

INFORME DE DIAGNÓSTICO VIAL 2026
IMPLEMENTACIÓN, REPOSICIÓN Y MANTENIMIENTO DE DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL

"Por una vía más segura, un municipio más seguro"

TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción
2. Antecedentes del diagnóstico de demarcación vial
3. Fundamentación normativa y técnica
4. Diagnóstico vial de demarcación y señalización
   4.1. Estado de la demarcación horizontal
   4.2. Estado de la señalización vertical
   4.3. Riesgo para usuarios vulnerables
   4.4. Requerimientos identificados
   4.5. Análisis de siniestralidad
5. Priorización de la Calle 9, corredor comercial
6. Contribución de los dispositivos de reducción de velocidad a un sistema seguro
7. Sectores identificados como prioritarios
8. Metodología y criterios de priorización
9. Alternativa técnica y cuantificación preliminar
10. Consideraciones presupuestales
11. Conclusión técnica
12. Bibliografía y fuentes de soporte
13. Firma y control del documento

1. INTRODUCCIÓN

Generalidad: Las demarcaciones o señalización horizontal, corresponde a la aplicación de marcas viales conformadas por líneas, áreas, flechas, símbolos y textos 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 instalan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos; así como complementar instrucciones transmitidas mediante otra señalización vial. En general, todas las vías deben contar con las demarcaciones requeridas.
Las demarcaciones también son usadas para regular zonas de estacionamiento, paraderos, intersecciones o cruces, delineación, separación de carriles, ciclo-infraestructura y otros.

La señalización y demarcación vial constituyen elementos fundamentales para la regulación, orientación y organización de la movilidad, en tanto permiten comunicar de manera clara a los diferentes actores viales las condiciones de circulación, las restricciones, las prioridades, los sentidos de las vías, los cruces y demás condiciones necesarias para una movilidad segura.

En este sentido, puede entenderse que **el lenguaje de la vía está constituido, entre otros elementos, por la señalización vertical y horizontal**, puesto que mediante estos dispositivos la infraestructura comunica al usuario las reglas y condiciones bajo las cuales debe desplazarse.

La adecuada conservación de estos elementos adquiere especial importancia dentro de un enfoque de seguridad vial, particularmente frente a la protección de los actores vulnerables, entre ellos los peatones. Una señalización deteriorada, inexistente, poco visible o desactualizada puede generar dificultades para la adecuada interpretación de las condiciones de circulación y, por tanto, afectar la seguridad y funcionalidad de la vía.

El presente diagnóstico tiene como finalidad identificar las necesidades de **implementación, reposición y mantenimiento de la demarcación y señalización vial** en el municipio de Florida, teniendo como referencia las condiciones observadas en diferentes sectores, los reportes institucionales de siniestralidad, el flujo de actores viales, las condiciones de la infraestructura y la necesidad de priorizar las intervenciones de acuerdo con criterios técnicos y presupuestales.

El diagnóstico de demarcación identifica como corredores principales la Calle 9, Calle 10, Carrera 18, Carrera 19 y Carrera 20, así como sectores de actividad comercial y zonas con presencia significativa de peatones. Dentro de la matriz de priorización, Calle 9 y Calle 10 presentan alta prioridad, asociada a condiciones de riesgo y flujo peatonal.

2. ANTECEDENTES DEL DIAGNÓSTICO DE DEMARCACIÓN VIAL

El presente documento se desarrolla de manera independiente respecto de otros estudios específicos de infraestructura o dispositivos de control de velocidad. Su objeto es identificar y priorizar las necesidades de implementación, reposición y mantenimiento de la demarcación horizontal y señalización vertical dentro de la jurisdicción del municipio de Florida.

La priorización considera las condiciones observadas en los corredores principales, la actividad comercial, la presencia y movilidad de usuarios vulnerables, el estado de los dispositivos existentes, los requerimientos identificados y el análisis institucional de siniestralidad disponible para la vigencia 2026.

De acuerdo con las visitas realizadas en diferentes sectores del municipio, se observa que determinadas vías presentan deterioro de sus elementos de señalización y demarcación, situación que hace necesario avanzar hacia una evaluación integral de la red vial.

El deterioro de la señalización horizontal constituye uno de los aspectos de mayor relevancia, debido a que en diferentes sectores las marcas sobre la superficie de rodadura han perdido visibilidad o presentan un nivel de desgaste que dificulta su adecuada identificación.

En consecuencia, el diagnóstico no debe limitarse exclusivamente a determinar dónde se requiere pintar nuevamente, sino que debe considerar previamente **el estado de la vía sobre la cual se pretende ejecutar la demarcación**.

3. FUNDAMENTACIÓN NORMATIVA Y TÉCNICA

El diagnóstico se desarrolla teniendo como referencia el marco normativo y técnico aplicable a la señalización vial, entre otros:

- Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- Ley 1503 de 2011.
- Ley 2251 de 2022.
- Manual de Señalización Vial vigente expedido por el Ministerio de Transporte.
- Política Nacional de Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Lineamientos y orientaciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Principios asociados al enfoque de Sistema Seguro.

La señalización y demarcación deberán responder a criterios de uniformidad, visibilidad, legibilidad, ubicación y coherencia con las condiciones de operación de cada vía.

La ejecución de intervenciones deberá considerar igualmente las condiciones particulares de cada tramo, la infraestructura existente y las características físicas de la superficie sobre la cual se instalará la demarcación.

4. DIAGNÓSTICO VIAL DE DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

4.1. Estado de la demarcación horizontal

A partir de las visitas realizadas en diferentes sectores del municipio se evidencia deterioro de determinados elementos de demarcación horizontal.

Entre las principales necesidades identificadas se encuentran:

- Recuperación de pasos peatonales.

- Líneas de detención.
- Líneas de borde.
- Líneas divisorias de carril.
- Flechas direccionales.
- Demarcación de zonas especiales.
- Demarcación asociada a zonas escolares.
- Demarcación de zonas de prohibido parqueo.
- Señalización de sentidos viales.
- Mantenimiento de elementos existentes que han perdido visibilidad.

La pérdida de visibilidad de la demarcación afecta la lectura de la vía y disminuye la capacidad de los usuarios para identificar oportunamente las condiciones de circulación.

Debe señalarse que **no todas las vías presentan condiciones adecuadas para ejecutar inmediatamente trabajos de demarcación**. En algunos sectores, el estado de la superficie vial requiere ser evaluado previamente, debido a que una intervención sobre una superficie deteriorada puede afectar la adherencia, durabilidad y permanencia de la demarcación.

Por esta razón, antes de ejecutar las intervenciones deberá verificarse técnicamente la condición de la superficie de rodadura.

4.2. Estado de la señalización vertical

La señalización vertical constituye otro componente esencial del sistema de comunicación vial.

Durante las visitas realizadas se identifica la necesidad de fortalecer la información disponible respecto del estado, ubicación y suficiencia de las señales verticales existentes.

En particular, se considera prioritaria la revisión de:

- Señales reglamentarias.
- Señales preventivas.
- Señales informativas.
- Señales de sentido vial.
- Señales de prohibido parquear.
- Señalización asociada a pasos peatonales.
- Señalización de zonas escolares.
- Señalización complementaria.

Se considera necesario realizar un **inventario integral de la señalización vertical y horizontal existente en el municipio**, con el propósito de determinar cuáles elementos requieren mantenimiento, reposición, implementación, reubicación o actualización.

