



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 8 numeral 8 de la Ley No. 1437 del 18 de enero de 2011, se publica el proyecto de resolución *“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”* del día 01 de julio de 2020 al 15 de julio de 2020 en la página web de la entidad [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co), con el fin que sea conocido y se presenten observaciones, opiniones, sugerencias o propuestas alternativas al contenido del mismo al siguiente correo electrónico:

[aariza@mintransporte.gov.co](mailto:aariza@mintransporte.gov.co)



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

**LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y EL DIRECTOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE  
SEGURIDAD VIAL**

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, modificado por el Decreto Ley 2106 de 2019 y numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, numeral 4.8 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, y

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, establece que *“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”*.

Que las principales limitaciones al derecho a la circulación se encuentran consagradas en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, norma que establece *“la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito”*.

Que el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, establece que las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito.

Que los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito son considerados como “cámaras salvavidas” en tanto, además de ser un instrumento de control del cumplimiento de las normas al tránsito, son sistemas que han tenido un impacto positivo a nivel mundial en el comportamiento de los actores en las vías, cuando la ciudadanía interioriza las razones que justifican la ley y las consecuencias de no acatarla (Global Status Report On Road Safety, 2015).

Que con anterioridad a la vigencia del Decreto Ley 2106 de 2019, el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, ordenó al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, definir los criterios técnicos para la instalación y puesta en operación de los medios técnicos o tecnológicos que se utilicen para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Que en virtud de dicho mandato, el Ministerio de Transporte, en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, expidieron la Resolución 718 de 2018, con el objeto de establecer la reglamentación de los criterios técnicos para la instalación y/u operación de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

Que el citado artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 fue modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 “por medio del cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública”, así:

*"Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

*Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

*Parágrafo: Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento. (...)"*

Que en el trámite que adelantado para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, intervienen varias entidades, por lo cual es necesario establecer actuaciones coordinadas y, en lo posible, disponer de herramientas interoperables que puedan ser utilizadas por todos los interesados.

Que se deben facilitar canales de comunicación y de consulta pública para los ciudadanos, que permitan conocer el momento en que las autoridades de tránsito inician la operación de este tipo de sistemas y ayudas tecnológicas en su respectiva jurisdicción.

Que en ese sentido, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial buscan que las autoridades de tránsito, como la ciudadanía en general, comprendan que el objetivo primordial de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito es reducir las víctimas fatales y no fatales de siniestros viales en Colombia, cumpliendo con el fin primordial de la Ley 1843 del 2017 y de la política nacional de seguridad vial, definida en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

Quede acuerdo con el Informe Técnico presentado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV con radicando No. 2020303030199612 de 2020, se identificaron aspectos a fortalecer frente a las



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

disposiciones de la Resolución 718 de 2018, entre las cuales se encuentran las siguientes: *“establecer lineamientos generales en materia de señalización, aclarar y fortalecer aspectos asociados al seguimiento y control, maximizar uso del sistema de información y establecer límites a los tiempos de respuesta.”*

Que por lo anterior, se requiere (i) orientar los criterios técnicos para la autorización de instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito - SAST, con fin de garantizar mejores estándares de seguridad vial en el territorio colombiano, y (ii) actualizar la competencia en cabeza de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como entidad responsable de efectuar la autorización de los mencionados sistemas en el país, de conformidad con lo establecido en artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019.

Que por lo anterior, la Viceministra de Transporte solicitó la expedición del respectivo acto administrativo mediante memorando No. 20201010035513 de 2020.

Que en virtud de lo señalado en el numeral 2 del artículo 1 de la Ley 962 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, se sometió a consideración del Departamento Administrativo de la Función Pública, el presente acto administrativo adjuntando la manifestación de impacto regulatorio, quien mediante oficio rindió el siguiente XXXXX

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Mediante memorando el Viceministerio de Transporte certifico que XXXXXXXXXXXX

Que la Oficina Asesora de Jurídica conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**Capítulo I**  
**Disposiciones generales**

**Artículo 1. Objeto.** La presente resolución tiene por objeto reglamentar los criterios técnicos en



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** La presente Resolución es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, instalen y operen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

