



GUÍA DE DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE VÍAS PRIORITARIAS

Mayo 2026



GUÍA DE DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE VÍAS PRIORITARIAS

En el presente documento se describen los distintos elementos viales que componen las Vías Prioritarias, ajustados al estándar definido por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM). Estos corresponden a ítems de demarcación, señalización y otros elementos de seguridad vial, que permiten asignar el carácter prioritario de estos ejes por los cuales circularán los buses del Sistema de Transporte Público y otros vehículos, según lo establecido en la Resolución N°462 de 2007 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las Vías Prioritarias definidas en función de una justificación técnica se materializan como Pistas Solo Buses (PSB), Vía Exclusiva (VEX) o Corredor de Transporte Público (CTP). Estas vías mejoran la calidad del servicio entregado a los usuarios del transporte público, a través de una disminución de sus tiempos de viaje y espera, así como de un ordenamiento del flujo vehicular evitando el entrecruzamiento del bus y el tránsito general. Esto se logra al aumentar la velocidad de operación de los buses y reducir su variabilidad, lo que permite mantener una operación más frecuente y regular, mejorando así las condiciones de viaje.

Las medidas asociadas a la definición de Vías Prioritarias buscan optimizar la distribución del espacio vial, favoreciendo el desplazamiento de todas las personas. Aquello se ejemplifica observando que el espacio vial que ocupan tres automóviles (con una carga promedio de 3,6 personas en total), equivale al que utiliza un bus del transporte público capaz de trasladar más de 20 veces esa cantidad de personas.



Figura N° 1: Ocupación en vehículos comparada con un bus.

Fuente: <https://www.adnradio.cl/tiempo-libre/2015/09/22/fotos-dia-mundial-sin-auto-esto-es-lo-que-ocupan-200-personas-en-auto-bus-o-bici-2941009.html>



Además, las Vías Prioritarias no solo otorgan preferencia a los buses del transporte público, sino también a los siguientes vehículos de emergencia:

- Ambulancias de las instituciones fiscales.
- Ambulancias de instituciones particulares que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente.
- Cuerpo de Bomberos.
- Carabineros de Chile.
- Policía de Investigaciones.
- Vehículos municipales destinados a cumplir funciones de seguridad ciudadana, debidamente identificados como tales.

Esto permite que la ayuda llegue más rápido a quienes lo necesitan. Cabe señalar que existen pequeñas diferencias respecto de otros vehículos que pueden o no utilizar estos ejes, las cuales se detallan en las siguientes secciones.

A continuación, se presentan las características de cada una de las Vías Prioritarias, según el último estándar definido por el DTPM.

1. PISTA SOLO BUSES (PSB)

Las PSB son aquellos ejes donde una o más pistas (contadas como pista número 1, desde la ubicada al costado derecho, según el sentido del eje) están destinadas al uso de buses de transporte público, durante las 24 horas del día y de lunes a domingo¹. En cualquier caso, siempre quedará al menos una pista para tránsito de vehículos particulares.

Pueden circular por las PSB vehículos tales como taxis en cualquiera de sus modalidades, incluida la submodalidad de taxi ejecutivo, siempre y cuando lo hagan con pasajeros en su interior.

Los vehículos particulares sólo pueden ingresar para realizar virajes a la derecha o para acceder a su propiedad o estacionamiento.

1.1. Criterios de selección

La selección del conjunto de ejes candidatos a implementación de PSB se rige por criterios técnicos, los cuales se detallan en la siguiente tabla. Estos criterios han sido elaborados a partir de diversas fuentes y estándares internacionales.

Tabla 1: Criterios de selección para ejes candidatos a PSB

Variable	Nombre Criterio		
	Eje Amplio	Circulación Lenta	Alto Flujo
Flujo (bus/h)	> 20	> 30	> 60
Velocidad comercial (km/h)	-	<=15	-
Pistas por sentido	>=3	=2	=2

Fuente: Elaboración propia en base a experiencia internacional

En el caso de ejes no existentes que se ejecuten (por ejemplo, vía SERVIU), DTPM tiene la frecuencia estimada de buses que transitará por dichos ejes. Si el flujo de buses supera los 30 bus/h en este escenario, se justifica la PSB.

El DTPM cuenta con un catastro de todos los ejes donde alguno de los criterios anteriores (Eje Amplio, Circulación Lenta, Alto Flujo) podría cumplirse. A partir de este catastro se seleccionan los ejes candidatos para la implementación.

Cabe señalar que, para que un eje sea formalmente considerado como PSB, debe contar con una resolución vigente que lo establezca, conforme a lo dispuesto en la Resolución N°462 Exenta.

¹ Existen algunas PSB excepcionales con horario específico, lo cual se detalla en la Resolución 462 Exenta de 2007 "Establece en Vías de la Ciudad de Santiago Pistas de Uso Exclusivo para Vehículos que Indica, Del Ministerio De Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaria de Transportes; Secretaria Regional Ministerial Región Metropolitana".

1.2. Estándar de implementación

Físicamente, las PSB (también las VEX y CTP, como se explica más adelante) tienen un estándar compuesto por elementos de señalización y demarcación. Éste debe considerarse como base para el diseño de nuevos proyectos de PSB, y para las actualizaciones o adecuaciones de las existentes.

Dentro de la calzada, las PSB se implementarán desde la pista derecha, pudiendo incluir una o dos pistas adicionales, siempre dejando al menos una pista destinada al tránsito general. La demarcación de estas PSB se realiza en color amarillo, tanto para las líneas como para las demarcaciones al interior de la pista (excepto el Sello Rojo, sección 1.3.1.; y cruces peatonales). Esta demarcación es complementada con señales verticales.

A continuación, se describen los elementos que componen este estándar.

1.3. Elementos de Demarcación

1.3.1. Sello Rojo

Rectángulo de color rojo (código RAL 3020) que incorpora en su interior la demarcación del símbolo "Bus" dentro de un círculo, ambos en color blanco. La dimensión de la superficie pintada en roja debe tener un largo de 8 metros por un ancho de 3,25 metros mínimo², de acuerdo con el ancho efectivo de la(s) pista(s) correspondiente(s). El círculo blanco dentro de la superficie roja tiene un largo de 5 metros. La materialidad de la pintura deberá ser en plástico en frío (multicomponente) u otro según disponibilidad de contratos, que deben cumplir con lo expuesto en el Anexo N°1.

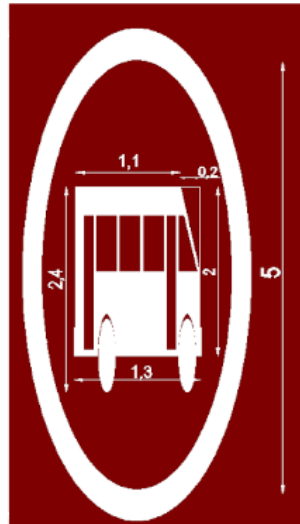


Figura N° 2: Demarcación Sello Rojo, con demarcación del Símbolo Bus.
Figura 3.4-22 del MST

² El ancho recomendado es de 3,5 m.

La función del Sello Rojo es indicar el inicio de la PSB, además de ubicarse al comienzo de cada cuadra relevante, por ejemplo, en intersecciones semaforizadas o en puntos donde exista señalización relacionada con la PSB (ver Sección 1.4. Señales).

Este elemento reemplaza la leyenda "SOLO BUSES", utilizada en el estándar previo.

1.3.2. Línea amarilla PSB

Corresponde a una línea de color amarillo, con un ancho de 0,3 metros.

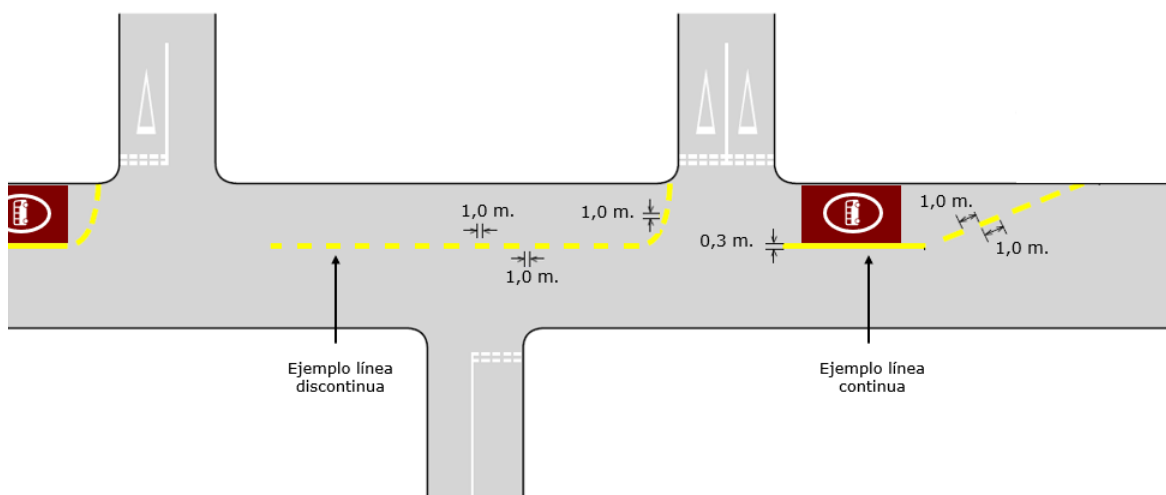


Figura N° 3: Ejemplo de línea amarilla en PSB
Adaptado de la figura 3.5-5 del MST

Tiene las siguientes características³:

- En sectores donde al costado derecho esté sin accesos vehiculares, tenga pocos cruces, o existan parques, ríos o similares, se demarca una línea continua. Debe ser interrumpida en los cruces con otras vías.
Se debe evaluar la instalación de tachones o tachas amarillas sobre la línea, con una separación de mínima de 0,5 metros entre cada elemento. Estas deben cumplir las especificaciones del Manual de Señalización de Tránsito (MST) del MTT.
- Línea segmentada, con segmentos y distanciamiento de 1,0 metro de largo, en sectores con muchos accesos vehiculares y/o cruces; y para indicar zonas mixtas, donde otros tipos de vehículos pueden ingresar a la PSB con el fin de virar en el cruce más cercano. Para este tipo de línea no se considera instalaciones de

³ Varias de estas características son ajustes al Manual de Señalización de Tránsito de Conaset (MST), sección 3.5.5.

- tachones ni de tachas.
- Línea segmentada inclinada que indica inicio de la PSB. Ésta une la línea descrita en a) o b) y la solera u otro extremo lateral de la vía, con una inclinación máxima de 1:10. Debe contar con segmentos y distanciamiento de 1,0 metro de largo.
 - Línea segmentada curva para indicar el reinicio de la PSB, después de un cruce donde se incorporan vehículos al eje en que se encuentra la PSB. Debe contar con segmentos y distanciamiento de 1,0 metro de largo.
 - Cuando se utilice segregadores elevados o sectrones (tipo Alameda) para reforzar las líneas continuas, ellos deben ser amarillos y ubicarse cada 0,5 metros.

1.3.3. Flechas de incorporación a zonas mixtas

Esta flecha indica a vehículos excluidos de circular por PSB, de los lugares donde pueden incorporarse a éstas para realizar un viraje a la derecha. Son de color amarillo y siguen sus dimensiones son las presentadas en la sección 3.4.3.7 del MST.

