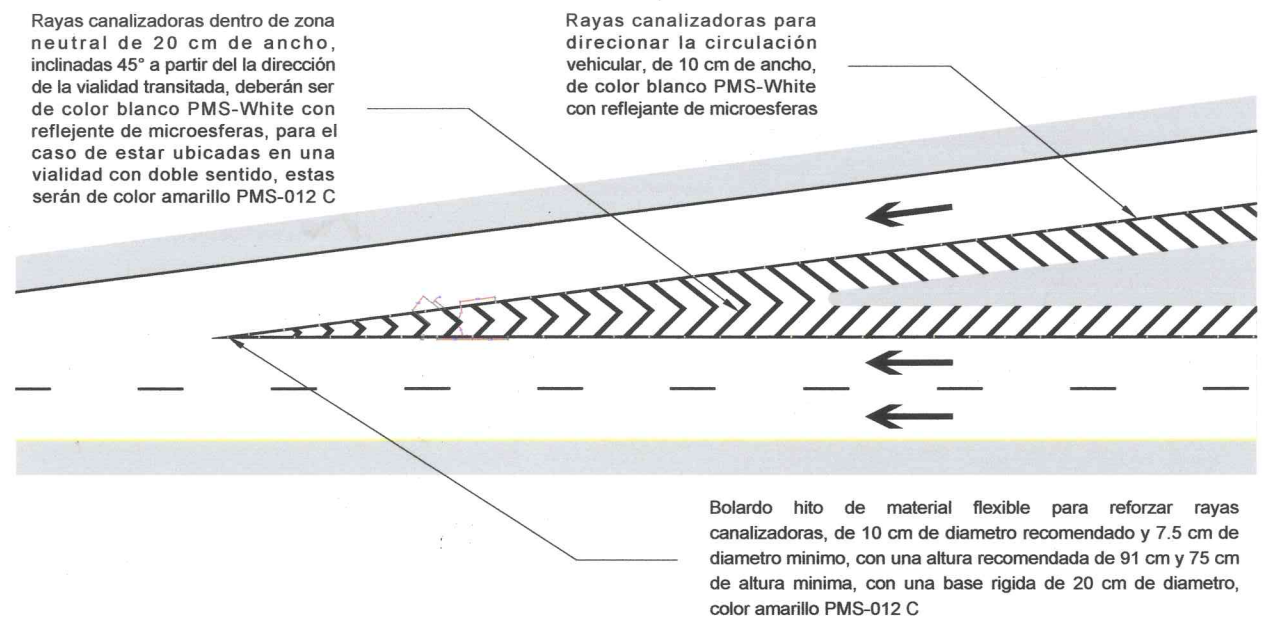
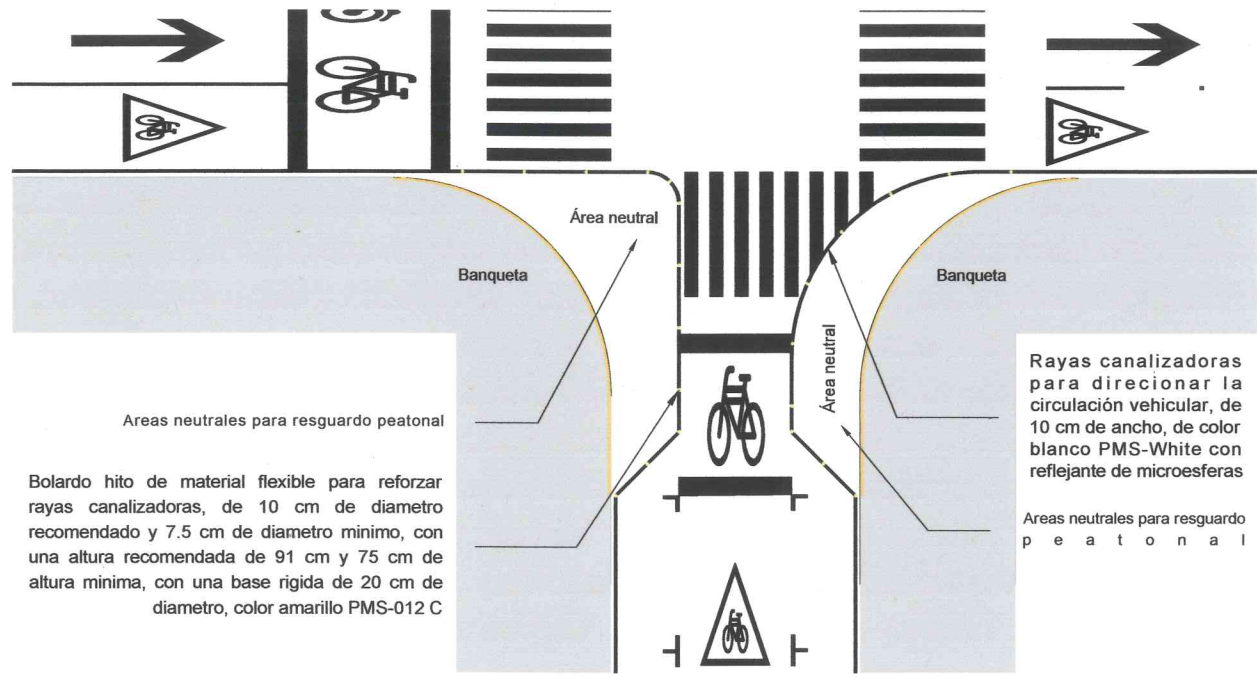