4.3. RIESGO PARA LOS USUARIOS VULNERABLES

Dentro del diagnóstico adquiere especial relevancia la protección de los actores vulnerables, especialmente los peatones.

Los sectores comerciales, centrales, escolares y aquellos donde existe alta interacción entre vehículos y peatones requieren especial atención, debido a que concentran diferentes movimientos y maniobras en espacios reducidos.

Los pasos peatonales y demás elementos destinados a organizar la interacción entre vehículos y peatones deben mantenerse visibles y en condiciones adecuadas.

La recuperación de estos elementos debe formar parte de la programación de mantenimiento de la señalización municipal.

4.4. REQUERIMIENTOS IDENTIFICADOS

Las visitas realizadas permiten establecer que el municipio presenta necesidades relacionadas con:

1. Mantenimiento de demarcación horizontal.
2. Reposición de elementos deteriorados.
3. Implementación de nueva señalización.
4. Revisión de sentidos viales.
5. Mantenimiento de pasos peatonales.
6. Revisión de señales de prohibido parquear.
7. Actualización de señalización vertical.
8. Inventario integral de señalización.
9. Evaluación del estado de las superficies viales antes de ejecutar demarcación.
10. Priorización de intervenciones de acuerdo con siniestralidad y flujo de actores viales.

4.5. ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD

El análisis institucional disponible para la vigencia 2026 registra **111 siniestros viales y 6 personas fallecidas**, información que constituye uno de los elementos considerados para establecer las necesidades de intervención en infraestructura y seguridad vial.

Estos registros deben ser considerados conjuntamente con las condiciones físicas y operativas de los diferentes corredores.

La siniestralidad no permite establecer por sí sola que una determinada condición de señalización sea la causa de un siniestro. Sin embargo, constituye un criterio relevante para **focalizar el análisis técnico y determinar sectores que requieren una revisión prioritaria**.

Por lo anterior, para el presente estudio se tuvo en cuenta un análisis de factibilidad y priorización considerando:

- Reportes de siniestralidad.
- Alto flujo de actores viales.
- Presencia de peatones.
- Condición de actor vulnerable.
- Actividad comercial.
- Estado de la señalización.
- Visibilidad de la demarcación.
- Estado de la vía.
- Necesidad de señalización de sentidos.
- Factibilidad técnica.
- Consideraciones presupuestales.

5. PRIORIZACIÓN DE LA CALLE 9, CORREDOR COMERCIAL

5.1. Justificación técnica

Dentro del presente estudio se establece como **prioridad de intervención la Calle 9**, teniendo en cuenta los criterios de factibilidad y priorización anteriormente señalados.

La Calle 9 constituye un **corredor central y comercial del municipio**, caracterizado por una alta concurrencia de actores viales y una importante interacción entre vehículos, motociclistas, peatones y demás usuarios.

La condición comercial del corredor genera una mayor presencia de peatones y movimientos de acceso y salida de establecimientos, razón por la cual adquiere particular relevancia la protección del **actor vial vulnerable, especialmente el peatón**.

Adicionalmente, el análisis institucional de siniestralidad constituye uno de los criterios empleados para focalizar la intervención, junto con el flujo de usuarios y las condiciones observadas de la señalización.

El diagnóstico de demarcación identifica la Calle 9 y Calle 10 como corredores de alta prioridad, con alto flujo peatonal y condiciones de riesgo.

5.2. Condiciones de la demarcación existente

La Calle 9 cuenta con elementos de demarcación que actualmente requieren **mantenimiento y recuperación de visibilidad**.

Como referencia para la programación de la intervención se contempla:

- Aproximadamente **1 km lineal de corredor**. (demarcación del orden de parqueo ya establecido)
- **27 pasos peatonales**.
- Señalización asociada a **prohibido parquear**.
- Elementos de demarcación horizontal que requieren mantenimiento.
- Revisión de señalización vertical complementaria.
- Revisión de señalización correspondiente a los sentidos de circulación.

La intervención deberá considerar previamente las condiciones de la superficie vial.

5.3. Prioridad del peatón

La condición comercial de la Calle 9 genera una interacción significativa entre vehículos y peatones.

Por ello, la recuperación de los pasos peatonales constituye un componente relevante de la intervención.

La señalización deberá permitir que el conductor identifique oportunamente los espacios destinados al cruce peatonal y que el peatón reconozca claramente las zonas dispuestas para su circulación y cruce.

6. CONTRIBUCIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE REDUCCIÓN DE VELOCIDAD A UN SISTEMA SEGURO

El presente diagnóstico **no constituye un estudio específico de reductores de velocidad**, ni depende de un proceso de armonización documental con otro diagnóstico.

No obstante, dentro de una visión integral de seguridad vial, los dispositivos de reducción de velocidad, cuando sean técnicamente procedentes, **pueden contribuir a la armonización funcional del sistema vial**.

Su implementación debe estar acompañada de la señalización y demarcación que corresponda, de manera que el usuario pueda identificar oportunamente las condiciones de circulación.

La gestión de la velocidad, la señalización vertical, la demarcación horizontal, las condiciones físicas de la vía y las medidas de control pueden actuar de manera complementaria en favor de un **Sistema Seguro**.

Por tanto, aunque estos dispositivos no constituyen el objeto del presente diagnóstico, se reconoce que pueden **aportar a la seguridad del sistema cuando se encuentran técnicamente justificados, correctamente señalizados y acordes con las condiciones particulares de la vía**.

7. SECTORES IDENTIFICADOS COMO PRIORITARIOS

El diagnóstico de demarcación identifica como corredores y sectores que requieren atención, entre otros:

- Calle 9.
- Calle 10.
- Carrera 18.
- Carrera 19.
- Carrera 20.
- Sectores comerciales.
- Entornos escolares.
- Quinamayó.
- El Paraíso.
- Mi Pueblito Valluno.
- López.
- La Cabaña.
- Nuevo Horizonte.
- Los Cristales.

- La Esperanza.

Asimismo, se identifican instituciones educativas y sectores de especial atención, entre ellos Ciudad Florida, José Eusebio Caro, Julio César Zuluaga, Sagrado Corazón de Jesús, Las Américas, San Francisco de Asís, El Pedregal y Antonio Isaza.

La inclusión de estos sectores no implica que todos deban ser intervenidos simultáneamente, sino que deberán ser objeto de evaluación y programación conforme a sus condiciones particulares y presupuesto disponible para la vigencia.

8. METODOLOGÍA Y CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Para el presente estudio se empleó un criterio de **factibilidad y priorización técnica**, considerando principalmente:

a. Siniestralidad
Sectores donde los reportes institucionales evidencian ocurrencia de siniestros.

b. Flujo de actores viales
Sectores con alta circulación de vehículos, motocicletas, bicicletas y peatones.

c. Vulnerabilidad
Sectores con presencia significativa de peatones y otros usuarios vulnerables.

d. Actividad comercial
Corredores donde la actividad económica genera concentración de desplazamientos y cruces.

e. Estado de la señalización
Pérdida de visibilidad, deterioro, ausencia o necesidad de reposición.

f. Estado de la vía
Condición de la superficie sobre la cual debe ejecutarse la demarcación.

g. Organización de la circulación
Especialmente en lo relacionado con sentidos viales, zonas de estacionamiento, pasos peatonales y demás elementos de regulación.

h. Factibilidad presupuestal
Disponibilidad y programación de recursos frente a la dimensión de las necesidades identificadas.