**Artículo 3. Definiciones.** Para la aplicación de la presente Resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a) **Agente de tránsito:** Aquel empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en la respectiva jurisdicción.
- b) **Detección electrónica:** Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata.
- c) **Control en vía apoyado en dispositivos manuales:** Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010.
- d) **Control aéreo:** Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo.
- e) **Dispositivo de instalación fija:** Equipo instalado en una infraestructura fija de una vía, tales como señales de tránsito, postes, puentes y demás elementos de la vía.
- f) **Dispositivo de instalación móvil:** Equipo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.
- g) **Dispositivo automático:** Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

- h) Dispositivo semiautomático:** Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.
- i) Dispositivo manual:** Dispositivo electrónico operado manualmente en todas las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.
- j) Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (en adelante SAST):** Dispositivos electrónicos que permiten indicar con precisión la identificación de un vehículo o un conductor, los cuales serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos.
- k) Sistema de Información de los SAST:** Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.
- l) Ubicación Geográfica:** Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial.
- m) Validación del comparendo:** Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo.

**Capítulo II**  
**Criterios de instalación**

**Artículo 4. Criterios técnicos para la instalación de los SAST.** Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:

- a) Siniestralidad:** Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público.
- b) Prevención:** Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

- c) **Infracciones:** Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.

**Parágrafo.** La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos, se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 60 días siguientes a la expedición de la presente Resolución.

**Artículo 5. Ubicación de los dispositivos.** Los SAST solo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea.

**Artículo 6. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST.** Para obtener la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar, deberá seguir el siguiente procedimiento.

- a) **Solicitud de autorización:** La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar los SAST deberá presentar la solicitud de autorización al sistema de información que la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponga para la radicación y cargue de la información requerida, incluyendo la información contenida en el anexo número 1 de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta.
- b) **Plazo para la autorización:** La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir de la fecha de registro arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.
- c) **Requerimientos:** Las autoridades de tránsito solicitantes de la autorización, deberán realizar los ajustes requeridos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al requerimiento. Durante este periodo se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En caso de no aportar la información en los términos solicitados o que nuevamente se presente requerimientos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ésta lo requerirá por una última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

- d) **Rechazo:** En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane el requerimiento efectuado por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, la Agencia Nacional de Seguridad Vial rechazará la solicitud, sin que esto impida que la autoridad de tránsito pueda presentarla nuevamente.
- e) **Comunicación:** La autorización o negación de la instalación de los SAST será comunicada a la autoridad de tránsito solicitante, a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud.
- f) **Información al público:** Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.

**Capítulo III**  
**Criterios de operación**

**Artículo 7. Criterios técnicos para la operación de los SAST.** Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST el solicitante deberá contar con la documentación que permita acreditar que los SAST a instalar cumplen con los siguientes criterios técnicos:

- a) **Viabilidad en el uso de infraestructura:** El solicitante deberá contar con el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial. El documento que acredite dicho permiso debe adjuntarse por parte de la autoridad de tránsito respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.  
  
Este documento será validado por la entidad administradora de la infraestructura vial respectiva, a través del mismo sistema, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al día en que el solicitante adjuntó el documento en el sistema de información. En caso de no obtenerse dicha validación, no se podrá iniciar la operación de los SAST.
- b) **Calibración:** Los equipos deberán estar calibrados. Para acreditar dicha calibración, se deberá adjuntar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.
- c) **Set pruebas de software:** Los SASTS deberán contar con un set de pruebas de software en los que se certifique la seguridad y confiabilidad de los equipos a operar, acuerdo con el tipo de





**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

infracción de tránsito y demás datos requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad, emitidos por el fabricante o el operador del equipo. La documentación que acredite el cumplimiento de este requisito deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

- d) **Señalización:** Soportes o evidencias tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización. Esta evidencia deberá adjuntarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el anexo número 2 de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta, y se enmarca en lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1.** La información contenida en el literal b) del presente artículo, deberá mantenerse actualizada, en aquellos casos en que el respectivo documento tenga una validez inferior a la vigencia de la autorización de instalación de los SAST. Con relación a los literales c) y d) sólo se actualizará la información en aquellos casos en que se efectúen cambios a los equipos o a la señalización, respectivamente.

