LA REPUBLICA
EDICION 29-01-09

ANEXO

POLÍTICAS DEL TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE PASAJEROS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

POLÍTICAS Y OBJETIVOS GENERALES

I. TRANSPORTE MASIVO

PRIORIZAR EL TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS

- a) Definir el sistema de transporte masivo, como el conjunto formado por vías, logística (paraderos, estaciones, veredas, etc.), vehículos y personas cuyos componentes operan de manera coordinada entre sí.
- b) Diseñar el sistema de transporte basado en la compatibilización entre la demanda y la oferta de viajes, conforme a los usos y costumbres de la población.
- c) Diseñar e implementar las vías y rutas principales o troncales con vehículos de gran capacidad de carga de pasajeros, mediante vías segregadas y/o carriles exclusivos y/o vías exclusivas.
- d) Diseñar un sistema alimentador compuesto por vías y rutas alimentadoras con vehículos de baja y media capacidad de transporte de pasajeros.
- e) Dar prioridad al transporte público urbano e interurbano de superficie, fundamentalmente de buses y minibuses.
- f) Definir y adecuar todos los componentes del sistema de transporte masivo (vías, vehículos, estaciones, etc.) con el medio ambiente, considerando aspectos tales como combustible, emisión de gases, efecto barrera urbana, entre otros.

II. PARQUE AUTOMOTOR

RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

- a) Priorizar y fomentar la adquisición de vehículos de media y alta capacidad en reemplazo de los existentes.
- b) Mejorar los servicios de transporte masivo. Un mayor uso del transporte colectivo reduce la gran demanda de uso vial que tiene el automóvil, porque los automovilistas y su estacionamiento consumen cinco veces más de espacio urbano que el transporte colectivo. Control técnico vehicular obligatorio.
- c) Priorizar el transporte peatonal, construyendo más y mejorando el estado de las veredas existentes, reconfigurando zonas del centro de la ciudad y restringiendo el acceso a los automóviles de manera parcial o total.
- d) Priorizar el transporte en vehículos no motorizados (bicicletas) que por su carácter de no contaminante mejora sustancialmente la calidad de vida de los usuarios.
- e) Reducción del parque automotor. (mas asientos menos vehículos)
- f) Promover las inversiones privadas para la renovación del parque automotor del sistema de transporte público y prohibir el uso de vehículos antiguos que no ofrecen seguridad y comodidad al usuario y que contaminan el medio ambiente.
- g) Reducción radical de ruidos molestos en las zonas urbanas.
- h) Reducción radical de la contaminación del aire a fin de contribuir a evitar el cambio climático.
- i) Reducir progresivamente la antigüedad de los vehículos del servicio de transporte de pasajeros no regular.

III. OPERACIÓN DEL SISTEMA

CALIDAD, SEGURIDAD Y PROTECCION AMBIENTAL

- a) Satisfacer las necesidades de transporte del usuario en condiciones de óptima calidad, seguridad y eficiencia, tanto para el transporte masivo cuanto para el individual.
- b) Operación del sistema a través de empresas formales privada, pública y/o mixta, propietarias de las unidades del servicio.
- c) Dentro de las atribuciones del marco de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la Municipalidad Provincial debe asumir la responsabilidad prioritaria de garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. En tal sentido ejercerá un control y fiscalización eficiente, autónomo, tecnificado y protector de los intereses de los ciudadanos.
- d) Integración tarifaria.
- e) Sistemas de control de operación.
- f) Sistema independiente de recolección de tarifa.
- g) Sistema tarifario basado en remuneración por pasajero/Km. o por zonas o por viajes, que asegure la rentabilidad del sistema.
- h) Drástica reducción de la contaminación ambiental: aérea, acústica y visual.
- i) Fomentar la constitución de empresas formales para la prestación del servicio de transporte de pasajeros no regular.

IV. PLAN DE RUTAS

REESTRUCTURACIÓN DEL PLAN REGULADOR DE RUTAS

- a) Mantener y reforzar la estructura radial y concéntrica del actual sistema vial, constituyendo ejes viales de gran potencialidad de generación de dinamismo urbano.
- b) Identificar, evaluar y definir el sistema de rutas troncales y corredores viales con buses de alta capacidad.
- c) Sistema de rutas alimentadoras con buses de media capacidad.
- d) Definir las rutas urbanas para el sistema de transporte público, a través de estudios de racionalización de rutas y de reestructuración del transporte, en coordinación con los actores involucrados.
- e) Asignar las rutas en forma equitativa, procurando asegurar una rentabilidad adecuada para el operador sin desmedro del fin social del sistema.
- f) Concesionar las rutas de transporte público de pasajeros

V. PARADEROS, ESTACIONAMIENTOS Y ZONAS RÍGIDAS

OPERACIÓN ORDENADA DEL SISTEMA

- a) Implementar paraderos autorizados a distancias no menores de 250 a 300 metros para las rutas colectoras o alimentadoras.
- b) Implementación de paraderos autorizados a distancias no menores de 500 a 600 metros para las rutas troncales y corredores viales.
- c) Implementación de paraderos autorizados para el servicio de taxis y zonas de embarque y desembarque.
- d) Asignación de zonas de estacionamiento vigilado y tarifado para vehículos particulares.
- e) Establecimiento de zonas rígidas en las vías cuyo flujo vehicular así lo amerite.
- f) Determinación de zonas de acceso prohibido, restringido y libres, tanto para el transporte público de pasajeros cuanto para el de carga.
- g) Determinación de zonas de embarque y desembarque para el servicio de transporte de pasajeros no regular.

VI. INVERSIÓN PRIVADA LOCAL

PRIVILEGIAR LA INVERSIÓN PRIVADA LOCAL

- a) Promover la modernización del sistema de transporte público procurando la inversión privada local y la competencia en las tarifas y calidad del servicio, reglamentando adecuadamente a fin de salvaguardar las imperfecciones del mercado y de una política tarifaria monopólica.
- b) Promover la participación en el sistema de transporte público, de inversionistas con alta capacidad técnica y empresarial e incentivar la organización empresarial de los pequeños propietarios.

VII. CAPACITACIÓN

Los actores involucrados en el sistema deben promover, gestionar y financiar actividades continuas de capacitación, nacional e internacional en:

- a) Desarrollo empresarial
- b) Planificación vial
- c) Urbanismo y transporte
- d) Seguridad vial
- e) Atención al cliente
- f) Protección ambiental
- g) Fiscalización y control
- h) Sistemas tecnológicos

VIII. INFRAESTRUCTURA VIAL

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

- a) Priorizar el mejoramiento de las vías de alto tránsito, comprendiendo en ellas, los anillos viales, vías radiales y colectoras.
- b) Diseñar e implementar los corredores viales norte-sur y este-oeste para el transporte público de alta capacidad.
- c) Diseñar e implementar la señalización y semaforización, priorizando las vías de alto flujo vehicular.
- d) Planificar y presupuestar el mantenimiento permanente de las vías.
- e) Restringir el acceso de vehículos de carga pesada al interior del perímetro de la avenida América.
- f) Priorizar la estructuración de los anillos viales (mediante la ejecución de los tramos faltantes del segundo anillo de desconcentración vial Av. América y su variante Av. América - Pablo Casals, asimismo el mejoramiento de las características físicas de la Av. España, primer anillo vial y límite del Centro Histórico, mediante la especialización de los canales de circulación.
- g) Mejorar las condiciones de accesibilidad y salida del Centro mediante una red de vías radiales debidamente jerarquizadas, con diseño de canales especializados para buses y/o carriles de volteo y de soluciones de intersecciones viales, en su conexión a las vías anulares

IX. CENTRO HISTÓRICO DE TRUJILLO

PROTECCIÓN DE LA ZONA MONUMENTAL

- a) Reordenar el sistema interior del Centro, jerarquizando y especializando sus componentes en atención a efectos ambientales y a una mayor racionalidad.
- b) Facilitar el ingreso y salida rápidos, así como el estacionamiento seguro, evitando la congestión y la contaminación.

- c) Reordenar, restringir y racionalizar el servicio de taxis en el Centro Histórico de Trujillo, considerando su funcionamiento metropolitano.
- d) Reubicar fuera del área del anillo vial América, los terminales terrestres privados de transporte interprovincial de pasajeros, al igual que sus equipamientos de depósito, mantenimiento y reparación.
- e) Alentar el uso peatonal, ambiental y paisajístico de las vías como espacios públicos y urbanísticos, con valor patrimonial.
- f) En el interior del Centro Histórico, se propone mantener la trama vial tradicional propiciando, previos estudios técnicos, la readecuación de su sección vial acorde a los requerimientos de un Plan de Circulación, que privilegie la circulación peatonal y reduzca el tráfico vehicular.

X. LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL

FORTALECIMIENTO DE LA GERENCIA DE TRANSPORTES

- a) La Municipalidad Provincial de Trujillo debe cumplir funciones de planeamiento, implementación, desarrollo, fiscalización y control de las actividades relacionadas con el transporte público urbano e interurbano de pasajeros.
- b) Reestructurar y reorganizar la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Trujillo, dotándola del personal técnico adecuado y suficiente para el cabal cumplimiento de las funciones anotadas.
- c) Fortalecer la Gerencia de Transportes dotándola del equipamiento necesario para el cumplimiento de sus funciones.
- d) Creación de un Proyecto Especial para el diseño, implantación, operación y control del nuevo Sistema de Transporte Urbano e Interurbano.





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 045-2009-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

POR CUANTO:

El Concejo de la Municipalidad Provincial de Trujillo, en Sesión Ordinaria de fecha 15 de Julio del 2009;

VISTO, el proyecto de Ordenanza que establece Zonas Rígidas y declara de Necesidad y Utilidad el establecimiento de Paraderos de Transporte Público en la Provincia de Trujillo; y.

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 194° de la *Constitución Política del Perú*, modificado por la Ley N° 27860, las Municipalidades son órganos de gobierno local con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, en este sentido goza de facultades normativas y reglamentarias en los asuntos de su competencia dentro del ámbito de su jurisdicción de conformidad con la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972;

Que, de conformidad con lo establecido en el inciso 1.2. del artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972, es función de las Municipalidades Provinciales normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia;

Que, el artículo 120° del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante D.S. N° 016-2009-MTC, establece que las municipalidades provinciales, en situaciones generadas por la congestión vehicular y/o la contaminación ambiental, pueden prohibir o restringir la circulación de vehículos o algunos tipos de vehículos en determinadas áreas o vías públicas;

Que, el Centro Histórico es el núcleo urbano central más importante y característico de la ciudad, tanto por su valioso patrimonio cultural, arquitectónico y urbanístico que conserva, como por las diversas actividades institucionales, cívico administrativas, culturales, comerciales y financieras de servicios turísticos recreativos y educativos que se concentran en su ámbito, constituyendo el principal atractivo de viajes de la ciudad con un estimado de 160,000 personas que ingresan y salen del Centro Histórico de Trujillo;

Que, según estudios de conteo vehicular de las vías del área central de Trujillo, estas soportan en sus horas punta (11:30 - 13:30 y 18:00- 20:00) un flujo vehicular de hasta 2,500 veh/hora en algunas vías de ingreso al Centro Histórico de Trujillo y hasta 1,800 veh/hora en determinados segmentos de vías del área central (Pizarro, Gamarra, Bolívar, Orbegoso);

Que, de las evaluaciones realizadas en el Centro Histórico se ha establecido como factores de incidencia principal en el lento tránsito vehicular a la velocidad promedio de circulación 10.46 Km./Hr y al hecho de que los conductores sólo usen el 50% de la sección transversal de la vía para circular en las horas de alta transitabilidad vehicular;

Que, según diferentes estudios realizados por esta Municipalidad, se ha determinado que las avenidas y arterias principales del continuo urbano de la ciudad de Trujillo experimentan una gran congestión vehicular, la misma que se agrava por el estacionamiento de vehículos en sus calzadas, pese a que gran porcentaje de las calles de Trujillo está señalizado como zonas rígidas;



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

Que, el congestionamiento vehicular que se presenta en estos segmentos y nodos se debe, además de los pocos flujos vehiculares, a las malas prácticas de los conductores de vehículos, principalmente de los taxis, tales como marcha lenta, estacionamiento no autorizado, paradas incorrectas para el embarque y desembarque de pasajeros y uso incorrecto de carriles de circulación; las mismas que se producen por la falta de educación vial de conductores y usuarios y a un débil control policial y operacional;

Que, además la ciudad de Trujillo como consecuencia del notable incremento de la circulación de automóviles, camionetas y otros soporta gran carga vehicular, particularmente en aquellas horas en que coincide el ingreso o salida a centros laborales, centros de estudios, realización de transacciones comerciales, uso de bancos y otras actividades relacionadas;

Que, del Informe N° 030-2009-MPT/GTTSV-OT, de fecha 25 de Junio de 2009, emitido por la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial se aprecia la necesidad de declarar zonas rígidas para el estacionamiento vehicular, las vías que en el mismo se indican;

En uso de las facultades contenidas en el inciso 8) del artículo 9° de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972 y con voto mayoritario de sus miembros aprobó la siguiente:

ORDENANZA QUE ESTABLECE ZONAS RÍGIDAS Y DECLARA DE NECESIDAD Y UTILIDAD EL ESTABLECIMIENTO DE PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PROVINCIA DE TRUJILLO

Artículo 1°.- Declarar ZONA RÍGIDA y en consecuencia prohibir el estacionamiento de unidades vehiculares en general, desde las 08:00 hasta las 21:00 horas, en las calzadas de las vías que a continuación se detallan:

Av. 28 de Julio	Av. Hermanos Uccda Meza
Av. 20 de Diciembre	Calle Balboa
Av. 8 de Octubre	Calle Carlos Wiese
Av. América Norte	Calle Cayero y Muñoz (Cda. 3)
Av. América Oeste	Calle Julio C. Tello
Av. América Sur	Calle Los Brillantes
Av. Antenor Orrego	Calle Los Zafiros (cda 1)
Av. Atilio Murgia (Prol. Unión)	Calle Marcelo Corne
Av. Blas Pascal	Calle Obispo Martínez de Compañón
Av. Carlos Valderama	Calle Oswaldo Herceles
Av. César Vallejo Este	Calle Rímac (Cda. 1)
Av. César Vallejo Oeste	Calle San Martín de Porres
Av. Daniel A. Carrión	Calle Toribio Rodríguez de Mendoza
Av. De Los Inca	Calle Víctor Andrés Belaunde
Av. Del Ejército	Calle Ascensio Segura
Av. España	Calle La Corstancia
Av. Eátina	Calle Santa Cruz
Av. Federico Villarreal	Jr. Amazonas
Av. Geronimo De La Torre	Jr. Atahualpa
Av. Gonzáles Prada	Jr. Brasil
Av. Honorio Delgado	Jr. Costa Rica
Av. Húsares de Junín	Jr. Cuba

Av. Jesús de Nazareth	Jr. Estados Unidos
Av. José María Eguren	Jr. Huáscar
Av. Juan Pablo II y su Prolongación	Jr. Huayna Cápac
Av. La Marina	Jr. Lloque Yupanqui
Av. Manco Inca	Jr. Nápoles
Av. Mansiche	Jr. Panamá
Av. Manuel Vera Enríquez	Jr. Pedro Muñiz
Av. Miraflores y su Prolongación	Jr. Puno
Av. Moche	Sinchi Roca (Tramo Av. España-Jr. Atahualpa)
Av. Nicolás de Piérola	Jr. Sor Isabel de Bobadilla
Av. Pablo Casals	Jr. Suárez
Av. Perú y su Prolongación	Jr. Tupac Yupanqui
Av. Pesquedá	Jr. Unión
Av. Ricardo Palma	Jr. Zela
Av. Roma	Psje. Danker Lavalle
Av. Salvador Lara	Psje. Gregorio Albarracín
Av. Santa Teresa de Jesús	Psje. Jorge Chávez
Av. Santa y su Prolongación	Psje. José Olaya
Av. Teodoro Valcárcel	Psje. Olmedo
Av. Tupac Amaru	Psje. San Luís
Av. Unidad	Psje. San Valentín
Av. Venezuela	Psje. San Vicente de Paúl
Av. Víctor Larco	Av. Olímpica

Se exceptúa de esta prohibición las vías auxiliares de las mencionadas avenidas así como las zonas con diseño geométrico configurado para estacionamiento, que no afecte la normal circulación vehicular.

Artículo 2º.- Declarar ZONA RIGIDA y, en consecuencia, prohibir el estacionamiento de unidades vehiculares en general, desde las 08:00 hasta las 21:00 horas, en las vías del Centro Histórico de Trujillo que a continuación se detallan:

	Nombre	Cdas.
Jr.	Pizarro	1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7
Jr.	Junín	1, 4, 5 y 6
Jr.	Gamarra	3, 4, 5, 7 y 8
Jr.	Orbegoso	4, 5 y 6
Jr.	Almagro	2, 4, 5 y 6
Jr.	Bolognesi	1, 2, 5 y 6
Jr.	San Martín	4 y 5
Jr.	Independencia	1, 2, 4, 5 y 6
Jr.	Bolívar	3, 4, 5, 6 y 7
Jr.	Avacucho	2, 3, 6 y Cda. 5 tramo Orbegoso- Psje. San Agustín
Psje.	San Agustín	Ambos carriles

Artículo 3º.- Los días domingos y feriados no es de aplicación lo dispuesto en los artículos precedentes.



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

Artículo 4º.- Las unidades vehiculares que se hallen estacionadas, transgrediendo lo precisado en los artículos precedentes, serán internadas en el Depósito Oficial Municipal con el apoyo de ramolques, constituyendo infracción de tránsito tipificada con el código "G.54" en el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por D. S. Nº 016-2009-MTC.

Artículo 5º.- Declarar de necesidad y utilidad pública, el establecimiento de paraderos obligatorios y su mobiliario urbano, para el transporte público masivo de personas, los mismos que serán determinados por Decreto de Alcaldía, previo el estudio técnico correspondiente.

En los paraderos que se determine, está prohibido el estacionamiento de todo tipo de vehículos que no sean del transporte regular autorizado. La trasgresión de esta norma, constituye infracción de tránsito, tipificada con el código "M.32" en el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por D. S. Nº 016-2009-MTC.

Artículo 6º.- Facultar a la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial para que realice un estudio técnico a fin de que, por Decreto de Alcaldía, se establezcan las zonas rígidas que resulten necesarias en otras vías de la provincia así como determinar las zonas de estacionamiento para vehículos oficiales de los Gobiernos Central, Regional y Local.

Artículo 7º.- El cumplimiento de la presente norma estará a cargo de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, de la Municipalidad Provincial de Trujillo.

Artículo 8º.- Derógase la Ordenanza Municipal Nº 020-2004-MPT, el Decreto de Alcaldía Nº 056-2007-MPT y el Decreto de Alcaldía Nº 057-2007-MPT, así como todas las disposiciones que se opongan a la presente.

POR TANTO MANDO SE REGISTRE, COMUNIQUE, PUBLIQUE Y CUMPLA.

Dado en Trujillo a los treinta días del mes de Julio del año dos mil nueve.



MG. GLORIA MONTENEGRO FIGUEROA
Regidora Encargada de Alcaldía
Municipalidad Provincial de Trujillo

Cc
GM
GTISA
Archivo

LA REPUBLICA
01-08-09



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 002-2011-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO,

POR CUANTO:

El Concejo de la Municipalidad Provincial de Trujillo en Sesión Ordinaria realizada el día 23 de Febrero del 2011; y,

VISTO:

El proyecto de Actualización del Plan Regulador de Rutas - aprobado Mediante Ordenanza Municipal N° 026-2002-MPT - del Servicio de Transporte Público Regular de Personas de la Provincia de Trujillo, presentado por la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, el Dictamen de la Comisión Ordinaria de Transporte y el Informe Legal N° 471-2011-MPT-GAJ, y;

CONSIDERANDO:

Que, las Municipalidades son órganos de gobierno local, con personería jurídica de derecho público y tienen autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 194° de la Constitución Política del Estado, modificada por la Ley de Reforma Constitucional N° 27680, concordado con el Artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972;

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, establece que los Gobiernos Provinciales son autoridad competente en materia de servicio de transporte público de personas, dentro del ámbito de su circunscripción administrativa, desarrollando facultades normativas, de gestión y de fiscalización;

Que, el dispositivo legal citado establece que los Gobiernos Locales emiten las disposiciones complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su correspondiente ámbito de administración;

Que, se ha iniciado el proceso de desarrollo de los estudios de preinversión para el nuevo sistema de transporte público denominado "Mejoramiento Integral y Sustentable de los Servicios de Transporte Público Urbano e Interurbano de la Ciudad de Trujillo, Provincia de Trujillo - La Libertad", razón por la cual la presente actualización del Plan Regulador de Rutas debe tener el carácter de provisional;

Que, la actualización del Plan Regulador de Rutas tiene como objetivo, entre otros, ordenar la operación del sistema, por lo que es necesario disponer el establecimiento de paraderos oficiales en el ámbito provincial;

Que, asimismo, es imprescindible dotar a la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de personal técnico capacitado y de las herramientas tecnológicas necesarias que permitan modelar, planificar y monitorear el tránsito y transporte en el ámbito de su jurisdicción;

Que, este proceso de reordenamiento, requiere prorrogar la vigencia de los permisos de operación a fin de llevar a cabo un ordenado procedimiento de renovación de las autorizaciones a los operadores del servicio de transporte público regular actualmente autorizados, las mismas que tienen como fecha de vencimiento el 30 de marzo del presente año;

Que, en concordancia con lo expuesto, la Ley Orgánica de Municipales - Ley N° 27972, prescribe en su artículo 81° inciso 1, numeral 1.2, que es función específica exclusiva de las Municipalidades Provinciales: *Normar y regular el servicio público de transporte terrestre*



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia (...);

Que, la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en el proyecto de Actualización del Plan Regulador de Rutas - Aprobado Mediante Ordenanza Municipal N° 026-2002-MPT - del Servicio de Transporte Público Regular de Personas de la Provincia de Trujillo, Versión 2011, expone los fundamentos técnicos y legales que justifican su necesaria aprobación e implementación;

Que, estando a las atribuciones conferidas en el artículo 9° y de conformidad a las facultades contenidas en el artículo 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 y con el voto mayoritario de los señores Regidores se aprobó la siguiente:

ORDENANZA QUE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN REGULADOR DE RUTAS APROBADO MEDIANTE ORDENANZA MUNICIPAL N° 026-2002-MPT

Artículo 1°.- APROBAR, en forma provisional, en tanto se culminan los estudios referidos en la parte considerativa, la actualización del Plan Regulador de Rutas – que obra como anexo de la Ordenanza Municipal N° 026-2002-MPT - del Servicio de Transporte Público Regular de Personas de la Provincia de Trujillo, el cual consta de dos (2) capítulos: Capítulo I: Introducción y definición de parámetros, y Capítulo II: Fichas Técnicas de Rutas de las modalidades de “Ómnibus” y “Camionetas Rurales”, que forma parte de la presente ordenanza.

Artículo 2°.- MODIFICAR, el artículo 7° de la Ordenanza Municipal N° 010-2006-MPT, quedando redactada de la siguiente forma:

“Artículo 7°.- De la modificación de ruta y creación de nueva ruta.

La modificación o creación de rutas podrá ser formulada a petición de parte o mediante propuesta técnica de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial; debiendo contar, con el Informe Técnico de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial y el Dictamen de la Comisión Técnico Mixta del Servicio de Transporte Público.

La modificación de ruta puede consistir en: a) variación de recorrido; b) reducción de recorrido; c) ampliación de recorrido; y, d) modificación de parámetros.

Los criterios de evaluación para el caso de creación o modificación de ruta, son los siguientes:

- Insuficiencia de cobertura de la demanda, técnicamente determinada;
- Capacidad de la vía;
- Conservación del medio ambiente;
- Operatividad ordenada y eficiente del servicio;
- Oferta de vehículos modernos y de mayor capacidad.

La solicitud de parte o la propuesta técnica de modificación de ruta, debe contemplar la fundamentación técnica operativa y legal, acompañando la propuesta de ficha técnica de itinerario y plano de recorrido.

La modificación y creación de ruta podrá realizarse en el momento que la necesidad sea detectada y siempre cuando cumpla con los criterios de evaluación.

La creación de una nueva ruta así como la modificación de una existente deberá ser aprobada por Ordenanza Municipal.”

Artículo 3°.- DISPONER, que mediante Decreto de Alcaldía, se aprueben los diseños y especificaciones técnicas de los nuevos letreros de identificación de ruta y las condiciones aplicables para la autorización de la persona natural o jurídica encargada de su confección; para



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

lo cual la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, deberá presentar el proyecto pertinente en un término no mayor de cinco (05) días de aprobada la presente ordenanza.

Artículo 4º.- DISPONER, que la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en el término de treinta (30) días calendario, proponga, para su aprobación, mediante Decreto de Alcaldía, el establecimiento de paraderos para el transporte público urbano, en el distrito de Trujillo, de observancia obligatoria para operadores y usuarios del sistema; y, en el término de ciento veinte (120) días calendario, para el resto de la provincia.

Artículo 5º.- DISPONER, que la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo, proceda a las acciones administrativas correspondientes para los fines del cumplimiento de la presente ordenanza, lo cual incluye, actualizar las resoluciones de permiso de operación de los transportistas con la nueva codificación de ruta.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- DISPONER, que en el término de 45 días se implemente el Área Técnica de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, con el personal técnico necesario, equipos de cómputo y aplicativos para la modelación multimodal y micro simulación de tránsito y transporte con capacidad de intercambio de datos con la plataforma de planificación del sistema semafórico de la ciudad.

SEGUNDA.- PRORROGAR hasta el 31 de Julio de 2011 los permisos de operación y habilitaciones vehiculares, otorgadas a las empresas operadoras del servicio de transporte público urbano e interurbano de la provincia de Trujillo, en sus modalidades de ómnibus, camionetas rurales y colectivos.

POR TANTO MANDO SE REGISTRE, PUBLIQUE Y CUMPLA.

Dado en Trujillo, a los veinticuatro días del mes de Febrero del dos mil once.

CÉSAR ACUÑA PERALTA
ALCALDE



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

“Año del Bicentenario, de la Consolidación de Nuestra Independencia, y de la Conmemoración de las
Heroicas Batallas de Junín y Ayacucho”

Trujillo, 03 de octubre del 2024

OFICIO N° 4298-2024-MPT-SG

Señor
Abog. Víctor Hugo del Carpio Sedano
Gerente General
Transportes Metropolitano de Trujillo

Presente.-



Ref.: Oficio N° 469-2024-TMT/GG
(03-10-24)

De mi consideración:

Tengo a bien dirigirme a usted a fin de saludarle muy cordialmente y, en atención al requerimiento formulado en el documento de la referencia, remitirle copia del Decreto de Alcaldía N° 024-2012-MPT a anexo, para su conocimiento y fines que estime pertinente.

Sin otro particular, reitero a usted los sentimientos de mi especial consideración y estima.

Atentamente.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO
SECRETARÍA GENERAL
Abog. Jaime N. Cuzma Iglesias
SECRETARIO GENERAL



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

DECRETO DE ALCALDIA N° 024-2012-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

VISTO: el Oficio N° 1080-2012-MPT/GTTSV, mediante el cual la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, remite para aprobación 203 paraderos - I y II etapa - de ruta del servicio de transporte urbano e interurbano regular de pasajeros de la Provincia de Trujillo; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181 y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, establecen que los Gobiernos Provinciales son autoridad competente en materia de servicio de transporte público de personas, dentro del ámbito de su circunscripción administrativa, desarrollando facultades normativas, de gestión y de fiscalización;

Que, en el marco de los dispositivos legales antes citados, los Gobiernos Locales emiten las disposiciones complementarias para la aplicación de los Reglamentos Nacionales dentro de su correspondiente ámbito de administración;

Que, en concordancia con lo expuesto, la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972, vigente a partir del 28 de Mayo del 2003, prescribe en su artículo 81° inciso 1), numeral 1.2, como uno de las funciones específicas exclusivas de las Municipalidades: "*Las Municipalidades, en materia de tránsito, viabilidad y transporte público ejercen las siguientes funciones (...)* 1.2 *Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e o interurbano de su jurisdicción, de conformidad con la Leyes y reglamentos nacionales sobre la materia (...)*;

Que, el artículo 4° de la Ordenanza Municipal N° 002-2011-MPT - Ordenanza que aprueba la actualización del plan regulador de rutas aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 026-2002-MPT, dispone que la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en el término de treinta (30) días calendarios, proponga, para su aprobación, mediante Decreto de Alcaldía, el establecimiento de paraderos para el transporte público urbano, en el distrito de Trujillo, de observancia obligatoria para operadores y usuarios del sistema; y, en el término de ciento veinte (120) días calendario, para el resto de la provincia;

Que, la Municipalidad Provincial de Trujillo, a través de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, tiene previsto la implementación de los paraderos de ruta del servicio de transporte urbano e interurbano regular de pasajeros de la provincia de Trujillo, sobre las vías de mayor importancia en la ciudad, dado su importancia en la ciudad de Trujillo; siendo instrumentos de imperiosa necesidad para empezar a regular el ordenamiento de la movilidad urbana de la ciudad; y aplicar el principio de autoridad sobre el correcto uso de la vialidad provincial;

Que, para tal fin se ha elaborado la propuesta técnica para la implementación de paraderos de ruta del servicio de transporte urbano e interurbano regular de pasajeros de la provincia de Trujillo (I y





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

II etapa), y contando con los informes técnicos aprobatorios emitidos por la oficina de Asesoría Técnica y Planificación de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial;

Por las consideraciones expuestas; en ejercicio de las facultades establecidas en la Ley Orgánica de Municipalidades y estando a lo dispuesto mediante Ordenanza Municipal N° 002-2011- MPT;

SE DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- APROBAR, el establecimiento de doscientos tres (203) paraderos de ruta del servicio de transporte urbano e interurbano regular de pasajeros de la provincia de Trujillo, que en relación, obra como anexo del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.- El presente Decreto de Alcaldía entrará en vigencia, al día siguiente de su publicación.

POR TANTO MANDO SE REGISTRE, PUBLIQUE Y CUMPLA.

Dado en Trujillo, a los siete días del mes de Agosto del año dos mil doce.