9. ALTERNATIVA TÉCNICA Y CUANTIFICACIÓN PRELIMINAR

La alternativa técnica consiste en desarrollar progresivamente las siguientes actuaciones:

9.1. Inventario
Realizar un inventario integral de señalización horizontal y vertical de todo el municipio.

9.2. Diagnóstico
Determinar el estado de cada elemento y de la superficie vial donde se encuentre instalado o donde se pretenda realizar una intervención.

9.3. Priorización
Clasificar los puntos de intervención conforme a siniestralidad, flujo de actores viales, presencia de peatones, actividad comercial, deterioro y condiciones técnicas.

9.4. Intervención
Ejecutar mantenimiento, reposición o implementación según las necesidades identificadas.

9.5. Seguimiento
Realizar verificación posterior para establecer el estado de conservación y visibilidad de los elementos intervenidos.

La cuantificación definitiva deberá establecerse a partir del inventario y del levantamiento técnico correspondiente.

En el caso de la **Calle 9**, se cuenta como referencia con aproximadamente

Demarcación de lugares de estacionamiento
Estas demarcaciones permiten utilizar de forma más eficiente y ordenada los espacios de estacionamiento para los distintos tipos de vehículos, evitando invadir los paraderos de transporte público, accesos a garajes y parqueaderos, las rampas de accesibilidad universal y las proximidades a las esquinas, y teniendo presentes las demás restricciones para estacionamiento consideradas en la normativa vigente. Las dimensiones de los espacios de

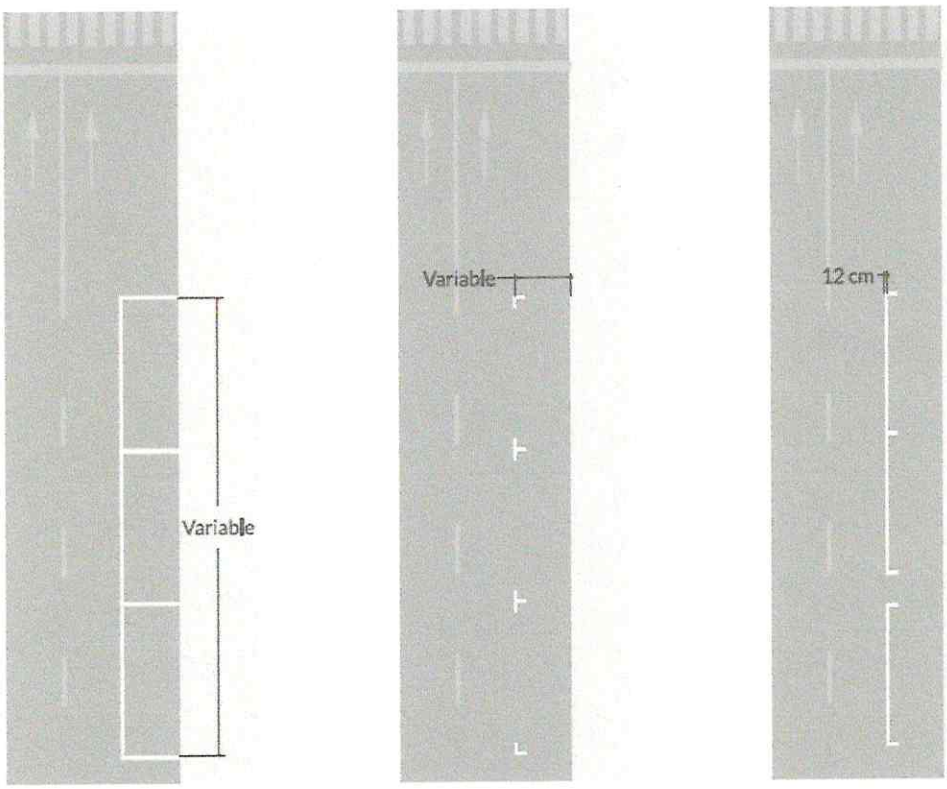
ITEM	CONCEPTO	CANTIDAD
1	PASO PEATONAL TIPO ZEBRA	27
2	PROHIBIDO PARQUEAR	20
3	LINEA BLANCA DE DEMARCACION DE PARQUEO	1 KM
4	SEÑAL DE INDICACION DE DESPACIO	5
5	SEÑAL DE ESTACIONAMIENTO MEDICO	1
6	SEÑAL DE ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO DISCAPACIDAD	7
7	SEÑAL DE LIMITE DE VELOCIDAD	12

estacionamiento que se presentan en este numeral, se miden entre ejes de líneas de demarcación.

Estacionamiento de uso masivo

Esta demarcación permite delimitar los espacios para estacionamiento de vehículos con **líneas blancas continuas de 12 cm de ancho**, dispuestas como se indica en la *Figura 3-51. Demarcación de zonas de estacionamiento*. Se debe garantizar la asignación de espacios prioritarios para personas con y en situación de discapacidad, de acuerdo con las normas vigentes, los cuales deben ser demarcados según se muestra en el numeral *3.16.5.3. Estacionamiento exclusivo para personas con y en situación de discapacidad*.