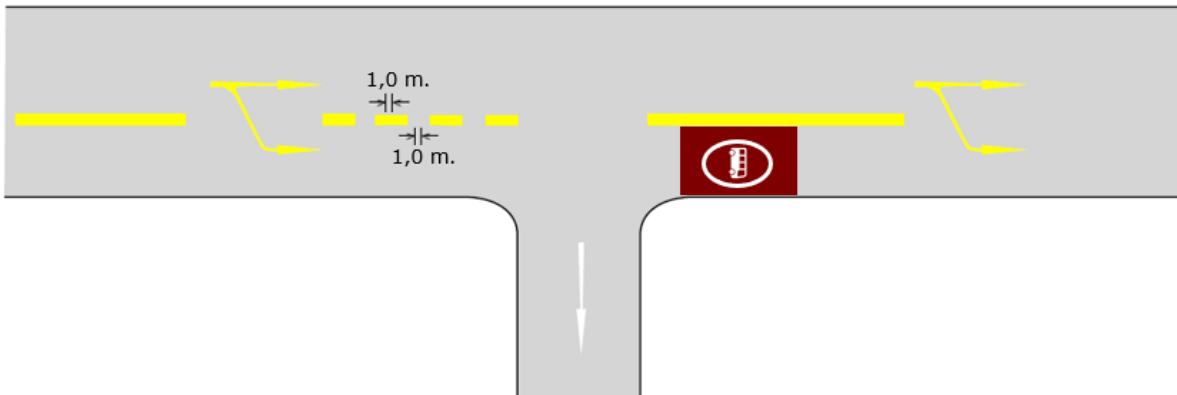


Figura N° 4: Flechas de incorporación
Adaptado de la figura 3.5-5 del MST

1.3.4. Soleras

Las soleras contiguas a la PSB deberán demarcarse en color amarillo, conforme al "tipo 9" indicado en el *cuadro de simbología de plano DTPM* (ver Anexo N°3). En los casos donde no sea posible demarcar directamente la solera, se deberá trazar una línea paralela, ubicada a 0,10 metros de distancia de ésta, con el mismo color amarillo.

1.3.5. VEH - SOS

Descrita en la sección 3.4.5.9 del MST, tiene por objetivo facilitar la operación y mejorar los tiempos de respuesta de vehículos de emergencia, tales como ambulancias, carros de bombero, vehículos de carabineros y seguridad municipal. Se demarcan en color amarillo y cada 300 metros aproximadamente dentro de la PSB.

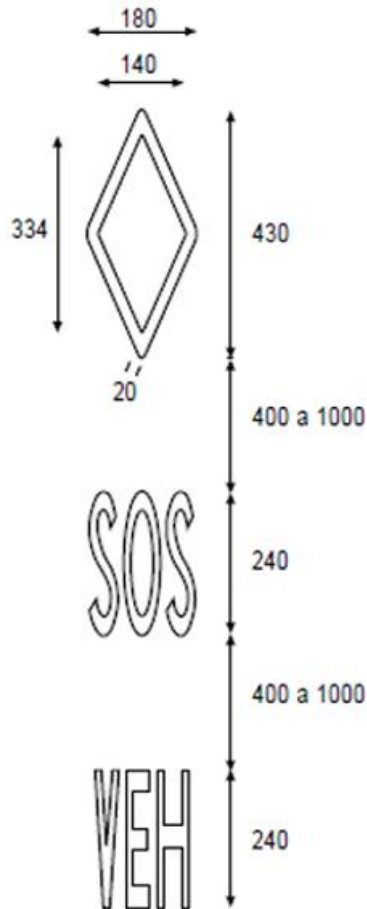


Figura N° 5: VEH - SOS (dimensiones en cm)
 Figura 3.4-19 del MST

1.3.6. No Bloquear Cruce

Achurado de color amarillo en intersecciones o cruces que cuentan con semáforo, señal de prioridad y/o cruces importantes de alta congestión.

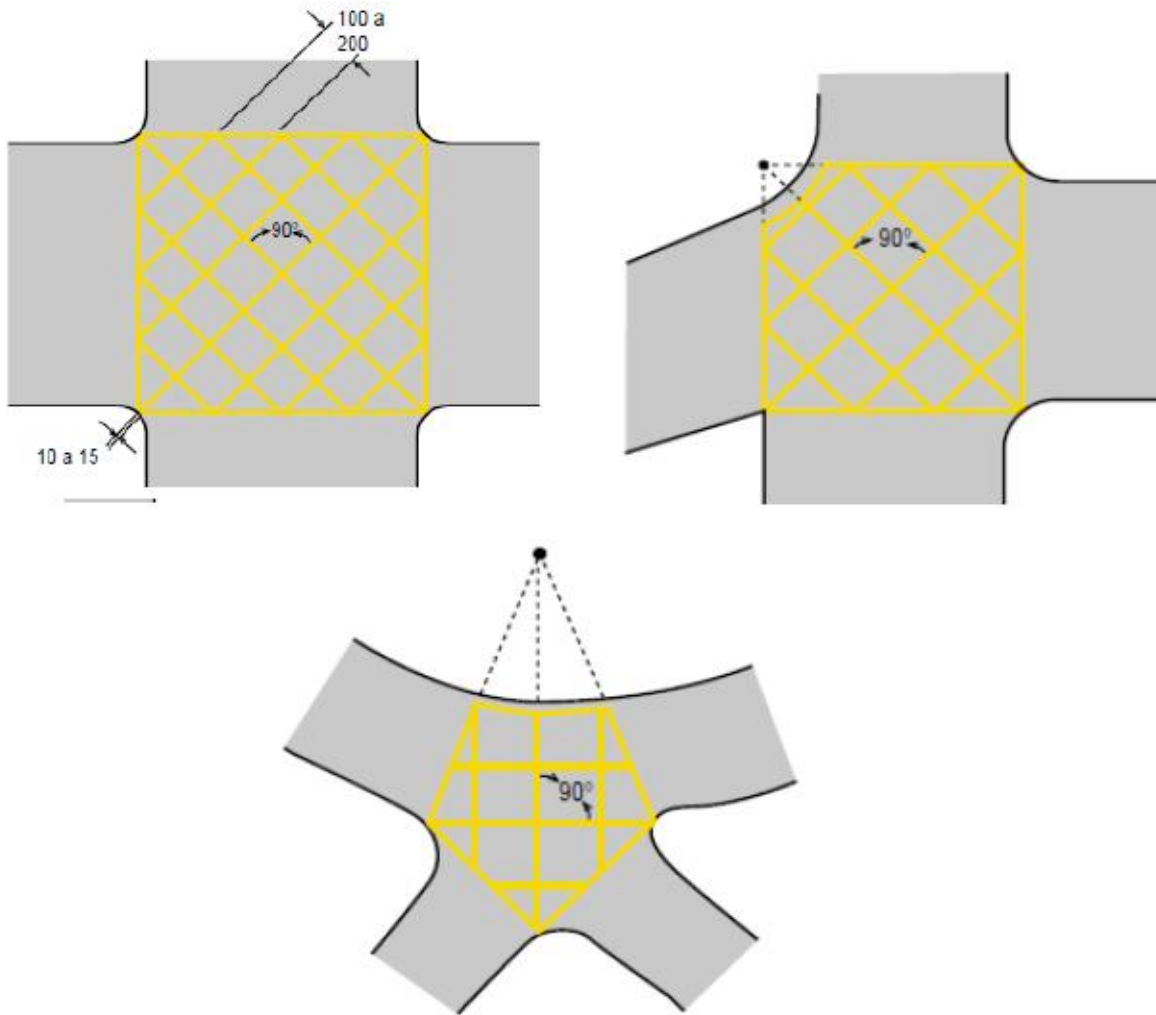


Figura N° 6: No Bloquear Cruce (dimensiones en cm)
Figura 3.5-4 del MST

1.4. Señales

1.4.1. Señal Reglamentaria “Vía Segregada Buses” (RO-11a)

La señal deberá instalarse, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 2 “Señales Verticales” del MST, al inicio de cuadra, después de cada cruce que exista en el eje donde se proyecta la PSB. A esta última, se debe adicionar, en su parte inferior, una placa con una señal informativa que señala que el respectivo eje con PSB será fiscalizado.



Figura N° 7: Señal RO – 11a con placa adicional verde correspondiente a la Señal Informativa.

En casos específicos, una PSB puede funcionar con días y horarios de operación definidos. En este contexto, se debería utilizar la misma señal RO-11a que establece el MST, pero con la leyenda de los días y horarios de operación en la misma placa.



Figura N° 8: Señal RO – 11a con placa adicional verde correspondiente a la Señal Informativa, además de indicación de horario de funcionamiento.

1.4.2. Señal Informativa “Vía Perpendicular con Pistas Solo Buses” (IO-5)

Esta señal debe instalarse en cada eje perpendicular al que esté demarcada una PSB.



A. Ubicada a la derecha del eje perpendicular.



B. Ubicada a la izquierda del eje perpendicular unidireccional, o a la derecha en eje perpendicular bidireccional



C. Ubicada a la derecha del eje perpendicular.

Figura N° 9: Señal IO-5 con placa adicional verde.

En las figuras siguientes se muestran ejemplos de la ubicación de estas señales.

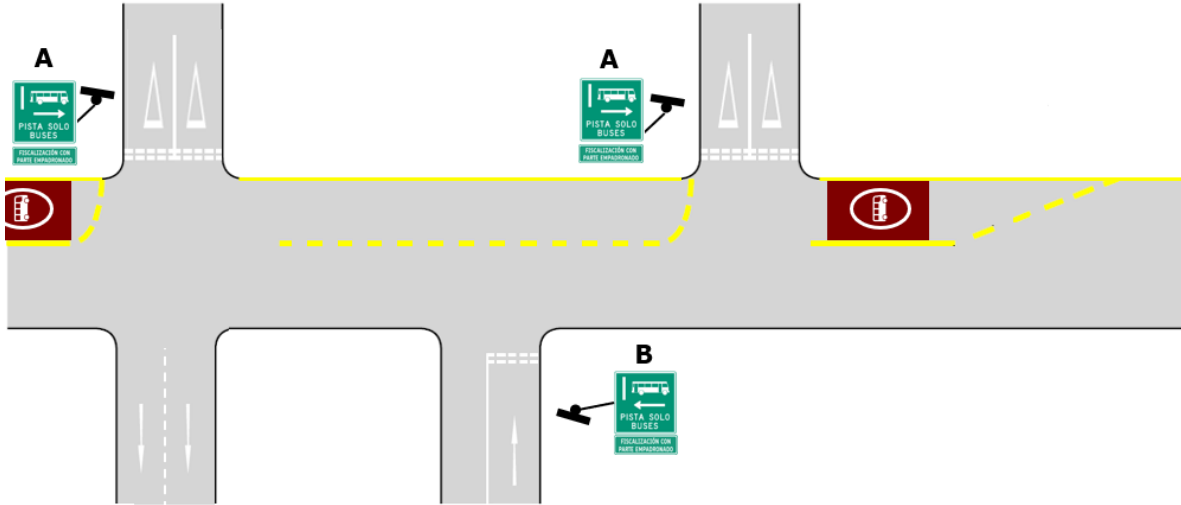


Figura N° 10: Ubicación de Señal IO-5, considerando PSB en una dirección.

