

PROGRAMA DE INCENTIVOS A LA MEJORA DE LA GESTIÓN  
MUNICIPAL DEL AÑO 2016

**GUÍA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA META 19**

**“IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS DE  
BAJO COSTO EN PUNTOS NEGROS DE ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO PRIORIZADOS POR EL MINISTERIO DE  
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC”**



PERÚ

Ministerio  
de Economía y Finanzas



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



**Guía para el cumplimiento de la meta 19 del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016**

“Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC”

**José David Gallardo Ku**

Ministro de Transportes

**Henrry Zaira Rojas**

Viceministro de Transportes

**Enrique Medri Gonzales**

Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial

**Omar Adolfo Revollo Chávez**

Secretario Técnico del Consejo Nacional de Seguridad Vial

**Elaboración de Contenidos**

Equipo Técnico del Consejo Nacional de Seguridad Vial

**Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Consejo Nacional de Seguridad Vial**

Calle Los Tucanes N° 136, San Isidro.

Teléfono: 2535146

Correo electrónico: [metapuntosnegros@mtc.gob.pe](mailto:metapuntosnegros@mtc.gob.pe)

<http://www.mtc.gob.pe/cnsv/index.html>

Diseño y diagramación: CNSV

**Tiraje:**

500 ejemplares, 1era edición

Lima-Perú Febrero de 2016

Todos los derechos reservados

Permitida la reproducción total o parcial por cualquier medio siempre y cuando se cite la fuente.



# **GUÍA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA META 19**

---

**“IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS  
CORRECTIVAS DE BAJO COSTO EN  
PUNTOS NEGROS DE ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO PRIORIZADOS POR EL  
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y  
COMUNICACIONES - MTC”**

## **PRESENTACION**

Entre el año 2006 - 2015, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), han venido trabajando en la determinación de los puntos negros en la ciudad, análisis de la vulnerabilidad de los peatones frente al vehículo en los espacios públicos, puentes peatonales, velocidades, flujos vehiculares, etc., que permitan disminuir los accidentes.

No obstante, en el año 2014, el 98% de los accidentes del país se dieron por accidentes de tránsito, constituyendo 98 770 accidentes y en el que fallecieron 1 972 personas, sucesos lamentables que no deberían ocurrir si todos actuáramos responsablemente en los espacios viales. En vista de ello, para reducir este flagelo que enluta a tantas familias peruanas, se requiere de una decisión política para iniciar un proceso decidido, una intervención focalizada, dar un tratamiento especial en los puntos de siniestralidad, de mayor accidentalidad, con la finalidad de que nuestros esfuerzos surtan efectos para que los usuarios viales disfruten la estancia en los espacios públicos, desplazándose de manera segura y confiable sobre las vías.

En ese sentido, la Secretaría Técnica del CNSV ha elaborado la presente Guía con la finalidad de orientar el proceso en el análisis y abordaje de intervención en una zona, intersección o punto de concentración de accidentes, en el marco del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016, orientado a los directivos, profesionales y técnicos municipales directamente comprometidos con la coordinación presupuestal y los responsables de la meta 19.

**Consejo Nacional de Seguridad Vial  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

## INDICE

PRESENTACION .....	3
INDICE .....	4
<b>1. ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>5</b>
1.1    Objetivo .....	5
1.2    Ámbito de Aplicación .....	5
1.3    Marco Normativo .....	5
1.4    Fecha de Cumplimiento de la meta.....	5
<b>2. DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES Y NIVEL DE CUMPLIMIENTO .....</b>	<b>6</b>
2.1    Actividades Obligatorias .....	7
▪    Actividad 1.....	7
▪    Actividad 2.....	11
2.2    Actividad Adicional .....	13
▪    Actividad 3.....	13
▪    Actividad 4.....	14
2.3    Entidad Responsable de la Evaluación .....	19
<b>3. DIRECTORIO .....</b>	<b>19</b>
<b>4. ANEXOS .....</b>	<b>19</b>
4.1    Modelo de documentos .....	19
ANEXO 01 .....	20
ANEXO 03 .....	22
ANEXO 03 a .....	23
ANEXO 03 b .....	24
ANEXO 04 .....	25
ANEXO 04 a .....	26
4.2    Preguntas Frecuentes .....	27
<b>5. SIGLAS Y ABREVIATURAS .....</b>	<b>29</b>
<b>6. GLOSARIO.....</b>	<b>29</b>

## **1. ASPECTOS GENERALES**

### **1.1 Objetivo**

La presente guía tiene como objetivo establecer los lineamientos para el cumplimiento y verificación de la “**Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC**”, en el marco del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal (PI) del año 2016.

### **1.2 Ámbito de Aplicación**

El ámbito de aplicación de la presente guía corresponde a las municipalidades de las ciudades principales tipo “A”

### **1.3 Marco Normativo**

<b>Marco legal</b>	<b>Nombre</b>
Ley N° 29332	El Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal
Ley N° 27972	Ley Orgánica de Municipalidades
Ley N° 30372	Ley de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2016
Ley N° 27181	Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
D.S N°400-2015-EF	Aprueba los procedimientos para el cumplimiento de la meta y la asignación de recursos del PI del año 2016.
D.S N° 010-96-MTC	Creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial
D.S. N° 016-2009-MTC	Reglamento Nacional de Tránsito
D.S. N° 003-2014-MTC	Modificatoria al Reglamento Nacional de Tránsito
RM N° 765-2015-MTC	Proyecto de Decreto Supremo que Aprueba el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir
R.M N° 210-2000-MTC/15.02	Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para calles y carreteras
R. D N° 18-2014-MTC/14	Modificatoria del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para calles y carreteras
DS N° 011-2006-VIVIENDA	Reglamento Nacional de Edificaciones
Directiva N° 02-2007-MTC/14	Reductores de velocidad tipo Resalto
Directiva N° 007-2008-MTC/02	Sistema de Contención de Vehículos Tipo Barreras de Seguridad

### **1.4 Fecha de Cumplimiento de la meta**

Para el desarrollo de la “**Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC**”, del PI, las municipalidades deberán cumplir como fecha máxima hasta el 15 de diciembre de 2016.

## 2. DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES Y NIVEL DE CUMPLIMIENTO

En esta sección se incorpora el cuadro de actividades y nivel de cumplimiento establecido en el instructivo de la meta N°19.

CUADRO DE ACTIVIDADES Y NIVEL DE CUMPLIMIENTO			
ACTIVIDADES <sup>1</sup>	ESPECIFICACIONES	MEDIO DE VERIFICACIÓN	PUNTAJE
<b>Actividad 1:</b> Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC para el primer semestre de 2016.	Las medidas correctivas de implementación para cada uno de los puntos negros priorizados en el distrito se realizarán en función a los escenarios de intervención a bajo costo <sup>2</sup> y de acuerdo al anexo adjunto.	Oficio remitido <b>hasta el 15 de julio de 2016</b> , dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando el Informe sobre las medidas correctivas implementadas <sup>3</sup> para el primer semestre de 2016.	40
<b>Actividad 2:</b> Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC para el segundo semestre de 2016.	Las medidas correctivas de implementación para cada uno de los puntos negros priorizados en el distrito se realizarán en función a los escenarios de intervención a bajo costo <sup>2</sup> y de acuerdo al anexo adjunto.	Oficio remitido hasta el <b>15 de diciembre de 2016</b> , dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando el Informe sobre las medidas correctivas implementadas <sup>3</sup> para el segundo semestre de 2016.	40
<b>PUNTAJE MÍNIMO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA META</b>			<b>80 puntos</b>
<b>Actividad 3:</b> Realización de una campaña de educación y seguridad vial en por lo menos un punto negro de accidente de tránsito con medidas correctivas implementadas.	La campaña de educación y seguridad vial se realizará en uno o más puntos negros de accidentes de tránsito con medidas correctivas implementadas en el primer o segundo semestre. Se debe contar con el acompañamiento del CNSV.	Oficio remitido hasta el <b>15 de diciembre de 2016</b> , dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando: i) El Informe sobre la realización de la campaña de educación y seguridad vial e ii) El Informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas.	10
<b>Actividad 4:</b> Elaborar un informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas implementadas en la reducción de accidentes de tránsito <sup>4</sup> .	Informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas implementadas desde el 01 de enero de 2016 hasta el 31 de octubre de 2016 en comparación al mismo periodo del año 2015, en la reducción de accidentes de tránsito <sup>5</sup> .		10
<b>PUNTAJE MÁXIMO</b>			<b>100 puntos</b>

<sup>1/</sup> Las actividades se realizan según requerimientos establecidos en la “Guía de cumplimiento de la meta 19”.

<sup>2/</sup> El Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC entregará a cada municipalidad la ficha técnica de los puntos negros establecidos y las medidas correctivas de bajo costo a implementar en cada caso.

