Alcaldía de **SAN GIL**

San Gil, 26 de octubre de 2025

Doctor:
HECTOR ALBERTO ARDILA SANDOVAL
Secretario de Tránsito de San Gil
Dirección: C.C. san Gil Plaza. Locales 401, 402, 403
Teléfono: 6077241372
E-mail: transito@sngil.gov.co

REFERENCIA: Apoyo elaboración CONCEPTO TECNICO DE INSTALACIÓN, REPOSICIÓN Y MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL, VERTICAL Y DISPOSITIVOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN PUNTOS ESTRATÉGICOS DE LA MALLA VIAL DEL MUNICIPIO DE SAN GIL

Respetado Doctor:

Cordial y caluroso saludo. La Secretaria de Control Urbano e Infraestructura cumpliendo con los compromisos de apoyo interinstitucional, nos permitimos dar respuesta a la solicitud presentada por su dependencia respecto de la elaboración del CONCEPTO TECNICO DE INSTALACIÓN, REPOSICIÓN Y MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL, VERTICAL Y DISPOSITIVOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN PUNTOS ESTRATÉGICOS DE LA MALLA VIAL DEL MUNICIPIO DE SAN GIL, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial en el municipio de San Gil. Para lo cual nos permitimos poner a su consideración el presente informe:

1. INTRODUCCIÓN.
2. JUSTIFICACIÓN
3. ANTECEDENTES
4. CONCEPTOS VIALES
5. NORMATIVIDAD APLICABLE
6. INVENTARIO VIAL DE LA DEMARCACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN GIL
7. IDENTIFICACIÓN DE LOS PUNTOS A INTERVENIR PARA REALIZAR LA DEMARCACION Y SEÑALIZACION VIAL.
8. PROPUESTAS DE INTERVENCION EN LA DEMARCACIÓN DE LAS VIAS URBANAS DE SAN GIL.

1. INTRODUCCIÓN.

Para la Administración Municipal es importante mantener señalizadas las vías, dado que es prioritario salvaguardar la vida de sus habitantes, ordenar el tráfico y garantizar la convivencia segura entre conductores, ciclistas y peatones, así como proteger el patrimonio de los conductores.

Como es de conocimiento nacional, San Gil es la considerada la capital del turismo de aventura de Santander, lo que origina la necesidad de mantener un flujo adecuado y seguro de los

habitantes de la población que se desplazan en su vehículos particulares, vehículos de servicio público, así como los que se desplazan a pie, aunado a un gran flujo de vehículos y personas foráneas, que viene a disfrutar del turismo que se ofrecen o de la misma relación comercial que se da, por ser San Gil un municipio considerado un puerto al cual confluyen los habitantes de las poblaciones aledañas.

El municipio de San Gil, fundado el 17 de marzo de 1689, cuya denominación corresponde a "Villa de Santa Cruz y San Gil de la Nueva Baeza", capital de provincia Guanentina, es líder regional en actividades que involucran los sectores industrial, comercial, transportador, financiero y de prestación de servicios turísticos y hoteleros, proyectándose al futuro primordialmente con la actividad turística como renglón económico. Así mismo propender por ser modelo provincial en la recuperación y protección de áreas degradadas, de ecosistemas estratégicos y en el establecimiento de sistemas que permitan el aprovechamiento sostenible de los recursos. A su vez, Para efectos de consolidar la estrategia de ordenamiento para el Municipio de San Gil, las acciones y regulaciones que se determinen sobre el Espacio Público deberán privilegiar tanto el desarrollo de los principales ejes de movilidad del municipio. (tomado de P.B.O.T 2023).

Al ser San Gil un polo de desarrollo y centro de abastecimiento de las poblaciones aledañas, ha presentado un gran crecimiento en el número de habitantes con una población de San Gil es uno de los 87 municipios del departamento de Santander, Colombia. De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2024 San Gil tiene 71.064 habitantes.

El crecimiento de las ciudades genera un desarrollo de las actividades económica y necesidad de movilización de sus habitantes, por lo que se hace necesario la identificación de la señalización y demarcación en las vías son un elemento crucial para la seguridad de todos los conductores.

La señalización y especialmente la demarcación se requiere para proporcionar información crucial para los conductores cuando transitan por las vías, ya que generan las condiciones de orientación y seguridad en la movilidad de todos los agentes de tránsito de una ciudad, previniendo con ello la generación de graves accidentes.

Disponer de una señalización oficial y visible, permite a los actores viales hacer buen uso de las vías, y a las autoridades son elementos fundamentales para poder ejercer el control del tránsito en debida forma.

La señalización vial bien seleccionada y ubicada estratégicamente, permite a quienes transita por una vía, elegir la ruta más adecuada y respetar las normas de tránsito, generando una movilidad más cómoda para todos los actores viales. Es por ello que las señales y dispositivos de control e información, deben estar ubicados en lugares estratégicos, con información clara y pertinente.

Las señales restrictivas como lo son las prohibiciones para poder estacionar o detenerse, indican a las personas usuarias la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de la vía, contribuyendo al mejoramiento de la movilidad.

2. JUSTIFICACIÓN

La señalización vial (demarcación) es importante, ya que brinda y garantiza la seguridad en calles, pistas, caminos y carreteras. La vida e integridad de quienes transitan por estas vías deben ser concordantes con el cumplimiento de las normas de tránsito, por lo que se deben respetar.

Una adecuada señalización origina un tránsito seguro y eficiente, y garantiza a los usuarios que utilicen las vías que puedan circular sin correr riesgos, siempre y cuando respeten las normas de tránsito vigentes.

Conocer y respetar la señalización y demarcación en las vías no solo es una obligación legal de todos los actores viales, sino que, es una responsabilidad compartida para garantizar la seguridad de todos los habitantes del municipio de San Gil. Todo ello orientado a prevenir accidentes, reducir la congestión del tráfico y fomentar una cultura vial más segura.

La identificación adecuada de la señalización y demarcación en las vías municipal, es importante para la seguridad vial. Si se tiene conductores empoderados, permite la creación de un entorno vial seguro y armonioso para todos los actores viales, por lo que es importante brindarle todas las herramientas a los usuarios viales para que desarrollen sus desplazamientos sobre las vías bajo condiciones de transitabilidad y seguridad adecuados.

Las demarcaciones, al igual que las señales verticales, se emplean para regular la circulación, advertir o guiar a los usuarios de la vía, por lo que constituyen un elemento indispensable para la seguridad vial y la gestión de tránsito. Pueden utilizarse solas o junto a otros medios de señalización. En algunas situaciones son el único y/o más eficaz medio para comunicar instrucciones a los conductores.

Si bien es cierto, los reductores de velocidad (resaltos), disminuyen la velocidad de tránsito de los vehículos, reduciendo consigo la movilidad, tienen una razón de ser: están colocados en lugares estratégicos como el cruce de una calle o una zona con alto flujo peatonal para evitar accidentes, dado que la prioridad que debe existir en cada vía debe ser la seguridad de los intervinientes, especialmente los peatones, adultos mayores de edad y los menores de edad.

En lo que respecta a las prohibiciones para estacionar o detenerse, la autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo el vehículo que se encuentre estacionado irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público.

Si el conductor o responsable del vehículo se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo.

Principales razones para mantener señalizada las vías.

- Las señales y demarcaciones como pares, límites de velocidad, prohibiciones y pasos peatonales, entre otros, permiten advertir sobre los peligros inminentes y reducen el riesgo de colisiones y/o accidentes de tránsito, y regulan la circulación de los vehículos.

- Es necesario proteger a los peatones, niños en zonas escolares y ciclistas que dependen de marcas claras (como cebras o zonas de reducción de velocidad) para circular con seguridad al cruzar o transitar por las calles.

- Mantener una señalización oficial, visible y clara que permita un tránsito fluido y seguro, así como a las autoridades ejercer el control del tránsito y poder hacer cumplir del Código Nacional de Tránsito.

3. ANTECEDENTES

Dentro del PBOT/2023 señala dentro de sus objetivos que en San Gil, debe tener una MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCLUYENTE, la cual debe ser segura.

Si bien es cierto, la accidentalidad que se viene presentando actualmente en la ciudad de San Gil, corresponde básicamente al exceso de velocidad, la falta de visibilidad en las intersecciones, irrespeto por las señales de tránsito, imprudencia e impericia, y en cierta forma, por la falta de una demarcación adecuada en las vías por donde se transita.

En 2025, los accidentes de tránsito en Colombia han registrado un aumento de víctimas fatales en comparación con el mismo período del año anterior. 9,000 muertes en total, lo que representa un incremento de aproximadamente un **5%** frente a 2024

Las principales causas de los accidentes viales son el exceso de velocidad, Crecimiento del parque automotor de motocicletas, Maniobras peligrosas e imprudencias, Distracciones al volante, Falta de elementos de protección y sistemas de retención, la conducción bajo los efectos del alcohol y las fallas mecánicas.

Los usuarios de motocicletas representan cerca del **64% al 66%** de todas las víctimas fatales (unas 16 muertes de motociclistas al día), seguidos por los peatones con un **22%** y los ciclistas con un **10%**

Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Bogotá, Santander y Córdoba encabezan la lista de departamentos y ciudades con más fatalidades.

La principal causa de los accidentes de tránsito es el comportamiento humano, como la falta de respeto a las señales de tránsito, la imprudencia y la falta de cultura vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha implementado en 2026 varias estrategias principales en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 ("Un Sistema Seguro para Colombia") para mitigar la siniestralidad:

Estrategia "Rutas Vivas": Lanzada en octubre de 2026 como una iniciativa nacional para prevenir la accidentalidad y proteger a la fauna y a los actores viales en las carreteras del país.

Identificación y control de tramos críticos: Basada en la *Resolución Conjunta 20263040014815 de 2026*, la ANSV y el Ministerio de Transporte priorizan corredores con alto índice de velocidad y maniobras peligrosas para desplegar operativos simultáneos de control (velocidad, embriaguez, SOAT y revisión técnico-mecánica).

Intervenciones territoriales integrales ("En la vía, la vida es primero"): Jornadas pedagógicas, formativas y de fiscalización en diversas regiones del país —como la desarrollada en Villavicencio (Meta) y articulaciones en la Orinoquía— para coordinar acciones con autoridades locales y el sector privado.

Alianzas de capacitación con el SENA y gremios: Acuerdos para formar talento humano y actores viales en el uso responsable de motocicletas, movilidad segura y sostenible, incorporando análisis de datos basados en evidencia.

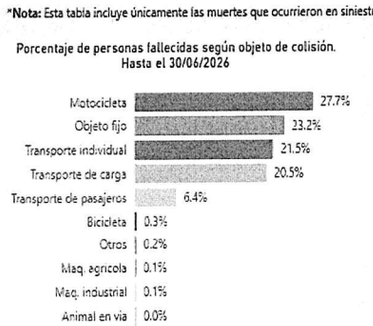
Encuentros regionales y Congreso de Autoridades de Tránsito: Espacios de articulación en Cartagena y otras regiones para alinear los sistemas de vigilancia, multas y fotodetección con un enfoque técnico y humano.

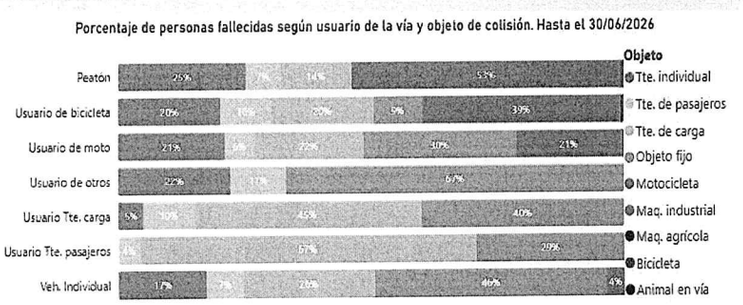
Tomado de: Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia ANSV

Matriz de Colisión: Número de personas fallecidas en siniestros con colisión. Hasta el 30/06/2026

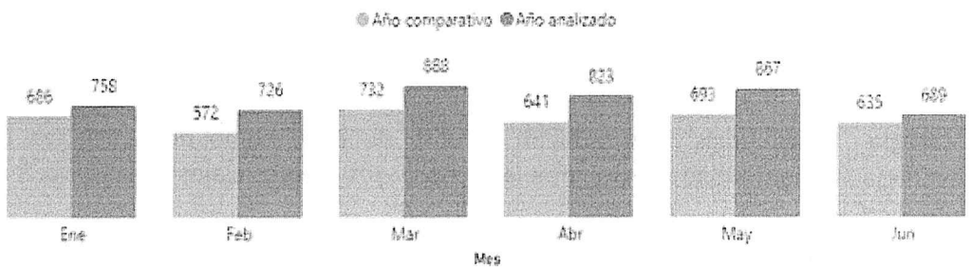
Usuario de la vía/Conductor-Pasajero	Animal en vía	Bicicleta	Maq. agrícola	Maq. industrial	Motocicleta	Objeto fijo	Otros	Tte. de carga	Tte. de pasajeros	Tte. individual
Usuario de moto		7	2	2	513	743	1	532	146	520
Peatón	1	3	2	1	461		4	123	60	220
Veh. Individual					7	89	1	51	14	34
Usuario de bicicleta		1			62	15		32	16	32
Usuario Tte. carga						16		18	4	2
Usuario Tte. pasajeros						7		16	1	
Usuario de otros						6	1		1	2
Total	**1**	**11**	**4**	**3**	**1,043**	**876**	**7**	**772**	**242**	**810**

*Nota: Esta tabla incluye únicamente las muertes que ocurrieron en siniestros donde hubo colisión (79 %).





Comparación del número de personas fallecidas hasta el 30/06/2026. con relación al mismo periodo del año 2025

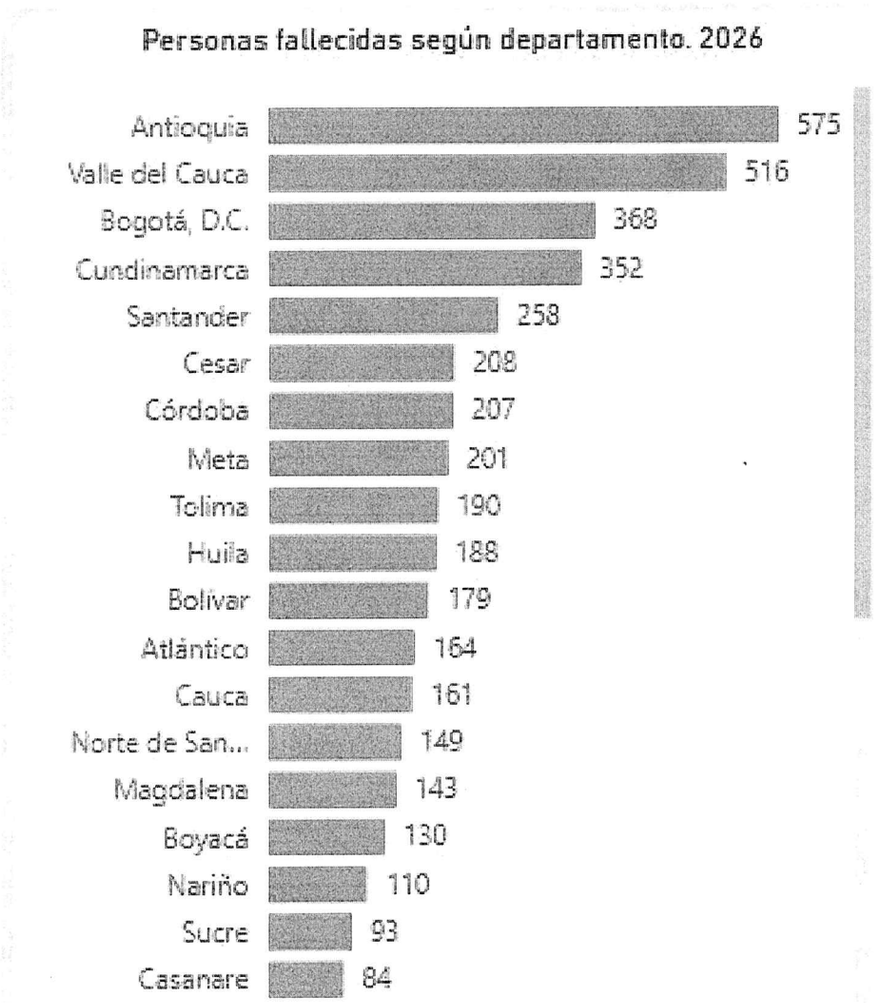


Comparación del número de personas fallecidas hasta el 30/06/2026. con relación al mismo periodo del año 2025

Depto/Municipio	2025	2026	Variación	% Variación
Amazonas	3	3	0	0.0 %
Antioquia	494	575	81	16.4 %
Arauca	42	54	12	28.6 %
Archipiélago de San Andrés	7	5	-2	-28.6 %
Atlántico	155	164	9	5.8 %
Bogotá, D.C.	284	368	84	29.6 %
Bolívar	145	179	34	23.4 %
Boyacá	104	130	26	25.0 %
Caldas	82	76	-6	-7.3 %
Caquetá	32	44	12	37.5 %
Casanare	76	84	8	10.5 %
Cauca	131	161	30	22.9 %
Cesar	161	208	47	29.2 %
Chocó	11	17	6	54.5 %
Córdoba	156	207	51	32.7 %
Cundinamarca	310	352	42	13.5 %
Guainía	2	1	-1	-50.0 %
Total	**3,959**	**4,751**	**792**	**20.0 %**

Variaciones en el número de personas fallecidas 2026-2025 hasta el 30/06/2026





Tomado de: Boletín estadístico Fallecidos y lesionados. ANSV

Comparación del número de personas fallecidas por municipio hasta el 30/06/2026. con relación al mismo corte del año 2025

Municipio	Departamento	2025	2026	Variación	% Variación
Tunja	Boyacá	12	14	2	16.7 %
Guamal	Magdalena	7	8	1	14.3 %
Palermo	Huila	7	8	1	14.3 %
San Gil	Santander	7	8	1	14.3 %
Timaná	Huila	7	8	1	14.3 %
Sincelejo	Sucre	23	26	3	13.0 %
Aguazul	Casanare	8	9	1	12.5 %
Arauquita	Arauca	8	9	1	12.5 %
Fusagasugá	Cundinamarca	17	19	2	11.8 %
San José De Cúcuta	Norte de Santander	60	67	7	11.7 %
Guamo	Tolima	9	10	1	11.1 %
La Jagua De Ibirico	Cesar	9	10	1	11.1 %
Puerto Gaitán	Meta	9	10	1	11.1 %
Ciénaga	Magdalena	19	21	2	10.5 %

Informe de accidentalidad municipio de San Gil.

4. CONCEPTOS VIALES

ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN EL TRÁNSITO

- **Humanos.** Condición de cada persona al participar activamente como usuario de la vía:

  * **Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía.

  * **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

  * **Pasajero:** Es la persona, diferente al conductor, que paga un pasaje para trasportarse en un vehículo de servicio público. Cuando no existe dicha contraprestación económica para trasladarse en un vehículo (de servicio público u otro), se le denomina acompañante.

- **Directos:** Conjunto de elementos necesarios para la movilización y transporte de personas o cosas de un lugar a otro. En forma general hacen alusión al vehículo, la vía y los diferentes dispositivos de señalización.

- **Vehículo:** es todo aparato montado sobre ruedas, utilizado para el transporte de personas, animales o cosas por una vía. Su clasificación puede darse en razón a la forma de impulsión; al servicio que presten, etc.
- **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.
- **Dispositivos de control:** Son todos aquellos elementos físicos indican la forma correcta en que deben desplazarse los usuarios de la vía (señales de tránsito y semáforos).

◉ **Dinámicos.** Permiten establecer las condiciones de servicio de las vías y son analizados por los ingenieros de tránsito o transporte para definir acciones que propendan por la seguridad y movilidad de los usuarios de las vías.

- **Volumen:** es el número de vehículos que transitan por un sector determinado de la vía en una unidad de tiempo dada.
- **Densidad:** es el número de vehículos que transitan, uno tras otro, en un mismo carril, en un sector determinado de la vía en una unidad de tiempo dada.
- **Velocidad:** es la relación de la distancia recorrida por un móvil en una unidad de tiempo.
- **ACCIDENTE DE TRÁNSITO:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (CNTT, 2002).
- **SEGURIDAD VIAL:** se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

- **DEMARCACIONES**

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.

Para que la señalización horizontal cumpla su función, se requiere uniformidad respecto a las dimensiones, diseño, símbolos, caracteres, colores, frecuencia de uso, circunstancias en que se emplea y tipo de material usado.

En general, todas las vías deberían contar con las demarcaciones requeridas, según lo especificado en este capítulo, siendo obligatorias tanto en vías pavimentadas rurales como en urbanas.

Las marcas viales o demarcaciones deben ser antideslizantes, con el objetivo de evitar incidentes de los usuarios de la vía sobre la superficie del pavimento, así como retrorreflectivas para facilitar su visibilidad. Para los casos donde la demarcación cubre grandes áreas, se deben asegurar las características antideslizantes y de retrorreflexión.