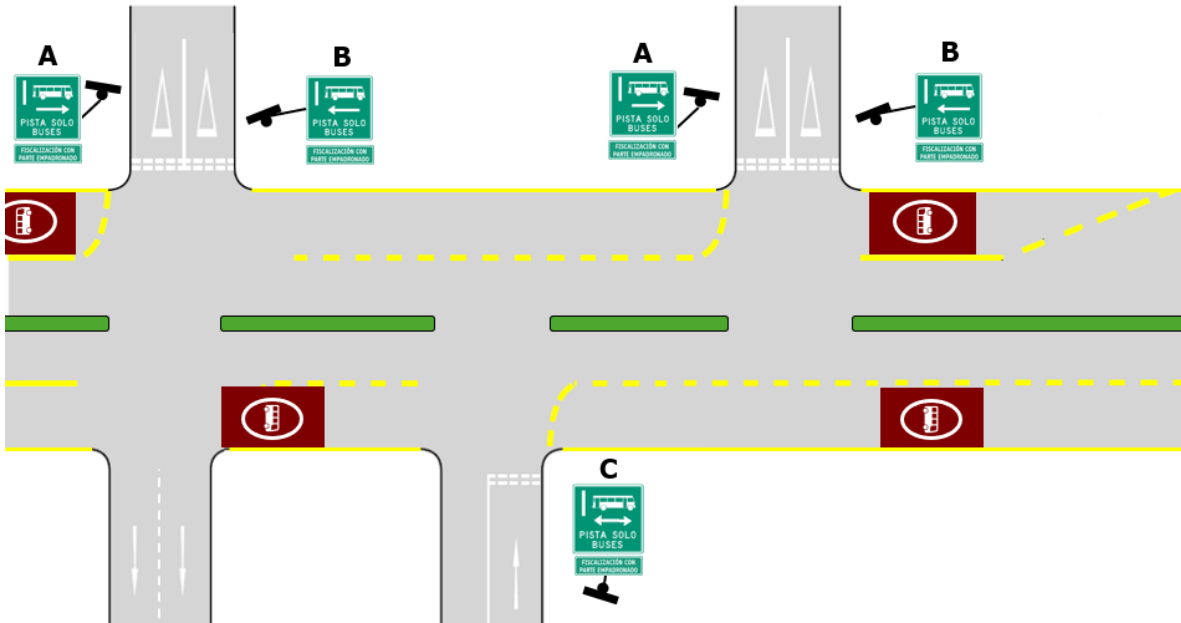


Figura N° 11: Ubicación de Señal IO-5, considerando PSB en ambas direcciones.

1.4.3. Poste Bandera

Señal en altura ubicada sobre la PSB, utilizando como soporte un poste similar al empleado para semáforos (ver Anexo 4). Sobre el poste va la placa informativa "Pista Solo Buses". Estas señales deben ubicarse al inicio de la PSB, y una o dos veces más aguas abajo, dependiendo lo largo del eje intervenido.

Cuando su ubicación es similar a la de la señal RO-11a, está última también se monta en el poste, como se ejemplifica en la figura N°12.



Figura N° 12: Ubicación de Poste Bandera, junto con señal informativa "Pista Solo Buses" y RO-11a montada.
Imagen de Av. Gabriela, elaboración propia.

1.4.4. Señal informativa “Control Fotográfico” (IO – 8)

Esta señal se usa para informar la proximidad de una zona en que se utilizan equipos de registro fotográfico de infracciones. Esta señal debe quedar instalada de tal forma que sea visible por todos los vehículos que transitan por el eje, por cada sentido de tránsito de este último.



Figura N° 13: Señal IO-8.
Obtenida del MST

2. VÍAS EXCLUSIVAS (VEX)

Las VEX son aquellos ejes que, en determinados horarios, circulan exclusivamente transporte público y vehículos de emergencia por todas sus pistas. En esos horarios, los vehículos particulares sólo pueden ingresar excepcionalmente para acceder a su propiedad o estacionamiento, debiendo salir del eje en la intersección más cercana. Además, en tramos de los ejes San Antonio (Resolución N°388/1138 de 2016), Compañía (Resolución N°388/447 de 2016) y Santo Domingo (Resolución N°388/3062 de 2017) está prohibido el tránsito de taxis en cualquiera de sus modalidades.

2.1. Criterios de selección

La selección del conjunto de ejes candidatos a implementación de VEX se rige por los siguientes dos criterios:

- a. Flujo de buses relevante.
- b. Importancia del eje a nivel de ciudad y factibilidad de redireccionar por ejes alternativos de vehículos particulares u otros no autorizados en la VEX.

De esta forma, la mayoría de las VEX se encuentran en el centro de la ciudad de Santiago, con excepciones en ejes como Irrazábal (Resolución N°388 Exenta de 2007).

2.2. Estándar de Implementación

Todas las pistas dentro de la calzada se demarcan de color amarillo, tanto para las líneas como para las demarcaciones al interior de la pista (excepto el Sello Rojo, sección 1.3.1.; y cruces peatonales). Esta demarcación es complementada con señales verticales.

Para las VEX se mantienen las indicaciones expuestas anteriormente para las PSB, respetando las modificaciones que se explican a continuación.

2.3. Elementos de demarcación

2.3.1. Sello rojo

Se demarcan en la totalidad de las pistas del eje, siguiendo lo establecido en el punto 1.3.1

2.3.2. Línea amarilla

Todas las líneas separadoras de pistas son amarillas. Para separar pistas, se utilizan las dimensiones explicadas en el Capítulo 3.2.4 del MST.

2.3.3. Flechas de incorporación a zonas mixtas

No se incluye este tipo de demarcación en VEX.

2.4. Señales

2.4.1. Señal Reglamentaria “Sólo Transporte Público” (RO-12):

Esta señal indica exclusividad para buses y debe instalarse al inicio de cuadra después de cada cruce que exista, en el eje donde se proyecta una VEX. En su parte inferior, corresponde incorporar una placa con una señal informativa que señala que el respectivo eje con VEX será fiscalizado.



Figura N° 14: Señal RO – 12 con placa adicional verde correspondiente a la Señal Informativa.

2.4.2. Señal Informativa “Otra información relevante”

Debe implementarse al inicio de la VEX para indicar detalles del eje, junto con sus respectivos días y horarios de operación. Además de contar con la placa adicional que informa sobre la fiscalización del eje.



Figura N° 15: Señal con placa adicional verde correspondiente a la Señal Informativa.

2.4.3. Señal Informativa “Vía Perpendicular Sólo Transporte Público” (IP-3)

Reemplaza la señal IO-5 de las PSB. Incluye días y horarios de operación de la VEX, además de la placa adicional que informa sobre la fiscalización del eje.



Figura N° 16: Señal IP-3 a utilizar en vías perpendiculares a VEX con Días y Horario de Operación, además de placa adicional verde correspondiente a la Señal Informativa.

2.4.4. Poste Bandera

Se mantiene el Poste Bandera, con las siguientes modificaciones:

- Se reemplaza el texto de la placa informativa “Pista Solo Buses” por “Solo Buses”.
- El largo del brazo del poste dependerá de la cantidad de pistas de la VEX.

3. CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO (CTP)

Son ejes en los cuales existen pistas de uso exclusivo para los buses y vehículos de emergencia, generalmente ubicadas al centro de la calzada y debidamente segregados por soleras o tachones. En ellas no se permite el ingreso de ningún otro tipo de vehículo.

Adicionalmente, los CTP presentan una lámpara de semáforo especializada, que se describe brevemente al final de esta sección.

3.1. Criterios de selección

La selección del conjunto de ejes candidatos a implementación de CTP se guía por el desarrollo de estudios de prefactibilidad y posterior ingeniería, sobre un conjunto de ejes relevantes de Santiago. Conclusiones positivas de esos estudios, además de contar con los contratos de obras correspondientes, permiten el desarrollo de un CTP.

3.2. Estándar de implementación

Para CTP se mantienen las indicaciones expuestas anteriormente para las VEX, respetando las modificaciones que se explican a continuación.

3.3. Señales

3.3.1. Señal Reglamentaria “Vía Segregada Buses” (RO-11b)

Esta señal indica exclusividad para buses y debe instalarse al inicio de cuadra después de cada cruce que exista, en el eje donde se proyecta un CTP.



Figura N° 17 : Señal RO – 11b con placa adicional verde correspondiente a la Señal Informativa.

3.3.2. Señal Informativa del CTP

Señal que se ubica en calles perpendiculares, reemplazando la IP – 3 de las VEX. Indica la existencia de un CTP. Está elaborada conforme a los lineamientos del MST.

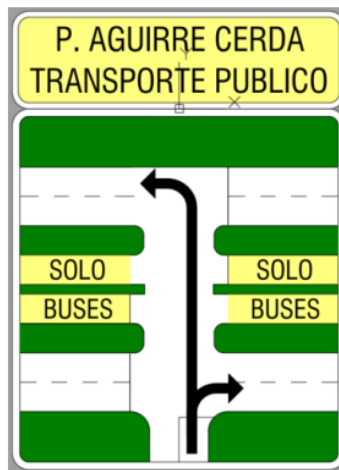


Figura N° 18: Señal Informativa elaborada para indicar existencia de corredor.

3.4. Semaforización

Las pistas de los ejes con CTP están semaforizadas por un tipo específico de lámpara (código L9), que están diseñadas exclusivamente para buses⁴.



Figura N° 19: Lámpara de semáforo para Buses, código L9.

⁴ Fuente: Especificaciones Técnicas Para la Instalación de Semáforos (2024). Unidad Operativa de Control de Tránsito.

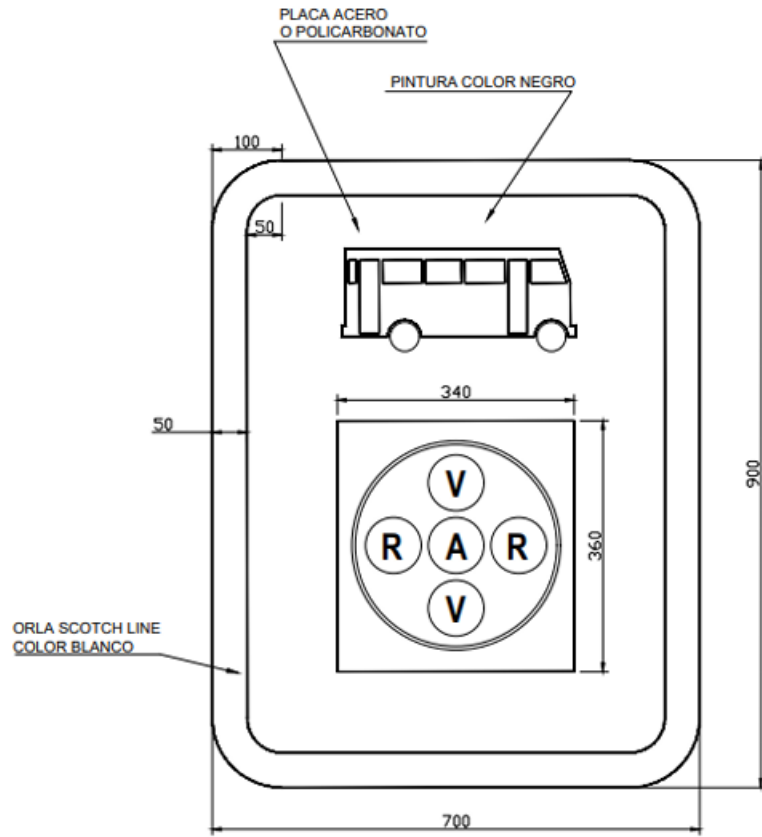


Figura N° 20: Detalle lámpara de semáforo para Buses, código L9.

