ESPECIFICACIONES PARA SEÑALES

TABLEROS DE LAS SEÑALES PREVENTIVAS (SP)

Los tableros de las señales preventivas deben ser cuadrados, con cejo perimetral doblado de 2.5cm, con una diagonal en posición vertical y con las esquinas redondeadas. El radio para redondear las esquinas debe ser de 4cm, quedando el filete de 1cm de ancho con radio interior para su curvatura de 2cm.

COLOR DE FONDO

El color del fondo de las señales preventivas debe ser amarillo reflejante. El color para los símbolos, caracteres y filetes debe ser negro.

TABLEROS DE LAS SEÑALES RESTRICTIVAS (SR)

Los tableros de las señales restrictivas deben ser cuadrados, con dos de sus lados en posición horizontal y las esquinas redondeadas.

COLOR DE FONDO

A excepción de las señales de "ALTO", el color del fondo de las señales restrictivas debe ser blanco reflejante, los anillos y las franjas diametrales de color rojo reflejante, y los símbolos, caracteres y filetes de color negro. El fondo de la señal de "ALTO" debe ser de color rojo con letras y filete en color blanco, ambos reflejantes.

SEÑALES INFORMATIVAS DE DESTINO (SID)

TAMAÑO Y COLOR TABLEROS

Los tableros de las señales informativas de destino deben ser rectangulares, con cejo perimetral doblado de 2.5cm, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. El radio para redondear las esquinas de las señales bajas debe ser de 4cm, quedando el filete de 1cm de ancho con radio interior para su curvatura de 2cm. El radio para redondear las esquinas de las señales elevadas debe ser de 8cm, quedando el filete de 2cm de ancho con radio interior para su curvatura de 4cm.

COLOR DE FONDO

El color del fondo de las señales debe ser verde reflejante; los símbolos, caracteres y filetes deben ser de color blanco reflejante. Las escudas y las señales diagramáticas que indiquen movimientos indirectos de vuelta izquierda, deben tener el fondo de color blanco reflejante, con los caracteres, símbolos, contornos y filetes de color negro.

SEÑALES EN EL PAVIMENTO

Se usan para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones. Deben ser de color retrorreflejante, blanco o amarillo, según se indica más adelante, y cuidarán el pavimento por su color no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda delinearlas en todo su contorno, con franjas de 5cm de ancho de color negro. Los colores blanco y amarillo, deben cumplir con los patrones autorizados por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría. Las marcas en el pavimento son las que se enumeran a continuación:

RAYA SEPARADORA DE SENTIDOS CONTINUA SENCILLA (M-1.1)

Debe ser continua continua sencilla, en aquellos tramos donde la distancia de visibilidad es menor que la requerida para el rebase o en los tramos donde por cualquier razón se prohíbe el rebase. El ancho de las rayas debe ser según el tipo de vialidad de acuerdo al tablo 4 de la norma, y se deben complementar con delimitadores.

RAYA SEPARADORA DE SENTIDOS DISCONTINUA SENCILLA (M-1.2)

Debe ser continua sencilla en la aproximación de las intersecciones que tengan raya de alto o cuando delimite carriles especiales para vueltas. La longitud de esta raya respecto a la raya de alto, debe ser, en metros, numéricamente igual, a la mitad de la velocidad de operación expresada en kilómetros por hora en carreteras y siempre de treinta (30) metros en vialidades urbanas. Cuando delimite carriles especiales para vuelta, debe ser marcada en toda la longitud del carril.

RAYA SEPARADORA DE ÁMBOS SENTIDOS (M-1.3)

Debe ser continua doble, cuando delimite carriles exclusivos para la circulación de ciertos tipos de vehículos automotores y esta debe ser marcada en toda la longitud del carril. La separación entre rayas debe ser igual a su ancho y debe de complementar con delimitadores.

RAYA SEPARADORA DE CARRILES CONTINUA (M-2.1)

Cuando se permita cruzar la raya separadora de carriles, ésta debe ser discontinua y, tanto en carreteras como en autopistas, colocarse en segmentos de 5m separados 10m entre si. En calles se puede reducir la longitud de los segmentos, pero conservando siempre la relación uno a dos (1:2) de raya o espacio.