Gloria Montenegro Figueroa
TENIENTE ALCALDESA

PUBLICADO EN EL DIARIO LA REPUBLICA
EDICION DE FECHA 08-08-12

CUADRO DETALLADO POR PARADERO UBICADO SEGUN PROPUUESTAS - ETAPA I

Nº	Vía Principal	Cuadra Sentido	Vía Secundaria	Cuadra	Sentido	Lado	Ubicación	Tipología Paradero	Nº de cajones	Coordenadas UTM	Ubicación en Plano
1	Av. España	1	Av. Latorre Herrera	1	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	4	X=717182.5558 Y=9102772.8147	E-1
2	Av. España	2	Jr. Independencia	-	1 sentido	PAR	AC	TIPO 1	4	X=717114.8099 Y=9102807.4575	E-2
3	Av. España	3	Av. Jesus de Nazareth	-	1 sentido	IMPAR	AC	TIPO 1	2	X=717048.2449 Y=9102907.9468	E-3
4	Av. España	4	Av. Juan Pablo II	1	Doble	PAR	AC	TIPO 1	4	X=717015.7053 Y=9103259.4161	E-4
5	Av. España	5	Jr. Don	2	1 sentido	IMPAR	AC	TIPO 1	2	X=717558.4910 Y=9103634.8541	E-5
6	Av. España	6	Jr. Agricultura	1	1 sentido	PAR	AC	TIPO 1	3	X=717503.9151 Y=9103873.2033	E-6
7	Av. España	7	Jr. San Martin	1	1 sentido	PAR	MC	TIPO 1	2	X=717776.8976 Y=9103898.2202	E-7
8	Av. España	8	Av. Marifaces	1	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	3	X=717658.4668 Y=9103898.3379	E-8
9	Av. España	9	Jr. Independencia	9	1 sentido	PAR	AC	TIPO 1	2	X=717527.7615 Y=9103864.2129	E-9
10	Av. España	10	Av. Del Ejercito	-	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	2	X=717597.5761 Y=9103855.9927	E-10
11	Av. España	11	Jr. Bolivar	9	1 sentido	PAR	AC	TIPO 1	3	X=718145.3747 Y=9103702.2786	E-11
12	Av. España	12	Cta. Rinac	1	1 sentido	IMPAR	AC	TIPO 1	2	X=718126.3929 Y=9103748.2311	E-12
13	Av. España	13	Av. Perú	1	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	1	X=718198.2288 Y=9103664.6725	E-13
14	Av. España	14	Av. Unión	1	1 sentido	PAR	AC	TIPO 1	3	X=718221.6740 Y=9103599.1616	E-14
15	Av. España	15	Jr. Ayacucho	2	1 sentido	PAR	AC	TIPO 1	1	X=718210.8627 Y=9103565.3150	E-15
16	Av. España	16	Av. Sitchi Rocsi	1	Doble	IMPAR	MC	TIPO 2	2	X=718253.7714 Y=9103395.7169	E-16
17	Av. España	17	Av. Sitchi Rocsa	2	Doble	IMPAR	MC	TIPO 2	2	X=718236.2300 Y=9103349.3938	E-17
18	Av. España	18	Jr. Bolívar	1	1 sentido	PAR	MC	TIPO 1	3	X=717298.3115 Y=9102674.5539	E-18
19	Av. España	19	Av. 28 de Julio	1	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	3	X=717285.8598 Y=9102592.0854	E-19
20	Av. America Norte	24	Ovalo Manasché	-	Doble	PAR	AC	TIPO 1	2	X=715882.0704 Y=9103960.7209	AN-1
21	Av. America Norte	24	Ovalo Manasché	-	Doble	IMPAR	MC	TIPO 1	2	X=715907.9653 Y=9103971.5676	AN-2
22	Av. America Norte	23	Pajé Elvira Esuarza	-	Doble	PAR	AC	TIPO 1	2	X=716955.7389 Y=9104098.7343	AN-3
23	Av. America Norte	23	Av. Vera Enriquez	6	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	2	X=716592.5662 Y=9104131.0253	AN-4
24	Av. America Norte	21	Av. C. Valjarrana	6	Doble	PAR	AC	TIPO 1	2	X=717173.8036 Y=9104503.2670	AN-5
25	Av. America Norte	20	Av. C. Vauderama	6	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	2	X=717158.9777 Y=9104439.5931	AN-6
26	Av. America Norte	18	Av. Tupac Amaru	8	Doble	PAR	AC	TIPO 1	3	X=717397.8011 Y=9104794.8220	AN-7
27	Av. America Norte	18	Av. Tupac Amaru	8	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	2	X=717345.8720 Y=9104797.8427	AN-8
28	Av. America Norte	-	Av. Teodoro Vascarecel	-	Doble	PAR	AC	TIPO 1	2	X=717598.9877 Y=9104976.6333	AN-9
29	Av. America Norte	-	Av. Teodoro Vascarecel	-	Doble	IMPAR	AC	TIPO 1	3	X=717577.7169 Y=9104956.0953	AN-10

101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133
Av. Maza	Av. Maza	Av. Maza	Av. N. de Fierola	Av. N. de Fierola	Av. N. de Fierola	Av. N. de Fierola	Av. N. de Fierola	Av. N. de Fierola	Av. N. de Fierola	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. N. de Nazaret	Av. M. Vera Enriquez	Av. M. Vera Enriquez	Av. M. Vera Enriquez	Av. M. Vera Enriquez	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru	Av. Tupac Amaru
3	8	5	14	14	12	12	12	8	8	5	1	1	9	9	4	4	4	4	5	8	3	3	13	10	10	9	7	7	4	4	4	
Doble	Doble	1 Sentido	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble	Doble
1	6	1	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	2	-	-	-	-	9	9	-	18	08	7	7	7
Chico Cruz	Av. Inca Roca	Ca. Chimu Capac	Ovalito Mochica - Primax	Ovalito Mochica - Primax	Ovalito Mochica - Primax	Ca. Dumaet la Valle	Ca. Dumaet la Valle	Av. Teodoro Valcarcel	Av. Teodoro Valcarcel	Ovalito Mochica-Ovalito Repesi	Ca. Ocho	Calle Tenoran	Av. Avilador Orrego	Av. Avilador Orrego	Av. Daniel Carrion	Av. Daniel Carrion	Av. Luis Albrachi	Av. Juan Pablo II	Av. España	Av. America Norte	Av. America Norte	Av. Genonimo de la Torre	Calleso Gran Chimu	Av. Pablo Cassab	Av. Teodoro Valcarcel	Av. Teodoro Valcarcel	Calle Ratsajalli	Av. America Norte	Av. America Norte	Golfo Repesi - Ca. Lopez Albuja	Av. Salvador Lara	Av. Salvador Lara
AC	PAR	IMP	IMP	IMP	PAR	PAR	PAR	IMP	IMP	IMP	DC	DC	AC	AC	DC	DC	PAR	AC	AC	AC	AC	DC	DC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC
Tipo 1	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 2
1	1	1	4	4	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2
X=718037.5654 Y=9101973.5425	X=718003.8533 Y=9102127.3271	X=717908.1967 Y=9102449.3528	X=716298.0483 Y=9105102.1268	X=716306.1220 Y=9105135.9934	X=716367.2833 Y=9105008.1049	X=716397.8175 Y=9104878.9368	X=716430.0611 Y=9104854.5745	X=716532.7566 Y=9104348.8383	X=716571.2022 Y=9104311.9264	X=716526.2556 Y=9103983.7206	X=715820.9079 Y=9103610.4145	X=715993.7645 Y=9103548.4652	X=716281.3700 Y=9103440.0765	X=716314.5581 Y=9103449.0062	X=716581.3679 Y=9103185.9951	X=716888.0973 Y=9103212.4705	X=716778.1003 Y=9103150.2804	X=716816.4686 Y=9103093.3457	X=716598.0235 Y=9102637.1629	X=716587.4236 Y=9104153.5624	X=717041.6499 Y=9104142.5538	X=717173.7417 Y=9104047.9223	X=717207.0585 Y=9103994.0250	X=716755.8662 Y=9105339.5943	X=717096.7300 Y=9105006.3833	X=717095.6678 Y=9105040.6527	X=717193.9563 Y=9104944.4710	X=717325.1392 Y=9104782.5244	X=717403.6645 Y=9104735.2408	X=717151.5981 Y=9104356.1658	X=717556.9190 Y=9104393.8525	X=717702.5640 Y=9104403.1586
MO-01	MO-02	MO-03	NP-01	NP-02	NP-03	NP-04	NP-05	NP-06	NP-07	NP-08	JN-01	JN-02	JN-03	JN-04	JN-05	JN-06	JN-07	JN-08	JN-09	VE-01	VE-02	VE-03	VE-04	TA-01	TA-02	TA-03	TA-04	TA-05	TA-06	TA-07	TA-08	TA-09



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

DECRETO DE ALCALDÍA N° 004-2018-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

VISTOS, el Informe Técnico N° 0017-2017-TMT/GP, de fecha 21 de febrero del 2017, el Oficio N° 616-2017-MPT/GTTSV, de fecha 28 de abril del 2017, el Informe Técnico N° 055-2017-TMT/GP, de fecha 14 de agosto del 2017, el Informe Legal N° 007-2018-MPT/GAJ, de fecha 04 de enero de 2018, y;

CONSIDERANDO:

Que, el Artículo 194° de la Constitución Política del Perú, modificado por la Ley de Reforma Constitucional, Ley N° 30305, concordante con el artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, precisa que las Municipalidades son órganos de gobierno local que gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Esta autonomía de las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, el Artículo 195° de la Constitución Política del Perú, establece que los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo, siendo competentes, entre otras materias, para poder desarrollar y regular actividades y/o servicios de transporte colectivo, circulación y tránsito;

Que, el Artículo 81° inciso 1.4 de la Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades, dispone que las Municipalidades Provinciales tienen como una de sus funciones específicas exclusivas “*Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o 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*”;

Que, la Ley General de Transporte y Tránsito – Ley N° 27181, establece lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República, señalando en el Artículo 17° que las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen competencias normativas, de gestión y de fiscalización, en materia de transporte y tránsito terrestre y se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias, en concordancia con lo dispuesto en el Artículo 11° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC;

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en el Artículo 3° inciso 3.5, define como “*área saturada a aquella parte del territorio de una ciudad, población o área urbana en general en la que existen dos (2) o más arterias o tramos viales con apreciable demanda de usuarios del transporte o exceso de oferta, la que presenta, en toda su extensión o en parte de ella, niveles de contaminación ambiental o congestión vehicular que comprometen la calidad de vida o la seguridad de sus habitantes, declarada como tal por la municipalidad provincial respectiva. La existencia de un área saturada se determinará mediante un estudio técnico.*”;



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

Que, el inciso 5.49 del Artículo 5º del Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo, aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT, define como "vía saturada a aquella arteria o tramo vial de la Provincia con apreciable demanda de usuarios o exceso de oferta del servicio de transporte que presenta, en toda su extensión o en parte de ella, niveles de contaminación ambiental o congestión vehicular que comprometen la calidad de vida o la seguridad de sus habitantes. La existencia de una vía o área saturada se determina mediante un estudio técnico.";

Que, el inciso 67.1 del Artículo 67º del Reglamento citado en el párrafo precedente prescribe que "La Municipalidad Provincial de Trujillo declarará las áreas o vías saturadas, mediante decreto de Alcaldía, en aquellas secciones de tramos viales de su territorio, así como en zonas de su influencia, por donde discurren rutas o segmentos de ruta del ámbito urbano en los que se produce congestión vehicular y/o contaminación ambiental, debiendo sustentar su decisión en estudios técnicos";

Que, mediante Informe Técnico N° 0017-2017-TMT/GP, de fecha 21 de febrero del 2017, emitido por la Gerencia de Proyectos de Transportes Metropolitanos de Trujillo, luego de haber realizado el estudio técnico sobre la determinación de áreas saturadas de la red vial de transporte público de Trujillo, el estudio concluye lo siguiente:

-El 91% de la red vial de transporte público regular de Trujillo cumple con la condición de saturada; por lo tanto, todas las vías que conforman la red vial metropolitana de Trujillo se califican como saturada respecto a la gestión del servicio de transporte público.

-La saturación de las vías se dan por dos razones fundamentales: Primero, la sobreoferta del servicio de transporte público de 28% en hora punta y de 37% en hora valle, a esto se suma que sobre las vías principales como Av. César Vallejo, Av. América Sur y Av. España existe superposición mayor a 35 rutas de servicio de transporte público y otras vías o tramos de la Av. América Norte, América Sur, Av. Pedro Muñoz, Av. Perú, Av. Vera Enríquez es de 22 a 34 rutas, Av. Juan Pablo, Av. Nicolás de Piérola, Av. Mansiche la superposición está entre 12 a 21 rutas de servicio de transporte público. Y Segundo, la saturación se da por la congestión vehicular de las principales vías, donde las velocidades de circulación están entre 8Km/h y 12Km/h considerándose vías muy congestionadas como la Av. César Vallejo – Los Incas, Av. España – Av. Jesús de Nazaret y Av. Eguren; asimismo, vías congestionadas como la Av. Mansiche, Av. Perú, Av. Víctor Larco, Av. América Norte y Av. América Sur donde la velocidad de circulación es menor a 16Km/h.

-En consideración a lo señalado en la Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT y a los resultados del estudio, la Municipalidad Provincial de Trujillo deberá declarar las áreas o vías saturadas, así como en zonas de su influencia, por donde discurren rutas o segmentos de rutas del servicio de transporte público en las que se produce congestión vehicular y/o sobreoferta del servicio de transporte público.

-La declaración de áreas o vías saturadas faculta a la Municipalidad Provincial de Trujillo modificar las autorizaciones otorgadas con anterioridad para operar en dichas áreas o vías, así será necesario establecer el plazo de adecuación y de inicio del proceso de licitación pública para concesión de rutas, debiendo a este efecto, considerar la fecha de inicio de los servicios que se entregarán en concesión. La Municipalidad Provincial de Trujillo podrá incorporar en las bases de licitación pública mecanismos de mitigación de impactos sociales.

-Asimismo, el Artículo 67º, numeral 3, establece que el servicio de transporte público regular de personas en las áreas o vías declaradas como saturadas será prestado exclusivamente por las empresas de transporte que hayan obtenido la respectiva concesión, siendo considerado como servicio no autorizado aquel o aquellos que son prestados sin contar con dicha concesión. Además, coadyuvan a corregir





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

externalidades negativas como la congestión vehicular, la contaminación ambiental u otras fallas de mercado que permitan corregir anomalías o distorsiones del libre mercado a fin de garantizar el ingreso a la operación de quienes están en mejores condiciones de brindar el servicio de calidad para los usuarios, de forma que sean accesible, seguro, eficaces, eficientes, respetuosos con el ambiente y rentable para los operadores.

-Finalmente, de acuerdo a todo lo anterior se recomienda declarar áreas saturadas el área urbana de Trujillo y todas las vías públicas incluidas en ella por las que circula el transporte público regular de personas, como consecuencia de la sobre oferta de servicio de transporte público y por el alto nivel de congestión vehicular en las principales vías arteriales y colectora de la red vial metropolitana de Trujillo que comprometen la calidad de vida o la seguridad de sus habitantes;

Que, en atención a lo expuesto, resulta necesario declarar la red vial metropolitana de Trujillo como área saturada y por tanto todas las vías públicas incluidas en ella como vías saturadas;

Que, Artículo 67º, inciso 67.2 del Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo ha previsto que "La declaración de áreas o vías saturadas faculta a la Municipalidad Provincial de Trujillo a modificar las autorizaciones otorgadas con anterioridad para operar en dichas áreas o vías, así como a establecer el plazo de adecuación y de inicio del procedimiento de licitación pública para la concesión de rutas, debiéndose, a este efecto considerar la fecha de inicio de los servicios que se entregarán en concesión. La Municipalidad Provincial de Trujillo podrá incorporar en las bases de licitación pública mecanismos de mitigación de impactos sociales"; por lo tanto, el servicio de transporte público regular de personas en las áreas o vías declaradas como saturadas será prestado exclusivamente por las empresas de transporte que hayan obtenido la respectiva concesión, siendo considerado como servicio no autorizado aquel o aquellos que son prestados sin contar con dicha concesión, lo cual garantizará la prestación del servicio por quienes se encuentran en mejores condiciones de brindarlo a los usuarios, de forma que este sea accesible, seguro, eficaz, eficiente, respetuoso del medio ambiente y rentable para los operadores;

Que, mediante Informe Legal N° 007-2018-MPT/GAJ, de fecha 04 de enero del 2018, la Gerente de Asesoría jurídica concluye que conforme al inciso 67.1 del Artículo 67º de la Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT que aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la provincia de Trujillo, la declaración de áreas o vías saturadas, debe realizarse mediante Decreto de Alcaldía, y no mediante Ordenanza Municipal;

Que, estando en uso de sus facultades conferidas por el Artículo 20º, inciso 6) y 42 de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR COMO VÍA SATURADA la red vial metropolitana de Trujillo respecto a la gestión del servicio de transporte público regular de personas.

ARTÍCULO SEGUNDO: ENCARGAR a Transportes Metropolitanos de Trujillo elaborar la propuesta del Nuevo Plan de Rutas del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo para su aprobación por el Pleno del Concejo Municipal.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ARTÍCULO TERCERO: PUBLICAR el presente Decreto en el Diario Oficial entrando en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

POR TANTO REGÍSTRESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Trujillo, a los diecinueve días del mes de enero del 2018.



ELIDIO ESPINOZA QUISPE
ALCALDE

PUBLICADO EN EL DIARIO LA REPUBLICA
EDICION DE FECHA 01-02-18



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 014 - 2018-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO:

POR CUANTO:

El Concejo de la Municipalidad Provincial de Trujillo, en Sesión Extraordinaria de Concejo de fecha 06 de abril del 2018,



VISTO, el Proyecto de Ordenanza Municipal que aprueba el Nuevo reglamento de Servicios de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo; y,

CONSIDERANDO:

Que, el Artículo 194° de la Constitución Política del Perú, modificado por el Artículo Único de la Ley N° 30305, concordante con el Artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972 –Ley Orgánica de Municipalidades, señala que las Municipalidades Provinciales y Distritales son órganos de Gobierno Local que gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Esta autonomía de las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, la Constitución Política del Perú, en su Artículo 195°, establece que los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo, siendo competentes, entre otras materias, para desarrollar y regular actividades y/o servicios de transporte colectivo, circulación y tránsito;

Que, la Ley Orgánica de Municipalidades –Ley N° 27972–, en su Artículo 81° inciso 1.2, dispone que las Municipalidades Provinciales tienen como una de sus funciones específicas exclusivas: “normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia”;

Que, la Ley General de Transporte y Tránsito –Ley N° 27181, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República;

Que, el Artículo 17° de la Ley referida en el párrafo precedente, señala que las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen competencias normativas, de gestión y de fiscalización, en materia de transporte y tránsito terrestre, y se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias, en concordancia con lo dispuesto en el Artículo 11° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC;

Que, el inciso 8, del artículo 9° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, prescribe que corresponde al Concejo Municipal aprobar, modificar o derogar las ordenanzas y dejar sin efecto los acuerdos;



Que, con Acuerdo de Concejo N° 214-2017-MPT de fecha 06 de diciembre de 2017, se acordó por unanimidad encargar a la Comisión Ordinaria de Regidores de Tránsito, Viabilidad y Transporte Público, conjuntamente con la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT) y partes involucradas, la revisión de la Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT, a fin de que en plazo de sesenta (60) días propongan las modificaciones que resulten necesarias ante la problemática social actual, plazo que fue ampliado en cuarenta y cinco (45) días con Acuerdo de Concejo N° 30-2018-MPT;

Que, mediante Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT, modificada por Ordenanza Municipal N° 037-2012-MPT, se aprueba el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo, el cual constituye un instrumento legal que regula el servicio de transporte público de personas en todas sus modalidades, definido como un reglamento de transición del actual al nuevo Sistema de Transporte Público, estableciéndose la Tabla de Infracciones al Servicio de Transporte Público de Personas y Medidas Preventivas, donde se encuentran contenidas las infracciones, sanciones y medidas preventivas aplicables al propietario del vehículo, a la empresa de transporte autorizada, al titular u operador de la infraestructura complementaria y a los conductores y cobradores;

Que, habiéndose reunido la Mesa de Trabajo, esta concluye sobre la necesidad de aprobar un Nuevo Reglamento de Servicios de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo que regule de manera eficiente las diferentes formas y modalidades de transporte, ajustándose a la jerarquía y principios establecidos en el ordenamiento nacional, con la finalidad de satisfacer las necesidades del usuario, quien es el eje central del proceso de modernización del sistema de transporte público de personas;

Que, con Informe N° 054-2018-MPT/GTTSV-OAL/NEVF, la Abogada de la Gerencia de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, emite opinión legal, respecto al Proyecto de Ordenanza Municipal, y sostiene que como resultado de la aprobación por representantes de diversas instancias en Mesa de Diálogo consensuado, es viable por tener fundamento legal válido; con Oficio N° 561-2018-MPT/GTTSV

Que, mediante Informe Legal N° 596-2018-MPT/GAJ, de fecha 05 de abril del 2018, la Gerencia de Asesoría Jurídica de la Municipalidad Provincial de Trujillo, opina que se debe elevar los actuados conjuntamente con el Proyecto de Reglamento del Servicio de Transporte de Personas de la provincia de Trujillo, al Concejo Municipal, para su evaluación y de ser el caso su posterior aprobación, al encontrarse dentro de los márgenes de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N° 27181, Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, entre otras normas conexas;

Que, mediante Dictamen, del 02 de abril del 2018, la Comisión de Tránsito, Vialidad y Transporte Público, se pronuncia opinando favorablemente por la aprobación del proyecto de Ordenanza Municipal que aprueba el Nuevo "Reglamento de Servicios de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo";

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 9° numeral 8) de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, el Concejo Municipal, en Sesión Ordinaria de la fecha, y, con el voto MAYORITARIO de sus miembros aprobó la siguiente:

**ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA EL NUEVO REGLAMENTO DE
SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS DE LA
PROVINCIA DE TRUJILLO**

ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR, el Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo, que consta de noventa y ocho (98) artículos, diez (10) Disposiciones Complementarias Finales, Transitorias y Derogatorias, siete (07) Disposiciones Complementarias Transitorias, y una (1) derogatoria, el mismo que, como Anexo I forma parte integrante de la presente.

ARTÍCULO SEGUNDO.- APROBAR, el Cuadro de Infracciones y Sanciones al Transporte" aprobado por Ordenanza Municipal N° 003-2008-MPT que, como Anexo II, forma parte integrante de la presente.



ARTÍCULO TERCERO.- APROBAR, la modificación de los Procedimientos Administrativos contenidos en el numeral 2), 3), 4), 5), y 7) contenidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos" – TUPA, de la Sub Gerencia de Transporte – Gerencia de Transportes, Tránsito y Seguridad Vial, aprobado por Ordenanza Municipal N° 027-2015-MPT, modificado por Decreto de Alcaldía N° 005-2018-MPT, que como Anexo III, forma parte integrante de la presente.

ARTÍCULO CUARTO - APROBAR, la incorporación del Procedimientos Administrativos signado con número 22) denominado "Renovación de Habilitación Vehicular para Prestar el Servicio de Transporte Público Regular de Persona" en el Texto Único de Procedimientos Administrativos" – TUPA, de la Sub Gerencia de Transporte – Gerencia de Transportes, Tránsito y Seguridad Vial, aprobado por Ordenanza Municipal N° 027-2015-MPT, modificado por Decreto de Alcaldía N° 005-2018-MPT, que como Anexo III, forma parte integrante de la presente.

ARTÍCULO QUINTO.- RATIFICAR, el ANEXO IV – Características de los "Buses Modelo" establecidos en el Estudio denominado "Determinación de las características y Especificaciones Técnicas de Buses Modelo, para la Renovación del Parque Automotor del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Trujillo" que formo parte integrante de la Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT; y que el mismo que forma parte integrante de la presente.

ARTÍCULO SEXTO.- RATIFICAR, el ANEXO V – Características y Especificaciones Técnicas mínimas que formo parte integrante de la Ordenanza Municipal N° 037-2012-MPT, que modificó la Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT; y que el mismo que forma parte integrante de la presente.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- DISPONER la publicación de la presente Ordenanza conforme a Ley.

ARTÍCULO OCTAVO.- DISPONER la publicación de la presente Ordenanza así como los anexos I, II, III IV y V en el portal web de la entidad.

POR TANTO, MANDO SE REGISTRE, PUBLIQUE Y CUMPLA.

Dado en la ciudad de Trujillo, a los treinta días de abril del dos mil dieciocho.-



ELIDIO ESPINOZA QUISPE
ALCALDE





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 015 - 2021-MPT

EL CONCEJO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO.

Visto: en Sesión Extraordinaria de Concejo de fecha 23 de abril del 2021, el Oficio N° 325-2021-MPT/PDPT, mediante el cual se ha realizado la propuesta "DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO, DISTRITO Y PROVINCIA TRUJILLO, DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD, Y;

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad al artículo 194° de la Constitución Política del Perú, modificado por la Ley N° 30305 - Ley de Reforma Constitucional, concordante con el artículo II de Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972; los Gobiernos Locales tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, dentro de su jurisdicción. Dicha autonomía que la Carta Magna establece a las Municipalidades, radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, en mérito a la Ley Orgánica de Municipalidades, Título V. Art. 73° Materias de Competencia Municipal, establece que "dentro de las competencias y funciones específicas de las municipalidades provinciales comprende: a) Planificar integralmente el desarrollo local y el ordenamiento territorial, en el nivel provincial". Asimismo, establece que "Las municipalidades, provinciales o distritales, asumen las competencias y ejercen las funciones específicas, con carácter exclusivo o compartido, en las materias siguientes: 1. Organización del espacio físico - Uso del suelo: 1.1. Zonificación 4. En materia de desarrollo y economía local: 4.1. Planeamiento y dotación de infraestructura para el desarrollo local. 4.2. Fomento de las inversiones privadas en proyectos de interés local". Además, el artículo 99, numeral 8 de la misma ley establece que el Concejo Municipal tiene atribuciones para aprobar, modificar o derogar ordenanzas;

Que, el artículo 41° de la Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades, establece que los acuerdos son decisiones, que toma el concejo, referidas a asuntos específicos de interés público, vecinal o institucional, que expresan la voluntad del órgano de gobierno para practicar un determinado acto o sujetarse a un conducta o norma institucional;

Que, corresponde a la Municipalidad Provincial de Trujillo, planificar integralmente el desarrollo local y el Ordenamiento Territorial de su circunscripción, formulando, aprobando, ejecutando y supervisando los lineamientos, planes y normas técnicas en materia de organización del espacio físico y uso del suelo;

Que, dentro de las funciones de la Gerencia de Plan de Desarrollo Territorial de Trujillo, se encuentra el promover, formular, conducir, supervisar" y evaluar permanentemente la gestión, ejecución y actualización del Plan de Desarrollo Metropolitano de Trujillo y de los Planes de Desarrollo Local Complementarios;

Que, el año 2016 con la dación del Decreto Supremo 022-2016-VIVIENDA, se aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible;

Que, el Estado Peruano y la Cooperación Alemana, mediante la Resolución Ministerial N° 1153-2017 MTC/01, el año 2017, aprueban El Convenio de Ejecución para la implementación del Proyecto de Cooperación Técnica "Transporte Urbano Sostenible en Ciudades Intermedias / DKT1";

Que, con Resolución de Alcaldía N° 085-2018/MPT, se aprueba la Conformación del Comité Provincial de Movilidad Sostenible de Trujillo, el cual tiene como una de sus funciones la de elaborar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Trujillo, que deberá ser aprobado por el Pleno del Concejo Municipal, debiendo cautelar el Comité su cumplimiento;

Que con Acuerdo de Concejo N° 011-2019-MPT, se aprueba el convenio Marco de Cooperación Interinstitucional en Transporte Urbano entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad Provincial de Trujillo, cuyo objeto es establecer mecanismos de cooperación entre la Municipalidad y el Ministerio para la mejora del Transporte Terrestre de personas y carga en el ámbito territorial de la Municipalidad, a través de la promoción de la movilidad sostenible y el apoyo en el





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

sistema integrado de Transporte de Trujillo; el MINISTERIO, además se compromete a apoyar a la MUNICIPALIDAD en la elaboración de planes de transporte, que comprendan una visión integral de los sistemas de transporte y movilidad urbana para lo cual el MINISTERIO brindará a la MUNICIPALIDAD asistencia y acompañamiento técnico para fortalecer, consolidar y desarrollar el diseño técnico, financiero, operacional e institucional del modelo de Sistema Integrado de Transporte de Trujillo (SITT), comprometiéndose también a apoyar a la MUNICIPALIDAD en la evaluación para seleccionar los programas y proyectos de inversión de transporte urbano de modo que puedan ser incorporados en el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible que gestionará el MINISTERIO, bajo el componente de gestión de inversiones;



Que, el artículo 27° del Decreto Supremo N° 022-2016-VIVIENDA - REGLAMENTO DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, SOSTENIBLE, sobre el Plan de Desarrollo Metropolitano, precisa en el numeral 6: La propuesta de Movilidad Urbana del Área Metropolitana: Con énfasis en las soluciones multimodales y el transporte rápido masivo. Es aplicable, la clasificación vial establecida en el Reglamento Nacional de Edificaciones - RNE para las vías primarias: Expresas, Arteriales y Colectoras., asimismo en el artículo 64 del citado cuerpo normativo se define que los planes de Movilidad Urbana Son instrumentos técnico normativos que sirven para la elaboración de los sistemas de movilidad multimodal, a fin de mejorar la interconexión de los centros urbanos, cuando se presentan procesos de crecimiento socio-económico y dinámicos considerables de movilidad de personas y mercancías. Su formulación es participativa y concertada con la sociedad civil y aprobada por la Municipalidad Provincial de su jurisdicción;

Que, mediante oficio N° 310-2020-TMT/GG, de fecha 30 de Noviembre del 2020, suscrito por la Abog. Gladis Mariela Tantalean Olano, en su calidad de Gerente General de Transportes Metropolitanos de Trujillo, pone de conocimiento el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Trujillo el cual se adjunta con el informe N° 280-2020-TMT-GP, suscrito por el Gerente de Proyectos del TMT;

Que, mediante oficio N° 314-2020-TMT/GG, de fecha 02 de Diciembre del 2020, suscrito por la Abog. Gladis Mariela Tantalean Olano, en su calidad de Gerente General de Transportes Metropolitanos de Trujillo, remite al Gerente de Plan de Desarrollo Territorial de Trujillo el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo, para el inicio del proceso de aprobación del mismo;



Que, mediante Informe N° 05-2021-MPT/PDPT/DPM/KODM, de fecha 29 de Enero del 2021, suscrito por la Arq: Kiara Olenka Diaz Mego, se concluye; que se debe dar inicio al procedimiento de aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Trujillo;

Que, según Informe N° 034-2021-MPT/PDPT/DPM, de fecha 29 de Enero del 2021, suscrito por la Arq. Cinthia Fiorella Vásquez Angulo, en su calidad de Directora de Planificación Metropolitana, concluye; que se debe dar inicio al procedimiento de aprobación de la propuesta del Plan de Movilidad Urbana sostenible de la Ciudad de Trujillo, siguiendo el procedimiento estipulado en el artículo 28° del Decreto Supremo N° 022-2016-VIVIENDA del Reglamento de acondicionamiento Territorial de Desarrollo Urbano Sostenible, en ese sentido por intermedio del despacho de Alcaldía se notifique a las instituciones involucradas, y de esta manera cumplir con la publicación y exhibición de la Propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo;

Que, mediante oficio N° 085-2021-MPT-PDPT, de fecha 29 de enero del 2021, se solicitó a la Gerencia de Sistemas la publicación de la mencionada propuesta en la página web de la MPT;

Que, mediante oficio N° 086-2021-MPT-PDPT, de fecha 29 de enero del 2021, se solicitó a la Gerencia de Imagen Institucional la publicación de la mencionada propuesta en la red social de la MPT;

Que, mediante oficio N° 107-2021-MPT/GS, de fecha 01 de febrero del 2021, la Gerencia de Sistemas pone de conocimiento la publicación realizada en la página web de la MPT;

Que, mediante oficio N° 72-2021-MPT-A, se notificó el Plan de movilidad urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de Florencia de Mora, para que sea publicado en dicho local municipal;

Que, mediante oficio N° 73-2021-MPT-A, se notificó el Plan de movilidad urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de El Porvenir, para que sea publicado en dicho local municipal;



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

Que, mediante oficio N° 74-2021-MPT-A, se notificó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de La Esperanza, para que sea publicado en dicho local municipal;

Que, mediante oficio N° 75-2021-MPT-A, se notificó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de Huanchaco, para que sea publicado en dicho local municipal;

Que, mediante oficio N° 76-2021-MPT-A, se notificó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de Víctor Larco Herrera, para que sea publicado en dicho local municipal;

Que, mediante oficio N° 77-2021-MPT-A, se notificó el Plan de movilidad urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de Moche, para que sea publicado en dicho local municipal;

Que, mediante oficio N° 78-2021-MPT-A, se notificó el Plan de movilidad urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de Salaverry, para que sea publicado en dicho local municipal;

Que, mediante Con oficio N° 79-2021-MPT-A, se notificó el Plan de movilidad urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Municipalidad Distrital de Laredo, para que sea publicado en dicho local municipal;

Que, mediante oficio N° 70-2021-MPT-A, se remitió al Gobierno Regional de la Libertad el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Trujillo, a efectos de que emitan sus opiniones técnicas sustentadas dentro del plazo de 30 días calendario, de acuerdo a lo establecido en el D.S. N° 022-2016-VIVIENDA;

Que, mediante oficio N° 69-2021-MPT-A, se remitió al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo, a efectos de considerarlo pertinente emitan sus opiniones técnicas sustentadas dentro del plazo de 30 días calendario, de acuerdo a lo establecido en el D.S. N° 022-2016-VIVIENDA;

Que, mediante oficio N° 71-2021-MPT-A, se remitió al Director ejecutivo del programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible-PROMOVILIDAD, para conocimiento y fines pertinentes el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo;

Que, mediante informe N° 113-2021.MPT/PDPT/DPM, de fecha 29 de marzo del 2021, la Arq. Cinthia Fiorella Vásquez Angulo, en su calidad de Directora de Planificación Metropolitana, remite al Gerente de PLANDET, el informe técnico referente a la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo, concluyendo: Que la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo tiene una temporalidad de 10 años desde su aprobación, Dicho plan, está enmarcado en lo establecido por el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible del Decreto Supremo N° 022-2016-VIVIENDA en aplicación a lo previsto en el artículo 280, por lo tanto, se debe proceder de acuerdo al numeral 6 del artículo de la norma citada, para ello la Gerencia de PLANDET deberá derivar la propuesta final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo a la Gerencia Municipal, a fin de que esta sea elevada al Concejo Municipal Provincial para su aprobación mediante Ordenanza Municipal, previo informe legal;

Que, mediante Informe N° 26-2021-MPT/PDPT/CTFP/CZRM, de fecha 29 de marzo, suscrito por la Abog. Carolina Romero Miranda, en su calidad de Responsable del concejo Técnico de Formalización de la Propiedad, concluye que; se ha cumplido con el procedimiento para la aprobación del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO, asimismo cumple con los requisitos normativos del Decreto Supremo No 022-2016-VIVIENDA, por lo tanto recomienda elevar todo lo actuado al pleno del CONCEJO MUNICIPAL por el ser el órgano competente, APROBAR mediante ORDENANZA MUNICIPAL LA PROPUESTA del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO;

Que, mediante Con oficio N° 325-2021-MPT/PDPT, el Gerente del Plan de Desarrollo Territorial de la Municipalidad Provincial de Trujillo, remite la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo, teniendo en cuenta los informes técnicos N° 113-2021-MPT/PDPT/DPM y N° 26-2021 MPT/PDPT/CTFP/CZRM, en ese sentido se eleve a Sesión de Concejo;





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

Que, mediante Memorando N° 574-2021-MPT/GM, la Gerencia Municipal solicita se remita informe legal, a fin de que sea elevado al Concejo Municipal para su aprobación mediante Ordenanza Municipal la PROPUESTA del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO;

Que, mediante Informe Legal N° 486-2021-MPT/GAJ, de fecha 08 de abril del 2021, el Gerente de Asesoría Jurídica concluye expresamente lo siguiente:

5.1. De conformidad al artículo 40° y 79o de la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972, así como el Decreto Supremo N° 022-2016-VIVIENDA, corresponde al Concejo Municipal APROBAR MEDIANTE ORDENANZA MUNICIPAL LA PROPUESTA DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO.

