

INSTRUCTIVO DE POSTULACIÓN

PROGRAMA: INTERVENCIÓN DE MEDIDAS EN SEGURIDAD VIAL

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

27 de marzo de 2018

Autor: ANSV

INSTRUCTIVO DE POSTULACIÓN

PROGRAMA: INTERVENCIÓN DE MEDIDAS EN SEGURIDAD VIAL

Tabla de contenido

1. INTRODUCCIÓN	2
2. DESCRIPCIÓN DE LAS INTERVENCIONES	2
3. DEFINICIONES RELACIONADAS CON LAS MEDIDAS A IMPLEMENTAR.....	3
4. REQUISITOS DE POSTULACIÓN.....	5
GRUPO 1: MUNICIPIOS DE CATEGORÍA ESPECIAL Y PRIMERA CATEGORÍA.....	7
GRUPO 2: MUNICIPIOS DE SEGUNDA, TERCERA, CUARTA, QUINTA Y SEXTA CATEGORÍA	11
5. PLAZOS Y FORMA DE ENVÍO DE LA EXPRESIÓN DE INTERÉS	15

INSTRUCTIVO DE POSTULACIÓN

PROGRAMA: INTERVENCIÓN DE MEDIDAS EN SEGURIDAD VIAL

1. INTRODUCCIÓN

La presente es el Instructivo de Requerimientos de Postulación diseñado por la Dirección Técnica de Coordinación Interinstitucional, para los municipios que deseen expresar su interés de ser beneficiados con el diseño e implementación de medidas en materia de infraestructura y comportamiento, para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y la prevención de pérdida de vidas a causa de siniestros viales.

El programa “*Intervención de Medidas en Seguridad Vial*” es la estrategia de gestión, que permite, desde un ejercicio de análisis del contexto, realizar intervenciones inmediatas orientadas a la prevención, a la mitigación de siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros de tránsito, la cual busca la participación de todos los actores y agentes responsables en los ámbitos nacional, urbano y rural del país. El Programa tiene una incidencia directa en los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial relacionados con la Gestión Institucional, y la Infraestructura, y se desarrollará en la presente vigencia 2018 con dos aspectos fundamentales, que son las actividades relacionadas con la “*información de los actores viales*”, y en especial con “*las pequeñas grandes obras*”.

Las actuaciones que se adelanten en los municipios priorizados del territorio nacional tienen como ejecutor a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del apoyo operativo de Findeter, por medio del contrato interadministrativo 025 de 2018, cuyo objeto es “*Prestar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial los Servicios de Asistencia Técnica para el Desarrollo de un Programa de Intervención de Medidas para la Seguridad Vial*”

Es necesario mencionar que el proyecto denominado “*Intervenciones de Medidas de Seguridad Vial*”, no es un proyecto de señalización, se debe entender entonces que los municipios llamados a participar son aquellos que experimentan problemáticas de riesgo de siniestralidad vial, las cuales pueden ser mitigadas con la **implementación de estrategias sobre el equipamiento vial**, en algunos casos, por ejemplo, valiéndose del uso de elementos de señalización. En este sentido, se hace claridad en que el objetivo de las postulaciones no debe ser solo el de implementar señalización, ya que el llamado es para aquellos municipios en los que existan sectores críticos de siniestralidad y sea posible adelantar intervenciones mediante diferentes estrategias que mejoren las condiciones de seguridad vial en su territorio y prevenir así la pérdida de vidas en incidentes viales.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS INTERVENCIONES

Los servicios de asistencia técnica para el desarrollo de un “*programa de intervención de medidas de seguridad vial*”, comprenden diversas medidas de gestión vial para el mejoramiento de los tramos y/o intersecciones viales que presentan ya sea un riesgo potencial para generar un siniestro vial y/o que presenta una alta concentración de siniestros. El programa se desarrollará en diversas zonas del territorio

nacional, mediante “proyectos de intervención – pequeñas grandes obras” que incluye varias medidas, a saber:

Medida 1. Intervenciones rápidas de señalización vial. Esta medida busca solucionar de manera efectiva y rápida diversos tramos o intersecciones (entornos urbanos, rurales y de la red vial nacional) que tienen falencias en señalización vial (horizontal y vertical) de pequeña escala y que pueden ser intervenidas por diseños tipo orientados a proveer seguridad vial a los actores viales. Entre estas medidas a realizar se tienen las zonas escolares, los pasos y senderos peatonales, líneas de parada, e intersecciones con dispositivos de control tipo “PARE” y se implementarán con base en los lineamientos proporcionados por el Manual de Señalización, 2015.

Medida 2. Construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico. Se entiende como urbanismo táctico el mejoramiento de las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, su movilidad y seguridad vial, con intervenciones espaciales y temporales, con potencial de escalabilidad para catalizar el cambio a largo plazo, y realizadas con la participación de los sectores que se verán involucrados. La construcción de las medidas de tráfico calmado y/o urbanismo táctico estará sujeta a los dispositivos de señalización horizontal y vertical mencionados en la Medida 1, con base en los lineamientos dados en el Manual de Señalización, 2015. No obstante, en caso de presentarse la necesidad de incluir un dispositivo distinto a los ya mencionados, se hará una revisión por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para su aprobación.

Medida 3. Diseño, suministro e instalación de sistemas de contención vial. Este punto comprende el suministro e instalación de diversos sistemas de contención vehicular tales como: barreras de contención metálicas, terminales, transiciones entre barreras rígidas y semirrígidas, amortiguadores de impacto y otros dispositivos de contención (dispositivos para motociclistas, dispositivos para árboles y postes). Es imprescindible instalar los sistemas de contención vial en las mejores condiciones de seguridad: continuidad, longitud, ancho de deformación y terminales.