**Parágrafo 2.** El solicitante deberá incluir en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha en que inicie la operación efectiva de los SAST así como la demás documentación con ésta relacionada. En caso de no incluirse, dicho SAST no podrá iniciar operación.

**Parágrafo 3.** La documentación que acredite el cumplimiento de los criterios establecidos en el presente artículo podrá requerirse en cualquier momento a la autoridad de tránsito respectiva, por parte de la Superintendencia de Transporte en el ejercicio de sus competencias.

**Parágrafo 4.** Hasta tanto el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial permita la recepción de la documentación referida en el presente artículo, la entidad deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta.

**Artículo 8. Mantenimiento.** Los SAST deberán contar con los procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser trazables en las bitácoras de los equipos que deberá llevar el operador.

**Artículo 9. Señalización.** Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, “*por la cual se adopta el manual de Señalización Vial -Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia*”, o la norma que la adicione, modifique o sustituya y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos en el Anexo 2, que hace parte integral de la



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

presente Resolución.

**Artículo 10. Control a las autoridades de tránsito.** La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus competencias, verificará periódicamente el cumplimiento de los criterios técnicos definidos en la presente Resolución por parte de los organismos de tránsito, tanto para la instalación como para la operación de SAST. En el evento de encontrar presuntos incumplimientos, podrá iniciar las investigaciones correspondientes, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.

**Parágrafo 1.** La Superintendencia de Transporte reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las sanciones que se hayan impuesto a las autoridades de tránsito, en materia de suspensión de la operación de los SAST.

**Parágrafo 2.** Hasta tanto se garantice la conectividad de la Superintendencia de Transporte al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, esta última deberá disponer de un mecanismo virtual para que dicha Superintendencia pueda efectuar consultas y reportes.

**Capítulo IV**  
**Disposiciones finales**

**Artículo 11. Indicadores de Seguridad Vial.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará los indicadores anuales de seguridad vial que deberán utilizarse para el seguimiento al comportamiento de las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.

**Artículo 12. Vigencia de la autorización.** Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración cinco (5) años, contados a partir la fecha de su otorgamiento.

**Parágrafo.** Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la información requerida para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.

Hasta tanto el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial permita el reporte de información referido en el presente parágrafo, la entidad deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta.

**Artículo 13. Modificaciones.** Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial.

**Parágrafo.** En todo caso, los ajustes aquí referidos no modificarán el plazo previsto para la vigencia de la autorización inicial.

**Artículo 14. Validación del comparendo.** La validación del comparendo, a la que hace referencia el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, deberá realizarse, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción.

**Artículo 15. Vigencia.** La presente Resolución rige a partir del 20 de agosto de 2020 y deroga la Resolución 718 de 2018.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**  
Ministra de Transporte

**LUIS FELIPE LOTA**  
Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

**Revisó:** Carmen Ligia Valderrama Rojas - Viceministra de Transporte  
Pablo Augusto Alfonso Carrillo – Jefe Oficina Asesora de Jurídica  
María del Rosario Oviedo Rojas – Asesora del Despacho de la Viceministra de Transporte  
Claudia Patricia Roa Orjuela – Asesora Oficina Asesora de Jurídica  
María del Pilar Uribe Pontón – Coordinadora del Grupo de Regulación  
María Angélica Avendaño Ortégón - Jefe Oficina Jurídica. Agencia Nacional de Seguridad Vial  
Oscar Julián Gómez Cortés- Director de Infraestructura y Vehículos. Agencia Nacional de Seguridad Vial

**Proyectó:** Cristina Muñoz - Abogada Dirección de Infraestructura y Vehículos - Agencia Nacional de Seguridad Vial  
William Pedraza- Ingeniero Dirección de Infraestructura y Vehículos - Agencia Nacional de Seguridad Vial



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

**ANEXO NÚMERO 1.**

**INFORMACIÓN DE LA SOLICITUD**

1. **Alcance**

Identificar los objetivos generales del SAST a lo largo de su operación, basados en el mejoramiento de la seguridad vial de la zona de influencia y la disminución de los riesgos latentes que se presenten allí incluyendo de forma general las medidas a realizar durante la operación del sistema o medio tecnológico.
2. **Justificación**