<sup>3/</sup> Se realizará una verificación in situ de la implementación de medidas correctivas.

<sup>4/</sup> Para ello las municipalidades coordinarán con la PNP a fin de obtener los registros de incidencia de accidentes de tránsito en el periodo del 01 de enero de 2016 hasta el 31 de octubre de 2016, en cada punto negro intervenido, y compararlo con los resultados del mismo periodo del año 2015.

<sup>5/</sup> Las municipalidades distritales recaudaran la información de accidentes de tránsito de su distrito, realizando un cuadro estadístico comparativo entre enero - octubre del 2015 y enero - octubre del 2016.

## **2.1 Actividades Obligatorias**

Las actividades obligatorias le permitirán obtener el puntaje aprobatorio de hasta los 80 puntos realizando los siguientes requerimientos:

### **Actividad 1**

Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC para el primer semestre de 2016

#### **Acciones Previas para la implementación de medidas correctivas a bajo costo al Primer Semestre de Trabajo**

##### **▪ Paso 1: Asistir a la capacitación**

El Consejo Nacional de Seguridad Vial a programado la realización de 04 talleres de capacitación para el acompañamiento de la meta “Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC” para lo cual deberá designar a dos (02) representantes de la municipalidad para que asistan a dichos talleres.

**Para el primer taller los representantes que participarán serán:**

- ✓ La /el Coordinador del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016.
- ✓ El responsable de la meta N° 19; el/la Gerente/ Sub Gerente de Transporte o el que desarrolle dicha función.

**Se recomienda a la municipalidad designar a un funcionario, para participar en el segundo, tercer y cuarto taller de capacitación, que cuente con conocimientos en obras, vialidad, transportes, tránsito o seguridad vial de la municipalidad.**

##### **▪ Paso 2: Conformar equipo de trabajo**

Para el cumplimiento de la meta se recomienda que la municipalidad coordine con las otras instituciones para que designen a sus representantes que conformaran el equipo de trabajo, podrá ser reconocido a través de una Resolución de Alcaldía. (Ver anexo N° 01).

El equipo de trabajo debe estar conformado por representantes de las siguientes tres (03) instituciones:

- a) **La representación de la municipalidad:** puede estar conformado por las siguientes autoridades:

- ✓ La /el Coordinador del Programa de Incentivos para la Mejora de la Gestión Municipal del Año 2016.
- ✓ El Gerente/ Sub Gerente de Transporte o el que desarrolle dicha función. Encargado de dirigir el equipo de trabajo, además realizará las actividades para implementar las medidas correctivas en los puntos negros de la jurisdicción.
- ✓ El Gerente Municipal.

**b) La representación de la Policía Nacional de Perú estará conformada por:**

- ✓ El Jefe de la División Policial PNP del distrito o Comisario en el caso de las municipalidades que cuenten con 01 Comisaría, su función es brindar las facilidades para la recolección de los datos de accidentes de tránsito en el periodo comprendido de enero a octubre de 2015 y el periodo de enero a octubre de 2016

**c) La representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones estará conformada por:**

- ✓ El/la representante del Consejo Nacional de Seguridad Vial presentado por dicha instancia. Su función es de apoyo y asistencia técnica al equipo de trabajo y monitoreo en el cumplimiento de la meta.
- ✓ El equipo de trabajo será presidido por el representante y responsable de la “Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC”, por parte de la municipalidad, quien coordinará las fechas de reunión con el representante del Consejo Nacional de Seguridad Vial, además será el encargado de las actas de reuniones del equipo de trabajo.

▪ **Pasó 3: Visita de campo**

La municipalidad previamente identificará puntos negros a intervenir.

Una vez identificados y socializados los puntos negros que intervendrá la municipalidad, se realizará las visitas de campo en coordinación con el CNSV, teniendo en consideración lo siguiente:

CONDICIONES DE LA VÍA	CONDICIONES DE FLUJO	PROBLEMAS Y TEMAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entorno urbano</li> <li>➤ Espacio público</li> <li>➤ Condiciones físicas</li> <li>➤ Canalización</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Giro a la izquierda y derecha</li> <li>➤ Conducta peatonal</li> <li>➤ Conducta vehicular</li> <li>➤ Puntos de conflictos</li> <li>➤ Volumen de tráfico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Estado de la vía</li> <li>➤ Condiciones del flujo de tráfico</li> <li>➤ Control de tránsito</li> <li>➤ Infracciones de tránsito</li> <li>➤ Estado del mobiliario urbano</li> </ul>

#### ▪ **Paso 4: Diagrama de conflictos y levantamiento In-Situ**

El objetivo de los diagramas de conflictos (también llamados “diagramas de colisiones”) es identificar los conflictos predominantes en un determinado lugar.

Para su elaboración deben realizarse observaciones en la visita al campo, registrar en un plano las maniobras y conflictos entre vehículos - vehículos y entre vehículos - peatones, incluyendo vehículos estacionados; también deben contener las dimensiones de las vías, sentidos de tránsito, elementos de control, señales y demarcaciones, cruces peatonales, usos de suelo circundantes, accesos, mobiliario urbano (árboles, kioscos, postes de alumbrado, etc.).

Se recomienda que el plano sea escala 1:200, para sitios individuales tales como intersecciones u otros lugares puntuales, y de 1:500 para tramos o ejes. (Ver anexo N° 3a y 3b).

#### ▪ **Paso 5: Listas de chequeo**

El objetivo de las listas de chequeo, es identificar qué factores pueden estar contribuyendo a los accidentes y consisten en una serie de preguntas que deben ser respondidas por el observador.

La lista de chequeo será utilizada acorde a la intersección del punto negro identificado en caso sea sin intersección (vías urbanas que pasan cerca a centros comerciales), con intersección ya sea semaforizada o no, u en óvalos o rotondas, además en curvas (la misma que se anexara en formato DVD adjunto a la presente guía).

Se recomienda:

- ✓ Para realizar observaciones que se desarrolle desde las perspectivas de los diferentes usuarios: peatones, conductores, ciclistas.
- ✓ Efectuar recorridos desde diferentes direcciones y sentidos para ver cómo los distintos usuarios perciben el lugar y su operación, registrando conflictos y elementos que estén influenciando la seguridad, considerando si existen factores más allá de la ubicación de la zona priorizada.

#### ▪ **Paso 6: Reuniones de trabajo en el primer semestre**

Una vez conformado el equipo de trabajo oficialmente designado mediante Resolución de Alcaldía, el responsable de la meta N° 19 (la municipalidad) debe de llamar a una primera reunión de presentación de los miembros y de la meta, en coordinación con el representante del Consejo Nacional de Seguridad Vial, esta reunión se debe coordinar preferentemente antes del 13 de abril del 2016 donde se firmará la primera acta (Ver anexo N° 02)

El objetivo de la reunión es para que la municipalidad elabore su plan de Intervenciones y gestionar la obtención de los recursos e insumos<sup>1</sup> que necesitaran para el cumplimiento de la meta, para ello se recomienda que el encargado de la meta N° 19 presente ante el equipo de trabajo las **fichas de investigación e intervención de puntos negros en el distrito** (Ver anexo N° 03, 03a y 03b) debidamente llenadas por cada punto negro a intervenir.

Seguidamente el coordinador PI presentará la propuesta de fecha para la segunda reunión del equipo de trabajo, donde se presentará el avance del **informe con las medidas correctivas de los puntos negros correspondiente al primer semestre** (ver anexo N° 04), esta no deberá exceder al 08 de julio del 2016.

## **MEDIO DE VERIFICACIÓN**

- ✓ Oficio remitido hasta el 15 de Julio de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando el Informe sobre las medidas correctivas implementadas para el primer semestre de 2016:
  - Informe sobre las medidas correctivas implementadas para el primer semestre de 2016.

El informe debe contener:

- Resolución de alcaldía de conformación del equipo de trabajo.
- Actas de reuniones con el equipo de trabajo.

---

<sup>1</sup> Las municipalidades deberán de considerar que el plazo de compras de los insumos que se emplearan en las medidas correctivas no deberá ser mayor a 30 días calendarios contados desde la firma de la primera Acta.

## Actividad 2

Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC para el segundo semestre de 2016

### ▪ **Paso 1: Visita de campo**

Una vez puesto en conocimiento los puntos negros que intervendrá las municipalidades, se realizaran las coordinaciones de visitas de campo conjuntamente con el CNSV, teniendo en consideración lo siguiente:

CONDICIONES DE LA VÍA	CONDICIONES DE FLUJO	PROBLEMAS Y TEMAS
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Entorno urbano</li><li>➤ Espacio público</li><li>➤ Condiciones físicas</li><li>➤ Canalización</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Giro a la izquierda y derecha</li><li>➤ Conducta peatonal</li><li>➤ Conducta vehicular</li><li>➤ Puntos de conflictos</li><li>➤ Volumen de tráfico</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Estado de la vía</li><li>➤ Condiciones del flujo de tráfico</li><li>➤ Control de transito</li></ul>

### ▪ **Paso 2: Diagrama de conflictos y levantamiento In-Situ**

El objetivo de los diagramas de conflictos (también llamados “diagramas de colisiones”) es identificar los conflictos predominantes en un determinado lugar.