Como complemento a las especificaciones establecidas en el presente capítulo, la señalización horizontal debe cumplir lo establecido en las Normas Técnicas Colombianas NTC, adoptadas por el Ministerio de Transporte, así como aquellos documentos o actos administrativos que complementen, sustituyan, modifiquen, actualicen o deroguen las disposiciones contenidas en este capítulo.

Las demarcaciones, al igual que las señales verticales, se emplean para regular el tránsito terrestre y advertir o guiar a los usuarios de la vía, por lo que constituyen un elemento indispensable para la seguridad vial y la gestión del tránsito. Pueden utilizarse solas o como complemento a otros dispositivos de señalización. En algunas situaciones son el único o más eficaz medio para comunicar instrucciones a los conductores.

Las demarcaciones también son usadas para regular zonas de estacionamiento, paraderos, intersecciones o cruces, delineación, separación de carriles, ciclo-infraestructura y otros.

La ubicación de la demarcación debe ser tal que garantice al usuario que viaja a la velocidad máxima permitida de la vía ver y comprender su mensaje con suficiente tiempo para reaccionar y ejecutar la maniobra adecuada, de modo que satisfaga uno de los siguientes objetivos:

- Indicar el inicio, confirmación, continuidad o fin de una restricción o autorización, en cuyo caso la demarcación debe ubicarse en el lugar específico donde esto ocurre.

- Advertir o informar sobre maniobras o acciones que se deben o pueden realizar más adelante.

Las demarcaciones aplicables a vías urbanas y rurales se clasifican por:

- Disposición (ubicación): líneas longitudinales y líneas transversales.

- Características: color, forma y altura.

a. Líneas longitudinales: Son aquellas que se ubican paralelas al eje de cualquier vía urbana o rural, y tienen por objeto delimitar carriles y calzadas por donde es seguro transitar. Estas pueden ser de los siguientes tipos:

- Líneas que separan flujos opuestos: sencillas, dobles, de línea continua, segmentada o punteada.

- Líneas que separan carriles en vías multicarril: continuas, segmentadas o punteadas.

- Líneas de borde de calzada: continuas. Así mismo, pueden aplicarse de manera combinada con demarcación elevada o tachas, según características propias de la vía, y a criterio del profesional idóneo encargado del diseño de la señalización y demarcación.

b. Líneas transversales: Son las líneas que se ubican en forma perpendicular o diagonal al eje de la vía, tanto en ámbito urbano como rural. Su objeto es indicar la existencia de líneas límite, entendiéndose como las líneas que no pueden ser sobrepasadas si hay prelación al derecho de paso a peatones y ciclistas, o, entre vehículos. Estas son:

- Líneas de detención.

- Líneas de CEDA EL PASO.

- Líneas de sendas o Paso para ciclistas (ver numeral 6.2.5.4. Líneas longitudinales, en el Capítulo 6. Señales y dispositivos para usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas).

- Bandas alertadoras (ver numeral 5.5.2.1. Bandas alertadoras transversales)

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 plástico 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.

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).

$$F_D = F_{dm} + F_{ts} + F_{tv} + F_{TPD}$$

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_{dm})	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_{ts})	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	-	-	

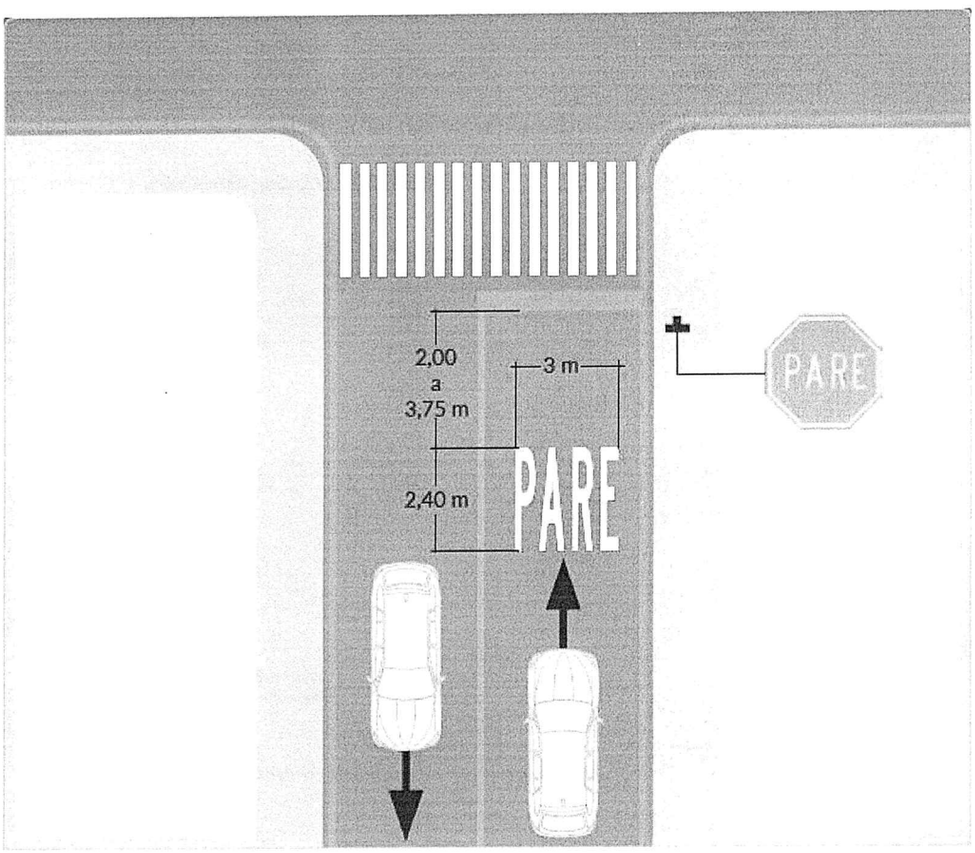
* Se recomienda usar el criterio de túneles cuando este tenga una longitud mayor a 50 m.
Fuente: con base en NTC 4744-1 Aplicación de materiales para la demarcación horizontal de pavimentos. Parte 1: materiales de demarcación; vigente.

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.

Figura 3-12. Demarcación de leyenda PARE



Nota: Dimensiones del texto variables según el diseño de las letras, la separación y el ancho disponible.