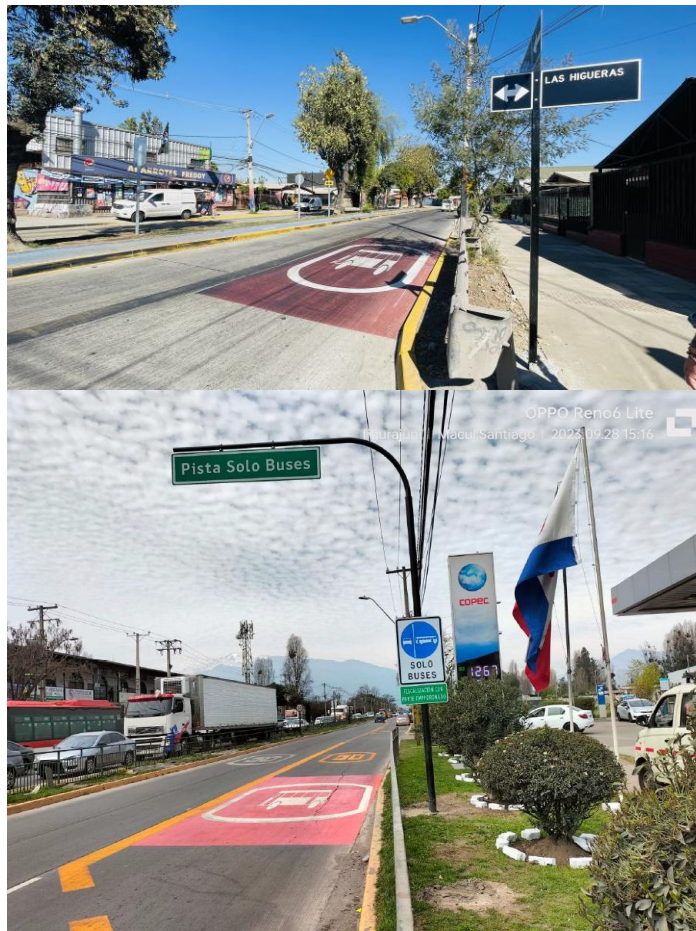
ANEXO N°1: Especificación Técnica "Sello Rojo"

1. Especificación Técnica del Producto

Plástico en Frío, basado en Metil Metacrilato Tipo Degaroute de Evonik o similar, curado por peróxido, con más del 98% Sólidos en el suministro.

Los parámetros de los productos de plástico en frío multicomponentes a usar se ajustarán tanto en su formulación como en su aplicación, de manera de cumplir con los requisitos establecidos en el manual de carreteras del MOP.

El revestimiento deberá cumplir lo indicado en la **Tabla 5.704.203** del Manual de Carreteras, DV, MOP, "Plástico en Frío de Dos Componentes". Este color será altamente resistente a los UV, conforme a lo exigido en la Tabla 5.704.203.A del Manual de Carreteras Vol S, DV, MOP.





Nota: Imágenes referenciales.

Color:

Rojo RAL 3020, según especificación del mandante, para garantizar alto contraste con el entorno y cumplir con estándares internacionales de pintura de demarcación de tráfico segregado.



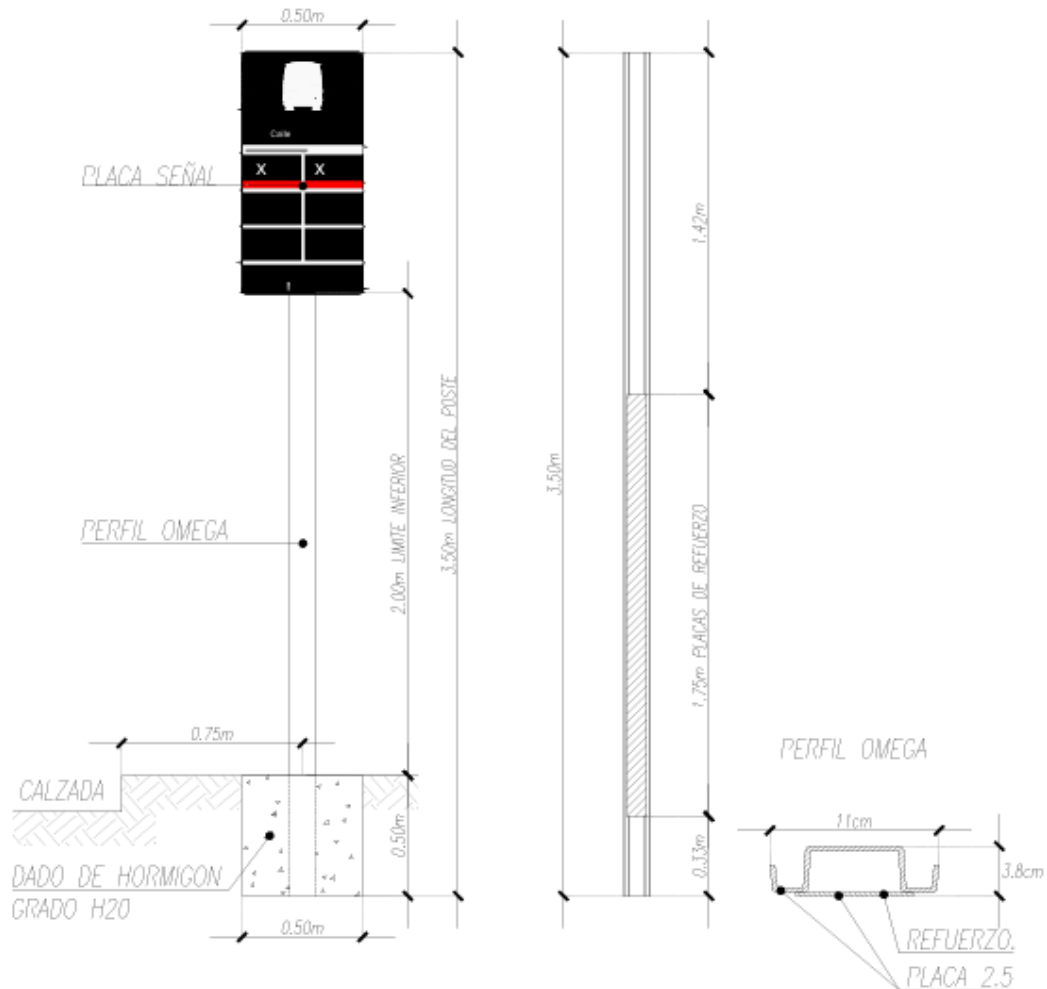
2. Especificación Preparación de Superficie

La preparación de la superficie deberá contemplar un hidrolavado a alta presión que elimine completamente suciedad, goma, grasas o aceites superficiales. Es decir, previa aplicación de la pintura descrita anteriormente la calzada debe estar limpia para una asegurar una buena y correcta adherencia del producto.

ANEXO N°2: Especificaciones Técnicas de Señalización y Demarcación

A continuación⁵, se muestra las especificaciones de elementos mostrados en esta guía, además de otros elementos utilizados.

SEÑAL DE PARADA DE TRANSANTIAGO

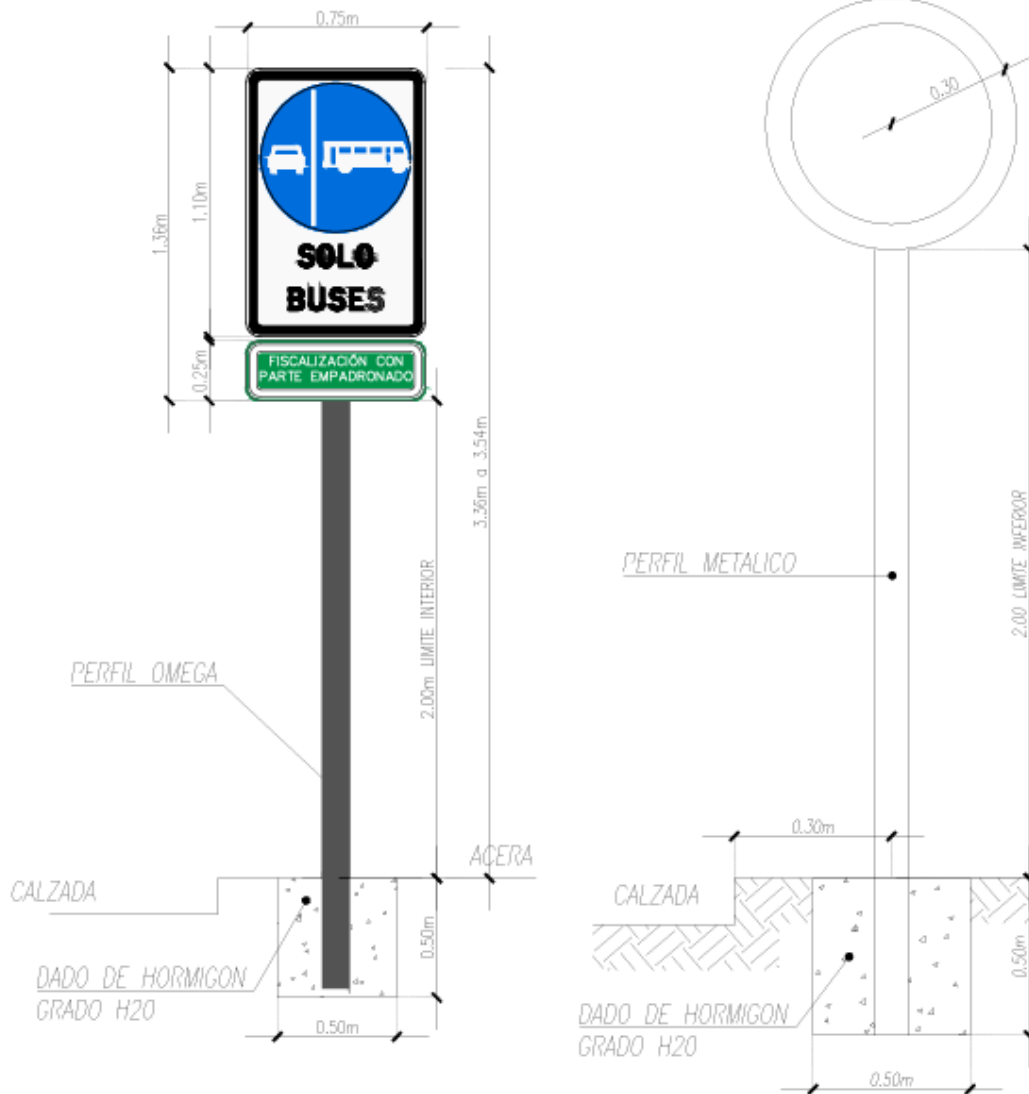


NOTA:

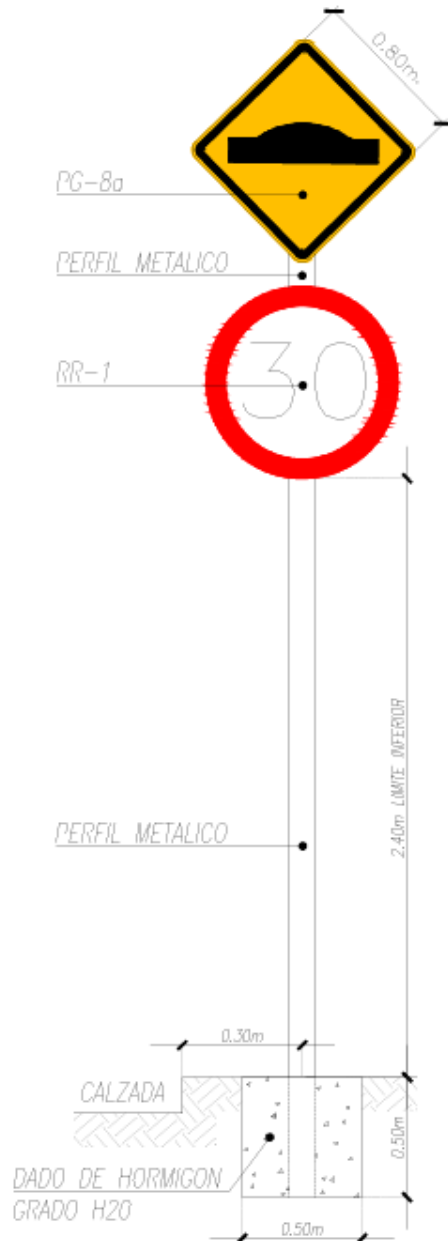
1. TODA LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL O ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL EXISTENTES A RETIRAR, DEBEN SER DEVUELTOS A BODEGAS MUNICIPALES.

⁵ En el caso de la valla peatonal, se puede eliminar la viga intermedia o reforzarla, de manera que no se convierta en un elemento que se introduce en el habitáculo de los vehículos en caso de siniestros. Además, es posible considerar otros diseños.