BOLETÍN DE LINEAMIENTO
SEÑALAMIENTO HORIZONTAL E IMPLEMENTACIÓN DE HITOS FLEXIBLES PARA DELIMITAR ÁREAS NEUTRALES



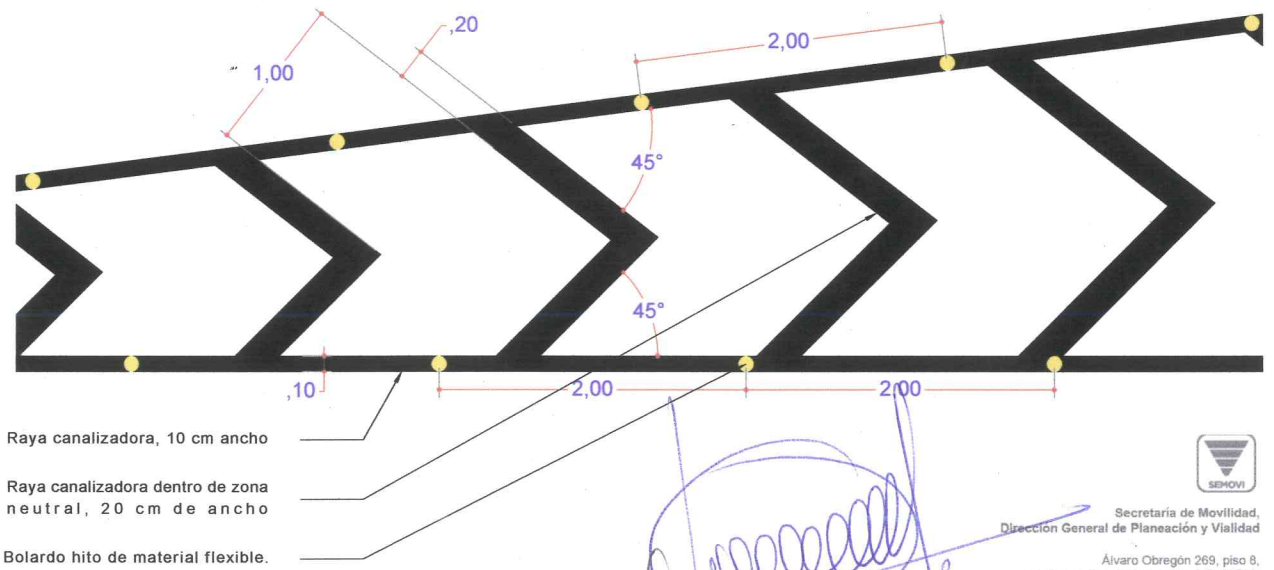
Uso: Indican a los conductores de vehículos, los límites del espacio exclusivo para peatones en las ganancias sobre la capa asfáltica acorde con las intervenciones del programa Cruces Seguros, a través de la visualización de un cuerpo con material reflejante o en caso extremo, mediante la vibración y el sonido que se produce al pasara sobre ellos.

Ubicación: Se colocan sobre las rayas canalizadoras continuas que delimitan el espacio exclusivo para peatones sin invadir la superficie de rodadura a una interdistancia de 2.00 m entre si o con otros elementos de delimitación o protección.

Forma y tamaño: son elementos de cuerpo alargado colocados en forma vertical; con un ancho entre 7 y 10 cm y una altura entre 90 cm y 1.20 m. Deben llevar al menos una pieza de material altamente reflejante con un ancho entre 4 y 10 cm; pueden llevar elementos graficos dispuestos de forma que garanticen un contraste optimo para la visualización del hito flexible, incluso en ambiente diurno. La base rígida no debe ser mayor a 20 cm de diametro.

Sus características principales deben ser: abatibles, flexibles, ligeros, resistentes a altos impactos, y a la vez, no deben representar riesgo para la circulacion peatonal, no deben causar daño a los vehiculos en caso que pasen sobre ellos y no deben causar daño al pavimento existente.

Color: El color del cuerpo debe ser acorde con el color de la raya canalizadora del espacio delimitado.



Secretaría de Movilidad,
Dirección General de Planeación y Vialidad
Álvaro Obregón 269, piso 8,
Col. Roma, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06700.
Tel. 5209.9913 Ext. 1101 y 1308
semovi.df.gob.mx

DR. LUIS ENRIQUE FUENTES CORTIZO
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y VIALIDAD