Medida 4. Actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención en relación a los puntos críticos. Esta medida incluye actividades informativas, comunicacionales y, de persuasión y socialización, que buscan el desarrollo de acciones informativas y comunicacionales para la entrega de las intervenciones en las entidades territoriales sobre seguridad vial. Estas acciones están enfocadas a informar sobre conocimientos, actitudes y prácticas más seguros en el sistema de movilidad, relacionadas con las intervenciones desarrolladas en las medidas 1, 2 y 3, y pretenden involucrar “in situ” a los actores viales.

3. DEFINICIONES RELACIONADAS CON LAS MEDIDAS A IMPLEMENTAR

Todas las definiciones dadas en el Código Nacional de Tránsito, así como en el Manual de Señalización Vial 2015, serán consideradas dentro de este glosario.

- ❖ **Sistemas de contención vial:** Los sistemas de contención vehicular son “dispositivos que se instalan en las zonas laterales de una carretera o en las fajas de separación de calzadas en sentido contrario, y su finalidad es retener y redireccionar los vehículos que se salen fuera de control de la vía, de manera que se limiten los daños y lesiones, tanto para los ocupantes como

para los otros usuarios de la carretera y personas u objetos situados en las cercanías, tales como viviendas, escuelas, ciclovías, personas y objetos en zonas de obras”. (FPV, 2012)

❖ **Tipos de sistemas de contención vial** (según su función)

1. **Barreras de contención vehicular lateral:** Es un sistema longitudinal aproximadamente paralelo al flujo vehicular y su propósito es contener y redireccionar los vehículos que pierden el control, se salen de la vía hasta impactarle. Son sistemas normalmente diseñados para ser impactados por un solo costado. (FPV, 2012)
2. **Barreras de contención vehicular central:** Son sistemas longitudinales que se instalan aproximadamente paralelos al flujo vehicular y su función es contener y redireccionar los vehículos evitando que estos pasen a otros carriles, normalmente del flujo contrario. Son sistemas diseñados y colocados para ser impactados por ambos costados. (FPV, 2012)
3. **Barreras de contención con sistema de protección para motociclistas:** Son barreras de contención vehicular que además se diseñan para evitar que los motociclistas sufran lesiones graves si pierden el control y colisionan contra la barrera. (FPV, 2012)
4. **Pretil de puente:** Es un sistema análogo a una barrera de contención vehicular lateral o central, que se diseña específicamente para bordes de tableros de viaductos, puentes, cabezales de muros de retención y obras similares. (FPV, 2012)
5. **Terminal de barrera:** Son sistemas longitudinales aproximadamente paralelos al flujo vehicular y su función principal es servir como anclaje inicial y final de las barreras laterales y centrales.
6. **Transición:** Es un segmento de barrera que cumple la función de servir de transición gradual entre un sistema de menor rigidez a uno de mayor rigidez. (FPV, 2012)
7. **Amortiguador de impacto:** Conocido también como atenuador de impacto, es un dispositivo cuyo propósito es evitar el choque frontal de un vehículo contra un obstáculo fijo que no puede intervenir con otro tipo de solución. (FPV, 2012).

❖ **Diseño de una barrera de contención:** entiéndase como la metodología para determinar las características técnicas de la barrera –nivel de contención, ancho de trabajo (W), deflexión dinámica (D), tipo de terminal –y el valor de los parámetros para su disposición –longitud, ubicación trasversal y en altura, esviaje–. El procedimiento para tal diseño se encuentra descrito en la Guía de Sistemas de Contención Vehicular. (FPV, 2012)

❖ **Señalización horizontal:** La señalización horizontal corresponde a la aplicación de marcas viales conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se adhieren sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como a los dispositivos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. Éstas se conocen como DEMARCACIONES. (Manual de señalización, 2015)

❖ **Señalización vertical:** La función de las señales verticales es reglamentar las limitaciones, prohibiciones o restricciones, advertir de peligros, informar acerca de rutas, direcciones, destinos y sitios de interés. Son esenciales en lugares donde existen regulaciones especiales, permanentes o temporales, y en aquellos donde los peligros no son de por sí evidentes. (Manual de señalización, 2015)

❖ **Inspección de Seguridad Vial (ISV):** es la revisión de la seguridad vial de una vía existente y en operación, con el objetivo de identificar aspectos que constituyan situaciones de riesgo y donde se puedan implementar medidas de mejora. La inspección de seguridad vial se aplica

durante la fase de operación de la vía y generalmente se priorizan aquellos tramos con altos índices de accidentalidad. En el proceso de una ISV interviene el equipo de inspección y se establecen las responsabilidades para cada uno. (Manual de ASV, 2017).