Figura 3-15. Clasificación de flechas para demarcación

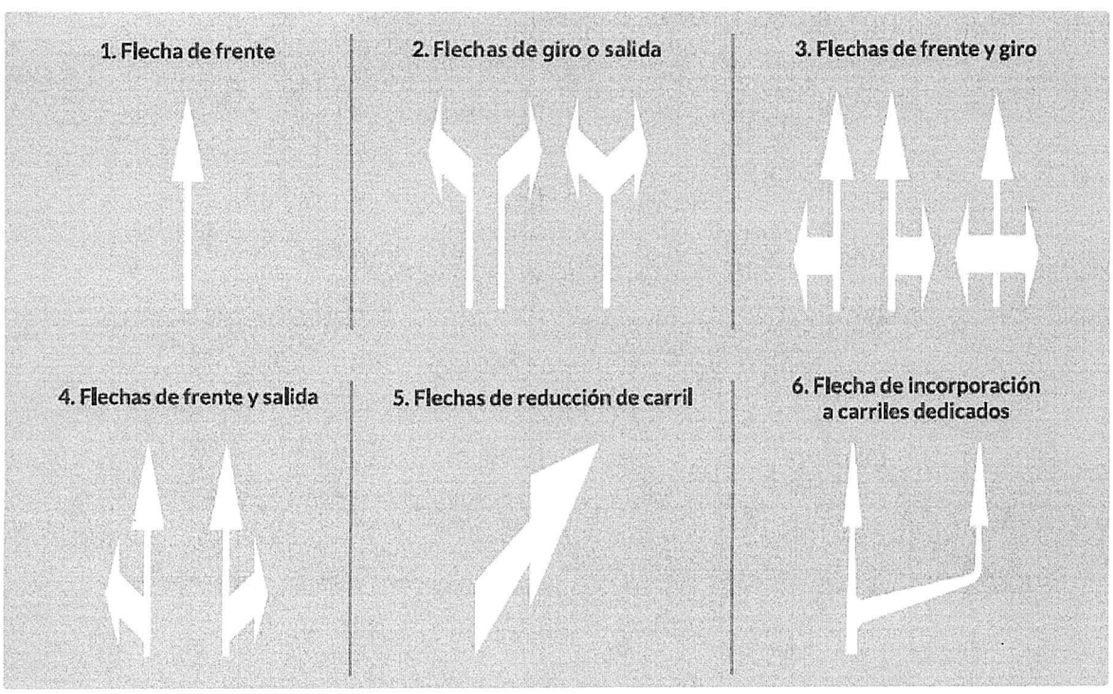


Figura 3-16. Flecha de frente

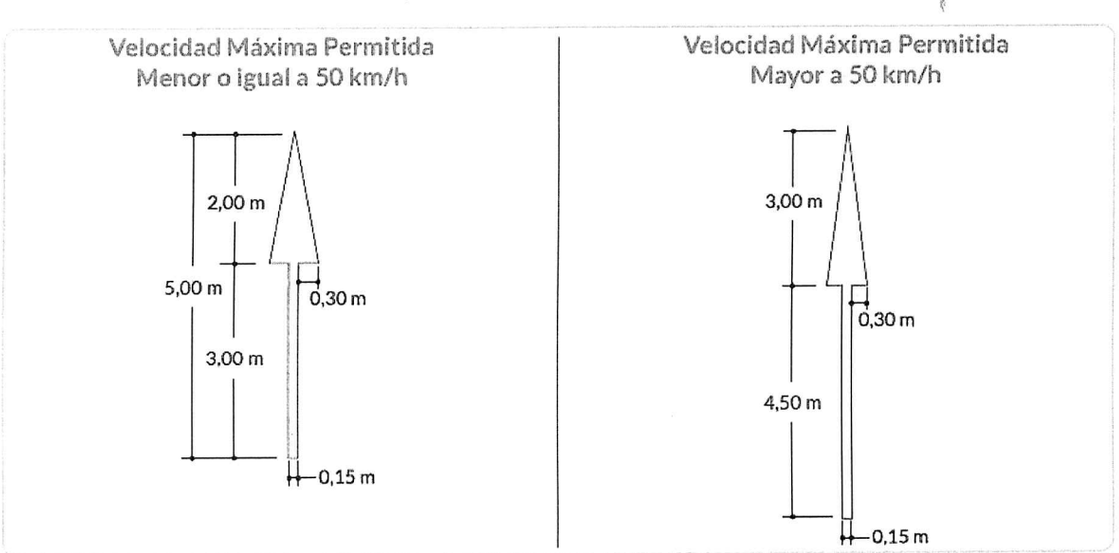


Figura 3-17. Flecha de giro

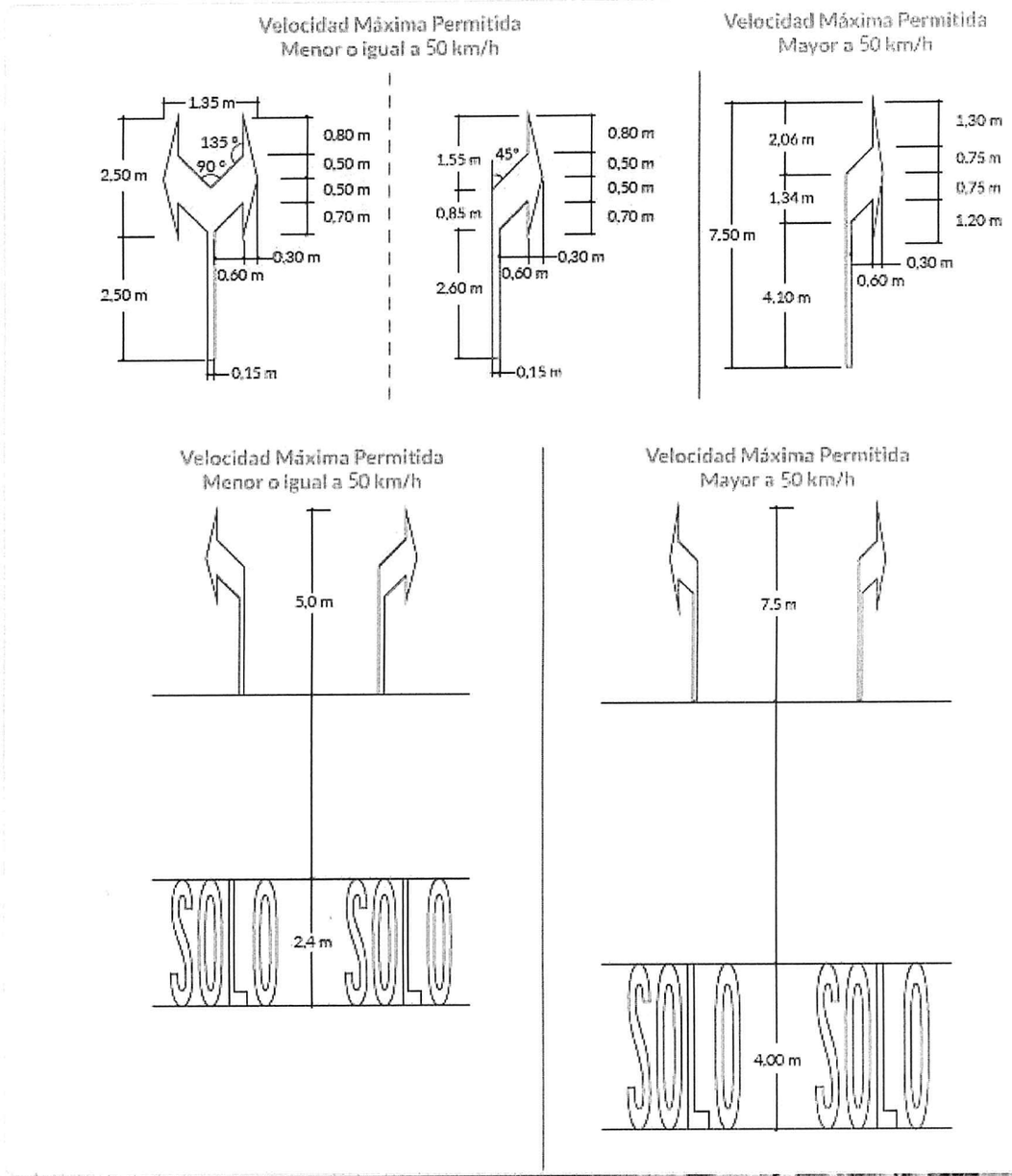


Figura 3-18. Flecha de frente y de giro

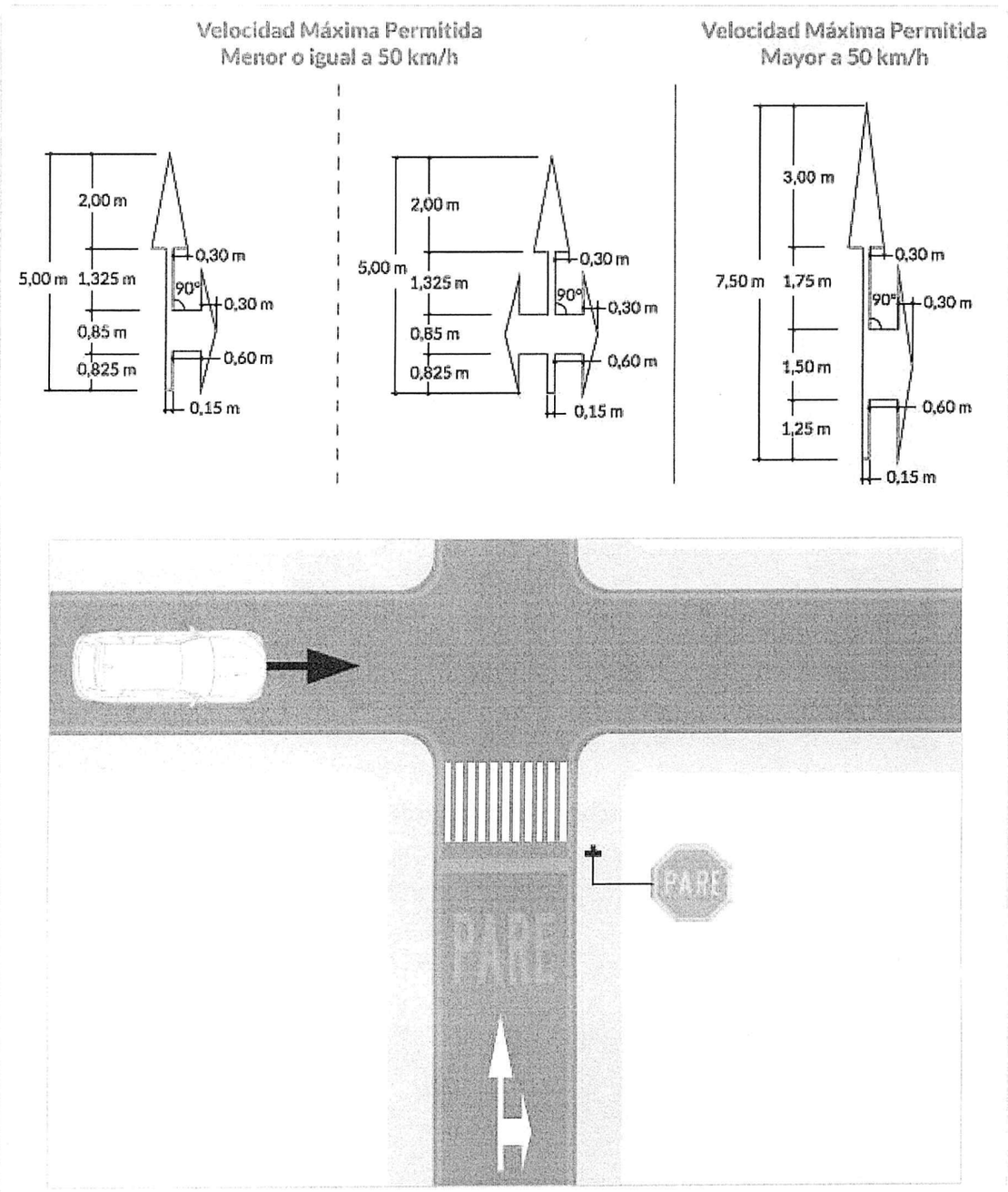


Figura 3-45. Paso cebra

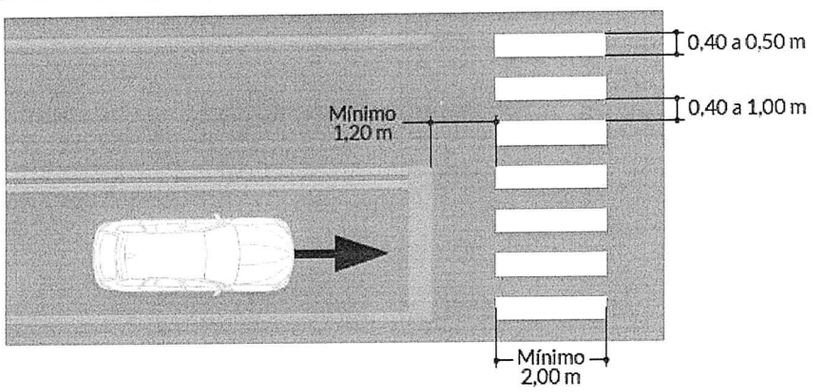


Figura 3-25a. Demarcación prohibido parquear

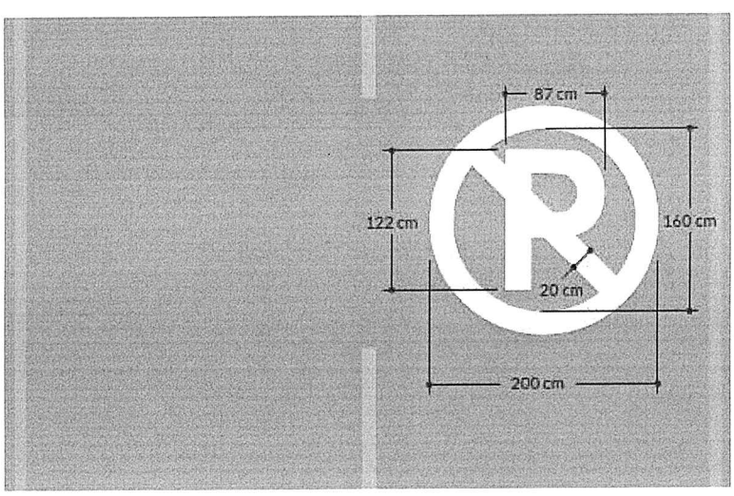


Figura 3-25b. Demarcación prohibido parquear o detenerse

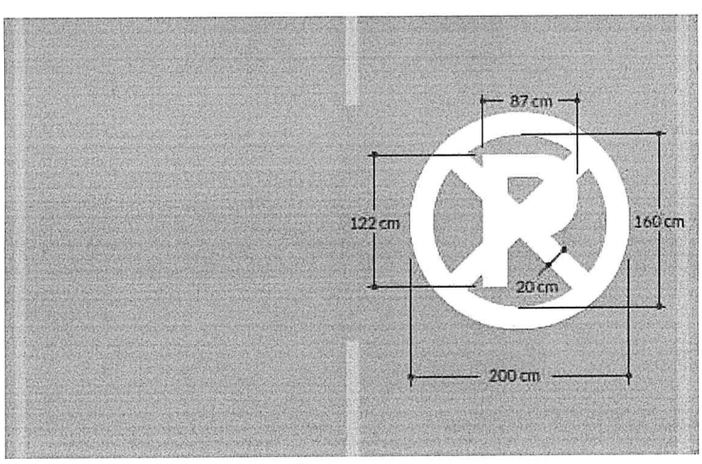


Figura 3-31. **Demarcación cruce escolar**

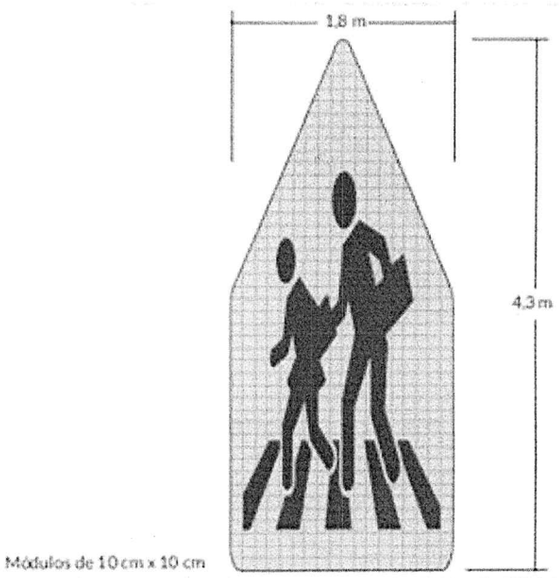


Figura 3-49. **Cruce escolar**

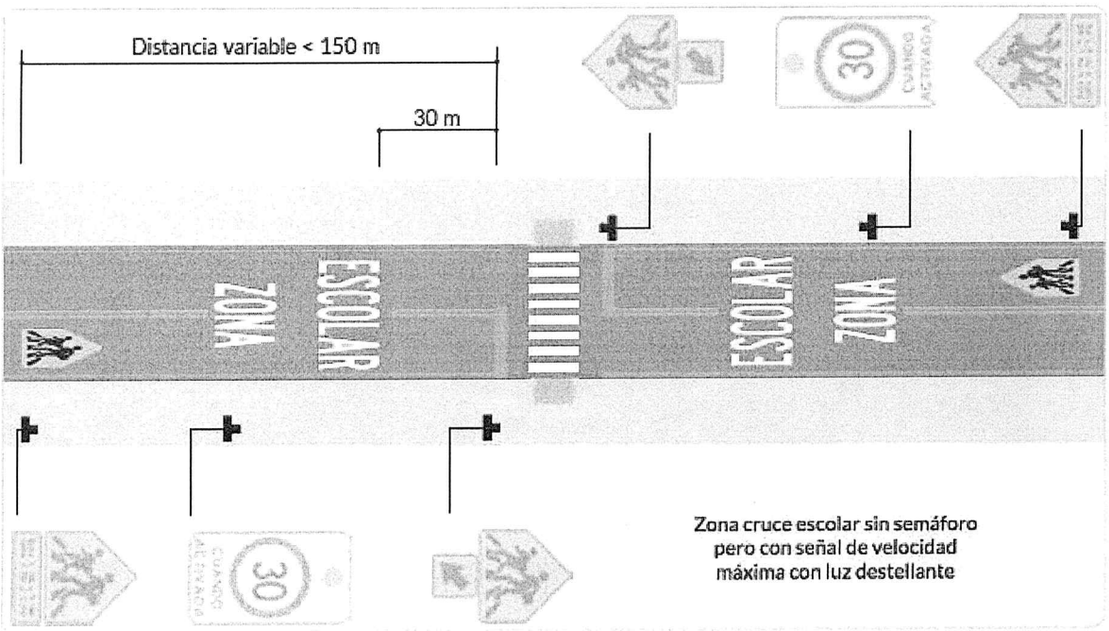


Figura 3-37. Demarcación para zona de cargue y descargue

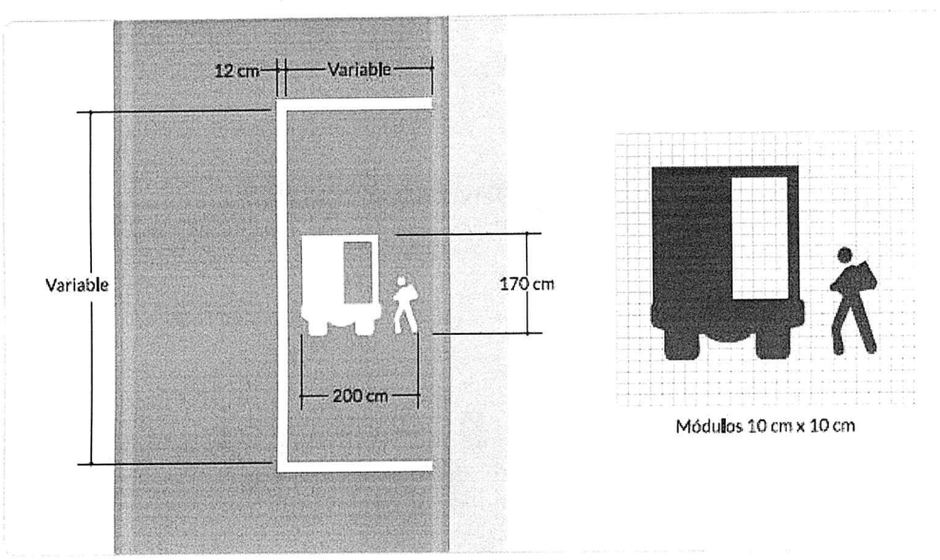
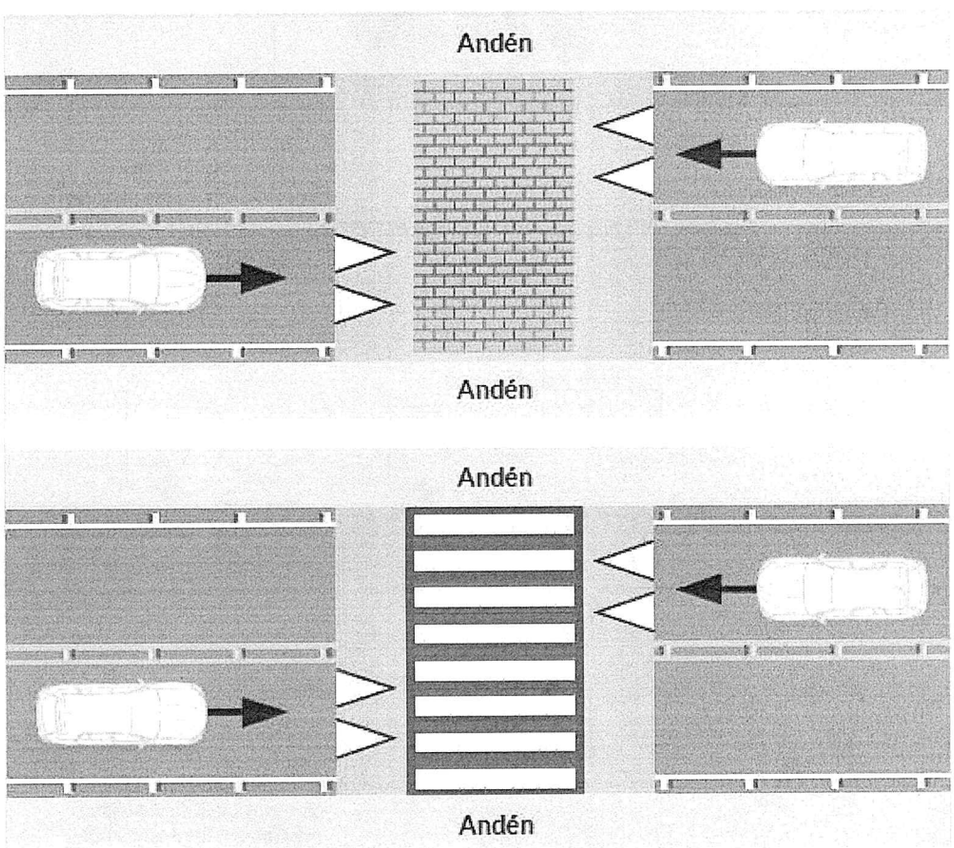


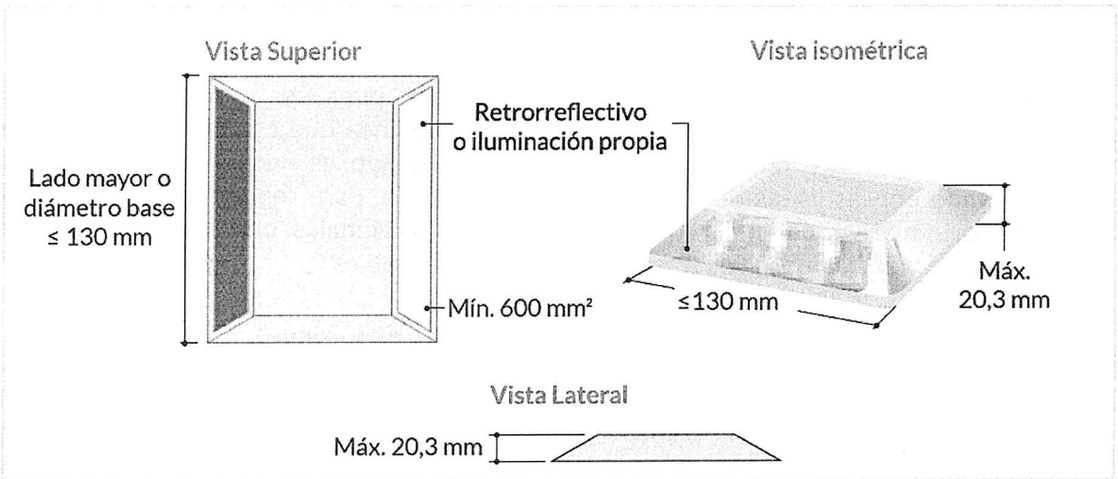
Figura 3-48. Paso con resalto trapezoidal



La relación entre las demarcaciones planas y las tachas se asocia a la clasificación de las líneas longitudinales (continuas, segmentadas, punteadas y mixtas), y el patrón (P) de la línea segmentada que se aplica al tramo de la vía, como se muestra en las Tablas 3-7a. Líneas longitudinales centrales, 3-8a. Líneas que separan carriles en vías multicarril y 3-10a. Líneas de borde de calzada.

Para la ubicación de tachas, el patrón P se recomienda en vías urbanas o en vías rurales bidireccionales de una calzada con alineamientos rectos y en curvas con radios mayores a 80 m; para vías rurales bidireccionales en alineamientos con radios de curva menores a 80 m, o en tramos de visibilidad reducida, condiciones climáticas predominantemente adversas, carencia de iluminación o riesgos de siniestralidad, se recomienda un patrón de 1/2P en vías urbanas arteriales o de categoría superior, o en vías rurales de doble calzada, se recomienda un patrón de 2P.

Figura 3-2. Dimensiones de tachas

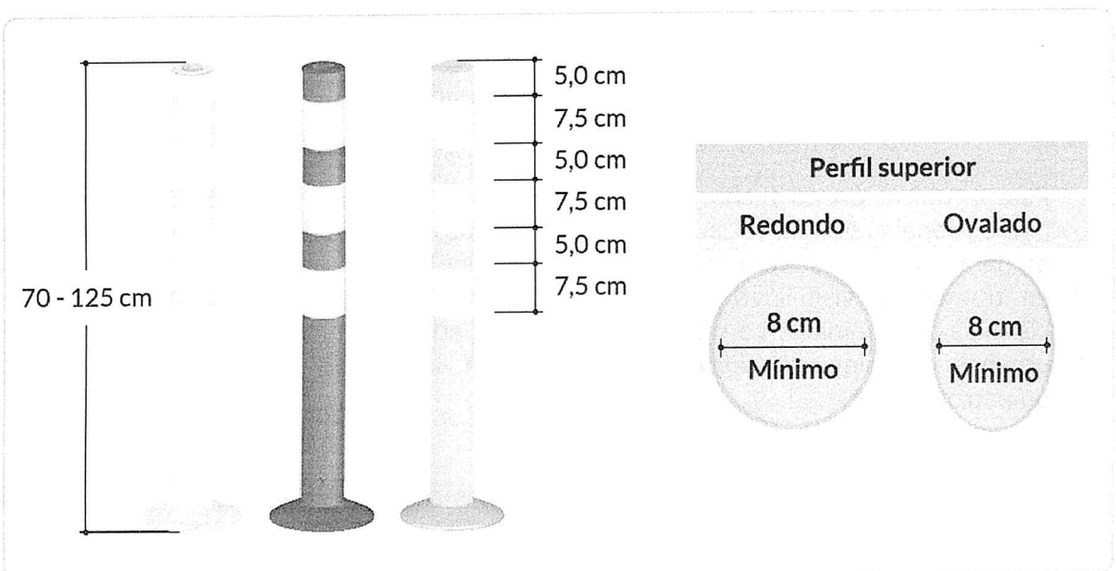


Delineadores tubulares simples: Son elementos tubulares fabricados en materiales sintéticos flexibles; se usan como segregadores y para alertar a los usuarios en la visualización de bifurcaciones, para reforzar demarcaciones de tramos de vía en los que está prohibido adelantar o traspasar, y para identificar de manera complementaria elementos que modifiquen condiciones permanentes de operación de la vía o que representen un riesgo en caso de ser impactados. Adicionalmente, se pueden usar como hito de arista.

El uso de estos dispositivos debe estar soportado técnicamente, con el fin de definir con claridad el tiempo de implementación, en función de la medida o uso que requiera su instalación; su ubicación debe estar acordea la necesidad de la zona y obedece a lo presentado en el plano de señalización, siendo recomendable que la separación longitudinal entre ellos sea mayor a 2,0 m. Sin embargo, este tipo de delineador puede usarse con longitudes de separación menor, en casos excepcionales, cuando se usen como segregadores, acompañados de otros dispositivos tales como bordillos, tachones u otros. En este caso, se propenderá por un uso racional
de estos elementos.

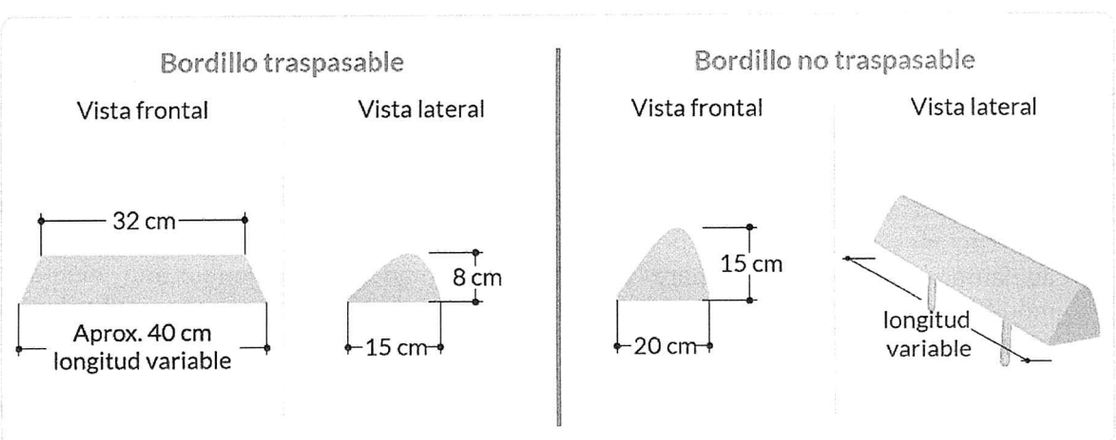
Estos dispositivos deben contar con tres franjas reflectivas de color blanco (ver *Figura 5-19. Dimensiones del delineador tubular simple)* tipo IV o de características retrorreflectivas superiores, con un ancho de 7,5 cm.

Figura 5-19. Dimensiones del delineador tubular simple



Bordillos: Los bordillos tienen doble funcionalidad, pues se usan como indicadores de alineamiento, disuadiendo a los usuarios a cruzar la línea que establecen, y adicionalmente como segregadores longitudinales discontinuos, cuando es necesario reforzar el mensaje entregado por las líneas de demarcación. Por ejemplo, para segregar carriles exclusivos de transporte masivo, en líneas continuas en vías bidireccionales, en isletas y achurados. Dado este doble uso, hay bordillos traspasables y no traspasables.

Figura 5-6. Dimensiones de bordillos



Señalización vertical

tienen como objetivo informar, advertir a los usuarios de las vías, así como ordenar o reglamentar su comportamiento ante determinadas condiciones existentes en la vía, de manera consistente, coherente y acorde con la demarcación y con otros dispositivos como son luminosos y sonoros, reforzando la condición de que el mensaje sea fácilmente entendible por todos los usuarios, tanto en jornadas diurnas como nocturnas, o en condiciones climáticas adversas.

Las señales verticales podrán ser instaladas siempre y cuando cuenten con la debida autorización de la autoridad de tránsito o entidad responsable de la infraestructura vial. En ningún caso la señal o su soporte podrán llevar mensajes diferentes a los previstos en este Manual.

La función de las señales verticales es reglamentar las limitaciones, prohibiciones o restricciones, advertir de peligros o la presencia de otros actores viales, informar acerca de rutas, direcciones, destinos, sitios de interés u otros servicios en la vía. Son esenciales y obligatorias en lugares donde existen regulaciones especiales, permanentes o temporales, y en aquellos puntos o tramos donde los riesgos no son de por sí evidentes.

Debe tenerse cuidado de no instalar un número excesivo de señales verticales en un tramo de vía corto, ya que esto puede ocasionar contaminación visual y la pérdida de efectividad de las mismas. Por otra parte, es conveniente que se usen con frecuencia las señales informativas de identificación y de destino, con el fin de que los usuarios de la vía, conozcan siempre su ubicación y rumbo.

De acuerdo con la función que desempeñan, las señales verticales se clasifican en tres grupos o categorías:

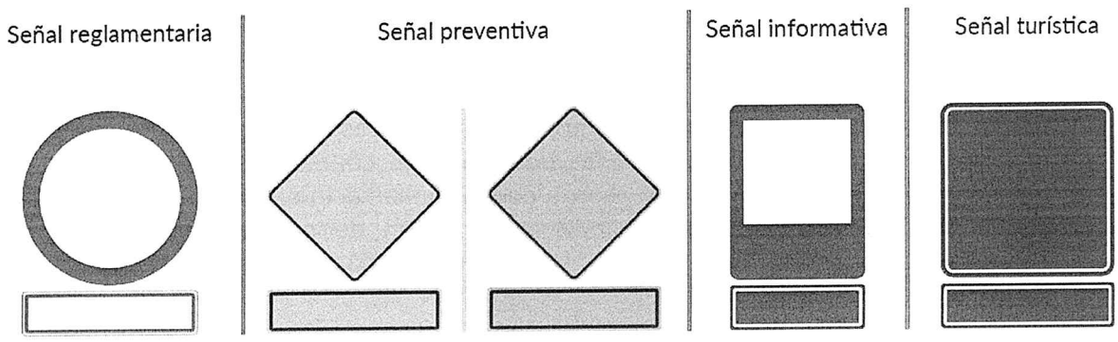
a. Señales Reglamentarias: tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes. Su transgresión constituye infracción a las normas del tránsito (Ver numeral *2.2. Señales Reglamentarias*).

b. Señales Preventivas: su propósito es advertir a los actores viales sobre la existencia y naturaleza de riesgos o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal. Estas señales suelen denominarse también Advertencia de Peligro. (Ver numeral *2.3. Señales Preventivas*).

c. Señales Informativas: tienen como propósito guiar a los usuarios y entregarles la información necesaria para que puedan llegar a sus destinos de la forma más segura, simple y directa posible.

También informan acerca de distancias a ciudades y localidades, kilometraje de rutas, nombres de calles (ver numeral *2.4. Señales Informativas*), lugares de interés turístico (ver numeral *2.6. Señales Informativas Turísticas*), servicios al usuario (ver numeral *2.5. Señales Informativas de Servicio*

Figura 2-1. Placas complementarias para adosar a señales verticales



Todas las letras y números que sea necesario utilizar en las señales verticales se deben hacer de acuerdo con los tipos de alfabetos que para tal efecto se presentan en el anexo denominado Banco de Señales y Abecedario, del presente Manual. En particular, debe usarse los alfabetos de las series B, C y D para señales reglamentarias y preventivas, mientras que para señales informativas se deben emplear las series E y F principalmente, con uso excepcional de la serie D.

A continuación, se presentan algunas particularidades en la tipografía para señales específicas. (Ver *Tabla 2-1. Ejemplo de tipografía para señales verticales*).