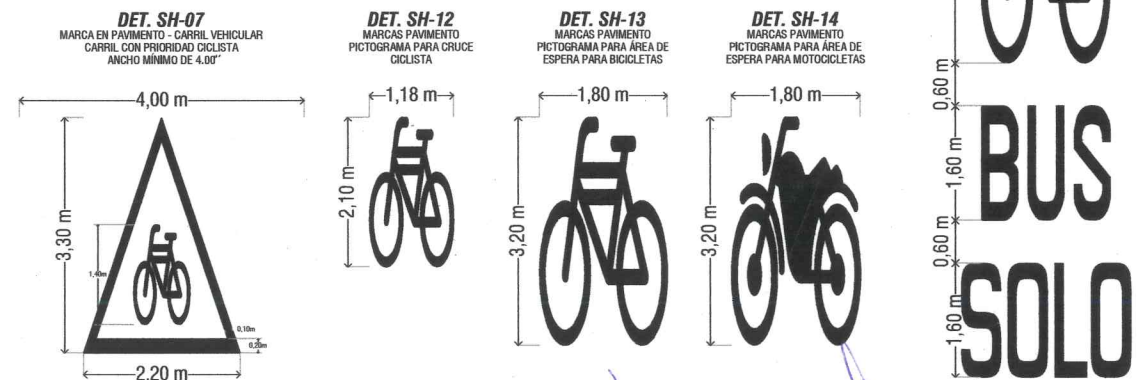
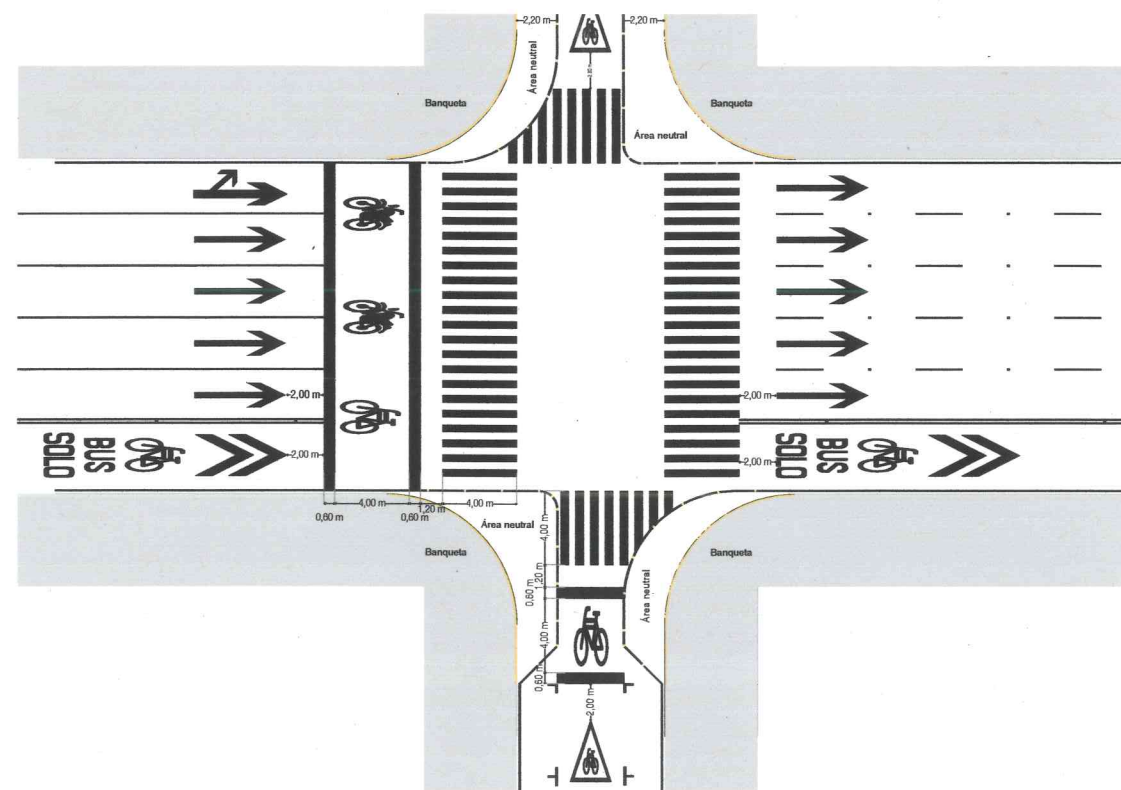
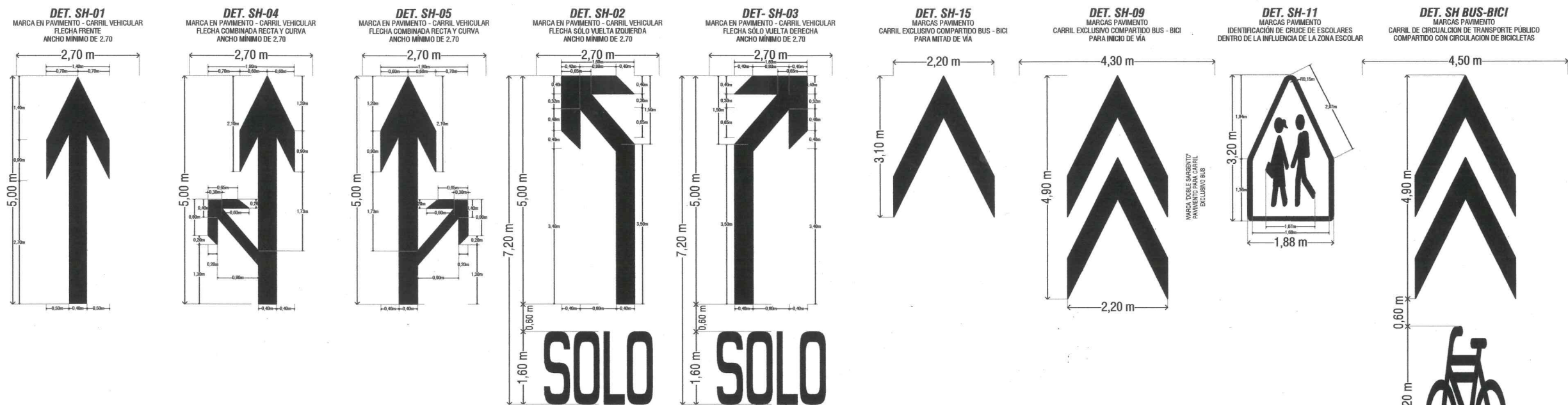
DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRANSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
SEÑALAMIENTO HORIZONTAL E IMPLEMENTACIÓN DE HITO FLEXIBLE
PARA DELIMITAR ÁREAS NEUTRALES

CONTENIDO: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE SEÑALAMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE HITOS FLEXIBLES EN ADECUACIONES GEOMÉTRICAS PARA ENCAUSAR FLUJOS VEHICULARES CON RAYAS CANALIZADORAS Y ZONAS NEUTRALES CORRESPONDIENTES AL PROYECTO DE "PASOS SEGUROS".	FECHA: ABRIL 2015
BOLETÍN: 20150413-SM-DGPV-LSH-VP-B-25-01	CLAVE: DCT-HITO-01



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO
190 años

BOLETÍN DE LINEAMIENTO
SIMBOLOS Y LEYENDAS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES PARA EL PROYECTO PASOS SEGUROS



Secretaría de Movilidad,
Dirección General de Planeación y Vialidad

Álvaro Obregón 269, piso 8,
Col. Roma, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06700.
Tel. 5209.9913 Ext. 1101 y 1306
semovi.df.gob.mx