- ❖ **Visitas de Verificación de Seguridad Vial:** Es una revisión rápida sobre la seguridad vial de una vía existente. Esta visita se realiza por un (1) profesional de ingeniería con experiencia en inspecciones viales y determinará si se hace necesario el desarrollo de una inspección de seguridad vial o si la vía puede iniciar la fase de propuestas de medidas y diseño. La metodología para la realización de las visitas de verificación se desarrollará por parte de Findeter y será validada por la ANSV.
- ❖ **Urbanismo Táctico:** El urbanismo táctico corresponde a las intervenciones que permiten experimentar un cambio en la ciudad por un período determinado para tener una aproximación del impacto que generaría si se ejecutará. **“un enfoque para construir barrios que tengan intervenciones y políticas de corto plazo, bajo costo y escalables para catalizar el cambio a largo plazo”**. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/01/08/guia-del-urbanista-tactico-materiales-y-diseno/>
- ❖ **Tráfico Calmado:** Son aquellos dispositivos físicos de señalización conducentes a la reducción en número y gravedad de los siniestros de tránsito y al mejoramiento del medio ambiente local, lo que implica en ciertos casos la disminución del volumen vehicular y desde luego la reducción de la velocidad vehicular. Las técnicas más comunes son: gargantas, estrechamientos, chicanas o zigzag, miniglорietas, canalizaciones, plataformas, reductores de velocidad con varios perfiles, reducción del tamaño de las intersecciones con la implementación de sobreechanchos achafanado e islotes en los que se puede transitar fácilmente a baja velocidad, separadores transitables a baja velocidad a lo largo de las curvas, glорietas compactas, reducción física y visual del ancho de vía, por ejemplo bandas laterales pintadas o andenes, organización del estacionamiento para moderar la velocidad, con la implementación de islotes o borduras; achafanado, para crear zigzag en ausencia de vehículos, cruces-plataformas, semáforos, entre otros. Pueden ser aplicables sobre las vías nacionales en travesías de poblado en la espera de una variante futura.
- ❖ **Zona de intervención:** es la localización geográfica general que abarca o unifica los distintos proyectos de intervención que se van a ejecutar. Para el presente contrato se estima que los proyectos de intervención se localizarán de 5 a 7 zonas.
- ❖ **Proyectos de intervención:** sitio específico o tramo vial seleccionado en el cual se van a diseñar e implementar medidas de intervención (medida 1. Intervenciones rápidas de señalización vial; medida 2. Construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico; medida 3. Diseño, suministro e instalación de sistemas de contención vial; medida 4. Actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención), con el fin de disminuir los riesgos potenciales de accidentalidad vial.

Nota: las medidas no incluyen dispositivos semaforizados, pasos elevados o deprimidos ni obras de infraestructura de gran envergadura.

4. REQUISITOS DE POSTULACIÓN

Para la selección de los municipios que serán beneficiarios de las inversiones, se requiere contar con la expresión de interés de las administraciones municipales y su apoyo para el diagnóstico de siniestralidad,

visitas de reconocimiento a lugares de riesgo, planeación de las intervenciones, gestión de los permisos requeridos para la materialización de las soluciones y compromiso en el mantenimiento y sostenibilidad de las actuaciones de mejoramiento en materia de seguridad vial que adelante la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Para la postulación, los interesados deberán allegar lo siguiente:

- a. Un comunicado de expresión de interés (formato 0)
- b. Un documento técnico (formatos 1, 2, cuya propuesta de contenidos depende de la categoría municipal)
- c. Una carta de compromisos (formato 3, 4)

Todos los postulantes deberán destinar un responsable de la gestión¹, encargado del acompañamiento del programa, antes, durante y después de la materialización de las medidas. Éste debe estar vinculado al sector movilidad, de planeación o en su defecto al de infraestructura del municipio, y la administración se debe comprometer a efectuar las acciones de apoyo formuladas en este Instructivo de Postulación, de acuerdo con la categoría de su municipio.

Los postulantes son municipios, que están categorizados según la Ley 617 de 2000, de acuerdo con sus ingresos corrientes de libre destinación, en 7 categorías a saber, Especial, Primera, Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta y Sexta. Esto es importante debido a que de acuerdo con la categoría se especificará el tipo de medidas a implementar y los requerimientos de parte de la Agencia a los Municipios beneficiados, en un ejercicio de corresponsabilidad. En ese sentido, para efectos de este Instructivo los municipios se agrupan en 2 segmentos de acuerdo con su categoría, así:

- 📍 **Grupo 1:** De acuerdo con la categorización señalada en Ley 617 de 2000, Categoría Especial: tienen población superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes e ingresos corrientes de libre destinación anuales superiores a cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales y Primera Categoría: distritos o municipios con población comprendida entre cien mil uno (100.001) y quinientos mil (500.000) habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales sean superiores a cien mil (100.000) y hasta de cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales.

Se espera que los municipios que corresponden a este grupo cuenten con experticia y capacidad técnica dentro de sus Entidades en directa proporción con sus características de población, capacidad fiscal, equipamiento vial y composición del parque automotor.

- 📍 **Grupo 2:** Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta y Sexta Categorías, todos aquellos distritos o municipios con población de menos de cien mil (100.000) o menos habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales sean de hasta (100.000) salarios mínimos mensuales vigentes.

En el marco de lo que representan las categorías municipales en términos de autonomía fiscal, población y capacidad técnica, a continuación, se plantea un ejercicio de corresponsabilidad en directa proporción

¹ El perfil recomendado puede ser el siguiente: ingeniero civil, de transporte y vías o áreas afines, profesionales en las áreas de las ciencias sociales (psicólogo, antropólogo, pedagogo y afines).

con la capacidad técnica esperada de parte de los municipios que deseen postular para ser beneficiarios del proyecto “Intervenciones de Medidas de Seguridad Vial”.

Grupo 1: Municipios de Categoría Especial y Primera Categoría

Los municipios de este grupo podrán postular únicamente a la implementación de elementos de contención o a la materialización de propuestas innovadoras en materia de urbanismo táctico y tráfico calmado (*Medidas 2 y Medida 3*), en ubicaciones estratégicas (tramos o intersecciones críticas o de alto riesgo), en donde las dos Entidades, tanto la Agencia, a través del convenio con Findeter, como el Municipio, ejecuten acciones coordinadas.

Con el objetivo de hacer una disposición eficiente, eficaz y oportuna de los recursos y de que exista un ejercicio de corresponsabilidad entre las partes en proporción con la capacidad técnica esperada, los municipios de este grupo no accederán al tipo de medidas señaladas 1 y 4, debido a que su capacidad fiscal y técnica les permite implementarlas con relativa facilidad y en este sentido, se realizará una socialización por parte de quien implemente las medidas y los municipios estarán llamados a apoyar en la implementación de medidas rápidas de señalización y en actividades de persuasión y socialización que se requieran como complemento de las medidas 2 y 3 a las cuales podrán acceder.