Que, mediante Oficio N° 1926-2021-MPT-SG, de fecha 08 de abril del 2021, el secretario general remite los actuados a la Comisión de Organización del Estado y Espacio Físico y Uso de Suelo de la MPT, para emitir dictamen correspondiente;



Que, mediante Dictamen N°003-2021-MPT/COEFUS, la Comisión de Organización del Estado y Espacio Físico y Uso de Suelo de la MPT, recomienda Aprobar por unanimidad MEDIANTE ORDENANZA MUNICIPAL LA PROPUESTA DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO;

Que estando a lo expuesto y en el ejercicio de la facultad conferida por el inciso 8° del Artículo 9° y los Artículos 39° y 40° de la Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades, el Concejo Municipal luego del debate correspondiente aprobó por **UNANIMIDAD** lo siguiente;

ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA LA PROPUESTA DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO

ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR "EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE TRUJILLO", del Distrito y Provincia de Trujillo, Departamento de La Libertad, el mismo que forma parte integrante de la presente Ordenanza, el cual tendrá una vigencia hasta el año 2030, y esta estructurado de la siguiente manera:



CAPITULO I: MARCO GENERAL DEL PROCESO DE PLANIFICACION DE LA MOVILIDAD URBANA

- 1.1. ANTECEDENTES.
- 1.2. MARCO CONCEPTUAL DEL PROCESO DE PLANIFICACION DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
- 1.3. METODOLOGIA DEL PROCESO DE PLANIFICACION DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE - PMUS TRUJILLO 2020
- 1.4. MARCO NORMATIVO Y POLITICO DEL PMUS.

CAPITULO II: ANALISIS ESTRATEGICO DE LA SITUACION ACTUAL DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD URBANA EN TRUJILLO Y ESCENARIO TENDENCIAL AL 2030.

- 2.1. CONTEXTO URBANO DE LA CIUDAD DE TRUJILLO
- 2.2. SITUACION DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD URBANA EN TRUJILLO
- 2.3. ESCENARIO TENDENCIAL DEL TRANSPORTE. URBANO EN TRUJILLO AL 2030
- 2.4. EXTERNALIDADES NEGATIVAS GENERADAS POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN TRUJILLO AL 2030.
- 2.5. RESUMEN DE LOS IMPACTOS NEGATIVOS PROYECTADOS AL AÑO 2030.

CAPITULO III: MARCO ESTRATEGICO Y ESCENARIO DESEABLE EN EL PMUS DE TRUJILLO AL 2030.

- 3.1. MARCO ESTRATEGICO DEL PMUS TRUJILLO
- 3.2. ANALISIS DEL ESCENARIO DESEADO AL 2030 CON LA IMPLEMENTACION DEL PMUS TRUJILLO.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

CAPITULO IV: MEDIDAS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TRUJILLO – PLAN DE ACCION.

- 4.1. MODELO CONCEPTUAL DE LA MOVILIDAD
- 4.2. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS, SUB PROGRAMAS Y PROYECTOS

CAPITULO V: IMPLEMENTACION DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 5.1. ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACION
- 5.2. PRESUPUESTO GENERAL Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO,

CAPITULO VI: MONITOREO Y EVALUACION DEL PMUS

- 6.1. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACION
- 6.2. GESTION DE MONITOREO Y LA EVALUACION DE RESULTADOS

ARTICULO SEGUNDO.- ENCARGAR el cumplimiento de la presente Ordenanza a la Gerencia del Plan de Desarrollo Territorial de Trujillo y a la OPD Transporte Metropolitano de Trujillo, así como a las demás unidades orgánicas de acuerdo a sus respectivas competencias.

ARTICULO TERCERO: La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

ARTÍCULO CUARTO: ENCARGUESE a Secretaria General de la Municipalidad Provincial de Trujillo su difusión y publicación en el Diario Oficial; así como en el Portal Institucional de esta Corporación Edil.

POR LO TANTO:

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en la ciudad de Trujillo, a los 23 dias del mes de abril del año 2021.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO
Abog. José Prudencio Ruiz Vega
ALCALDE

PUBLICADO EN EL DIARIO LA REPUBLICA
EDICION DE FECHA 30/04/21

TRUJILLO PMUS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 022-2018-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO;

POR CUANTO:

El Concejo de la Municipalidad Provincial de Trujillo, en Sesión Extraordinaria de fecha 01 de octubre del año 2018, y;

VISTO: El Oficio N° 0214-2018-TMT/GG, Informe Legal N° 023-2018-TMT/GAL, Informe Técnico N° 068-2018-TMT/GP, Informe Legal N° 1780-2018-MPT/GAJ, Dictamen de la Comisión de Tránsito, Vialidad y Transporte Público, y;

CONSIDERANDO:

Que, el Artículo 194° de la Constitución Política del Perú, modificado Ley N° 30305 (Ley de Reforma Constitucional), en concordancia con lo dispuesto en los Artículos I y II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, establece que las Municipalidades son órganos de Gobierno Local que gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Esta autonomía de las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, de conformidad con el artículo 195°, inciso 6 y 8 de la Constitución Política del Perú, es competencia de la Municipalidad, planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo la zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial, así como el desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de los monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a Ley;

Que, el Artículo 39° de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, señala que los Concejos Municipales ejercen sus funciones de gobierno mediante la aprobación de Ordenanzas y Acuerdos, estableciendo en el Artículo 9° inciso 18, de la referida Ley, que es atribución del Concejo Municipal aprobar la entrega de construcciones de infraestructura y servicios públicos municipales al sector privado a través de concesiones o cualquier otra forma de participación de la inversión privada permitida por ley, conforme a los artículos 32° y 35° del citado cuerpo legal;

Que, asimismo, en el Artículo 81° inciso 1.4 de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, dispone que las Municipalidades Provinciales tienen como una de sus funciones específicas exclusivas: “Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o 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”;

Que, de otro lado, la Ley General de Transporte y Tránsito – Ley N° 27181, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República, señalando en su Artículo 17° que las





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen competencias normativas, de gestión y de fiscalización, en materia de transporte y tránsito terrestre, y se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias, en concordancia con lo dispuesto en el Artículo 11º del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC;

Que, mediante Decreto de Alcaldía N° 004-2018-MPT, publicado el 01 de febrero de 2018, se declara como vía saturada la red vial metropolitana de Trujillo respecto a la gestión del servicio de transporte público regular de personas, encargándose a Transportes Metropolitanos de Trujillo – TMT elaborar la propuesta del Nuevo Plan de Rutas del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo para su aprobación por el Pleno del Concejo Municipal;



Que, mediante Ordenanza Municipal N° 014-2018-MPT, se aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo, el cual tiene como finalidad establecer un régimen que garantice, en la actual situación, la prestación de un servicio de transporte público ordenado, que contribuya a la mejora de la movilidad urbana y la calidad de vida de los usuarios y la ciudadanía en general; así como contribuir y coadyuvar a la transición progresiva e implementación de un sistema integrado de transporte público de calidad, seguro y moderno que satisfaga las necesidades de movilidad de la población;

Que, el artículo 59º del aludido Reglamento establece que el Plan Regulador de Rutas es el documento técnico de regulación de las rutas del STPRP, aprobado por Ordenanza Municipal, que contiene las fichas técnicas en las que se establecen los parámetros técnicos de operación;



Que, de otro lado, mediante Ordenanza Municipal N° 046-2014-MPT, se crea y dispone la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo – SITT, con el fin de mejorar la calidad de vida de la población y la movilidad urbana, a través de la implementación de servicios de transporte accesibles, seguros, eficaces, eficientes, respetuosos con el ambiente y rentables para sus operadores;

Que, en mérito al Estudio denominado “ELABORACIÓN DEL DISEÑO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PERSONAS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO”, cuyo servicio de consultoría estuvo a cargo del Consorcio Metropolitano de Trujillo – CMT, la Gerencia de Proyectos de TMT emite el Informe N° 068-2018-MPT/GP sustentando la viabilidad de aprobar un Plan Regulador de Rutas como componente del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo – SITT creado con Ordenanza Municipal N° 046-2014-MPT, el mismo que comprende treinta y siete (37) nuevas rutas con las respectivas fichas técnicas que resumen el recorrido de cada una de ellas, especificando los parámetros técnicos de los recorridos, demanda de viajes, intervalos de operación del servicio, cantidad de flota requerida y trazo en la malla vial de la provincia de Trujillo;

Que, del mismo modo, este Plan Regulador de Rutas ha sido difundido en eventos públicos, talleres y foros, así como a través de redes sociales y demás medios electrónicos, donde los operadores de transporte y los representantes de los alcaldes distritales, de centros poblados y vecinales, además de la Cámara de Comercio y de la sociedad civil, han sido informados respecto de la necesidad de aprobar este instrumento con el objeto de continuar con la implementación de un sistema que mejore la calidad de vida de la población y la movilidad urbana mediante un servicio de transporte público accesible, seguro, eficaz, eficiente, respetuoso con el ambiente y rentable para sus operadores;





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

Que, mediante Informe Legal N° 023-2018-TMT/GAL de fecha 13 de julio de 2018, la Gerencia de Asesoría Legal de TMT concluye en la procedencia de la aprobación por Ordenanza Municipal del PLAN REGULADOR DE RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE TRUJILLO - SITT derivado del Estudio denominado "Elaboración del Diseño del Sistema Integrado de Transporte Público Urbano de personas de la provincia de Trujillo";

Que, el proyecto de Ordenanza Municipal que aprueba el Plan Regulador de Rutas del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo cuenta con conformidad de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo como se verifica en el Oficio N°1377-2018-MPT/GITTSV, en el que se señala que el referido Plan Regulador de Rutas del SITT es un componente esencial para el funcionamiento de dicho SITT, necesario para cautelar la satisfacción del servicio de transporte regular de personas, de forma masiva, en vehículos de mediana y alta capacidad de pasajeros, con mejor orden, calidad, velocidad, seguridad, tecnología, imagen, economía y menor contaminación ambiental;

Que, mediante Informe Legal N° 1780-2018-MPT/GAJ de fecha 14 de septiembre del 2018, la Gerencia de Asesoría Jurídica de la Municipalidad Provincial de Trujillo precisa que de conformidad al Informe Técnico N° 068-2018-TMT/GP, emitido por el Gerente de Proyectos (e) de TMT, así como el Oficio N° 1377-2018-MPT/GITTSV, emitido por el Gerente de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (e), y estando a lo prescrito por el artículo 59° de la Ordenanza Municipal N° 014-2018-MPT, corresponde aprobar el Plan Regulador de Rutas del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo, debiéndose elevar los actuados al Concejo Municipal, para su evaluación y de ser el caso, aprobación mediante Ordenanza Municipal;

Que, mediante Dictamen N°007-2018-COTVTP de fecha 10 de septiembre de 2018, la Comisión Ordinaria de Regidores de Tránsito, Viabilidad y Transporte Público emite opinión favorable para la aprobación del proyecto de Ordenanza Municipal propuesto, mediante el cual se aprueba, conforme a Ley el "Plan Regulador de Rutas del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo - SITT";

Por las consideraciones expuestas y en ejercicio de las facultades conferidas por el inciso 8 del Artículo 9° y el Artículo 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972, el Concejo Municipal, con el voto MAYORITARIO de sus integrantes, aprobó la siguiente:

ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA EL PLAN REGULADOR DE RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE TRUJILLO - SITT

ARTÍCULO PRIMERO. - **APROBAR** el Plan Regulador de Rutas del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo - SITT", que como Anexo Único forma parte integrante de la presente Ordenanza Municipal.

ARTÍCULO SEGUNDO. - **ENCARGAR** a Transportes Metropolitanos de Trujillo - TMT la implementación y actualización periódica del Plan Regulador de Rutas del Sistema Integrado de Transporte de Trujillo - SITT, con arreglo a las disposiciones establecidas en el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 254-2017-EF.





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ARTÍCULO TERCERO.- PUBLÍQUESE la presente Ordenanza de acuerdo a Ley, y su anexo en el Portal Institucional de la Municipalidad Provincial de Trujillo, entrando en vigencia al día siguiente de su publicación.



POR TANTO, REGÍSTRESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en la ciudad de Trujillo, a los dos días del mes de octubre del año dos mil dieciocho.



ELIDIO ESPINOZA QUISPE
ALCALDE

PUBLICADO EN EL DIARIO LAREPUBLICA
EDICION DE FECHA 12-10-18



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 041 -2022-MPT

Trujillo, 28 OCT 2022

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

POR CUANTO:

El Concejo Municipal de la Municipalidad Provincial Trujillo, en Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 19 de octubre del 2022; y,

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 194° de la Constitución Política del Perú, modificado por el artículo único de la Ley de Reforma Constitucional N°30305, establece que, las municipalidades son órganos de gobierno local, con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, lo cual es concordante con lo dispuesto en el artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N°27972; y que, dicha autonomía radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N°27972, establece en su artículo 9° numeral 8), que corresponde al Concejo Municipal el aprobar, modificar o derogar las Ordenanzas y dejar sin efecto los Acuerdos;

Que, así también el artículo 40° de la citada Ley Orgánica de Municipalidades señala, que las ordenanzas en materia de su competencia son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en que la municipalidad tiene competencia normativa (...);

Que, la Presidencia del Consejo de Ministros a través de la Secretaría de Gestión Pública - SGP dirige el proceso de modernización de la gestión del Estado y ejerce la rectoría del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública el cual comprende, entre otras materias, las referidas a organización, estructura y funcionamiento de la administración pública;

Que, mediante Decreto Supremo N°054-2018-PCM de fecha 17 de mayo de 2018, se aprueban los Lineamientos de Organización del Estado, que contienen principios, criterios y reglas que definen el diseño, estructura, organización y funcionamiento de las entidades del Estado, buscando que las entidades del Estado, conforme a su tipo, competencias y funciones, se organicen de la mejor manera a fin de responder a las necesidades públicas, en beneficio de la ciudadanía;

Que, mediante el Decreto Supremo N°064-2021-PCM se incorporó la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final a los Lineamientos de Organización del Estado, que señala que aquellas entidades creadas antes de la entrada en vigencia de los referidos Lineamientos, cuya ley de creación les asignó personería jurídica, pero que no han sido calificadas como pliegos presupuestales, tal como lo dispone el numeral 30.2 del artículo 30, califican desde el punto de vista organizacional, como órganos desconcentrados especiales y que su organización se formaliza en un Manual de Operaciones que aprueba la entidad en cuyo ámbito se encuentra;

Que, el numeral 55.1 del artículo 55 de los Lineamientos, establece que la propuesta del Manual de Operaciones MOP, se sustenta en un Informe Técnico elaborado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto o la que haga sus veces, que justifica su estructura y los mecanismos de control y coordinación; en tanto que el numeral 55.2 señala que el MOP se aprueba, según corresponda, por





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

resolución ministerial o por resolución del titular de un organismo público, en el caso del Poder Ejecutivo o por Decreto Regional o de Alcaldía, en el caso de los gobiernos regionales y locales;

Que, mediante Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 005-2020-PCM-SGP se aprobó el Lineamiento N° 02-2020-SGP, donde se establece que el MOP es un documento técnico normativo de gestión organizacional que contiene el resultado de un diseño organizacional para definir la estructura organizacional más idónea para el cumplimiento de las funciones y logro de resultados, y que el expediente que sustenta la aprobación de un MOP deberá contener un Informe Técnico e Informe Legal, elaborado la oficina de Planeamiento y Presupuesto, y la oficina de Asesoría jurídica o las que hagan sus veces de la entidad con personería de derecho público de la cual es parte el órgano o de la cual dependa la entidad;

Que, así mismo el citado Lineamiento indica que los ministerios, organismos públicos, gobiernos regionales y municipalidades están obligados, bajo responsabilidad de su máxima autoridad administrativa, a reportar a la Secretaría de Gestión Pública SGP la aprobación de sus Reglamentos de Organización y Funciones ROF, así como los MOP de sus Programas, Proyectos Especiales y, de corresponder, de sus órganos desconcentrados o académicos, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles de aprobados. Para efectos del reporte señalado en el numeral precedente, se debe remitir al correo electrónico de la SGP (organizacióndeestado@pcm.gob.pe) el expediente escaneado que sustentó la aprobación del respectivo ROF o MOP;

Que, en atención al Oficio N°802-2021-TMT/GG, la Secretaria de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros, mediante el Informe N° D000047-2022-PCM-SSAP de fecha 01 de febrero de 2022, concluye que, desde el punto de vista organizacional, Transportes Metropolitanos de Trujillo TMT, califica como un órgano desconcentrado especial de Municipalidad provincial de Trujillo, y el documento de gestión organizacional que le corresponde es un Manual de Operaciones – MOP de acuerdo a lo establecido en el Art. 53 y 54 de los Lineamientos de Organización del Estado aprobado mediante el D.S N°054-2018-PCM y modificado con el D.S N°064-2021-PCM;

Que, así mismo en el citado informe, la Secretaria de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros, señala que el MOP es el documento técnico normativo de gestión organizacional que formaliza la estructura orgánica de los órganos desconcentrados especiales, por lo cual no corresponde que se desarrolle la estructura orgánica del TMT en la Ordenanza que lo crea, y precisa que al margen que los MOP se aprueben con Decreto de Alcaldía, en este caso corresponde que la adecuación del MOP del TMT se apruebe con Ordenanza y se modifique la Ordenanza N° 020-2011-MPT;

Que, mediante la Ordenanza Municipal N° 40-2022-MPT, se modificó el Artículo Primero de la Ordenanza Municipal N°020-2011-MPT, quedando redactado en los siguientes términos "Créase **TRANSPORTES METROPOLITANOS DE TRUJILLO – TMT**, en adelante TMT, como Organismo Desconcentrado Especial de la Municipalidad Provincial de Trujillo (...)";

Que, mediante el Oficio N°420-2022-TMT/GG de fecha 08 de abril de 2022, la Gerencia General de TMT, remite al Gerente Municipal de la Municipalidad Provincial de Trujillo, el Informe N°D000047-2022-PCM-SSAP, para conocimiento y fines, adjuntado el proyecto del Manual de Operaciones; así mismo con el Oficio N°0733-2022-TMT/GG, y se reitera la solicitud de revisión y aprobación del MOP de Transportes Metropolitanos de Trujillo;

Que, mediante Oficio N° 7764-2022-MPT/GPP, la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto, remite los actuados a la Gerencia de Asesoría Jurídica, a fin de que emita opinión legal, respecto de la propuesta de Transportes Metropolitanos de Trujillo- TMT;





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

Que, mediante el Informe Legal N° 1307-2022-MPT/GAJ, la Gerencia de Asesoría Jurídica, concluye que la propuesta de Ordenanza que modifica el Artículo 1° de la Ordenanza Municipal N° 020-2011-MPT y el proyecto de Ordenanza que aprueba el Manual de Operaciones MOP de Transportes Metropolitanos de Trujillo, ya que se encuentran técnicamente sustentadas por la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto en razón a su especialidad y su emisión se ajusta al ordenamiento legal vigente;

Que, mediante Dictamen N° 0018-2022-MPT/COTVTP, la Comisión Ordinaria de Tránsito, Vialidad y Transporte concluye aprobar el proyecto de Ordenanza Municipal que propone la Modificación de la Ordenanza Municipal N° 020-2011-MPT y la Ordenanza Municipal que aprueba el Manual de Operaciones (MOP) de Transportes Metropolitanos de Trujillo;

Que, estando a lo expuesto y en ejercicio de la facultad conferidas en el numeral 8 del Art. 9° y los Arts. 39° y 40° de la Ley 27972 –Ley Orgánica de Municipalidades, el Concejo Municipal luego del debate correspondiente aprobó por **MAYORÍA**, lo siguiente:

**ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA EL MANUAL DE OPERACIONES – MOP
DE TRANSPORTES METROPOLITANOS DE TRUJILLO.**

ARTÍCULO PRIMERO. – **APROBAR** el Manual de Operaciones – MOP de Transportes Metropolitanos de Trujillo TMT, que consta de 03 Títulos, 04 capítulos y 26 artículos y el cual forma parte integrante de la presente Ordenanza.

ARTÍCULO SEGUNDO. – **DEROGAR** los artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 de la Ordenanza Municipal N°020-2011-MPT de fecha 06 de setiembre de 2011 que crea el Organismo Público Descentralizado “TRANSPORTES METROPOLITANOS DETRUJILLO – TMT”, modificada por las Ordenanzas Municipales N°028-2021-MPT.

ARTÍCULO TERCERO. - **ENCARGAR** a la Gerencia General de Transportes Metropolitanos de Trujillo el cumplimiento de la presente ordenanza.

ARTICULO CUARTO. - **ENCÁRGUESE** a Secretaria General de la Municipalidad Provincial de Trujillo su difusión y publicación de acuerdo a Ley; así como en el Portal Institucional de esta corporación edil (www.minutru.gob.pe)

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

Abog. José Prudencio Ruiz Vega
ALCALDE

PUBLICADO EN EL DIARIO LA REPUBLICA
EDICION DE FECHA 19/11/2022



TRANSPORTES
METROPOLITANOS
DE TRUJILLO



MANUAL DE OPERACIONES DE TRANSPORTES METROPOLITANOS DE TRUJILLO – TMT

2022



RESOLUCIÓN DIRECTORAL
N° 022-2022-ATU/DIR

Lima, 29 de diciembre de 2022

VISTOS:

El Informe N° D-000593-2022-ATU/DIR-SP, y el Informe N° D-000535-2022- ATU/GG-OAJ, de la Subdirección de Planificación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo y de la Oficina de Asesoría Jurídica, respectivamente.

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera, las que se ejercen con arreglo a la Ley y constituye pliego presupuestario; señala en su artículo 3 que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT), en el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables;

Que, el artículo 5 de la Ley N° 30900 señala que la ATU es el organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del SIT, a fin de lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre masivo de pasajeros de elevada calidad, y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable; ejerciendo dichas atribuciones en la jurisdicción de la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de esta;

Que, el literal e) del artículo 6 de la Ley N° 30900, establece que la ATU tiene, entre sus funciones, aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único. Así mismo, el literal i) del mismo artículo, señala que la ATU otorga habilitaciones de conductores, vehículos y de infraestructura complementaria destinada a la prestación de los servicios de transporte terrestre de personas;

Que, en concordancia con ello, de acuerdo a lo señalado en los numerales 8.1 y 8.2 del artículo 8 del Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, como parte de la función de planificación de la ATU, se establece que ésta planifica los servicios de transporte terrestre de personas del SIT; y, la infraestructura de transporte y los servicios e infraestructura complementarios del SIT, respectivamente;

Que, en esa línea, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobada por Decreto Supremo N° 003-2019-MTC, la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo es el órgano de línea responsable de la planificación, normatividad, interoperabilidad y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao; así como de la conducción y supervisión del desarrollo



Firmado digitalmente por:
VILELA GARCIA Luis
Fernando FAU 20804932964 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 29/12/2022 17:28:28-0500



Firmado digitalmente por:
ROMERO CONDE John Elvis
FAU 20804932964 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 29/12/2022 17:16:41-0500

e implementación de los sistemas tecnológicos e infraestructura informática que soportan la gestión del sistema de transporte bajo competencia de la ATU y de la generación de datos e información para la toma de decisiones. Tiene, entre sus funciones, de acuerdo a los literales a) y r) del artículo 41 del mismo cuerpo normativo, proponer normas, lineamientos, estándares de calidad y procedimientos para la organización, gestión de la interoperabilidad y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el ámbito de su competencia y en coordinación con los órganos competentes; y expedir resoluciones en los asuntos de su competencia, respectivamente;

Que, adicionalmente, el artículo 72 de la Sección Segunda del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobada por Resolución Ministerial N° 090-2019- MTC/01, señala que la Subdirección de Planificación es la unidad orgánica de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo responsable de la coordinación, formulación y planificación para la organización y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como de la evaluación del mismo;

Que, en atención del marco normativo expuesto, la Subdirección de Planificación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo ha formulado y propuesto la "Guía de Paraderos de los Servicios de Transporte Regular del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao" como un lineamiento técnico de referencia para la implementación de la infraestructura complementaria de transporte que se ejecute en la ciudad, con la finalidad de lograr una estandarización e imagen propia del SIT. Dicha guía servirá de base referencial para la ejecución de los proyectos de inversión que incluyan infraestructura complementaria del tipo paraderos;

De conformidad con la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU y sus modificatorias; el Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC; la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobada mediante Decreto Supremo N° 003-2019-MTC; y la Sección Segunda del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 090-2019-MTC/01.

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar la "Guía de Paraderos de los Servicios de Transporte Regular del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao", la misma que forma parte de la presente Resolución.

Artículo 2.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial El Peruano y de su anexo en el Portal web Institucional de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU (www.atu.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

LUIS FERNANDO VILELA GARCIA

Director de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo
AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO



Guía de paraderos

DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR DEL
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA Y CALLAO

DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE
URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU)



Resolución Directoral

Lima, 16 de octubre de 2024

N° 26-2024-MTC/18

VISTO: El Informe N°1073-2024-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal; y,

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, prescribe que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal b) del citado artículo 16 de la Ley establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante MTC, tiene competencia para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la propia Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país;

Que, en virtud a las competencias conferidas al MTC, a través del Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano. El artículo 3 de dicho Decreto Supremo señala que "El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente rector en materia de transportes, es responsable de conducir la Política Nacional de Transporte Urbano". Así, el Objetivo Prioritario 3 de la referida política establece que se debe Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios. Para alcanzar este objetivo de política pública, se establece como lineamiento estratégico: "Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado;

Que, de igual forma, la Ley establece en su artículo 23 los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la misma, entre los que se encuentra el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, el cual fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, en adelante el RNGIV;

Que, el numeral 4.1 del artículo 4 del RNGIV señala que el MTC en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, en adelante la DGPRTM, es la autoridad competente para dictar las normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial;

Que, en esa línea, el RNGIV establece que los manuales son instrumentos de gestión de la infraestructura vial, tienen carácter normativo y de cumplimiento obligatorio que



Resolución Directoral

sirven como instrumentos técnicos a las diferentes fases de gestión de la infraestructura vial, señala también que, el MTC en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, elabora, actualiza y aprueba los manuales, precisando también en su artículo 20 cuales son los manuales para la gestión de carreteras, sin ser estos limitativos;

Que, asimismo, el numeral 29.1 del Artículo 29 del RNGIV señala que el "Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor", establece los criterios que determina la uniformidad en el diseño; así mismo como, la utilización de los dispositivos de control de tránsito (señales verticales y horizontales o marcas en pavimento, semáforos y dispositivos auxiliares). Contiene los diseños gráficos de las señales reglamentarias, preventivas y de información; igualmente, incorpora señales Regulatorias y preventivas en zonas de trabajo e incluye señales turísticas, entre otros;

Que mediante Resolución Directoral N° 016-2016-MTC/14, publicada el 24 de junio de 2016, se aprobó la actualización del "Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras";

Que mediante Decretos Supremos N°s 12-2020-MTC, 023-2021-MTC y 025-2021-MTC, se modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, entre otros reglamentos, estableciendo las reglas de circulación para los ciclistas, los conductores de vehículos de movilidad personal y gestionan las velocidades de los vehículos automotores, respectivamente.

Que, asimismo, debemos señalar que en la cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 025-2021-MTC, establece la actualización del "Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor", a efectos de adecuarse a las disposiciones establecidas en el referido Decreto Supremo.

Que, el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, señala en su artículo 14 que las entidades públicas deben disponer la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia, en el diario oficial "El Peruano", en sus portales electrónicos o mediante cualquier otro medio, a efectos de permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas;

Que, conforme al numeral 6.2.5 de la Directiva N° 010-2018-MTC/01, Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos, aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01, en el caso de los proyectos normativos de rango inferior a una Resolución Viceministerial o a una Resolución de Secretaría General, la aprobación de la difusión está a cargo de la dependencia del MTC proponente;

Que, de acuerdo con ello, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, mediante Resolución Directoral N° 009-2023-MTC/18, dispuso la publicación del Proyecto de actualización del "Manual de Dispositivos de Control de Tránsito



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

MANUAL DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO AUTOMOTOR

2024

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal





Resolución Directoral

Lima, 31 de Octubre de 2025

N° 025-2025-MTC/18

VISTO: El Informe N° 1441-2025-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal; y,

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la Ley), prescribe que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal b) del artículo 16 de la Ley, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tiene competencia para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la propia Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país;

Que, de igual forma, la Ley establece en su artículo 23 los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la misma, entre los que se encuentra el Reglamento de Jerarquización Vial;

Que, mediante el artículo 1 del Decreto Supremo N° 015-2024-MTC, se aprueba el nuevo Reglamento de Jerarquización Vial (en adelante, el RJV), cuyo objeto es regular el proceso de jerarquización de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de las mismas; así como, establecer los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringidos;

Que, la Cuarta Disposición Complementaria Final del RJV, establece que, el "Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial" aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones constituye una compilación que recoge y ordena las definiciones establecidas en los Reglamentos y Manuales de Infraestructura Vial, con la finalidad de facilitar el uso a los operadores de la materia; asimismo, dispone que la aprobación de su actualización se realiza mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en adelante, la DGPRTM);



Resolución Directoral

Que mediante Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, publicada el 12 de enero del 2018, se aprobó la última versión actualización del "Glosario de Términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial";

Que, posterior a la emisión del resolutivo precedente, se han aprobado el RJV y otros Manuales de Infraestructura Vial, lo que hace pertinente revisar y actualizar el contenido del referido del "Glosario de Términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", a fin de asegurar su adecuación a la normativa vigente;

Que, en el marco de su competencia y funciones previstas en el Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la DGPRMT, a través del Informe N° 1441-2025-MTC/18.01 sustenta el texto final y propone la aprobación de la actualización del "Glosario de Términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Final del RJV;

Que, en consecuencia, es necesario aprobar la actualización del "Glosario de Términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial";

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el Decreto Supremo N° 015-2024-MTC; y el Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobación de la actualización del "Glosario de Términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial"

Aprobar la actualización del "Glosario de Términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", el cual, mediante Anexo, forma parte integrante de la presente Resolución Directoral.

Artículo 2.- Derogación

Derogar la Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, que aprobó la actualización del "Glosario de Términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial".

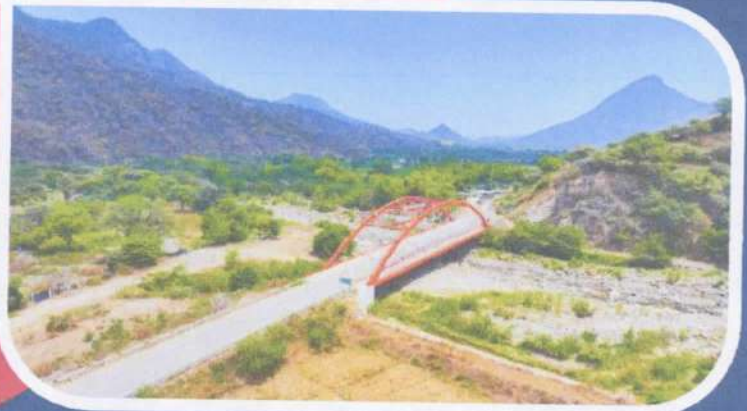
Artículo 3.- Publicación



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

GLOSARIO DE TÉRMINOS DE USO FRECUENTE EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL **2025**



- ② Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial
- ② Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal



INFORMES TÉCNICOS CARRIL BUS - PROMOVILIDAD



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible



Firmado Digitalmente por:
AUCAHUASI DONGO Nancy
Nerida FAU 20131379944
hard
Razón: Soy el Autor del
Documento
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 02/09/2025 19:28:13

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 02 de Septiembre del 2025

OFICIO N° 0514-2025-MTC/30

Señor:
MARIO COLBERTH REYNA RODRÍGUEZ
ALCALDE
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO
Jr. Almagro 525 La Libertad Trujillo
Presente.-

Asunto : Avances de la implementación de la estrategia denominada
"Carril Bus" en la ciudad de Trujillo.

Referencia : Informe N° 0207-2025-MTC/30.01(I-364385-2025)

Me dirijo a usted en relación a la estrategia denominada "Carril Bus", la misma que se viene trabajando de manera conjunta entre los equipos técnicos de PROMOVILIDAD y la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, y Transportes Metropolitanos de Trujillo de la Municipalidad Provincial de Trujillo, con la finalidad de contribuir a la mejora del transporte y la movilidad urbana en la ciudad.

Al respecto, la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad de PROMOVILIDAD elaboró el Informe N° 0207-2025-MTC/30.01 en el cual se detallan los avances de la referida estrategia, incluyendo el análisis técnico preliminar, la identificación de tramos priorizados, así como las actividades de coordinación institucional que se han venido desarrollando para garantizar la adecuada ejecución del piloto.

Finalmente, ante cualquier consulta o coordinación adicional, se designa al Ing. César W. Bedón Herrera, quien se encuentra a cargo del acompañamiento técnico del proyecto, con quien podrán comunicarse al correo electrónico cbedon-prov@mtc.gob.pe.

Sin otro particular, reitero a usted las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
NANCY NERIDA AUCAHUASI DONGO
PROGRAMA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

NNAD/agch

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4000183> ingresando el número de expediente **I-364385-2025** y la siguiente clave: WJVGXA .

