Region Metropolitana
BOGOTÁ - CUNDINAMARCA

Informe de Seguimiento

Hechos Metropolitanos del área temática de movilidad

OBSERVATORIO DE DINÁMICAS METROPOLITANAS Y REGIONALES

Región Metropolitana
BOGOTÁ - CUNDINAMARCA

Hechos Metropolitanos del área temática de movilidad

Luis Lota
Director General

Gisela Paola Labrador Araujo
Subdirectora de Planeación Metropolitana y Regional

Diego Díaz del Castillo
Subdirector de Gestión de Proyectos

Jennifer Bermúdez
Subdirectora de Gestión Corporativa

Observatorio de Dinámicas Metropolitanas y Regionales
Ingrid Portilla
Camilo Molina

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO....1
1. NTRODUCCIÓN....2
2. ANTECEDENTES....3
3. SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN LA REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA....5
3.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO A LA MOVILIDAD REGIONAL....5
3.1.1. PORCENTAJE DE POBLACIÓN OCUPADA QUE TRABAJAN EN BOGOTÁ.6
3.1.2. VELOCIDADES PROMEDIO DE ACCESO A BOGOTÁ....7
3.1.3. VIAJES TOTALES DESDE LOS MUNICIPIOS HASTA BOGOTÁ....8
3.1.4. MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO ENTRE BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS Y VIAJES EN MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y AUTOMÓVIL A NIVEL REGIONAL....9
3.1.5. NÚMERO DE VIAJES DIARIOS ENTRE MUNICIPIOS CON MOTIVO TRABAJO O ESTUDIO POR MODOS DE TRANSPORTE....9
3.1.6. MOVIMIENTO DE VIAJES DE CARGA ENTRE BOGOTÁ Y LA REGIÓN....10
3.2. INSTITUCIONALIDAD....12
4. SEGUIMIENTO A LOS PROGRAMAS DE LOS HECHOS METROPOLITANOS DEL ÁREA TEMÁTICA DE MOVILIDAD....12
4.1. GESTIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA RMBC....12
4.2. PLANEACIÓN, INTEGRACIÓN Y GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y ACCESIBILIDAD....13
4.3. INTEGRACIÓN Y GESTIÓN DE LA ACTIVIDAD DE CARGA Y LOGÍSTICA REGIONAL....14
5. BIBLIOGRAFÍA....15

Resumen ejecutivo

Este documento hace seguimiento a los tres hechos de movilidad identificados y declarados en 2023, a partir de los indicadores de seguimiento a la movilidad regional contemplados en los documentos de identificación de los tres HM y a la institucionalidad, y reporta los avances en los programas planteados en cada HM.

Este informe reporta siete indicadores de movilidad regional con la información más reciente disponible para el momento de su elaboración. Estos indicadores muestran que:

En las cabeceras municipales de los municipios del ámbito de la movilidad, para 2021 el porcentaje de población que trabaja en un municipio diferente a donde reside varía entre 15,3% - 43,9%; al comparar los primeros semestres de 2024 y de 2025 la velocidad promedio en los accesos a Bogotá pasó de 26 km/h a 25,5 km/h en el periodo pico de la mañana y en el de la tarde de 25,2 km/h a 24,3 km/h; en un día promedio de 2023 se realizaron 14,51 millones de viajes al día en Bogotá y los municipios del ámbito geográfico de la movilidad, 6% de estos con origen o destino Bogotá y destino u origen otro municipio, y un 2% correspondió a viajes entre los municipios del ámbito excluyendo a Bogotá. Estos viajes que principalmente se hacen en transporte público y primordialmente se hacen para ir a trabajar o estudiar; se realizaron en 2024 un total de 1,61 millones de viaje de carga entre los municipios del ámbito geográfico de la movilidad (0,39 millones de viajes más que en 2023), transportando 8,96 mil millones de kilogramos y 393,4 millones de galones de mercancías.

En materia institucional, en 2025 culminó la etapa transitoria de la Agencia Regional de Movilidad, que inició el 29 de agosto de 2024 y finalizó el 5 de noviembre de 2025 con la posesión de la primera directora en propiedad. De esta manera, concluyó el proceso de alistamiento de la entidad, que incluyó la adopción de su presupuesto y estructura organizacional, permitiendo así el inicio pleno del ejercicio de sus competencias.

Palabras clave:
Agencia Regional de Movilidad, movilidad, Sistema de Movilidad Regional, transporte público, infraestructura, tránsito regional, logística y carga.