Para postular, los municipios de estas categorías deberán presentar:

a) Carta de expresión de interés y postulación (formato 0)

El municipio interesado deberá expresar su interés diligenciando el *Formato 0. Carta de Expresión de Interés y Postulación*, y allegarlo junto con los anexos propuestos que hacen parte integral de la postulación. Este documento deberá venir firmado por el Alcalde o el Secretario de Movilidad, como garantes de la expresión y los compromisos.

Nota: en caso de que los municipios presenten tramos y puntos críticos en vías departamentales la expresión de interés y compromisos deben estar firmadas también por el Gobernador o quien haga sus veces, como responsable de la autorización, gestión y recibo de las intervenciones.

b) Anexo 1. Informe técnico (formato 1)

El informe técnico es uno de los anexos que el municipio debe aportar, como parte integral de su manifestación de interés. Para su presentación el municipio debe diligenciar el formato 1

Este documento debe desarrollar los siguientes contenidos de forma clara y concisa, en particular aquellos que están marcados como **Obligatorios**, ya que en caso de no presentar alguno de estos requisitos el municipio quedará por fuera de concurso. Para el caso de los ítems **Opcionales**, sin su desarrollo podrán continuar como postulantes, no obstante, la calificación en algunos casos tendrá un puntaje adicional.

Cada uno de los ítems / requisitos se calificarán en una escala de 0 a 10, siendo 0 una calificación deficiente y 10 una calificación excelente. El puntaje mínimo que requeriría un proyecto que mantenga estándares adecuados y que lograría pasar (coherencia interna) es 7.5 puntos. Así mismo, se establecen los pesos de cada ítem en la calificación como se aprecia en la siguiente tabla.

Ítem/requisitos	Descripción del Ítem /Requisito	Ob	Op	Ponderado	Evaluación		
1	Un breve resumen de las acciones emprendidas en el marco de los Pilares de Infraestructura y Comportamiento humano en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial, durante los últimos 2 años (Máximo 3 páginas).	- Análisis en máximo 3 páginas.	X		No aplica puntaje		
2	El diagnóstico general de siniestralidad de su municipio, con los históricos recientes (últimos 3 años). (Máximo 3 páginas). <small>Nota 2</small>	<ul style="list-style-type: none"> - La participación de los diferentes usuarios viales en la siniestralidad. Tres (3) puntos. - Los tipos de siniestros viales que ocurren en el municipio. Tres (3) puntos. - La localización de la siniestralidad. Dos (2) puntos. - La identificación de los principales tramos o intersecciones críticas. Dos (2) puntos. 	X		20%	El cumplimiento de cada uno de los criterios tendrá un puntaje determinado señalado en la descripción del Ítem. El cumplimiento de todos los criterios permitirá asignar un puntaje de 10.	
3	Información de partición modal y de parque automotor del municipio.			X	0,2 adicional al puntaje final		
4	Una propuesta de máximo 6 lugares objeto de intervención <small>Nota 1, 2, 3 y 4</small> , con el respectivo análisis pormenorizado de lo que sucede en materia de seguridad vial, índice de mortalidad del sector identificado, registro fotográfico descriptivo de la problemática (mínimo 4 fotografías, máximo 10), caracterización de la siniestralidad, identificación de los riesgos que se pretende mitigar y la justificación estratégica de la(s) propuesta(s). Al respecto, es importante que los lugares seleccionados sean críticos en términos de mortalidad en siniestros viales y con la medida se mitigue el riesgo existente (200 palabras).	<ul style="list-style-type: none"> - Índice de mortalidad del sector identificado, caracterización y análisis de la siniestralidad en el lugar. Dos (2) puntos. - Descripción de la problemática de seguridad vial evidenciada en la visita de reconocimiento. Tres (3) puntos. - Registro fotográfico descriptivo de la problemática. Tres (3) puntos. - Video del lugar. Un (1) punto. - Información del estado de la infraestructura. Un (1) punto. 	X		70%	La descripción de la problemática debe ser clara y coherente con lo que se podrá apreciar en el registro fotográfico y video. Se calificará cada propuesta de intervención, de acuerdo con los puntos señalados en la descripción y se promediarán los resultados parciales entre el número de lugares de intervención propuestos para obtener un resultado final.	
5	Levantamiento de la señalización en el entorno de la intervención, con descripción del estado y registro fotográfico. Preferible archivos en extensión .dwg			X		No aplica puntaje	
6	La propuesta descriptiva y gráfica de la intervención objeto de postulación, tanto para sistemas de contención o amortiguadores de impacto, como para propuestas de tráfico calmado y urbanismo táctico. (Máximo 200 palabras más respectivo gráfico).			X		10%	Se calificará la calidad en la presentación de la propuesta descriptiva, de acuerdo con la claridad en la disposición del diseño conceptual que conforma la solución.
7	Diseño de detalle definitivo de la(s) propuesta(s), sistemas de contención, de tráfico calmado y/o urbanismo táctico.				X	0,2 adicional al puntaje final	
8	Las cantidades y presupuesto de ejecución de cada medida.				X	0,5 adicional al puntaje final	
9	Descripción del equipo técnico encargado de la gestión de la Seguridad Vial.				X	0,5 adicional al puntaje final	
10	Evidencias de que cuentan con un Plan Local de Seguridad Vial y				X	No aplica puntaje	

	efectúan Comités de Seguridad Vial en forma sistemática.				
11	Topografía o planimetría o cartografía (con paramentos de viviendas y alineamientos de andenes) Incluir archivos en extensión .dwg ^{Nota 5}		X		No aplica puntaje
12	Decreto de categorización del municipio.		X		No aplica puntaje
13	Haber efectuado por lo menos una mesa técnica de trabajo con los representantes del INVIAS si éste es impactado en su jurisdicción por la red vial Nacional NO Concesionada, para debatir las problemáticas asociadas al paso de la vía nacional y la forma de aunar esfuerzos.			X	0,5 adicional al puntaje final
Total Informe técnico					100%

Ob: Obligatorio, Op: Opcional, Pd: Peso ponderado

Nota 1: Los lugares que se proponen para intervención, no pueden estar en proceso de ejecución de intervención de otros contratos, ni haber sido intervenidos recientemente, como tampoco haber sido sujeto de acciones de la misma naturaleza con recursos de la Agencia.