Jr. Zorritos 1203 - Lima - Perú
Central telefónica. (511) 615-7800
www.gob.pe/mtc





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesPrograma Nacional de
Transporte Urbano
SostenibleFirmado Digitalmente por:
GALLEGOS CHOQUE Abel
FAU 20131379944 hard
Razón: Soy el Autor del
Documento
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 29/08/2025 20:28:12

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 29 de Agosto del 2025

INFORME N° 0207-2025-MTC/30.01

- A :** **NANCY NÉRIDA AUCAHUASI DONGO**
Directora Ejecutiva del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible
- DE :** **ABEL GALLEGOS CHOQUE**
Director de la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible
- ASUNTO :** Informe etapa 1: Implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo.
- REFERENCIA :**
- a) Acta de Reunión N° 001-2025/PROMOVILIDAD-DFPM
 - b) Acta de Reunión N° 002-2025/PROMOVILIDAD-DFPM
 - c) Acta de Reunión N° 003- FEBRERO 2025
 - d) Acta de Reunión N° 004- FEBRERO 2025
 - e) Acta de Reunión N° 005-2025/PROMOVILIDAD-DFPM
 - f) Acta de Reunión N° 006-2025/PROMOVILIDAD-DFPM
 - g) Acta de Reunión N° 007-2025/PROMOVILIDAD-DFPM
 - h) Registro de Reunión de Trabajo N° 001-2025 (Carril Bus – MPT)
 - i) Registro de Reunión de Trabajo N° 002-2025 (Carril Bus – MPT)
 - j) Registro de Reunión de Trabajo N° 003-2025 (Carril Bus – MPT)
 - k) Informe N°0202-2025-MTC/30.01
 - l) Memorando N°594-2025-MTC/30

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para informarle lo siguiente:

1. ANTECEDENTES:

- 1.1. Con fecha del 19.07.2019 se firmó el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional en Transporte urbano entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT). Asimismo, se firmó la adenda del mismo, el 18.07.2022.
- 1.2. POI 2025 de PROMOVILIDAD, para la estrategia Carril Bus (piloto), se tiene como meta la asistencia técnica a los GL de 2 Carriles Bus (piloto).
- 1.3. En el marco del convenio, mediante Acta de Reunión N° 001-2025/DFPM-PROMOVILIDAD, de fecha 29/01/2025 se sostuvo una reunión de trabajo con Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT) de la MPT, a fin de presentar el análisis espacial de la red vial de la ciudad de Trujillo, insumo fundamental para identificar vías potenciales para el piloto carril bus.
- 1.4. Mediante Acta de Reunión N° 002-2025/DFPM-PROMOVILIDAD, de fecha 03/02/2025 se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (GTTSV) de la MPT, para exponer a los funcionarios de la MPT la propuesta de tabla de criterios de selección de vías y a su vez requerir la información primaria para el llenado de los campos en dicha tabla.
- 1.5. Mediante Acta de Reunión N° 003-FEBRERO-2025, de fecha 14/02/2025 se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y la GTTSV para solicitar información primaria faltante, tales como: proyectos contemplados en el PMUS, las vías propuestas para las rutas de

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3995268> ingresando el número de expediente **I-364385-2025** y la siguiente clave: **WJVGXA**.





**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

su proyecto SITT, paraderos existentes, zonas rígidas, flota del servicio de transporte, entre otros, a fin culminar con el llenado de la tabla de criterios de selección de vías potenciales.

- 1.6. Mediante Acta de Reunión N° 004-FEBRERO-2025, de fecha 20/02/2025 se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y la GTTSV para actualizar la tabla de criterios de selección de vías potenciales, con la información primaria brindada por ellos.
- 1.7. Mediante Acta de Reunión N° 005-2025/DFPM-PROMOVILIDAD, de fecha 10/03/2025 se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y la GTTSV a fin de revisar los pesos asignados a cada criterio de la tabla de selección de vías, además de solicitar información acerca de los proyectos que se desarrollaran en el presente año en las vías potenciales.
- 1.8. Mediante Acta de Reunión N° 006-2025/DFPM-PROMOVILIDAD, de fecha 12/03/2025 se capacitó al personal designado por la MPT, a fin de que realicen los trabajos de recolección de datos estáticos (información de campo) en las vías potenciales que se definirán en la tabla de criterios de selección de vías, con la información primaria proveída por la MPT.
- 1.9. Mediante Acta de Reunión N° 007-2025/DFPM-PROMOVILIDAD, de fecha 14/03/2025 se sostuvo una reunión de trabajo con TMT donde definió la lista corta de las vías potenciales para el Piloto Carril Bus, siendo estas las siguientes:
 - a) Av. América Oeste (1.75km).
 - b) Av. Paisajista – Av. Jesús Nazareth (2.00km).
 - c) Av. América Sur (2.76km).
 - d) Av. América Oeste – Av. Pablo Casals (2.13km).
 - e) Av. Huamán - Av. Prolong. César Vallejo – Av. Costa Rica (2.44km).
- 1.10. Mediante el Oficio N° 0219-2025-MTC/30 de fecha 22/04/2025 se remitió a la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) el informe N° 0085-2025-MTC/30.01 de fecha 16/04/2025, con el propósito de comunicar los avances de la estrategia piloto "Carril Bus" y presentar la propuesta de visita técnica a realizarse los días 28 y 29 de abril de 2025. Dicha visita técnica tiene como finalidad realizar la inspección de campo de las 5 vías potenciales preseleccionadas para el Carril Bus (piloto).
- 1.11. Mediante el Informe N° 0092-2025-MTC/30.01 de fecha 24/04/2025, la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad (DFPM) solicitó autorización a la Dirección Ejecutiva del Programa Nacional de Transporte urbano Sostenible (PROMOVILIDAD) para realizar el viaje de inspección de campo a las 5 vías potenciales de Trujillo, descritas en el ítem 1.9.
- 1.12. Mediante el Memorando N° 0255-2025-MTC/30 de fecha 24/04/2025, la Dirección Ejecutiva de PROMOVILIDAD aprueba el viaje de comisión de servicio a la ciudad de Trujillo del 28 al 29 de abril del 2025, solicitado por la DFPM para realizar la inspección de campo de 5 vías potenciales preseleccionadas.
- 1.13. Mediante Registro de Reunión de Trabajo N° 001-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 06/05/2025, PROMOVILIDAD expuso a la MPT los trabajos de campo realizados en conjunto durante la comisión del 28 y 29 de abril del 2025, donde finalmente se inspeccionaron un total de 8 vías, y de las cuales se identificó a la Av. América Oeste como una opción prioritaria para la implementación del piloto Carril Bus, con el compromiso de la MPT de realizar el mantenimiento correspondiente a la calzada. Asimismo, a solicitud de la MPT se incluyó a la Av. Juan Pablo II para el piloto.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3995268> ingresando el número de expediente **I-364385-2025** y la siguiente clave: WJVGXA.



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

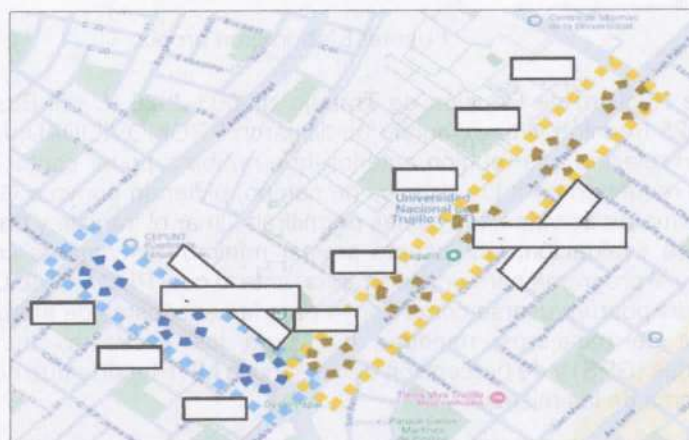
Tabla N° 1: 8 vías inspeccionadas (Ítems 1, 2, 3, 4, 5, 9, 13 y 16 sombreadas)

Table with 4 columns: N°, Nombre, Tramo, and Distancia (km). It lists 18 inspected routes with their respective segments and distances.

Fuente: Elaboración propia

1.14. Mediante Registro de Reunión de Trabajo N° 002-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 12/06/2025 (reunión virtual), PROMOVILIDAD expuso a la MPT y a GIZ los trabajos de campo que se realizarán en conjunto para la recolección de datos de línea base en la siguiente comisión técnica a la ciudad de Trujillo, además del dimensionamiento del personal requerido para el desarrollo de dicho trabajo.

Figura N° 1: Puntos de control de línea base Av. América Oeste (3 puntos) y Av. Juan Pablo II (5 puntos)



Fuente: Elaboración propia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3995268 ingresando el número de expediente I-364385-2025 y la siguiente clave: WJVGXA .





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible



Firmado Digitalmente por:
GARCIA LEON Eva Giselle
FAU 20131379944 hard
Razón: Soy el Autor del
Documento
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 21/10/2025 18:35:12

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 21 de Octubre del 2025

OFICIO N° 0556-2025-MTC/30

Señor
MARIO COLBERTH REYNA RODRÍGUEZ
ALCALDE
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO
JR. ALMAGRO 525 LA LIBERTAD TRUJILLO TRUJILLO - TRUJILLO
Presente. -

Asunto : TRUJILLO PILOTO CARRIL BUS
INFORME ETAPA 2: PLANOS DE DISEÑO DE 2 CARRILES
BUS (PILOTO) EN LA CIUDAD DE TRUJILLO.

Referencia : OFICIO N° 303-2024-MPT-A(E-420799-2024)

Tengo el agrado de dirigirme a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual, la Municipalidad Provincial de Trujillo solicita a PROMOVILIDAD viabilizar la asistencia técnica para el plan piloto Carril Bus.

Al respecto, de acuerdo a los trabajos que se han venido realizando de manera conjunta entre PROMOVILIDAD, la Municipalidad Provincial de Trujillo y la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ) se han elaborado los planos de diseño, metrados y presupuesto referencial de los Carriles Bus de la Av. América Oeste de 0.50km de longitud (tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego) y Av. Juan Pablo II de 1.00km de longitud (tramo: Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth).

En ese sentido, remito a su despacho el Informe N° 0300-2025-MTC/30.01, el cual detalla las conclusiones y recomendaciones de la labor efectuada por el equipo de PROMOVILIDAD, para los fines que su despacho estime conveniente.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
EVA GISELLE GARCIA LEON
PROGRAMA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

EGGL/agc

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: «[\\$\(urlBandExte\)](#)» ingresando el número de expediente «[\\$\(numExped\)](#)» y la siguiente clave: «[\\$\(claveAdmin\)](#)» .

Jr. Zorritos 1203 - Lima – Perú
Central telefónica. (511) 615-7800
www.gob.pe/mtc



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 21 de Octubre del 2025

INFORME N° 0300-2025-MTC/30.01

A : **EVA GISELLE GARCIA LEON**
DIRECTORA EJECUTIVA DEL PROGRAMA NACIONAL DE
TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

De : **ABEL GALLEGOS CHOQUE**
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE FORTALECIMIENTO Y
PLANIFICACION DE LA MOVILIDAD

Asunto : INFORME ETAPA 2: PLANOS DE DISEÑO, METRADOS Y
PRESUPUESTO REFERENCIAL DE 2 CARRILES BUS (PILOTO) EN
LA CIUDAD DE TRUJILLO.

Referencia : OFICIO N° 303-2024-MPT-A(E-420799-2024)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

1. SOLICITUD:

Mediante Oficio 303-2024-MPT-A la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) solicita a PROMOVILIDAD viabilizar la asistencia técnica para el plan piloto Carril Bus.

2. ANTECEDENTES:

- 2.1. Acta de Reunión N° 001-2025/ PROMOVILIDAD-DFPM de fecha 29/01/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT) de la MPT y la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ), a fin de presentar el análisis espacial de la red vial de la ciudad de Trujillo, insumo fundamental para identificar vías potenciales para el piloto carril bus.
- 2.2. Acta de Reunión N° 002-2025/ PROMOVILIDAD-DFPM de fecha 03/02/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (GTTSV) de la MPT y GIZ, para exponer la tabla de criterios de selección de vías propuesta y a su vez requerir la información primaria para el llenado de la misma.
- 2.3. Acta de Reunión N° 003-FEBRERO-2025 de fecha 14/02/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT para solicitar la información primaria faltante, tales como: proyectos contemplados en el PMUS, las vías propuestas para las rutas de su proyecto SITT, paraderos existentes, zonas rígidas, flota del servicio de transporte, entre otros, a fin culminar con el llenado de la tabla de criterios de selección de vías potenciales.
- 2.4. Mediante Acta de Reunión N° 004-FEBRERO-2025 de fecha 20/02/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, GTTSV y GIZ para actualizar la tabla

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: **GUJQWVZ**.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

de criterios de selección de vías potenciales, con la información primaria brindada por la MPT.

- 2.5. Acta de Reunión N° 005-2025/ PROMOVILIDAD-DFPM de fecha 10/03/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GTTSV, a fin de revisar los pesos asignados a cada criterio de la tabla de selección de vías, además de solicitar información acerca de los proyectos que se desarrollaran en el 2025 en las vías potenciales.
- 2.6. Acta de Reunión N° 006-2025/PROMOVILIDAD-DFPM de fecha 12/03/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ; asimismo, se capacitó al personal designado por la MPT, quienes realizarán los trabajos de recolección de datos estáticos (información de campo) en las vías potenciales que se definirán en la tabla de criterios de selección de vías, con la información primaria proveída por la MPT.
- 2.7. Acta de Reunión N° 007-2025/DFPM-PROMOVILIDAD de fecha 14/03/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ donde se definió la lista corta de las vías potenciales para el Piloto Carril Bus, siendo estas las siguientes:
 - a) Av. América Oeste (1.75km).
 - b) Av. Paisajista – Av. Jesús Nazareth (2.00km).
 - c) Av. América Sur (2.76km).
 - d) Av. América Oeste – Av. Pablo Casals (2.13km).
 - e) Av. Huamán - Av. Prolong. César Vallejo – Av. Costa Rica (2.44km).
- 2.8. Mediante Oficio N° 0219-2025-MTC/30 de fecha 22/04/2025 se remitió a la MPT el informe N° 0085-2025-MTC/30.01 de fecha 16/04/2025, haciendo de conocimiento los avances de la estrategia Carril Bus (piloto) y la visita técnica a realizarse los días 28 y 29 de abril de 2025. Dicha visita técnica tiene como finalidad realizar la inspección de campo de las 5 vías potenciales preseleccionadas para el Carril Bus (piloto).
- 2.9. Registro de Reunión de Trabajo N° 001-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 06/05/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, GTTSV y GIZ, a fin de exponer los trabajos de campo realizados en conjunto durante la comisión del 28 y 29 de abril del 2025, donde se inspeccionaron un total de 8 vías, de las cuales se identificó a la Av. América Oeste como una opción prioritaria para la implementación del piloto Carril Bus, con el compromiso de la MPT de realizar el mantenimiento correspondiente a la calzada. Asimismo, a solicitud de la MPT se incluyó a la Av. Juan Pablo II para el piloto.
- 2.10. Registro de Reunión de Trabajo N° 002-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 12/06/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ, a fin de exponer los trabajos de campo a realizar en conjunto para la obtención de la línea base (indicadores), así también como el dimensionamiento del personal requerido para el desarrollo del mismo y la logística.
- 2.11. Registro de Reunión de Trabajo N° 003-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 19/06/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT y GIZ, a fin de exponer los trabajos de campo a realizar en conjunto para la obtención de la línea base (indicadores), acordándose que la MPT dispondrá de 8 personas para cada uno de los 2 días de trabajo, además del personal para la instalación de las cámaras de video y la unidad vehicular con chofer, asimismo GIZ proporcionará las cámaras de video necesarias.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

- 2.12. Registro de Reunión de Trabajo N° 004-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 02/07/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, a fin de exponer el cronograma de actividades, el cual incluye hitos y fechas en las que se desarrollará las actividades hasta la puesta en operación de la estrategia Carril Bus (piloto).
- 2.13. Registro de Reunión de Trabajo N° 005-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 25/08/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, GTTSV y GIZ, donde se coordinaron los trabajos a realizar, así también como el requerimiento de personal y la logística necesaria para el segundo viaje de comisión, manteniéndose los acuerdos del Registro de Reunión de Trabajo N° 003-2025 (Carril Bus – MPT), además de contar con la participación de la Subgerente de Mantenimiento de Obras Públicas de la MPT y otras unidades orgánicas que se requiera para la inspección de campo, a fin de que se identifique y registre las zonas, en las Av. América Oeste y la Av. Juan Pablo II, que necesiten un mantenimiento en la infraestructura vial para posteriormente ejecutarlo.
- 2.14. Mediante Oficio N° 0514-2025-MTC/30 de fecha 02/09/2025 se remitió a la MPT el informe N° 0207-2025-MTC/30.01 de fecha 29/08/2025, Informe Etapa 1: en el cual se detallan los avances de la referida estrategia, incluyendo el análisis técnico preliminar, la identificación de tramos priorizados, así como las actividades de coordinación institucional que se han venido desarrollando para garantizar la adecuada ejecución del piloto.
- 2.15. Registro de Reunión de Trabajo N° 006-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 12/09/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, donde se coordinó la realización de los trabajos de campo en la Av. América Oeste, ocupación visual y vuelos de drone, como parte de las actividades que se vienen realizando para la evaluación de la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo.
- 2.16. Registro de Reunión de Trabajo N° 007-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 13/10/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con TMT, donde se presentó al Gerente General y Subgerente de Proyectos la propuesta de planos de diseño de dispositivos de control de tránsito de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, para la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo, concluyéndose lo siguiente:
- || Los funcionarios de TMT validaron los diseños de las propuestas trabajados entre PROMOVILIDAD, TMT y GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.
 - TMT remitirá la propuesta al Despacho de Alcaldía para las gestiones y coordinaciones necesarias para la implementación y puesta en operación del Carril Bus (piloto).
- 2.17. Registro de Reunión de Trabajo N° 008-2025 (Carril Bus – MPT) de fecha 17/10/2025, se sostuvo una reunión de trabajo con el funcionario de GIZ (Ing. Roger Williams Moscol Moncada), donde se presente la propuesta de planos de diseño de dispositivos de control de tránsito de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, para la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo, quien validó dichos diseños, los cuales fueron trabajados entre PROMOVILIDAD, TMT y GIZ, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GU0WVZ .



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

3. NORMAS DE FUNCIÓN:

- 3.1. Mediante el Decreto Supremo N° 027-2019-MTC, de fecha 28 de julio de 2019, se crea PROMOVILIDAD en el ámbito del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente del Despacho Viceministerial de Transportes; y en cuyo artículo 3 se establece que el ámbito de intervención son las ciudades del Perú que cuenten con una población mayor a 100,000 (cien mil) habitantes y/o aquellas que constituyan capitales de departamento, con excepción de las ciudades del ámbito de intervención de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).
- 3.2. A través de la Resolución Ministerial N° 1073-2019-MTC/01, de fecha 21 de noviembre de 2019, se aprueba el Manual de Operaciones de PROMOVILIDAD, estableciendo en el artículo 2, la competencia de promover sistemas integrados de transporte en las ciudades del Perú, según el ámbito de intervención indicado en el ítem 1.1.
- 3.3. En el Artículo 14 del mismo documento se detallan las funciones de la DFPM, precisando en su inciso b): formular, proponer e implementar planes, programas y estrategias para el fortalecimiento de capacidades y asistencia técnica a los gobiernos locales y otros actores, en materia de transporte urbano y tránsito, para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible y transporte, estudios tendientes a implementar Sistemas Integrados de Transporte, diagnósticos y otros relacionados con el desarrollo de sistemas de transporte motorizados y no motorizados.
- 3.4. La Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC establece la prioridad de peatones y medios alternativos sobre vehículos privados. Asimismo, promueve la implementación de sistemas integrados de transporte, priorizando el transporte público, masivo y el no motorizado.
- 3.5. Con fecha del 17/07/2025 se firmó el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional en Transporte Urbano entre el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD y la Municipalidad Provincial de Trujillo.
- 3.6. POI 2025 de PROMOVILIDAD, para la estrategia Carril Bus (piloto), se tiene como meta la asistencia técnica a los GL de 2 Carriles Bus (piloto).

4. NORMAS TÉCNICAS:





4.1. Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor (R.D. N° 26-2024-MTC/18)

Es el documento oficial que regula el uso de dispositivos para el control del tránsito y movilidad. Incluye lineamientos sobre diseño, construcción, mantenimiento y uso temporal en zonas de trabajo y emergencias. Establece normas sobre clasificación, funcionalidad, color, tamaño y formas de los dispositivos aplicables en el Sistema Nacional de Carreteras, vías urbanas, ciclovías, estacionamientos y vías peatonales. Es de ámbito nacional, obligatorio para las autoridades de los niveles de gobierno (Nacional, Regional y Local), garantizando una gestión uniforme de la infraestructura vial. El presente estudio ha considerado los capítulos de señalización vertical y señalización horizontal.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"
Tabla N° 1: Señalización horizontal y vertical

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL				
<p>Demarcación "ZONA ESCOLAR" y "ZONA 30": Símbolo que se demarca en el pavimento para advertir la probable presencia de escolares en la vía, como complemento de la Señal Vertical (P-49) "ZONA ESCOLAR". Asimismo, la demarcación "ZONA 30", refiere al símbolo que se demarca en el pavimento para notificar a los usuarios que están ingresando a una zona con velocidad máxima vehicular de 30 km/h, generalmente en vías locales compartidas o con carriles compartidos.</p>				
<p>Demarcación de paraderos de buses: Son líneas continuas y segmentadas de color blanco, que según sea el caso, se complementarán con demarcaciones elevadas, barreras de contención, líneas de canalización, sistemas de amortiguamiento al ingreso y salida, delineadores y la señalización vertical correspondiente.</p>				
				
<p>1) Sardinel con pintura amarilla, 2) Doble línea amarilla (de 10 cm de ancho con 10 cm espacio), 3) Tacha reflectiva (cada 2 m), 4) Línea separador de carril, 5) Línea blanca continua de (25 cm de ancho), 6) Línea blanca canalizadora, 7) Paradero de buses, 8) Demarcación leyenda SOLO BUS, 9) Flecha indicadora de sentido del tránsito, 10) Línea de detención, 11) Cruce peatonal, 12) Caseta de paradero</p>				
 PARADERO	 30 km/h 		 ESCOLAR ZONA	 30 ZONA

Fuente: Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor

4.2. Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. N° 025-2021-MTC modifica el RNT)

Entre otros, modifica el Artículo 162 "límites máximos de velocidad" del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001 MTC, en zonas urbanas solo para calle, jirones y avenidas.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GU0WVZ .



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

"Artículo 162.- Límites máximos de velocidad"

Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

- a) En zona urbana:
 - 1. En Calles y Jirones: 30 km/h
 - 2. En Avenidas: 50 km/h

Manteniéndose las demás velocidades descritas en el Decreto Supremo N° 033-2001 MTC, en zonas urbanas para vías expresas, zona escolar y zona de hospital.

Artículo 162°.-

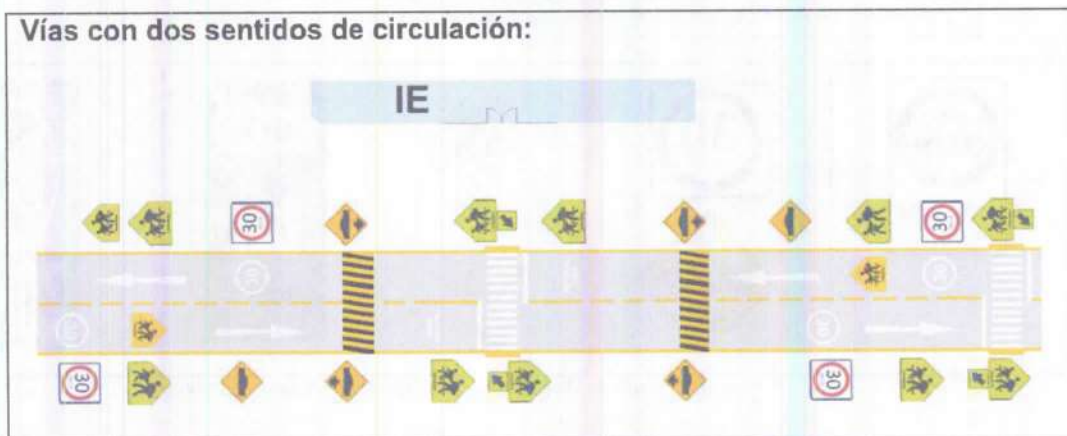
Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

- a) En zona urbana:
 - 1. En Calles y Jirones: 40 Km/h.
 - 2. En Avenidas: 60 Km/h.
 - 3. En Vías Expresas: 80 Km/h.
 - 4. Zona escolar: 30 Km/h.
 - 5. Zona de hospital: 30 Km/h.

4.3. Guía para la implementación de Entornos Escolares Seguros (R.D. N°028-2024-MTC/18)

Es una herramienta técnica y práctica diseñada para planificar, evaluar, implementar y monitorear de manera integral la creación de entornos escolares más seguros. Su objetivo principal es reducir la siniestralidad vial mediante mejoras en la infraestructura vial y el fortalecimiento de la gestión del entorno escolar. Esta guía no solo protege a niños, niñas y adolescentes, sino que también beneficia a toda la comunidad educativa, incluidos directores, docentes, trabajadores, padres de familia, vecinos y gobiernos locales, promoviendo un entorno seguro y accesible para todos.

Tabla N° 2: Señalización en entornos escolares



Fuente: Guía para la implementación de Entornos Escolares Seguros

4.4. Guía para la gestión integral de velocidades – R.D. N° 016-2022-MTC/18

Esta herramienta recoge aspectos técnicos normativos del Reglamento Nacional de Tránsito y sus normas complementarias para el adecuado

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

establecimiento de los límites de velocidad en carreteras, zonas urbanas y zonas especiales como escuelas.

El documento contiene lineamientos sobre los criterios técnicos para la implementación de la señalización y dispositivos de control de tránsito en las vías, enmarcados en un proceso integral que resalta el rol de la reglamentación, fiscalización, infraestructura, educación y concientización, como ejes de acción para el control de la velocidad.

Asimismo, plantea medidas para el calmado del tránsito y criterios para la selección de tipos de reductores de velocidad, como:

Tabla N° 3: Medidas para el calmado del tránsito en carreteras, zonas urbanas y zonas especiales.



Fuente: Guía para la gestión integral de velocidades

4.5. Reductores de velocidad para las vías de Lima Metropolitana - Resolución de Gerencia N° 202-2014-MML/GTU (Directiva N° 001-2014-MML/GTU)

Aprobada por Resolución de Gerencia N° 202-2014-MML/GTU, "Reductores de velocidad para las vías de Lima Metropolitana", tiene como finalidad establecer parámetros obligatorios para la instalación de elementos reductores de velocidad con criterios técnicos a fin de reducir las velocidades en las vías urbanas, y de garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables de las

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

vías como son los peatones y ciclistas; así como evitar molestias de los conductores y daños a los vehículos.

En dicho documento se plantean las dimensiones recomendadas para los resaltos de sección circular:

Tabla N° 4: Dimensiones para el resalto de sección circular

Altura (m)	Ancho (m)
0.03 – 0.08	0.8 – 3.5

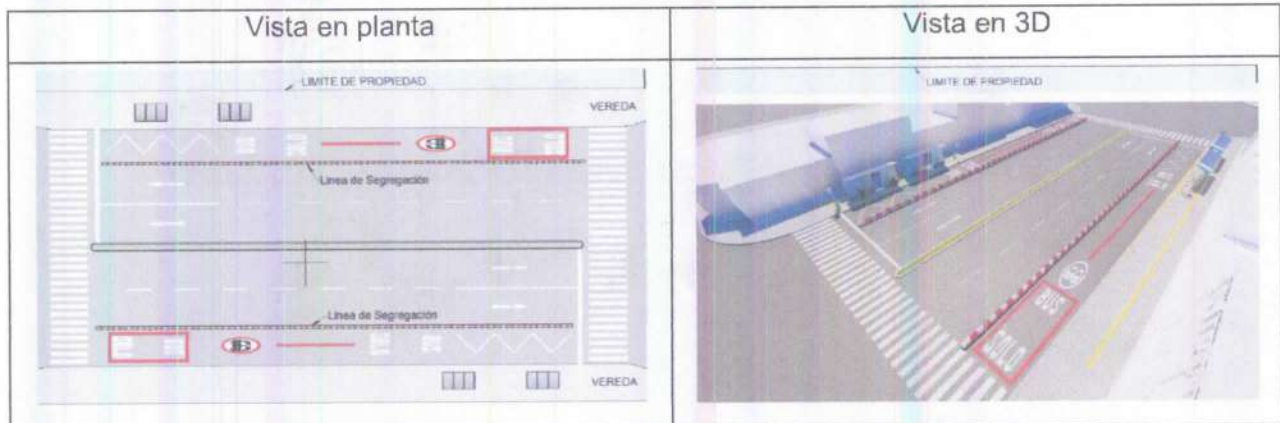
Fuente: Directiva N° 001-2014-MML/GTU

4.6. Guía de Paraderos de los Servicios de Transporte Regular del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao Versión 02 – R.D. de Integración de Transporte Urbano y Recaudo N° D-00014-2024-ATU/DIR

La guía de paraderos se elabora con la finalidad de consolidar un documento que oriente la planificación y diseño de los paraderos que forman parte del Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao (SIT).

Para el desarrollo de la presente guía existe especial atención en el aspecto humano, de modo que la experiencia dentro del sistema se desarrolle brindando las condiciones de seguridad y confort que todos requieren y se alcancen los objetivos señalados en la Política Nacional de Transporte Urbano.

Tabla N° 5: Señalización horizontal y vertical de carril bus y paradero.



Fuente: Guía de Paraderos de los Servicios de Transporte Regular del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao Versión 02

5. ÁREA DE ESTUDIO:

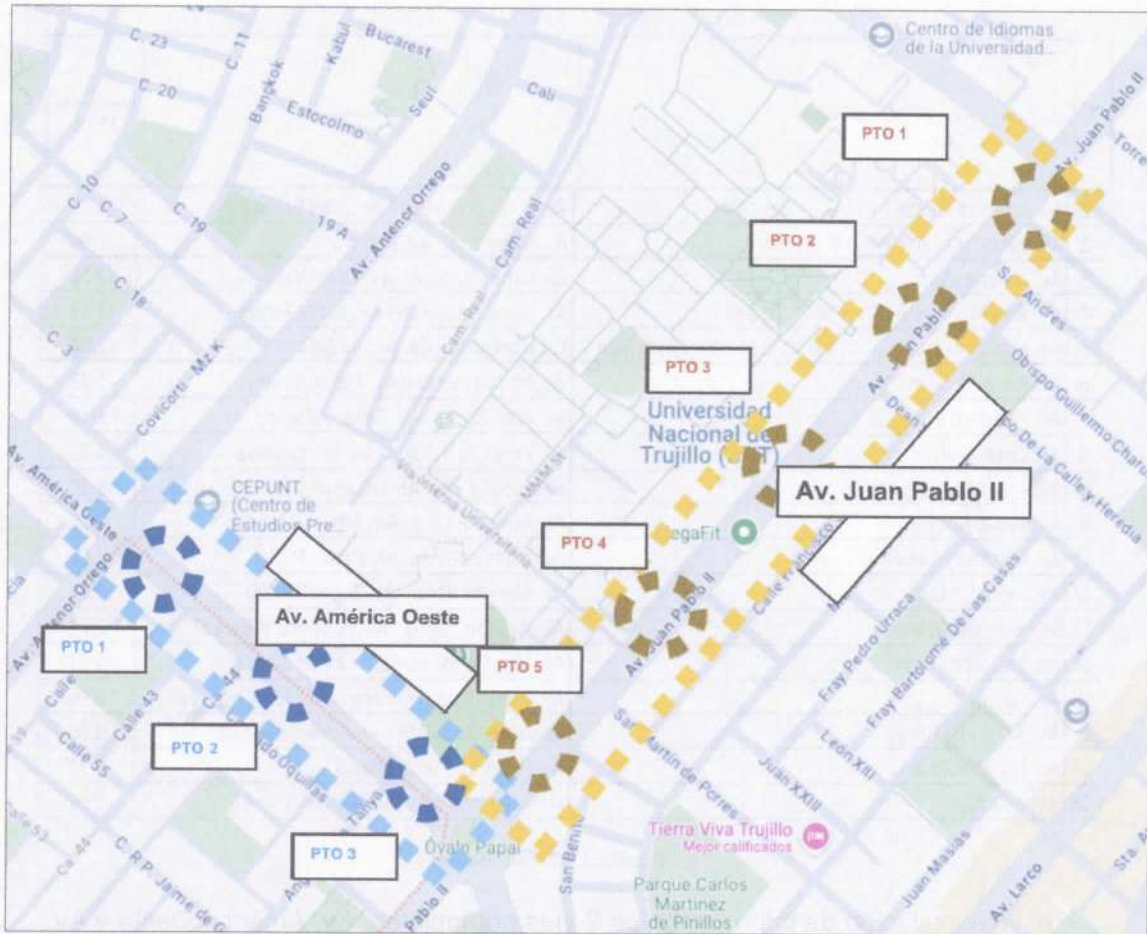
El área de estudio se encuentra ubicada en la ciudad de Trujillo, la misma se circunscribe en la Av. América Oeste de 0.50km de longitud, tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, y Av. Juan Pablo II, de 1.00km de longitud, tramo: Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, ambas vías presentan doble sentido de circulación con 3 y 2 carriles de circulación por sentido respectivamente, presentan separador central.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Figura N° 1: Área de estudio, Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II



Fuente: Elaboración propia.

6. COMISIONES:

6.1. **Primer viaje de comisión**, se realizó el viaje de comisión de servicios a la ciudad de Trujillo los días 28 y 29 de abril del presente año, en el cual se realizaron las siguientes actividades:

- o Inspección de campo en conjunto con el gobierno local a las 9 vías preseleccionadas para la propuesta de implementación del Carril Bus (Piloto).