Describir las razones por las cuales se pretende instalar y/u operar el SAST de acuerdo con el Plan de Seguridad Vial del respectivo municipio y otros planes, políticas o programas afines del municipio, definidos según criterios de seguridad vial, indicar el interés que persigue la instalación del dispositivo, y los beneficios que traerá el proyecto tanto en la zona de influencia como en el municipio.
3. **Descripción general del proyecto:**
  - a) **Autoridad de Tránsito**

Indicar el nombre de la autoridad de tránsito solicitante y decreto de posesión del funcionario que ejerza como autoridad de tránsito.
  - b) **Identificación**

Indicar municipio y departamento donde se ubicará SAST.
  - c) **Localización**

Indicar la dirección y/o ruta nacional - tramo (código de la vía), y punto de referencia (PR) del lugar donde se ubicará el SAST. Adicionalmente, deberá presentarse un archivo digital geográfico con la ubicación exacta del punto donde se pretendan instalar los SAST, en formato SHAPEFILE, KML, KMZ, GDB



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

(geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades. El sistema de coordenadas debe ser MAGNA SIRGAS según la Resolución 068 de 2005 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

d) Jurisdicción

Indicar la jurisdicción (nacional, departamental, municipal, distrital, Área metropolitana) y certificación suscrita por la autoridad de tránsito del punto donde se ubica el SAST indicando que se encuentra dentro de su jurisdicción.

e) Características de la zona (urbana, rural, suburbana, expansión), usos (residencial, comercial, institucional, industrial, etc.)

Indicar la zona (urbana, rural, suburbana, expansión) y el uso del suelo (residencial, comercial, institucional, entre otros) y certificación de planeación indicando la zona y el uso del suelo según el Plan de Ordenamiento Territorial.

f) Descripción de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas)

Realizar el análisis de todos los usuarios que circulan por la zona de influencia, incluyendo volúmenes de tránsito, velocidades y otras variables que se consideren representativas y necesarias en seguridad vial acerca del comportamiento y la circulación de dichos usuarios.

g) Características de la infraestructura

Indicar las características geométricas de la infraestructura vial (número de calzadas, número de carriles, ancho de calzada, sentido, separador, berma derecha e izquierda, pendiente máxima, entre otros); tipo de vía: ya sea primaria, secundaria, terciaria, autopista, arteria, colectora, local, entre otros. Certificación del tipo de vía según el Plan de



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

Ordenamiento Territorial.

- |  |   |
|--|---|
| h) Características del SAST  | Indicar el tipo de tecnología del equipo, operación del equipo ya sea automática o semiautomática, tipo de instalación, sentido de detección, alcance o radio de detección, tipo de detección de la placa ya sea trasera o delantera, entre otros).   |
| i) Características de la zona de influencia  | Indicar el área de influencia directa del SAST donde existe una afectación directa a los usuarios viales de acuerdo con las intervenciones que se realicen y la señalización asociada al SAST. La definición de la zona de influencia se hará siguiendo los pasos de la Guía Metodológica.  |
| j) Presentación del proyecto SAST: Medidas para reducir los riesgos de siniestralidad encontrados en los que se incluirán los SAST, la señalización y demás medidas complementarias. | Describir las medidas incluidas en el SAST y demás medidas complementarias a utilizar para la reducción de los riesgos encontrados.   |
| k) Señalización (informativa preventiva, reglamentaria e informativa) asociada al SAST   | Archivo digital geográfico con la ubicación de la señalización informativa SI-27 y demás señalización preventiva, reglamentaria e informativa, ya sea vertical y horizontal según las infracciones que pretenda detectar el SAST, en formato SHAPEFILE, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades. El sistema de coordenadas debe ser MAGNA SIRGAS según la Resolución 068 de 2005 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la norma que la modifique, adicione o sustituya. |
| l) Fiscalización: Se indicarán los códigos de infracción que la Autoridad de Tránsito detectará con cada SAST.   | Texto diligenciado en la plataforma indicando los códigos de infracción que detectarán los SAST.  |



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

- m) Evaluación de la velocidad: Estudios y análisis técnicos para establecer la velocidad máxima permitida de conformidad con las metodologías existentes.  
\*(Es requisito para los SAST que van a detectar y sancionar infracciones relacionadas con exceso de velocidad).
- Estudio en el cual la Autoridad de Tránsito presente los análisis de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía para determinar la velocidad máxima permitida en la zona de influencia según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y posteriormente, determinar la velocidad de fiscalización, la cual debe ser consistente con la velocidad máxima permitida.