Nota 2: En caso de que el municipio requiera apoyo en materia de diagnóstico de siniestralidad e identificación de puntos críticos, podrá hacer la consulta de la información base para adelantar su análisis en la página del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV <http://ansv.gov.co/observatorio/>

Nota 3: Estos lugares deben ser propuestos en primera instancia con base en la información de intersecciones y tramos críticos de siniestralidad que suministrará el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV². En caso de que los lugares sugeridos por el ONSV por los motivos señalados en la nota 1 y 4 o por otro motivo señalado o no en este instructivo, no puedan ser objeto de propuesta esto debe quedar claramente expresado en el informe técnico y en este caso, aunque no haya siniestralidad de hecho, el municipio puede proponer otros lugares para intervención en donde estime y justifique que existe un riesgo potencial inminente. Estas localizaciones alternativas pueden estar ubicados en el área de influencia de centros de educación, hospitales, parques, zonas residenciales y en general en lugares de flujo constante de peatones y/o ciclistas que requieran ser protegidos de maniobras peligrosas y/o altas velocidades de modos motorizados.

Nota 4: Los lugares de intervención deben poseer buenas condiciones de superficie de rodadura para que puedan ser intervenidos, por lo que se recomienda que en caso de que la infraestructura esté en mal estado, en lo posible se seleccione otra ubicación.

Nota 5: En caso de que no se cuente con ninguno de estos elementos, el municipio podrá elaborar la cartografía extrayéndola de herramientas como Google Maps o Google Earth, siempre y cuando se corroboren y corrijan las dimensiones en campo. En dicha cartografía se deberá tener en cuenta la ubicación y dimensiones de paramentos de edificaciones, andenes y accesos a predios.

² El ONSV identifica los puntos críticos de siniestralidad basados en la información existente de identifica los puntos críticos de accidentalidad basados en la información existente y posteriormente se aplican metodologías propias del ONSV para la identificación de los puntos de mayor accidentalidad. La información se recibe desde diferentes fuentes primarias, entre las que se encuentran: INMLCF, INVIAS, ANI. Posteriormente se aplican metodologías propias del ONSV para la identificación de los puntos de mayor criticidad.

En todo caso, el archivo allegado deberá estar en extensión dwg (archivo de AutoCAD)

c) Acta de compromisos (formato 3)

La administración municipal debe diligenciar el formato 3. Acta de Compromisos, en donde se compromete con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como mínimo a lo siguiente:

- ❖ El municipio se compromete a presentar una propuesta con estricto apego y sujeción al Instructivo de Requerimientos de Postulación fijado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ❖ La formulación del programa estará acompañada de las justificaciones de rigor y en todo caso debe atender los lineamientos del Instructivo preparado por la Agencia según la clasificación que al Municipio le haya sido asignada.
- ❖ El municipio debe comprometerse a destinar un responsable de la gestión³, encargado del acompañamiento del programa, antes, durante y después de la materialización de las medidas y debe comprometerse a ejecutar todas las acciones de apoyo requeridas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. –Findeter. Este personal debe estar contratado por el Municipio y es por tanto de su entera responsabilidad comprobar las calidades del mismo y exigir el cumplimiento de las obligaciones, prestaciones y compromisos que se le asignen. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ni la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. –Findeter NO tendrán vínculo laboral ni relación contractual alguna con el mencionado equipo profesional o profesional responsable de la gestión.
- ❖ La sostenibilidad, mantenimiento y reparaciones de las intervenciones que se ejecuten serán responsabilidad exclusiva del Municipio, quien deberá apropiarse los recursos necesarios para dar cumplimiento a esta obligación y con ello efectuar las reparaciones locativas que sean necesarias.
- ❖ El municipio se compromete a gestionar de manera prioritaria los permisos, autorizaciones y licencias requeridos para que la Agencia materialice las medidas que deban realizarse dentro de los límites de su jurisdicción.
- ❖ Empezar las acciones necesarias para recibir y apropiarse de las intervenciones que se produzcan con ocasión del programa que se ejecute.
- ❖ Es también deber del municipio georreferenciar las medidas implementadas.
- ❖ El municipio que no cuente con Plan Local de Seguridad Vial se comprometerá a gestionar con el apoyo del departamento y/o de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la elaboración del mismo de conformidad con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial. Para lo anterior y en cualquier caso, se compromete a asistir a los talleres de formación en la formulación de proyectos de seguridad vial que adelante la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ❖ El municipio se compromete a hacer seguimiento y monitoreo a las medidas que se adopten tanto cuantitativa (cifras de siniestralidad), como cualitativamente (cambios de comportamiento), a partir de la línea base del lugar de intervención.
- ❖ El municipio debe comprometerse con la gestión de convocar a la ciudadanía para llevar a cabo la estrategia informativa que diseñará la Agencia Nacional de Seguridad Vial para dar a conocer

³ Perfiles recomendados para la gestión: ingeniero civil, de transporte y vías o áreas afines, profesionales en las áreas de las ciencias sociales, (psicólogo, antropólogo, pedagogo y afines),

las medidas en las diferentes fases de la ejecución del proyecto a través del convenio con Findeter.