Tabla N° 6: 9 vías inspeccionadas (Ítems 1, 2, 3, 4, 5, 9, 13, 16 y 17)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesVice ministerio
de TransportesPrograma Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

N°	Nombre	Tramo	Distancia (km)
1	Av. America Oeste	Av. Jesus Nazareth - Av. Juan Pablo II	1.75
2	Av. Paisajista - Av. Jesus Nazareth	Av. Mansiche - Av. Roma	2.00
3	Av. America Sur	Ca. Carlos Wiesse - Av. Cesar Vallejo	2.76
4	Av. America Oeste - Av. Pablo Casals	Av. Jesus Nazareth - Av. Tupac Amaru	2.13
5	Av. Huaman - Av. Prol. Cesar Vallejo - Av. Costa Rica	Ca. Obregoso - Ca. Nueva Zelanda	2.44
6	Av. America Norte	Av. Manuel Vera - Av. Tupac Amaru	1.38
7	Av. Federico Villareal	Av. Prol. Santa - Av. Cesar Vallejo	1.86
8	Av. Cesar Vallejo	Av. America del Sur - Av. Pumacahua	4.22
9	Av. Jose Maria Eguren	Av. España - Av. America Sur	1.10
10	Av. Tupac Amaru	Av. Salvador Lara - Av. America Norte	0.96
11	Av. Metropolitana II	Av. Mansiche - Av. Metropolitana I	1.09
12	Av. Salvador Lara	Av. Manuel Vera - Av. Tupac Amaru	1.25
13	Av. Honorio Delgado	Av. Ricardo Palma - Av. Federico Villareal	2.02
14	Av. Metropolitana I	Av. Jose Condorcanqui - Av. El Cortijo	1.31
15	Av. Fatima	Av. Victor Larco Herrera - Av. Prol. Cesar Vallejo	0.96
16	Av. Antenor Orrego	Av. Jesus Nazareth - Av. America Oeste	1.85
17	Av. Juan Pablo II	Av. Huaman - Ovalo Papal	1.76
18	Av. Huamán	Av. Juan Pablo II - Av. Manuel Soane	0.99

Fuente: Elaboración propia

- Recopilación de información en 2 vías potenciales, Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, que se encuentran dentro del grupo de las preseleccionadas, para la implementación del Carril Bus (piloto), siendo esta la siguiente: uso de suelo, señalización horizontal y vertical, número de carriles, sentidos de circulación, estado de conservación de las vías, paraderos, zonas rígidas, estacionamientos y puntos críticos de tránsito, además de vuelos con dron para soporte visual.
- TMT propuso la inclusión de la Av. Juan Pablo II, en el tramo del Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth (1.00km), para el desarrollo del Carril Bus (piloto). Cabe mencionar que, en dicho tramo de vía, según el plan de rutas de la MPT, existe una ruta de transporte en colectivo, la cual a la fecha no ha sido otorgada para su operación, es decir se encuentra desierta sin operar en campo. En ese sentido, al ser adicionada dicha vía como potencial para el piloto, TMT procedió a la recopilación de la información de campo de los datos estáticos, a fin de poder realizar el respectivo análisis.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ.



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Figura N° 2: Reunión de presentación del plan de trabajo de la comisión.



Fuente: Elaboración propia.

- o En la inspección de campo en conjunto con TMT y la GTTSV se identificó como vía potencial la Av. América Oeste, en el tramo del Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego (0.5km), la misma que presenta condiciones favorables en su infraestructura vial y en el servicio de transporte público de pasajeros, este último atiende la demanda de pasajeros de los centros atractores de la zona, como son principalmente: I.E. Rafael Narváez Cadenillas, I.E.P María Auxiliadora, la facultad de Educación de la UNT y el Centro preuniversitario de la UNT.

Figura N° 3: Av. América Oeste - Demanda peatonal.



Fuente: Elaboración propia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"**

- Asimismo, en la inspección de campo realizada a la Av. América Oeste se identificó algunos datos operativos importantes, los cuales se describen a continuación:
 - || Presenta 7 rutas de transporte público de pasajeros autorizadas.
 - || Cuenta con 1 señal I-6 de paradero de transporte público.
 - Presenta 3 carriles de circulación por sentido.
 - En ambos sentidos existen vehículos estacionados ocupando un carril y generando demoras en el tránsito vehicular.
 - Cuenta con señalización horizontal y vertical de zona escolar y reductores de velocidad en mal estado de conservación e inadecuada.
 - Presenta tramos de vía donde la calzada se encuentra en mal estado de conservación.

Figura N° 4: Av. América Oeste - Identificación de reductores de velocidad.



Fuente: Elaboración propia.

- De los datos estáticos recopilados por TMT en la Av. Juan Pablo II se tiene la siguiente información:
 - Presenta 9 rutas de transporte público de pasajeros autorizadas.
 - No cuenta con paraderos de transporte público autorizados.
 - || Presenta 2 carriles de circulación por sentido.
 - || En el sentido norte - sur existen bahías que son utilizados como estacionamiento, las mismas están ubicadas adyacentes a las 3 puertas de ingreso de la Universidad Nacional de Trujillo, en el sentido sur - norte existen vehículos estacionados en el retiro comprendido entre la vereda y calzada.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- Presenta tramos de vía donde la calzada se encuentra en mal estado de conservación.
- Cuenta con señalización horizontal y vertical en mal estado de conservación y diseños inadecuados.

Figura N° 5: Av. Juan Pablo II – Transporte público de pasajeros.



Fuente: Municipalidad Provincial de Trujillo.

6.2. **Segundo viaje de comisión**, a fin de recopilar los indicadores de línea base, PROMOVILIDAD realizó un segundo viaje de comisión a la ciudad de Trujillo durante los días 1, 2, 3 y 4 de setiembre de 2025, donde se capacitó al personal de TMT y la GTTSV, lo cual permitió recopilar información de campo de 4 tipos de encuesta, los días 2 y 3 de septiembre para la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II respectivamente, en 3 turnos: 06:00-09:30hrs., 12:00-14:30hrs y 17:00-19:30hrs. Además, se utilizó para facilitar la recolección de datos, la instalación de cámaras de videos en diferentes puntos de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II. Dichas actividades se detallan a continuación:

- Se capacitó al personal de TMT y la GTTSV de manera teórica y práctica para los trabajos de recolección de datos.
- Se instalaron un total de 8 cámaras de videos en ambas vías potenciales para el piloto.
- Dichas cámaras de videos sirvieron para las encuestas de aforos vehiculares y peatones, y las de embarque y desembarque de pasajeros.
- El personal designado por TMT y la GTTSV realizó las encuestas de ocupación visual.
- Se realizó sobrevuelos con dron en ambas vías, y la encuesta de medición de tiempo de viaje fue realizada con equipo GPS.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ .



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"
Imagen N° 6: Capacitación práctica al personal de la MPT.



Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 7: Puntos para instalación de cámaras de video en la Av. América Oeste.



Fuente: Elaboración propia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ .



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Imagen N° 8: Puntos para instalación de cámaras de video en la Av. Juan Pablo II.



Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 9: Instalación de las cámaras de video en la Av. América Oeste.



Fuente: Elaboración propia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GU0WVZ .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"
Imagen N° 10: Trabajos de ocupación visual por parte del personal de la MPT.



Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 11: Vuelo con equipo dron sobre la Av. Juan Pablo II.



Fuente: Elaboración propia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWWZ .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Vicerrectorado
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Imagen N° 12: Finalización de los trabajos de campo en la Av. Juan Pablo II.



Fuente: Elaboración propia.

7. PROPUESTA CARRIL BUS (PILOTO) AV. AMÉRICA OESTE Y AV. JUAN PABLO II:

7.1. Diseño de dispositivos de control de tránsito

Los carriles bus se ubicarán en el carril derecho de las Avenidas América Oeste y Juan Pablo II, en los tramos que forman parte del área de estudio, habiéndose considerado principalmente la siguiente señalización horizontal y vertical:

- Leyenda de "SOLO BUS" al inicio de cada cuadra, en el ingreso al carril.
- Línea continua (izquierda) y otra discontinua (derecha), ambas juntas, la continua no permitirá el ingreso del carril izquierdo al derecho y la discontinua permitirá la incorporación del carril derecho al izquierdo, permitiendo este último el sobrepaso controlado de las unidades vehiculares que brindan el servicio de transporte público de pasajeros y su incorporación al inicio de cada cuadra, así como el ingreso (desde el inicio de cada cuadra) y salida de vehículos particulares desde las cocheras de los predios (del carril derecho al izquierdo).
- Flechas de incorporación del carril izquierdo al derecho (carril bus) para el giro a la derecha en las vías transversales por parte del tránsito de vehículos privados. Asimismo, se ha considerado otra señalización horizontal.
- Señal vertical R-55A "VÍA SEGREGADA PARA BUSES", establece los carriles o vías exclusivas para el tránsito de buses. Asimismo, se consideró otras señales verticales.
- En la Av. América Oeste, se instaló señalización de zonas escolares seguras, considerando la presencia de dos instituciones educativas identificadas en campo:

- | I.E. Rafael Narváez Cadenillas.
- | I.E.P. María Auxiliadora.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- En la Av. Juan Pablo II, ante la existencia de bahías exclusivas, antes y después de las 3 puertas de ingreso a la Universidad Nacional de Trujillo (total 6 bahías), se consideró el uso de las que se encuentran antes como PARADEROS y las se encuentran después como zonas de embarque y desembarque de autos y taxis (uso temporal), complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente. Asimismo, de las 3 puertas solo 1 se encuentra semaforizada; por lo cual, para las otras 2 puertas, la propuesta contempla la implementación de 4 reductores de velocidad, 2 en cada puerta, ubicadas 1 por cada sentido de circulación.
- Paraderos para el servicio de transporte público de pasajeros: 4 en la Av. América Oeste (2 por cada sentido de circulación) y 8 en la Av. Juan Pablo II (4 por sentido de circulación). Asimismo, para la Av. Juan Pablo II, donde existen 6 bahías exclusivas para el embarque y desembarque de pasajeros, se propuso el uso diferenciado de las mismas, toda vez que se ubican 1 antes y 1 después de cada una de las 3 puertas de la Universidad Nacional de Trujillo (UNT): la primera bahía funcionaria como paradero exclusivo del transporte público y la segunda para el embarque y desembarque de autos y taxis, complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente.
- La ubicación de los paraderos fue coordinada con TMT quienes precisaron los puntos exactos, toda vez que ellos vienen trabajando una ordenanza que determinará los puntos de paraderos en la ciudad de Trujillo.

Ver los planos de diseño de la propuesta de Carril Bus (piloto) en el Anexo 1.

7.2. Metrado de dispositivos de control de tránsito

El metrado de los dispositivos de Control de Tránsito para la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II es el siguiente:

Av. América Oeste

○ Señalización horizontal (pintura):

- Pintura blanca (símbolos, leyendas, flechas direccionales, líneas de retención, etc.): 989 m².
- Pintura amarilla (líneas continuas y sardineles): 735 m².
- Pintura roja (franja de carril bus): 145 m².

○ Señalización vertical (pintura):

- Señales reguladoras: total 21 unidades, clasificadas en 1 señal de tipo R-27, 4 señales de tipo R-30, 4 señales de tipo R-44, 5 señales de tipo R-47 y 7 señales de tipo R-55A.
- Señales preventivas: total 7 unidades, clasificadas en 4 señales de tipo P-33B y 3 señales de tipo P-49B.
- Señales informativas: total 1 unidades, clasificada en 1 señal de tipo I-7.

○ Elementos de segregación y soporte:

- Tachas reflectivas (para reforzar delimitación y la visibilidad de carriles y carril exclusivo): 127 unidades.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- Muros tipo New Jersey: 791 unidades.
- Reductores de velocidad existentes (resalto circular): 7 unidades (mantenimiento).

o **Paraderos:**

- || Plataforma de concreto (nuevos paraderos en Av. América Oeste): 129.79 m².
- Mantenimiento de calzada (paradero frente a METRO – Av. América Oeste): 197.35 m².

Ver los cuadros de metrados en el Anexo 2.

Av. Juan Pablo II

o **Señalización horizontal (pintura):**

- Pintura blanca (símbolos, leyendas, flechas direccionales, líneas de retención, etc.): 1,167 m².
- Pintura amarilla (líneas continuas y sardineles): 1,031 m².
- Pintura roja (franja de carril bus): 324 m².

o **Señalización vertical (pintura):**

- || Señales reguladoras: total 31 unidades, clasificadas en 1 señal de tipo R-27, 6 señales de tipo R-30, 1 señal de tipo R-44, 8 señales de tipo R-47 y 15 señales de tipo R-55A.
- Señales preventivas: total 16 unidades, clasificadas en 4 señales de tipo P-33A, 5 señales de tipo P-33B y 7 señales de tipo P-48B.
- Señales informativas: total 6 unidades, clasificada en 3 señales de embarque y desembarque del tipo 1 y 3 señales de embarque y desembarque tipo 2.

o **Elementos de segregación y soporte:**

- || Tachas reflectivas (para reforzar delimitación y la visibilidad de carriles y carril exclusivo): 113 unidades.
- Muros tipo New Jersey: 1,622 unidades.
- Reductores de velocidad existentes (resalto circular): 1 unidades (mantenimiento).
- Reductores de velocidad propuestos (resalto circular): 4 unidades (implementar).

o **Paraderos:**

- || Plataforma de concreto (nuevos paraderos en Av. Juan Pablo II): 212.46 m²

Ver los cuadros de metrados en el Anexo 3.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ .



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

7.3. Presupuesto referencial

El presupuesto referencial de la Av. América Oeste, tramo Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, es de S/245,815.00, cuyo detalle se muestra a continuación:

Tabla N° 7: Costo referencial de dispositivos de control de tránsito – Av. América Oeste.

PRESUPUESTO REFERENCIAL DE SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO						
ITEM	DESCRIPCIÓN	U.M.	CANTIDAD	P.U (S/)	SUBTOTAL (S/)	
1.00	FASE 1 (SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL, Y SINCRONIZACIÓN SEMAFÓRICA)					
1.01	PINTURA DE TRAFICO BLANCA (SIMBOLOS, LEYENDAS, FLECHAS DIRECCIONALES, LINEAS DE RETENCION, CRUCEROS PEATONALES)	m2	989.00	25.00	24,725.00	
1.02	PINTURA DE TRAFICO AMARILLO (LINEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS,SARDINEL)	m2	735.00	25.00	18,375.00	
1.03	PINTURA DE TRAFICO PARA CARRIL BUS	m2	145.00	25.00	3,625.00	
1.04	SEÑAL VERTICAL TIPO R-27 (INC. INSTALACIÓN)	und	1.00	700.00	700.00	
1.05	SEÑAL VERTICAL TIPO R-30 (INC. INSTALACIÓN)	und	4.00	700.00	2,800.00	
1.06	SEÑAL VERTICAL TIPO R-44 (INC. INSTALACIÓN)	und	4.00	700.00	2,800.00	
1.07	SEÑAL VERTICAL TIPO R-47 (INC. INSTALACIÓN)	und	5.00	700.00	3,500.00	
1.08	SEÑAL VERTICAL TIPO R-55A (INC. INSTALACIÓN)	und	7.00	700.00	4,900.00	
1.09	SEÑAL VERTICAL TIPO P-49A (INC. INSTALACIÓN)	und	4.00	700.00	2,800.00	
1.1	SEÑAL VERTICAL TIPO P-49B (INC. INSTALACIÓN)	und	3.00	700.00	2,100.00	
1.11	SEÑAL VERTICAL TIPO I-7 (INC. INSTALACIÓN)	und	1.00	700.00	700.00	
1.12	PERSONAL INSPECTOR MUNICIPAL (Durante la operación 8 IMT x 6 meses)	und	48.00	1,200.00	57,600.00	
2.00	FASE 2 (REDUCTORES DE VELOCIDAD Y TACHAS REFLECTIVAS)					
2.01	TACHAS REFLECTIVAS	und	127.00	20.00	2,540.00	
3.00	FASE 3 (CANALIZADORES VIALES)					
3.01	ELEMENTOS DE SEGREGACIÓN DE CARRIL BUS (BARRERA PLASTICA NEW JERSEY)	und	791.00	150.00	118,650.00	
	TOTAL (S/)				245,815.00	

Fuente: Elaboración propia

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddsd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWWZ.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

El presupuesto referencial de la Av. Juan Pablo II, tramo Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, es de S/463,540.84, cuyo detalle se muestra a continuación:

Tabla N° 8: Costo referencial de dispositivos de control de tránsito – Av. Juan Pablo II.

Item	DESCRIPCIÓN	U.M.	CANTIDAD	P.U (S/)	SUBTOTAL (S/)
1.00	FASE 1 (SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL, Y SINCRONIZACIÓN)				
1.01	PINTURA DE TRAFICO BLANCA (SIMBOLOS, LEYENDAS, FLECHAS DIRECCIONALES, LINEAS DE RETENCION, CRUCEROS PEATONALES)	m2	1,167.00	25.00	29,175.00
1.02	PINTURA DE TRAFICO AMARILLO (LINEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS,SARDINEL)	m2	1,031.00	25.00	25,775.00
1.03	PINTURA DE TRAFICO PARA CARRIL BUS	m2	324.00	25.00	8,100.00
1.04	SEÑAL VERTICAL TIPO R-27 (INC. INSTALACION)	und	1.00	700.00	700.00
1.05	SEÑAL VERTICAL TIPO R-30 (INC. INSTALACION)	und	6.00	700.00	4,200.00
1.06	SEÑAL VERTICAL TIPO R-44 (INC. INSTALACION)	und	1.00	700.00	700.00
1.07	SEÑAL VERTICAL TIPO R-47 (INC. INSTALACION)	und	8.00	700.00	5,600.00
1.08	SEÑAL VERTICAL TIPO R-55A (INC. INSTALACION)	und	15.00	700.00	10,500.00
1.09	SEÑAL VERTICAL TIPO P-33A (INC. INSTALACION)	und	4.00	700.00	2,800.00
1.1	SEÑAL VERTICAL TIPO P-33B (INC. INSTALACION)	und	5.00	700.00	3,500.00
1.11	SEÑAL VERTICAL TIPO P-48B (INC. INSTALACION)	und	7.00	700.00	4,900.00
1.12	SEÑAL VERTICAL EMBARQUE Y DESEMBARQUE TIPO 1(INC. INSTALACION)	und	3.00	700.00	2,100.00
1.13	SEÑAL VERTICAL EMBARQUE Y DESEMBARQUE TIPO 2(INC. INSTALACION)	und	3.00	700.00	2,100.00
1.14	PERSONAL INSPECTOR MUNICIPAL (Durante la operación 16 IMT x 6 meses)	und	96.00	1,200.00	115,200.00
2.00	FASE 2 (REDUCTORES DE VELOCIDAD Y TACHAS REFLECTIVAS)				
2.01	REDUCTORES DE VELOCIDAD	und	4.00	657.71	2,630.84
2.02	TACHAS REFLECTIVAS	und	113.00	20.00	2,260.00
3.00	FASE 3 (CANALIZADORES VIALES)				
3.01	ELEMENTOS DE SEGREGACION DE CARRIL BUS (BARRERA PLASTICA NEW J ERSEY)	und	1,622.00	150.00	243,300.00
	TOTAL (S/)				463,540.84

Fuente: Elaboración propia

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWNZ.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

8. CONCLUSIONES:

- 8.1. Los funcionarios de TMT y GIZ validaron los diseños de la propuesta para el Carril Bus, adjuntos al presente, trabajados entre las 3 instituciones: PROMOVILIDAD, TMT y GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.
- 8.2. La propuesta de Carril Bus (piloto) se desarrolló en la Av. América Oeste de 0.50km de longitud (tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego) y Av. Juan Pablo II de 1.00km de longitud (tramo: Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth), tomando el carril derecho para ambas vías.
- 8.3. La cantidad de dispositivos de control de tránsito propuesta es la siguiente:
- o **Av. América Oeste**
 - 1,869m² de señalización horizontal (pintura blanca, amarilla y roja).
 - 29 señales verticales (reglamentarias, preventivas e informativas).
 - 127 unidades de tachas reflectivas blancas.
 - 791 unidades de canalizadores plásticos tipo new jersey.
 - Mantenimiento de 7 unidades de resaltos tipo circulares (gibas).
 - 129.79 m² plataforma de concreto (nuevos paraderos).
 - 197.35 m² mantenimiento de calzada (paradero frente a METRO).
 - o **Av. Juan Pablo II**
 - 2,522m² de señalización horizontal (pintura blanca, amarilla y roja).
 - 53 señales verticales (reglamentarias, preventivas e informativas).
 - 113 unidades de tachas reflectivas blancas.
 - 1,622 unidades de canalizadores plásticos tipo new jersey.
 - 4 unidades de resaltos tipo circulares (gibas).
 - 212.46 m² plataforma de concreto (nuevos paraderos).
- 8.4. Se reitera la necesidad de realizar el mantenimiento de la calzada de la Av. América Oeste, tramo Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, y Av. Juan Pablo II, tramo Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, en las áreas que se requiera, para la puesta en operación de los Carriles Bus (piloto).
- 8.5. El presupuesto referencial de la Av. América Oeste, tramo Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, es de S/245,815.00.
- 8.6. El presupuesto referencial de la Av. Juan Pablo II, tramo Ovalo Papal – Av. Jesús de Nazareth, es de S/463,540.84.
- 8.7. En el caso de que la MPT incremente el número de rutas de transporte, aumente la flota vehicular de las rutas, reduzca la frecuencia de operación de las rutas, entre en operación otro sistema y/o modo de transporte distinto al que viene operando actualmente, o se de algún otro cambio que altere el comportamiento actual del servicio de transporte de pasajeros o de las características del tránsito, en la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, la estrategia Carril Bus (piloto)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente E-420799-2024 y la siguiente clave: GUOWVZ.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional de
Transporte Urbano
Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

deberá ser reevaluada, a fin de que no se generen conflictos en la operación del servicio de transporte público de pasajeros.

8.8. El análisis de selección de las vías contempladas en la presente propuesta, el modelo de micro simulación para la mejora de los tiempos de ciclo semafórico de las intersecciones: (1) Av. América Oeste – Av. Antenor Orrego, (2) Av. Juan Pablo II cdra. 2 – Puerta principal de la UNT y (3) Av. Juan Pablo II – Av. Jesús de Nazareth, y los indicadores de la línea base serán remitidos a la MPT en un informe complementario.

9. RECOMENDACIÓN:

Remitir el presente informe a la MPT, con copia a TMT, el cual contiene los avances en el desarrollo de la estrategia Carril Bus (piloto), que se viene trabajando en conjunto entre la PROMOVILIDAD, TMT, GTTSV y GIZ.

Es todo cuanto informo ante usted.

Atentamente,

Elaborado por:

Ing. César W. Bedón Herrera

CIP N° 99291

Christian D. Barrazueta Mancilla

CIP N° 319746

El que suscribe, Abel Gallegos Choque, Director de la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad, expresa su conformidad sobre el contenido del informe y lo hace suyo para continuar con la gestión correspondiente.

Documento firmado digitalmente

ABEL GALLEGOS CHOQUE

DIRECCIÓN DE FORTALECIMIENTO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

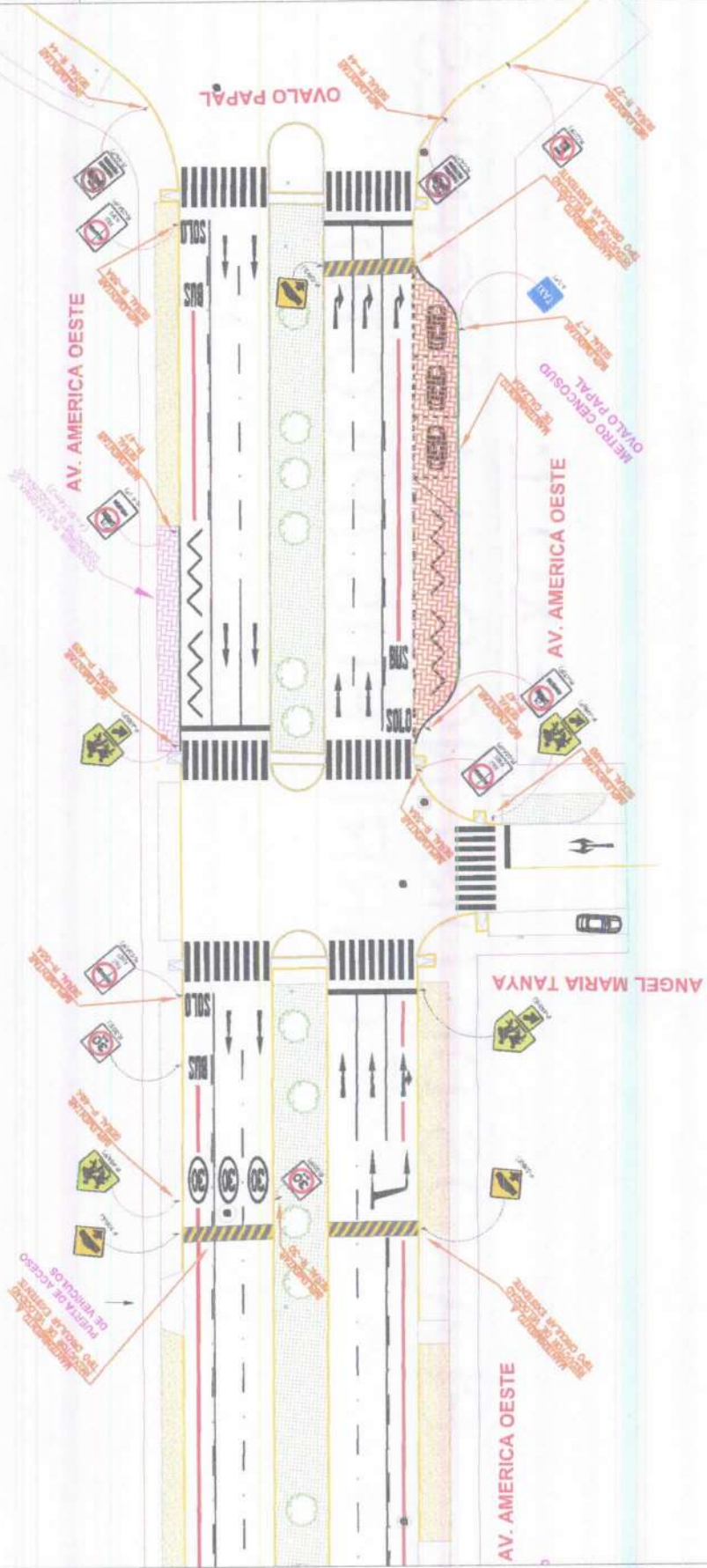
Adjunto:

- o **Anexo 1 – Planos de diseño de la propuesta de Carril Bus (piloto).**
- o **Anexo 2 – Cuadros de Metrado Av. América Oeste.**
- o **Anexo 2 – Cuadros de Metrado Av. Juan Pablo II.**





AGC/agc

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4091255> ingresando el número de expediente **E-420799-2024** y la siguiente clave: GUOWVZ.

ANEXO 1:
PLANOS DE DISEÑO DE LA PROPUESTA DE
CARRIL BUS (PILOTO)

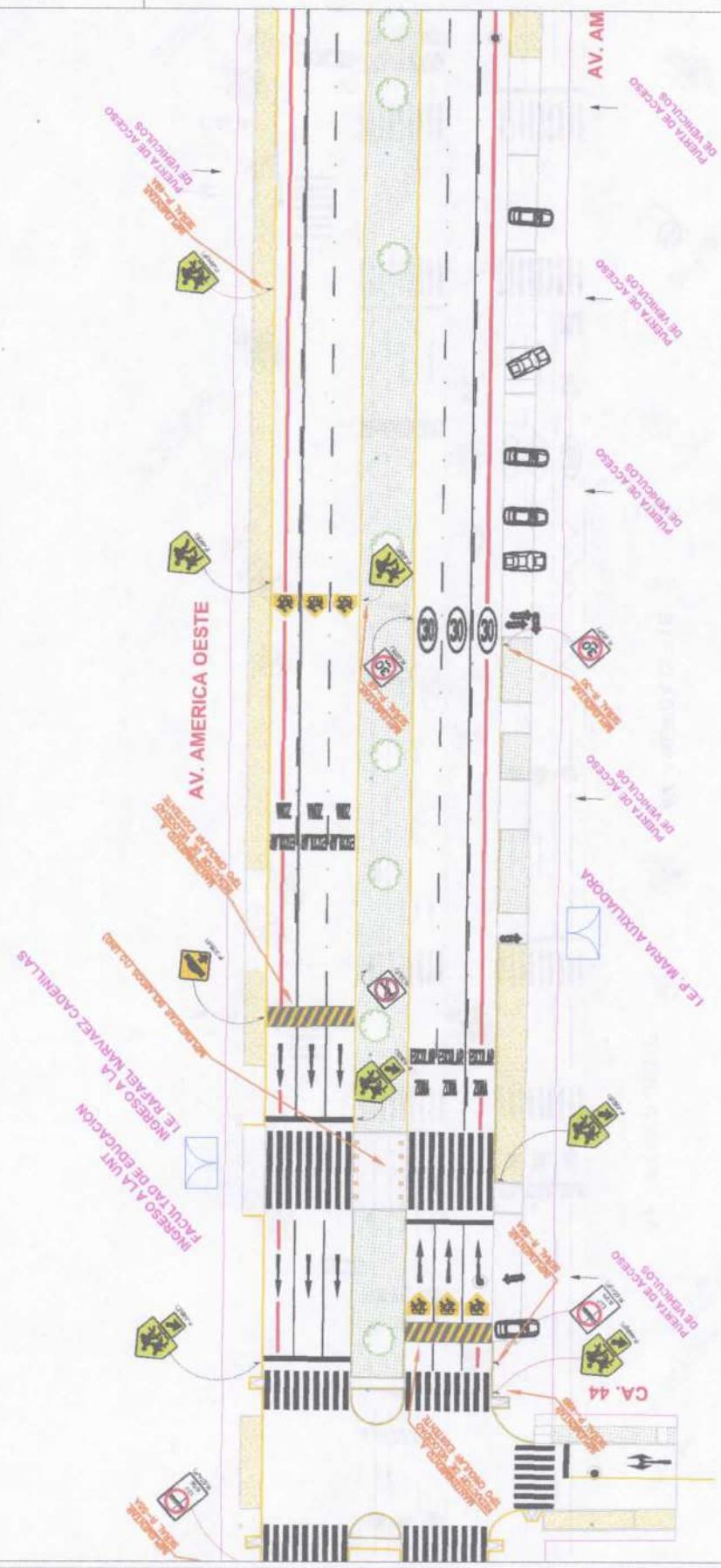


LEYENDA











-  SERIALIZACION VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES ANTES DE LA LINEA DE BARRAS DE DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SERIALIZACION VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SERIALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES PARA EMBARQUE O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PUBLICO
-  SERIALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRETES O MAS SERVICIOS PARA EL TRAMITO DE BUSES
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE INCORPORACION A CARRIL EXCLUSIVO
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE LINEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE LINEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE PANDAJERO DE BUS

Chen Bif

 PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones	 PROMOVILIDAD Programa Nacional de Promoción y Fomento al Transporte	 GIZ	 MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO	DESCRIPCION:	FECHA:
				PROYECTO:	LAMINA:
DEPARTAMENTO:		ESCALA:	PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE		
LA LIBERTAD		TRUJILLO	TRUJILLO	DISEÑO:	OCTUBRE 2025
ANGEL MARIA TANYA		TRUJILLO	TRUJILLO	DISEÑO:	OVALO PAPAL - CA. ANGELA MARIA TANYA
METRO GENCOSUD		TRUJILLO	TRUJILLO	DISEÑO:	1 / 480
AV. AMERICA OESTE		TRUJILLO	TRUJILLO	DISEÑO:	REVISADO:
AV. AMERICA OESTE		TRUJILLO	TRUJILLO	DISEÑO:	Ing. César W. Bedón Herrera
AV. AMERICA OESTE		TRUJILLO	TRUJILLO	DISEÑO:	Ing. Christian D. Barragosa Mancilla
AV. AMERICA OESTE		TRUJILLO	TRUJILLO	DISEÑO:	SP-AO-01



LEYENDA

-  SEÑALIZACION VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES DEL DESVIAMIENTO DE TRAZO Y AUTOS
-  SEÑALIZACION VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL DESVIAMIENTO DE TRAZO Y AUTOS
-  SEÑALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES O DEJA PARADORES INDIVIDUALES DE UN SERVICIO PUBLICO
-  SEÑALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRETES O VAS EXCLUSIVAS PARA EL TRAFICO DE BUSES
-  SEÑALIZACION HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SEÑALIZACION HORIZONTAL DE INCORPORACION A CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACION HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SEÑALIZACION HORIZONTAL DE LINEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACION HORIZONTAL DE LINEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SEÑALIZACION HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