**4. Antecedentes**

- a) Evidenciar que la implementación los SAST hacen parte de las acciones del Plan Local de Seguridad Vial - PLSV (se debe anexar el PLSV vigente adoptado por la administración, como soporte de lo enunciado).
- Plan Local de Seguridad Vial vigente adoptado por la administración y texto diligenciado de los apartes relacionados con la implementación de los SAST.
- b) Certificación de la autoridad de tránsito de la existencia de un cuerpo de agentes de tránsito capacitados de conformidad con lo establecido en el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
- Indicar el listado de agentes para la validación de las presuntas infracciones y certifique que dichos agentes se encuentren capacitados de conformidad con lo establecido en el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017.

**5. Criterios relacionados con seguridad vial**

- a) Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando implicado un vehículo en una vía. El análisis del criterio de siniestralidad se presenta en la zona de influencia del SAST siguiendo la metodología
- Identificar el o los puntos críticos de siniestralidad según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros según el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) dentro de la zona de influencia. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes según la gravedad del



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

descrita en la Guía Metodológica.

Nota: Siempre deberá realizarse y registrarse en el sistema de información el análisis de la siniestralidad de la zona de influencia del SAST

- b) Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST.

Nota: En caso de no existir información de la siniestralidad se podrá realizar la evaluación del criterio de prevención.

- c) Infracciones: Estadísticas de infracciones elaboradas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.

Nota: En caso de no existir información de la siniestralidad se podrá realizar la evaluación del criterio de infracciones.

choque: Con muertos, con heridos o solo daños. Los datos de las estadísticas se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) de la base de datos del sistema RUNT.

Identificar, analizar y valorar del nivel de riesgo en términos de seguridad vial de la zona de influencia según el procedimiento establecido en la Guía de Auditorías e Inspecciones de seguridad vial vigente. Este documento debe contener el registro y toma de información relevante para el análisis de riesgo (la cual debe ser consistente con la información registrada en el ítem de descripción general del proyecto) e incluir las evidencias y hallazgos detectados para el análisis de riesgo arrojado.

Identificar el o los puntos de infracciones de tránsito según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial dentro de la zona de influencia.

Las estadísticas deberán reportarse mes a mes, se presentarán para la zona de influencia y periodo de tiempo definidos en la Guía Metodológica y serán comparados con la información consignada en el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT). La gestión administrativa asociada al historial de cada una de las infracciones, como parte de la estadística a valorar y reportada en el SIMIT, debe indicar el estado de cartera de los comparendos (pagados/no pagados).

6. **Indicadores:** En las cuales se establecerá Reportar la información de la línea base y





La movilidad  
es de todos

Mintransporte

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

los indicadores y la línea base de estos, que permitan hacer el seguimiento a cada uno de los SAST. (Siniestralidad, Cobro, Infracciones)

reportar mes a mes los indicadores de seguimiento (Número de siniestros, Accidente Equivalente, Número de infracciones impuestas, Número de infracciones pagadas) de los SAST en la zona de influencia.



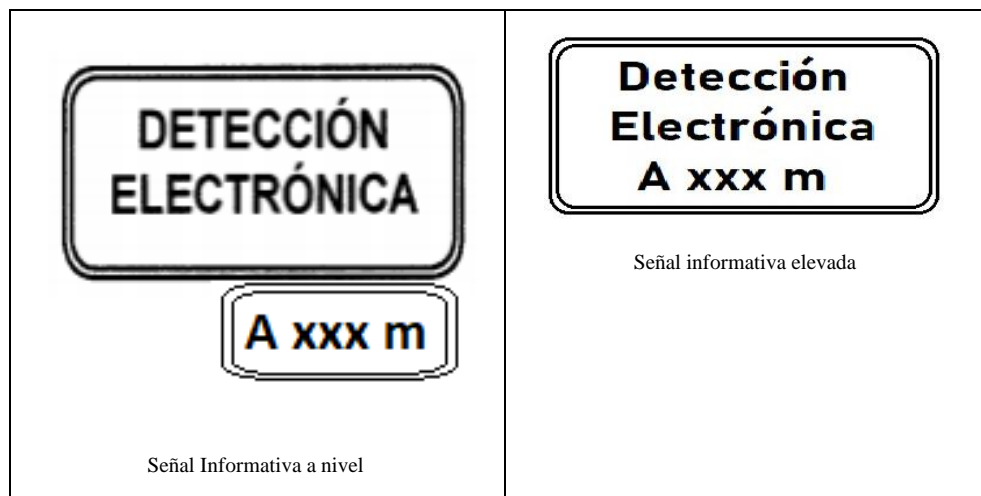
**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