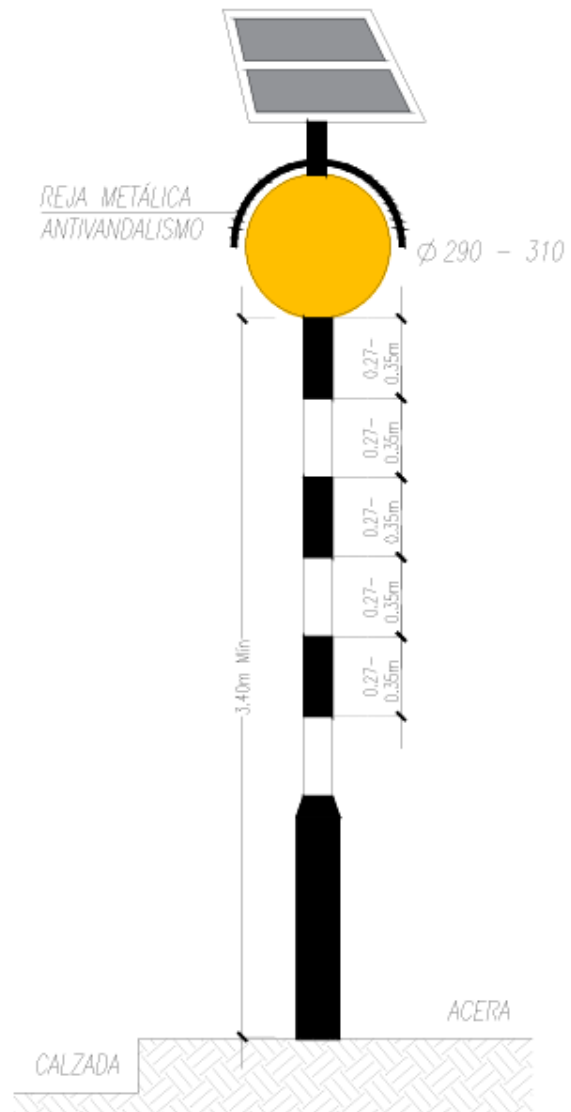
SEÑAL DE TRANSITO



SEÑAL DE TRANSITO

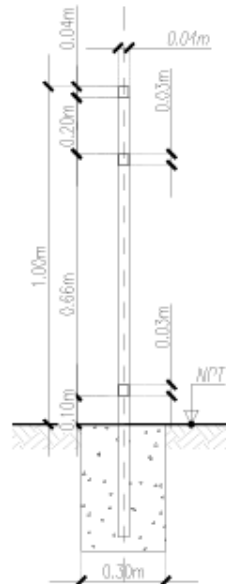
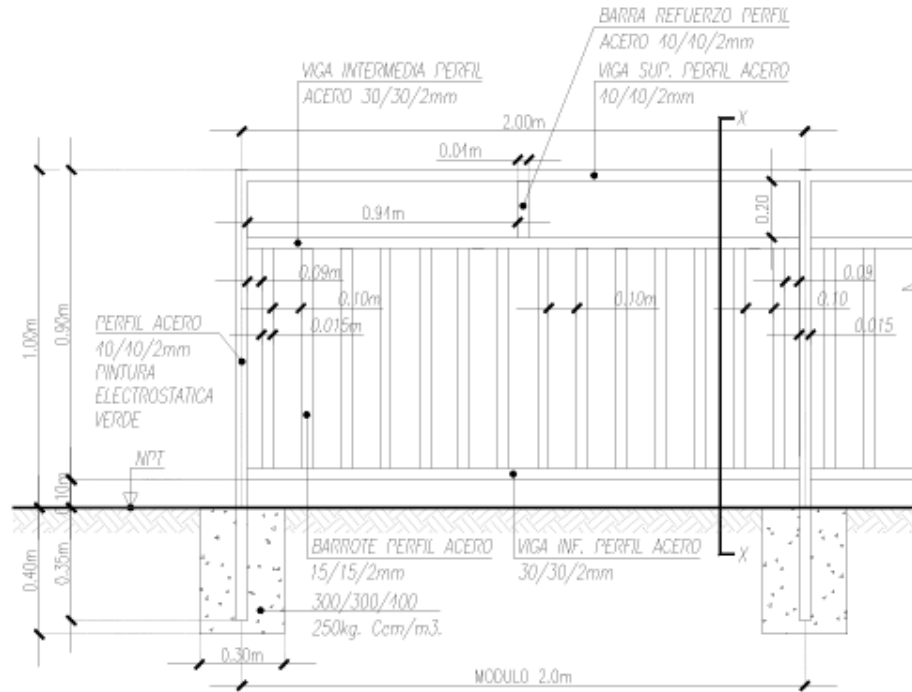


DETALLE DE BALIZA SOLAR

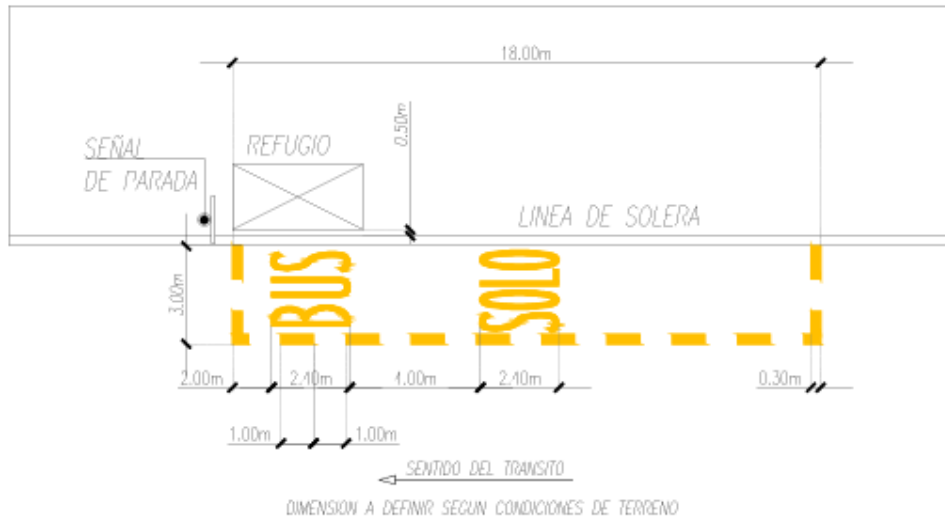


NOTAS:
 DISEÑO Y ESPECIFICACIONES SEGUN MANUAL DE NORMAS GRAFICAS
 TRANSANTIAGO, OCTUBRE 2010

DETALLE DE VALLA PEATONAL

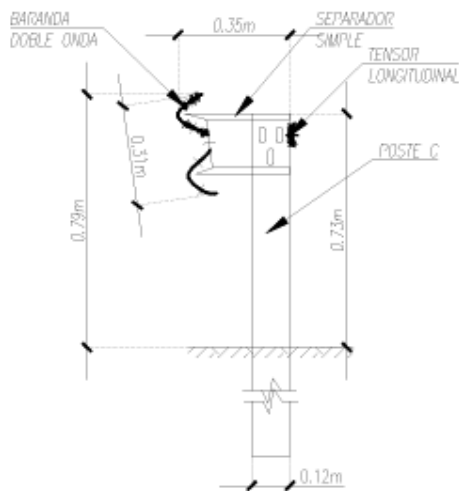


DEMARCACION ZONA DE PARADAS 18m.

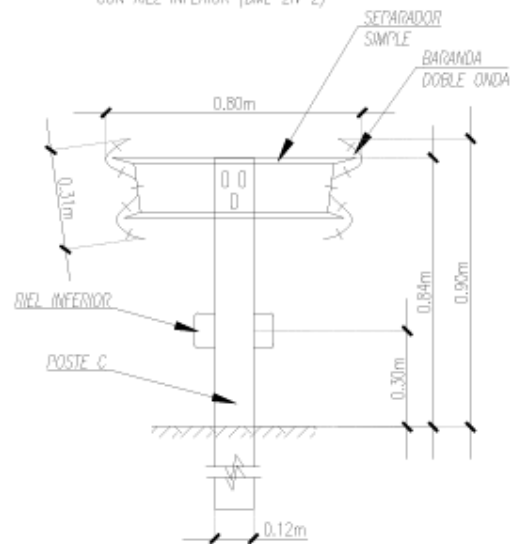


DETALLE TIPO DE BARRERA CAMINERA

BARRERA METALICA LATERAL DOBLE ONDA CON TENSOR LONGITUDINAL (BML-2N-2)



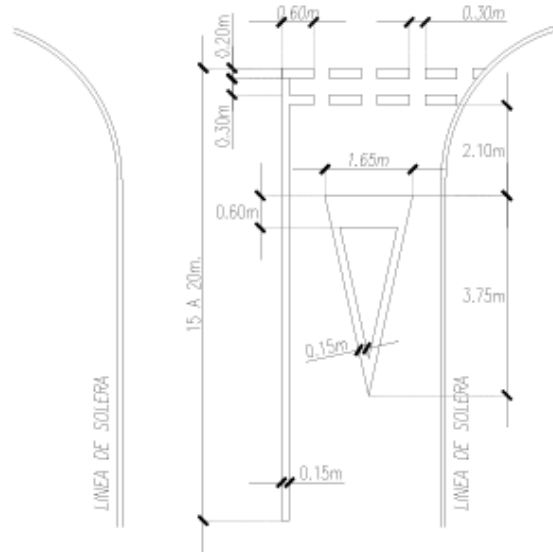
BARRERA METALICA SIMETRICA DOBLE ONDA CON RIEL INFERIOR (BML-2N-2)