Chirif

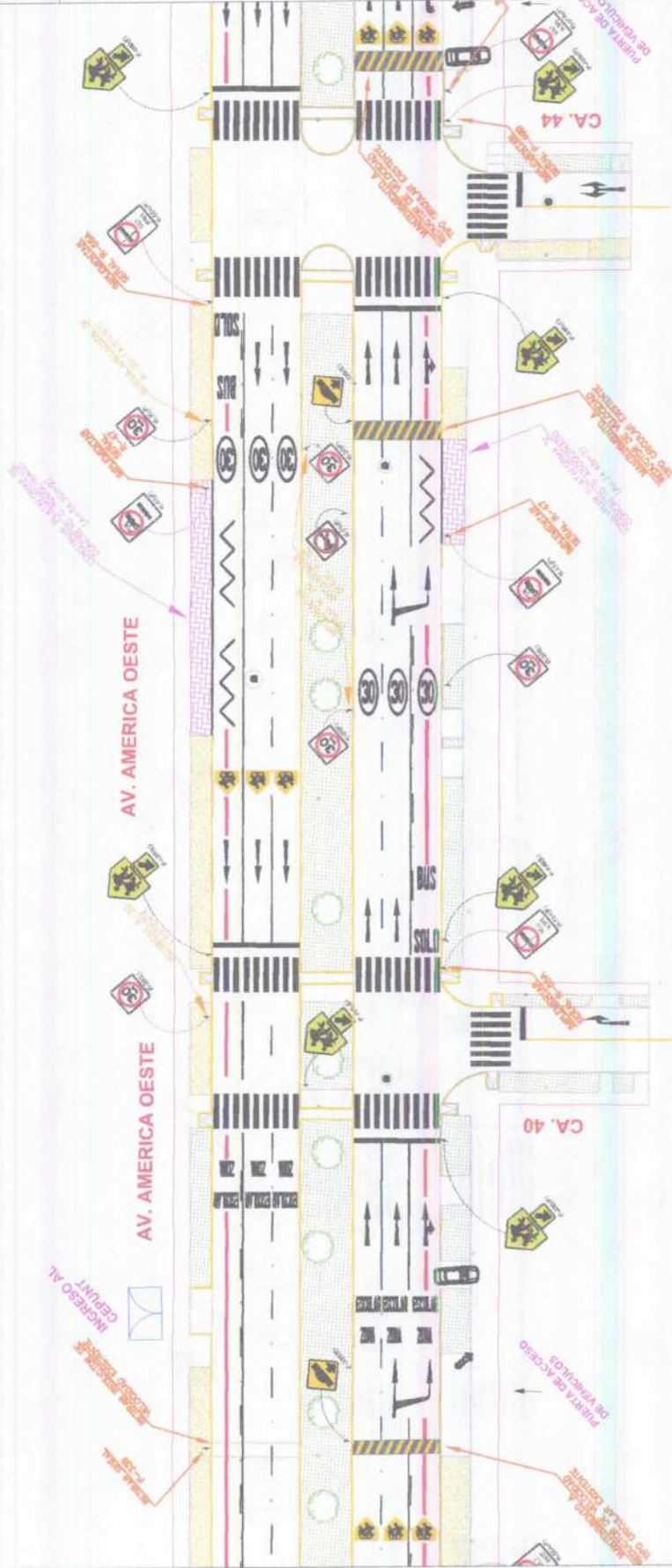
FECHA: OCTUBRE 2025
 LAMINA:
 ESCALA: 1 / 480
 REVISADO: Ing. Cesar W. Bordin Herrera
 DIBUJO: Ing. Christian D. Barzabata Marcella

DESCRIPCION: **PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE**
 TRAMO: CA. ANGELA MARIA TANYA - CA. 44
 DEPARTAMENTO: TRUJILLO
 PROVINCIA: TRUJILLO
 DISTRITO: TRUJILLO
 DISEÑO: Ing. Cesar W. Bordin Herrera
 DIBUJO: Ing. Christian D. Barzabata Marcella









LEYENDA

- SERIALIZACION VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL ESTACIONAMIENTO DEBIDAMENTE DE Taxis Y AUTOS
- SERIALIZACION VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL ESTACIONAMIENTO DEBIDAMENTE DE Taxis Y AUTOS
- SERIALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUMINARES INDICANDO O CLAMOR PASADIZO PROPORCIONANDO DE UN SERVICIO PUBLICO
- SERIALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRELES O VAS DE RESERVA PARA EL TRAMITO DE PASAJE
- SERIALIZACION HORIZONTAL DE SOLO BUS
- SERIALIZACION HORIZONTAL DE INCORPORACION A CARRIL DEDICADO
- SERIALIZACION HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- SERIALIZACION HORIZONTAL DE LINEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
- SERIALIZACION HORIZONTAL DE LINEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
- SERIALIZACION HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS

C. B. H.

FECHA: OCTUBRE 2025
 LAMINA: SP-AO-03

DESCRIPCION: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE
 TRAMO: CA. 44 - CA. 40
 DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD
 PROVINCA: TRUJILLO
 DISTRITO: TRUJILLO
 DISEÑO: Ing. César W. Bedón Herrera
 DIBUJO: Ing. Christian D. Barroso Mancilla

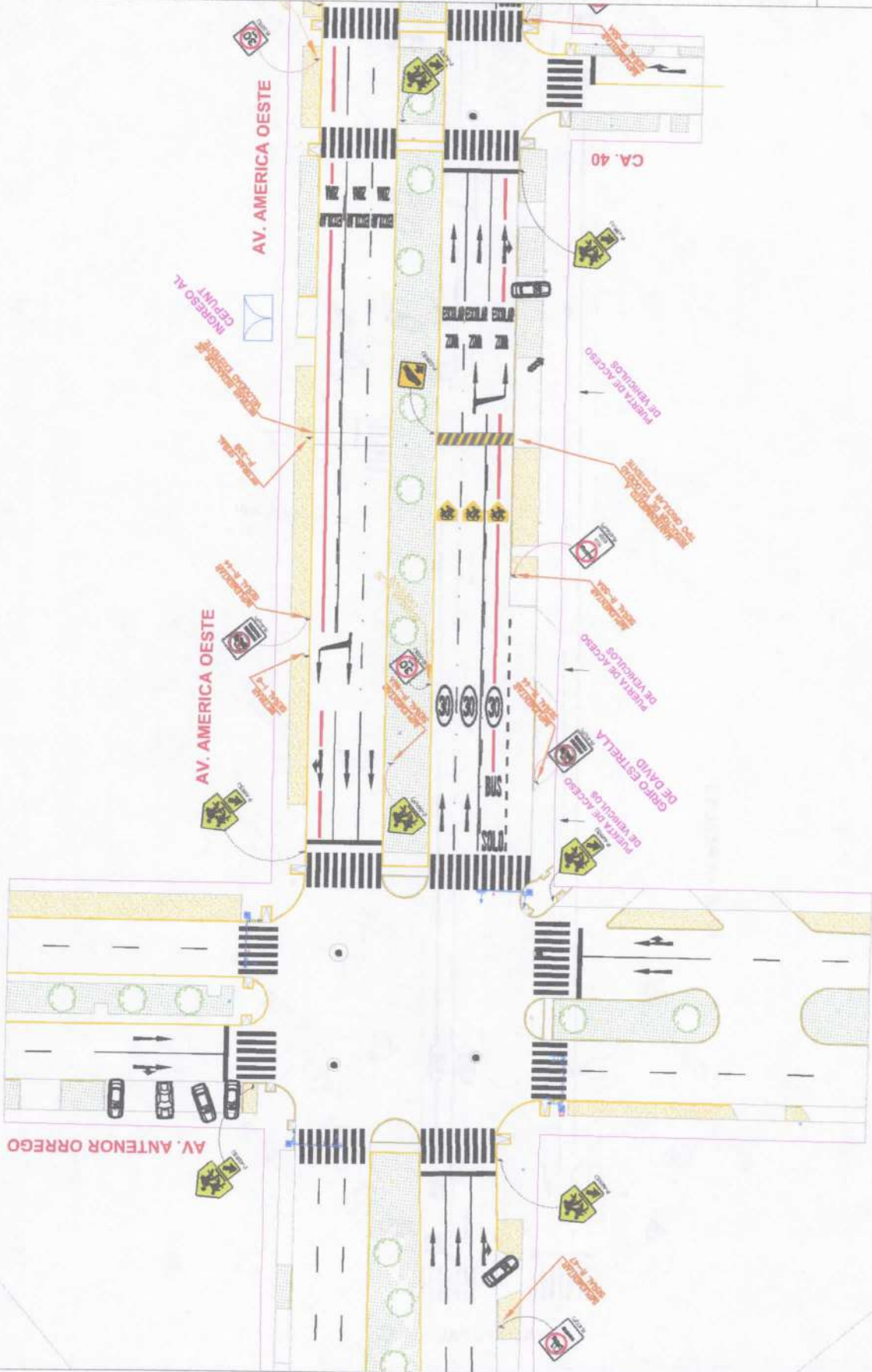


Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 PERÚ

PROMOVILIDAD
 Impulsando la Movilidad y el Desarrollo

giz
 Organización de Gestión y Planeación

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 PERÚ



LEYENDA

- SERIALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 DE LOS CONDUCTORES EN EL LUGAR PARA EL DESMARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SERIALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL DESMARQUE Y DESMARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- SERIALIZACIÓN VERTICAL QUE INDICA A LOS PASAJEROS O AUTOMOVILES QUE DEBEN DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
- SERIALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LAS ZONAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
- SERIALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUSES
- SERIALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
- SERIALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- SERIALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DECONTINUA PARA CARRIL BUSES
- SERIALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUSES
- SERIALIZACIÓN HORIZONTAL DE PANDERO DE BUSES

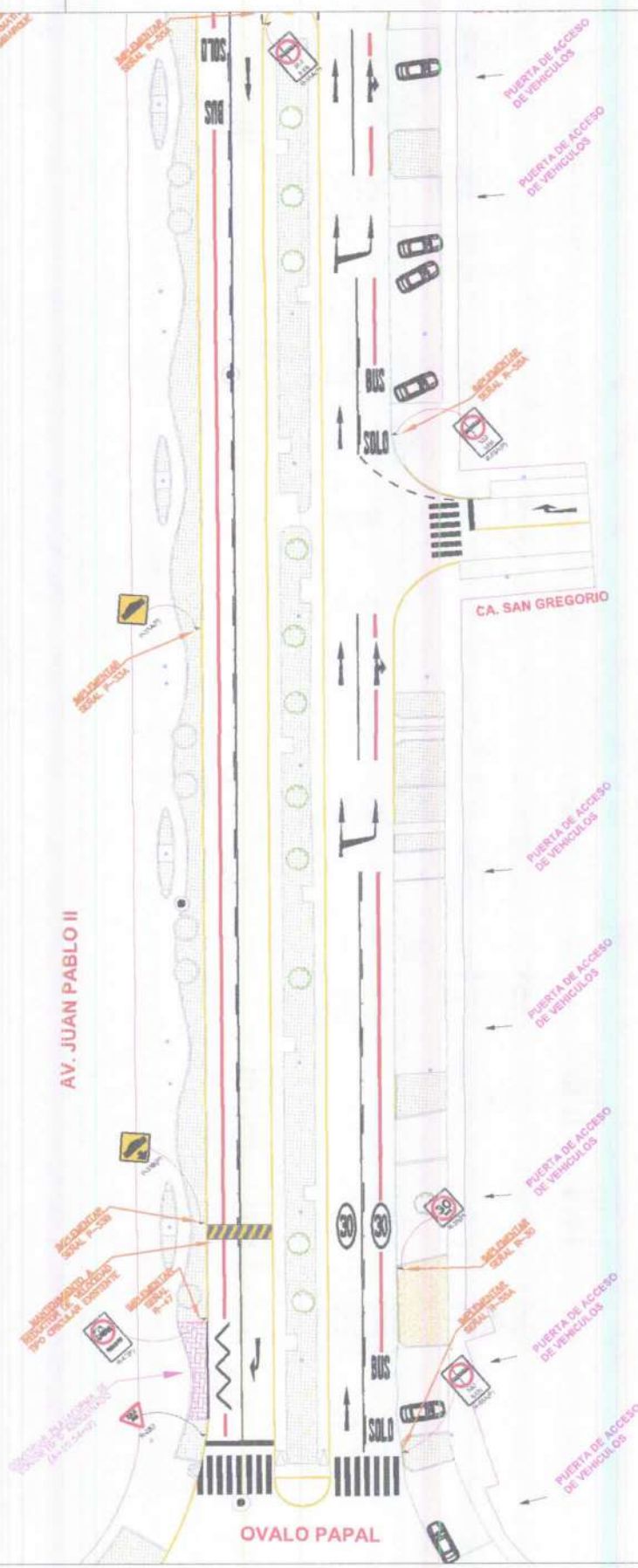
Olivero

	DESCRIPCIÓN: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUSES (PILOTO) EN LA AV. AMERICA OESTE		FECHA: OCTUBRE 2025	
	TRAMO: CA. 40 - AV. ANTONOR ORREGO	PROVINCIA: TRUJILLO	DISTRITO: TRUJILLO	LÁMINA: 1 / 480
DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD	DISEÑO: Ing. César W. Bordin Herrera	DIBUJO: Ing. Christian D. Barraviera Mandilla	REVISADO: Ing. César W. Bordin Herrera	SP-AO-04



AV. JUAN PABLO II

OVALO PAPAL



LEYENDA



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DISEMBARQUE DE PASAJEROS Y AUTOS



SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE ESTABLECE LOS LUGARES DE EMBARQUE Y DISEMBARQUE DE PASAJEROS Y AUTOS PARA UN SERVICIO PÚBLICO



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES DE EMBARQUE Y DISEMBARQUE PARA EL TRÁNSITO DE BUSES



SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VAS REGULADAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS



DESCRIPCIÓN:		PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II			
TRAMO:	OVALO PAPAL - CA. SAN GREGORIO	PROVINCIA:	TRUJILLO	DISTRITO:	TRUJILLO
DEPARTAMENTO:	LA LIBERTAD	DISEÑO:	Ing. César W. Basión Herrera		
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO		DIBUJO:	Ing. Christian O. Barmanuela Mancilla		
FECHA:	OCTUBRE 2025	ESCALA:	1 / 400		
LAMINA:	SP-JP-01	REVISADO:	Ing. César W. Basión Herrera		

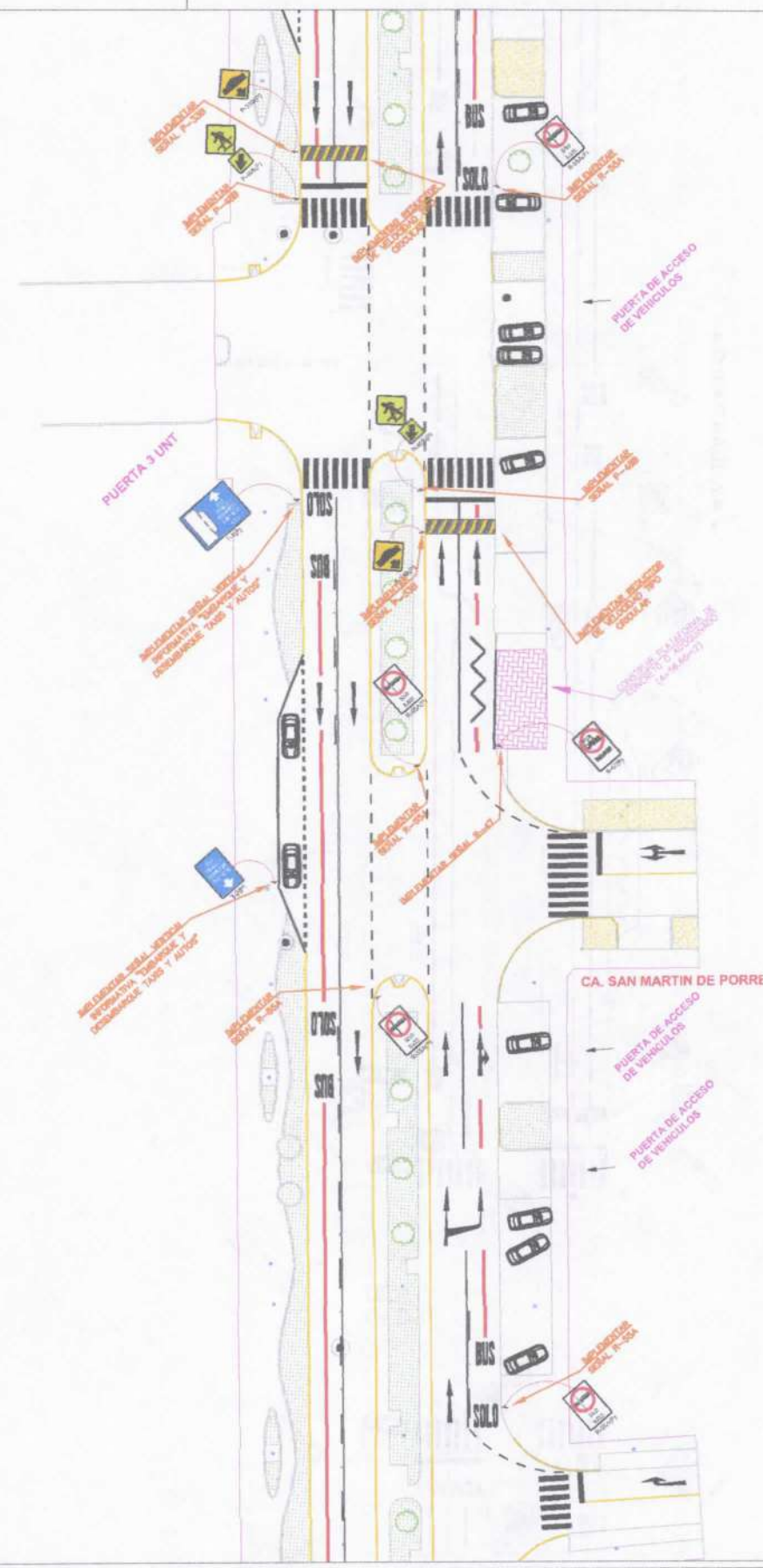
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 PERÚ

PROMOVILIDAD
 Programa Nacional de Promoción y Mejora del Transporte


 INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTES
 INTE


 GIZ


 INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTES
 INTE



LEYENDA

- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES QUE LLEGARÁN AL PEDESTRE Y DEBEN PREPARARSE PARA DETENERSE EN CASO DE EMERGENCIAS DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL ESTACIONAMIENTO Y DEBEN PREPARARSE PARA DETENERSE EN CASO DE EMERGENCIAS DE TAXIS Y AUTOS
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES DONDE SE PROHIBEN PARAR O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PUESTADO
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VÍAS EXCLUSIVO PARA EL TRÁFICO DE BUSES
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LÍNEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
- SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE PASADIZO DE BUS

FECHA: OCTUBRE 2025

LAMINA: SP-JP-02

DESCRIPCIÓN: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II

TRAMO: CA. SAN GREGORIO - PUERTA 3 UNT

DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD

PROVINCIA: TRUJILLO

DISTRITO: TRUJILLO

DISEÑO: Ing. Cesar W. Beldin Herrera

DIBUJO: Ing. Cristian D. Barzabán Mancilla

ESCALA: 1 : 400

REVISADO: Ing. Cesar W. Beldin Herrera

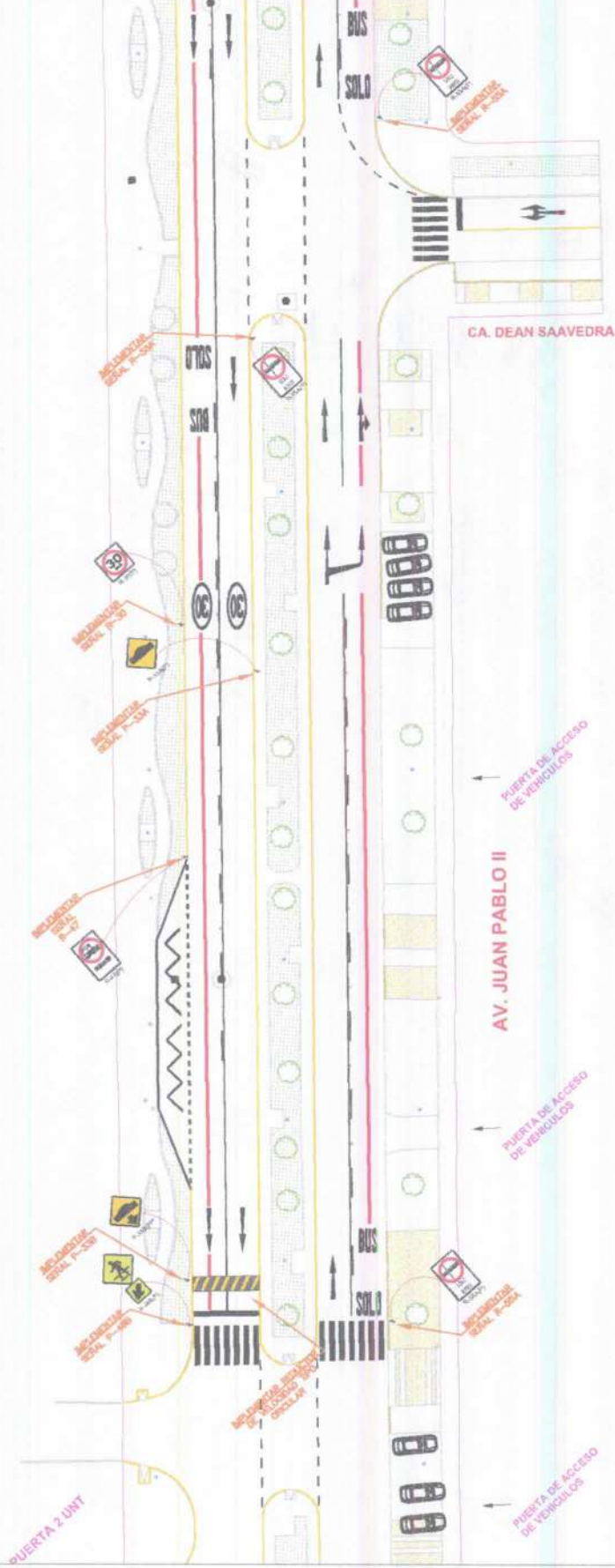
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERÚ

PROMOVILIDAD

giz

Logo of the Ministry of Transport and Communications of Peru.



LEYENDA



SEÑALIZACION VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESMORQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACION VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DESMORQUE DE TAXIS Y AUTOS



SEÑALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECOGER O DEPOSITAR PASAJEROS PROCEDENTES DE UN SERVICIO PUDUBO



SEÑALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES



SEÑALIZACION HORIZONTAL DE SOLO BUS



SEÑALIZACION HORIZONTAL DE INCORPORACION A CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACION HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO



SEÑALIZACION HORIZONTAL DE LINEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACION HORIZONTAL DE LINEA CONTINUA PARA CARRIL BUS



SEÑALIZACION HORIZONTAL DE PARADERO DE BUS



FECHA: OCTUBRE 2025

LAMINA: SP-JP-05

ESCALA: 1 / 400

REVISADO: Ing. Cesar W. Beldin Herrera

DISEÑO: Ing. Cesar W. Beldin Herrera

DISTRITO: TRUJILLO

PROVINCIA: TRUJILLO

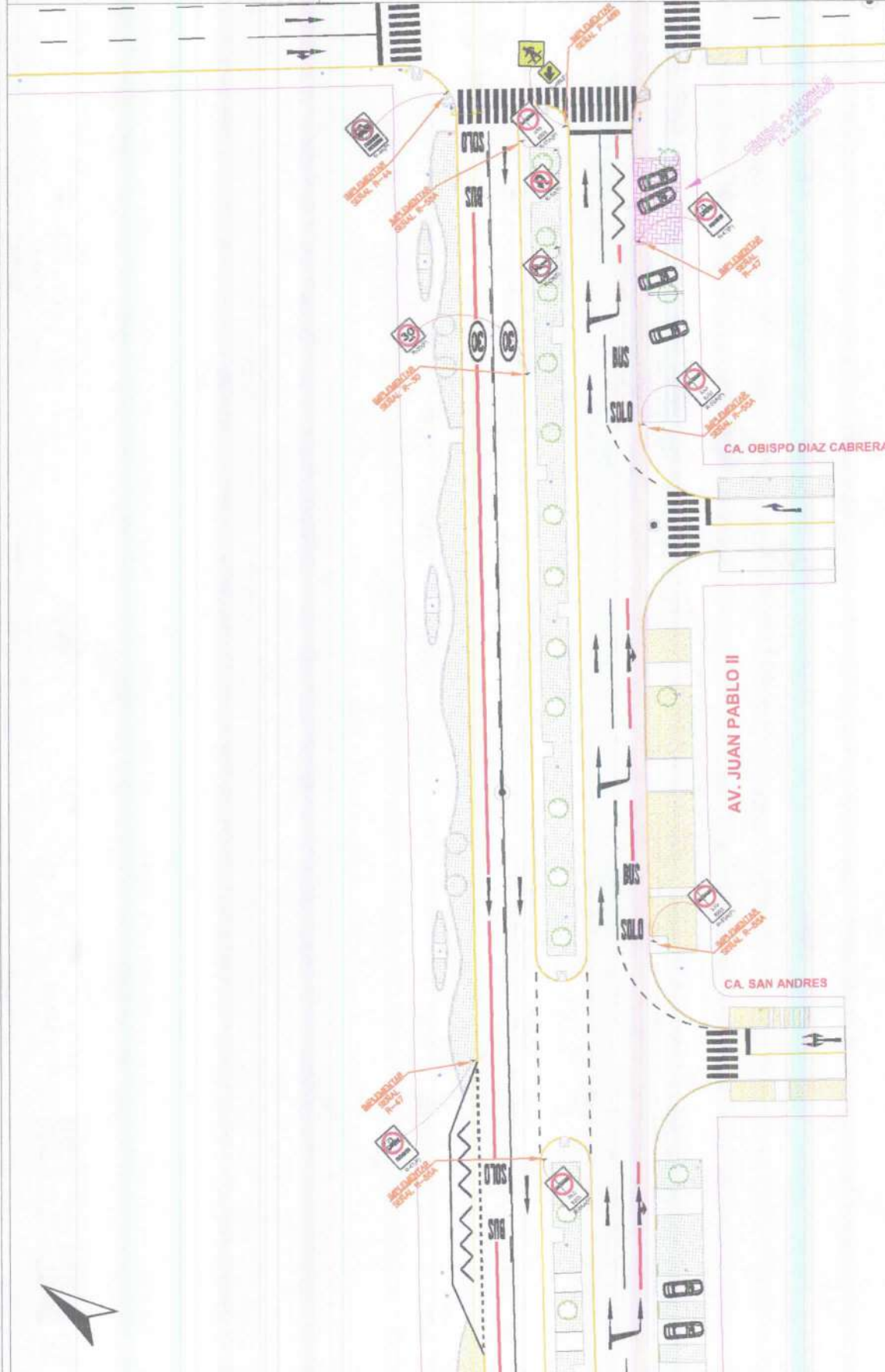
DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD

TRAMO: PUERTA 2 UNT - CA. DEAN SAAVEDRA








DESCRIPCION: PROYECTO DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO





LEYENDA

-  SERIALIZACION VERTICAL DE TIPO 1 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DISEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SERIALIZACION VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL EMBARQUE Y DISEMBARQUE DE TAXIS Y AUTOS
-  SERIALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS LUGARES AUTORIZADOS PARA RECORRER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PUBLICO
-  SERIALIZACION VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VAS EXCLUSIVAS PARA EL TRANSITO DE BUSES
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE SOLO BUS
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE INCORPORACION A CARRIL EXCLUSIVO
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE LINEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE LINEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
-  SERIALIZACION HORIZONTAL DE PARQUEO DE BUS



FECHA: OCTUBRE 2025
 LAMINA: SP-JP-07

DESCRIPCION: PROPIUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II	
TRABJO: PUERTA PRINCIPAL UNT - AV. JESUS DE NAZARETH	ESCALA: 1 : 480
DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD	REVISADO: Ing. Cesar W. Becón Herrera
PROVINCIA: TRUJILLO	DISEÑO: Ing. Cesar W. Becón Herrera
DISTRITO: TRUJILLO	DIBUJO: Ing. Christian D. Barzuchán Mancilla



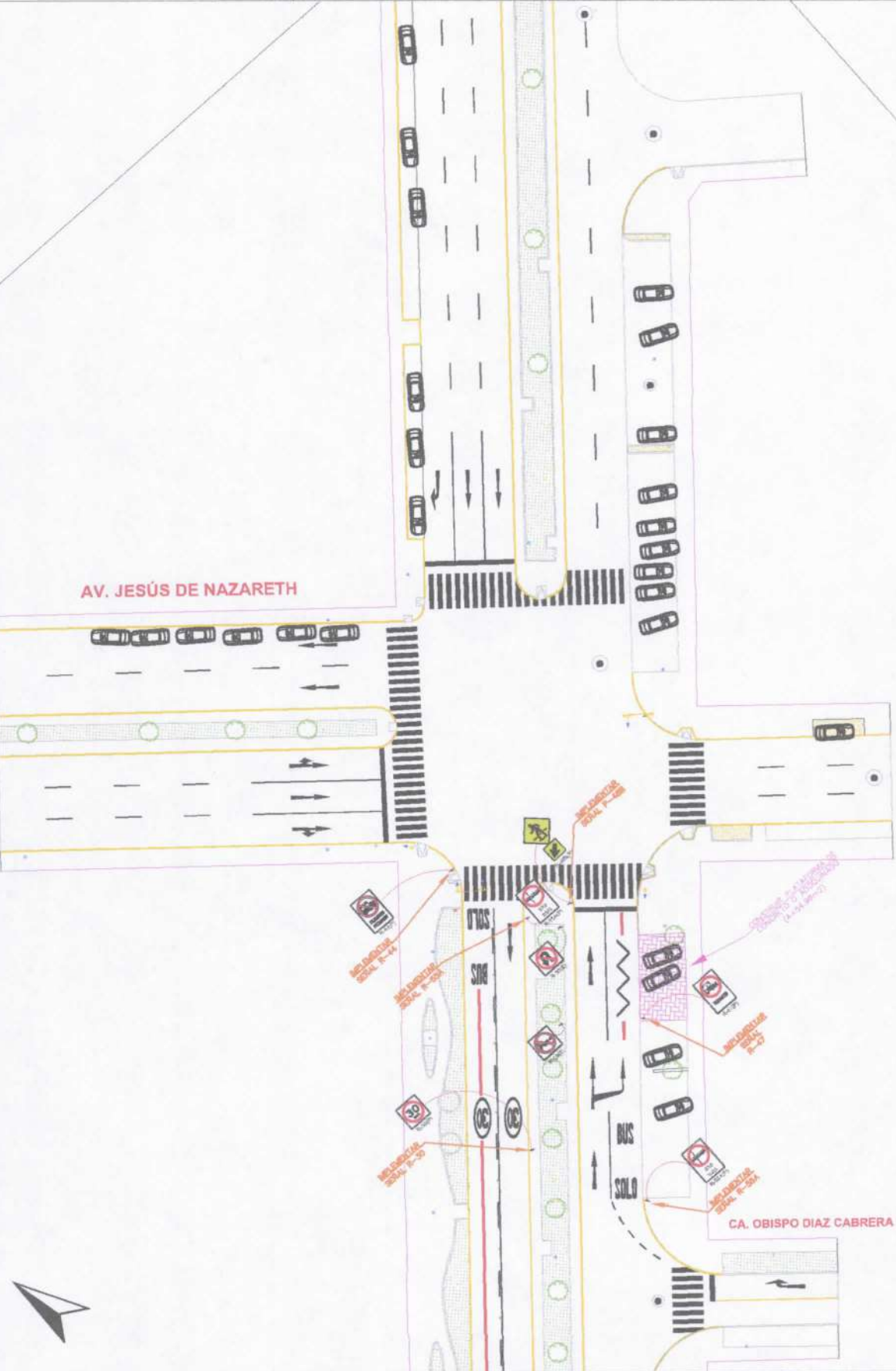
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

PERÚ

PROMOVILIDAD

giz

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



LEYENDA

- REALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 1 QUE ESTABLECE LOS CARRILES EN EL LUGAR PARA EL SUBARQUE Y DESARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- REALIZACIÓN VERTICAL DE TIPO 2 QUE INFORMA A LOS CONDUCTORES EL LUGAR PARA EL SUBARQUE Y DESARQUE DE TAXIS Y AUTOS
- REALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS PASAJEROS PARA RECOGER O DEJAR PASAJEROS PROVENIENTES DE UN SERVICIO PÚBLICO
- REALIZACIÓN VERTICAL QUE ESTABLECE LOS CARRILES O VAS EXCLUSIVAS PARA EL TRÁNSITO DE BUSES
- REALIZACIÓN HORIZONTAL DE SOLO BUS
- REALIZACIÓN HORIZONTAL DE INCORPORACIÓN A CARRIL EXCLUSIVO
- REALIZACIÓN HORIZONTAL DE CARRIL EXCLUSIVO
- REALIZACIÓN HORIZONTAL DE LINEA DISCONTINUA PARA CARRIL BUS
- REALIZACIÓN HORIZONTAL DE LINEA CONTINUA PARA CARRIL BUS
- REALIZACIÓN HORIZONTAL DE PASADIZO DE BUS

Chir Bif

		PROYECTO: PROPUESTA DE DISEÑO DE CARRIL BUS (PILOTO) EN LA AV. JUAN PABLO II		FECHA: OCTUBRE 2025	
INTERSECCIÓN: AV. JUAN PABLO II - AV. JESUS DE NAZARETH		DEPARTAMENTO: LA LIBERTAD		LAMINA:	
PROVINCIA: TRUJILLO		DISTRITO: TRUJILLO		ESCALA: 1 / 480	
DISEÑO: Ing. César W. Bedón Herrera		DIBUJO: Ing. Christian D. Barzansac Mancilla		REVISADO:	
TRUJILLO		TRUJILLO		SP-JP-08	

ANEXO 2:

CUADROS DE METRADO

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

AV. AMÉRICA OESTE

PROPUESTA SEÑALIZACIÓN VERTICAL AV. AMÉRICA OESTE

N°	INTERSECCIÓN	REGULADORAS						PREVENTIVAS			INFORMATIVAS	TACHA REFLECTIVA BLANCA	CANALIZADOR PLÁSTICO TIPO NEW JERSEY	MANTENIMIENTO REDUCTOR DE VELOCIDAD (RESALTO CIRCULAR)			
		R-27	R-30	R-44	R-47	R-55A	P-49A	P-49B	P-49B								
1	Av. America Oeste																
2	Av. America Oeste entre Ovalo Papal - Ca. Angel Maria Tanya	1		2	2	2						2					
3	Av. America Oeste																
4	Av. America Oeste entre Ca. Angel Maria Tanya - Ca. 44																
5	Av. America Oeste																
6	Av. America Oeste entre Ca. 44 - Ca. 40																
7	Av. America Oeste																
8	Av. America Oeste entre Ca. 40 - Av. Antenor Orrego																
TOTAL (UNIDAD)		1	4	4	5	7	7	3	4	1	1	3	1	127	160	791	7

ANEXO 3:

**CUADROS DE METRADO
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL**

AV. JUAN PABLO II

PROPUESTA SEÑALIZACIÓN VERTICAL AV. JUAN PABLO II

N°	INTERSECCIÓN	REGULADORAS						PREVENTIVAS			INFORMATIVAS		TACHA REFLECTIVA BLANCA	CANALIZADOR PLÁSTICO TIPO NEW JERSEY	REDUCTOR DE VELOCIDAD (RESALTO CIRCULAR)	MANTENIMIENTO REDUCTOR DE VELOCIDAD (RESALTO CIRCULAR)			
		R-27		R-44		R-47		R-55A		P-33A		P-48B					T-1	T-2	
		R-27	R-44	R-47	R-55A	P-33A	P-48B	P-33A	P-48B	T-1	T-2								
1	Av. Juan Pablo II entre Ovalo Papal - Puerta 3	1		2	4	1	2	1	2	1	1	1	1	397	1	1			
2	Av. Juan Pablo II entre Puerta 3 - Puerta 2	1	2	2	3	2	2	2	2	1	1	1	1	454	2				
3	Av. Juan Pablo II entre Puerta 2 - Puerta 1	2		2	3	1	1	2	1	1	1	1	1	461	1				
4	Av. Juan Pablo II entre Puerta 1 - Av. Jesus de Nazareth	1	1	2	5		2	2	4	3	3	3	3	310	4	1			
TOTAL (UNIDAD)		1	6	1	8	15	4	5	7	7	3	3	3	1,622	4	1			



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 001-2025 (Carril Bus – MPT)

FECHA Y HORA : 06 / 05 / 2025 Hora: 11:00 am
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual X Mixta ___
LUGAR : ___

AGENDA

- Exposición por parte de PROMOVIDAD sobre los trabajos de campo realizados durante la comisión del 28 al 29 de abril de 2025.
- Solicitud de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) para incluir dentro de las vías a evaluar a la Av. Juan Pablo II.