1. Introducción

En el año 2023, en el marco de la consolidación de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca, se declararon los hechos metropolitanos del área temática de movilidad mediante el Acuerdo Regional No. 08 de 2023. Estos hechos proporcionan parámetros clave para la formulación de planes y proyectos metropolitanos en tres dimensiones. Por un lado, se abordan los aspectos relacionados con la gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la RMBC; por otro, la planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad, y finalmente, la integración y gestión de la actividad de carga y logística regional.

Desde la perspectiva de la gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la RMBC, el objetivo planteado es lograr una mayor eficiencia en la movilidad intermunicipal de los habitantes de la RMBC reflejada en menores costos de desplazamiento, menores impactos ambientales y menor siniestralidad vial, y así mejorar los niveles de competitividad y calidad de vida en la Región. Plantea como propósito desarrollar acciones de coordinación distrital, municipal y departamental para la implementación, consolidación, financiación y mejoramiento de un sistema regional de transporte público de pasajeros, potenciando el desarrollo sostenible, la competitividad y la productividad regional, garantizando la movilidad segura y eficiente para todos los actores de la región. Esto se logrará mediante el avance de cinco programas específicos definidos para este hecho.

En cuanto a la planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad, el objetivo planteado es consolidar una red de infraestructura intermodal de transporte que mejore los niveles de accesibilidad y competitividad en la RMBC. Su concreción se dará a través de tres programas definidos como parte de este hecho.

Respecto a la integración y gestión de la actividad de carga y logística regional, el objetivo planteado es desarrollar acciones supramunicipales que propendan por la mayor eficiencia en la coordinación y articulación del transporte de carga y logística, generando competitividad para la actividad económica y productiva en el ámbito geográfico identificado y eficiencias en el uso de la infraestructura logística especializada y las zonas de actividad logística. Su materialización se hará a través de cuatro programas contemplados como parte del hecho.

Estos hechos metropolitanos comparten el mismo ámbito geográfico, el cual está conformado por Bogotá y 17 municipios que guardan una estrecha relación con Bogotá según tres criterios fundamentales:

- Acumulan más del 1% de los viajes diarios de pasajeros que se realizan entre Bogotá y los municipios de la región.
- Más del 10% de su población ocupada trabaja en Bogotá.
- Generan más de 15 viajes diarios de carga con destino Bogotá.

Índice de Figuras

Figura 1 Lugar de trabajo de población ocupada para cabecera municipal de los municipios del ámbito geográfico 6
Figura 2 Velocidades promedio diarias en corredores de acceso a Bogotá. Comparación primer semestre 2024 y primer semestre 2025. 8
Figura 3 Viajes en el ámbito geográfico según tipo de viaje 8
Figura 4 Partición modal según tipo de viaje 9
Figura 5 Motivo de viaje según tipo de viaje 10
Figura 6 Origen de viajes de carga al año entre municipios del ámbito geográfico 2023-2024 10
Figura 7 Destino de viajes de carga al año entre municipios del ámbito geográfico 2023-2024 11
Figura 8 Viajes de carga al año entre municipios del ámbito geográfico 2025 11

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 Velocidad en infraestructura de transporte privado en el periodo crítico de la mañana (izq) y de la tarde (der) 7

Índice de Tablas

Tabla 1 Indicadores y potenciales fuentes del fenómeno de la movilidad regional 4

ABREVIACIONES O SIGLAS

ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
ARM	Agencia Regional de Movilidad
CIM	Complejos de Integración Modal
EFR	Empresa Férrea Regional
EMB	Empresa Metro de Bogotá
HM	Hechos Metropolitanos
ICCU	Instituto de Concesiones de Cundinamarca
IDU	Instituto de Desarrollo Urbano
IFC	International Finance Facility
ILE	Infraestructura de Logística Especializada
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
PERM	Plan Estratégico de Ordenamiento de la Región Metropolitana
RMBC	Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca
SDM	Secretaría Distrital de Movilidad
SITP	Sistema Integrado de Transporte Público

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente documento corresponde al seguimiento periódico de las mediciones asociadas a los hechos metropolitanos del área temática de movilidad, en cumplimiento de los parámetros establecidos por la Ley 2199 de 2022. Su propósito es presentar una actualización de la información relevante que respalda las acciones y proyectos en materia de movilidad para la región definidos originalmente para los Hechos Metropolitanos en esta área temática. Para ello, se consultaron la encuesta de movilidad de 2023 realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad, datos del observatorio de movilidad de Bogotá, del Registro Nacional de Transporte de Carga para el año 2023, 2024 y 2025, y la Encuesta Multipropósito 2021.