Figura 3-51. Demarcación de zonas de estacionamiento



FLORIDA
VALLE

Figura 3-52. Demarcación de baterías de estacionamiento

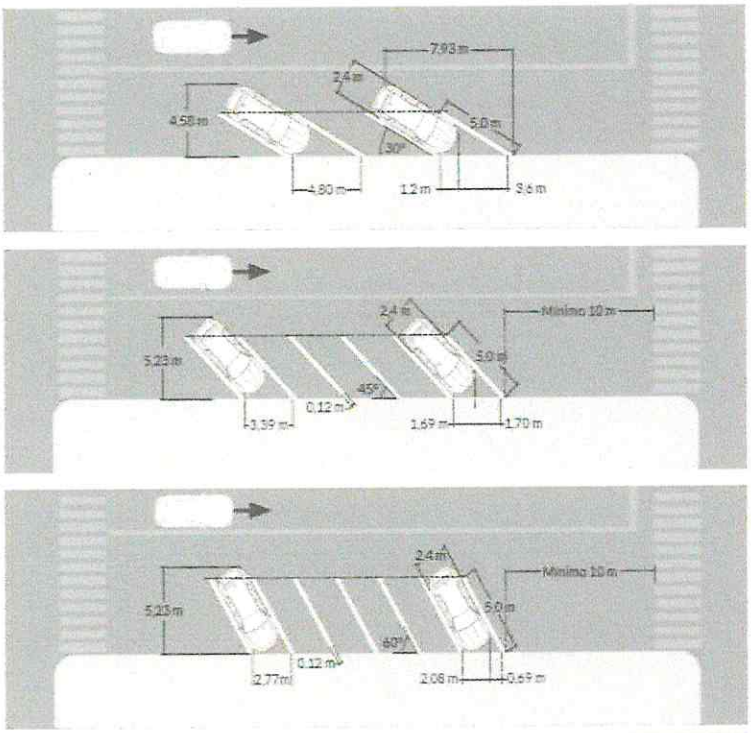


Figura 3-55. Demarcación de estacionamientos para motos

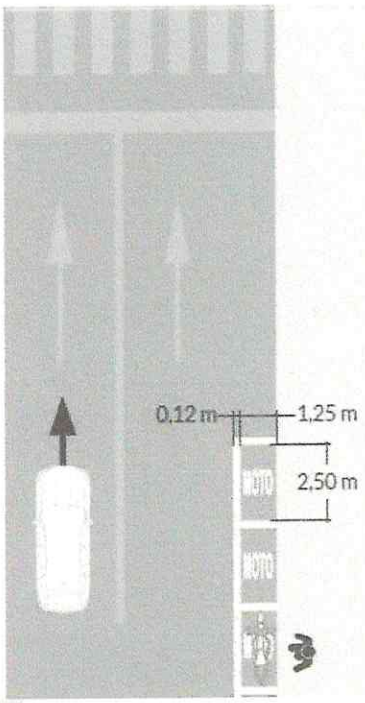


Figura 3-53. Demarcación de zonas de estacionamiento de taxis

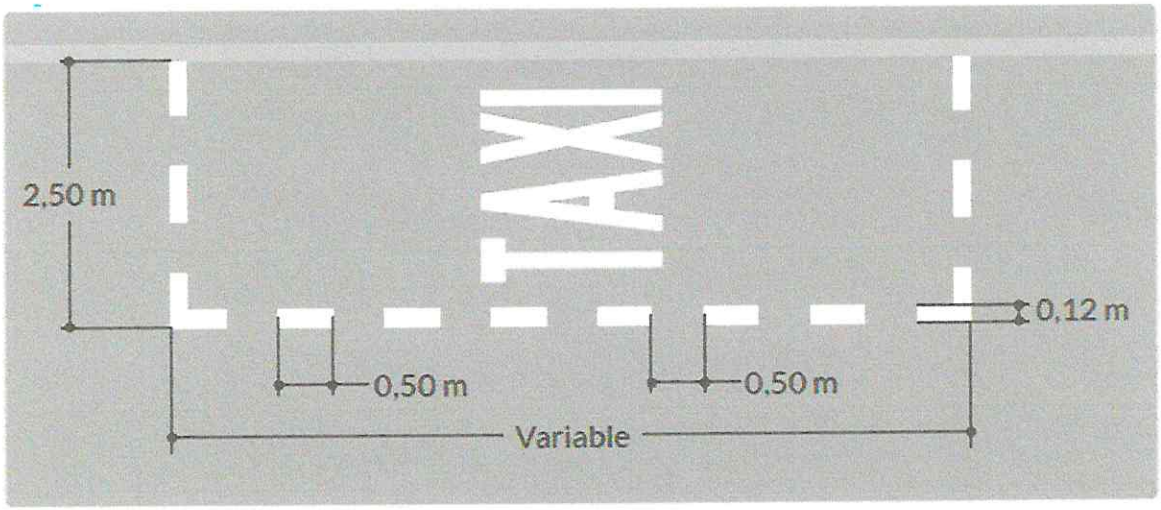


Figura 3-60. Demarcación de baterías de estacionamiento vehículos unipersonales motorizados