ARQ. LUIS ENRIQUE FUENTES CORTIZO
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y VIALIDAD

SEÑALAMIENTO HORIZONTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO
SIMBOLOS Y LEYENDAS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES
PARA EL PROYECTO DE "PASOS SEGUROS"

CONTENIDO:
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE SEÑALAMIENTO HORIZONTAL: FLECHAS, LETRAS
Y SIMBOLOS IMPRESOS EN LA SUPERFICIE DE RODADURA PARA REGULAR EL USO
DE CARRILES

FECHA:
ABRIL 2015
CLAVE:

BOLETÍN:
20150415-SM-DGPV-LSH-VP-B-26-00

SH-MARCAS-00

BOLETÍN DE LINEAMIENTO
REDUCTOR DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS PRIMARIAS PARA EL PROGRAMA PASOS SEGUROS



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO
190 años

Uso: Controlan la velocidad de circulación de los vehículos a lo largo de ciertos tramos, al producir incomodidad en los ocupantes si circulan a velocidades superiores a aquellas para las que se diseña el dispositivo.

Dependiendo de la situación que se presente en la vía se puede optar por utilizar los siguientes reductores:

- Sinusoidal: De forma general se deben utilizar este tipo de reductores de velocidad en vías con velocidad permitida de hasta 50 km/h;
- Trapezoidal: Cuando existe un cruce peatonal o ciclista se debe optar por el tipo trapezoidal, para permitir que los usuarios realicen el cruce sobre una plataforma plana, preferentemente al nivel de la acera;

Ubicación: Se colocan sobre la superficie de rodadura de forma transversal al eje, en vías interurbanas y urbanas primarias o secundarias que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

- Intersecciones de vías secundarias donde no hay semáforos, que presentan un volumen igual o mayor a 500 vehículos/h, en al menos uno de los sentidos de circulación. En estos casos, los reductores de velocidad se ubican en la vía de mayor tránsito; así como en intersecciones en los que existe un volumen mínimo de 100 vehículos/h y en las que se justifique su instalación por alguna de las causas indicadas en los puntos subsecuentes;
- Vías con cruces peatonales sin semáforos, con un volumen mínimo de peatones que cruzan igual o mayor a 100 peatones/h;
- Tramos de vía con una pendiente mayor a 8% para asegurar que los vehículos no se aproximen a velocidad excesiva;
- Tramos de vía con tangentes o curvas pronunciadas. En curvas verticales deben tener un mínimo de distancia de visibilidad para lograr un frenado seguro por parte de los vehículos;
- Vías en las que se desee regular la velocidad hasta un límite máximo de 50 km/h;
- Vías con un máximo 10% de vehículos con más de dos ejes;
- En zonas escolares;
- En zonas 30; y
- En accesos a predios y vías internas de predios.

Forma y tamaño: Las dimensiones de cada tipo de reductor de velocidad y la distancia entre ellos se especifican de acuerdo a la Figura 1 y Tabla 1. Cuando se coloquen reductores de velocidad tipo trapezoidal en carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, la longitud de desarrollo deberá ser igual a la distancia entre los ejes extremos de los vehículos que circulen por dicho carril.

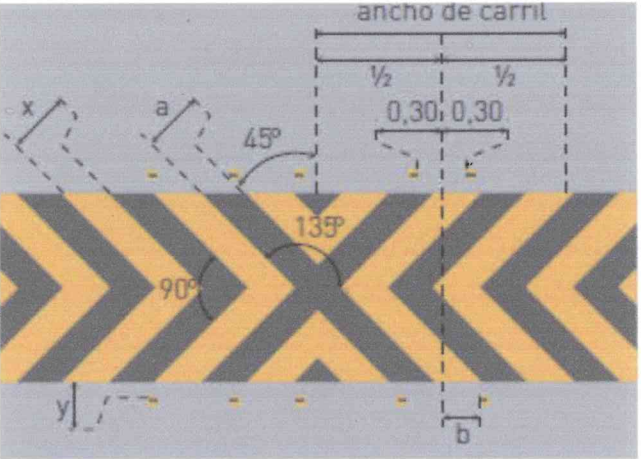
Fabricación e instalación: Para dispositivos fabricados en sitio se deberán seguir los procedimientos enunciados en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito vigente. Los dispositivos prefabricados deberán diseñarse con los mismos criterios empleados para los dispositivos fabricados en sitio, tomando en cuenta, además, la instalación del mismo. Debe verificarse que los procedimientos constructivos y de instalación empleados garanticen que los dispositivos prefabricados se mantengan correctamente en su posición, mientras adquieren resistencia los elementos de sujeción, fijación o conexiones colocadas en el lugar y durante toda su vida útil. Al detallarse éstas, deben preverse las tolerancias y holguras necesarias para la manufactura y el montaje del dispositivo. La calidad del material empleado, el correcto proceso de fabricación y el uso de los dispositivos son factores determinantes de la vida útil y la permanencia de ubicación de los mismos. El punto de unión con la guarnición debe tener una canaleta para el desagüe, de acuerdo al Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente. El material utilizado en la fabricación del dispositivo no deberá deformarse con el uso y deberá tener una resistencia de 250 kg/cm². Deberán estar adecuadamente integrados al pavimento para que no se desprendan.

Información adicional: Se debe añadir la marca M-15c Identificación de reductores de velocidad y la señal preventiva SP-41 a, c y d Reductor de velocidad, así como la señal restrictiva SR-9 Velocidad permitida, de acuerdo a los boletines 20150414-SM-DGPV-LSV-VP-B-26-00 y 20150414-SM-DGPV-LSH-VP-B-26-00.