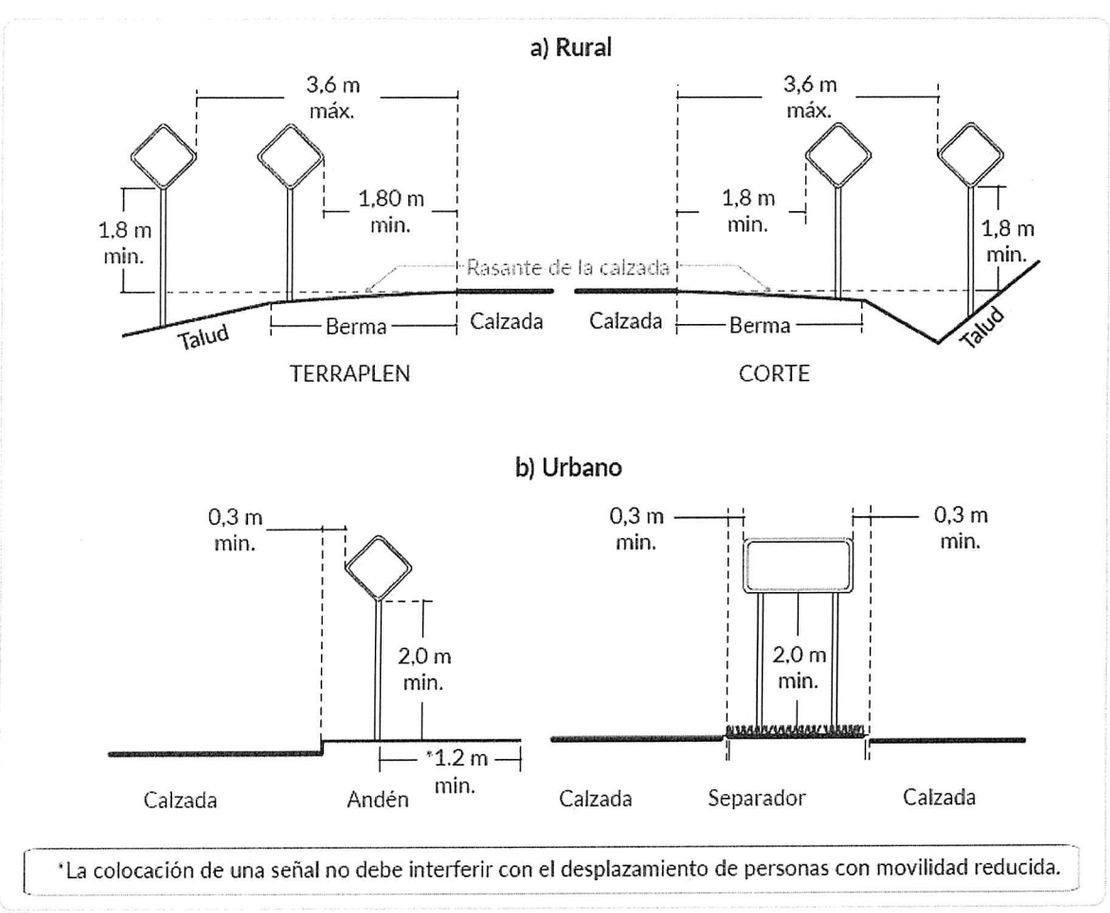
Tabla 2-1. Ejemplo de tipografía para señales verticales

Serie de Alfabeto	Señal
B	SR-01 PARE
	SR-02 CEDA EL PASO
	SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
C	SR-32 ALTURA MÁXIMA PERMITIDA
	SP-50 ALTURA LIBRE
	SP-51 ANCHO LIBRE
D	SR-04 NO PASE
	SR-30A VELOCIDAD MÍNIMA PERMITIDA
	SR-30B VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA SALIDA
	SR-34 ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE TAXI
E	SI-07 SITIO DE PARQUEO
F	SI-35A

Tabla 2-2. Colores para señales verticales

Rojo	Señales reglamentarias
Amarillo	Señales preventivas
Amarillo / verde fluorescente	Señales preventivas
Verde	Señales informativas
Azul	Señales informativas de servicios generales
Marrón	Señales informativas turísticas
Anaranjado	Señales de obra
Rosado fluorescente	Señalización por eventos especiales
Blanco	Señales informativas

Figura 2-5. Ubicación lateral



*La colocación de una señal no debe interferir con el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

Figura 2-13. Señales reglamentarias

Señales de prioridad

SR-01



PARE

SR-02



CEDA EL PASO

SR-49



Prioridad al sentido contrario

Prohibición de maniobras y giros

SR-04



No pase

SR-06



Prohibido girar a la izquierda

SR-08



Prohibido girar a la derecha

SR-10



Prohibido girar en "U"

SR-14



Prohibido cambio de calzada izquierda a derecha

SR-14A



Prohibido cambio de calzada derecha a izquierda

SR-26



No adelantar

SR-50



Prohibido girar a la derecha con luz roja

Figura 2-26. Señales preventivas

Señales preventivas sobre características geométricas en la vía

SP-01



Curva cerrada a la izquierda

SP-02



Curva cerrada a la derecha

SP-03



Curva pronunciada a la izquierda

SP-04



Curva pronunciada a la derecha

SP-05



Curva y contracurva cerrada primera a la izquierda

SP-06



Curva y contracurva cerrada primera a la derecha

SP-07



Zona de curvas sucesivas la primera a la izquierda

SP-08



Zona de curvas sucesivas la primera a la derecha

SP-09



Curva y contracurva pronunciada primera a la izquierda

SP-10



Curva y contracurva pronunciada primera a la derecha

SP-69



Curva muy cerrada a la izquierda

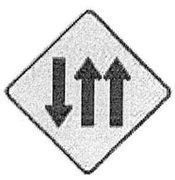
SP-70



Curva muy cerrada a la derecha

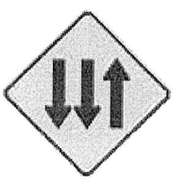
Figura 2-26. **Señales preventivas** *(continuación)*

SP-41



Tres carriles de tránsito (Uno en contraflujo)

SP-43



Tres carriles de tránsito (Dos en contraflujo)

SP-45



Maquinaria agrícola en la vía

SP-79



Vehículos de carga o extra-dimensionados

SP-46



Zona de peatones

SP-46A



Proximidad de cruce peatonal

SP-46B



Ubicación de cruce peatonal

SP-46C



Zona con prioridad peatonal

SP-47



Zona escolar

SP-47A



Proximidad de cruce escolar

SP-47B



Ubicación de cruce escolar

SP-48



Niños jugando

SP-49



Presencia de animales en la vía

SP-49A



Cruce de animales en la vía

SP-55



Iniciación de separador (Dos sentidos)

SP-55A



Iniciación de separador (Un sentido)

Señales preventivas relacionadas con la superficie de rodadura

SP-24



Superficie rizada

SP-25



Proximidad de resalto

SP-25A



Ubicación de resalto

SP-25B



Proximidad a reductor trapezoidal / pompeyano

SP-25C



Ubicación de reductor trapezoidal / pompeyano

SP-26



Depresión

SP-57



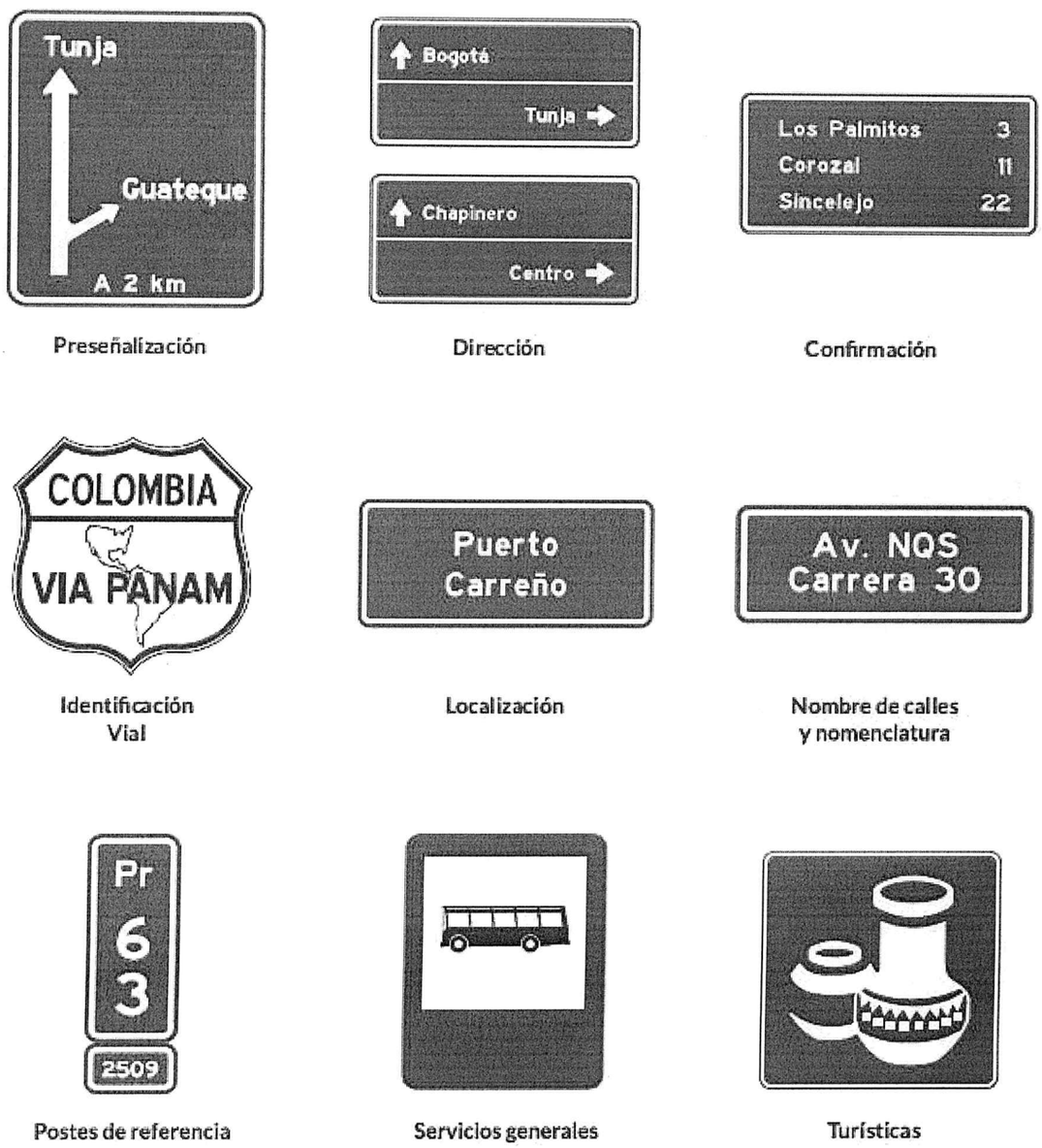
Final de pavimento

SP-57A



Cambio de textura en superficie rodadura

Figura 2-36. **Tipos de señales informativas**



Preseñalización | Dirección | Confirmación

Identificación Vial | Localización | Nombre de calles y nomenclatura

Postes de referencia | Servicios generales | Turísticas

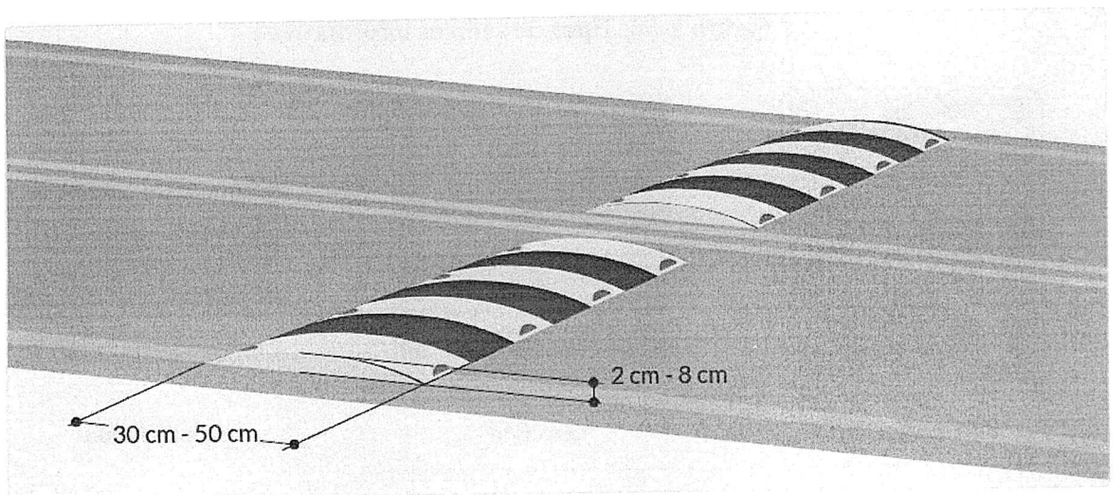
Resalto portátil

Son dispositivos elaborados en caucho, plástico o cualquier otro tipo de material sintético, de bajo peso y de alta resistencia al impacto, instalados sobre la superficie de la vía como reductores de velocidad temporales.

Su uso es recomendable en operativos policiales, de control de tránsito o de orden público, en zonas escolares a las horas de entrada

o salida de los estudiantes, o en cualquier otra circunstancia en la que se requiera la reducción de las velocidades vehiculares en forma temporal.

Figura 5-32. Resalto portátil



Tomado de: Manual de Señalización Vial de Colombia. 2024.

5. NORMATIVIDAD APLICABLE

A. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA 1991

ARTÍCULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ARTÍCULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

B. LEY 105 DE 1993-

ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES.

b. DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. DE LA LIBRE CIRCULACIÓN: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

ARTÍCULO 8o. CONTROL DE TRÁNSITO. Corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas.

Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas.

Las funciones de la Policía de Tránsito serán ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. Los departamentos y los municipios, de más de cincuenta mil habitantes, con población urbana con más del 80%, conforme al censo aprobado, podrán organizar su policía de tránsito, siempre que lo requieran, para el normal tránsito de sus vehículos. A la expedición de la presente Ley se mantendrán y continuarán ejerciendo sus funciones, los cuerpos de guardas bachilleres existentes.

ARTÍCULO 9o. SUJETOS DE LAS SANCIONES. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.
2. Las personas que conduzcan vehículos.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.
6. Las empresas de servicio público.

ARTÍCULO 17. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Hace parte de la infraestructura distrital municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

C. **RESOLUCIÓN 20243040045005** del 17 de septiembre de 2024 del Ministerio de Transporte (Revisión y ajuste del diseño y diagramación Agencia Nacional de Seguridad Vial) "Por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial"

Este Manual tiene como objetivo principal ser un documento técnico integral que proporcione las herramientas necesarias para llevar a cabo actividades relacionadas con el diseño, construcción, ubicación, uso, instalación, retiro, modificación, mantenimiento, conservación, aplicación o reparación de la señalización vial en el territorio nacional. Este recurso está dirigido tanto a los responsables de estas actividades como a la comunidad académica y, en general, a todos los colombianos interesados en este tema.

Objetivos específicos:

- Describir detalladamente las características y funciones de cada dispositivo de señalización, incluyendo señales verticales, horizontales y otros dispositivos.

- Incluir criterios técnicos que orienten al profesional sobre las consideraciones de diseño construcción, ubicación, instalación, uso, mantenimiento, conservación y aplicación para un proyecto de señalización vial.

- Facilitar a los usuarios de la vía una comprensión integral de la señalización presente en el sistema de vial, promoviendo una circulación más segura y corresponsable.

- Establecer pautas claras para los fabricantes de señalización vial, con el fin de asegurar la homogeneidad en sus productos en términos de dimensiones, formas y colores.

- Servir como una herramienta de seguimiento y control, para las autoridades de tránsito o entidades encargadas de la infraestructura vial, en sus proyectos de infraestructura.

- Comunicar a los actores viales la forma correcta y segura de circular, con el fin de reducir riesgos, mejorar la fluidez del tránsito, optimizar los tiempos de viaje y garantizar la seguridad y comodidad de los ciudadanos.

Como competencia al Ministerio de Trasporte en su calidad de autoridad suprema de tránsito (i) definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la Política Nacional en materia de tránsito; (ii) reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura; (iii) respetar y acoger los convenios que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial; (iv) determinar los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción; (v) reglamentar las señales, barreras y demarcación en los pasos a nivel de las vías férreas y (vi) diseñar y definir las características de las señales de tránsito, su uso, ubicación y demás características que estime convenientes.

Pero, a su vez, se ha establecido que "la aplicación y el cumplimiento de las reglamentaciones establecidas por el Ministerio de Transporte serán responsabilidad de cada una de las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción".

Por tanto, "cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción"; así mismo, "en todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural, será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta".

Con dichos fundamentos, y sustentado en los criterios de descentralización administrativa y distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial, les corresponde a los alcaldes del país y a los organismos de tránsito autorizados, la ejecución de las normas expedidas por el Congreso de la República y las que son propias de las funciones del Ministerio de Transporte. Bien ha sostenido la Corte Constitucional que, como principio de unidad, hay un conjunto de funciones en materia de tránsito cuyo alcance es nacional, para cuya ejecución se integran las autoridades de los distintos niveles administrativos, como regla básica de articulación en el manejo del tránsito, afirmando desde la Ley 769 de 2002 que "(...) se establece como responsabilidad del Ministerio de Transporte la de reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial, cuya aplicación y cumplimiento será competencia de cada uno delos organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción (...)"

- **LEY 769 del 06 de agosto de 2002** "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones."

Esta LEY fue modificada por la Ley 1383 de 2010 "por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones".

Especialmente se debe tener en cuenta:

Artículo 2°. *Definiciones.* Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Artículo 5°. Demarcación y señalización vial. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Artículo 7°. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
En las zonas escolares.
Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
En proximidad a una intersección.

Artículo 75. Estacionamiento de vehículos. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.
En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

En curvas.
Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales. Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

Artículo 79. Estacionamiento en vía pública. No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo.

En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:

En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.

Cuando corresponda a zonas de estacionamiento prohibido, sólo podrá permanecer el tiempo necesario para su remolque, que no podrá ser superior a treinta (30) minutos.

Parágrafo. Está prohibido reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.

Artículo 106. Límites de velocidad en zonas urbanas público. En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora

excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas.

Artículo 109. De la obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°, de este código.

Artículo 110. Clasificación y definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

Parágrafo 1°. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.

Parágrafo 2°. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.

Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.

Artículo 111. Prelación de las señales. La prelación entre las distintas señales de tránsito será la siguiente:

Señales y órdenes emitidas por los agentes de tránsito.
Señales transitorias.
Semáforos.
Señales verticales.
Señales horizontales o demarcadas sobre la vía.

Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.

Artículo 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

- **LEY 2252 de 2022**

"POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTICULO 112 DE LA LEY 769 DE 2002 - CODIGO NACIONAL DE TRANSITOTERRESTRE"

"**ARTÍCULO 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición.** Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo"

6. INVENTARIO VIAL DE LA DEMARCACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN GIL

Un enfoque sistémico basado en identificar las posibles estrategias de reducción de las consecuencias derivadas de los siniestros de tráfico que deben adoptarse:

- Prevención de los accidentes de tráfico.
- Reducción en la exposición a riesgos viales.

Es importante resaltar que se va a priorizar las señales de pares y algunos prohibidos, asi como pintar los resaltos, con el fin de garantizar la seguridad en las vías urbanas, y mejorar la movilidad en la ciudad de San Gil, dado que muchas de las señales ya cumplieron su vida útil, o por el mismo tráfico, se han venido deteriorando y se hace necesario su mantenimiento y/o reposición. Además, es importante dar cumplimiento a las nuevas normatividades de tránsito, con el objeto de mejorar la movilidad y seguridad en el casco urbano del municipio de San Gil.

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
01	Zona Centro Histórico (General)	Alrededor del Parque La Libertad y Calle 13 entre Carreras 10 y 11	Señalización horizontal de control de estacionamiento	Señal de PARE (SR-01) y Prohibido Estacionar (SR-28 "Cebras")	Según sentido reglamentario de la zona	Delimitación estricta de sitios específicos de prohibición alrededor del parque principal.
02	Plaza de Mercado	Carrera 11 entre Calles 14 y 15	Demarcaciones horizontales especiales	Zonas de Cargue y Descargue	Un solo sentido de circulación	Ordenamiento del flujo comercial según decretos municipales sobre el costado izquierdo de la calzada.
03	Intersección Centro	Calle 12 con Carrera 10	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Mantenimiento de marcas viales y líneas de aproximación urbana.
04	Intersección Centro	Calle 13 con Carrera 10	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Aplicación de pintura de tráfico para ordenamiento de intersección.
05	Intersección Centro	Carrera 10 con Calle 13	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Reposición de líneas transversales de pare y aproximación.
06	Intersección Centro	Carrera 10 con Calle 12	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Adecuación visual de la calzada para canalización de flujos.
07	Intersección Centro	Carrera 10 con Calle 14	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Mantenimiento y retoque de líneas transversales sobre la carrera.
08	Intersección Centro	Calle 14 con Carrera 10	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Aplicación de pintura reflectiva con

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
						microesferas de vidrio.
09	Intersección Centro	Calle 14 con Carrera 9	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Demarcación de líneas de aproximación e intersección comercial.
10	Intersección Centro	Carrera 9 con Calle 14	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Adecuación de marcas viales en zona de alta circulación vehicular.
11	Intersección Centro	Carrera 9 con Calle 13	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Retoque de marcas horizontales de aproximación urbana.
12	Intersección Centro	Calle 13 con Carrera 9	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Delimitación vial de la calzada comercial en aproximación al eje central.
13	Corredor Vial	Carrera 9 (General)	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Demarcación técnica general sobre el eje de la calzada.
14	Intersección Centro	Carrera 9 con Calle 12	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Adecuación de marcas horizontales de pavimento.
15	Intersección Centro	Calle 12 con Carrera 8	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Mantenimiento físico de marcas viales reguladoras de tránsito.
16	Intersección Centro	Carrera 8 con Calle 12	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Retoque de líneas longitudinales y transversales de aproximación.
17	Intersección Centro	Carrera 8 con Calle 13	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Delimitación técnica de la intersección urbana comercial.
18	Intersección Centro	Calle 12 con Carrera 9	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Mantenimiento de marcas de rodadura e incorporación vial.
19	Intersección Centro	Carrera 8 con Calle 14	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Aplicación de pintura acrílica reflectiva en frío para el ordenamiento de flujos.
20	Intersección Centro	Calle 14 con Carrera 8	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Adecuación de pintura horizontal sobre concreto.
21	Intersección Centro	Carrera 8 con Calle 15	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Retoque de líneas de detención e intersección vial.
22	Intersección Centro	Calle 15 con Carrera 9	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Delimitación de líneas transversales de pare y aproximación peatonal.