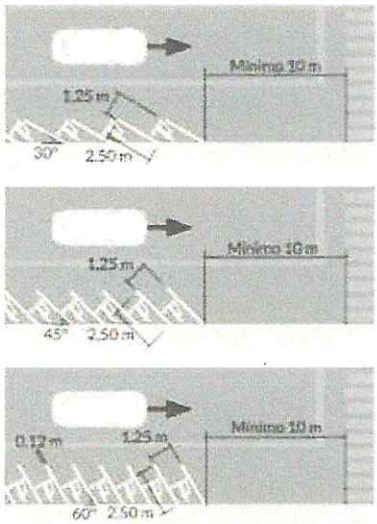


Figura 3-25a. Demarcación prohibido parquear

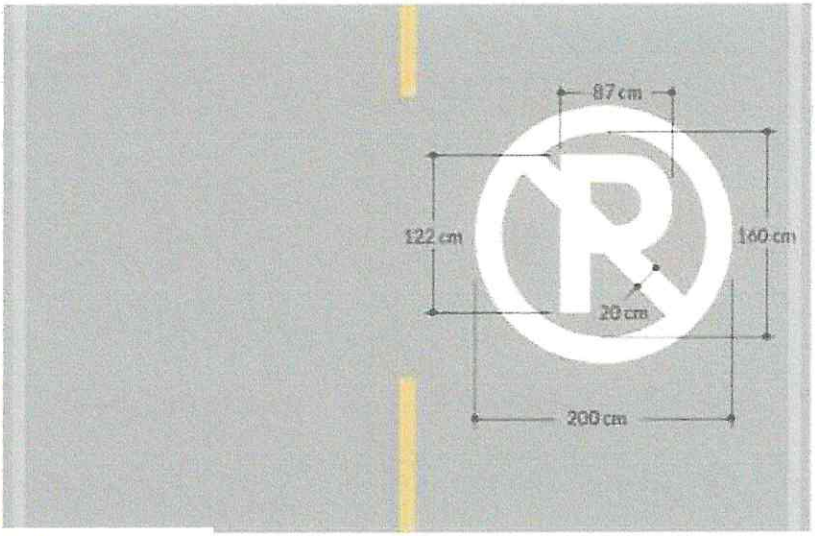


Figura 3-12. Demarcación de leyenda PARE

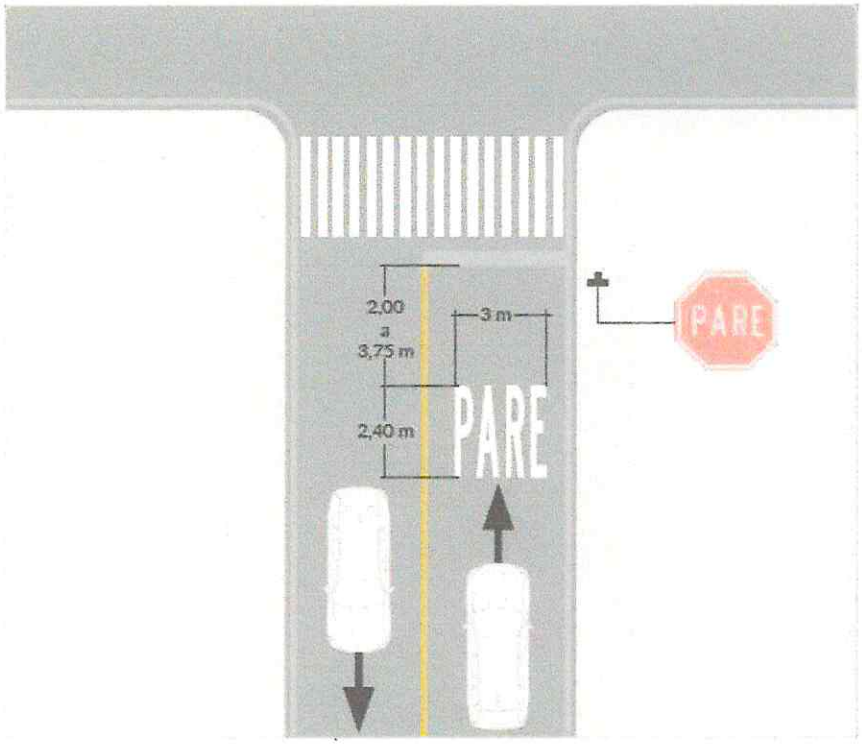
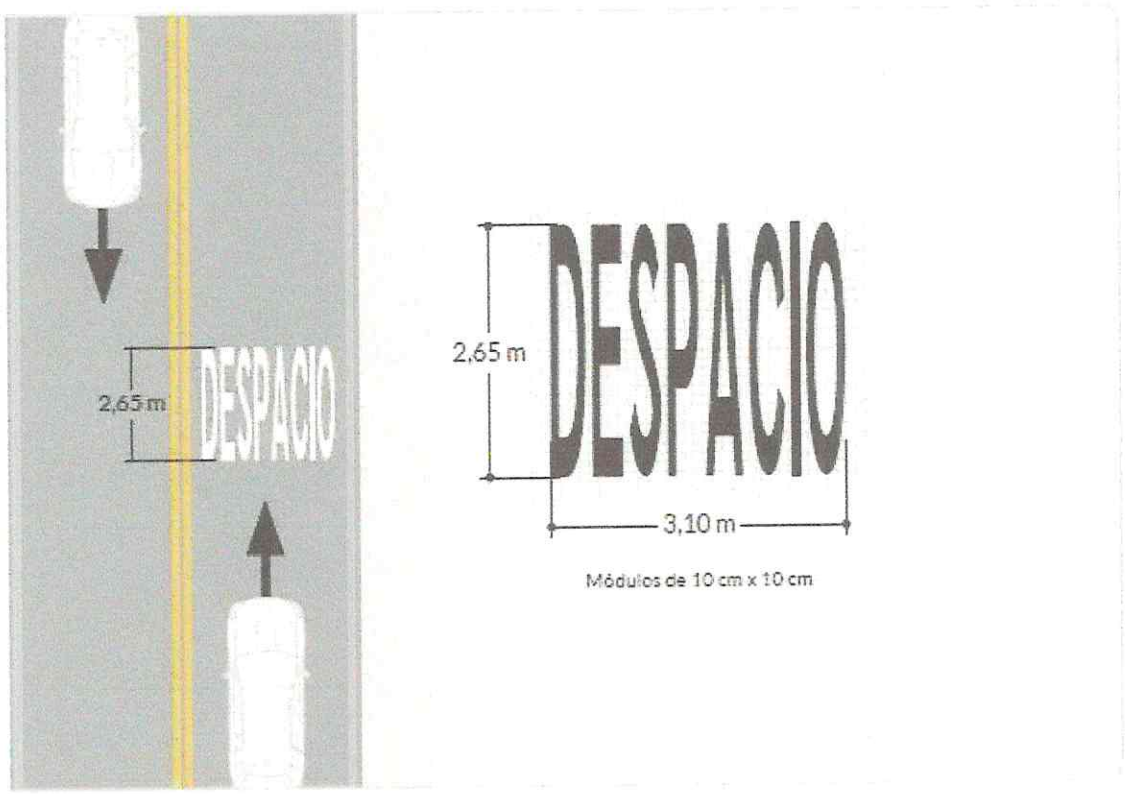


Figura 3-13. Demarcación de leyenda DESPACIO



10. CONSIDERACIONES PRESUPUESTALES

Teniendo en cuenta la dimensión de la red vial del municipio y la cantidad de elementos de señalización horizontal y vertical que requieren implementación, reposición, mantenimiento o actualización, se recomienda que la Administración Municipal considere de manera progresiva la disponibilidad y programación de los recursos necesarios para atender estas necesidades.

La magnitud de las intervenciones requeridas hace necesario considerar que la recuperación integral de la señalización vial puede representar una inversión significativa, por lo cual resulta conveniente que las actuaciones sean incorporadas de manera planificada dentro de los instrumentos presupuestales y de planeación correspondientes, procurando atender inicialmente aquellos sectores que, conforme al presente diagnóstico, presentan mayores necesidades desde el punto de vista de la seguridad vial, flujo de actores viales, presencia de usuarios vulnerables, siniestralidad y deterioro de la señalización.

En este sentido, **se recomienda realizar previamente el inventario integral de la señalización horizontal y vertical del municipio**, como herramienta para establecer las cantidades reales de intervención y contar con una base técnica que permita dimensionar el requerimiento presupuestal de manera objetiva, evitando determinar las necesidades únicamente a partir de intervenciones puntuales o solicitudes aisladas.

Asimismo, deberá tenerse en cuenta que la ejecución de determinadas actividades de demarcación puede estar condicionada por el estado de la superficie vial, por lo que, cuando corresponda, será necesario considerar previamente las intervenciones requeridas sobre la infraestructura para garantizar la adecuada ejecución y durabilidad de la señalización.

Recomendación: Se considera conveniente que la Administración Municipal contemple dentro de su programación presupuestal y de inversión las acciones necesarias para avanzar progresivamente en la recuperación de la señalización vial, tomando como insumo principal el inventario técnico que se recomienda elaborar y la priorización establecida en el presente diagnóstico, sin perjuicio de las disponibilidades presupuestales y de los procedimientos administrativos y contractuales aplicables.

11. CONCLUSIÓN TÉCNICA

De acuerdo con las visitas realizadas en diferentes sectores del municipio y el análisis institucional de siniestralidad, **se evidencia una necesidad de intervención progresiva sobre la señalización y demarcación vial del municipio de Florida**, debido al deterioro de determinados elementos y a la pérdida de visibilidad de la señalización horizontal.

La situación identificada incide en la capacidad de la infraestructura para comunicar adecuadamente sus condiciones de operación, teniendo en cuenta que **la señalización y la demarcación constituyen el lenguaje mediante el cual la vía orienta y regula a los diferentes actores viales**.

Se evidencia además que no todas las vías pueden ser objeto de una intervención inmediata de demarcación, debido a las condiciones físicas de algunos tramos, por lo que resulta indispensable considerar previamente el estado de la superficie vial y establecer si existen condiciones técnicas adecuadas para garantizar la durabilidad de la intervención.

Por lo anterior, se considera **necesario e inmediato adelantar un inventario integral de la señalización horizontal y vertical del municipio**, que permita conocer la situación real de la red vial, identificar necesidades puntuales, establecer cantidades y determinar las intervenciones requeridas de acuerdo con el estado de cada vía.

Este inventario deberá convertirse en una herramienta para la programación técnica y presupuestal de las futuras intervenciones, considerando que la dimensión de la señalización horizontal y vertical requerida en el municipio puede representar una necesidad presupuestal significativa y, por tanto, requiere una ejecución progresiva y priorizada.

Dentro de este proceso, **la Calle 9 se establece como corredor prioritario**, debido a su condición de corredor central y comercial, el alto flujo de actores viales, la presencia significativa del actor vulnerable peatón, los reportes de siniestralidad considerados dentro del análisis y las condiciones de deterioro y pérdida de visibilidad de la demarcación existente.

La intervención prioritaria de la Calle 9 contempla como referencia aproximadamente **1 km lineal, 27 pasos peatonales y la revisión y mantenimiento de la señalización de prohibido parquear**, además de la revisión de la señalización asociada a los sentidos de circulación.

La priorización de la Calle 9 no excluye las demás necesidades identificadas en el municipio. Por el contrario, constituye un punto de partida para una estrategia progresiva de recuperación de la señalización vial municipal, sustentada en criterios técnicos y en la disponibilidad presupuestal.