**ANEXO NÚMERO 2**

**REQUERIMIENTOS MÍNIMOS DE LA SEÑALIZACIÓN PARA DISEÑO, INSTALACIÓN  
Y OPERACIÓN DE LOS SAST**

Se deberán implementar señales visibles informativas tipo SI-27 que informen que es una zona vigilada por SAST e indicar la distancia desde la señal hasta el inicio de la detección electrónica, tanto para señales informativas a nivel como elevadas, de acuerdo a la siguiente gráfica.



En cuanto al tamaño de las letras de las señales informativas SI-27 que informen de la detección electrónica de presuntas infracciones de tránsito, se deberá escoger el tamaño máximo que resulta entre la tabla 2.4.1 del referido Manual de Señalización y de la siguiente tabla:

**TABLA NÚMERO 1**

TIPO DE VÍA	ALTURA MÍNIMA DE LETRA (cm) SEÑAL SI-27 "DETECCIÓN ELECTRÓNICA"	
	SEÑALES ELEVADAS	SEÑALES A NIVEL
Vía nacional primaria o secundaria doble calzada	35	20
Vía nacional primaria una calzada bidireccional	25	15
Vía secundaria o departamental una calzada bidireccional	25	15
Carreteables o terciarias	N.A	12.5
Vía troncal o autopistas	35	20
Vía arterial o principal	25	15
Vías secundarias o colectoras	20	12.5
Vías locales u ordinarias	20	12.5



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

**TABLA NÚMERO 2**

Tipo de vía De acuerdo al CNT y Resolución 744 del 4 de marzo de 2009	Informativa SI-27 (sobre la existencia de SAST en la vía)	Preventiva	Reglamentari a	Marcas Viales	Señales de mensaje variable (SMV)
<b>Dentro del perímetro urbano</b>					
-Vía troncal -Autopistas	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal por sentido de circulación entre 300 y 400 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección.(Ver nota 7 y 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación entre 100 y 200 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección.</li><li>Obligatorio ubicar señales SI-27 en ambos costados de la calzada para calzadas de 3 o más carriles por sentido de circulación para todas las señales indicadas anteriormente.</li><li>Si el espacio es limitado para ubicar señalización en ambos costados de la calzada, obligatorio usar señales elevadas</li><li>Opcional: Señalización elevada tipo bandera o pasavía (Reemplazando las señales más alejadas).</li></ul>	La señalización correspondiente a las condiciones existentes en la vía.	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción está expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias. Obligatoria cuando no sea posible la instalación de la señalización vertical, salvo que se trate de una prohibición expresa que no exige señalización de acuerdo con el artículo 112 del CNT.  Opcional para complementar otro tipo de señalización.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada de conformidad con los diseños establecidos en cada lugar. Nota: Para señalización SI-27 “Detección electrónica”, solo se podrá reemplazar la señal más alejada de la zona de detección.
-Arterias -Principales	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal por sentido de circulación entre 300 y 400 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 7 y 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación entre 100 y 200 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección.</li></ul>	La señalización correspondiente a las condiciones existentes en la vía.	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción está expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias. Obligatoria cuando no sea posible la instalación de la señalización vertical, salvo que se trate de una prohibición expresa que no exige señalización de acuerdo con lo establecido en el	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada de conformidad con los diseños establecidos en cada lugar. Nota: Para señalización SI-27 “Detección electrónica”, solo se podrá reemplazar la señal más alejada de la zona de detección.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