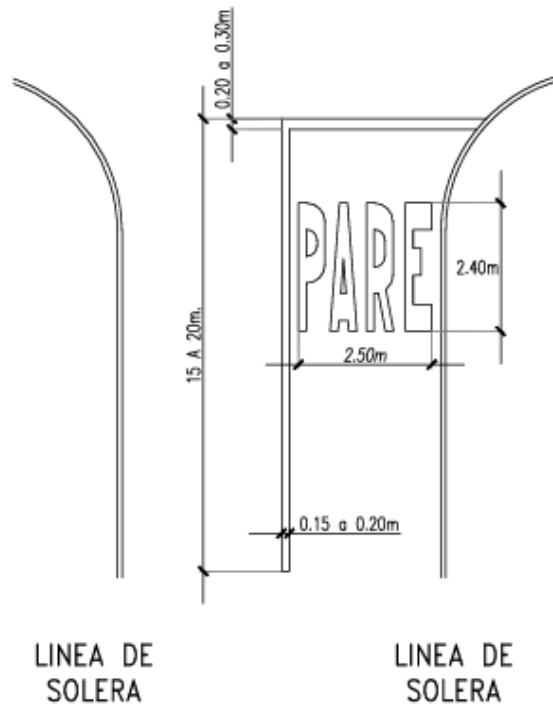
NIVEL DE CONTENCIÓN: MEDIO

NOTA:
 -VER VOL Nº6 SEGURIDAD VIAL, 6.502.9.A, MANUAL DE CARRETERAS

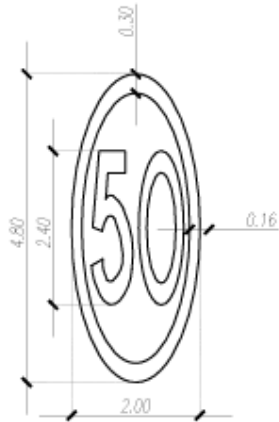
DEMARCACION CEDA EL PASO



DEMARCACION PARE



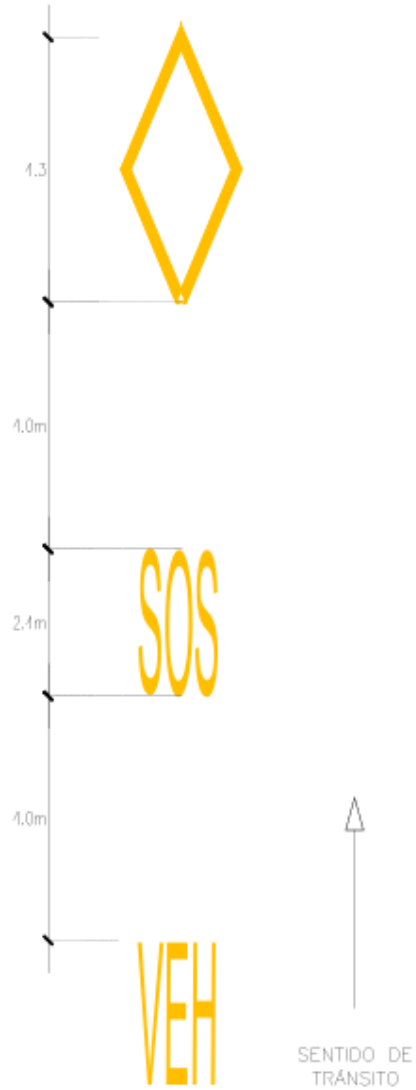
VELOCIDAD MAXIMA
≤ A 50km/h



DEMARCACION SOLO y LENTO
VIA CON VELOCIDAD MAX.
DE 40 A 60 KM/HR

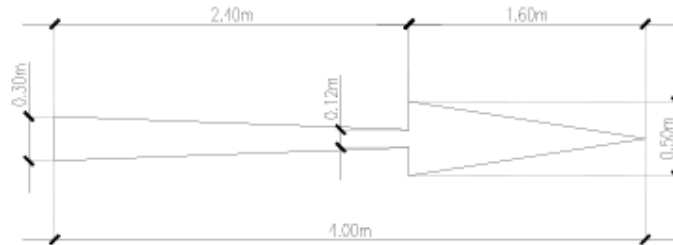


DEMARCIÓN DE TRÁNSITO PISTA PRIORITARIA
VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

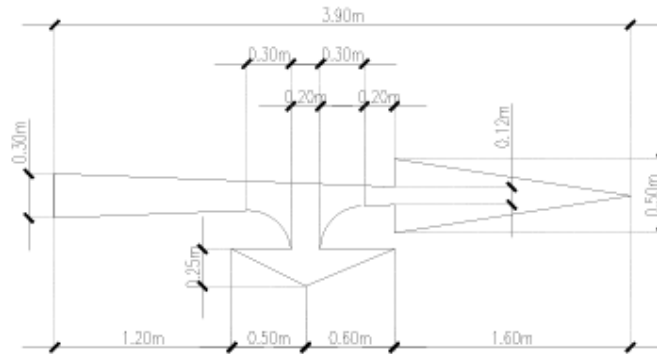


NOTA: SE DEBE DEMARCAR DE COLOR AMARILLO, EN LA PISTA DESTINADA A LOS BUSES, EN MEDIO DE UNA CUADRA O TRAMO DE VÍA Y CADA 100 METROS APROX.