Para su elaboración deben realizarse observaciones en la visita al campo, registrar en un plano las maniobras y conflictos entre vehículos - vehículos y entre vehículos - peatones, incluyendo vehículos estacionados; también deben contener las dimensiones de las vías, sentidos de tránsito, elementos de control, señales y demarcaciones, cruces peatonales, usos de suelo circundantes, accesos, mobiliario urbano (árboles, kioscos, postes de alumbrado, etc.). Se recomienda que el plano sea escala 1:200, para sitios individuales tales como intersecciones u otros lugares puntuales, y de 1:500 para tramos o ejes. (Ver anexo N° 3a y 3b).

### ▪ **Paso 3: Listas de chequeo**

El objetivo de las listas de chequeo, es identificar qué factores pueden estar contribuyendo a los accidentes y consisten en una serie de preguntas que deben ser respondidas por el observador.

La lista de chequeo será utilizada acorde a la intersección del punto negro identificado en caso sea sin intersección (vías urbanas que pasan cerca a centros comerciales), con intersección ya sea semaforizada o no, u en óvalos o rotondas, además en curvas (la misma que se anexará en formato DVD adjunto a la presente guía).

Se recomienda:

- ✓ Para realizar observaciones que se desarrolle desde las perspectivas de los diferentes usuarios: peatones, conductores, ciclistas.
- ✓ Efectuar recorridos desde diferentes direcciones y sentidos para ver cómo los distintos usuarios perciben el lugar y su operación, registrando conflictos y elementos que estén influenciando la seguridad, considerando si existen factores más allá de la ubicación de la zona priorizada.

#### ▪ **Paso 4: Reuniones de trabajo para segundo semestre**

La municipalidad deberá llamar a una tercera reunión con en el equipo de trabajo, en coordinación con el representante del Consejo Nacional de Seguridad Vial, esta reunión se dará como fecha máxima hasta el **07 de setiembre del 2016** donde se firmará la tercera acta (Ver anexo N° 02).

El objetivo de la reunión es para que la municipalidad elabore su segundo plan de Intervenciones y gestionar la obtención de los recursos e insumos<sup>2</sup> que necesitaran para el cumplimiento de la meta, correspondiente al segundo semestre, para ello se recomienda que el encargado de la meta N° 19 presente ante el equipo de trabajo las **Fichas de Investigación e Intervención de Puntos Negros en el Distrito** (Ver anexo N° 03, 03a y 03b) debidamente llenadas por cada punto negro a intervenir.

Seguidamente el coordinador del PI presentará la propuesta de fecha para la cuarta reunión del equipo de trabajo, donde se presentará el avance del **informe con las medidas correctivas de los puntos negros correspondiente al segundo semestre e informe de la campaña de seguridad vial y el informe de verificación de los accidentes de tránsito** (ver anexo 04a), esta no deberá exceder al 07 de diciembre del 2016. Para que finalmente el responsable de la meta hará entrega de la información al equipo de trabajo, concluyendo la reunión con la firma de la cuarta acta donde se exprese la aprobación de la elaboración del Informe Final.

#### **MEDIO DE VERIFICACIÓN**

- ✓ Oficio remitido hasta el 15 de diciembre de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando el Informe sobre las medidas correctivas implementadas para el segundo semestre de 2016:
  - ✓
    - Informe sobre las medidas correctivas implementadas para al segundo semestre de 2016.

El informe debe contener:

- Resolución de alcaldía de conformación del equipo de trabajo.
- 04 Actas de reuniones con el equipo de trabajo.

<sup>2</sup> Las municipalidades deberán de considerar que el plazo de compras de los insumos que se emplearan en las medidas correctivas no deberá ser mayor a 30 días calendarios contados desde la firma de la primera Acta.

- Informe de la Campaña de Seguridad Vial realizada en su distrito.
- Información de accidentes de tránsito de su distrito, realizando cuadros comparativos.

## 2.2 Actividad Adicional

### Actividad 3

Realización de una campaña de educación y seguridad vial en por lo menos un punto negro de accidente de tránsito con medidas correctivas implementadas

Para efectos de obtener un puntaje adicional, las municipalidades podrán diseñar una campaña de educación y seguridad vial, estas campañas se realizarán con el acompañamiento del CNSV, el mismo que definirá los lineamientos de sensibilización para los usuarios de las vías. Estas campañas se podrán realizar desde el 01 de setiembre hasta el 09 de diciembre de 2016.

### MEDIO DE VERIFICACIÓN

- ✓ Oficio remitido hasta el 15 de diciembre de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando:
  - Informe sobre la realización de la campaña de educación y seguridad vial.



## **Actividad 4**

Elaborar un informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas implementadas en la reducción de accidentes de tránsito

La presente actividad consiste en realizar una tabla comparativa de los accidentes de tránsito en todos los puntos negros priorizados para cada municipalidad, comprendiendo entre los meses de enero a octubre de los períodos 2015 y 2016.

### **MEDIO DE VERIFICACIÓN**

Oficio remitido hasta el 15 de diciembre de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando:

- Informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas implementadas para el segundo semestre.

El informe debe contener:

- Información de accidentes de tránsito de su distrito, realizando cuadros y gráficos comparativos.

**Cuadro N° 01:**  
**Cantidad de Puntos Negros de Accidentes de Tránsito Priorizados**

Nº	Ubigeo	Departamento	Provincia	Distrito	Puntos negros de accidentes de tránsito priorizados	
					Primer semestre	Segundo semestre
1	40101	AREQUIPA	AREQUIPA	AREQUIPA	11	11
2	70101	CALLAO	CALLAO	CALLAO	18	19
3	130101	LA LIBERTAD	TRUJILLO	TRUJILLO	19	20
4	140101	LAMBAYEQUE	CHICLAYO	CHICLAYO	23	23
5	150101	LIMA	LIMA	LIMA	25	25
6	150103	LIMA	LIMA	ATE	14	15
7	150104	LIMA	LIMA	BARRANCO	1	1
8	150105	LIMA	LIMA	BREÑA	1	1
9	150106	LIMA	LIMA	CARABAYLLO	10	11
10	150107	LIMA	LIMA	CHACLACAYO	1	1
11	150108	LIMA	LIMA	CHORRILLOS	5	6
12	150109	LIMA	LIMA	CIENEGUILLA	2	2
13	150110	LIMA	LIMA	COMAS	5	6
14	150111	LIMA	LIMA	EL AGUSTINO	1	2
15	150112	LIMA	LIMA	INDEPENDENCIA	2	3
16	150113	LIMA	LIMA	JESUS MARIA	1	1
17	150114	LIMA	LIMA	LA MOLINA	2	2
18	150115	LIMA	LIMA	LA VICTORIA	2	2
19	150116	LIMA	LIMA	LINCE	1	1
20	150117	LIMA	LIMA	LOS OLIVOS	3	3
21	150118	LIMA	LIMA	LURIGANCHO	7	8
22	150119	LIMA	LIMA	LURIN	3	4
23	150120	LIMA	LIMA	MAGDALENA DEL MAR	1	1
24	150121	LIMA	LIMA	PUEBLO LIBRE	1	1
25	150122	LIMA	LIMA	MIRAFLORES	1	1
26	150125	LIMA	LIMA	PUENTE PIEDRA	16	16
27	150128	LIMA	LIMA	RIMAC	2	2
28	150130	LIMA	LIMA	SAN BORJA	1	1
29	150131	LIMA	LIMA	SAN ISIDRO	1	1
30	150132	LIMA	LIMA	SAN JUAN DE LURIGANCHO	18	18
31	150133	LIMA	LIMA	SAN JUAN DE MIRAFLORES	4	5
32	150134	LIMA	LIMA	SAN LUIS	1	1
33	150135	LIMA	LIMA	SAN MARTIN DE PORRES	5	6
34	150136	LIMA	LIMA	SAN MIGUEL	1	2
35	150137	LIMA	LIMA	SANTA ANITA	2	2
36	150140	LIMA	LIMA	SANTIAGO DE SURCO	3	4
37	150141	LIMA	LIMA	SURQUILLO	1	1
38	150142	LIMA	LIMA	VILLA EL SALVADOR	7	8
39	150143	LIMA	LIMA	VILLA MARIA DEL TRIUNFO	8	9
40	230101	TACNA	TACNA	TACNA	7	7