DESARROLLO

- El equipo técnico de la DFPM presentó las actividades de inspección en campo realizadas en las 5 vías preseleccionadas, en conjunto con la MPT, durante los días 28 y 29 de abril. Asimismo, cabe mencionar que también se hizo la inspección a 3 vías adicionales que se encuentran en la tabla de criterios de selección, Av. José María Eguren, Av. Antenor Orrego y Av. Honorio Delgado. Cabe mencionar que dicha inspección de campo se realizó con los funcionarios de Transportes Metropolitanos de Trujillo y de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPT.
- Se expusieron los principales problemas detectados en las 5 vías preseleccionadas, teniendo un mayor detalle con la Av. América Oeste, toda vez que la misma es la que presenta mejores condiciones, siendo el mal estado de conservación de la calzada el único factor que tendría que levantarse para poder ser considerada como la vía donde se estaría realizando el estudio técnico para la implementación del Carril Bus (piloto).
- Se mostraron los videos tomados con drone durante la inspección de campo en la Av. América Oeste, los cuales permiten visualizar la operatividad del tránsito vehicular mixto, del servicio de transporte público de pasajeros y de los peatones. Asimismo, se presentó el ortomosaico generado mediante software especializado para el diseño de planos.
- La MPT planteó la posibilidad de considerar la Av. Juan Pablo II como alternativa para el piloto, toda vez que a la fecha no se ha otorgado autorización de operación a la única ruta de colectivos planificada para dicha vía, precisando que la misma presenta condiciones para poder implementar el piloto carril bus. En ese sentido, la DFPM solicitó información clave para su evaluación, como datos estáticos, grabación del recorrido, videos y fotos con drone del tramo comprendido entre el Óvalo El Papal y la Av. Jesús de Nazareth. En ese sentido, la MPT coordinará con el área de Imagen de SEGAT la disponibilidad del drone para la captura de imágenes y videos sobre la Av. Juan Pablo II, con el propósito de contar con material gráfico que facilite una mejor evaluación técnica de dicha vía.



PERÚ

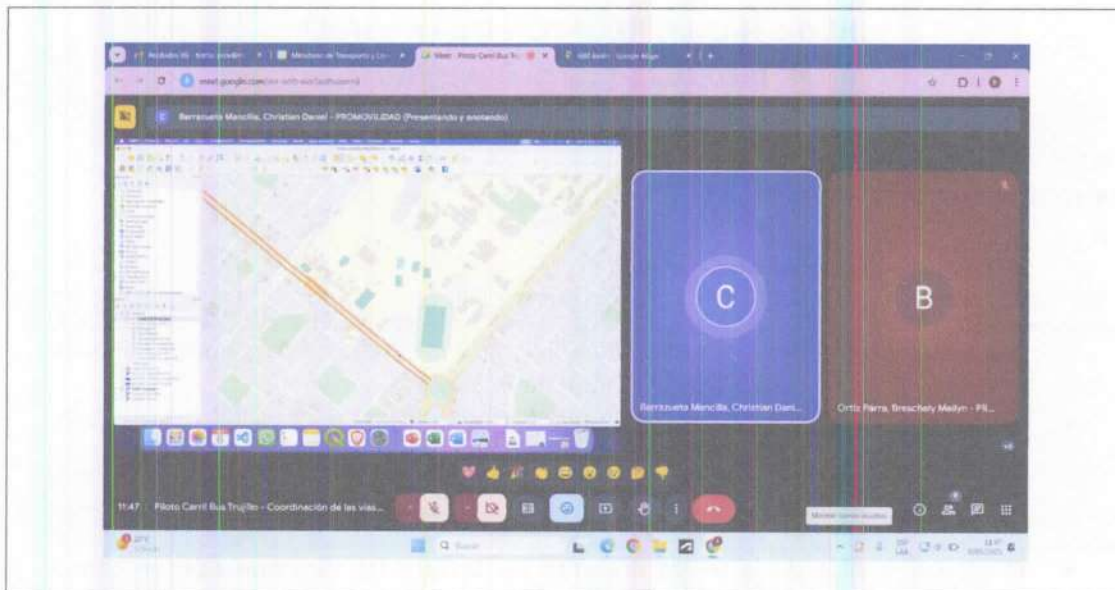
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"



CONCLUSIONES

1. El equipo técnico de PROMOVIDAD y la MPT concluyeron satisfactoriamente las inspecciones en campo de las 8 vías, identificando a la Av. América Oeste como una opción prioritaria para la implementación del piloto carril bus.
2. La MPT coordinará con la Gerencia de Obras Públicas a fin de realizar los trabajos de mantenimiento y/o mejoramiento de la calzada en la Av. América Oeste.
3. Se identificaron problemas específicos en la Av. América Oeste en el tramo Óvalo El Papal hasta Av. Jesús de Nazareth, los cuales deberán ser considerados en el diseño de la intervención. Además, se recolectó información mediante videos con drone y un ortomosaico que será utilizado como insumo técnico para la elaboración de los planos de diseño.
4. La MPT recopilará la siguiente información de campo: datos estáticos, grabación de la vía a pie donde se muestre el estado de la infraestructura, dispositivos de control de tránsito, accesos a predios (estacionamientos), estacionamientos en la vía pública, entre otros; videos y fotos con drone del tramo comprendido entre el Óvalo El Papal y la Av. Jesús de Nazareth.
5. Se resaltó la importancia de contar con registros operativos del tráfico del tramo propuesto en la Av. Juan Pablo II, para esto la MPT coordinará el uso de drone con el área de Imagen de SEGAT.



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

TAREAS / COMPROMISOS	RESPONSABLE	FECHAS
La MPT se encuentra de acuerdo con la entrega de la información requerida en los ítems descritos en las conclusiones del presente.	MPT	16/05/2025

REGISTRO DE ASISTENCIA					
Nombres /Apellidos		Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	-
2	Amelia Guadalupe Vergaray Escobar	MPT	Especialista de la Gerencia de Proyectos TMT - MPT	932984800	-
3	Brando André Acosta García	MPT	Técnico de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial	-	-
4	Williams Ventura Gonzales	GIZ	Asesor técnico	-	-
5	Roger Williams Moscol Moncada	GIZ	Asesor técnico	997842966	-
6	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	-
7	Christian Daniel Barrazueta Mancilla	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	-
8	Breschely Mailyn Ortiz Parra	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	929809500	-





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 002-2025 (Carril Bus –Trujillo)

FECHA Y HORA : 12/06/2025 Hora: 03:00 pm
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual X Mixta ___
LUGAR : ___

AGENDA

- Exposición por parte de PROMOVIDAD sobre los trabajos de campo a realizar en conjunto con la Municipalidad Provincial de Trujillo (línea base – Piloto Carril Bus Trujillo), así también como el dimensionamiento del personal requerido para el desarrollo del mismo.

DESARROLLO

- El equipo técnico de la DFPM presentó la cantidad de personal necesario para la recolección de datos de Línea base para los 02 ejes propuestos para la implementación de la estrategia de Piloto Carril Bus:

Av. América Oeste (Tramo Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego)

N°	TIPO DE ENCUESTA CUANTITATIVA	PUNTOS DE ENCUESTA	CANTIDAD DE PERSONAL X P.E.	CANTIDAD DE PERSONAL	OTROS DATOS
1	Ocupación visual (*)	2	2	4	2XSENTIDO
2	Aforo vehicular (*)	2	2	4	2XSENTIDO
3	Subida y bajada de pasajeros (*)	6	1	6	1XPARADERO
4	Velocidades (vehículo flotante - gps) (**)	2	1	2	1XSENTIDO X TIPO VEHICULO (PUBLICO Y PRIVADO)
TOTAL PERSONAL ENCUESTADOR				16	

(*) Encuesta impresa y llenada a mano.

(**) Se necesita 2 unidades vehiculares con chofer, en el horario de desarrollo de encuestas.

Av. Juan Pablo II (Tramo Ovalo Papal – Av. Jesus de Nazareth)

N°	TIPO DE ENCUESTA CUANTITATIVA	PUNTOS DE ENCUESTA	CANTIDAD DE PERSONAL X P.E.	CANTIDAD DE PERSONAL	OTROS DATOS
1	Ocupación visual (*)	2	2	4	2XSENTIDO
2	Aforo vehicular (*)	2	2	4	2XSENTIDO
3	Subida y bajada de pasajeros (*)	10	1	10	1XPARADERO
4	Velocidades (vehículo flotante - gps) (**)	2	1	2	1XSENTIDO X TIPO VEHICULO (PUBLICO Y PRIVADO)
TOTAL PERSONAL ENCUESTADOR				20	

(*) Encuesta impresa y llenada a mano.

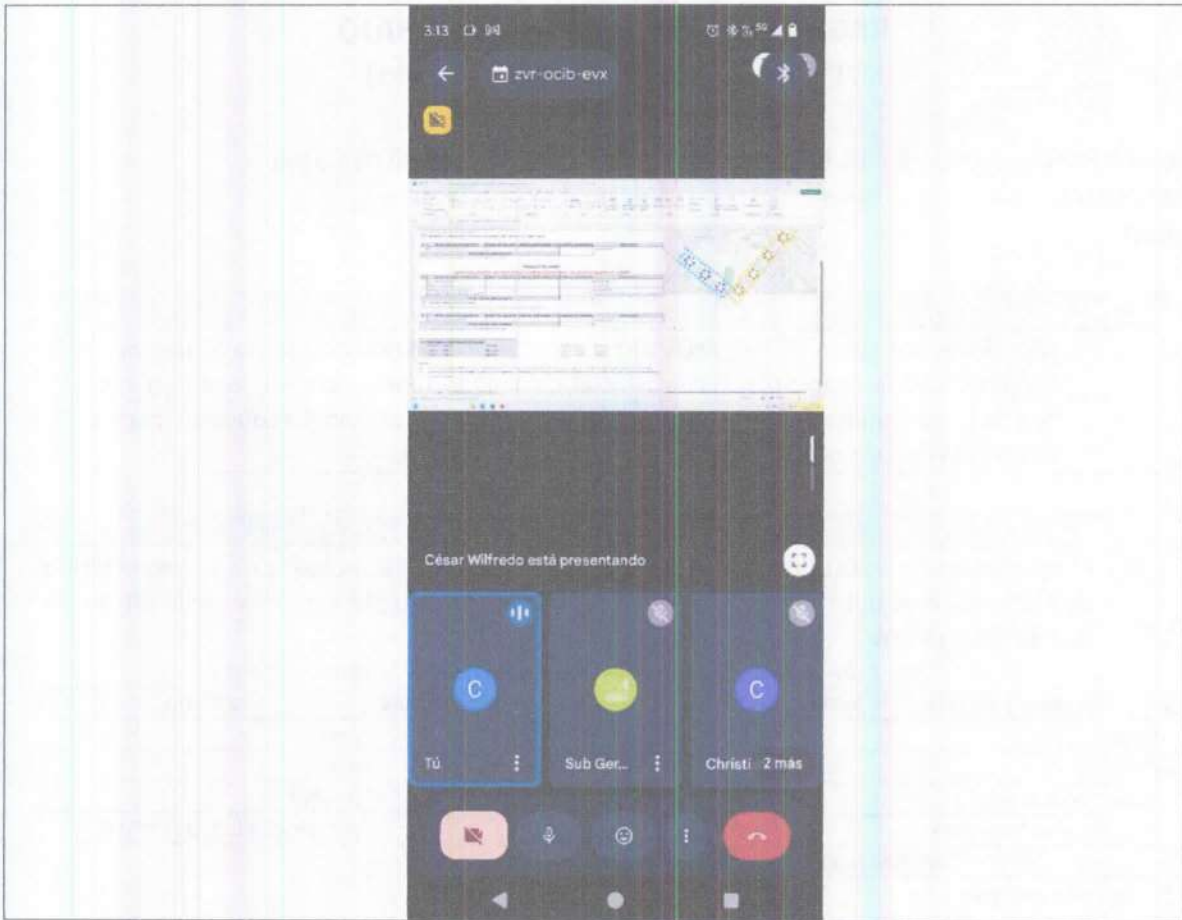
(**) Se necesita 2 unidades vehiculares con chofer, en el horario de desarrollo de encuestas.

- Se recomendó que, en caso de que la MPT tenga dificultades para disponer de las 36 personas requeridas para la recolección de la línea base, los trabajos puedan realizarse en dos días, a fin de asegurar datos confiables.
- Se propuso realizar la comisión de servicios para la recolección de datos los días 25, 26 y 27 del presente mes.
- La MPT indicó que estará gestionando la disponibilidad del personal de campo y brindará una respuesta hasta el martes 17 del presente mes, fecha en la que también se realizará la próxima reunión virtual de coordinación a las 3:00 p. m.
- Asimismo, la MPT pondrá a disposición la movilidad de TMT para los trabajos de GPS durante la recolección de datos.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"



CONCLUSIONES		
1.	Se acordó que, ante las limitaciones de personal que tiene la MPT, la recolección de datos de línea base se podrá realizar en dos días, uno por vía, para priorizar la calidad y confiabilidad de los datos.	
2.	La comisión de servicios para la recolección de datos de la línea base se ha propuesto tentativamente para los días 25, 26 y 27 del presente mes (1 día de capacitación y 2 días de toma de información de campo).	
3.	La MPT confirmará la disponibilidad del personal de campo en la próxima reunión de coordinación que será el 17 del presente mes a las 03:00 pm.	
4.	La MPT facilitará la movilidad de TMT para las labores de recolección de datos de GPS durante el viaje de comisión de PROMOVILIDAD.	
5.	Queda pendiente la coordinación para la realización de las encuestas de campo, las mismas que serán realizadas por el personal de la MPT.	

TAREAS / COMPROMISOS	RESPONSABLE	FECHAS
Próxima reunión de coordinación para el viaje de comisión de recolección de datos de la línea base.	DFPM - PROMOVILIDAD	17/06/2025





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE ASISTENCIA				
	Nombres /Apellidos	Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871
4	Jill Velezmoro	GIZ	Asesor técnico	-
5	Roger Williams Moscol Moncada	GIZ	Asesor técnico	997842966
6	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355
7	Christian Daniel Barraqueta Mancilla	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 003-2025 (Carril Bus – MPT)

FECHA Y HORA : 19 / 06 / 2025 Hora: 04:00 pm
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual Mixta ___
LUGAR : ___

AGENDA

- Coordinación del dimensionamiento del personal de campo para los trabajos de línea base que se realizarán durante la comisión de servicio a Trujillo.

DESARROLLO

- La MPT indicó que no podrá contar con la cantidad de personal requerido para los trabajos de campo, por lo que GIZ precisa que podrían apoyar con cámaras de video para filmar el tránsito y transporte en las vías materia de evaluación.
- PROMOVILIDAD puntualizó que las cámaras podrían usarse de apoyo para las encuestas de aforo vehicular y subida-bajada de pasajeros, pero para las encuestas de ocupación visual, velocidad (GPS) y de percepción de usuarios, la MPT tendría que disponer de personal para la toma de las mismas.
- En ese sentido, la MPT dispondrá de 8 personas por día, para los 2 días donde se realizarán las encuestas de campo en las Avenidas América Oeste y Juan Pablo II, además de una camioneta con chofer para realizar el GPS, personal con equipos para instalar las cámaras de video y personal de serenazgo para cuidar las cámaras de video instaladas en campo.
- PROMOVILIDAD capacitará al personal de la MPT que realizará las encuestas de ocupación visual y velocidades (gps), quedando la realización de la encuesta de percepción del usuario para una fecha posterior.
- Asimismo, se realizará una inspección en conjunto con la MPT en ambas vías materia de evaluación para determinar las ubicaciones donde se instalarán las cámaras de video e instalarlas en la Av. América Oeste, que será la primera vía donde se realizarán los trabajos a 3 turnos desde las 06:30hrs hasta las 20:30hrs., para posteriormente instalarlas en la Av. Juan Pablo II.
- PROMOVILIDAD llevará a cabo pruebas técnicas a las cámaras proporcionadas por GIZ para asegurar su adecuado funcionamiento y garantizar la calidad de las grabaciones durante la comisión de servicios a Trujillo en el marco de la recolección de la línea base del piloto Carril Bus.
- PROMOVILIDAD comunicará a la MPT las fechas definitivas para la comisión de servicios a Trujillo, en el marco de la recolección de datos de la línea base.



PERÚ

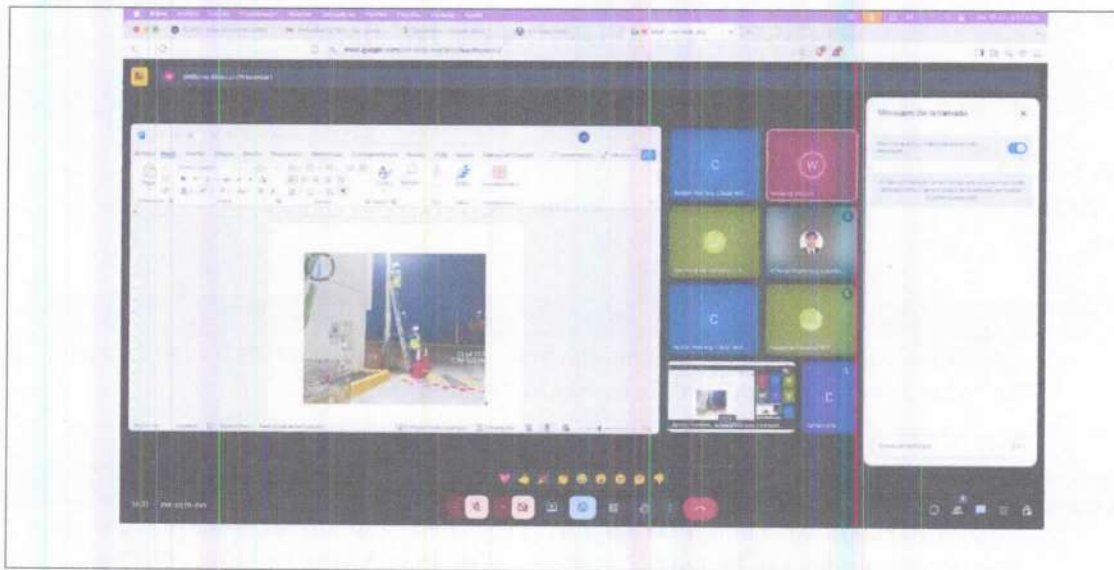
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"



CONCLUSIONES

1. La recolección de datos de línea base de encuestas de aforo vehicular y subida-bajada de pasajeros se realizará mediante cámaras de video proporcionadas por la GIZ, en dos días para priorizar la calidad y confiabilidad de los datos.
2. La MPT dispondrá de 8 personas por día para los trabajos de campo en ambas vías, así como una camioneta con chofer, personal técnico para instalación y desinstalación de cámaras y serenazgo para su resguardo.
3. PROMOVILIDAD realizará pruebas a las cámaras proporcionadas por GIZ para garantizar su operatividad durante la recolección de datos en la comisión de servicios a Trujillo.
4. PROMOVILIDAD comunicara a la MPT la fecha para el viaje de comisión a Trujillo para la recolección de datos de línea base.

REGISTRO DE ASISTENCIA

Nombres /Apellidos		Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	-
2	Alfonso Francisco	MPT	Técnico de la Gerencia de Transporte, Transito y Seguridad Vial - GTTSV	-	-
3	Roger Williams Moscol Moncada	GIZ	Asesor técnico	997842966	-
4	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	-
5	Christian Daniel Barrazueta Mancilla	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	-





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 004-2025 (Carril Bus – MPT)

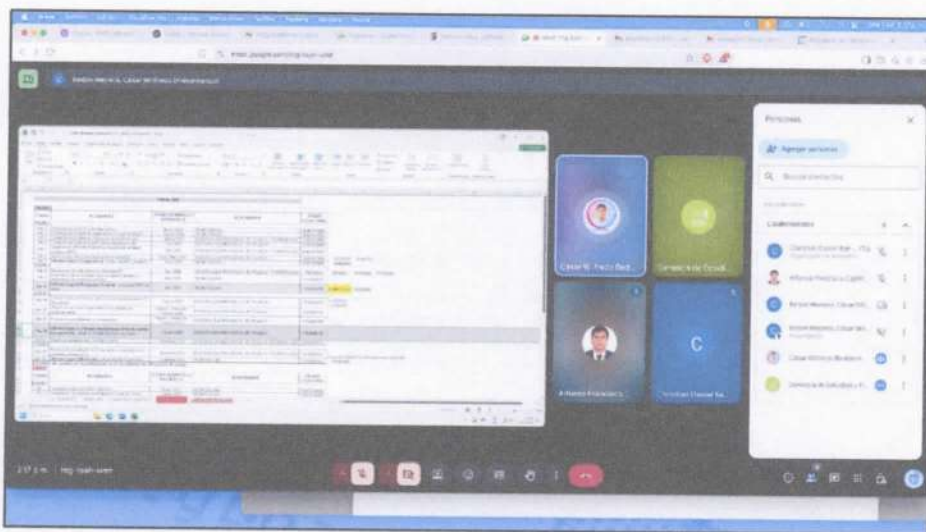
FECHA Y HORA : 02/07/2025 Hora: 02:00 pm
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual X Mixta ___
LUGAR : ___

AGENDA

- Presentación de la actualización del cronograma de trabajos para la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo

DESARROLLO

- PROMOVILIDAD presentó a los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) la actualización de los hitos y fechas correspondientes a las actividades programadas para la estrategia Carril Bus (piloto) en la ciudad de Trujillo. Asimismo, se explicó en detalle cada una de las actividades previstas, así como los documentos que deberán ser remitidos tanto por PROMOVILIDAD como por la MPT hasta la puesta en operación de la estrategia.
- La MPT manifestó su conformidad con la actualización presentada, señalando que no tenía observaciones ni inconvenientes respecto a las nuevas fechas y actividades programadas.
- La MPT informó que la emisión de la autorización para la implementación del piloto podría demorar más de 15 días.
- PROMOVILIDAD comunicará a la MPT las fechas definitivas para la comisión de servicios a la ciudad de Trujillo, en el marco de la recolección de datos para la línea base. Tentativamente, por confirmar, las fechas propuestas son 9, 10 y 11 de julio de 2025.





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

CONCLUSIONES

1. Se validó la actualización del cronograma de actividades para el desarrollo de la estrategia Carril Bus (piloto) en la ciudad de Trujillo, incluyendo hitos, fechas y actividades a desarrollar hasta la puesta en operación de la mencionada estrategia.
2. La MPT expresó su conformidad con la actualización del cronograma presentado por PROMOVIDAD.
3. PROMOVIDAD confirmará a la MPT las fechas propuestas para el viaje de comisión a Trujillo para la recolección de datos de línea base.

REGISTRO DE ASISTENCIA

Nombres /Apellidos		Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	-
2	Alfonso Francisco	MPT	Técnico de la Gerencia de Transporte, Transito y Seguridad Vial - GTTSV	-	-
3	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	-
4	Christian Daniel Barrazueta Mancilla	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	-



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO
N° 005-2025 (Carril Bus – MPT)

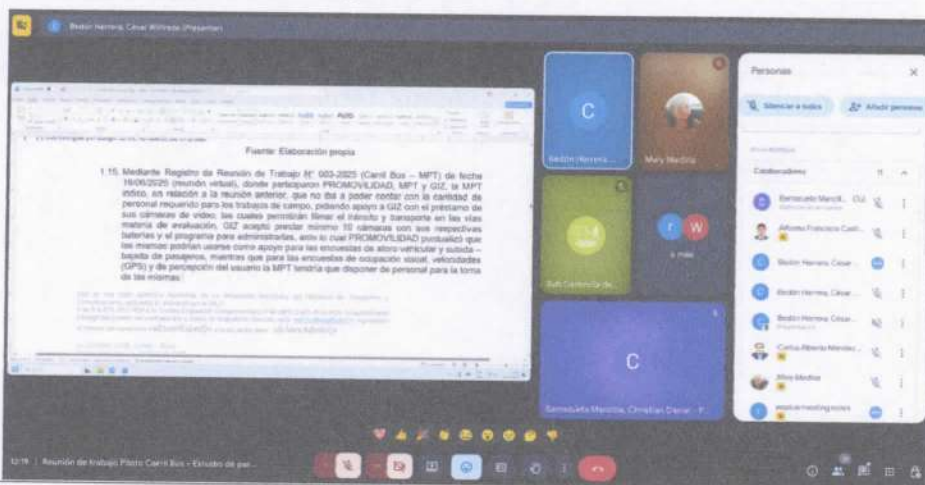
FECHA Y HORA : 25/08/2025 Hora: 12:00pm.
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual _X_ Mixta ___
LUGAR : ___

AGENDA

Coordinación de los trabajos y requerimiento de personal y logística para el segundo viaje de comisión en relación a la evaluación para la implementación de la estrategia "Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo".

DESARROLLO

- La Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) designará un total de 8 personas, pertenecientes a Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT) y la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (GTTSV), en 3 turnos durante los 2 días de trabajo, para las actividades de recolección de datos de campo. El Ing. Carlos Méndez será el encargado de proporcionar los correos y los datos del personal.
La MPT designará personal y equipos para la instalación de 10 cámaras de video, durante los días de comisión.
TMT proporcionará una movilidad y conductor para realizar las mediciones de tiempo de viaje y velocidad de operación con equipo GPS durante los 2 días de trabajo de campo.
El primer día de la comisión se realizará la capacitación al personal de la MPT que recopilará los indicadores de línea base, la misma se llevará a cabo en las instalaciones de TMT.
La MPT gestionará el apoyo del personal de seguridad ciudadana, durante los días de comisión, para el resguardo de las 10 cámaras de video, 1 drone y personal de la MPT, PROMOVIDAD y GIZ que realizará los trabajos de campo.
TMT coordinará la participación de la Subgerente de Mantenimiento de Obras Públicas de la MPT y otras unidades orgánicas que se requiera para la inspección de campo, a fin de que identifiquen y registren las zonas, en las Av. América Oeste y la Av. Juan Pablo II, que necesitan un mantenimiento en la infraestructura vial para posteriormente ejecutarlo.
Se acordó realizar una reunión con el área de semáforos de la MPT para coordinar una propuesta de optimización semafórica en las vías comprendidas para el piloto, esto durante los días de comisión.
Se acordó agendar una próxima reunión para el jueves 28/08/2025, de 12:00 a 1:00 p.m., a fin de ultimar detalles previos a la semana del viaje de comisión.





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONCLUSIONES

1. La MPT y TMT han mostrado un compromiso claro en la colaboración y la disposición de recursos humanos y logísticos para llevar a cabo las actividades de recolección de datos con la designación de 8 personas, el personal y equipos para la instalación de las cámaras de video, el vehículo y conductor para realizar el GPS.
2. El primer día de la comisión se capacitará a los funcionarios de la MPT que realizarán los trabajos de campo.
3. La MPT gestionará una reunión con el área de semáforos de la MPT, a fin de que se lleve a cabo durante los días de comisión.
4. TMT coordinará la participación de la Subgerente de Mantenimiento de Obras Públicas de la MPT y otras unidades orgánicas que se requiera para la inspección de campo, a fin de que identifiquen y registren las zonas, en las Av. América Oeste y la Av. Juan Pablo II, que necesiten un mantenimiento en la infraestructura vial para posteriormente ejecutarlo.
5. Se programó una próxima reunión para el jueves 28/08/2025, de 12:00 a 1:00 p.m., a fin de ultimar detalles previos a la semana del viaje de comisión.

REGISTRO DE ASISTENCIA

	Nombres /Apellidos	Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	-
2	Carlos Alberto Méndez	MPT	Jefe Área Técnica de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial - GTTSV	-	-
3	Brando André Acosta García	MPT	Técnico de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial - GTTSV		
4	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	-
5	Christian Daniel Barraqueta Mancilla	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	-
6	Roger Williams Moscol Moncada	GIZ	Asesor Técnico	997842966	-
7	Williams Ventura Gonzales	GIZ	Asesor Técnico	-	-





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 006-2025 (Carril Bus – MPT)

FECHA Y HORA : 12/09/2025 Hora: 14:00hrs.
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual X Mixta ___
LUGAR : ___

1. AGENDA

- Coordinación con los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) para la realización de los trabajos de campo en la Av. América Oeste, como parte de las actividades que se vienen realizando para la evaluación de la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo.

2. DESARROLLO

PROMOVILIDAD presentó la programación de los trabajos de campo a ser realizados por el personal y con la logística de la MPT en la Av. América Oeste, el día viernes 19 de setiembre de 2025, en el horario de las 12:00hrs. a las 14:00hrs. el cual se detalla a continuación:

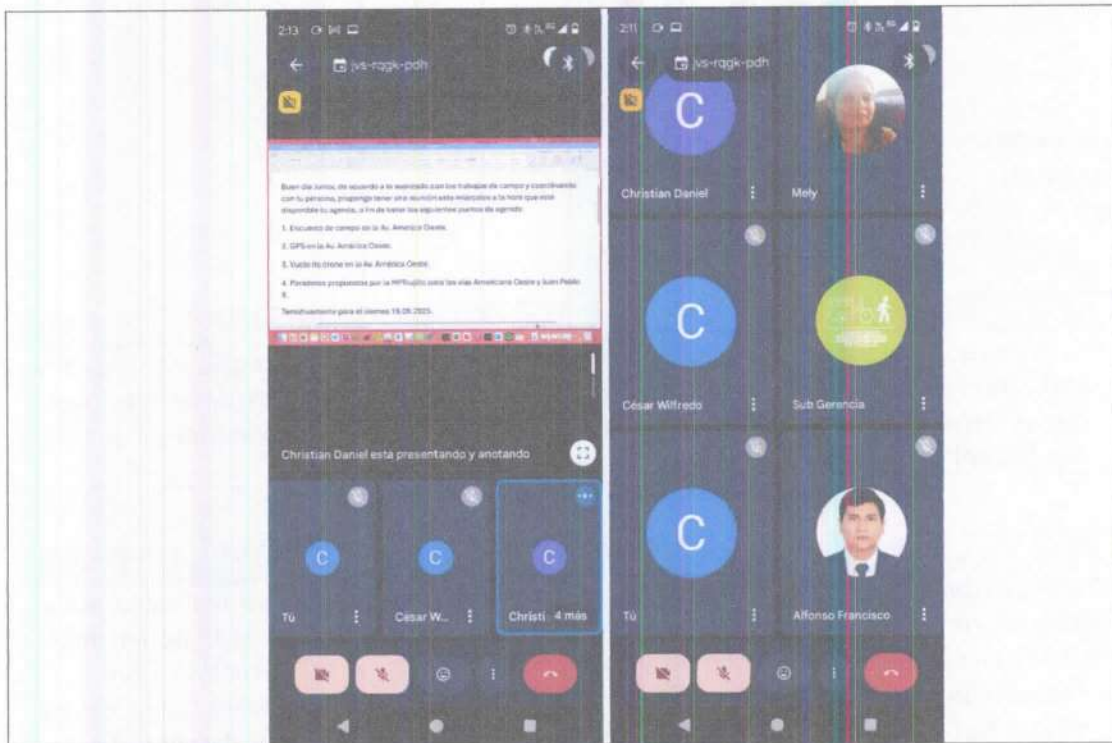
- Encuesta de ocupación visual (frecuencia y demanda), la misma se realizará con un equipo mínimo de 6 personas (3 por sentido de circulación) durante todo horario descrito, el punto donde se realizará la encuesta será en la puerta de la I.E. Rafael Narváez Cadenillas, altura de la Av. América Oeste cruce con la Ca. 44. Se sugirió que el personal asignado sea el mismo que participó en la recolección de datos en las fechas 2 y 3 de setiembre de 2025, dado que ya ha sido capacitado y conoce la metodología de trabajo de campo.
- Recopilación de datos con dispositivos GPS (velocidad, tiempo de viaje y demoras), el mismo se realizará sobre la Av. América Oeste, tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, para lo cual se utilizará teléfonos celulares (Android o Apple), PROMOVILIDAD realizará una capacitación virtual con el personal de la MPT designado para este trabajo, a fin de brindar las indicaciones correspondientes; el mismo se realizará durante todo horario descrito, toda vez que se tomarán varias muestras, cuyo detalle se brindará en la reunión antes descrita.
- Vuelos de dron (video), el mismo se realizará sobre la Av. América Oeste, tramo: Ovalo Papal – Av. Antenor Orrego, en el horario de las 12:45hrs. a las 13:15hrs. (media hora de vuelo y video), con el objetivo de registrar el comportamiento del tránsito peatonal y vehicular, así también como la salida y recojo de estudiantes de los centros de estudio, y el uso de los paraderos de transporte público de pasajeros. La MPT gestionará las coordinaciones necesarias con el área de Imagen Institucional para el desarrollo del trabajo con dron.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"



3. CONCLUSIONES

1. La MPT realizará la encuesta de ocupación visual en la Av. América Oeste con un equipo mínimo de seis personas (tres por sentido), priorizando al personal previamente capacitado por PROMOVILIDAD el día lunes 1 de setiembre de 2025.
2. LA MPT de forma paralela, efectuará el levantamiento de datos con GPS en la misma vía y horario, utilizando teléfonos celulares; PROMOVILIDAD capacitará mediante reunión virtual al personal designado por la MPT.
3. La MPT ejecutará los vuelos de dron durante media hora para registrar en video el comportamiento de la zona de estudio durante la salida de estudiantes.
4. La MPT realizará todos los trabajos de campo de acuerdo a lo detallado en el ítem 2 "DESARROLLO" del presente registro de reunión.
5. Los funcionarios de la MPT aprueban la programación de los trabajos de campo y quedan conformes con el presente registro de reunión.