RAYA DISCONTINUA DE CARRILES (M-2.2)

Se utilizan en carreteras, vialidades urbanas y ciclovías para delimitar la trayectoria de los vehículos, canalizando el tránsito en las entradas, salidas y bifurcaciones, o para separar apropiadamente los sentidos de circulación, formando una zona neutral de aproximación a las isletas o fajas separadoras. Las rayas deben ser continuas, blanco reflejante cuando sean flujos en un solo sentido y amarillo reflejante cuando separan flujos en diferentes sentidos de circulación.

La zona neutra se debe de marcar mediante rayas diagonales de veinte (20) centímetros de ancho para carreteras y vialidades urbanas; con una inclinación de (45) grados, trazadas de izquierda a derecha en el sentido del transito. Las rayas diagonales de una sola inclinación deben de ser amarillo reflejante y las rayas a manera "gallón", con dos inclinaciones, blanco reflejante, y en ambos casos, deben estar separadas entre si dos (2) metros, medidos sobre las rayas que limitan la zona neutral.

RAYA DE ALTO (M-6)

Debe de ser continua sencilla, blanco reflejante y trazarse cruzando todos los carriles que tengan tránsito en el mismo sentido, debe de ser senseria (60) centímetros para carreteras con dos o mas carriles por sentido de circulación y vías primarias.

RAYA TRAZO MÓVIL DE REAFIRMAR (M-7.1)

Deben ser continuas de color amarillo reflejante para peatones a verde reflejante para ciclistas, y trazarse en todo el ancho de la vialidad, deben ser una franja de seis metros de cuarenta (40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros, con una longitud igual al ancho de las banquetas entre los que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovía, pero en ningún caso deben ser mayores de cuatro como cinco (4,5) metros ni menores de dos metros para el cruce de peatones, o mayores de tres (3) metros ni menores de uno como cuatro (1,4) metros para el cruce de ciclistas. Para el caso de cruces de ciclistas, sobre estas rayas conviene colocar una marca para identificar ciclovías (M-15).

RAYAS PARA ESTACIONAMIENTO (M-12.1)

Se emplean en zonas de estacionamiento para lograr su uso eficiente y ordenado. Deben ser blanco reflejante, con un ancho de diez (10) centímetros. Se deben delimitar en su contorno con rayas o mediante marcas en forma de "T" y el ancho de cada espacio debe ser de dos como cinco (2,5) a tres (3) metros, con longitud de seis como cinco (6,5) a ocho (8) metros, según se indique en el proyecto. Al centro de los espacios de estacionamiento que se destinen a vehículos que transporten a personas con discapacidad, se coloca el símbolo universal para personas con discapacidad, cuando estos espacios sean en batería, deben ser de cinco (5) metros de largo por tres como ocho (3,8) metros de ancho y, en su lado izquierdo, normales a la línea que limita el espacio, se colocan rayas de noventa (90) centímetros de largo y treinta (30) centímetros de ancho, separados entre si veinte (20) centímetros.

SÍMBOLOS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES (M-11.1)

Se usan en las intersecciones para indicar los diversos movimientos que se permiten desde ciertos carriles. Son blanco reflejante y deben repetirse a suficiente distancia con el propósito de que los conductores escojan anticipadamente el carril apropiado. Los símbolos deben ser alargados en la dirección del tránsito, con objeto de que el conductor, debido a su pequeño ángulo de visibilidad, los perciba bien proporcionados.

SÍMBOLOS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES (M-11.2)

Las leyendas con el mensaje SOLO BUS, se utilizan para advertir a los usuarios sobre la existencia de un carril exclusivo para vehículos de transporte público de pasajeros. Las leyendas, con la forma y dimensiones que, según la velocidad de operación de la vialidad, deben ser blanco reflejante y colocarse a la mitad de la distancia entre dos intersecciones contiguas, de forma que su eje longitudinal coincida con el del carril exclusivo y orientadas de manera que los conductores que van en el sentido predominante de la vialidad puedan leerlas.