Tipo de vía De acuerdo al CNT y Resolución 744 del 4 de marzo de 2009	Informativa SI-27 (sobre la existencia de SAST en la vía)	Preventiva	Reglamentaria	Marcas Viales	Señales de mensaje variable (SMV)
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Obligatorio ubicar señales SI-27 en ambos costados de la calzada para calzadas de 3 o más carriles por sentido de circulación para todas las señales indicadas anteriormente.</li><li>• Si el espacio es limitado para ubicar señalización en ambos costados de la calzada, obligatorio usar señales elevadas.</li><li>• Opcional: Señalización elevada tipo bandera o pasavía (Reemplazando las señales más alejadas).</li></ul>		onal).	artículo 112 del CNT.  Opcional para complementar otro tipo de señalización.	
-Secundarias -Colectoras	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una (1) señal por sentido de circulación entre 100 y 200 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 7 y 8)</li><li>• Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección (Ver nota 8)</li><li>• Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección.</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción esta expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias Ejemplo: Demarcación zona escolar. Opcional para complementar otro tipo de señalización.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada.
-Ordinarias -Locales	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una (1) señal por sentido de circulación máximo a 100 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 7 y 8)</li><li>• Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección (Ver nota 8)</li><li>• Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección.</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía Ejemplo: Zona escolar	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción esta expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias Ejemplo: Demarcación zona escolar. Opcional para complementar otro tipo de señalización.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada.
Privadas abiertas al público	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una (1) señal por sentido de circulación máximo a 100 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección.* (Ver nota 8)</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar.	Se requiere según las infracciones a detectar. Opcional para complementar otro	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

Tipo de vía De acuerdo al CNT y Resolución 744 del 4 de marzo de 2009	Informativa SI-27 (sobre la existencia de SAST en la vía)	Preventiva	Reglamentaria	Marcas Viales	Señales de mensaje variable (SMV)
	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección</li></ul>	existentes en la vía.	No la requiere si la restricción esta expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	tipo de señalización.	
Peatonales con restricción vehicular	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal por sentido de circulación máximo a 100 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 7 y 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección.</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía.	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción esta expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias. Opcional para complementar otro tipo de señalización.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada.
Ciclorrutas	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección (Ver nota 7 y 8)</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía.	No la requiere si la restricción esta expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar. Opcional para complementar otro tipo de señalización.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada.
<b>En las zonas rurales</b>					
Vía doble calzada, (primaria, secundaria, municipal, distrital)	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal elevada por sentido de circulación 500 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación entre 200 y 300 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación en</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía.	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción está	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias. Obligatoria cuando no sea posible la instalación de la señalización vertical.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada de conformidad con los diseños establecidos en cada lugar. Nota 1: Para señalización SI-27 “Detección electrónica”, solo se