La recuperación de la señalización y demarcación vial **no constituye por sí sola una solución integral a la siniestralidad**, pero sí representa una medida de infraestructura que puede contribuir a mejorar la legibilidad de la vía, orientar el comportamiento de los usuarios, proteger especialmente a los actores vulnerables y reducir factores de riesgo cuando se integra con las demás medidas de seguridad vial.

En este mismo sentido, los dispositivos de reducción de velocidad, cuando sean técnicamente procedentes, **pueden contribuir a la armonización funcional del sistema vial y aportar al enfoque de Sistema Seguro**, especialmente cuando se encuentran acompañados de señalización y demarcación adecuadas.

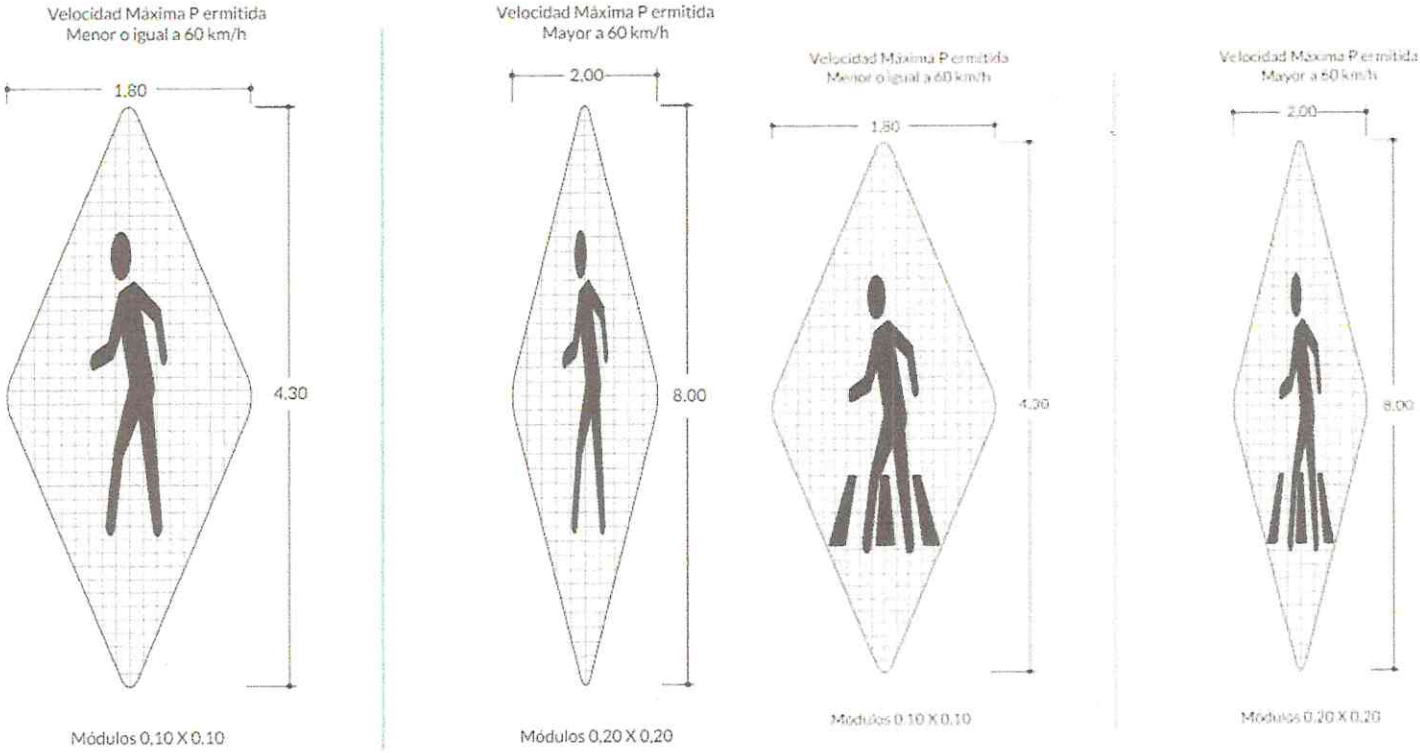
Por tanto, el presente diagnóstico recomienda avanzar bajo una lógica de **inventario integral, priorización técnica, intervención progresiva y disponibilidad presupuestal**, iniciando por aquellos corredores donde confluyan mayores condiciones de riesgo, siniestralidad, flujo de actores viales y presencia de usuarios vulnerables, dentro de los cuales se establece como prioridad la **Calle 9**.

Precisión técnica

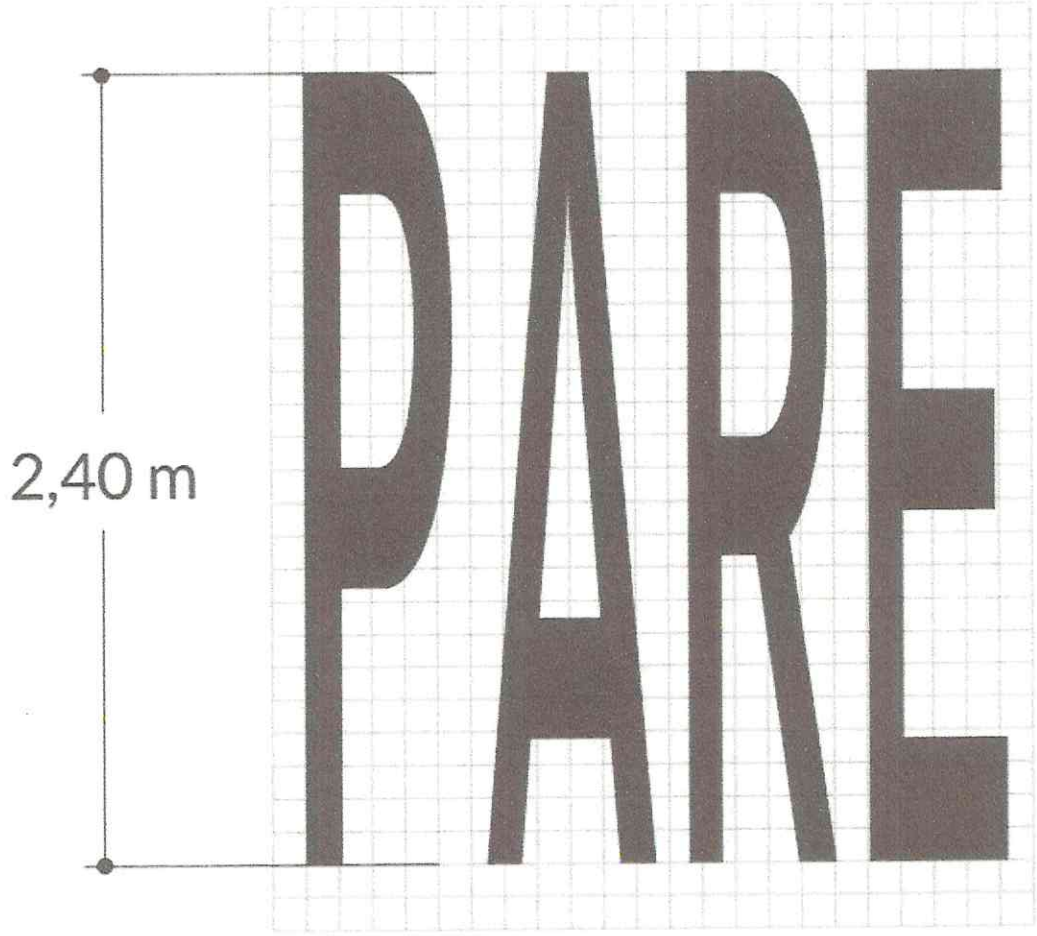
La priorización establecida en el presente estudio **no implica que la señalización o demarcación constituya por sí misma la causa o solución única de los siniestros**

viales registrados. La siniestralidad se utiliza como criterio técnico de focalización, conjuntamente con el flujo de actores viales, la presencia de usuarios vulnerables, las condiciones de infraestructura, el estado de la señalización y la factibilidad de intervención.