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
23	Intersección Centro	Carrera 9 con Calle 15	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Adecuación de marcas horizontales sobre la calzada.
24	Intersección Centro	Calle 13 con Carrera 8	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Mantenimiento preventivo de marcas viales en piso.
25	Intersección Centro	Calle 15 con Carrera 10	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Pintura horizontal de aproximación comercial en el núcleo urbano.
26	Intersección Centro	Calle 13 con Carrera 11	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Retoque y adecuación visual de carriles.
27	Intersección Centro	Carrera 11 con Calle 12	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Delimitación horizontal sobre calzada de alta fricción vehicular.
28	Intersección Centro	Calle 12 con Carrera 11	Señalización horizontal	Demarcación de centro histórico	Conforme a flujos del sector	Aplicación técnica de pintura vial retrorreflectiva.
29	Carlos Martínez Silva	Carrera 6 entre Calles 15 y 16	Flechas de sentido vial y señalización horizontal	Señal de PARE horizontal y vertical (SR-01)	Sentido antigua Cementos hacia el Hospital	En intersección con Calle 16, restaurar señales verticales SR-30, SP-25, SP-47. Restaurar cebra peatonal.
30	Intersección Centro	Calle 16 con Carrera 6 / Carrera 6 con Calle 16	Reposición de señal de PARE	Señal horizontal de PARE	Descendiendo por Calle 16, un solo sentido vial	La señal horizontal de PARE actual se encuentra altamente deteriorada.
31	Intersección Centro	Carrera 11 con Calle 15	Canalización vehicular e intersección	Flechas direccionales y señal de PARE	Único sentido vial	Restaurar señal de PARE, marcas de sentido vial y flechas horizontales en cada carril.
32	Intersección Centro	Carrera 10 con Calle 15	Canalización y cruce peatonal integral	Cebra peatonal, flechas bidireccionales y PARE	Flujo ascendiendo por la Calle 15 hacia Cra 10	Señalización orientadora de carriles. El PARE horizontal debe cubrir toda la calzada al llegar al cruce.
33	Intersección Centro	Calle 17 con Carrera 10 / Carrera 10 con Calle 17	Vial y Peatonal integral	Cebras peatonales y señal horizontal de PARE	Conforme a flujos del sector	Demarcación de cebras, señal de PARE horizontal e indicación clara del sentido vial reglamentario.
34	Corredor Centro	Calle 17 con Carrera 7	Demarcación y ordenamiento de flujo	Líneas de demarcación de sentido vial	Modificación a doble sentido vial	Atención: Reemplazar el sentido vial actual ya que está señalizado en un solo sentido pero opera en doble sentido.

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
35	Corredor Centro	Calle 17 entre Carreras 7 y 8	Demarcación y ordenamiento de flujo	Líneas de demarcación de sentido vial	Corrección técnica de flujo	Atención: En la demarcación anterior se ubicó erróneamente de doble sentido vial. Se debe corregir.
36	Intersección Centro	Calle 17 con Carrera 8	Reestructuración de señalización	Señal de PARE, marcas de piso y vertical	Definir sentido vial reglamentario	Retocar el PARE existente, colocar señalización vial y cambiar la ubicación de la señal vertical al otro costado.
37	Corredor Centro	Calle 17 entre Carreras 8 y 9	Depuración visual de la vía	Borrado de marcas viales	Conforme a flujos del sector	Retirar o borrar por completo la señalización antigua frente a la nomenclatura urbana 8-19.
38	Intersección Centro	Calle 17 con Carrera 9	Premarcado general	Marcas viales horizontales	Conforme a flujos del sector	Zona priorizada para intervención y premarcado técnico.
39	Intersección Centro	Calle 17 con Carrera 9 y 10	Canalización vehicular	Marcas viales horizontales	Conforme a flujos del sector	Demarcación de carriles y zonas de aproximación vial.
40	Intersección Centro	Calle 17 con Carrera 11	Control de estacionamiento	Señal vertical y horizontal SR-28	Conforme a flujos del sector	Suministro e instalación obligatoria de la señalización de Prohibido Parquear (SR-28).
41	Corredor Centro	Calle 16 entre Carreras 7 y 8	Premarcado general	Marcas viales horizontales	Conforme a flujos del sector	Tramo priorizado para la definición técnica de flujos urbanos centrales.
42	Intersección Centro	Calle 16 con Carrera 7	Marcación de intersección	Marcas viales horizontales	Conforme a flujos del sector	Intervención sujeta al ordenamiento del eje comercial central.
43	Corredor Centro	Calle 16 con Carrera 8 y 9	Mantenimiento de marcas restrictivas	Pintura horizontal e hincado vertical	Conforme a flujos del sector	Restaurar la señalización técnica horizontal y realizar el repintado de los pictogramas de Prohibido Parquear.
44	Intersección Centro	Calle 16 con Carrera 11	Reposición de señales de prioridad	Señal de PARE (SR-01) y sentido vial	Conforme a flujos del sector	Restaurar físicamente el PARE y la señalización reglamentaria de sentido vial.
45	Sector IPS	Carrera 10 entre Calles 16 y 17	Canalización por embudo vial	Marcas viales horizontales	Conforme a flujos del sector	Se observa una reducción física de la calzada, por lo cual la vía se reduce a un solo

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
						carril de circulación (IPS).
46	Zonas de Abastecimiento	Calles 14 y 15 entre Carreras 10 y 11	Demarcación de bahías reguladas	Logística de Cargue y Descargue	Conforme a flujos del sector	Se observa que los sitios actualmente usados para esta actividad se ubican sobre el costado izquierdo de la calzada.
47	Zona Azul Centro	Carrera 9 con Calle 17	Delimitación de estacionamiento	Señalización horizontal de parqueo	Conforme a flujos del sector	Regulación del espacio público y demarcación de celdas autorizadas.
48	Verificación Centro	Carrera 8 con Calle 17	Inspección técnica	N/A	N/A	
49	Verificación Centro	Carrera 6 con Calle 17	Inspección técnica	N/A	N/A	
50	Corredor Centro	Calle 17 con Carrera 6	Reemplazar señalización de flujo	Señalización horizontal y vertical	Habilitación de doble sentido	Reemplazar por completo la señalización actual para adaptarla y habilitarla a doble sentido vial completo.
--- ZONAS ESCOLARES E INSTITUCIONES ---						
51	Instituciones Educativas	Puntos generales del municipio	Señalización preventiva escolar	Entorno Escolar general	Conforme a flujos del sector	Revisión analítica de entornos escolares con demarcación genérica.
52	Colegio Luis Camacho Rueda	Calle 8A entre Carreras 7 y 8 (Calle 8A # 7-24)	Entorno escolar integral	Señal SP-47 (Vert/Horiz), PARE horizontal y Cebras	Calle 8A entre Cra 7 y 8; flechas en Cra 7 entre Cll 8 y 9	PARE horizontal al llegar a ambas intersecciones (Cll 8A con Cra 7 y 8). Cebra peatonal sobre la Carrera 7 con Calle 8A.
53	Colegio La Presentación	Carrera 5 con Calles 7, 8 y 8A	Entorno escolar integral	Marcas de aproximación escolar e intersección	Cruces de Calle 8A con Cra 5, Cra 5 con Cll 7 y 8, y Cra 5 con Cll 8A y 8	Retoque técnico integral de marcas de pavimento escolares sobre la Carrera 5.
54	Colegio Colombianitos	Corredor Vía Nacional	Blindaje escolar de alta visibilidad	SP-47, SP-46, Cebras y marcas de velocidad	Ambos sentidos de las calzadas nacionales	Demarcación sobre vía nacional con cebras de gran tamaño y letreros horizontales de límite de velocidad (SR-30).
55	Escuela Rodolfo González	Entorno Institucional	Señalización preventiva escolar	Marcas viales y señales de advertencia	Conforme a flujos del sector	Adecuación de marcas de aproximación en pavimento para entorno seguro.
--- VÍAS PRINCIPALES, CONECTIVIDAD Y RESTRICCIONES ---						

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
56	Sector Hoja de Tabaco	Punto de Control de Tránsito	Verificación y coordinación contractual	Señalización SR-28 existente	Ámbito Vial Nacional	Sector a cargo del contratista de intervención del Puente Rojas Pinilla para demarcación de señales SR-28 plasmadas.
57	Restricción Tráfico Pesado	Carrera 5 desde Monumento del Agua hasta Antigua Cementos	Restricción vehicular de carga	Señales verticales de prohibición	Ruta de tránsito pesado	Implementación de anillo de control para desvío y protección de la infraestructura urbana.
58	Sector Pablo VI	Carrera 5 entre Calles 6 y 7	Control de estacionamiento masivo	Señal SR-28 horizontal y vertical de forma obligatoria	Doble sentido de circulación vehicular	Sitio comercial de gran circulación de todos los actores viales; el doble sentido hace imperativo el control SR-28 en ambos lados. Se debe establecer el horario de restricción en físico.
59	Monumento del Agua	Carrera 5 (Aproximación)	Reposición de señales de prioridad	Señal horizontal de PARE	Conforme a flujos del sector	Mantenimiento físico de las marcas de detención de PARE en aproximación al monumento.
60	Rotonda La Cemento	Carrera 7 con Calle 22 / Sector Romboy de las Cementos	Reestructuración geométrica y canalización	Delineadores tubulares robustos, tachas epóxicas y SR-28	Sentidos de vía y flechas indicadoras	Ampliación de radio de giro: los tractocamiones invaden el sentido contrario por diseño actual. Demarcar SR-28 en zonas de seguridad.
61	Puente de la Calle 15	Carrera 12 con Puente de la Calle 15 / Carrera 11 con Calle 12	Demarcación horizontal de aproximación	Cebra peatonal, flechas y PARE horizontal	Salida del puente de la 15 e ingreso en sentido San Gil - Socorro	Definición de flujos en los accesos de entrada y salida de la estructura. Demarcación de cebra y flechas.
62	Corredor Principal	Carrera 1ª / Carrera 11 # 25-55	Seguimiento de obra	Marcas viales horizontales	Conforme a flujos del sector	Vías actualmente bajo trabajos de mantenimiento físico de calzada por ejecución de concesión vial perimetral.
63	Nodo Carrera 10	Carrera 10 con Calle 22	Canalización multiflujo	Flechas direccionales de carril y PARE horizontal	Flujo de aproximación a la intersección	Al llegar al cruce, la Carrera 10 se divide en tres (3) carriles con diferente orientación vial. Requiere flechas exactas.
64	Eje Comercial	Carrera 4 # 11-	Mantenimiento	Marcas viales	Conforme a	Intervención sujeta a la finalización de los

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
		08	preventivo	horizontales	flujos del sector	mantenimientos de calzada en la zona.
65	Salida Perimetral Crítica	Calle 7B (Salida vía Cabrera) / Entrada y Salida COOVIP	Blindaje e intersección de alta accidentalidad	Señalización vertical y horizontal SR-28 y PARE	Salida del barrio por Cra 7 y salida en ramal a Cabrera	Prioritario: Necesaria la demarcación tanto con señal SR-28 (vertical/horizontal) como con PARE en las salidas de estas 02 carreras por altos niveles de accidentalidad.
66	Intersección Urbana	Calle 11 # 4-29	Gestión de velocidad y accesibilidad	Dispositivos reductores y señal de discapacidad	Conforme a flujos del sector	Punto crítico residencial que requiere señalización inclusiva y pacificación de tráfico.
67	Sector Histórico / Conectividad	Calle 14 # 5-67	Control de velocidad especial	Reductor de velocidad físico	Conforme a flujos del sector	Vía con superficie de rodadura en piedra que cuenta con zona de estacionamiento autorizado.
--- REDUCTORES DE VELOCIDAD Y SECTORIZACIÓN RESIDENCIAL ---						
68	Barrio Centro / Residencial	Carrera 3 entre Calles 6 y 8 (Carrera 3 # 7-50)	Reparación e intervención civil de resalto	Pintura de reductor, PARE horizontal y flechas	Flujo en Contraflujo	Se evidencia un reductor de velocidad físico en pésimo estado estructural. Las señales de pare y flechas están legibles.
69	Corredor Carrera 7	Carrera 7 entre Calles 17 y 18 / Carrera 7 con Calle 18	Mantenimiento integral de pacificación	Pintura de reductor, PARE y flechas de sentido	Flujo en Contraflujo	Pintura del reductor de velocidad física altamente deteriorada, al igual que el PARE, flechas y retoque a señal vertical de reductor.
70	Avenida 19	Avenida 19 con Calle 24	Reductor de velocidad físico	Construcción / Demarcación de resalto	Sector de alta circulación	Punto residencial clasificado con altos índices de velocidad por los usuarios viales.
71	Intersección Carrera 19	Carrera 19 con Calle 11	Señalización de intersección de alta accidentalidad	Señal de PARE horizontal en cada carril	Doble sentido de circulación (4 carriles con separador verde)	Se debe instalar la señal de PARE horizontal en cada uno de los carriles de la Carrera 19, abarcando ambos sentidos viales.
72	Intersección Barrio	Carrera 18 con Calle 13	Reposición de señales de prioridad	Señal horizontal de PARE	Aproximación a cruces	Se evidencia que las señales horizontales de PARE se encuentran completamente

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
						borradas.
73	Salón Comunal Rojas Pinilla	Calle 20 con Carrera 6B	Señalización de prioridad en esquina	Señal horizontal de PARE	Aproximación hacia la Calle 22	El sector carece por completo de señalización de PARE sobre la Carrera 6B al incorporarse a la Calle 22.
74	Barrio San Luis	Diagonal 11 con Calles 32 C, D y E	Suspensión técnica provisional	N/A	Flujo residencial	Sector con las vías totalmente deterioradas en su capa asfáltica. Sujeto a priorización de pavimentación previa.
75	Frente Masivo Residencial	Carrera 14 y 14A entre Calles 29 y 32	Demarcación masiva de control	Aproximadamente 18 señales horizontales de PARE	Zonas residenciales específicas	Sector de alta accidentalidad. Abarca los barrios: Libertad, Miradores del Río, Villa Eddy y sector detrás de Coca-Cola.
76	Intersección Rojas Pinilla	Calle 21A # 7-6B / Carrera 6 con Calle 21A	Señalización de prioridad	Señal de PARE horizontal	Aproximación a intersección	Aplicación de PARE sobre la Carrera 6 al llegar al cruce con la Calle 21A.
77	Intersección Residencial	Carrera 3 con Calle 21C	Mantenimiento de marcas restrictivas	Señal SR-28 privada y PARE horizontal	Flujo en Contraflujo	Las señales horizontales de PARE sobre la Carrera 3 con Calles 21 y 21A se encuentran muy deterioradas.
78	Mantenimiento Reductor	Carrera 11 con Calle 16	Mantenimiento de pacificación vial	Pintura reflectiva de cheurones	Conforme a flujos del sector	Realizar el mantenimiento y repintado técnico del reductor de velocidad existente con cheurones reflectivos.
79	Sector Hospital	Carrera 3ª con Calle 11	Verificación de mantenimiento	Señal horizontal de PARE	Flujo en Contraflujo	Detrás del Hospital Regional de San Gil. Se encuentra en buen estado, requiere retoque menor de pare horizontal en acceso.
80	Ciudadela Bella Vista	Ciudadela Bella Vista (Accesos)	Diagnóstico perimetral	Marcas viales según campo	Flujo de acceso residencial	Evaluación técnica de puntos de incorporación a vías principales.
81	Ingreso Villa Olímpica	Sector Punta del Este	Demarcación de zona de protección	Delineadores e hitos tubulares de poliuretano	Canalización de flujos de entrada	Suministro e instalación de hitos y delineadores elásticos naranjas de poliuretano para delimitar físicamente las áreas de seguridad.

Ítem	Zona / Sector	Ubicación Específica	Tipo de Intervención	Señalización Propuesta	Sentido Vial Operativo	Observaciones Técnicas
82	Acceso Barrio Colombia	Vía de acceso principal	Mantenimiento de pacificación vial	Pintura de 02 reductores y PARE horizontal	Conforme a flujos del sector	Aplicación de pintura reflectiva sobre dos reductores físicos existentes y retoque a señales horizontales de PARE.
83	Esquina Detrás de Coca-Cola	Calle 32 con Carrera 14	Señalización de intersección de alta accidentalidad	Señal horizontal de PARE y reductor de velocidad	Ambos sentidos de la calzada	Sector esquina taller de mecánica Cien Gramos. Requiere señal de PARE sobre la Cra 14 al llegar a la intersección en ambos sentidos.
84	Marcella Campestre	Conjunto Residencial Marsella Campestre	Demarcación técnica de seguridad de accesos	Marcas de aproximación e incorporación vial	Vía de orden Departamental	Se requiere demarcación técnica horizontal estricta para la entrada y salida hacia el barrio sobre corredor intermunicipal. Solicitud al infraestructura departamental.
85	Barrio José Antonio Galán	Carrera 27 entre Calles 3 y 4	Ordenamiento residencial	Premarcado y adecuación de PARES	Conforme a flujos del sector	Adecuación técnica de líneas de borde y señales de pare en el entramado interno.
86	Barrio José Antonio Galán	Carrera 26 entre Calles 2 y 3	Ordenamiento residencial	Líneas de borde y señales de PARE	Conforme a flujos del sector	Adecuación técnica de visibilidad en intersecciones residenciales internas.

Tabla descriptiva detallada que relaciona la señalización por necesidad de mantenimiento por mal estado, o inexistencia de las mismas.

NOTA: Relación suministrada por funcionarios de la Secretaría de Tránsito y Transporte

7. IDENTIFICACIÓN DE LOS PUNTOS A INTERVENIR PARA REALIZAR LA DEMARCACION Y SEÑALIZACION VIAL.

EVIDENCIAS FOTOGRAFICAS, ESTADO ACTUAL DE LA SEÑALIZACION HORIZONTAL EXISTENTE EN VIA (INTERCECCIONES) DEL MUNICIPIO DE SAN GIL, ZONAS VARIAS

A continuación se presenta el registro fotográfico de gran parte de las zonas a intervenir, respecto de las señales de tránsito dentro del casco urbano del municipio de San Gil



Foto No. 1. PARE Monumento al Agua carrera 5

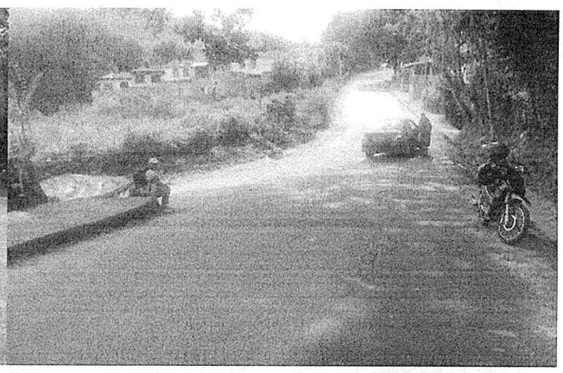


Foto No. 2. PARE Monumento al Agua carrera 5



Foto No. 3. PARE Monumento al Agua carrera 5

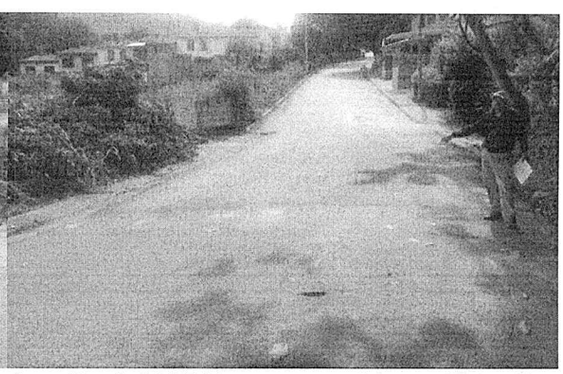


Foto No. 4. PARE Monumento al Agua carrera 5



Foto No. 5. PARE calle 3 C con carrera 5



Foto No. 6. PARE calle 4 con carrera 5



Foto No. 7. PARE calle 4 con carrera 5



Foto No. 8. PARE calle 5 con carrera 5

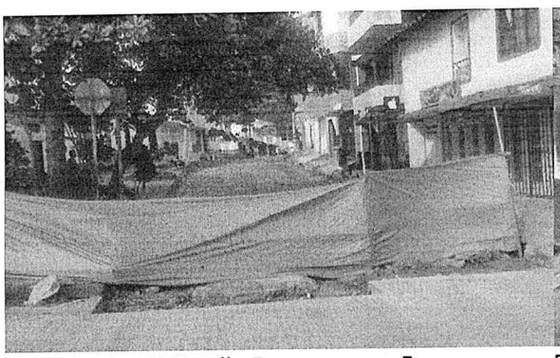


Foto No. 9. PARE calle 5 con carrera 5



Foto No. 10. PARE calle 6 con carrera 5



Foto No. 11. PARE calle 6 con carrera 5

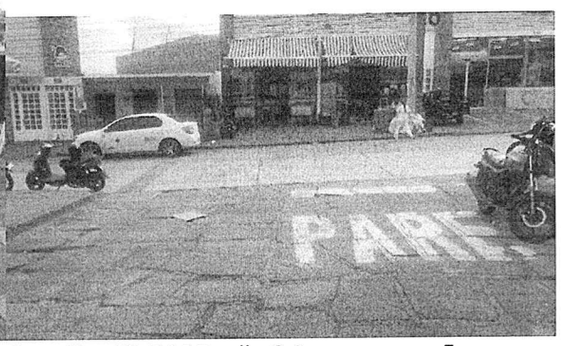


Foto No. 12. PARE calle 6 A con carrera 5



Foto No. 13. CEBRA carrera 5 con calle 7



Foto No. 14. DIRECCIONAL, PARE Y CEBRA calle 7 con carrera 5

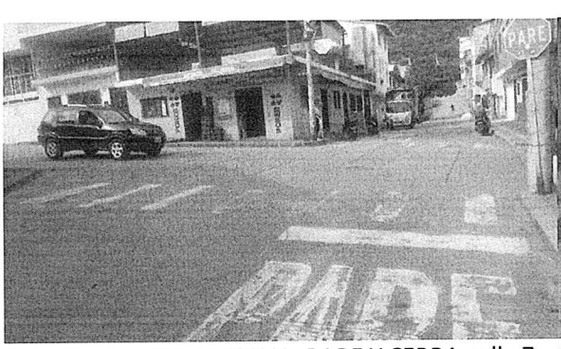


Foto No. 15. DIRECCIONAL, PARE Y CEBRA calle 7 con carrera 5



Foto No. 16. DIRECCIONAL, PARE Y CEBRA calle 7 con carrera 5



Foto No. 17. Zona Escolar carrera 5 Colegio Nuestra Señora de la Presentación.