SÍMBOLOS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES (M-11.4)

Se utilizan para establecer los lugares de parada de los vehículos de transporte público de pasajeros, que se colocan una "L" invertida cuyo lado mayor es una raya de veinte (20) centímetros de ancho por veinte (20) metros de largo y su lado menor es de cincuenta (50) centímetros de ancho con una longitud que depende del ancho del carril, considerando que debe estar separada veinte (20) centímetros de la guarnición y de la raya que limita el carril, pero en ningún caso debe ser mayor que tres como setenta y cinco (3,75) metros. Estas marcas, que deben ser blanco reflejante, se colocan de manera que el lado mayor sea paralelo y opuesto a la guarnición y el lado menor coincida con el sitio donde deben parar los vehículos.

BARRAS DE CONTENCIÓN PARA VEHÍCULOS DE ESTACIONAMIENTOS (M-12.2)

Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas SR-22 "NO ESTACIONARSE", las guarniciones se deben pintar de amarillo (M-12.1). Para el caso de que se requiera delinear las guarniciones para su mejor visibilidad estas de deben pintar de blanco (M-12.2).

IMPORTANTE:
Todas las señales de tránsito deberán cumplir con los lineamientos establecidos en el Manual de Dispositivos Para El Control de Tránsito en Calles y Carreteras. Todas las señales deberán contener en su parte posterior la siguiente inscripción:

NO DAÑAR.

Se consignará a las autoridades competentes a toda persona que de cualquier modo destruya, inutilice, quite o cambie esta señal.

El color del reverso del tablero y de la estructura de soporte debe ser gris mate que cumpla con el patrón autorizado por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría o acabado galvanizado.

NOTA:
El acabado de las señales sera Tipo A. Conocida como alta intensidad, la cual es una película reflejante con microesferas de vidrio o con microprismas sintéticos.
- El acabado para el señalamiento horizontal es con pintura especial para pavimento con microesferas de vidrio.

ESPECIFICACIONES PARA LETREROS

ESTRUCTURAS DE SOPORTE PARA SEÑALES VERTICALES

Las estructuras de soporte para las señales bajas dependen de su tipo, tamaño y ubicación.

Secciones estructurales para la estructura de soporte de tableros para señales bajas en carreteras y autopistas:

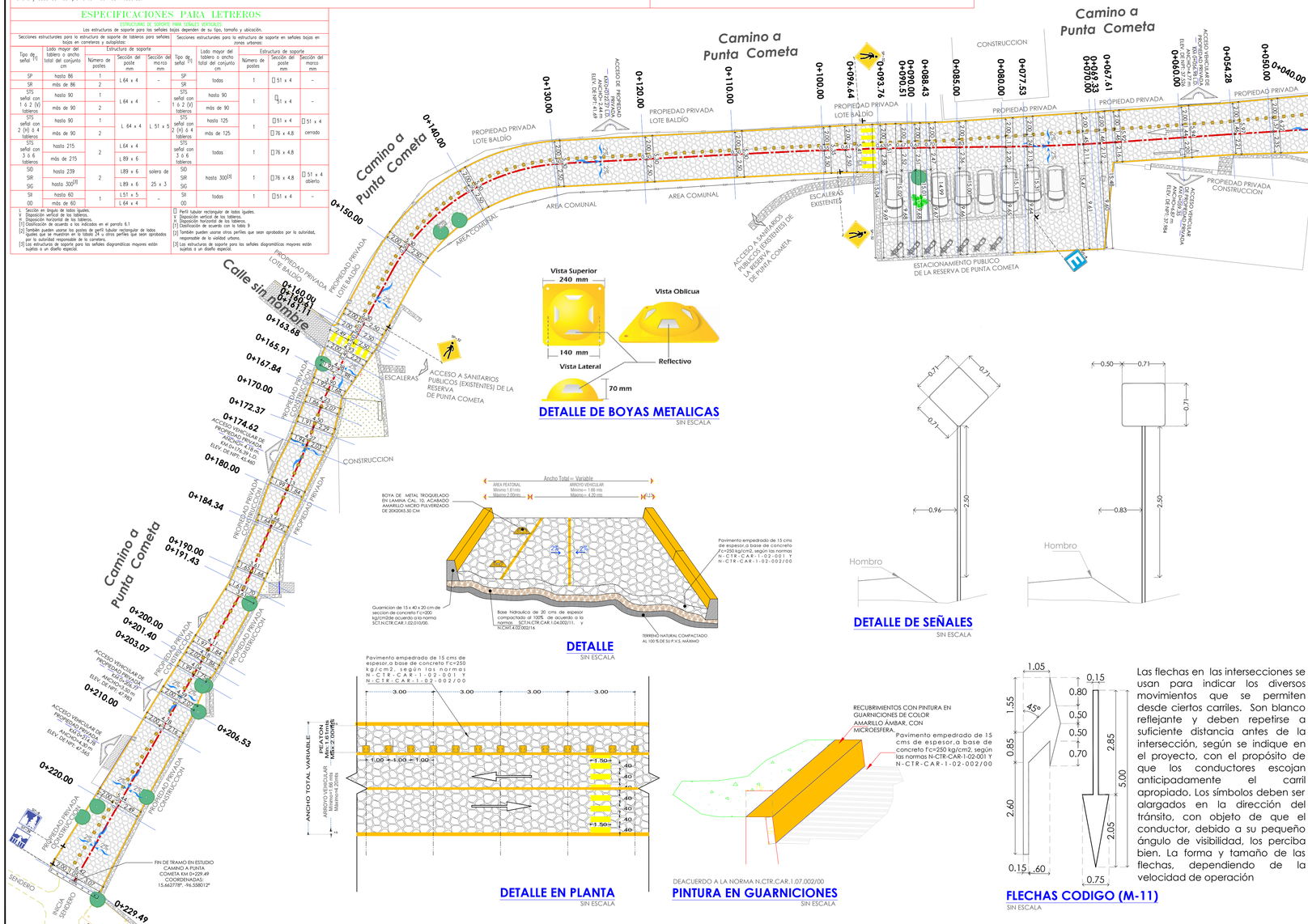
Tipo de señal [1]	Lado mayor del tablero o ancho total del conjunto cm	Estructura de soporte: Número de postes	Sección del poste mm	Sección del marco mm
SP	hasta 86	1	L 64 x 4	–
SR	más de 86	2		
STS señal con 1 ó 2 (V) tableros	hasta 90	1	L 64 x 4	–
	más de 90	2		
STS señal con 2 (H) ó 4 tableros	hasta 90	1	L 64 x 4	L 51 x 5
	más de 90	2		
STS señal con 3 ó 6 tableros	hasta 215	2	L 64 x 4	
	más de 215		L 89 x 6	
SID	hasta 239	2	L 89 x 6	solera de 25 x 3
SIR	hasta 300[4]		L 89 x 6	
SIG				
SII	hasta 60	1	L 51 x 5	–
OO	más de 60		L 64 x 4	

Secciones estructurales para la estructura de soporte en señales bajas en zonas urbanas:

Tipo de señal [1]	Lado mayor del tablero o ancho total del conjunto cm	Estructura de soporte: Número de postes	Sección del poste mm	Sección del marco mm
SP	todas	1	□ 51 x 4	–
SR				
STS señal con 1 ó 2 (V) tableros	hasta 90	1	□ 51 x 4	–
	más de 90			
STS señal con 2 (H) ó 4 tableros	hasta 125	1	□ 51 x 4	□ 51 x 4
	más de 125		□ 76 x 4.8	cerrado
STS señal con 3 ó 6 tableros	todas	1	□ 76 x 4.8	
SID	hasta 300[4]	1	□ 76 x 4.8	□ 51 x 4 abierto
SIR				
SIG				
SII	todas	1	□ 51 x 4	–
OO				

1 Sección en ángulo de lados iguales.
V Disposición vertical de los tableros.
H Disposición horizontal de los tableros.
[1] Clasificación de acuerdo a los indicados en el parrafo 6.1
[2] También puede usarse otros perfiles que sean aprobados por la autoridad, responsable de la vialidad urbana.
[3] Las estructuras de soporte para las señales diagramáticas mayores están sujetas a un diseño especial.