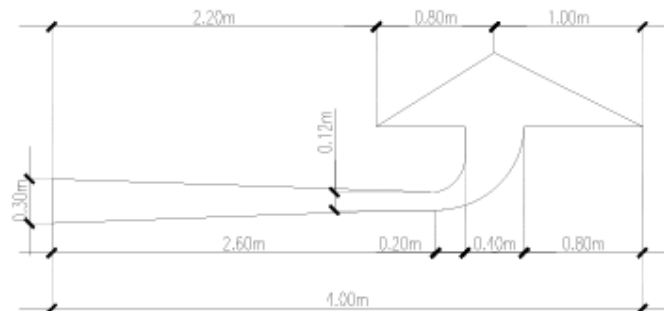
DEMARCACION FLECHA RECTA



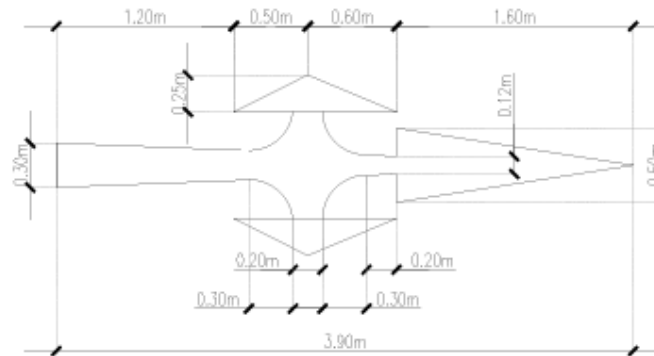
DEMARCACION FLECHA RECTA Y VIRAJE



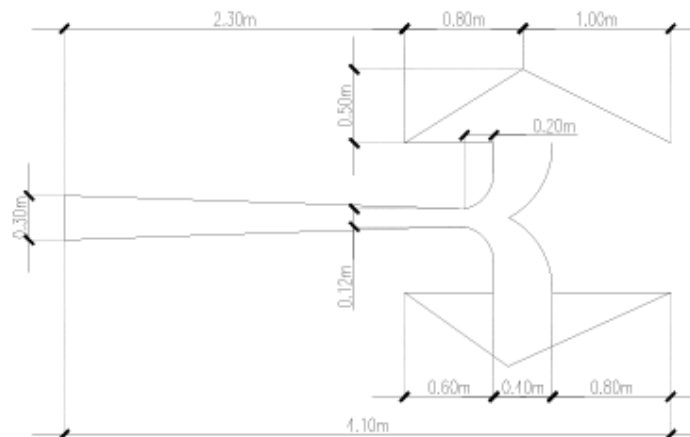
DEMARCACION FLECHA VIRAJE



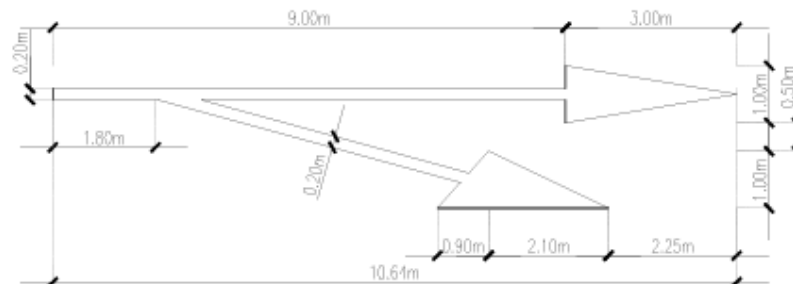
DEMARCACION FLECHA RECTA Y DOBLE VIRAJE



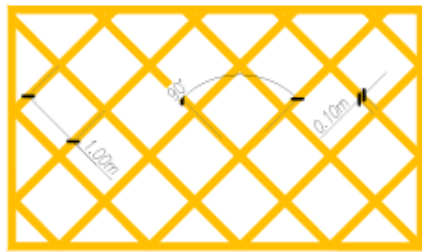
DEMARCACION FLECHA VIRAJE DOBLE



DEMARCACION FLECHA RECTA Y DE SALIDA



**DEMARCACION
NO BLOQUEAR CRUCE**



**PROXIMIDAD
RESALTO**

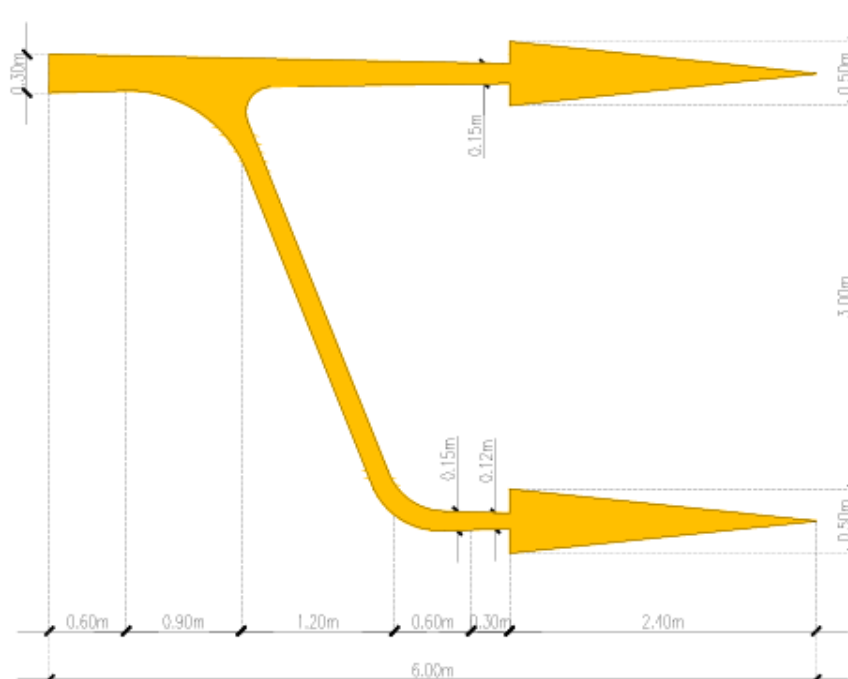


**PROXIMIDAD
PASO DE CEBRA**

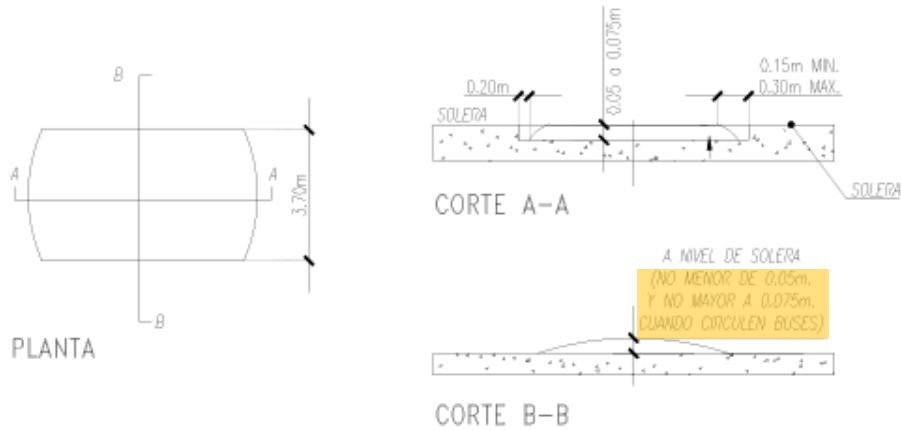


DIMENSIONES SEGUN MANUAL DE SEÑALIZACION DE TRANSITO
CAP. 6 - PAG. 15

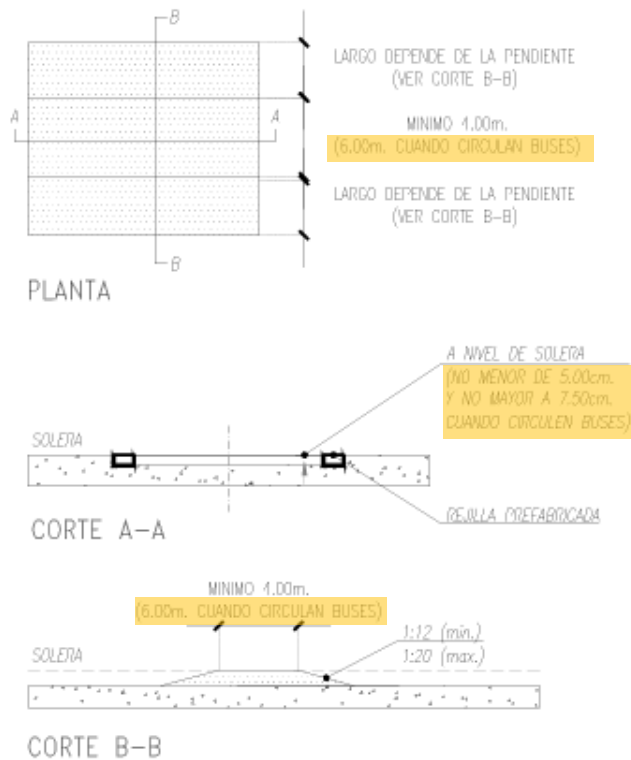
**INCORPORACION A PISTAS
CORREDOR DE TRANSPORTE PUBLICO**



DISEÑO GEOMETRICO – RESALTO SIMPLE

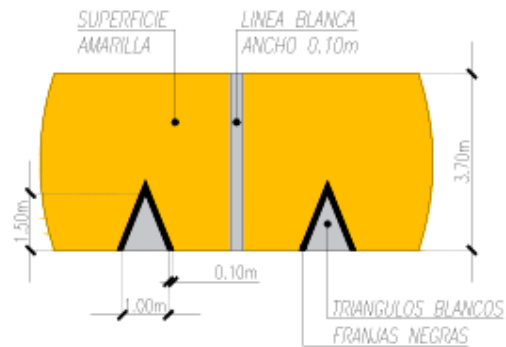
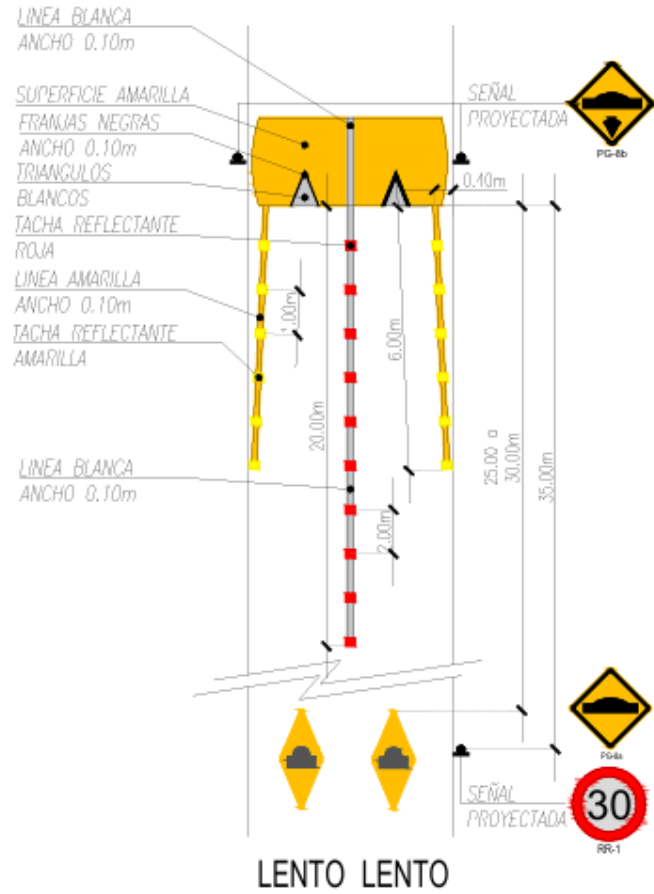


DISEÑO GEOMETRICO – RESALTO PLATAFORMA

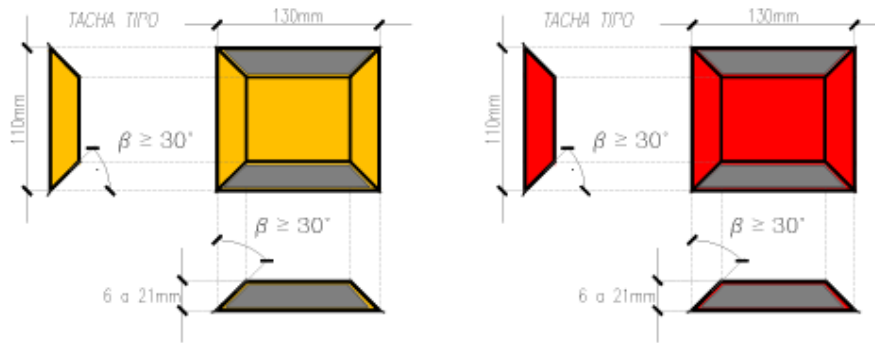


En **amarillo**, dimensiones apropiadas cuando hay tránsito de buses, según Decreto 200 “Reglamenta resaltos reductores de velocidad”, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes.

DEMARCACION RESALTO SIMPLE: UN SENTIDO - VIA URBANA



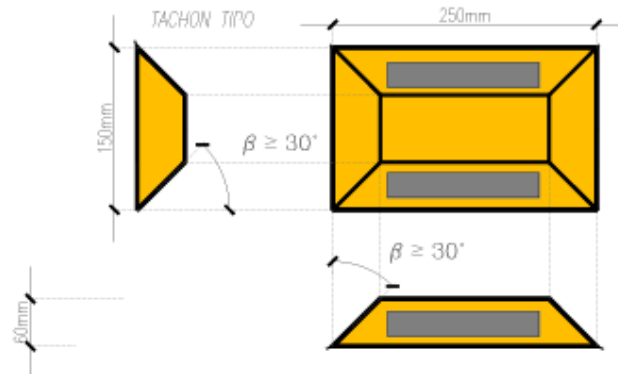
DETALLE TACHA



L = LADO MAYOR O DIÁMETRO BASE.
 β, θ = ANGULO ENTRE CARA TACHA Y VERTICAL

NOTAS:
 LAS TACHAS SE INSTALARAN CON LA CARA
 REFLECTANTE ENFRENTANDO EL SENTIDO VEHICULAR

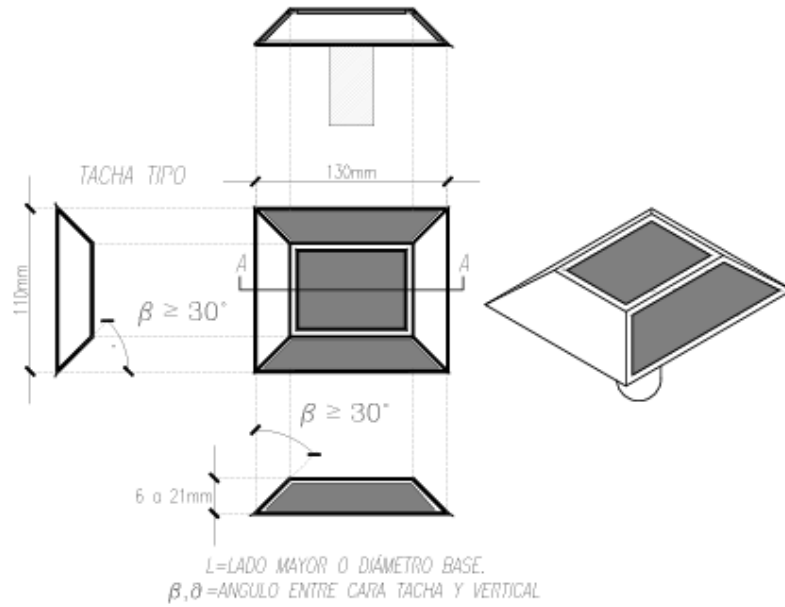
DETALLE TACHON



L = LADO MAYOR O DIÁMETRO BASE.
 β, θ = ANGULO ENTRE CARA TACHA Y VERTICAL $c=57mm$

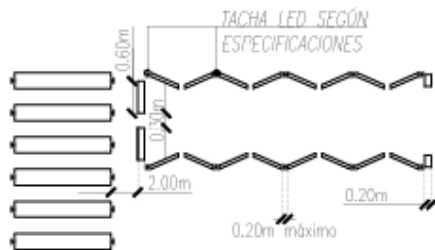
NOTAS:
 LOS TACHONES SE INSTALARAN CON LA CARA
 REFLECTANTE ENFRENTANDO EL SENTIDO VEHICULAR

DETALLE TACHA LED

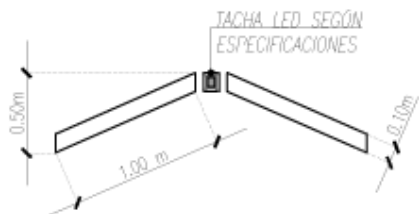


NOTAS:
 LAS TACHAS SE INSTALARÁN CON LA CARA REFLECTANTE ENFRENTANDO EL SENTIDO VEHICULAR

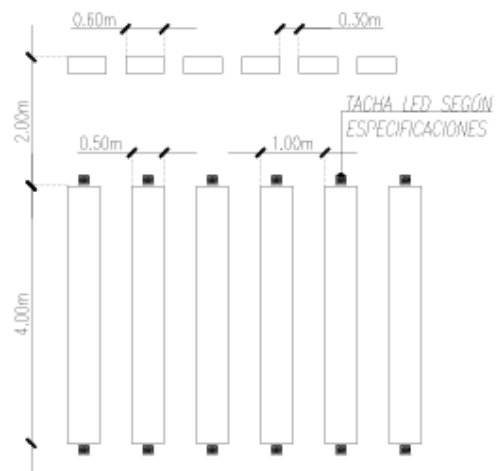
DEMARCAION PROXIMIDAD PASO DE CEBRA CON TACHA LED



DIMENSIONAMIENTO ZIG ZAG

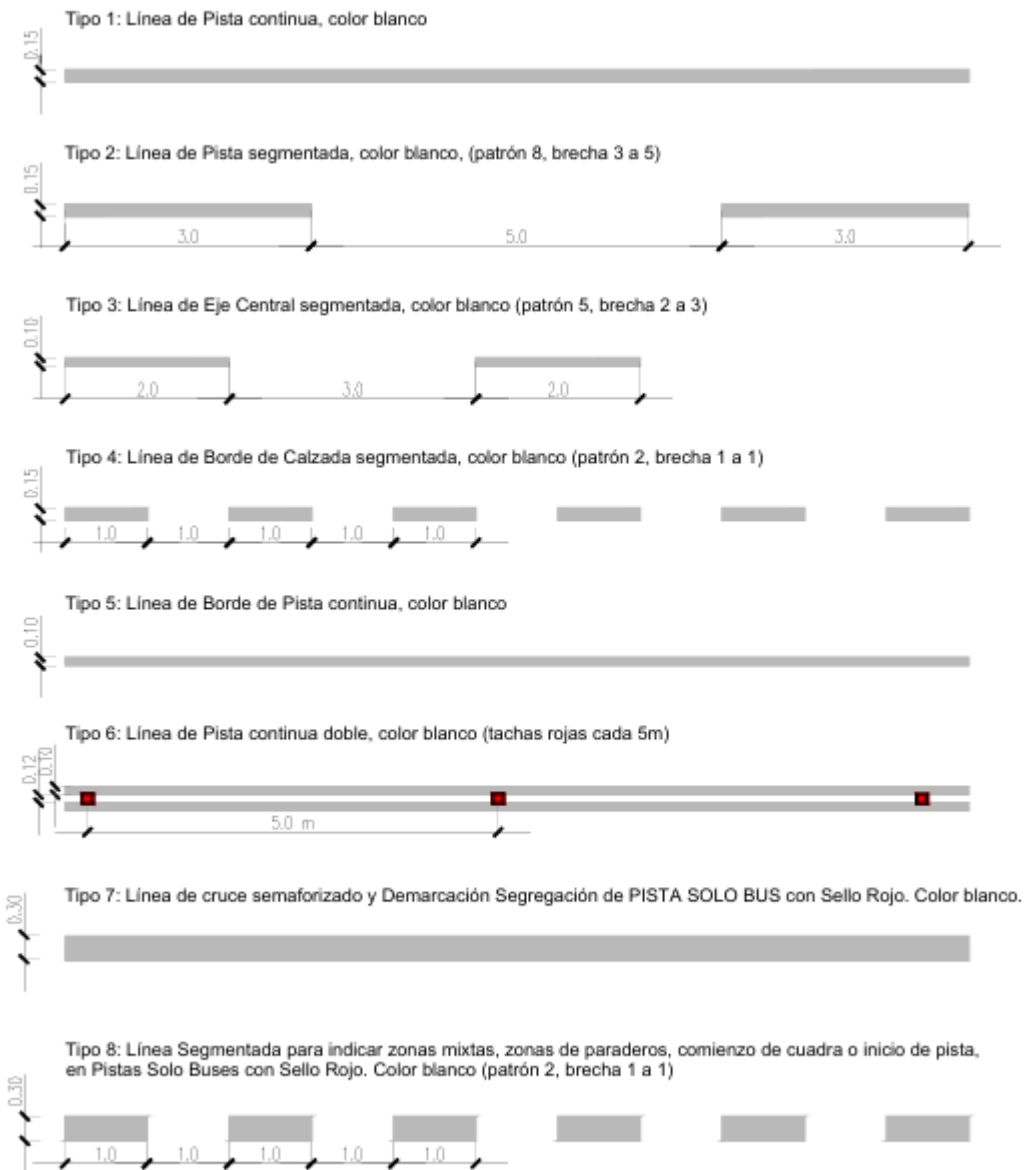


DEMARCAION PASO DE CEBRA CON TACHAS LED



ANEXO N°3: Especificaciones Técnicas de Demarcación

A. Tipos de Líneas



Tipo 9: Prohibición de Estacionamiento: Solera color amarillo o línea paralela, separada 0,10 m de ésta (Pintura acrílica)