VELOCIDAD DE DISEÑO	20 km/h	30 km/h	40 km/h	50 km/h
Características de los reductores de velocidad tipo sinusoidal				
Longitud del desarrollo (L)	3 m	4 m	6 m	9,50 m
Longitud total (LT)	3,40 m	4,80 m	7,20 m	12 m
Altura (h)	0,12 m	0,12 m	0,12 m	0,12 m
Distancia entre reductores de velocidad	30 m	50 m	75 m	100 m
Características de los reductores de velocidad tipo trapezoidal				
Longitud del desarrollo (LD)	4 m	4 m	4,60 m	5,20 m
Longitud de la rampa (LR)	0,70 m	1 m	2 m	2,50 m
Altura (h)*	0,10 m	0,10 m	0,12 m	0,12 m
Gradiente de la rampa	14%	10%	6%	5%

DIMENSIONES Y DISTANCIAS DE REDUCTORES DE VELOCIDAD DEACUERDO A VELOCIDADES DE DISEÑO

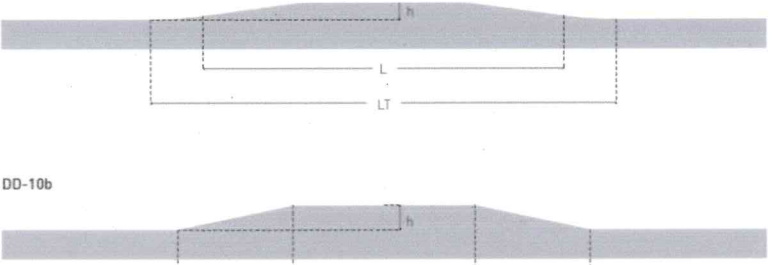
*Cuando la colocación del reductor de velocidad se encuentre junto a aceras con una luz de guarnición de más de 0,12 m, la altura se debe ajustar al nivel de acera; por lo tanto, el desarrollo de la rampa deberá ser mayor, manteniendo la gradiente indicada en la tabla.



SEÑALAMIENTO HORIZONTAL PARA REDUCTORES DE VELOCIDAD



SEÑALAMIENTO VERTICAL PARA REDUCTORES DE VELOCIDAD



CONFIGURACIONES GEOMETRICAS DE REDUCTORES DE VELOCIDAD DEACUERDO A VELOCIDADES DE DISEÑO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN Y VIALIDAD

Álvaro Obregón 269, piso 8,
Col. Roma, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06700.
Tel. 5209.9913 Ext. 1101 y 1308
semovi.df.gob.mx

ARG. LUIS ENRIQUE FUENTES CORTIZO
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y VIALIDAD

DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CONFIGURACIÓN GEOMÉTRICA Y SEÑALAMIENTO DE REDUCTORES DE VELOCIDAD PARA EL PROYECTO DE "PASOS SEGUROS"

CONTENIDO: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA CONFIGURACIÓN GEOMÉTRICA Y EL SEÑALAMIENTO HORIZONTAL Y VERTICAL DE REDUCTORES DE VELOCIDAD.	FECHA: ABRIL 2015
BOLETÍN: 20150415-SM-DGPV-LD-VP-B-27-00	CLAVE: SHV-REVOS-00

BOLETÍN DE LINEAMIENTOS PARA SEÑALAMIENTO VERTICAL PREVENTIVO Y RESTRICTIVO EN VÍAS URBANAS PRIMARIAS PARA EL PROGRAMA “PASOS SEGUROS”



Señales Preventivas

Forma: Generalmente, las señales preventivas son tableros cuadrados con las esquinas redondeadas y se colocan de forma diagonal, con excepción de la señal SP-33 Escolares.

Color: El color de fondo de las señales preventivas debe ser amarillo tránsito reflejante, según el patrón indicado en el capítulo 16 Materiales, excepto en la señal SP-33 Escolares, el cual debe ser verde limón fluorescente.

Tamaño: El tamaño de la señal dependerá de la jerarquía vial, de acuerdo a la Tabla 1, excepto la señal SP-33 Escolares, que siempre deberá tener las características conformes a una vía primaria.

Ubicación: Las señales preventivas son primordialmente para la protección del usuario que no está familiarizado con la vía por la cual circula, por lo que es muy importante que se preste especial atención a la ubicación anticipada de las señales, con excepción de la SP-41d Reductor de velocidad; ésta es la única que se puede ubicar en el lugar del riesgo.

La ubicación de la señal se determina con base en la velocidad de diseño de la vía o aquella establecida en el Reglamento de Tránsito, de acuerdo a la Tabla 2.

En vías urbanas, cuando sea necesario colocar una señal de otro tipo entre la preventiva y el riesgo, se debe colocar a la mitad de la distancia existente entre ambas, de acuerdo a la Figura 1. Si son dos señales, éstas deben colocarse en el primer y segundo tercio de la distancia entre la preventiva y el riesgo.

Cuando la distancia entre una señal preventiva y el inicio de riesgo sea igual o superior a 100 m, se debe colocar un tablero adicional que la indique. Si ésta es menor a un kilómetro, la indicación se da en múltiplos de 100 m; si es mayor, se coloca en kilómetros.

Todas las señales verticales bajas deben estar colocadas a 2,50 metros sobre el nivel de la acera y, de forma lateral, deben estar alejadas 0,40 metros del límite de la guarnición, de acuerdo a la Figura 2.

Tableros adicionales: El tamaño deberá ser de acuerdo a la Tabla 3. El fondo de los tableros adicionales debe ser color amarillo tránsito reflejante con símbolos, caracteres y filetes en negro, con excepción de la señal SP-B Horario, cuyo fondo debe ser verde limón fluorescente cuando se coloque con la señal SP-33 Escolares.

Actualización de señales: Las señales preventivas que deberán utilizarse están ilustradas en la Figura 3.