- ❖ El municipio declara que sobre los lugares objeto de intervención no se ejecuta negocio jurídico de ninguna naturaleza ni han sido ejecutadas acciones u operaciones con recursos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ❖ Por último, es responsabilidad exclusiva del Municipio mantener indemne a la Agencia como a sus funcionarios, empleados y propiedades, por concepto de cualquier reclamo, acción, demanda, sanción y/o condena, derivados de acciones u omisiones en que incurra tanto aquel, como sus subcontratistas o el personal a su servicio, en el desarrollo y ejecución de los programas y proyectos que serán desarrollados.
- ❖ Es por tanto responsabilidad exclusiva del Municipio asumir todas las consecuencias de tales acciones u omisiones, por concepto de daños o pérdidas de cualquier naturaleza, sin limitación alguna, causados a la Agencia, sus funcionarios, empleados y propiedades, así como a terceros o a bienes de los que esta sea titular, derivados de tales acciones u omisiones, de manera que corresponde a aquel asumir la defensa judicial y administrativa de la Agencia, incluidos todos los costos y gastos correspondientes, así como cancelar cualesquiera sanciones y condenas, lo mismo que la indemnización de perjuicios de todo orden, con arreglo al ordenamiento superior.
- ❖ Atender las consultas y peticiones formuladas tanto por la Agencia como por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter-.

Los compromisos aquí reseñados se cumplirán sin perjuicio de aquellos fijados en el Instructivo dispuesto por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de los que el ordenamiento jurídico superior haya establecido.

El municipio además prestará el apoyo y colaboración suficiente para la efectiva y oportuna ejecución de los programas que resultaren aprobados y coordinará cuando así se requiera con otras entidades territoriales y del orden nacional la adopción de medidas tendientes a mejorar la seguridad vial de la zona o zonas afectas a aquellos.

Esta carta debe ser firmada por el Alcalde o Secretario de Movilidad / Tránsito / Transporte del municipio postulante.

Grupo 2: Municipios de Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta y Sexta Categoría

Los municipios de este grupo podrán postular para la implementación de las cuatro medidas señaladas en el numeral 2⁴, en ubicaciones estratégicas (tramos o intersecciones críticas o de alto riesgo), en donde las dos Entidades, tanto la Agencia como el Municipio ejecuten acciones coordinadas, siempre y cuando cumplan con los requisitos señalados en seguida.

a) Comunicado de expresión de interés (formato 0)

El municipio interesado deberá expresar su interés diligenciando el formato 0 y allegarlo junto con los anexos propuestos que hacen parte integral de la postulación. Este documento deberá venir firmado por el Alcalde como garante de la expresión y los compromisos.

⁴ Al respecto es necesario mencionar que la Medida 4 no se aplicará sola, sino en relación con las implementaciones de las primeras tres.

a) Informe técnico (formato 2)

El informe técnico es uno de los anexos que el municipio debe aportar, como parte integral de su manifestación de interés. Para su presentación el municipio debe diligenciar el formato 2.

Este documento debe desarrollar los siguientes contenidos de forma clara y concisa, en particular aquellos que están marcados como **Obligatorios**, ya que en caso de no presentar alguno de estos requisitos el municipio quedará por fuera de concurso. Para el caso de los ítems **Opcionales**, sin su desarrollo podrán seguir como postulantes, no obstante, la calificación tendrá un puntaje adicional.

Cada uno de los ítems/ requisitos se calificarán en una escala de 0 a 10, siendo 0 una calificación deficiente y 10 una calificación excelente. El puntaje mínimo que requeriría un proyecto que mantenga estándares adecuados y que lograría pasar (coherencia interna) es 7.5 puntos. Así mismo, se establecen los pesos de cada ítem en la calificación como se aprecia en la siguiente tabla.

Ítem/requisitos	Descripción del Ítem /Requisito	Ob	Op	Pd	Criterios de Evaluación	
1	El diagnóstico y análisis de siniestralidad de su municipio, con el histórico de siniestralidad vial reciente (últimos 3 años). <small>Notas 1, 2, 3 y 4.</small>	- La participación de los diferentes usuarios viales en la siniestralidad. Tres (3) puntos. - Los tipos de siniestros viales que ocurren en el municipio. Tres (3) puntos. - La localización de la siniestralidad. Dos (2) puntos. - La identificación de los principales tramos o intersecciones críticas. Dos (2) puntos.	X		30%	El cumplimiento de cada uno de los criterios tendrá un puntaje determinado señalado en la descripción del ítem. El cumplimiento de todos los criterios permitirá asignar un puntaje de 10.
2	Una propuesta máximo 6 lugares objeto de intervención con el respectivo análisis pormenorizado de lo que sucede en materia de seguridad vial. Al respecto, es importante que los lugares seleccionados sean críticos en términos de mortalidad en siniestros viales o presenten un riesgo para actores vulnerables (peatones, bici usuarios) y con la medida se mitigue el riesgo existente. <small>Nota 1, 2, 3 y 4.</small>	- Índice de mortalidad del sector identificado, caracterización y análisis de la siniestralidad en el lugar. Un (1) punto. - Descripción de la problemática de seguridad vial evidenciada en la visita de reconocimiento. Tres (3) puntos. - Registro fotográfico descriptivo de la problemática. Dos (2) punto. - Video del lugar. Dos (2) puntos. - Información del estado de la infraestructura. Un (1) punto. - Inventario de la señalización existente. Un (1) punto.	X		70%	La descripción de la problemática debe ser clara y coherente con lo que se podrá apreciar en el registro fotográfico y video. Se calificará cada propuesta de intervención, de acuerdo con los puntos señalados en la descripción y se promediarán los resultados parciales entre el número de lugares de intervención propuestos para obtener un resultado final.
3	Asignación de un profesional para apoyar la gestión del programa en caso de ser beneficiado. Enviar Hoja de vida.				No aplica puntaje	
4	Evidencias de que cuentan con un Plan Local de Seguridad Vial y efectúan Comités de Seguridad Vial en forma sistemática.				X	No aplica puntaje
5	Topografía o planimetría o cartografía (con paramentos de viviendas y alineamientos de andenes) Incluir archivos en extensión .dwg <small>Nota 5</small>				X	No aplica puntaje
6	Decreto de categorización del municipio				X	No aplica puntaje
Total Informe técnico					100%	