Tipo 10: Línea Segmentada para indicar zonas mixtas, zonas de paraderos, comienzo de cuadra o inicio de pista, color amarillo (patrón 2, brecha 1 a 1)



Tipo 11: Demarcación Segregación PISTA SOLO BUS, color amarillo, demarcación elevada (distancia entre ejes de tachones = 1,5m)



Tipo 12: Demarcación Segregación PISTA SOLO BUS, color amarillo, demarcación elevada (distancia entre ejes de tachones = 0,5 m)



Tipo 13: Demarcación Segregación PISTA SOLO BUS, color amarillo, demarcación elevada (distancia entre separadores= 0,5 m)



Tipo 14: Línea de Pista segmentada en calzada PISTA SOLO BUS, color amarillo (patrón 8, brecha 3 a 5)



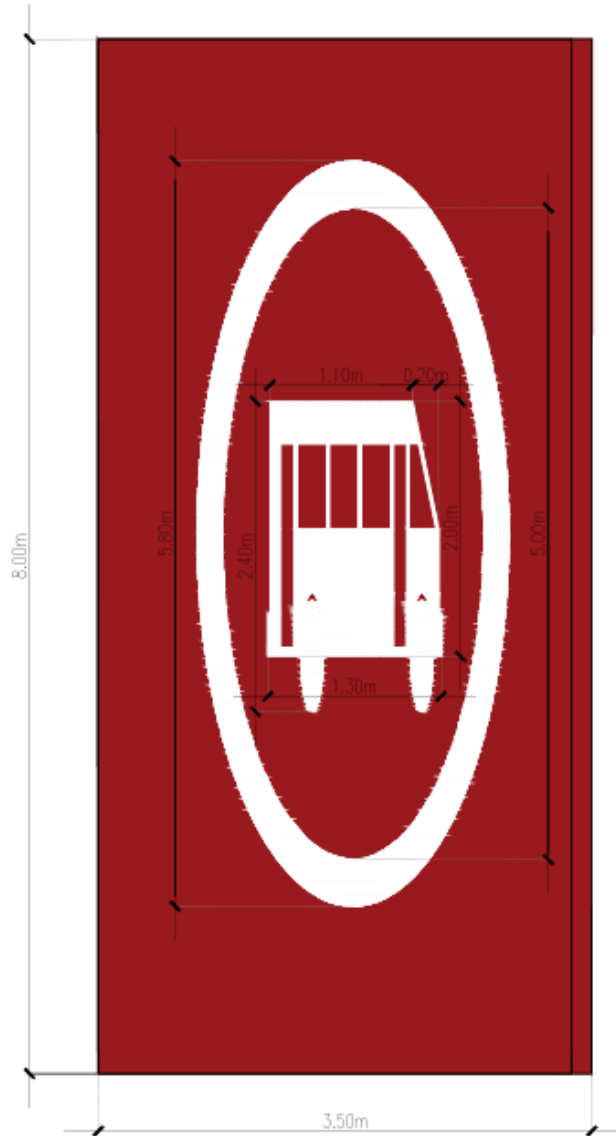
Tipo 15: Línea de Pista continua en calzada PISTA SOLO BUS, color amarillo



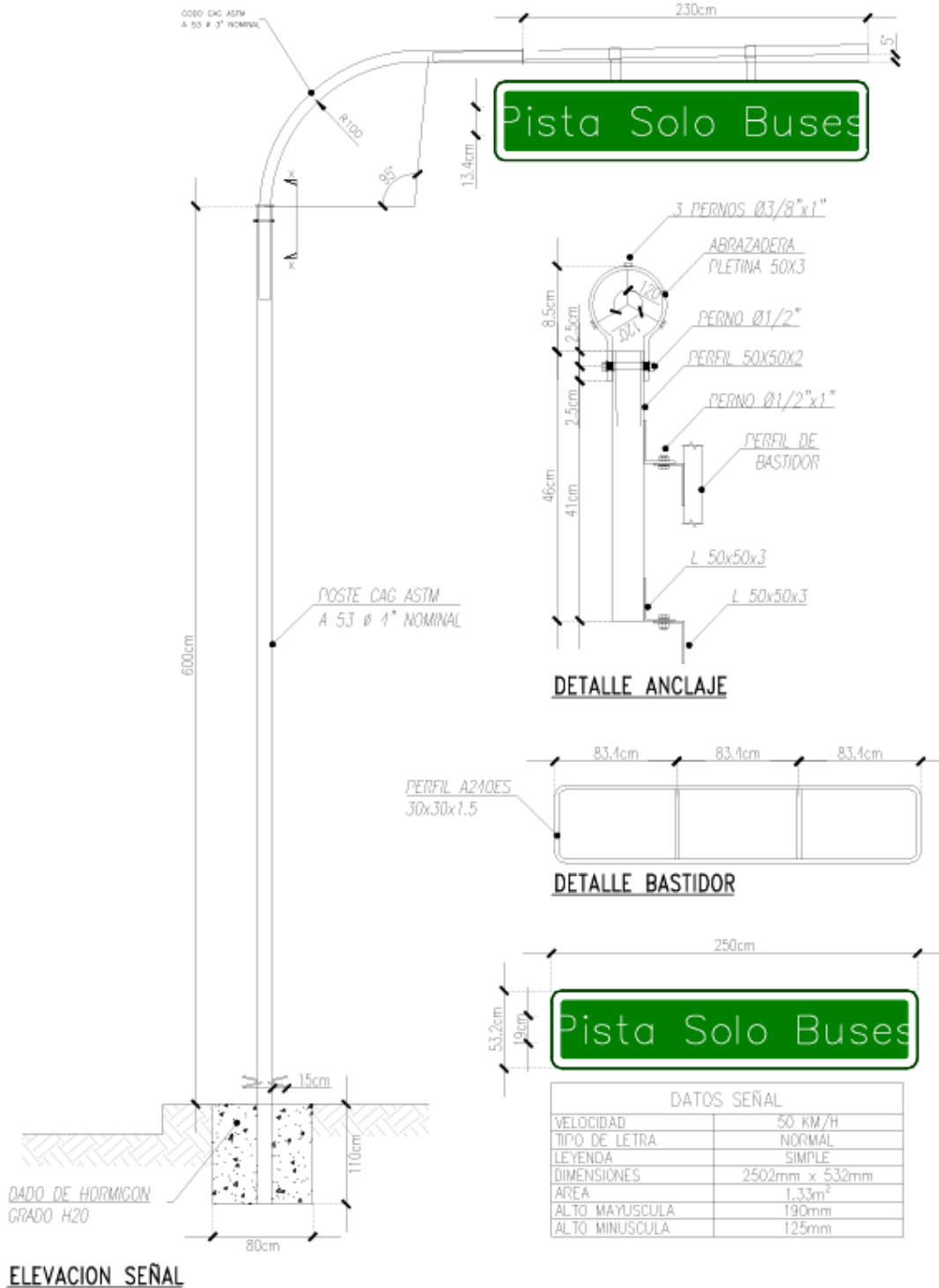
Tipo 16: Demarcación Segregación PISTA SOLO BUS, color amarillo

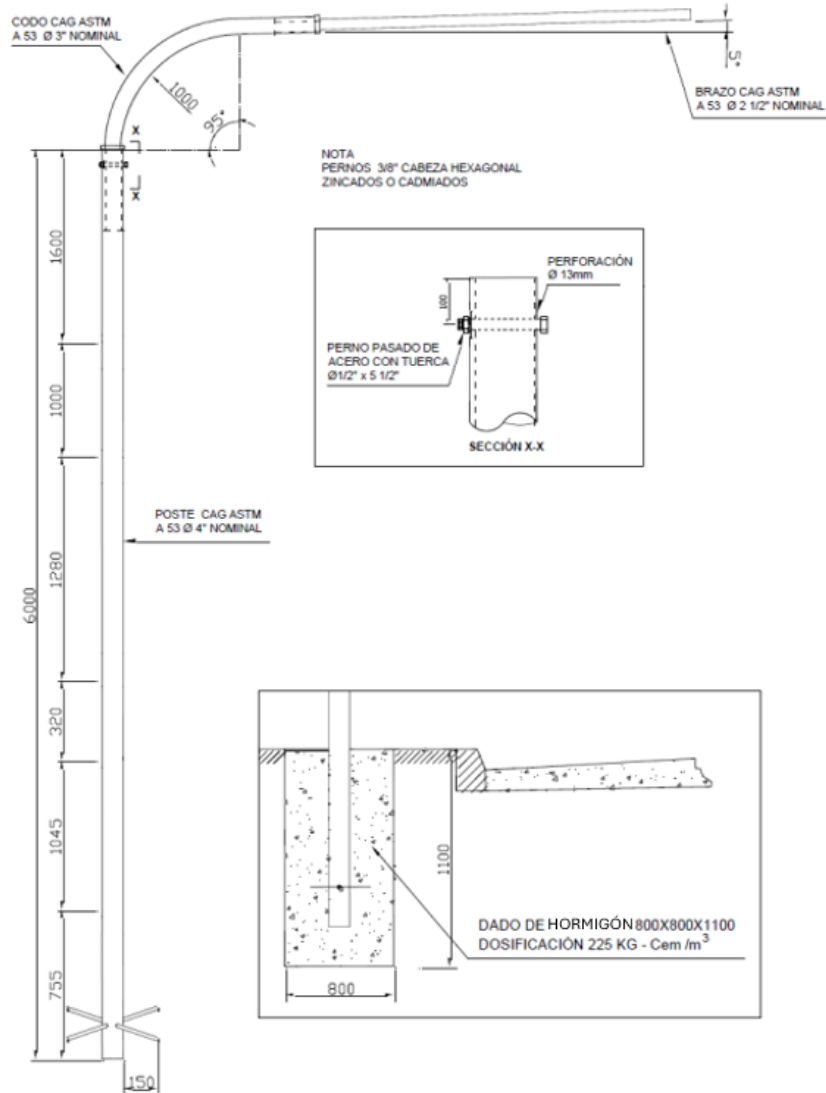


B. Símbolo Bus sobre Sello Rojo



ANEXO N°4: Especificaciones "Poste Bandera"





POSTE EN DETALLE