**Tabla 01:**  
**Daños Personales en Accidentes de Tránsito según el Mes correspondiente al Año.....**

MES	TOTAL	CAUSAS											
		EXCESO DE VELOCIDAD	EBRIEDAD DEL CONDUCTOR	IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	IMPRUDENCIA DEL PEATON	IMPRUDENCIA DEL PASAJERO	EXCESO DE CARGA	DESACATO SEÑAL DE TRANSITO	FALLA MECANICA	FALTA DE LUCES	PISTA EN MAL ESTADO	SEÑALIZACION DEFECTUOSA	OTROS
ENERO													
..													
..													
.													
.													
OCTUBRE													
TOTAL													

**Tabla 02:**  
**Accidentes de Tránsito por Causas según el Mes correspondiente al Año.....**

MES	TOTAL	MUERTOS				TOTAL	HERIDOS			
		M. MASC. > 18	M. MASC. < 18	M. FEM. > 18	M. FEM. < 18		H. MASC. > 18	H. MASC. < 18	H. FEM. > 18	H. FEM. < 18
ENERO										
..										
..										
.										
.										
OCTUBRE										
TOTAL										

**Tabla 03:**  
**Accidentes de Tránsito por Clase según el Mes correspondiente al Año.....**

MES	TOTAL	CLASE								
		ATROPELLO	ATROPELLO Y FUGA	CHOQUE	CHOQUE Y FUGA	VOLCADURA	CAIDA DE PASAJERO	INCENDIO	OTROS	
ENERO										
..										
..										
.										
.										
OCTUBRE										
TOTAL										

**Tabla 04:**  
**Tipo de Vehículos Involucrados en Accidentes de Tránsito según el Mes correspondiente al Año.....**

MES	TOTAL	TIPO DE VEHÍCULOS											
		AUTO	CAMIONETA	MICROBÚS	ÓMNIBUS	CAMIÓN	TRAYLER	VOLQUETE	BICICLETA	FURGONETA	TRICICLO	MOTOKAR	MOTO
ENERO													
..													
..													
.													
.													
OCTUBRE													
TOTAL													

**Tabla 05:**  
**Accidentes de Tránsito por Hora según el Mes correspondiente al Año**

MES	TOTAL	HORA			
		08:00 A 14:00	14:00 A 20:00	20:00 A 02:00	02:00 A 08:00
ENERO					
..					
..					
.					
OCTUBRE					
TOTAL					

**Tabla 06:**  
**Accidentes de Tránsito por Día de la Semana según el Mes correspondiente al Año.....**

MES	TOTAL	DÍAS DE LA SEMANA					
		LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO
ENERO							
..							
..							
.							
OCTUBRE							
TOTAL							

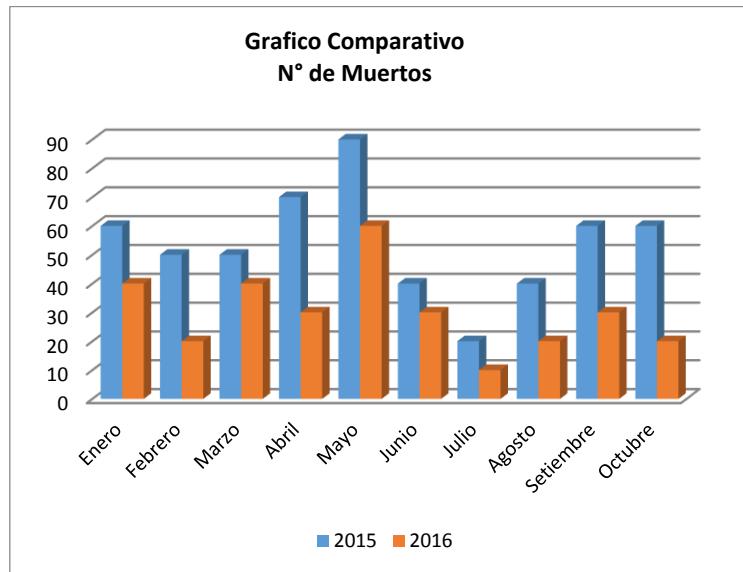
**Tabla 07:**  
**Accidentes de Tránsito por Características del Conductor según el Mes correspondiente al Año.....**

MES	CONDUCTOR							
	TOTAL	SEXO				TOTAL	LICENCIA	
		MASC. > 18	MASC. < 18	FEM. > 18	FEM. < 18		CON LICENCIA	SIN LICENCIA
ENERO								
..								
..								
.								
OCTUBRE								
TOTAL								

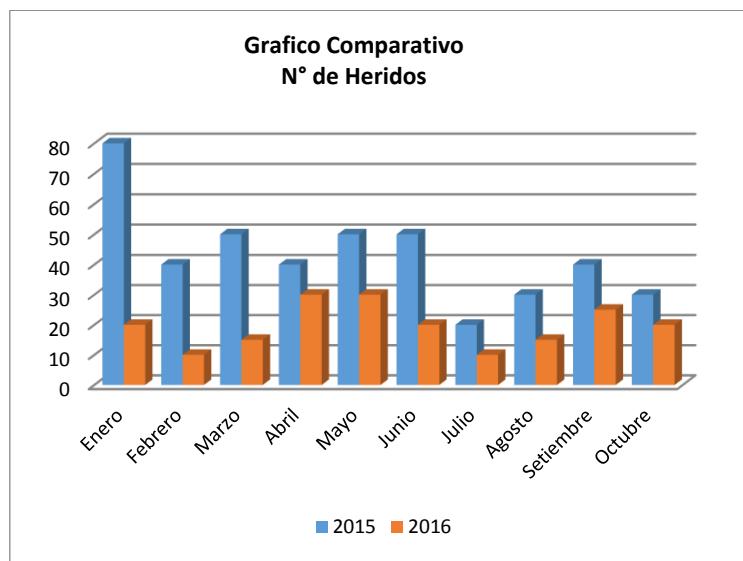
**Tabla 08:**  
**Comparativo de Muertos y Heridos correspondiente al Periodo..... y.....**

MES	2015		2016	
	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS
ENERO				
..				
..				
.				
OCTUBRE				
TOTAL				

**Grafico N° 1:**  
**Comparativo de Muertos correspondientes al Periodo ..... y .....**



**Grafico N° 2:**  
**Comparativo de Heridos correspondientes al Periodo ..... y .....**



## **2.3 Entidad Responsable de la Evaluación**

La Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC”, será evaluada a través de la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

## **3. DIRECTORIO**

Conformación del equipo técnico a cargo de la AT en la entidad responsable de la meta				
	Nombres y Apellidos	Cargo	Teléfono fijo	Correo electrónico
Coordinador del equipo de AT	José Luis Yarlaque Montes	Especialista – CNSV	2535146 / 2535143	<a href="mailto:metapuntosnegros@mtc.gob.pe">metapuntosnegros@mtc.gob.pe</a>
Miembros del equipo	David Gómez Prado	Asistente Técnico – CNSV	2535146 / 2535143	<a href="mailto:metapuntosnegros@mtc.gob.pe">metapuntosnegros@mtc.gob.pe</a>
	André Macha Parillo	Asistente Técnico – CNSV	2535146 / 2535143	<a href="mailto:metapuntosnegros@mtc.gob.pe">metapuntosnegros@mtc.gob.pe</a>
	Fany Chinchihualpa Anglas	Asistente Técnico – CNSV	2535146 / 2535143	<a href="mailto:metapuntosnegros@mtc.gob.pe">metapuntosnegros@mtc.gob.pe</a>

## **4. ANEXOS**

### **4.1 Modelo de documentos**

## ANEXO 01

### MODELO DE RESOLUCIÓN

MUNICIPALIDAD \_\_\_\_\_

“AÑO DE LA CONSOLIDACIÓN DEL MAR DE GRAU”

#### RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA N° 000-2016-M.....

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2016

VISTO:

El informe N° 000-2016-MD\_\_\_\_\_, emitido por el Coordinador del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016 – PI, donde indica que debe conformarse el Equipo de Trabajo, para el cumplimiento de la meta 19: “Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC”, de acuerdo a los criterios establecidos.

#### **CONSIDERANDO:**

Que, el artículo 194º de la Constitución Política del Perú, concordante con el artículo II de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, prescribe que los Gobiernos Locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

Que, de acuerdo Decreto Supremo N° 400-2015-EF Aprueban los procedimientos para el cumplimiento de metas y la asignación de los recursos del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016, donde la Municipalidad de \_\_\_\_\_ deberá cumplir metas, siendo una de ellas la **“Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC”;**

Que, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha establecido una **GUÍA**, donde establecen los pasos a seguir para el cumplimiento de la meta antes mencionadas, siendo uno de ellos la **CONFORMACIÓN** de un **EQUIPO DE TRABAJO**, conformado por la municipalidad, la policía y el personal del Consejo Nacional de Seguridad Vial, quienes tendrán la facultad de tomar decisiones para el cumplimiento de la Meta Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.