SEÑAL	FIGURA	TIPO DE ESPACIO		VELOCIDAD DE LA VÍA (km/h)	DIMENSIONES (m)*				
		Vía urbana	Vía interurbana		(X - X)	r	A	B	C
Preventiva		Áreas de circulación peatonal en espacios cerrados	No debe usarse	No aplica	0,30 x 0,30	0,02	0,01	0,02	0,005
		Estacionamiento / Áreas de conservación patrimonial	No debe usarse	≤ 30	0,45 x 0,45	0,03	0,015	0,03	0,0075
		Vías secundarias	Carretera con un carril por sentido de circulación, con ancho de arroyo vial de hasta 6,50 m	≤ 40	0,60 x 0,60	0,04	0,02	0,04	0,01
		Vías primarias	Carretera con un carril por sentido de circulación, con o sin carril adicional para el rebase, con ancho de arroyo vial mayor de 6,50 m	≤ 60	0,75 x 0,75	0,05	0,025	0,05	0,0125
		Vías de acceso controlado**	Carretera de dos o más carriles por sentido de circulación	≤ 90	0,90 x 0,90	0,06	0,03	0,06	0,015
		No debe usarse		> 90	1,20 x 1,20	0,08	0,04	0,08	0,02

*En casos especiales, las señales pueden ser de mayores o menores dimensiones, para lo cual se requiere un estudio de las características de operación de la vía que lo justifique; la autoridad competente determinará los requisitos para su elaboración.
**Se puede usar el tamaño inmediato inferior únicamente cuando existan limitaciones de espacio para la colocación de las señales.

X: Largo de la placa
r: Radio de redondeo de esquinas
A: Filete
B: Margen de separación entre el filete y el pictograma
C: Módulo de la retícula para el trazado de la señal

Tabla 1.

DISTANCIA DE RIESGO (d) POR TIPO DE VÍA*	VELOCIDAD DE LA VÍA (km/h)									
	≤ 30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Vía urbana (m)	20	30	40	50	75	100	120	-	-	-
Vía interurbana (m)	30	50	75	90	110	140	170	200	250	300

*Distancia en metros.

Tabla 2.

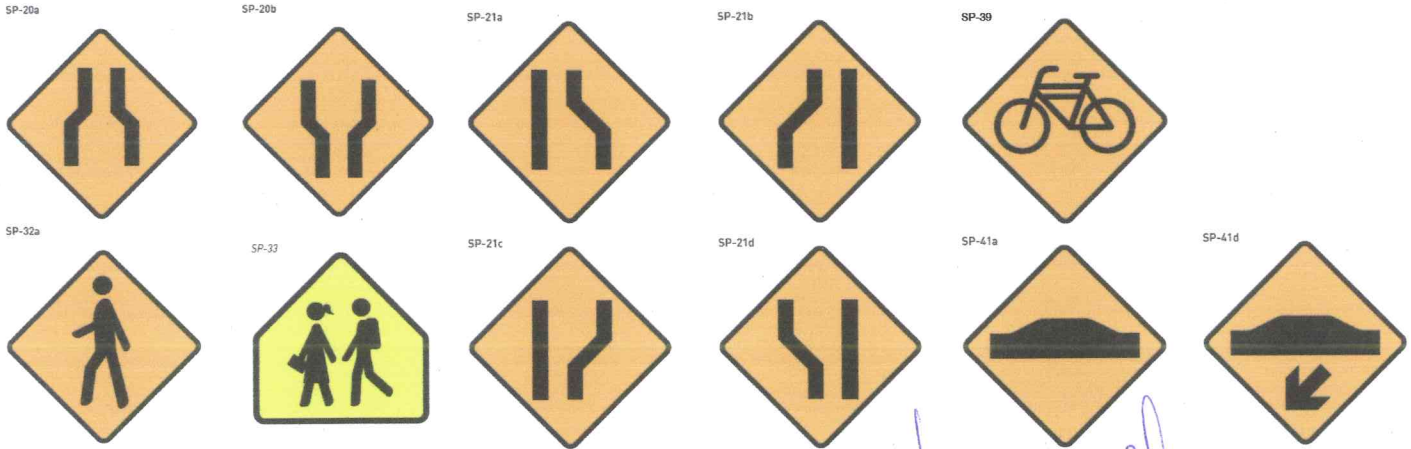


Figura 3.

SEÑAL	FIGURA	TAMAÑO SEÑAL PREVENTIVA (m)*	REGLONES DE LA LEYENDA	DIMENSIONES (m)*				
				(X - Y)	r	A	B	C
Tablero adicional de la señal preventiva		0,30 x 0,30	1	0,30 x 0,10				
			2	0,30 x 0,15	0,02	0,01	0,01	0,005
			3	0,30 x 0,20				
		0,45 x 0,45	1	0,45 x 0,15				
			2	0,45 x 0,225	0,03	0,015	0,015	0,0075
			3	0,45 x 0,30				
	0,60 x 0,60	1	0,60 x 0,20					
		2	0,60 x 0,30	0,04	0,02	0,02	0,01	
		3	0,60 x 0,40					
	0,75 x 0,75	1	0,75 x 0,25**					
		2	0,75 x 0,375**	0,05	0,025	0,025	0,0125	
		3	0,75 x 0,50**					
	0,90 x 0,90	1	0,90 x 0,30					
		2	0,90 x 0,45	0,06	0,03	0,03	0,015	
		3	0,90 x 0,60					
	1,20 x 1,20	1	1,20 x 0,40					
		2	1,20 x 0,60	0,08	0,04	0,04	0,02	
		3	1,20 x 0,80					

*El tamaño de los tableros adicionales será proporcional a la dimensión de la señal preventiva que acompaña. En casos especiales, las señales pueden ser de mayores o menores dimensiones, para lo cual se requiere un estudio de las características de operación de la vialidad que lo justifique; la autoridad competente determinará los requisitos para su elaboración.
**Esta dimensión se debe utilizar para tableros adicionales a la señal SP-33 Escolares.