[1] Perfil tubular rectangular de lados iguales.
V Disposición vertical de los tableros.
H Disposición horizontal de los tableros.
[3] Clasificación de acuerdo con la tabla 9
[2] También pueden usarse otros perfiles que sean aprobados por la autoridad, responsable de la vialidad urbana.
[3] Las estructuras de soporte para las señales diagramáticas mayores están sujetas a un diseño especial.



DETALLE DE BOYAS METALICAS
SIN ESCALA

DETALLE
SIN ESCALA

DETALLE DE SEÑALES
SIN ESCALA

DETALLE EN PLANTA
SIN ESCALA

DEACUERDO A LA NORMA N.CTR.CAR.1.07.002/00
PINTURA EN GUARNICIONES
SIN ESCALA

Las flechas en las intersecciones se usan para indicar los diversos movimientos que se permiten desde ciertos carriles. Son blanco reflejante y deben repetirse a suficiente distancia antes de la intersección, según se indique en el proyecto, con el propósito de que los conductores escojan anticipadamente el carril apropiado. Los símbolos deben ser alargados en la dirección del tránsito, con objeto de que el conductor, debido a su pequeño ángulo de visibilidad, los perciba bien. La forma y tamaño de las flechas, dependiendo de la velocidad de operación

FLECHAS CODIGO (M-11)
SIN ESCALA

Señalización	Código	Nombre
	SP-32	PASO PEATONAL
	SIS-8	ESTACIONAMIENTO
20 km/h	SR-9	MÁXIMA VELOCIDAD
	SIT-8	RESERVA NATURAL
	SIT-39	MIRADOR
CEDA EL PASO	SR-7	CEDA EL PASO
	SR-14	DOBLE CIRCULACIÓN

PLANTA DE SEÑALIZACIÓN
ESCALA 1:250

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

MACRO LOCALIZACIÓN:

MICRO LOCALIZACIÓN:

SIMBOLOGIA:

EJE DE VIALIDAD		FLUJO NATURAL DEL AGUA PLUVIAL
CADENAMIENTO	0+000.00	LÍNEA DE AGUA POTABLE
ALINEAMIENTO OFICIAL		AGUA POTABLE
BANCO DE NIVEL		GUARNICIÓN EXISTENTE
PALMERAS		TERRENO NATURAL
CAMINO DE TERRACERIA		ACCESO A VIVIENDA
ARBOLES EXISTENTES		PAVIMENTO EXISTENTE ADOQUIN
CERCADO		PAV. EXISTENTE PIEDRA PORFIDO
POSTE DE TELMEX		MURO MAMPOSTERIA
REGISTRO DE CFE	CFE	PAVIMENTO EMPEDRADO
REGISTRO DE TELMEX	TMX	

INFRAESTRUCTURAS
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURAS Y COMUNICACIONES

ING. SALOMÓN JARA CRUZ
GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE OAXACA
ARQ. SILDIA MECOTT GÓMEZ
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURAS Y COMUNICACIONES
ING. LUIS EDUARDO VELASCO LUNA
SUB SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

ING. EDGAR ARMANDO MONTES CASTILLO
DIRECTOR DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

SELLO DE APROBACIÓN
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

MTRO. LUIS ALBERTO GONZÁLEZ CRUZ
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS

NOMBRE DE LA OBRA:

CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO CON CONCRETO HIDRÁULICO DE LA CALLE CAMINO A PUNTA COMETA EN LA LOCALIDAD DE MAZUNTE, MUNICIPIO DE SANTA MARÍA TONAMECA

UBICACION:
MUNICIPIO: 439 - SANTA MARÍA TONAMECA
LOCALIDAD: 0016 - MAZUNTE
DISTRITO: POCHUTLA
REGION: 02 – COSTA

DATOS DE TECNICO RESPONSABLE:

DIRECTOR RESPONSABLE DE OBRA
PROYECTISTA

TIPO DE PLANO:
PLANO DE SEÑALIZACIÓN

FECHA: 2026
ESCALA: 1:250
ACOTACIÓN: METROS

CLAVE DE PLANO: PL-SENL-01
No. PLANO: 01 de 01