Que, en consecuencia, es necesario **CONFORMAR EL EQUIPO DE TRABAJO**, para el cumplimiento de la Meta antes mencionada,

Estando de conocimiento de las responsabilidades que la Ley asigna en condición de Titular de Pliego, y en base a las atribuciones conferidas por el Artículo 20º, inciso 6) de la Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades:

#### **SE RESUELVE:**

**Artículo 1.- CONFORMAR EL EQUIPO DE TRABAJO**, conformado por la Municipalidad, la policía y el personal del Consejo Nacional de Seguridad Vial, cuyos integrantes son:

#### POR LA MUNICIPALIDAD

- Coordinador del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016.
- Funcionario responsable de Transporte y Transito
- Gerente Municipal

#### POR LA POLICIA NACIONAL DEL PERU

- Jefe de la División Policial PNP del distrito o Comisario (En caso de Municipalidades que cuenten con 1 Comisaria)

#### POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Coordinador asignado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial

**Artículo 2.- HACER** de conocimiento a la Gerencia Municipal y Equipo de Trabajo para su conocimiento.

**REGISTRESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE**

## **ANEXO 02**

### **MODELO DE ACTA**

#### **Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016**

#### **IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS DE BAJO COSTO EN PUNTOS NEGROS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRIORIZADOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES – MTC**

En la ciudad de \_\_\_\_\_, reunidos el día \_\_\_\_\_ de Marzo del 2016, en las instalaciones de \_\_\_\_\_ ubicado en \_\_\_\_\_, el Equipo de trabajo conformado por el Coordinador del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016, el funcionario responsable de Transporte y Transito, Gerente Municipal, Jefe de la división policial PNP del distrito y el Coordinador asignado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial, luego de diferentes debates y exposiciones, hemos acordado lo siguientes:

1. La Municipalidad asignará al personal técnico quien conjuntamente con el Coordinador asignado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial, realizaran las inspecciones de los puntos negros, previa coordinación, dando la Municipalidad Distrital las facilidades del caso.
2. La Municipalidad será la responsable de realizar las adquisiciones de materiales (pintura de tráfico, señales verticales, tachas, tachones, etc.) necesarias, para la implementación de los puntos negros.
3. La Municipalidad entregará un Informe y medidas correctivas del primer semestre y será entregado hasta el 15 de Julio, con una calificación del 40%
4. La Municipalidad entregará en el segundo semestre un Informe conteniendo las medidas correctivas, un Informe sobre la campaña realizada y un informe de verificación y será entregado hasta el 15 de Diciembre, con una calificación del 60%

Firmando todos en señal de conformidad

Coordinador del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016

Funcionario responsable de Transporte y Transito

Gerente Municipal

Jefe de la división policial PNP del distrito

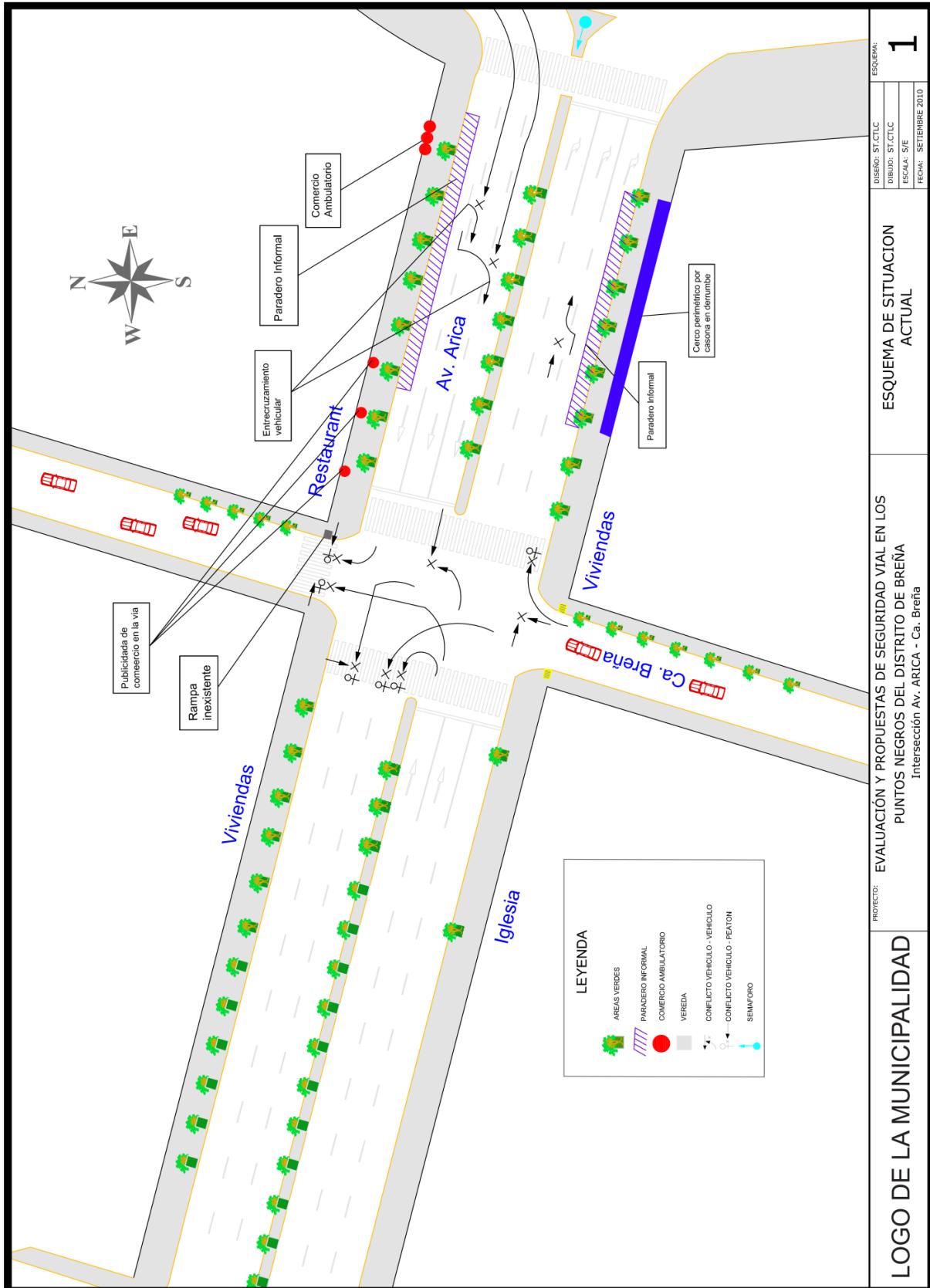
Coordinador asignado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial

## ANEXO 03

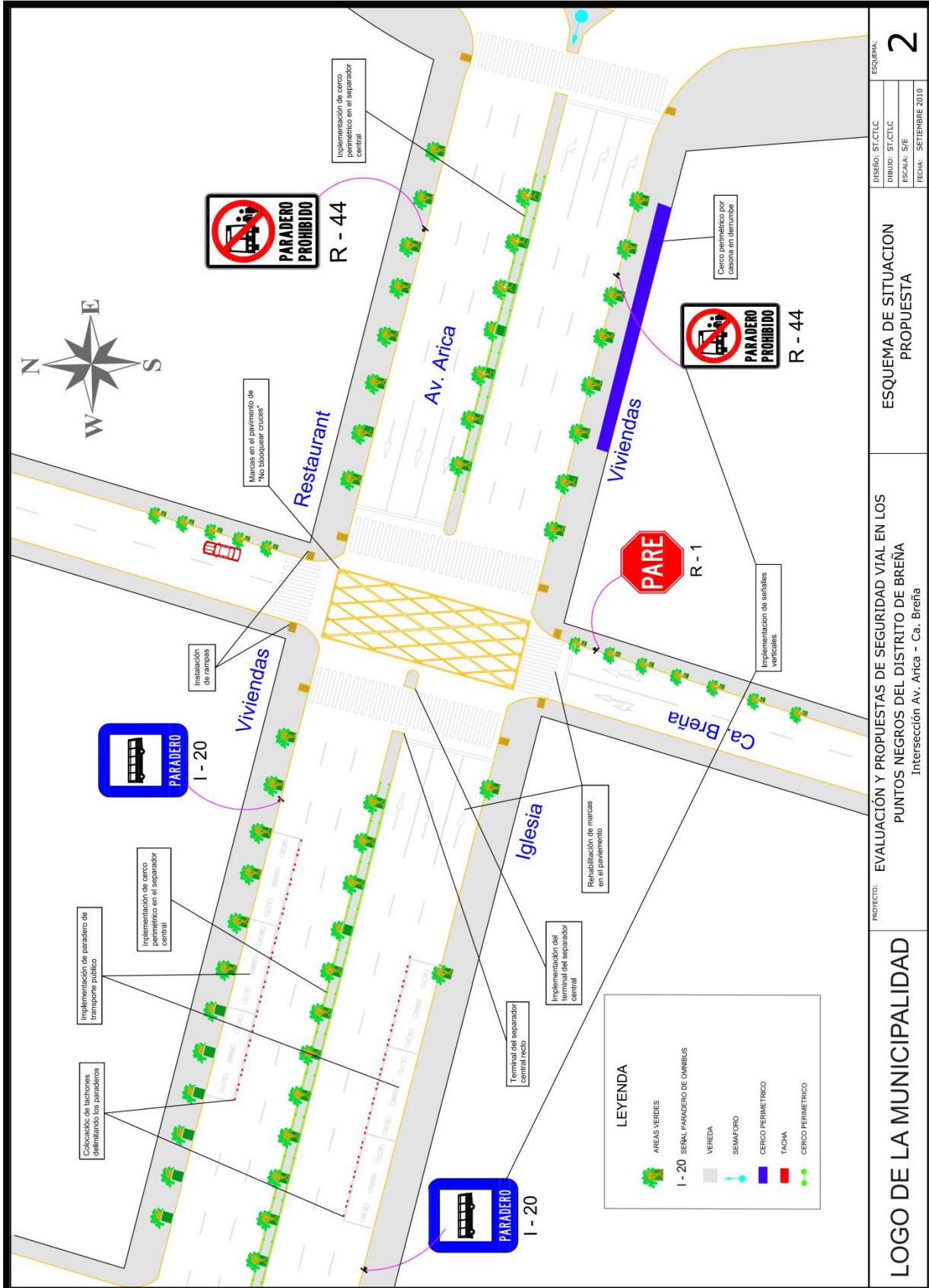
### **FICHA DE INVESTIGACIÓN E INTERVENCIÓN DE PUNTOS NEGROS EN EL DISTRITO**

Ubicación:		Dia:	Hora:	
a. Tipo de Intersección: ..... aproximaciones      b. Tipo de Control de Tránsito: .....				
c. Fase      φ1      φ2      φ3      φ4				
d. Tiempo Verde: Seg.				
e. Tiempo de Ciclo: (sin control semafórico)				
<b>1. CONDICIONES DE LA VÍA</b>	f. Canalización	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pistas con ..... carriles para la .....(sentido ...-...), 1 pista para la ..... de ..... sentido para la .....</li> <li>• Las señales horizontales en el pavimento son prácticamente inexistentes, a excepción de algunas marcas en el pavimento como la demarcación del paradero público.</li> <li>• La salida de la aproximación de la ..... está permitido el giro a la izquierda, no estando canalizadas.</li> <li>• El comercio ambulatorio ocupa una porción de la vereda en las esquinas dificultando el libre tránsito de peatones, principalmente sobre la vereda del paradero público.</li> <li>• Falta de mantenimiento (limpieza y pintura) sobre los sardineles de las veredas.</li> <li>• No Existen canalizaciones para los peatones, notándose la falta de construcción de veredas.</li> </ul>		
	g. Condiciones Fisicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La intersección está localizado frente a una fábrica y a un centro de atención de telefonía (.....) lo que concentra una considerable afluencia de peatones</li> <li>• Las bermas no se encuentran asfaltadas y se encuentran ocupadas por los mototaxis y taxis, generando paraderos.</li> <li>• Baches localizados en todas las aproximaciones de las vías y en la intersección misma, además de objetos de concretos (tranqueras) sobre el borde del paradero de transporte público.</li> <li>• Los sardineles de la vereda están en mal estado (rotos), falta de construcción de veredas.</li> </ul>		
	h. Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los espacios libres viales, particularmente en las bermas están invadidos por vehículos menores y vehículos estacionados, mientras que las esquinas de las veredas al igual se encuentra comercio ambulatorio</li> <li>• La escasa señalización vertical y horizontal no ayuda a ordenar el flujo vehicular ni peatonal, generándose un desorden de derecho de paso entre el vehículo y peatón y en ocasiones vehículo con vehículo</li> <li>• Las infraestructuras de los paraderos se encuentran invadiendo parte de la sección de las veredas, provocando aglomeración y desorden entre los mismos peatones.</li> </ul>		
	i. Entorno Urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificación y descripción de los Centros Atractores de viaje que colindan en el entorno.</li> </ul>		
	<b>2. CONDICIONES DE FLUJO</b>	a. Volumen de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El giro a la izquierda de la ..... está permitido.</li> <li>• La ..... presenta flujo vehicular mixto elevado, caracterizándose en su mayoría por vehículos de transporte público y privado y vehículos de mayor tamaño, mientras que la ..... presenta un volumen bajo, pero que no deja de ser importante.</li> <li>• El flujo peatonal es importante.</li> </ul>	
		b. Puntos de conflicto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se generan conflictos vehiculares y peatonales debido a la falta de una buena canalización.</li> <li>• Conflictos peatonales en todos los inicios de cada cuadra debido a los giros a la derecha e izquierda.</li> <li>• El flujo vehicular a la izquierda de la ..... hacia la ..... entran en conflictos con el flujo directo de esta última, esto se da principalmente en el momento en que los vehículos esperan para poder completar su giro a la izquierda.</li> </ul>	
		c. Conducta vehicular	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ante la falta de un agente ordenador de la circulación del tráfico los vehículos realizan movimientos desordenados que incrementen la posibilidad de accidentes.</li> </ul>	
		d. Conducta peatonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La falta de cruceros peatonales hacen a que el flujo de peatones no crucen por las esquinas y en ocasiones lo hagan a la mitad de la vía.</li> <li>• Es un área medianamente comercial con afluencia de peatones.</li> <li>• La falta de dispositivos de control para la circulación de peatones, propicia que los peatones crucen aprovechando las brechas vehiculares, por caminos más cortos entre los vehículos.</li> <li>• La presencia del comercio ambulatorio genera déficit de espacios para el alojamiento de peatones que quieren cruzar.</li> </ul>	
		e. Giros a la izquierda & derecha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los giros vehiculares a la izquierda son regulares, teniéndose dos líneas de vehículo esperando cruzar la intersección.</li> <li>• Los vehículos que giran a la izquierda de la ..... hacia la ..... Se mantiene en su carril a espera del flujo directo por lo que genera cola y demora a los vehículos que se encuentran en su mismo carril, sumándose a ello el giro de la ..... hacia esta misma calle.</li> <li>• Los giros vehiculares entran en conflicto con el peatón en todas las aproximaciones.</li> </ul>	
<b>3. PROBLEMAS Y TEMAS</b>	a. Estado de la vía	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se requiere reducir los puntos de cruce lo más posible por medio de canalizaciones</li> <li>• Las marcas en el pavimento (cruces peatonales y flechas direccionales) deberán ser implementadas.</li> <li>• Se requiere construir veredas condicionando y mejorando el diseño geométrico para los peatones.</li> </ul>		
	b. Condiciones del flujo de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los altos flujos vehiculares con altas velocidades deberán ser controladas mediante la señalización vertical.</li> <li>• Los peatones cruzan las vías de un lado a otro, por la falta de senderos peatonales, por lo que deberán mejorar su canalización.</li> <li>• Implementar tachones demarcando los casilleros de las paradas de buses.</li> <li>• Reubicar las infraestructuras de los paraderos.</li> </ul>		
	c. Control del tránsito	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar señalización horizontal e instalar señalización vertical, necesaria para permitir una adecuada fiscalización (Prohibido estacionamiento, Pare y Crucero peatonal, entre otros).</li> <li>• En la intersección existen dos giros a la izquierda, debiéndose administrar mediante Dispositivos de Control de señalización vertical así como instalación de gibas sobre la ..... en ambos sentidos con la finalidad de lograr un tráfico más fluido.</li> <li>• Canalizar la ..... con pintura de tráfico color ..... por ser ..... sentido de circulación</li> <li>• El flujo que proviene de la ..... hacia la ..... para girar a la derecha deberán de sobre parar debiéndose indicar con la señalización vertical.</li> </ul>		
	d. Infracciones de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor y eficiente fiscalización para evitar el comercio y sobre todo las paradas de los vehículos de transporte público.</li> <li>• Fiscalizar las detenciones de taxis, mototaxis a mitad de vía para recoger o bajar pasajeros.</li> </ul>		
	e. Estado de Mobiliario Urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora, reubicación, sustracción de componentes que afectan al libre desplazamiento y/o visibilidad del punto negro identificado.</li> </ul>		