X: Largo de la placa
Y: Alto de la placa
r: Radio de redondeo de esquinas
A: Filete
B: Margen de separación entre el filete y el pictograma o leyenda
C: Módulo de la retícula para el trazado de la señal

Tabla 3.

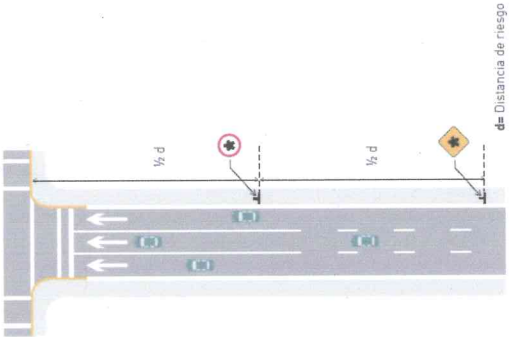


Figura 1.

Secretaría de Movilidad, Dirección General de Planeación y Vialidad

Álvaro Obregón 269, piso 10,
Col. Roma, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06700.
Tel. 5209.9913 Ext. 1326
semovi.df.gob.mx

DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
BOLETÍN PARA SEÑALAMIENTO VERTICAL PREVENTIVO Y RESTRICTIVO EN VÍAS PRIMARIAS URBANAS PARA EL PROGRAMA “PASOS SEGUROS”	
CONTENIDO: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA SEÑALAMIENTO VERTICAL PREVENTIVO	FECHA: ABRIL 2015
BOLETÍN: 20150415-SM-DGPV-LSV-VP-B-28-00	CLAVE: SV-1/2

BOLETÍN DE LINEAMIENTOS PARA SEÑALAMIENTO VERTICAL PREVENTIVO Y RESTRICTIVO EN VÍAS URBANAS PRIMARIAS PARA EL PROGRAMA “PASOS SEGUROS”



Señales Restrictivas

Forma: Generalmente, las señales restrictivas son tableros circulares, con excepción de las señales SR-6 Alto, SR-7a Ceda el paso, SR-7b Preferencia de paso y SR-7c Prioridad de uso. La señal circular podrá ser montada en una placa cuadrada para facilitar su instalación, cuando sea necesario.

Color: El color de fondo de las señales restrictivas debe ser blanco reflejante, según el patrón indicado en el capítulo 16 Materiales, excepto en la señal SR-6 Alto, en la cual debe ser rojo reflejante. Para el anillo perimetral y franja diagonal, se debe usar el color rojo reflejante.

Los símbolos, caracteres y filetes deben ser negros, con excepción de la señal SR-6 Alto.

Tamaño: El tamaño de la señal dependerá de la jerarquía vial, de acuerdo a la Tabla 1.

Ubicación: Las señales restrictivas se colocan en el punto de inicio del tramo en el cual aplica la orden indicada. En el caso de la señal SR-9 Velocidad permitida, la reducción de la velocidad se debe hacer de forma gradual, por lo que se deben colocar las placas consecutivas cada 200 m, en las cuales se indique una velocidad máxima con diferencia de 20 km/h. En cada poste se debe instalar un máximo de dos señales restrictivas. Cuando existan situaciones con más de dos restricciones o prohibiciones.

En vías urbanas, cuando sea necesario colocar una señal de otro tipo entre la preventiva y el riesgo, se debe colocar a la mitad de la distancia existente entre ambas, de acuerdo a la Figura 1. Si son dos señales, éstas deben colocarse en el primer y segundo tercio de la distancia entre la preventiva y el riesgo.

Cuando la distancia entre una señal preventiva y el inicio de riesgo sea igual o superior a 100 m, se debe colocar un tablero adicional que la indique. Si ésta es menor a un kilómetro, la indicación se da en múltiplos de 100 m; si es mayor, se coloca en kilómetros.

Todas las señales verticales bajas deben estar colocadas a 2,50 metros sobre el nivel de la acera y, de forma lateral, deben estar alejadas 0,40 metros del límite de la guarnición, de acuerdo a la Figura 2.

Tableros adicionales: El tamaño deberá ser de acuerdo a la Tabla 2. El color de fondo de los tableros adicionales debe ser blanco reflejante con los símbolos, caracteres y filetes en negro, con excepción de la señal SR-A Paso uno por uno, cuyo fondo debe ser rojo reflejante con caracteres y filetes en blanco reflejante.

Actualización de señales: Las señales restrictivas que deberán utilizarse están ilustradas en la Figura 3.

SEÑAL	FIGURA	TIPO DE ESPACIO		VELOCIDAD DE LA VÍA (km/h)	DIMENSIONES (m)*				
		Vía urbana	Vía interurbana		(X)	A	B	C	D
Restrictiva		Áreas de circulación peatonal en espacios cerrados	No debe usarse	No aplica	0,30	0,03	0,02	0,005	0,03
		Estacionamiento / Áreas de conservación patrimonial	No debe usarse	≤ 30	0,45	0,045	0,03	0,0075	0,045
		Vías secundarias	Carretera con un carril por sentido de circulación, con ancho de arroyo vial de hasta 6,50 m	≤ 40	0,60	0,06	0,04	0,01	0,06
		Vías primarias	Carretera con un carril por sentido de circulación, con o sin carril adicional para el rebase, con ancho de arroyo vial mayor a 6,50 m	≤ 60	0,75	0,075	0,05	0,0125	0,075
		Vías de acceso controlado**	Carretera de dos o más carriles por sentido de circulación	≤ 90	0,90	0,09	0,06	0,015	0,09
		No debe usarse		> 90	1,20	0,12	0,08	0,02	0,12

*En casos especiales, las señales pueden ser de mayores o menores dimensiones, para lo cual se requiere un estudio de las características de operación de la vía que lo justifique; la autoridad competente determinará los requisitos para su elaboración.
**Se puede usar el tamaño inmediato inferior, únicamente cuando existan limitaciones de espacio para la colocación de las señales.
X: Diámetro de la placa
A: Ancho del anillo perimetral
B: Margen de separación entre el anillo perimetral y el pictograma
C: Módulo de la retícula para el trazado de la señal
D: Ancho de la franja diagonal

Tabla 1.