Foto No. 18. Zona Escolar carrera 5 Colegio Nuestra Señora de la Presentación.



Foto No. 19. CEBRA carrera 5 con calle 8



Foto No. 20. PARE calle 8 con carrera 5



Foto No. 21. resalto carrera 5 con calle 8



Foto No. 22. Zona escolar carrera 5 Colegio Nuestra Señora de la Presentación.

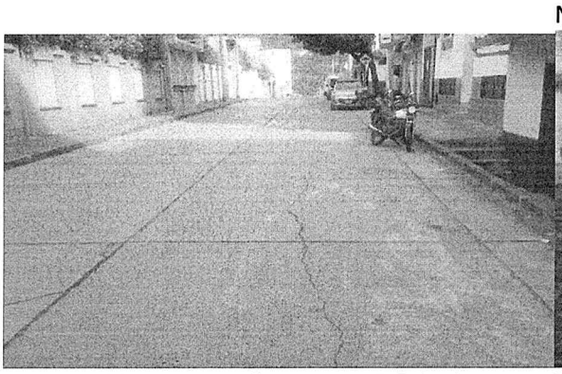


Foto No. 23. Zona Escolar carrera 5 Colegio Nuestra Señora de la Presentación.



Foto No. 24. PARE calle 8 A con carrera 5

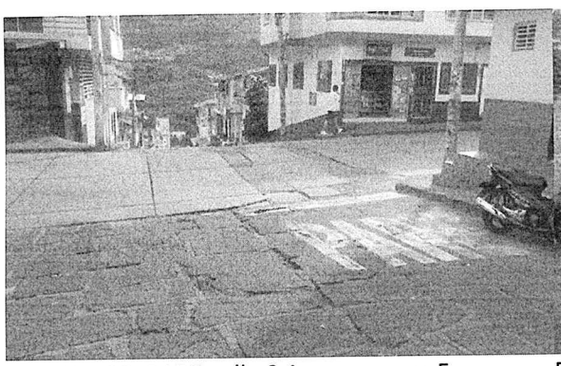


Foto No. 25. PARE calle 8 A con carrera 5

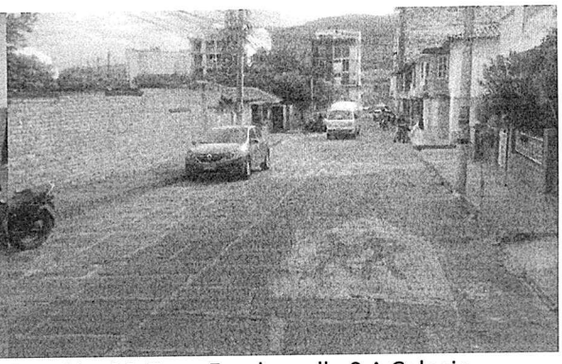


Foto No. 26. Zona Escolar calle 8 A Colegio Nuestra Señora de la Presentación.

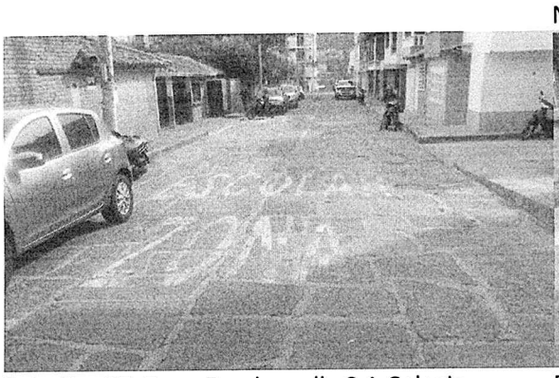


Foto No. 27. Zona Escolar calle 8 A Colegio Nuestra Señora de la Presentación.



Foto No. 28. CEBRA calle 8 A con carrera 4 A



Foto No. 29. Zona Escolar calle 8 A Colegio Nuestra Señora de la Presentación.



Foto No. 30. Zona Escolar calle 8 A Colegio Nuestra Señora de la Presentación.



Foto No. 31. PARE calle 9 con carrera 5



Foto No. 32. CEBRA y Paso o instalación Accesible carrera 5 con calle 10

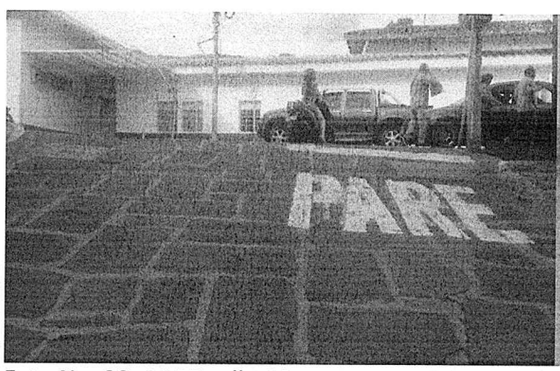


Foto No. 33. PARE calle 10 con carrera 5



Foto No. 34. Zona escolar carrera 5 Colegio Cooperativo.



Foto No. 35. Resalto carrera 5 Colegio Cooperativo.



Foto No. 36. CEBRA carrera 5 Colegio Cooperativo.



Foto No. 37. Zona escolar carrera 5 Colegio Cooperativo.



Foto No. 38. Zona escolar carrera 5 Colegio Cooperativo.



Foto No. 39. PARE calle 12 con carrera 5

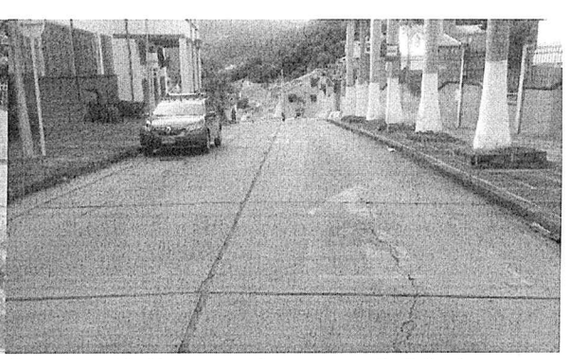


Foto No. 40. Zona escolar carrera 5 Colegio Nacional San José de Guanentá.

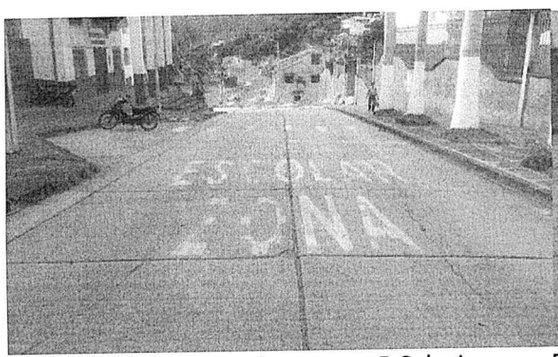


Foto No. 41. Zona escolar carrera 5 Colegio Nacional San José de Guanentá.

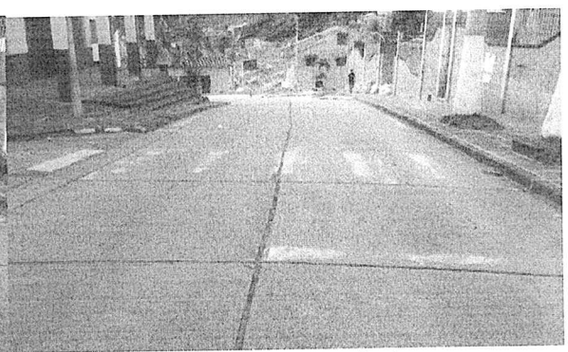


Foto No. 42. CEBRA carrera 5 Colegio Nacional San José de Guanentá.

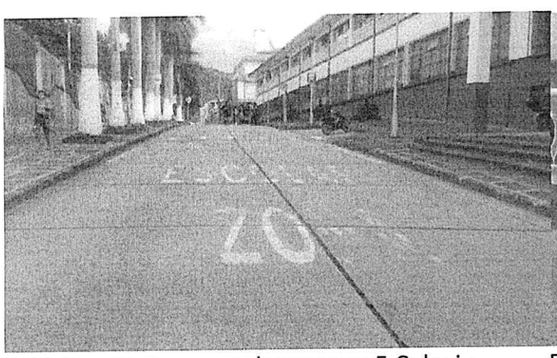


Foto No. 41. Zona escolar carrera 5 Colegio Nacional San José de Guanentá.



Foto No. 42. PARE calle 13 con carrera 6



Foto No. 43. PARE calle 13 con carrera 6

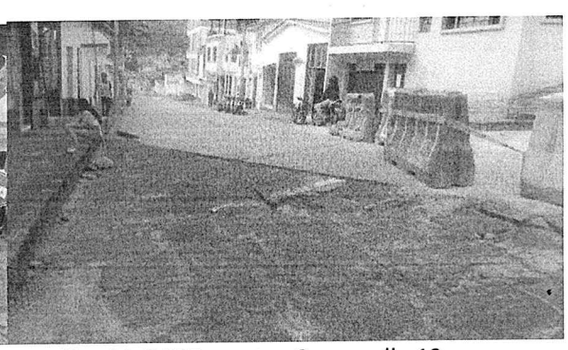


Foto No. 44. PARE carrera 6 con calle 13



Foto No. 45. PARE calle 14 con carrera 6



Foto No. 46. PARE calle 14 con carrera 6



Foto No. 47. PARE calle 15 con carrera 6

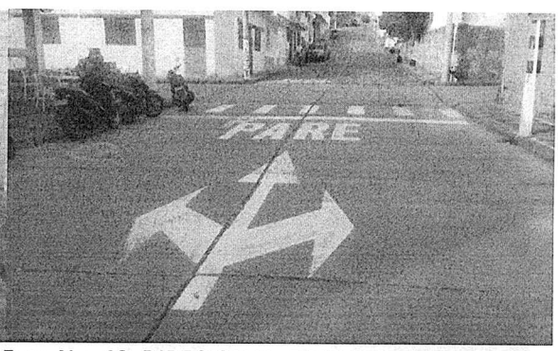


Foto No. 48. DIRECIONAL, PARE Y CEBRA calle 15 con carrera 6



Foto No. 49. PARE calle 15 con carrera 6



Foto No. 50. DIRECIONAL carrera 6 con calle 15



Foto No. 51. Resalto carrera 6 con calle 15



Foto No. 52. Resalto carrera 6 con calle 16



Foto No. 53. PARE calle 16 con carrera 6



Foto No. 54. Zona escolar carrera 5 Colegio Nacional San José de Guanentá. Sede Carlos Martínez Silva.

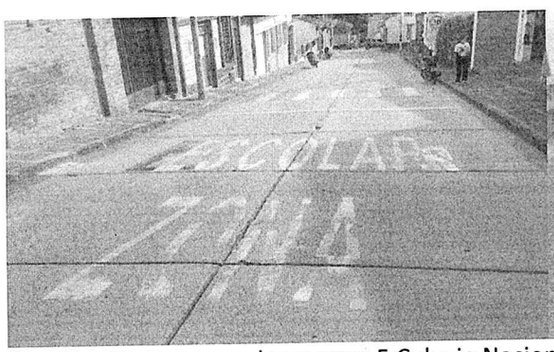


Foto No. 55. Zona escolar carrera 5 Colegio Nacional San José de Guanentá. Sede Carlos Martínez Silva



Foto No. 56. Direccional, pare y cebra carrera 6 con calle 16 Colegio San José de Guanentá.



Foto No. 57. PARE calle 16 A con carrera 6

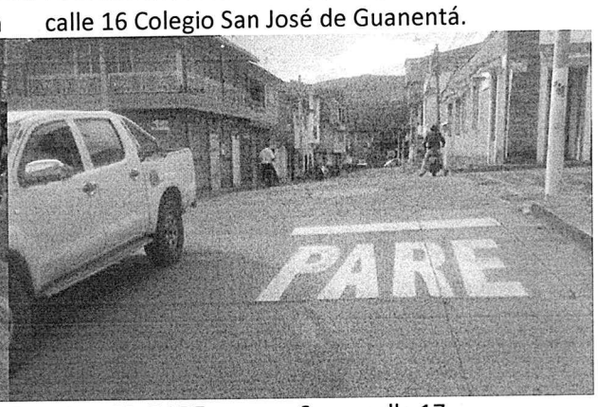


Foto No. 58. PARE carrera 6 con calle 17



Foto No. 59. SIN SEÑAL calle 17 con carrera 6



Foto No. 60. SIN SEÑAL calle 17 con carrera 6



Foto No. 61. PARE carrera 6 con calle 17



Foto No. 62. PARE calle 17 A con carrera 6



Foto No. 63. PARE calle 17 A con carrera 6



Foto No. 64. PARE carrera 6 con calle 18



Foto No. 65. PARE calle 18 con carrera 6



Foto No. 66. PARE calle 18 con carrera 7



Foto No. 67. DIRECCIONAL, PARE carrera 7 con calle 18



Foto No. 68. PARE calle 18 con carrera 7



Foto No. 69. DIRECCIONAL, PARE calle 19 con carrera 7

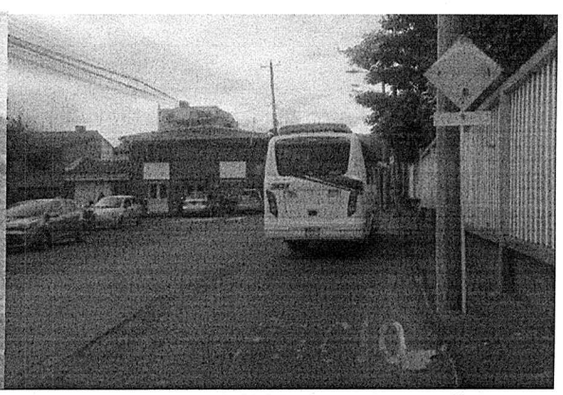


Foto No. 70. DESPACIO, PARE carrera 7calle 19

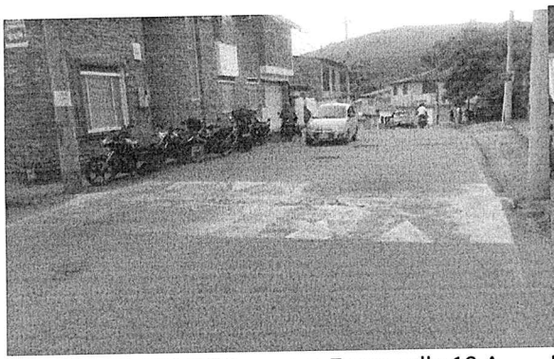


Foto No. 71 RESALTO carrera 7 con calle 19 A



Foto No. 72. PARE calle 19 A con carrera 7



Foto No. 73 PARE calle 20 con carrera 7



Foto No. 74. PARE calle 19 A con carrera 7

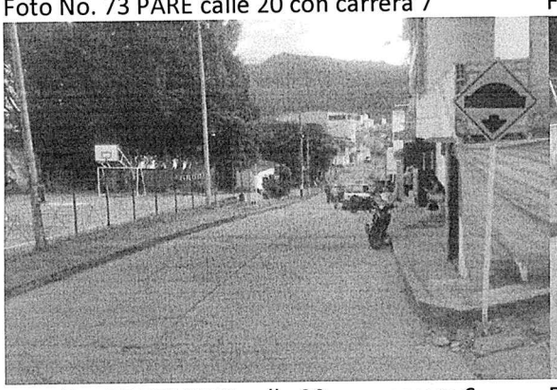


Foto No. 75 RESALTO calle 20 con carrera 6



Foto No. 76. RESALTO calle 20 con carrera 6 A



Foto No. 77 RESALTO calle 20 con carrera 6 A



Foto No. 78. PARE calle 20 A con carrera 7



Foto No. 79 DESPACIO carrera 7 con calle 20 A

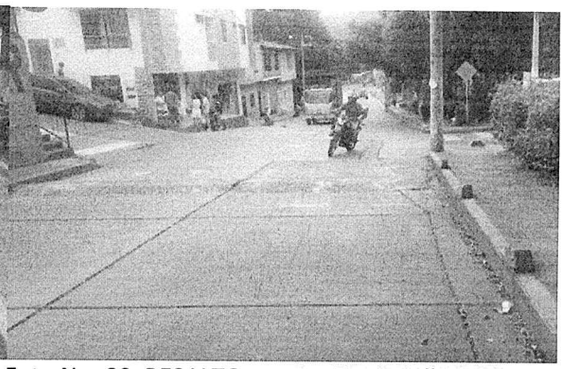


Foto No. 80. RESALTO carrera 7 con calle 21



Foto No. 81 PARES calle 21 con carrera 7



Foto No. 82. PARE calle 21 A con carrera 7



Foto No. 83 RESALTO carrera 7 con calle 21 A

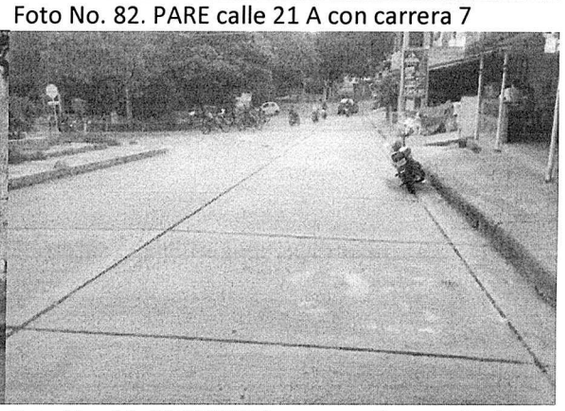


Foto No. 84. PROHIBIDO carrera 7 con calle 21 A





Foto No. 85 DIRECCIONAL Y TACHAS carrera 7 con calle 22

Foto No. 86. PARE Y RESALTO carrera 7 con calle 22

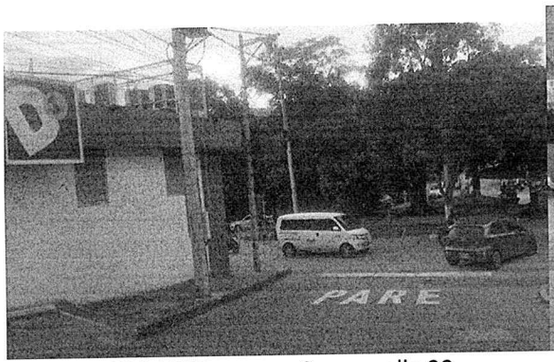


Foto No. 87 PARES carrera 8 con calle 22

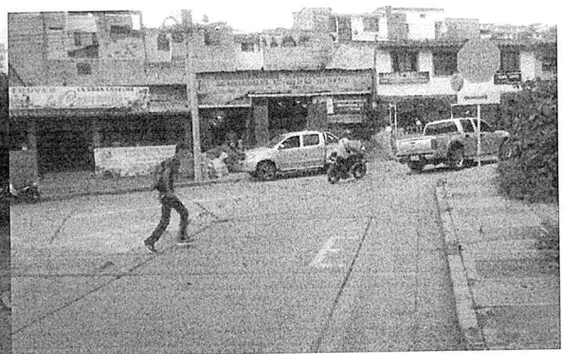


Foto No. 88. PARES calle 22 con carrera 7 (Eliminar PARES, desplazar un metro la parte interna bahía.