**ANEXO 03 a**  
**ESQUEMA DE SITUACIÓN ACTUAL**



**ANEXO 03 b**  
**ESQUEMA DE LA SITUACIÓN PROPUESTA**



## ANEXO 04

### **INFORME SOBRE LAS MEDIDAS CORRECTIVAS IMPLEMENTADAS AL PRIMER SEMESTRE**

<b>1</b>	<b>ANTECEDENTES</b> (Descripción del problema en el distrito)
<b>2</b>	<b>DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO Y SEGURIDAD VIAL DEL DISTRITO</b> (Ubicación geográfica y política, altitud, extensión, límites, población (según INEI 2013), accesibilidad, vías en total de kilómetros, porcentaje de vías asfaltadas, estimado de vehículos que circulan en el distrito, equipo de trabajo del distrito, ordenanzas o documentos normativos del distrito relacionados a seguridad vial, relación de actividades de seguridad vial desarrolladas el 2015 por el distrito)
<b>3</b>	<b>PUNTOS NEGROS A INTERVENIR</b> Listado de puntos negros identificados para intervenir en primer semestre. Ubicación en relación al entorno geográfico: (Ver Plano)  <b>CARACTERISTICAS GENERALES:</b> Descripción de las Condiciones de Vía, Condiciones del Tránsito y Estadística de accidente, fotos del lugar.
<b>4</b>	<b>Actividad 1:</b> Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC para el primer semestre de 2016.  Las medidas correctivas de implementación para cada uno de los puntos negros priorizados en el distrito se realizarán en función a los escenarios de intervención a bajo costo <sup>3</sup> . Oficio remitido hasta el 15 de julio de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando el Informe sobre las medidas correctivas implementadas <sup>4</sup> para el primer semestre de 2016.
<b>5</b>	<b>ANEXOS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Resolución de alcaldía de conformación de equipo de trabajo.</li><li>✓ 2 Actas de reuniones del equipo de trabajo.</li><li>✓ CD donde se encuentren base de datos, informe en digital, fotos en jpg. y pdf.</li><li>✓ Ficha de Investigación e intervención de puntos negros del distrito, Plano de Situación actual y plano de situación propuesta.</li><li>✓ Plano con todos los puntos negros del distrito:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Para las municipalidades de 30-50 puntos negros la escala será de 1/5000</li><li>▪ Para las municipalidades de 15-30 puntos negros la escala será de 1/2500</li><li>▪ Para las municipalidades de 01-15 puntos negros la escala será de 1/500</li></ul></li><li>✓ Plano por cada punto negro intervenido en el primer semestre.</li></ul>

<sup>3</sup> El Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC entregará a cada municipalidad la ficha técnica de los puntos negros establecidos y las medidas correctivas de bajo costo a implementar en cada caso.

<sup>4</sup> Se realizará una verificación in situ de la implementación de medidas correctivas.

## ANEXO 04 a

### **INFORME CON LAS MEDIDAS CORRECTIVAS DE LOS PUNTOS NEGROS CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE E INFORME DE LA CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL Y EL INFORME DE VERIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

1	<p><b>PUNTOS NEGROS A INTERVENIR</b>  Listado de puntos negros identificados para intervenir en el segundo semestre.  Ubicación en relación al entorno geográfico: (Ver Plano).</p> <p><b>CARACTERISTICAS GENERALES:</b> Descripción de las Condiciones de Vía, Condiciones del Tránsito y Estadística de accidente, fotos del lugar.</p>
2	<p><b>Actividad 2:</b> Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el MTC para el segundo semestre de 2016.</p> <p>Las medidas correctivas de implementación para cada uno de los puntos negros priorizados en el distrito se realizarán en función a los escenarios de intervención a bajo costo<sup>5</sup> y de acuerdo al anexo adjunto.</p> <p>Oficio remitido hasta el 15 de Diciembre de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando el Informe sobre las medidas correctivas implementadas<sup>6</sup> para el primer semestre de 2016.</p>
3	<p><b>Actividad 3:</b> Realización de una campaña de educación y seguridad vial en por lo menos un punto negro de accidente de tránsito con medidas correctivas implementadas.</p> <p>La campaña de educación y seguridad vial se realizará en uno o más puntos negros de accidentes de tránsito con medidas correctivas implementadas en el primer o segundo semestre. Se debe contar con el acompañamiento del CNSV.</p> <p>Oficio remitido hasta el 15 de Diciembre de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando el Informe sobre las medidas correctivas implementadas para el segundo semestre de 2016.</p>
4	<p><b>Actividad 4:</b> Elaborar un informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas implementadas en la reducción de accidentes de tránsito<sup>7</sup>.</p> <p>Informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas implementadas desde el 01 de enero de 2016 hasta el 31 de octubre de 2016 en comparación al mismo periodo del año 2015, en la reducción de accidentes de tránsito.</p> <p>Oficio remitido hasta el 15 de Diciembre de 2016, dirigido al Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC, adjuntando: i) El Informe sobre la realización de la campaña de educación y seguridad vial y ii) El informe de verificación de la contribución de las medidas correctivas.</p>
5	<p><b>ANEXOS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2 Actas de reuniones del equipo de trabajo.</li> <li>✓ CD donde se encuentren base de datos, informe en digital, fotos en jpg. y pdf.</li> <li>✓ Ficha de Investigación e intervención de puntos negros del distrito, Plano de Situación actual y plano de situación propuesta.</li> <li>✓ Plano de focalización de puntos negros del distrito.</li> <li>✓ Plano de puntos negros intervenidos en el primer y segundo semestre</li> </ul>

<sup>5</sup> El Consejo Nacional de Seguridad Vial del MTC entregará a cada municipalidad la ficha técnica de los puntos negros establecidos y las medidas correctivas de bajo costo a implementar en cada caso.

<sup>6</sup> Se realizará una verificación in situ de la implementación de medidas correctivas.

<sup>7</sup> Para ello las municipalidades coordinarán con la PNP a fin de obtener los registros de incidencia de accidentes de tránsito en el periodo del 01 de enero de 2016 hasta el 31 de octubre de 2016, en cada punto negro intervenido, y compararlo con los resultados del mismo periodo del año 2015.

## 4.2 Preguntas Frecuentes

### ¿Qué entendemos por punto negro?

Un punto negro es el Tramo de una vía donde se han producido cinco o más accidentes de tránsito con muertos o heridos por año.

### ¿Cuál es la diferencia entre conocer un punto negro y una zona de riesgo?

Un análisis de puntos negros requiere información de mayor tiempo y su identificación busca generar acciones dirigidas a mejorar la situación vial de los lugares identificados; mientras que un análisis de zonas de riesgo de accidentes de tránsito requiere información de un periodo de menor tiempo (mínimo de seis meses) y su identificación está dirigida a desarrollar acciones de promoción de una cultura de tránsito y seguridad vial en dicha zona.

### ¿Cuáles son medidas que se consideran de bajo costo?

Las medidas se basan en el modelo de desarrollo sostenible de la seguridad vial considerándose en 4 grupos:

Gestión de tránsito, transporte y seguridad vial (emisión de Ordenanzas de zonas rígidas, restricción de velocidad, restricción de transporte de carga, paraderos de mototaxis, reubicación de paraderos de transporte público y de taxis, retiro del comercio ambulatorio. Señalización horizontal y vertical (implementación, mantenimiento, etc.), señalización elevada, señalización rígida.

Trafic calmando Implementación, cambio, reparación de dispositivos de control de tránsito para calles como gibas, tachas, tachones, resonadores, bandas alertadoras.

Mobiliario urbano Implementación, cambio, reparación de rejillas, mallas, bastones, adoquinados, rampas para discapacitados, ciclovías

#### Medidas a bajo costo



### **¿Cuáles son las medidas a mediano y alto costo?**

Las medidas a mediano y alto costo, son consideradas desde la implementación de una red semaforizada, así como implementación de nuevas infraestructuras, como pasos a desnivel, intercambios viales entre otros.

#### **Medidas con mediano costo**



#### **Medidas con alto costo**



### **¿Simplemente con señalizar la vía horizontal y verticalmente, cumple con la meta?**

No, porque la señalización a emplearse debe de corresponder a las situaciones de riesgo e inseguridad vial en la zona, las cuales pueden ser por velocidad, giros inapropiados, giros ciegos, curvas cerradas, centros educativos, centros de salud, centros comerciales, entre otros.

### **¿Qué se busca con la campaña de seguridad vial en los puntos negros?**

Se busca influir en los usuarios de las vías para que adopten comportamientos más seguros, mejorando así la seguridad vial en las zonas a tratar. Para lograrlo se pueden realizar caminatas, pancartas, mimos y también se puede utilizar diferentes medios, que pueden ser complementarios a través de la televisión, radio, Internet, medios escritos entre otros.

## **5. SIGLAS Y ABREVIATURAS**

<b>CNSV</b>	: Consejo Nacional de Seguridad Vial
<b>GL</b>	: Gobiernos Locales
<b>GN</b>	: Gobierno Nacional
<b>GR</b>	: Gobiernos Regionales
<b>MEF</b>	: Ministerio de Economía y Finanzas
<b>MTC</b>	: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
<b>MVCS</b>	: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
<b>RNT</b>	: Reglamento Nacional de Tránsito
<b>PI</b>	: Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2016

## **6. GLOSARIO**

### **Acceso**

Ingreso y/o salida a una instalación u obra de infraestructura vial.