• Pasos peatonales y zona de peatonales.



• Líneas de pare.



Módulos de 10 x 10

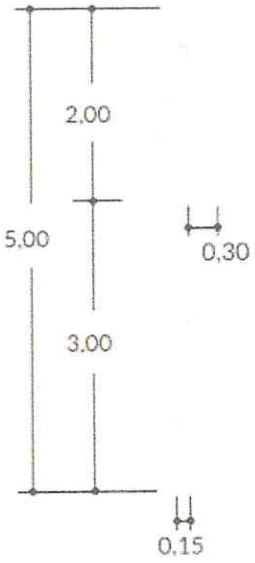
- Líneas de borde. Color amarillo
- Líneas de carril.

FLECHA DE FRENTE

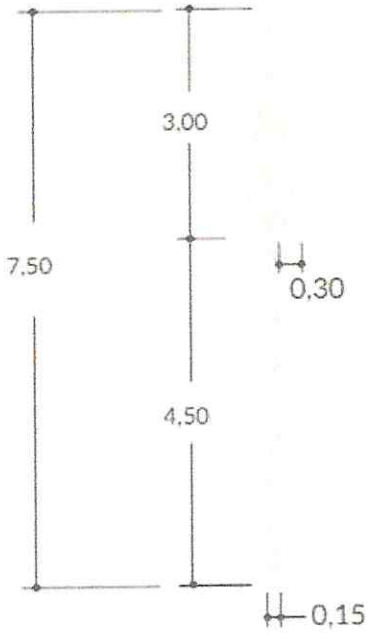
Unidades: m



Velocidad Máxima Permitida
Menor o igual a 50 km/h



Velocidad Máxima Permitida
Mayor a 50 km/h



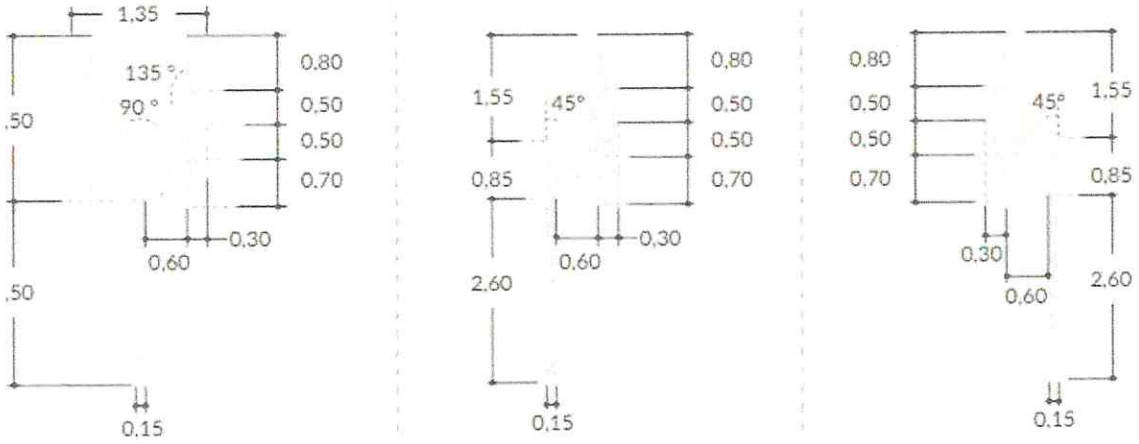
- Flechas de giro.

FLECHA DE GIRO

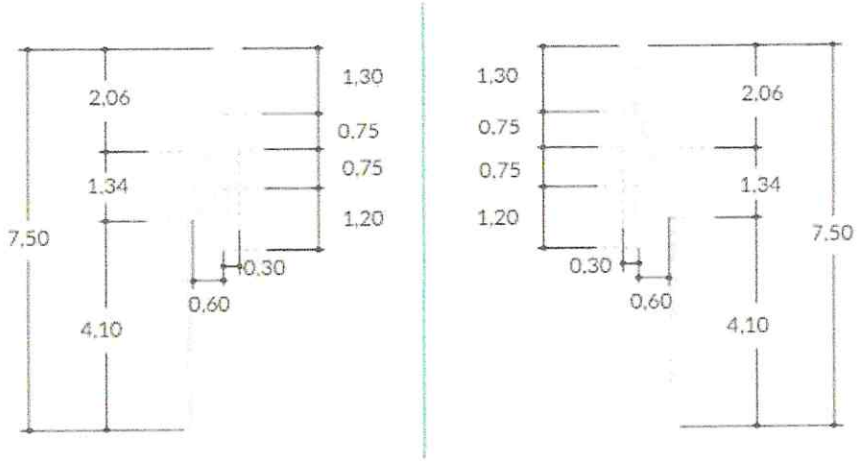
Unidades: m



Velocidad Máxima Permitida
Menor o igual a 50 km/h



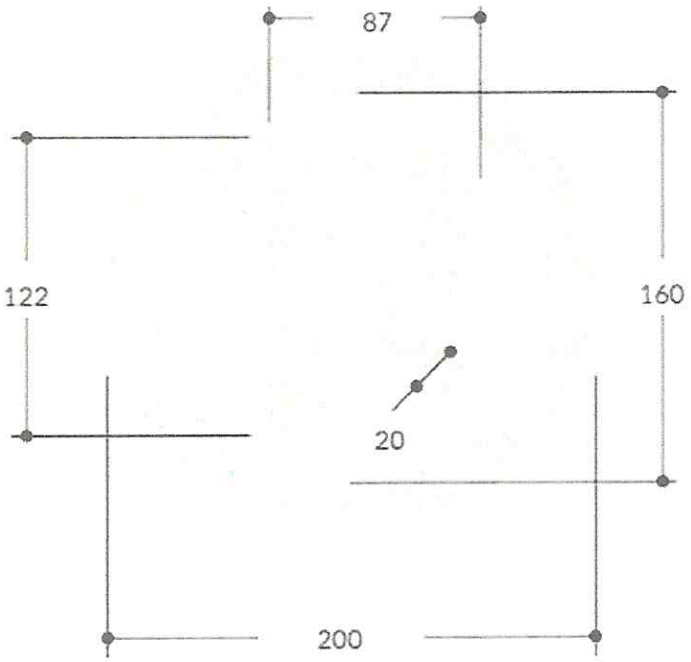
Velocidad Máxima Permitida
Mayor a 50 km/h



- Zonas escolares.

- Demarcación de reductores. Mantenimiento de pintura reglamentaria.