Foto No. 89 RESALTO, remplazarlo, desplazar medio metro la glorieta y un metro la bahía externa.



Foto No. 90. PARE, resalto calle 22 con carrera 8



Foto No. 91 DIRECCIONAL calle 22 con carrera 8



Foto No. 92. RESALTO, remplazarlo, desplazar medio metro la glorieta y un metro la bahía externa.

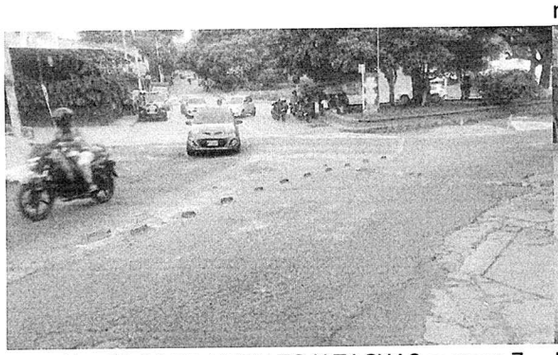


Foto No. 93 PARE, RESALTO Y TACHAS carrera 7 con calle 22



Foto No. 94. desplazar medio metro hacia adentro la glorieta.



Foto No. 95 PARE calle 22 con carrera 7

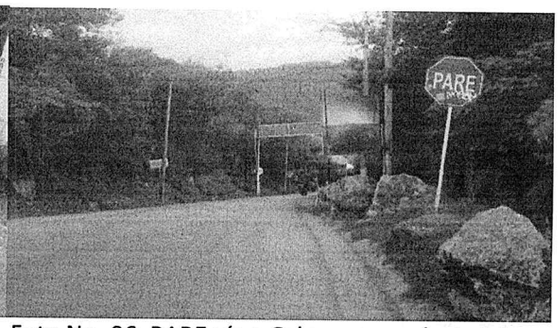


Foto No. 96. PARE vía a Cabrera con vía Barichara



Foto No. 97 PARE acceso Coovid con vía Barichara



Foto No. 98. PARE acceso Coovid con vía Barichara



Foto No. 99 RESALTO carrera 7 CALLE 17



Foto No. 100. PARE calle 17 con carrera 7



Foto No. 101 PARE calle 17 con carrera 7



Foto No. 102. PARE carrera 7 con calle 16

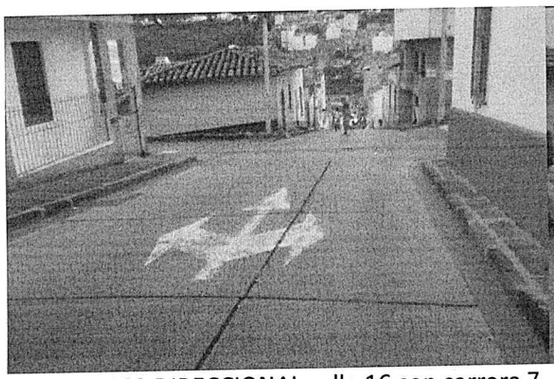


Foto No. 103 DIRECCIONAL calle 16 con carrera 7



Foto No. 104. PARE carrera 7 con calle 16

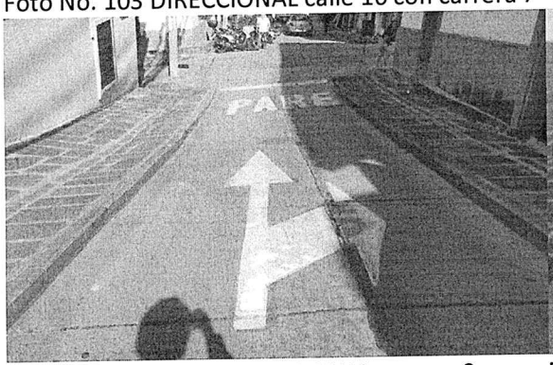


Foto No. 105 PARE, DIRECCIONAL carrera 8 con calle 12

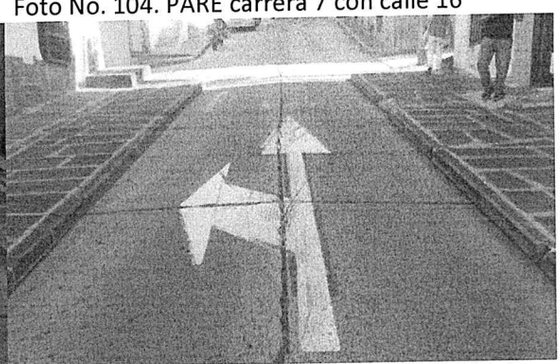


Foto No. 106. PARE, DIRECCIONAL carrera 8 con calle 12



Foto No. 107 PARE, DIRECCIONAL, CEBRA carrera 8 con calle 13

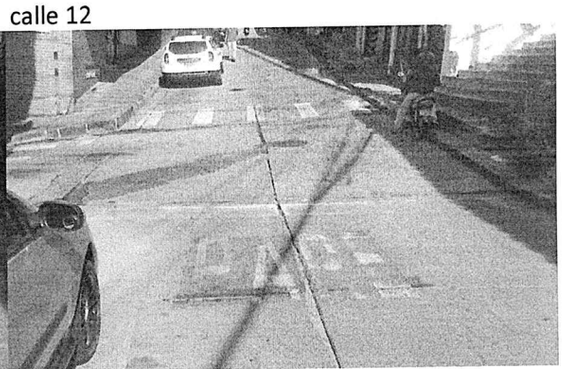


Foto No. 108. PARE, CEBRA carrera 8 con calle 13



Foto No. 109 CEBRA calle 13 con carrera 8



Foto No. 110. PARE, DIRECCIONAL, carrera 8 con calle 14

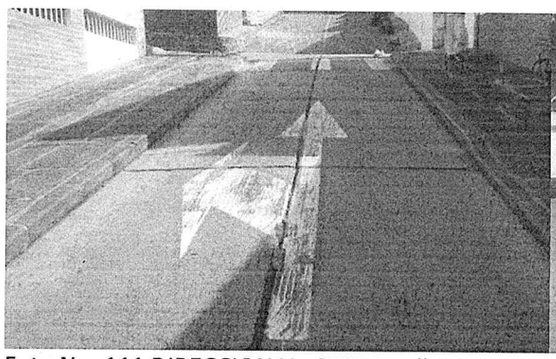


Foto No. 111 DIRECCIONAL, CEBRA calle 14 con carrera 8

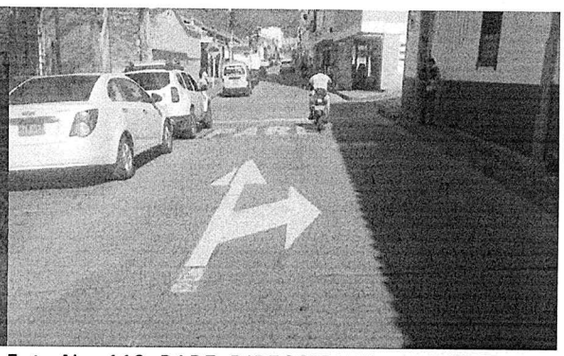


Foto No. 112. PARE, DIRECCIONAL, carrera 8 con calle 15



Foto No. 113 DIRECCIONAL, PROHIBIDOS calle 15 con carrera 8



Foto No. 114. CEBRA, PARE, RESALTO, DIRECCIONAL, carrera 8 con calle 16



Foto No. 115 CEBRA carrera 8 con calle 16



Foto No. 116. CEBRA, DIRECCIONAL, calle 16 con carrera 8

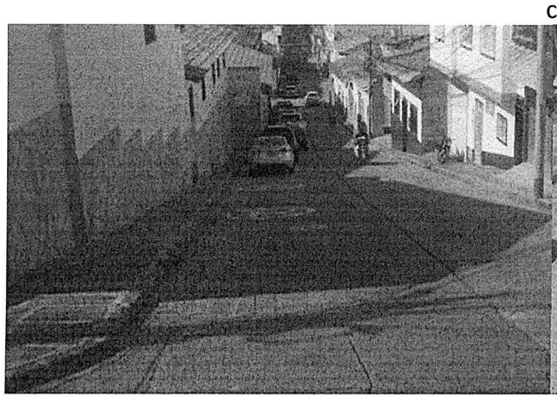


Foto No. 117 PROHIBIDOS calle 16 con carrera 8



Foto No. 118. PARE, DIRECCIONAL, carrera 8 con calle 17 A



Foto No. 119 PARE calle 17 A con carrera 8



Foto No. 120. PROHIBIDO, calle 17 A con carrera 8 (BORRAR)



Foto No. 121 PARE, DIRECCIONAL calle 17 con carrera 9



Foto No. 122. PARE, DIRECCIONAL, carrera 9 con calle 17

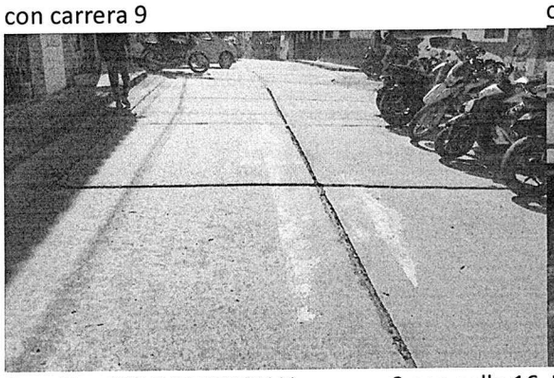


Foto No. 123 DIRECCIONAL carrera 9 con calle 16

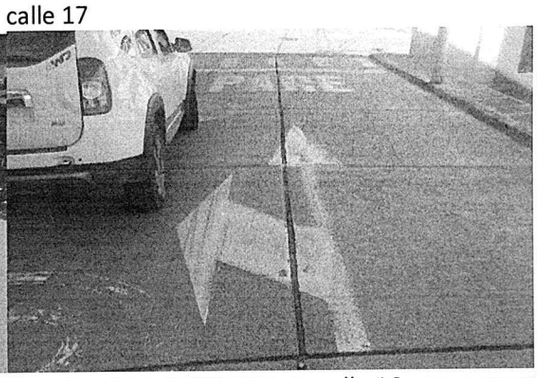


Foto No. 124. DIRECCIONAL calle 16 con carrera 9



Foto No. 125 PARE, CEBRA calle 16 con carrera 9



Foto No. 126. ZONA ESCOLAR, carrera 9 con calle 16

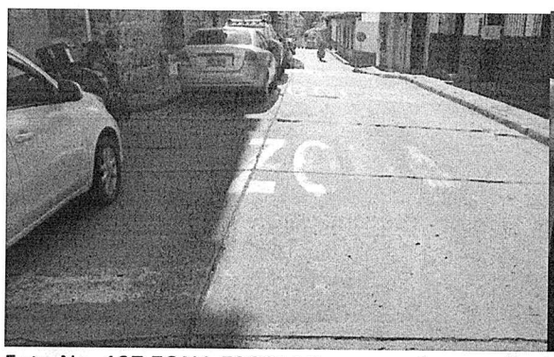


Foto No. 127 ZONA ESCOLAR, carrera 9 con calle 16

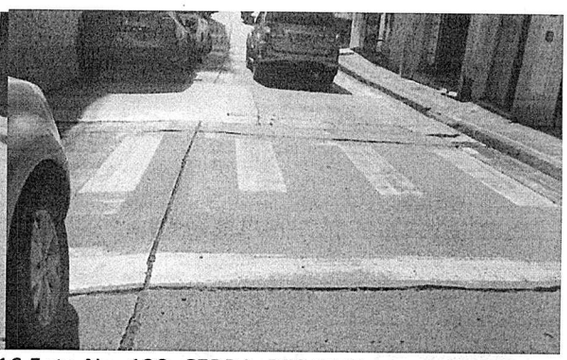


Foto No. 128. CEBRA, RESALTO carrera 9 con calle 15

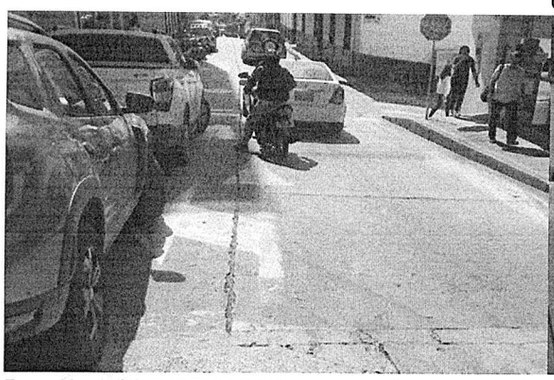


Foto No. 129 DIRECCIONAL carrera 9 con calle 15



Foto No. 130. PARE, carrera 9 con calle 15



Foto No. 131 PARE, carrera 9 con calle 15



Foto No. 132. DIRECCIONAL, PROHIBIDO calle 15 con carrera 9



Foto No. 133 CEBRA, calle 15 con carrera 9



Foto No. 134. CEBRA, PROHIBIDO calle 15 con carrera 9



Foto No. 135 DIRECCIONAL, carrera 9 con calle 13



Foto No. 136. DIRECCIONAL, PARE calle 13 con carrera 9

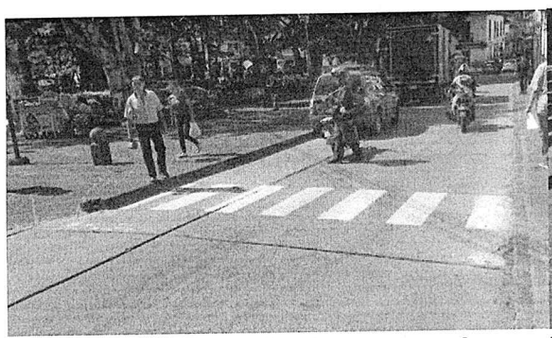


Foto No. 137 CEBRA, calle 13 con carrera 9



Foto No. 138. CEBRA, carrera 9 con calle 15

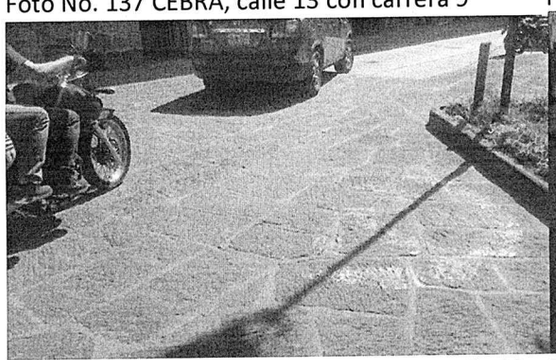


Foto No. 139 PROHIBIDO, carrera 9 con calle 13



Foto No. 140. DIRECCIONAL, ZONA DE TAXIS carrera 9 con calle 12



Foto No. 141 CEBRA, carrera 9 con calle 13



Foto No. 142. CEBRA, calle 12 con carrera 9



Foto No. 143 CEBRA, calle 12 con carrera 10

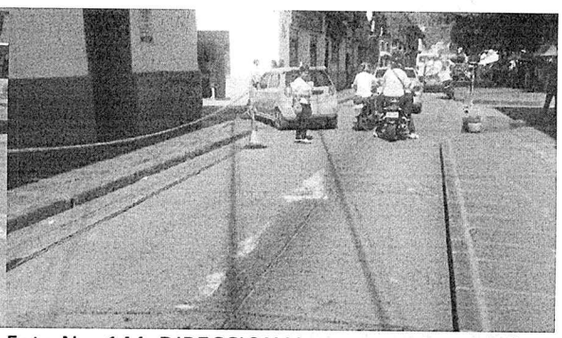


Foto No. 144. DIRECCIONAL, carrera 10 con calle 12



Foto No. 145 CEBRA, carrera 10 con calle 13



Foto No. 146. CEBRA, calle 13 con carrera 10



Foto No. 147 DIRECCIONAL, ZONA DE TAXIS, PARE calle 13 con carrera 10



Foto No. 148. DIRECCIONAL, carrera 10 con calle 14



Foto No. 149 CEBRA, carrera 10 con calle 14



Foto No. 150. DIRECCIONAL, PARE, calle 14 con carrera 10



Foto No. 151 DIRECCIONAL, carrera 10 con calle 15

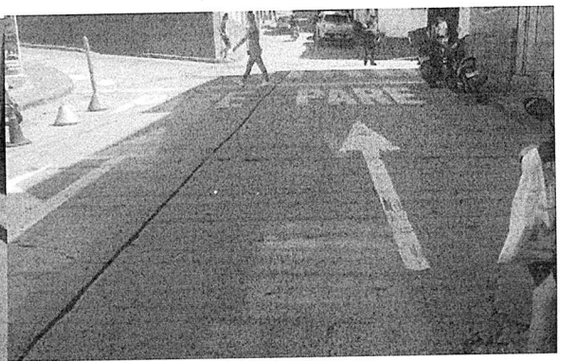


Foto No. 152. DIRECCIONAL, PARE, calle 14 con carrera 10



Foto No. 153 DIRECCIONAL, carrera 10 con calle 15



Foto No. 154. PARE, calle 16 carrera 10



Foto No. 155 DIRECCIONAL, PARE calle 17



Foto No. 156. PARE, calle 17 con carrera 10



Foto No. 157 DIRECCIONAL, PARE calle 17 con carrera 11

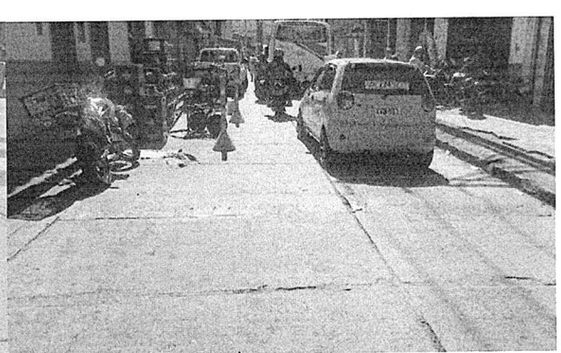


Foto No. 158. RESALTO, carrera 11 con calle 17

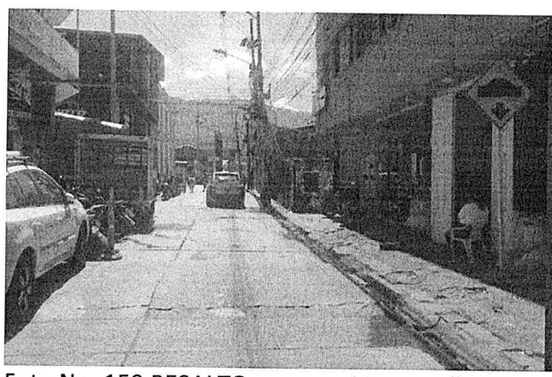


Foto No. 159 RESALTO, carrera 11 con calle 16



Foto No. 160. DIRECCIONAL, PARE, calle 16 carrera 11

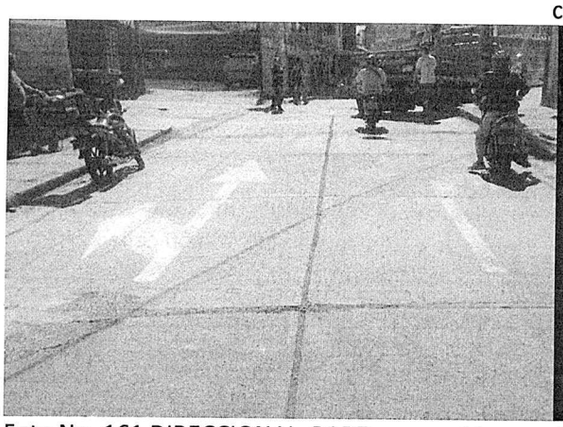


Foto No. 161 DIRECCIONAL, PARE carrera 11 con calle 15

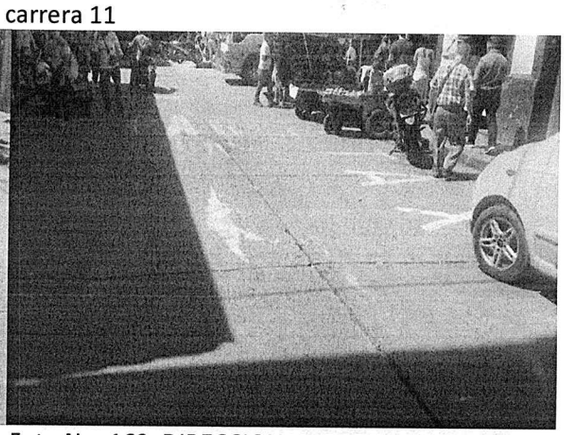


Foto No. 162. DIRECCIONAL, PARE, carrera 11 calle 13

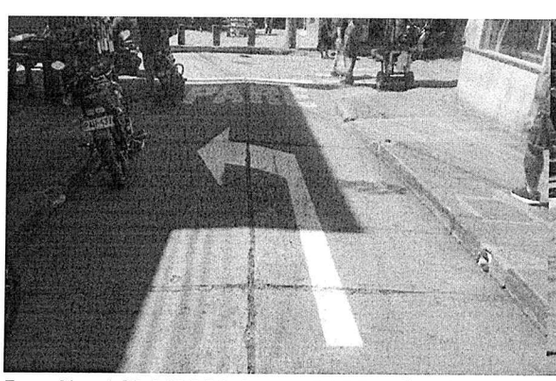


Foto No. 163 DIRECCIONAL, PARE calle 12 carrera 11

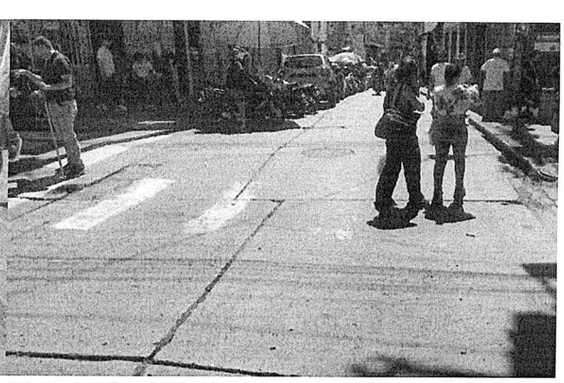


Foto No. 164. CEBRA carrera 11 con calle 12

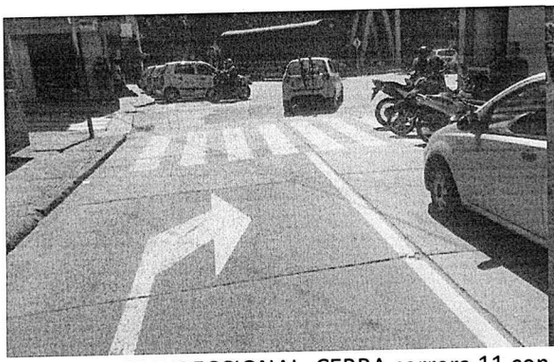


Foto No. 165 DIRECCIONAL, CEBRA carrera 11 con Calle 10.