### **Accidente de Tránsito**

Cualquier hecho fortuito u ocurrencia entre uno o más vehículos en una vía pública o privada.

### **Acera**

Parte de una vía urbana o de un puente destinada exclusivamente al tránsito de peatones.  
También se denomina vereda.

### **Adoquinado**

Tipo de pavimento cuya superficie de rodadura está formada por adoquines.

### **Área de Trabajo**

Superficie de terreno comprendida dentro de un perímetro donde se efectúa una obra y sus instalaciones complementarias tales como: almacenes, canteras, polvorines, accesos, depósitos de material excedente, plantas de producción de materiales, etc.

### **Autoridad Competente:**

Entidad pública encargada de la administración y gestión de la infraestructura vial pública.

### **Bache**

Depresión que se forma en la superficie de rodadura producto del desgaste originado por el tránsito vehicular y la desintegración localizada.

### **Bandas Sonoras**

Dispositivo de seguridad vial, que consiste en franjas en relieve o de textura especial, dispuestas transversalmente en la calzada, que tienen por finalidad generar ruido y vibraciones en los vehículos, con el fin de alertar a los conductores, ante la existencia de riesgos diversos.

## **Barrera de Seguridad Vial**

Sistema flexible de contención de vehículos, que se instala en los bordes y/o separador central de la carretera, con la finalidad de contener a un vehículo que lo impacta y evitar su despiste, reorientándolo hacia la vía.

## **Barrera o Tranquera**

Obstáculo colocado para desvíos de tráfico vehicular.

## **Berma**

Franja longitudinal, paralela y adyacente a la superficie de rodadura de la carretera, que sirve de confinamiento de la capa de rodadura y se utiliza como zona de seguridad para estacionamiento de vehículos en caso de emergencia.

## **Carril**

Parte de la calzada destinada a la circulación de una fila de vehículos en un mismo sentido de tránsito.

## **Derecho de Vía**

Faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera y todos los elementos que la conforman, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva.

Las obras necesarias para garantizar la seguridad y funcionamiento hidráulico en los ríos, quebradas y otros cursos de agua, no están limitadas a la indicada faja del terreno que constituye el Derecho de Vía.

## **Dispositivos de Control de Tránsito**

Señales, marcas, semáforos y dispositivos auxiliares que tienen la función de facilitar al conductor la observancia estricta de las reglas que gobiernan la circulación vehicular, tanto en carreteras como en las calles de la ciudad.

## **Distancia de Parada**

Distancia total recorrida por un vehículo obligado a detenerse tan rápidamente como le sea posible, medida desde su situación en el momento de aparecer el objeto u obstáculo que motiva la detención. Comprende la distancia recorrida durante los tiempos de percepción, reacción y frenado.

## **Distancia de Visibilidad de Parada**

Distancia mínima que necesita ver el conductor de un vehículo, delante de su vehículo, para detenerlo al observar un obstáculo ubicado en su carril, para evitar impactarlo.

## **Elementos Viales**

Conjunto de componentes físicos de la vía, tales como superficie de rodadura, bermas, cunetas, obras de drenaje, elementos de seguridad vial y obras complementarias.

## **Fatiga**

Reducción gradual de la resistencia de un material debido a solicitudes repetidas.

## **Flujo de Tránsito**

Movimiento de vehículos que se desplazan por una sección dada de una vía, en un tiempo determinado.

## **Guardavía**

Estructura metálica flexible que por lo general se instala en los bordes de las bermas, separadores centrales y otros lugares de la vía, con fines de señalización y contención de vehículos livianos.

## **Intercambio Vial**

Zona en la que dos o más carreteras se cruzan a distinto nivel para el desarrollo de todo los movimientos posibles de cambio de dirección de una carretera a otra sin interrupciones del tráfico vehicular.

## **Intersección**

Caso en que dos o más vías se interceptan a nivel o desnivel.

## **Inventario Vial**

Registro ordenado, sistemático y actualizado de todas las carreteras existentes, especificando su ubicación, características físicas y estado operativo.

## **Jerarquización Vial**

Ordenamiento de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) en niveles de jerarquía, debidamente agrupadas en tres redes viales (Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural), sobre la base de su funcionalidad e importancia.

## **Marcas en el Pavimento**

Líneas y símbolos que se utilizan con el objeto de reglamentar el movimiento de vehículos e incrementar la seguridad en su operación. Sirve, en algunos casos, como suplemento a las señales y semáforos en el control del tránsito; en otros constituye un único medio, desempeñando un factor de suma importancia en la regulación de la operación del vehículo en la vía.

## **Niveles de Servicio**

Indicadores que califican y cuantifican el estado de servicio de una vía, y que normalmente se utilizan como límites admisibles hasta los cuales pueden evolucionar su condición superficial, funcional, estructural, y de seguridad. Los indicadores son propios a cada vía y varían de acuerdo a factores técnicos y económicos dentro de un esquema general de satisfacción del usuario (comodidad, oportunidad, seguridad y economía) y rentabilidad de los recursos disponibles.

## **Óvalo o Rotonda**

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

## **Paso de Peatones**

Zona transversal al eje de una vía, destinada al cruce de peatones mediante regulación de la prioridad de paso.

## **Peaje**

Tasa que paga el usuario, por el derecho de utilizar la infraestructura vial pública.

## **Rampa**

Ramal de intercambio con pendiente, destinado a empalmar una vía con otra a niveles diferentes.

## **Rasante**

Nivel terminado de la superficie de rodadura. La línea de rasante se ubica en el eje de la vía.

## **Red Vial Vecinal o Rural**

Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstas entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.

## **Riesgo Vial**

Probabilidad de que la infraestructura vial sufra daños, como consecuencia de fenómenos de la naturaleza y/o antrópicos.

## **Sardinel**

Encintado de concreto, piedra u otros materiales, que sirve para delimitar o confinar la calzada o la plataforma de la vía. También se utiliza en puentes para advertir al usuario y como defensa de la estructura contra los impactos que puede originar un vehículo.

## **Sección Transversal**

Representación de una sección de la carretera en forma transversal al eje y a distancias específicas, que nombra y dimensiona los elementos que conforman la misma, dentro del Derecho de Vía. Hay dos tipos de sección transversal: General y Especial”.

### **Sección Transversal General**

Está conformada por los elementos de la carretera, tales como: calzada o superficie de rodadura (constituida por carriles), bermas, taludes, sistema de drenaje (cunetas, alcantarillas, zanja de coronación, badenes y otros) y obras complementarias (muros, ductos y cámaras para fibra óptica, elementos del sistema de señalización, seguridad vial e infraestructura para dispositivos de control de tránsito inteligente y otros).

### **Sección Transversal Especial:**

Corresponde a los tramos de carretera que requieren soluciones de carácter integral a situaciones extraordinarias, tales como: zonas de concentración de personas, comercio, tránsito de vehículos de transporte local, interconexión con el sistema vial local, puentes, túneles y otros. Está conformada, además de algunos elementos de la Sección Transversal General, por vías auxiliares vehiculares o peatonales, ciclovías, veredas, facilidades para el uso de personas discapacitadas intersecciones vehiculares a nivel o desnivel, puentes peatonales, pasos a desnivel para vehículos menores y/o animales, estaciones de peaje, pesaje, ensanches de plataforma y otros elementos de la misma.

## **Seguridad Vial**

Conjunto de acciones orientadas a prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías y reducir los impactos sociales negativos por causa de la accidentalidad.

## **Señalización Vial**

Dispositivos que se colocan en la vía, con la finalidad de prevenir e informar a los usuarios y regular el tránsito, a efecto de contribuir con la seguridad del usuario.

**Separador**

Espacio o dispositivo estrecho y ligeramente saliente, distinto de una franja o línea pintada, situado longitudinalmente para separar el tránsito de la misma o distinta dirección y dispuesto de tal forma que intimide e impida el paso de vehículos entre calzadas o carriles.

**Tramo**

Parte continua de una carretera.

**Tránsito**

Actividad de personas y vehículos que circulan por una vía.

**Transitabilidad**

Nivel de servicio de la infraestructura vial que asegura un estado tal de la misma que permite un flujo vehicular regular durante un determinado periodo.

**Usuario**

Persona natural o jurídica, pública o privada que utiliza la infraestructura vial pública.

**Vía**

Camino, arteria o calle, que comprende la **plataforma** y sus obras complementarias.

**Vía Urbana**

Arterias o calles conformantes de un centro poblado, que no integran el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

**Vida Útil**

Lapso de tiempo previsto en la etapa de diseño de una obra vial, en el cual debe operar o prestar servicios en condiciones adecuadas bajo un programa de mantenimiento establecido.