4. REGISTRO DE ASISTENCIA

	Nombres /Apellidos	Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	VIRTUAL
4	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	VIRTUAL
5	Christian Barrazueta	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	VIRTUAL
6	Raúl Reyes Ramírez	PROMOVILIDAD	Coordinador de ciudad	991979726	VIRTUAL





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional
de Transporte
Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 007-2025 (Carril Bus – MPT)

FECHA Y HORA : 13/10/2025 Hora: 15:00hrs.
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual X Mixta ___
LUGAR : ___

1. AGENDA

Presentación a los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) la propuesta de diseño de dispositivos de control de tránsito de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, en los tramos de vía correspondiente, para la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo.

2. DESARROLLO

PROMOVILIDAD presentó a la MPT la propuesta técnica de *diseño de dispositivos de control de tránsito* (señalización de tránsito) para el Carril Bus (piloto) de las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II. A continuación, se destacan los principales acuerdos y aspectos técnicos abordados durante la reunión:

- El carril bus se ubicará en el carril derecho de ambas vías.
- Contará con la leyenda de "SOLO BUS" al inicio de cada cuadra, en el ingreso al carril.
- Con una línea continua (izquierda) y otra discontinua (derecha), ambas juntas, la continua no permitirá el ingreso del carril izquierdo al derecho y la discontinua permitirá la incorporación del carril derecho al izquierdo, permitiendo este último el sobrepaso controlado de las unidades vehiculares que brindan el servicio de transporte público de pasajeros y su incorporación al inicio de cada cuadra, así como el ingreso (desde el inicio de cada cuadra) y salida de vehículos particulares desde las cocheras de los predios (del carril derecho al izquierdo).
- Flechas de incorporación del carril izquierdo al derecho (carril bus) para el giro a la derecha en las vías transversales por parte del tránsito de vehículos privados. Asimismo, se consideró otra señalización horizontal.
- La señal vertical R-55A "VÍA SEGREGADA PARA BUSES", establece los carriles o vías exclusivas para el tránsito de buses. Asimismo, se consideró otras señales verticales.
- En la Av. América Oeste, se instaló señalización de zonas escolares seguras, considerando la presencia de dos instituciones educativas identificadas en campo:
 - I.E. Rafael Narváez Cadenillas.
 - I.E.P. María Auxiliadora.
- En la Av. Juan Pablo II, ante la existencia de bahías exclusivas, antes y después de las 3 puertas de ingreso a la Universidad Nacional de Trujillo (total 6 bahías), se consideró el uso de las que se encuentran antes como PARADEROS y las se encuentran después como zonas de embarque y desembarque de autos y taxis, complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente. Asimismo, de las 3 puertas solo 1 se encuentra semaforizada; por lo cual, para las otras 2 puertas, la propuesta contempla la implementación de 4 reductores de velocidad, 2 en cada puerta, ubicadas 1 por cada sentido de circulación.





PERÚ

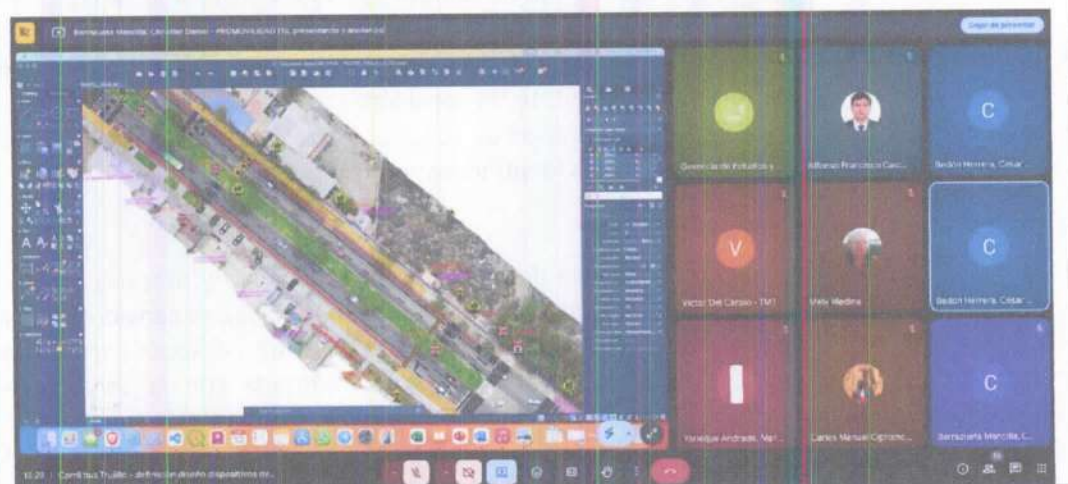
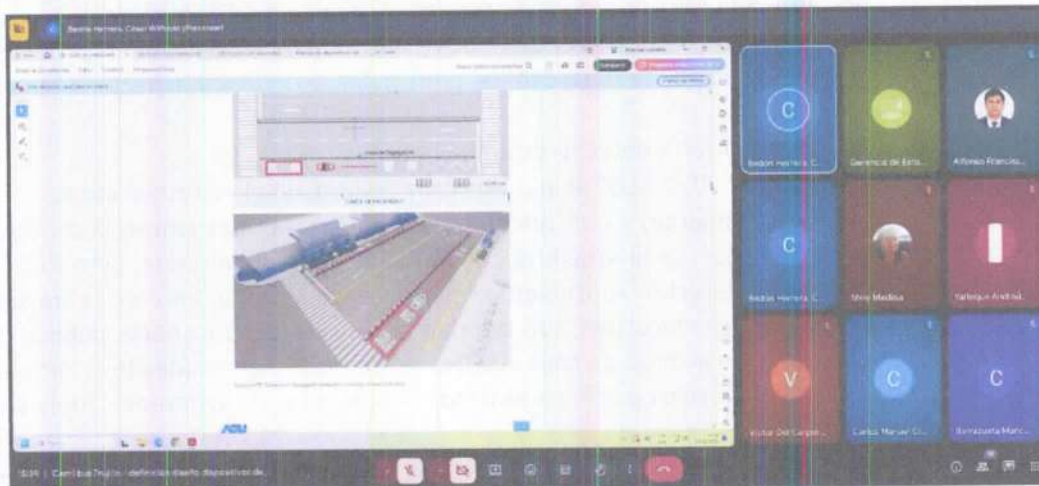
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- La propuesta contempla la implementación de paraderos para el servicio de transporte público de pasajeros: 4 en la Av. América Oeste (2 por cada sentido de circulación) y 8 en la Av. Juan Pablo II (4 por sentido de circulación). Asimismo, se propuso el uso diferenciado de las bahías ubicadas antes y después de cada puerta de la Universidad Nacional de Trujillo (UNT): la primera bahía funcionará como paradero exclusivo del transporte público y la segunda bahía será destinada al embarque y desembarque de autos y taxis, complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente.
- La ubicación de los paraderos fue coordinada con MPT quienes precisaron los puntos exactos, toda vez que ellos vienen trabajando una ordenanza que determinará los puntos de paraderos en la ciudad de Trujillo.
- Se precisa una vez más realizar el mantenimiento de las calzadas y reductores de velocidad tipo circular existentes en ambas vías, con el fin de garantizar su adecuado funcionamiento.
- Los funcionarios de la MPT validaron los diseños de las propuestas trabajadas entre las 3 instituciones: PROMOVILIDAD, MPT y la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional - GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

3. CONCLUSIONES

1. Los funcionarios de la MPT validaron los diseños de las propuestas trabajados entre ambas instituciones para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.
2. La MPT remitirá la propuesta al Despacho de Alcaldía para las gestiones y coordinaciones necesarias para la implementación y puesta en operación del Carril Bus (piloto).

4. REGISTRO DE ASISTENCIA

	Nombres /Apellidos	Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Víctor Hugo del Carpio	MPT	Gerente General de TMT - MPT	956922944	VIRTUAL
2	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	VIRTUAL
3	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	VIRTUAL
4	Christian Barrazueta Mancilla	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	VIRTUAL





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional
de Transporte
Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 008-2025 (Carril Bus – MPT)

FECHA Y HORA : 17/10/2025 Hora: 16:00hrs.
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual X Mixta ___
LUGAR : ___

1. AGENDA

Presentación al funcionario de la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ) la propuesta de diseño de dispositivos de control de tránsito de la Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, en los tramos de vía correspondiente, para la implementación de la estrategia de Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo.

2. DESARROLLO

PROMOVILIDAD presentó a la GIZ la propuesta técnica de diseño de dispositivos de control de tránsito (señalización de tránsito) para el Carril Bus (piloto) de las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II. A continuación, se destacan los principales acuerdos y aspectos técnicos abordados durante la reunión:

- El carril bus se ubicará en el carril derecho de ambas vías.
- Contará con la leyenda de "SOLO BUS" al inicio de cada cuadra, en el ingreso al carril.
- Con una línea continua (izquierda) y otra discontinua (derecha), ambas juntas, la continua no permitirá el ingreso del carril izquierdo al derecho y la discontinua permitirá la incorporación del carril derecho al izquierdo, permitiendo este último el sobrepaso controlado de las unidades vehiculares que brindan el servicio de transporte público de pasajeros y su incorporación al inicio de cada cuadra, así como el ingreso (desde el inicio de cada cuadra) y salida de vehículos particulares desde las cocheras de los predios (del carril derecho al izquierdo).
- Flechas de incorporación del carril izquierdo al derecho (carril bus) para el giro a la derecha en las vías transversales por parte del tránsito de vehículos privados. Asimismo, se consideró otra señalización horizontal.
- La señal vertical R-55A "VÍA SEGREGADA PARA BUSES", establece los carriles o vías exclusivas para el tránsito de buses. Asimismo, se consideró otras señales verticales.
- En la Av. América Oeste, se instaló señalización de zonas escolares seguras, considerando la presencia de dos instituciones educativas identificadas en campo:
 - I.E. Rafael Narváez Cadenillas.
 - I.E.P. María Auxiliadora.
- En la Av. Juan Pablo II, ante la existencia de bahías exclusivas, antes y después de las 3 puertas de ingreso a la Universidad Nacional de Trujillo (total 6 bahías), se consideró el uso de las que se encuentran antes como PARADEROS y las se encuentran después como zonas de embarque y desembarque de autos y taxis, complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente. Asimismo, de las 3 puertas solo 1 se encuentra semaforizada; por lo cual, para las otras 2 puertas, la propuesta contempla la implementación de 4 reductores de velocidad, 2 en cada puerta, ubicadas 1 por cada sentido de circulación.

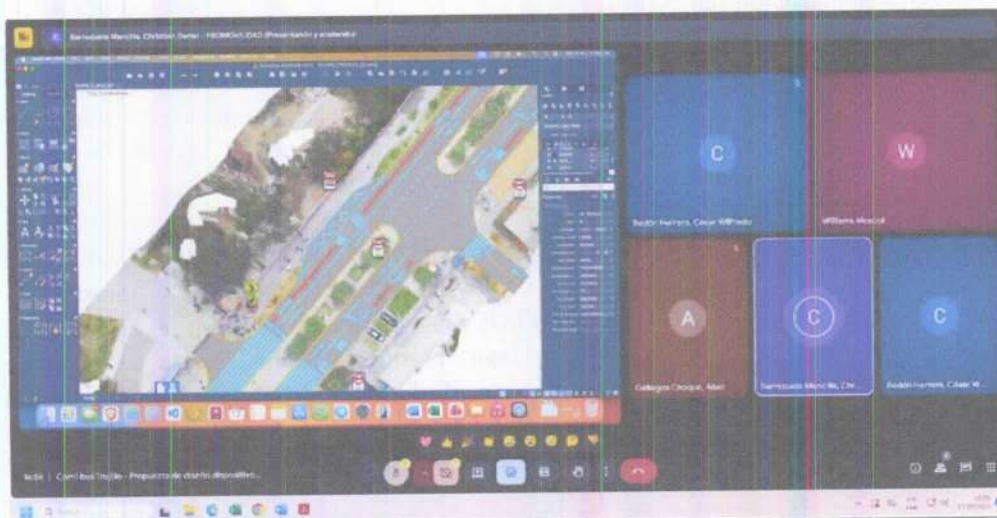
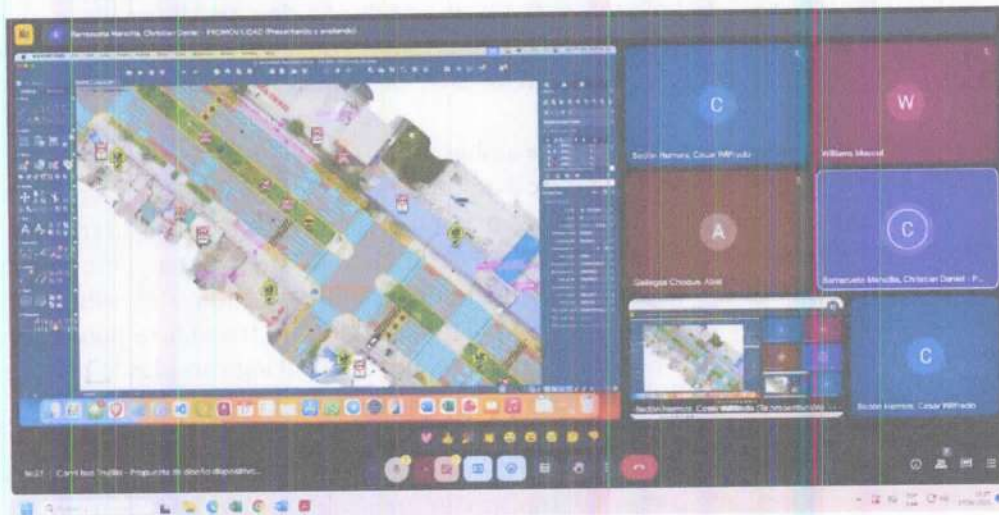




"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- La propuesta contempla la implementación de paraderos para el servicio de transporte público de pasajeros: 4 en la Av. América Oeste (2 por cada sentido de circulación) y 8 en la Av. Juan Pablo II (4 por sentido de circulación). Asimismo, se propuso el uso diferenciado de las bahías ubicadas antes y después de cada puerta de la Universidad Nacional de Trujillo (UNT): la primera bahía funcionará como paradero exclusivo del transporte público y la segunda bahía será destinada al embarque y desembarque de autos y taxis, complementada con la señalización horizontal y vertical correspondiente.
- La ubicación de los paraderos fue coordinada con MPT quienes precisaron los puntos exactos, toda vez que ellos vienen trabajando una ordenanza que determinará los puntos de paraderos en la ciudad de Trujillo.
- Se precisa una vez más realizar el mantenimiento de las calzadas y reductores de velocidad tipo circular existentes en ambas vías, con el fin de garantizar su adecuado funcionamiento.
- El funcionario de la GIZ validó los diseños de las propuestas trabajadas entre las 3 instituciones: PROMOVIDAD, Municipalidad Provincial de Trujillo y GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional
de Transporte
Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

3. CONCLUSION

El funcionario de la GIZ validó los diseños de las propuestas trabajadas entre las 3 instituciones: PROMOVILIDAD, Municipalidad Provincial de Trujillo y GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.

4. REGISTRO DE ASISTENCIA

	Nombres /Apellidos	Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Williams Moscol Moncada	GIZ	Asesor Técnico	997842966	VIRTUAL
2	Abel Gallegos Choque	PROMOVILIDAD	Director de la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad	984700367	VIRTUAL
3	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	VIRTUAL
4	Christian Barraqueta Mancilla	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	VIRTUAL





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Programa Nacional
de Transporte
Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 009-2025 (Carril Bus – MPT)

FECHA Y HORA : 07/11/2025 Hora: 12:00hrs.
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual X Mixta ___
LUGAR : ___

1. AGENDA

Presentación de PROMOVIDAD a los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Trujillo (Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial - GTTSV, y Transportes Metropolitanos de Trujillo - TMT) de la propuesta de "Plan de Socialización y Comunicación" para la implementación de la estrategia Carril Bus (Piloto) en la ciudad de Trujillo.

2. DESARROLLO

PROMOVIDAD presentó a la MPT la propuesta de "Plan de Socialización y Comunicación", elaborada en conjunto con la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ), que corresponde a la implementación de los Carriles Bus (piloto) en las avenidas América Oeste y Juan Pablo II de la ciudad de Trujillo, a fin de obtener los comentarios y aportes que permitan afinar y definir dicho plan. A continuación, se detallan los acuerdos abordados durante la reunión:

- El gerente de la GTTSV consultó acerca de los indicadores operacionales relacionados a la implementación del piloto, PROMOVIDAD precisó que los mismos se sustentan en los resultados de la micro simulación desarrollada para ambas vías.
- El funcionario de Imagen de TMT consultó si PROMOVIDAD asumiría el financiamiento de las acciones de socialización y comunicación del piloto, PROMOVIDAD precisó que la asistencia técnica inicio con el compromiso de la MPT de financiar los gastos que impliquen el desarrollo y ejecución de la estrategia, mientras que PROMOVIDAD financiaría el personal profesional (2 ingenieros y 1 arquitecto), las capacitaciones (encuesta de ocupación visual y manejo de gps) y supervisión de trabajos de campo, las comisiones técnicas (3 comisiones), los equipos (drone, gps y odómetro), la elaboración de informes y estudios técnicos.
- La MPT resaltó la importancia de contar con material audiovisual, tales como videos y renders 3D del piloto, que sirvan como insumo para las acciones de comunicación y difusión de la propuesta.
- PROMOVIDAD remitirá a la MPT la propuesta de "Plan de Socialización y Comunicación" por correo para su revisión y aportes, y los planos de diseño de los 2 carriles bus.
- TMT coordinará la participación de la Oficina General de Imagen Institucional de la MPT y le remitirá la propuesta del plan para su evaluación.
- Se acordó realizar la próxima reunión el martes 11 de noviembre de 2025, a las 10:00 a. m., con los siguientes puntos de agenda:
 - Recibir los aportes de la MPT a la propuesta de plan.
 - A solicitud de TMT, PROMOVIDAD expondrá a la GTTSV los planos de diseño de los 2 carriles bus, a fin de que indiquen sus aportes y los validen.



PERÚ

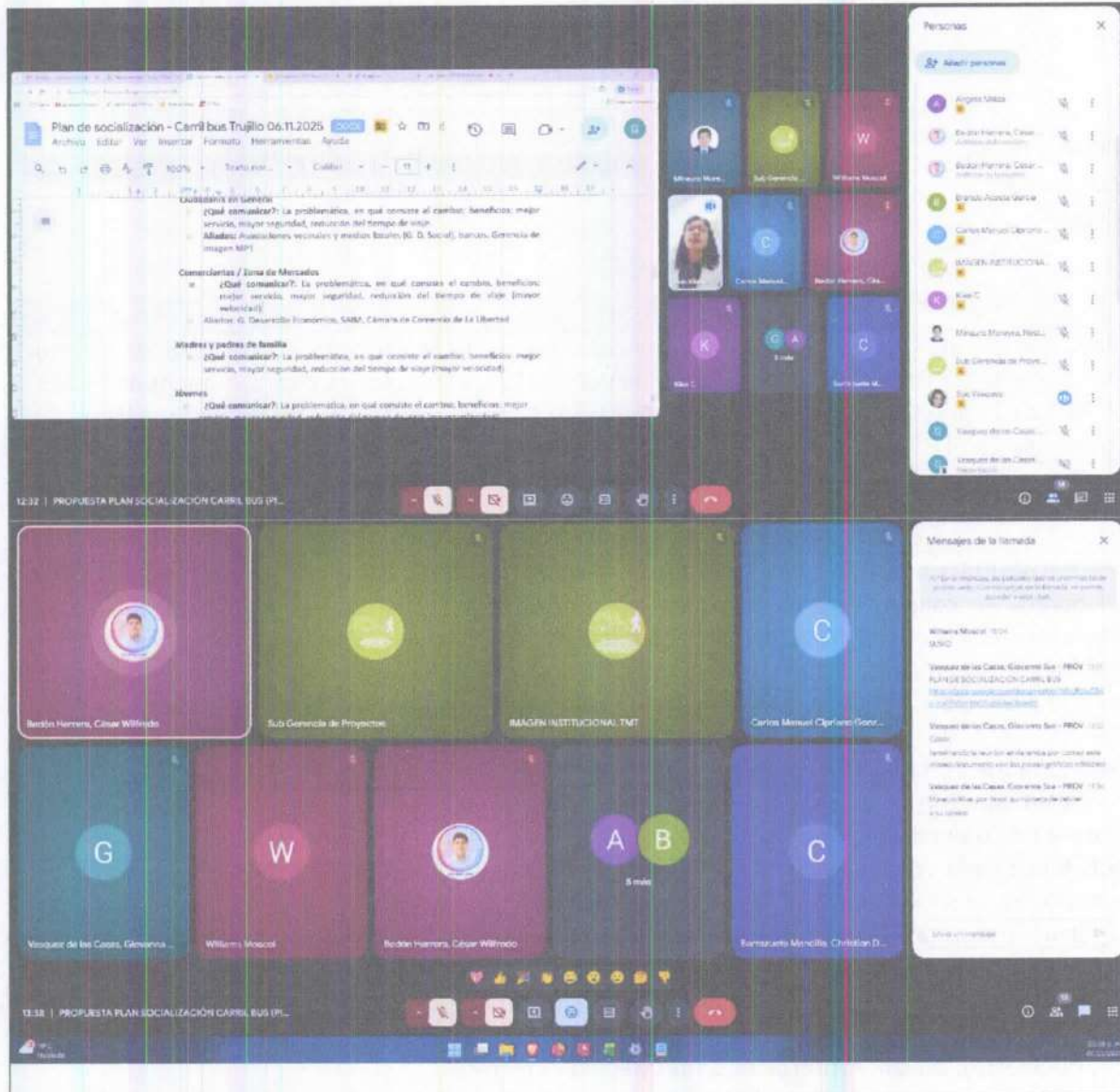
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"



3. CONCLUSIONES

1. PROMOVILIDAD remitirá a la MPT la propuesta de "Plan de Socialización y Comunicación" por correo para su revisión y aportes, y los planos de diseño de los 2 carriles bus.
2. TMT coordinará la participación de la Oficina General de Imagen Institucional de la MPT y le remitirá la propuesta del plan para su evaluación.
3. Se acordó realizar la próxima reunión el martes 11 de noviembre de 2025, a las 10:00 a. m., con los siguientes puntos de agenda:
 - o Recibir los aportes de la MPT a la propuesta de plan.
 - o A solicitud de TMT, PROMOVILIDAD expondrá a la GTTSV los planos de diseño de los 2 carriles bus, a fin de que indiquen sus aportes y los validen.



**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesPrograma Nacional
de Transporte
Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

4. REGISTRO DE ASISTENCIA					
Nombres /Apellidos		Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	VIRTUAL
2	Brando Acosta García	MPT	Técnico Arquitecto de TMT - MPT	932255871	VIRTUAL
3	Franco Aguilar Collantes	MPT	Imagen TMT - MPT	-	VIRTUAL
4	Carlos Manuel Cipriano	MPT	Gerente de la GTTSV - MPT	-	VIRTUAL
5	Enrique Chavez	MPT	Equipo técnico de la GTTSV	-	VIRTUAL
6	Angel Malca	MPT	Equipo técnico de la GTTSV	-	VIRTUAL
7	Roger Williams Moscol Moncada	GIZ	Asesor técnico	997842966	VIRTUAL
8	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	VIRTUAL
9	Christian Barraqueta	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	VIRTUAL
10	Sue Vásquez	PROMOVILIDAD	Comunicaciones - PROMOVILIDAD	912737094	VIRTUAL
11	Néstor Minauro Moreyra	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	969025420	VIRTUAL



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

REGISTRO DE REUNIÓN DE TRABAJO N° 010-2025 (Carril Bus – MPT)

FECHA Y HORA : 11/11/2025 Hora: 10:00hrs.
MODALIDAD : Presencial ___ Virtual Mixta ___
LUGAR : ___

1. AGENDA

1. Recibir los aportes de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT), representada por Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT) y la Gerencia de Transportes, Tránsito y Seguridad Vial (GTTSV), a la propuesta del **"Plan de Socialización y Comunicación" de los 2 Carriles bus (Piloto) de Trujillo.**
2. Presentar, a solicitud de TMT, la propuesta de los diseños de dispositivos de control de tránsito para los 2 Carriles Bus (piloto) a la GTTSV, a fin de que valide los mismos.

2. DESARROLLO

Se cumplió con el desarrollo de todos los puntos de agenda. A continuación, se detallan los principales acuerdos alcanzados durante la reunión:

1. El responsable de Imagen Institucional de TMT presentó sus aportes a la propuesta del Plan, indicó lo siguiente:
 - 1.1. Sus sugerencias son principalmente de forma.
 - 1.2. Resaltó que el plan se encuentra bien estructurado y con un contenido completo para su difusión al público en general.
 - 1.3. Manifestó su preocupación respecto a la disponibilidad de recursos destinados a este componente del piloto.
 - 1.4. Señaló la importancia de contar con recursos audiovisuales en 3D que muestren la operación de los carriles bus.
 - 1.5. Propuso incorporar a medios de televisión local como aliados estratégicos (media partners) para facilitar la difusión del piloto de manera más amplia y rápida.
 - 1.6. Finalmente, indicó que el plan será remitido a la Gerencia de Imagen Institucional de la MPT para su validación.
2. PROMOVIDAD se comprometió a remitir la propuesta de plan actualizada, incorporando los aportes recibidos en la presente reunión de trabajo.
3. PROMOVIDAD presentó y expuso el trabajo realizado en la elaboración de los diseños de dispositivos de control de tránsito para los 2 Carriles Bus (piloto) en las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los cuales, entre otros, contemplan los siguientes detalles técnicos:
 - 3.1. Los Carriles Bus se ubicarán en el carril derecho de ambas vías y contará con la leyenda "SOLO BUS" y la señal vertical R-55A "vía segregada para buses" al inicio de cada cuadra.
 - 3.2. Los Carriles Bus contarán con una línea continua (lado izquierdo) y una línea discontinua (lado derecho), ambas juntas: la continua restringirá el ingreso del carril izquierdo al derecho, mientras que la discontinua permitirá la maniobra de adelantamiento o traspaso controlado de los buses y la salida de vehículos particulares desde las cocheras.





- 3.3. Se incluirán flechas de incorporación del carril contiguo, de tránsito mixto, al carril bus, esto solo estará permitido para los conductores que tengan como destino las vías transversales, para lo cual deberán realizar el giro a la derecha una vez que lleguen a la intersección.
- 3.4. En la Av. América Oeste, se complementará la señalización existente de zona escolar, debido a la presencia de las instituciones educativas Rafael Narváez Cadenillas y María Auxiliadora. Asimismo, se consideró 4 paraderos, 2 por sentido de circulación, cuya ubicación fue definida por la MPT en concordancia con el proyecto que vienen elaborando para la determinación de la ubicación de los paraderos en la ciudad de Trujillo.
- 3.5. En la Av. Juan Pablo II, existen 6 bahías al lado derecho de la vía y solo se ubican en el sentido norte - sur, antes y después de cruzar cada una de las 3 puertas de ingreso a la Universidad Nacional de Trujillo (UNT), las que se ubican antes de cruzar las puertas tendrán un diseño de paradero los cuales serán usados para el embarque y desembarque de pasajeros del servicio de transporte público de pasajeros con 2 cajones cada una, mientras que las que se ubican después de cruzar serán señalizadas de forma tal que puedan ser usadas solo el tiempo que demora el embarque y desembarque de pasajeros (no se permitirá el estacionamiento), destinada para autos y taxis, complementadas con señalización horizontal y vertical. Para las puertas 1 y 2 de la UNT se consideraron 2 reductores de velocidad para cada una (total 4 reductores), 1 por sentido de circulación, la puerta 3 actualmente cuenta con semáforos que establecen del derecho de paso de manera segura. Asimismo, se consideró 8 paraderos, 4 por sentido de circulación, cuya ubicación fue definida por la MPT en concordancia con el proyecto que vienen elaborando para la determinación de la ubicación de los paraderos en la ciudad de Trujillo.
4. La GTTSV validó la propuesta de diseños de los dispositivos de control de tránsito elaborados para los 2 carriles bus (piloto).
5. Finalmente, TMT se comprometió a coordinar la participación de la Oficina General de Imagen Institucional (OGII) de la MPT en la próxima reunión, para lo cual les remitirá la propuesta del plan en mención que se adjuntará al presente registro, confirmando a PROMOVILIDAD la fecha y hora, a fin de que agende y envíe los correos con el enlace de la próxima reunión. A continuación, se describen los puntos de agenda a tratar:
 - Exposición de la Gerencia de Imagen Institucional de la MPT, quien presentará sus aportes para la validación de la propuesta del Plan de Socialización y Comunicación.
 - Definir el cronograma y los tiempos de ejecución del plan.
 - Definir la elaboración del presupuesto correspondiente al plan.

3. CONCLUSIONES

1. PROMOVILIDAD remitirá adjunto al presente la propuesta del "Plan de Socialización y Comunicación" actualizada considerando los aportes precisados en la presente reunión.
2. TMT remitirá la propuesta del "Plan de Socialización y Comunicación" actualizada a la OGII de la MPT para su revisión y a su vez coordinará la participación de esta en la próxima reunión, debiendo indicar a PROMOVILIDAD la fecha y hora tentativa, a fin de que agende y envíe los correos con el enlace de la próxima reunión.
3. La GTTSV validó los diseños de las propuestas trabajadas entre las 3 instituciones: PROMOVILIDAD, Municipalidad Provincial de Trujillo y GIZ, para las vías Av. América Oeste y Av. Juan Pablo II, los mismos que servirán de base para la elaboración de los informes y/o estudios correspondientes.



**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesPrograma Nacional
de Transporte
Urbano Sostenible"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

4. REGISTRO DE ASISTENCIA					
	Nombres /Apellidos	Unidad Orgánica	Cargo / Puesto / Servicio	Celular	Firma
1	Luis Junior Lozano Trujillo	MPT	Subgerente de Proyectos de TMT - MPT	932255871	VIRTUAL
2	Brando Acosta García	MPT	Técnico Arquitecto de GTTSV – MPT	932255871	VIRTUAL
3	Franco Aguilar Collantes	MPT	Imagen TMT - MPT	-	VIRTUAL
4	Carlos Manuel Cipriano	MPT	Gerente de la GTTSV - MPT	-	VIRTUAL
5	Enrique Chávez	MPT	Equipo técnico de la GTTSV	-	VIRTUAL
6	Ángel Malca	MPT	Equipo técnico de la GTTSV	-	VIRTUAL
7	Roger Williams Moscol Moncada	GIZ	Asesor técnico	997842966	VIRTUAL
8	César Bedón Herrera	PROMOVILIDAD	Coordinador de Fortalecimiento	987571355	VIRTUAL
9	Christian Barraqueta	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	914932733	VIRTUAL
10	Sue Vásquez	PROMOVILIDAD	Comunicaciones - PROMOVILIDAD	912737094	VIRTUAL
11	Néstor Minauro Moreyra	PROMOVILIDAD	Equipo técnico DFPM	969025420	VIRTUAL