Foto No. 166. DIRECCIONAL, CEBRA, Calle 10 con. carrera 11

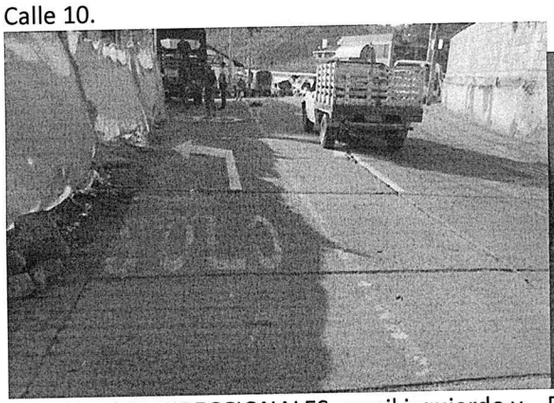


Foto No. 167 DIRECCIONALES, carril izquierdo y Central carrera 10 con calle 22

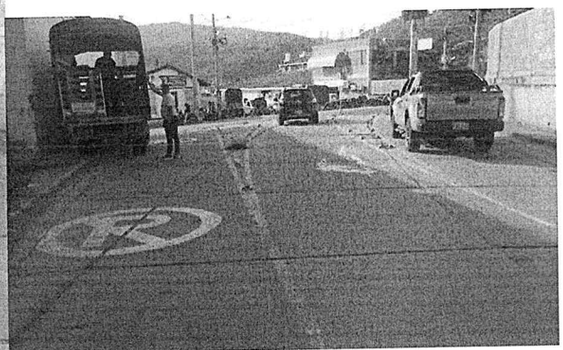


Foto No. 168. PROHIBIDO, DIRECCIONAL, carril izquierdo y Central carrera 10 con calle 22



Foto No. 169 PROHIBIDO,PARE carril izquierdo y Central carrera 10 con calle 22



Foto No. 170. PARE,RESALTOS carril Central y derecho carrera 10 con calle 22



Foto No. 171 CEBRA, calle 22 con Carrera 10



Foto No. 172. DIRECCIONAL, calle 22 con Carrera 10



Foto No. 173 PARE, Carrera 10 con calle 22



Foto No. 174. DIRECCIONAL, salida plaza de ferias



Foto No. 175. PARE, salida plaza de ferias

Foto No. 174. CEBRA, salida plaza de ferias

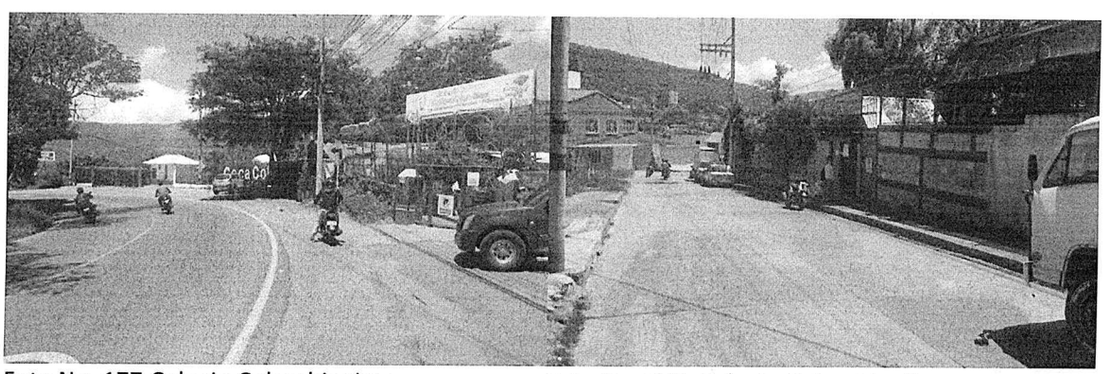


Foto No. 177 Colegio Colombianitos

Foto No. 178. Colegio Colombianitos

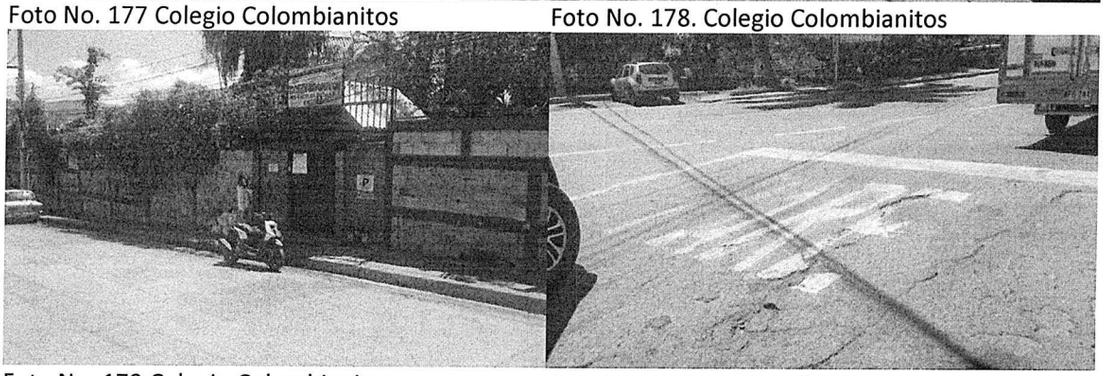


Foto No. 179 Colegio Colombianitos

Foto No. 180. PARE, calle 10 acceso puente Rojas P.

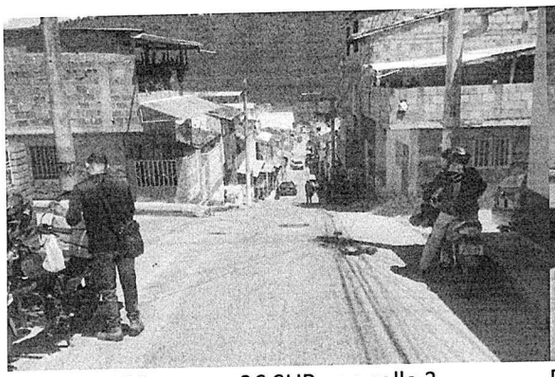


Foto No. 181 carrera 26 SUR con calle 3

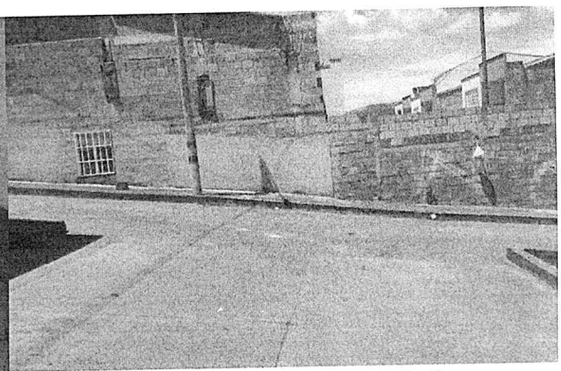


Foto No. 182. carrera 26 SUR con calle 3

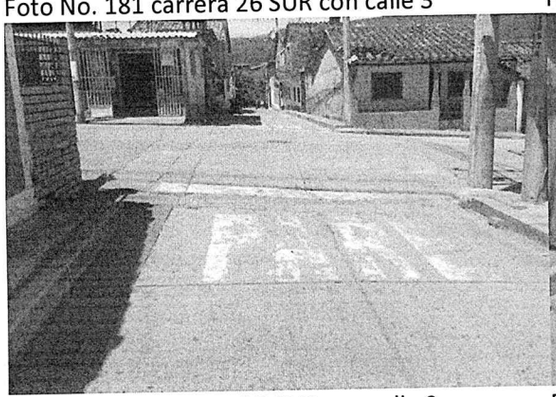


Foto No. 183 carrera 27 SUR con calle 2



Foto No. 184. carrera 27 SUR con calle 2



Foto No. 185 carrera 26 SUR con calle 2

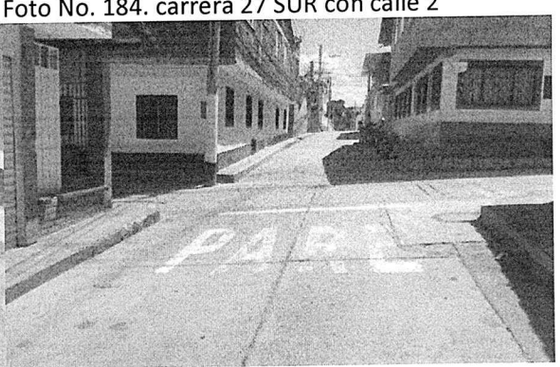


Foto No. 186. carrera 26 SUR con calle 2



Foto No. 187 con calle 2 SUR con carrera 25



Foto No. 188. ZONA ESCOLAR COLEGIO GUANENTA SEDE RODOLFO GONZALEZ

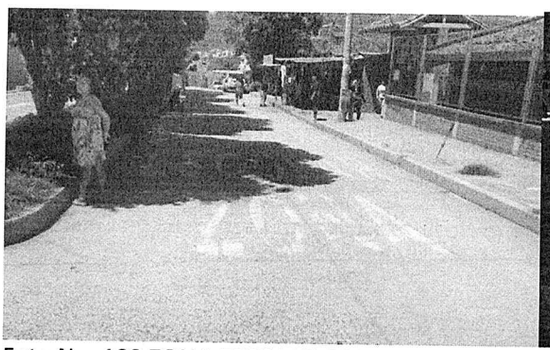


Foto No. 189 ZONA ESCOLAR COLEGIO GUANENTA. SEDE RODOLFO GONZALEZ

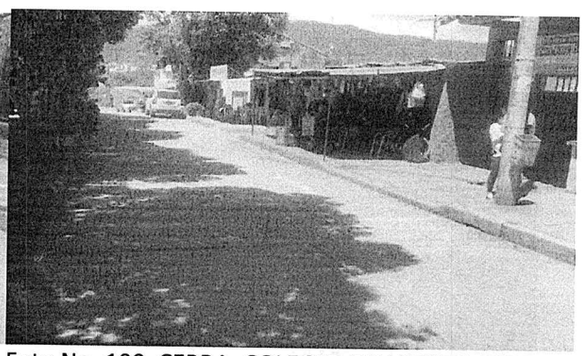


Foto No. 190. CEBRA. COLEGIO GUANENTA SEDE RODOLFO GONZALEZ



Foto No. 191 CEBRA. COLEGIO GUANENTA SEDE RODOLFO GONZALEZ

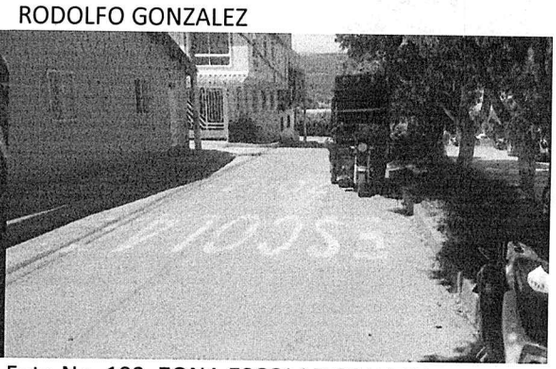


Foto No. 192. ZONA ESCOLAR COLEGIO GUANENTA. SEDE RODOLFO GONZALEZ



Foto No. 193 Descenso de pasajeros. Carrera 12 calle 10



Foto No. 194. Descenso de pasajeros. Carrera 12 calle 10



Foto No. 195 DIRECCIONAL, PARE. Carrera 3 con



Foto No. 196. DIRECCIONAL, PARE. Carrera 3 con

Calle 6



Foto No. 197, PARE. Carrera 3 con Calle 7

Calle 6

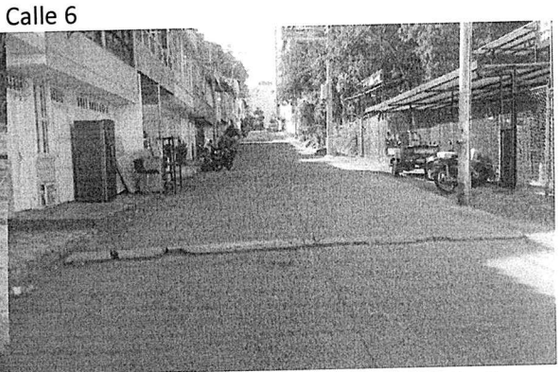


Foto No. 198. RESALTO. Carrera 3 con Calle 7



Foto No. 199 PARE. Carrera 3 con Calle 8 A



Foto No. 200. Carrera 3 con Calle 8 A



Foto No. 201 RESALTO. Carrera 3 con Calle 9



Foto No. 202. PROHIBIDO Y PARE Carrera 3 con Calle 11

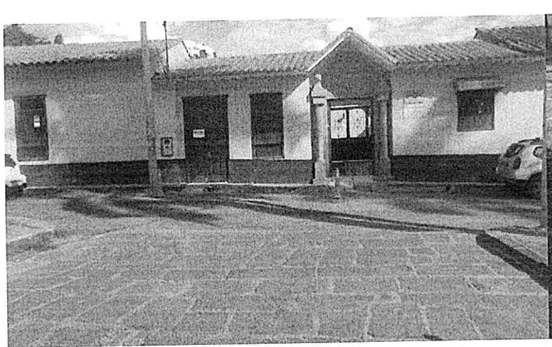


Foto No. 203. PARE. Carrera 4 con Calle 11



Foto No. 204. PARE. Carrera 5 con Calle 14



Foto No. 205 PARE. Carrera 5 con Calle 14

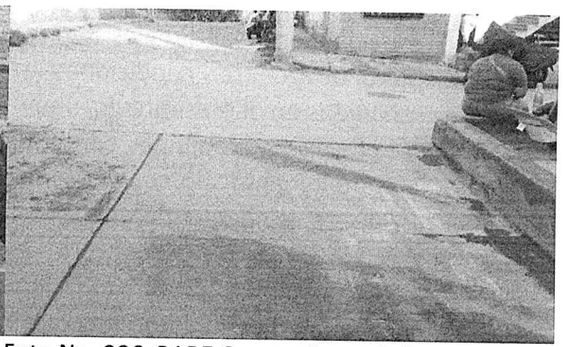


Foto No. 206. PARE Carrera 3 con Calle 21

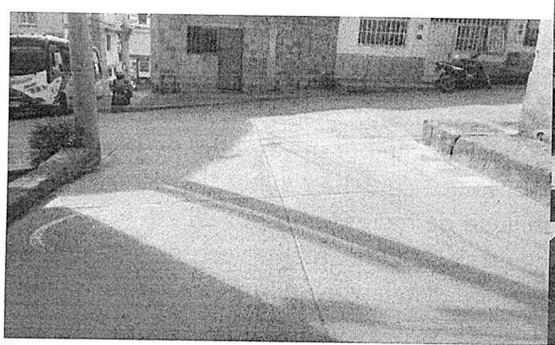


Foto No. 207 PARE PROHIBIDO Carrera 3 con Calle 21

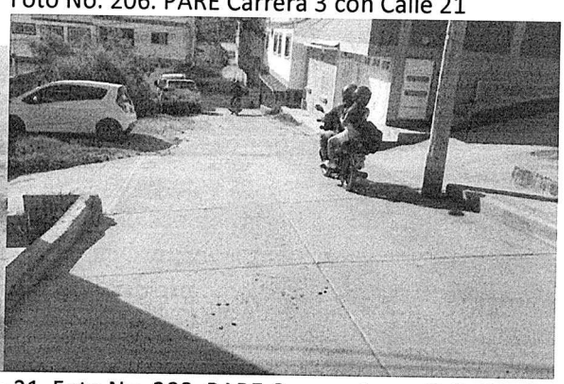


Foto No. 208. PARE Carrera 3 con Calle 21 C



Foto No. 209 PARE Calle 21 A con Carrera 6



Foto No. 210. PARE Carrera 6 con Calle 21 A



Foto No. 211 ZONA ESCOLAR. Colegios Luis Camacho Rueda



Foto No. 212. ZONA ESCOLAR, CEBRA. Colegios Luis Camacho Rueda

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Gran parte de las señales de tránsito, así como los dispositivos de control, han cumplido con su vida útil, o en su defecto han sufrido un deterioro considerable, hasta el punto de volverse ilegibles, por lo que se hace necesario realizar la reposición de todas las señales de tránsito, especialmente las señales de PARE, FLECHAS DE DIRECCIONES DE FLUJO VEHICULAR, con el objeto de generar condiciones de seguridad y movilidad adecuada, dentro de los sectores señalados en el presente documento. Bajo el mismo tenor se hace necesario reponer o instalar las señales de prohibidos con el fin de mejorar la movilidad en ciertos sectores de la cuidad, en complementación con las señales informativas de establecimientos de horarios de prohibición de estacionar o parquear los vehículos en ciertos sectores, cumpliendo con lo establecido en la LEY 2252 de 2022.

- Adicionalmente a lo anterior se hace necesario realizar la reposición y/o construcción de resaltos en las zonas aledañas a los colegios, con el fin de minimizar el riesgo de accidentes de tránsito. La ley 769 y la jurisprudencia señala que las autoridades de tránsito y transporte podrán instalar reductores de velocidad. (ARTÍCULO 120. COLOCACIÓN DE RESALTOS EN LA VÍA PÚBLICA. Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reducidores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad). Como prioridad se establece las vías aledañas a los colegios, que por el alto flujo de peatones, se está generando un alto riesgo de accidentalidad, por lo que se debe repintar los ya existentes y/o la construcción de unos nuevos, previa disponibilidad de recursos. Es por ello que se recomienda instalar resaltos plásticos provisionales, mientras se adelanta el estudio de movilidad y accidentalidad. Especialmente se recomienda su instalación 1.5 metros antes del resalto existente en la carrera 8 con calle 16, con el objeto de reducir el incremento en la accidentalidad en dicho sector.

- La tendencia de estacionar y/o parquear en sitios prohibidos, ya sea porque están demarcados con prohibidos o por la prohibición establecida en la norma (Artículo 75. Estacionamiento de vehículos. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección). Se hace necesario que se implemente las señales informativas de los horarios de prohibición de estacionamiento en sitios críticos de movilidad, especialmente en la zona céntrica de la ciudad de San Gil.

- De igual forma y por ser una intersección estratégica para el municipio de San Gil, dado el alto flujo de vehículos automotores, se recomienda restablecer la glorieta de la Cemento (carrera 7 calle 22 esquina), ampliando los radios de giro, y la instalación de tachas (bordillos), y delineadores tubulares, ubicados a una distancia mínima de 20 centímetros de los borde de la glorieta.



- Por ser sectores de bastante flujo de peatonal y que son de protección preferente, se recomienda priorizar la señalización de los colegios del municipio.

- Se recomienda utilizar la pintura liquida acrílica a base de solvente (tipo B-I), que por experiencia y factores de desgaste, son las que tienen mejor rendimiento.

Sea esta la oportunidad para reiterarle nuestro deseo de servirle a usted y a la comunidad, que su colaboración y apoyo es de gran importancia en el mejoramiento público.

Cordialmente,

ING. JUAN GABRIEL GONZALEZ BARRAGAN

Secretario de Control Urbano e Infraestructura

Proyectó: Ing. REY NELSON DELGADO GALEANO
Profesional Contratista de Apoyo
Secretaria de Control Urbano e Infraestructura