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

Tipo de vía De acuerdo al CNT y Resolución 744 del 4 de marzo de 2009	Informativa SI-27 (sobre la existencia de SAST en la vía)	Preventiva	Reglamentaria	Marcas Viales	Señales de mensaje variable (SMV)
	el lugar que inicia la detección. (Ver nota 8) <ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección y en los primeros 200 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección.</li><li>Obligatorio ubicar señal elevada para calzadas de 2 o más carriles por sentido de circulación para todas las señales indicadas anteriormente.</li></ul>		expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	salvo que se trate de una prohibición expresa que no exige señalización de acuerdo con lo establecido en el artículo 112 del CNT.  Opcional para complementar otro tipo de señalización.	podrá reemplazar la señal más alejada de la zona de detección. Nota 2: Si se usan SMV para SAST fijos, estas señales también deberán ser fijas.
Vía de una calzada bidireccional (Nacional primaria)	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal elevada o a nivel por sentido de circulación 500 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación entre 200 y 300 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección y en los primeros 200 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección.</li><li>Obligatorio ubicar señal elevada para calzadas de 2 o más carriles por sentido de circulación para todas las señales indicadas anteriormente.</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía.	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción está expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias. Obligatoria cuando no sea posible la instalación de la señalización vertical, salvo que se trate de una prohibición expresa que no exige señalización de acuerdo con lo establecido en el artículo 112 del CNT.  Opcional para complementar otro tipo de señalización.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada de conformidad con los diseños establecidos en cada lugar. Nota 1: Para señalización SI-27 “Detección electrónica”, solo se podrá reemplazar la señal más alejada de la zona de detección. Nota 2: Si se usan SMV para SAST fijos, estas señales también deberán ser fijas.
Vía de una calzada bidireccional (Secundaria)	<ul style="list-style-type: none"><li>Una (1) señal elevada o a nivel por sentido de circulación entre 300 y 400 metros antes del inicio y sobre el corredor de detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación entre 100 y 200 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección. (Ver nota 8)</li><li>Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección y en los primeros 100 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección.</li><li>Obligatorio ubicar señal elevada para calzadas de 2 o más carriles por sentido de</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía.	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción está expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias. Obligatoria cuando no sea posible la instalación de la señalización vertical, salvo que se trate de una prohibición expresa que no exige señalización de acuerdo con lo establecido en el artículo 112 del CNT.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada. Nota 1: Para señalización SI-27 “Detección electrónica”, solo se podrá reemplazar la señal más alejada de la zona de detección. Nota 2: Si se usan SMV para SAST fijos, estas señales también deberán ser fijas.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

Tipo de vía De acuerdo al CNT y Resolución 744 del 4 de marzo de 2009	Informativa SI-27 (sobre la existencia de SAST en la vía)	Preventiva	Reglamentaria	Marcas Viales	Señales de mensaje variable (SMV)
	circulación para todas las señales indicadas anteriormente. <ul style="list-style-type: none"><li>•</li></ul>			Opcional para complementar otro tipo de señalización.	
Carreteables o Terciarias	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una (1) señal por sentido de circulación máximo a 100 metros antes del inicio y sobre el corredor de la detección. (Ver nota 8)</li><li>• Una (1) señal por sentido de circulación en el lugar que inicia la detección. (Ver nota 8)</li><li>• Una (1) señal por cada acceso que esté en la zona de detección.</li></ul>	La señalización corresponde a las condiciones existentes en la vía.	Obligatoria relacionada con las infracciones a detectar. No la requiere si la restricción está expresamente señalada en el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito (Opcional).	Se requiere según las infracciones a detectar asociadas a señales reglamentarias cuando la superficie de rodadura lo permita, salvo que se trate de una prohibición expresa que no exige señalización de acuerdo con lo establecido en el artículo 112 CNT.  Opcional para complementar otro tipo de señalización.	Reemplaza señalización informativa y/o preventiva y/o reglamentaria, siempre y cuando el mensaje muestre la indicación deseada.

\*( )

**NOTAS ACLARATORIAS:**

Nota 1. La clasificación vial para zonas urbanas se realiza de acuerdo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Nota 2. La clasificación vial para zonas rurales se realiza de acuerdo con la Resolución 744 del 4 de marzo de 2009, mediante el cual se adopta el Manual de Diseño Geométrico 2008.

Nota 3. Entiéndase como zona de detección: Tramo vial en el cual, el equipo tiene la capacidad de realizar la detección electrónica.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”*

Nota 4. Las tolerancias permitidas entre el diseño y la instalación de los dispositivos de señalización serán de más o menos 5 metros.

Nota 5. En el caso en que coincida la señal informativa donde inicia la detección con otra señal informativa por las características geométricas del corredor, para evitar excesos de señalización solo se dejará una.

Nota 6: Cuando se tenga restricción de espacio se pueden utilizar señales dúplex combinando señales reglamentarias con la señal informativa SI-27, quedando esta última en la parte inferior.

Nota 7. En el caso de pasos urbanos en vías nacionales aplicar los requerimientos indicados para la tabla denominada “*Requerimientos mínimos de la señalización para diseño, instalación y operación de SAST*”, de los requisitos “*dentro del perímetro urbano*”. Adicionalmente, debe incluirse la señal a los 500 metros indicada en el artículo 10 de la Ley 1843 de 2017.

Nota 8. Según rango de detección del equipo y sentido de fiscalización y con el texto “Inicio” en lugar de “A xxx m”