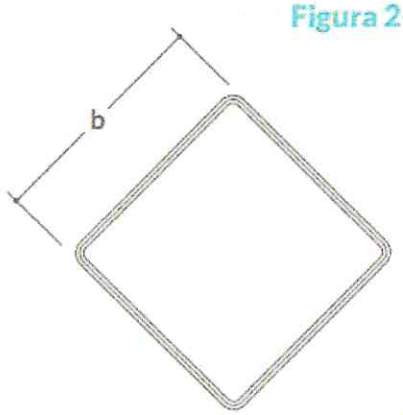
- Prohibido parquear



Señalización Vertical

Instalación y reposición de:

Figura 2-28. Dimensiones de señal preventiva



Velocidad Máxima Permitida (km/h)	b (cm)
≤ a 50	60
De 60 a 70	75
De 80 a 90	90
> a 90	120

Precisión técnica de material de pintura.

Materiales para las demarcaciones planas

Existe una gran variedad de materiales para demarcar, con distintas características de durabilidad y métodos de instalación, que son aplicados en capas delgadas y pueden ser:

- Pinturas: se pueden clasificar de acuerdo con el tipo de solvente como pintura a base de agua, a base solvente o porcentaje de sólidos del 100%.
- Materiales plásticos o plásticos en frío.
- Termoplásticos.
- Cintas preformadas.
- Otros: cualquier otra sustancia que cumpla con los requisitos mínimos descritos en este numeral y sea avalada por la autoridad de tránsito o entidad responsable de la infraestructura vial.

La elección del material a utilizar corresponde al profesional idóneo para tal actividad, teniendo en cuenta las condiciones y tipo del pavimento, tipo de vía, ancho de carriles, tipo de demarcación y volumen vehicular. En esta decisión también se deben considerar las características nocivas que para la salud de las personas y el medio ambiente presentan algunos productos.

Para la elección del material se recomienda guiarse por la *Tabla 3-1. Factor individual de características para la demarcación vial*, de donde se toman los valores que se le asignan a los factores para cada característica, según sea el caso, para finalmente realizar la sumatoria de dichos factores, siendo el resultado de esta, el factor de desgaste (FD). De acuerdo con el valor obtenido para el factor de desgaste, se identifica en la *Tabla 3-2. Selección del material recomendado según el factor de desgaste,* el tipo de material recomendado a utilizar para la demarcación vial.

Tabla 3-1. Factor individual de características para la demarcación vial

Característica	Factor individual de cada característica						
	1	2	3	4	5	6	7
Situación de la demarcación vial (F_{sim})	Bajo tráfico de vehículos sobre la demarcación	Línea lateral izquierda, en carreteras de calzadas separadas	Línea lateral derecha, en carreteras de calzadas separadas, o laterales, en carreteras de calzada única	Eje o separación de carriles	Demarcación para separación de carriles especiales	Paso de peatones y ciclistas, símbolos, letras, flechas o líneas transversales	
Textura superficial del pavimento (F_{tx})	Pavimento asfáltico con poro cerrado	Pavimento asfáltico con poro semiabierto o concreto rígido	-	-	Pavimento con poro abierto	-	
Tipo de vía y ancho de carril (a) (F_{tv})	Carreteras de calzadas separadas	• Carreteras de calzada única • a ≥ 4.0 m a = ancho de carril	• Carreteras de calzada única • 3.5 m < a < 4.0 m a = ancho de carril	• Carreteras de calzada única • a < 3.5 m a = ancho de carril	-	• Pasos urbanos, zonas de construcción y túneles * • Carreteras de calzada única con demarcación en curvas cerradas • a < 3.5 m a = ancho de carril	• Pavimento en accesos urbanos
TPD (F_{TPD})	< 3000	3000 - 6000	6000 - 15000	> 15000	-	-	

* Se recomienda usar el criterio de túneles cuando este tenga una longitud mayor a 50 m

Fuente: con base en NTC 4744-1 Aplicación de materiales para la demarcación horizontal de pavimentos. Parte 1: materiales de demarcación, vigente

Tabla 3-2. Selección del material recomendado según el factor de desgaste

	Sumatoria del factor de desgaste			
	4-6	7-13	> 13	
Clase de material	Pinturas líquidas alquídicas modificadas (Tipo B-II)	Pinturas líquidas acrílicas base solvente (Tipo B-I) o base agua (Tipo A-I)	Pinturas líquidas acrílicas base agua de alto espesor y desempeño (Tipo A-II)	Termoplástico, plástico en frío (Tipo C), cintas preformadas

Fuente: con base en NTC 4744-1 Aplicación de materiales para la demarcación horizontal de pavimentos. Parte 1: materiales de demarcación.

Registro fotográfico:







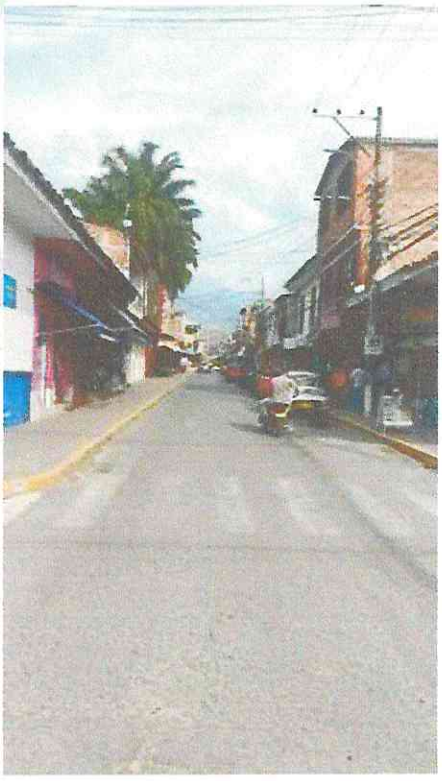


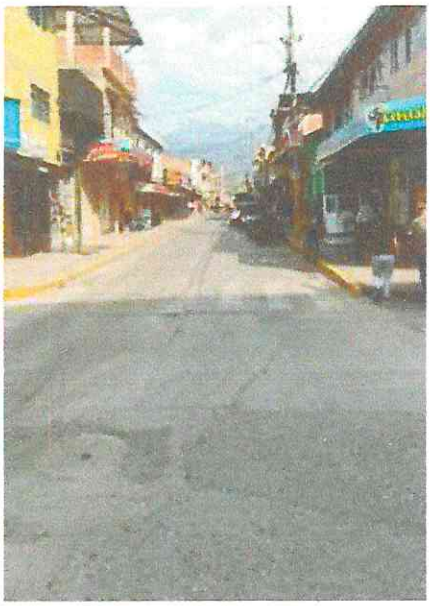



DROGUERIAS
Farmacenter
Cristalería
laferia











12. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE SOPORTE

- Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- Ley 1503 de 2011.
- Ley 2251 de 2022.
- Manual de Señalización Vial vigente expedido por el Ministerio de Transporte.
- Política Nacional de Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Principios del Sistema Seguro y enfoque de Visión Cero.
- Informe de Diagnóstico Vial 2026 de Implementación, Reposición y Mantenimiento de Demarcación y Señalización Vial del Municipio de Florida.
- Información institucional de siniestralidad vial correspondiente a la vigencia 2026.

EVELIN STEFFY ACOSTA AGREDO
TECNICA OPERATIVA DE TRANSITO

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Evelin Steffy Acosta Agredo	Técnica Operativa de Transito	
Revisó			
Aprobó			
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y por lo tanto bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.			