Ob: Obligatorio, Op: Opcional, Pd: Peso ponderado

Nota 1: En caso de que el municipio requiera apoyo en materia de diagnóstico de siniestralidad e identificación de puntos críticos, podrá hacer la consulta de la información base para adelantar su análisis en la página del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV <http://ansv.gov.co/observatorio/>, buscar la pestaña sistemas de información y en la lista desplegada seleccionar diagnóstico

municipal. Allí encontrará los datos más relevantes de siniestralidad con víctimas en su municipio. Para complementar su búsqueda puede entrar también a la pestaña sistema geográfico y explorar en seguida el mapa de calor.

Si su municipio cuenta con observatorio o gestiona permanentemente la información de siniestralidad en su jurisdicción también puede utilizar sus datos.

Nota 2: Los lugares que se proponen para intervención, no pueden estar en proceso de ejecución de intervención de otros contratos, ni haber sido intervenidos recientemente, como tampoco haber sido sujeto de acciones de la misma naturaleza con recursos de la Agencia.

Nota 3: Estos lugares deben ser propuestos en primera instancia con base en la información de intersecciones y tramos críticos de siniestralidad que suministrará el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV⁵. En caso de que los lugares sugeridos por el ONSV por los motivos señalados en la nota 1 y 4 o por otro motivo señalado o no en este instructivo, no puedan ser objeto de propuesta esto debe quedar claramente expresado en el informe técnico y en este caso, aunque no haya siniestralidad de hecho, el municipio puede proponer otros lugares para intervención en donde estime y justifique que existe un riesgo potencial inminente. Estas localizaciones alternativas pueden estar ubicados en el área de influencia de centros de educación, hospitales, parques, zonas residenciales y en general en lugares de flujo constante de peatones y/o ciclistas que requieran ser protegidos de maniobras peligrosas y/o altas velocidades de modos motorizados.

Nota 4: Los lugares de intervención deben poseer buenas condiciones de superficie de rodadura para que puedan ser intervenidos, por lo que se recomienda que en caso de que la infraestructura esté en mal estado, en lo posible se seleccione otra ubicación.

Nota 5: En caso de que no se cuente con ninguno de estos elementos, el municipio podrá elaborar la cartografía extrayéndola de herramientas como Google Maps o Google Earth, siempre y cuando se corroboren y corrijan las dimensiones en campo. En dicha cartografía se deberá tener en cuenta la ubicación y dimensiones de paramentos de edificaciones, andenes y accesos a predios.

Nota 6: Los municipios podrán postular lugares URBANOS en vías de jurisdicción departamental cuando el histórico de siniestralidad o el riesgo en dichos lugares lo justifique y esto afecte directamente la seguridad vial de población del municipio en cuestión. Sin embargo, en este caso el municipio postulante requerirá realizar todos los trámites pertinentes con la Gobernación para obtener el compromiso de gestión para la autorización y recibo de las intervenciones. Al respecto la Agencia verificará que la propuesta cuente con todas las condiciones requeridas y planteadas en este instructivo, para ejecutar las intervenciones en los lugares propuestos por el municipio, por lo que en caso de no contar con los compromisos del gestor correspondiente en la jurisdicción de un determinado lugar (Alcalde/Secretario en el caso de vías de propiedad del municipio, Gobernador/ Secretario de infraestructura en caso de vías de propiedad del departamento), no será posible viabilizar a dicho municipio como beneficiario.

⁵ El ONSV identifica los puntos críticos de siniestralidad basados en la información existente de identifica los puntos críticos de accidentalidad basados en la información existente y posteriormente se aplican metodologías propias del ONSV para la identificación de los puntos de mayor accidentalidad. La información se recibe desde diferentes fuentes primarias, entre las que se encuentran: INMLCF, INVIAS, ANI. Posteriormente se aplican metodologías propias del ONSV para la identificación de los puntos de mayor criticidad.

d) Acta de compromisos (Formato 3)

La administración municipal debe diligenciar el formato 4. Acta de Compromisos, en donde se compromete con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como mínimo a lo siguiente:

- ❖ El municipio se compromete a presentar una propuesta con estricto apego y sujeción al Instructivo de Requerimientos de Postulación fijado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ❖ La formulación del programa estará acompañada de las justificaciones de rigor y en todo caso debe atender los lineamientos del Instructivo preparado por la Agencia según la clasificación que al Municipio le haya sido asignada.
- ❖ El municipio debe comprometerse a destinar un responsable de la gestión⁶, encargado del acompañamiento del programa, antes, durante y después de la materialización de las medidas y debe comprometerse a ejecutar a ejecutar todas las acciones de apoyo requeridas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. –Findeter. Este personal debe estar contratado por el Municipio y es por tanto de su entera responsabilidad comprobar las calidades del mismo y exigir el cumplimiento de las obligaciones, prestaciones y compromisos que se le asignen. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ni la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. –Findeter NO tendrán vínculo laboral ni relación contractual alguna con el mencionado equipo o profesional encargado de la gestión.
- ❖ La sostenibilidad, mantenimiento y reparaciones de las intervenciones que se ejecuten serán responsabilidad exclusiva del Municipio, quien deberá apropiarse los recursos necesarios para dar cumplimiento a esta obligación y con ello efectuar las reparaciones locativas que sean necesarias.
- ❖ El municipio se compromete a gestionar los permisos, autorizaciones y licencias requeridos para que la Agencia materialice las medidas que deban realizarse dentro de los límites de su jurisdicción.
- ❖ Empezar las acciones necesarias para recibir y apropiarse de las intervenciones que se produzcan con ocasión del programa que se ejecute.
- ❖ Es también deber del municipio georreferenciar las medidas implementadas.
- ❖ El municipio que no cuente con Plan Local de Seguridad Vial se comprometerá a gestionar con el apoyo del departamento y/o de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la elaboración del mismo de conformidad con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial. Para lo anterior y en cualquier caso, se compromete a asistir a los talleres de formación en la formulación de proyectos de seguridad vial que adelante la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ❖ El municipio se compromete a hacer seguimiento y monitoreo a las medidas que se adopten tanto cuantitativa (cifras de siniestralidad), como cualitativamente (cambios de comportamiento), a partir de la línea base del lugar de intervención.
- ❖ El municipio debe comprometerse con la gestión de convocar a la ciudadanía para llevar a cabo la estrategia informativa que diseñará la Agencia Nacional de Seguridad Vial para dar a conocer las medidas en las diferentes fases de la ejecución del proyecto a través del convenio con Findeter.

⁶ Perfiles recomendados para la gestión: ingeniero civil, de transporte y vías o áreas afines, profesionales en las áreas de las ciencias sociales, psicólogo, antropólogo, pedagogo y afines.

- ❖ El municipio declara que sobre los lugares objeto de intervención no se ejecuta negocio jurídico de ninguna naturaleza ni han sido ejecutadas acciones u operaciones con recursos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ❖ Por último, es responsabilidad exclusiva del Municipio mantener indemne a la Agencia como a sus funcionarios, empleados y propiedades, por concepto de cualquier reclamo, acción, demanda, sanción y/o condena, derivados de acciones u omisiones en que incurra tanto aquel, como sus subcontratistas o el personal a su servicio, en el desarrollo y ejecución de los programas y proyectos que serán desarrollados.
- ❖ Es por tanto responsabilidad exclusiva del Municipio asumir todas las consecuencias de tales acciones u omisiones, por concepto de daños o pérdidas de cualquier naturaleza, sin limitación alguna, causados a la Agencia, sus funcionarios, empleados y propiedades, así como a terceros o a bienes de los que esta sea titular, derivados de tales acciones u omisiones, de manera que corresponde a aquel asumir la defensa judicial y administrativa de la Agencia, incluidos todos los costos y gastos correspondientes, así como cancelar cualesquiera sanciones y condenas, lo mismo que la indemnización de perjuicios de todo orden, con arreglo al ordenamiento superior.
- ❖ Atender las consultas y peticiones formuladas tanto por la Agencia como por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter-.

Los compromisos aquí reseñados se cumplirán sin perjuicio de aquellos fijados en el Instructivo dispuesto por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de los que el ordenamiento jurídico superior haya establecido.

El municipio además prestará el apoyo y colaboración suficiente para la efectiva y oportuna ejecución de los programas que resultaren aprobados y coordinará cuando así se requiera con otras entidades territoriales y del orden nacional la adopción de medidas tendientes a mejorar la seguridad vial de la zona o zonas afectas a aquellos.

Esta carta debe ser firmada por el alcalde del municipio postulante.

5. PLAZOS Y FORMA DE ENVÍO DE LA EXPRESIÓN DE INTERÉS

La convocatoria abre oficialmente del día 28 marzo y cierra el 24 de abril a las 24 horas. En caso de inquietudes se dispone del correo tequeremosconvida@ansv.gov.co a través del cual podrá formular cualquier consulta relacionada con la postulación.

Dentro de este plazo estipulado los municipios preseleccionados deberán enviar los requisitos descritos en este instructivo, así:

1. **Los formatos que requieren firma (Carta de expresión de interés y carta de compromiso), escaneados y debidamente firmados y en archivo editable (formato técnico)** con sus respectivos anexos vía electrónica al correo tequeremosconvida@ansv.gov.co (únicamente se evaluarán las propuestas que se envíen completas antes de las 24 horas del 24 de abril de 2018 vía correo electrónico).
2. **Por correo certificado en físico:** originales y debidamente firmados y con sus respectivos soportes magnéticos a la dirección: Av. La Esperanza Calle 24 No 62 - 49 Complejo Empresarial Gran Estación 2 Piso 9. **Este requerimiento únicamente cuando la Agencia confirme que el**

municipio tiene viabilizada su participación, para lo cual tendrá 3 días hábiles a partir de la comunicación.

A continuación, el cronograma del proceso de postulación:

HITO DE EJECUCIÓN	PLAZO	FECHA INICIO	FECHA TERMINACIÓN
	Días		
PROCESO DE POSTULACIÓN MUNICIPAL			
<u>Actividad 1 Postulaciones</u>			
Llamado a postular a los municipios y fecha de cierre. Envío del instructivo y formatos.	27	28-mar.-18	24-abr.-18
Evaluación de las postulaciones / Envío de comentarios / observaciones a la postulación municipal	12	25-abr.-18	7-may.-18
Atención a las observaciones y envío de la postulación final	4	7-may.-18	11-may.-18

Nota Final: La presentación de la expresión de interés y respectiva postulación NO OBLIGA a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a ejecutar acciones en los municipios por el recibo de información, sino que éste insumo será un elemento de viabilizarían de las intervenciones en los municipios seleccionados como beneficiarios con base en criterios de oportunidad, eficacia y eficiencia.