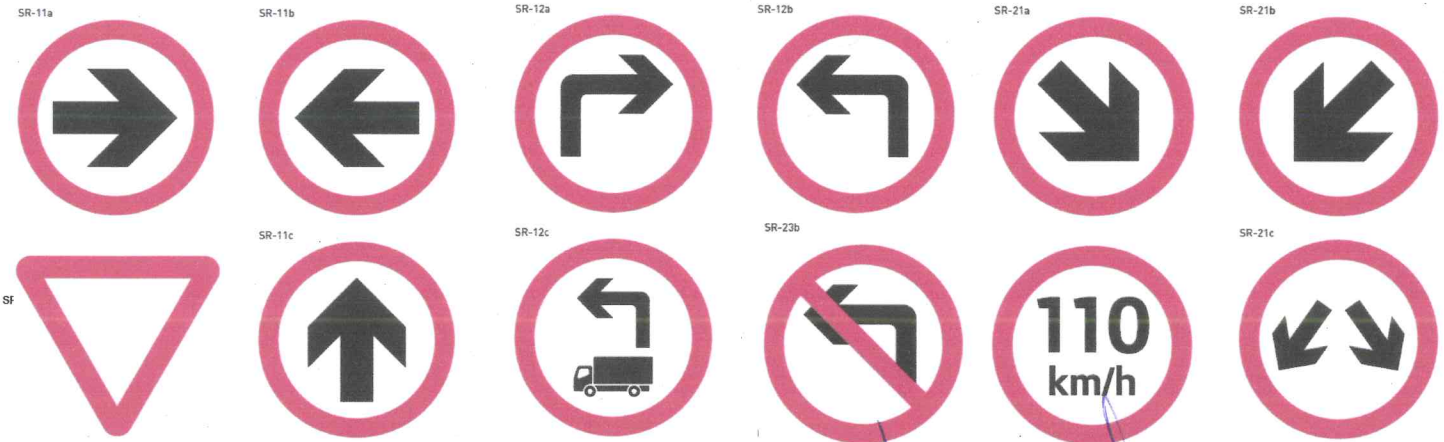


Figura 3.

SEÑAL	FIGURA	TAMAÑO SEÑAL PREVENTIVA (m)*	REGLONES DE LA LEYENDA	DIMENSIONES (m)**				
				(X - Y)	r	A	B	C
Tablero adicional de la señal preventiva		0,30 x 0,30	1	0,30 x 0,10	0,02	0,01	0,01	0,005
			2	0,30 x 0,15				
			3	0,30 x 0,20				
		0,45 x 0,45	1	0,45 x 0,15	0,03	0,015	0,015	0,0075
			2	0,45 x 0,225				
			3	0,45 x 0,30				
		0,60 x 0,60	1	0,60 x 0,20	0,04	0,02	0,02	0,01
			2	0,60 x 0,30				
			3	0,60 x 0,40				
		0,75 x 0,75	1	0,75 x 0,25**	0,05	0,025	0,025	0,0125
			2	0,75 x 0,375**				
			3	0,75 x 0,50**				
		0,90 x 0,90	1	0,90 x 0,30	0,06	0,03	0,03	0,015
			2	0,90 x 0,45				
			3	0,90 x 0,60				
		1,20 x 1,20	1	1,20 x 0,40	0,08	0,04	0,04	0,02
			2	1,20 x 0,60				
			3	1,20 x 0,80				

*El tamaño de los tableros adicionales será proporcional a la dimensión de la señal preventiva que acompaña. En casos especiales, las señales pueden ser de mayores o menores dimensiones, para lo cual se requiere un estudio de las características de operación de la vialidad que lo justifique; la autoridad competente determinará los requisitos para su elaboración.
**Esta dimensión se debe utilizar para tableros adicionales a la señal SR-33 Escaleras.

X: Largo de la placa
Y: Alto de la placa
r: Radio de redondeo de esquinas
A: Filete
B: Margen de separación entre el filete y el pictograma o leyenda
C: Módulo de la retícula para el trazado de la señal

Tabla 2.

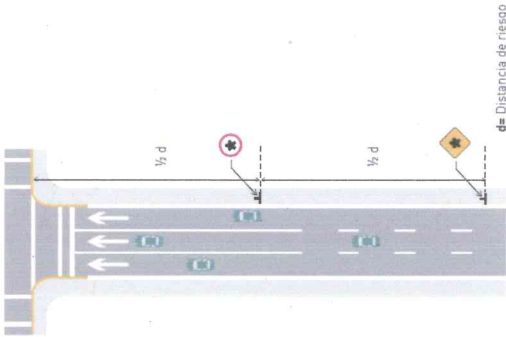


Figura 1.

SEMOVI
Secretaría de Movilidad, Dirección General de Planeación y Vialidad
Alvaro Obregón 269, piso 10,
Col. Roma, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06700.
Tel. 5209.9913 Ext. 1326
semovi.df.gob.mx

ARQ. JUAN ENRIQUE FUENTES CORTIZO
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y VIALIDAD

DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRANSITO DE LA CIUDAD DE MEXICO	
BOLETIN PARA SEÑALAMIENTO VERTICAL PREVENTIVO Y RESTRICTIVO EN VÍAS PRIMARIAS URBANAS PARA EL PROGRAMA "PASOS SEGUROS"	
CONTENIDO: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA SEÑALAMIENTO VERTICAL RESTRICTIVO	FECHA: ABRIL 2015
BOLEÍN: 20150415-SM-DGPV-LSV-VP-B-28-00	CLAVE: SV-2/2