2. Antecedentes

Los HM en el área temática de movilidad se identificaron y declararon con base en los fenómenos de conmutación regional de pasajeros y de carga, así como la aglomeración entre Bogotá y los municipios de Cundinamarca. Tales fenómenos generan tres necesidades prioritarias: a) la gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros; b) la planeación, integración y gestión coordinada de la infraestructura de transporte y accesibilidad, y, c) la integración y gestión de la actividad de carga y logística.

Los fenómenos mencionados parten las importantes interdependencias y relaciones supramunicipales, así como de una institucionalidad fragmentada que genera problemáticas específicas en el transporte público, infraestructura y la actividad logística y de carga a nivel regional.

Las interdependencias y relaciones supramunicipales se evidencian en el flujo diario de viajes de carga y de pasajeros, en especial de viajes pendulares de trabajo y estudio entre diferentes entidades territoriales. Entre otros aspectos, estas interdependencias se han reforzado por la concentración de la oferta laboral y de servicios en la capital, los altos precios del suelo en Bogotá, y las oportunidades de vivienda en los municipios cercanos a Bogotá y en áreas suburbanas. Así mismo, las dinámicas económicas han generado también una intensificación en el transporte de carga.

La movilidad cotidiana regional se caracterizaba al momento de identificación y declaratoria de los HM por altos tiempos de viaje de las personas, por patrones y condiciones de movilidad en transporte público afectado por la atomización de los servicios de transporte público, su escasa integración intermodal a nivel supramunicipal, las bajas velocidades en los corredores de acceso a Bogotá, una alta siniestralidad en los corredores regionales, así como un rezago en la infraestructura de conexión regional en relación a las necesidades de transporte.

Los documentos de identificación de los hechos en mención señalaron que el fenómeno de movilidad cotidiana supramunicipal se podía cuantificar mediante los siguientes indicadores y potenciales fuentes de información:

[1]Ámbito geográfico: Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá

Indicador	Fuente	Hecho metropolitano asociado
Velocidades promedio de acceso a Bogotá	Ministerio de Transporte	Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la RMBC Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional
Número de viajes en modos de transporte público y automóvil a nivel regional.	Secretaría Distrital de Movilidad	Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la RMBC
Viajes totales desde los municipios hasta Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad	Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la RMBC
Modo de transporte utilizado entre Bogotá y los municipios	Secretaría Distrital de Movilidad	Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la RMBC
Número de viajes diarios entre municipios con motivo trabajo o estudio por modos de transporte	Secretaría Distrital de Movilidad con encuesta de movilidad o encuesta multipropósito	Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad
Variación de tráfico en corredores viales	Instituto Nacional de Vías, INVÍAS	Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional
Porcentaje de población ocupada que trabajan en Bogotá	Encuesta multipropósito	Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad
Movimiento de viajes de carga entre Bogotá y la región	Registro Nacional de Carga (RNDC)	Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional
Volumen de flujos total y volúmenes de flujo vehicular de camiones	Secretaría Distrital de Movilidad	Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional

Tabla 1. Indicadores y potenciales fuentes del fenómeno de la movilidad regional

La movilidad cotidiana supramunicipal se abordaba de manera ineficaz e ineficiente desde una institucionalidad fragmentada en distintos niveles administrativos y entre diferentes entidades en función de sus competencias. Con relación al transporte público de pasajeros coexisten diversas autoridades de transporte, tres entes gestores de sistemas de transporte público, cuatro entidades responsables de la infraestructura carretera y una autoridad para la supervisión y control del transporte intermunicipal. Particularmente el transporte público entre Bogotá y los municipios de Cundinamarca se presta principalmente por empresas de

transporte intermunicipal, quienes operan rutas con buses, bajo un esquema de libertad de horarios y tarifas, sujetas la regulación del Ministerio de Transporte, autoridad para esta modalidad, ofreciendo un servicio de transporte de baja calidad en términos de las especificaciones del parque automotor, confiabilidad, integración operacional, tarifaria y de medio de pago, competencia con servicios similares, tecnologías para el control de la flota, planeación de los servicios seguimiento a la operación.

Respecto a la infraestructura se identificó la existencia de múltiples entidades encargadas de la infraestructura de transporte y la necesidad de contar con una cabeza que asuma funciones de planeación, estructuración, financiación y ejecución de proyectos regionales de infraestructura de modo que se mejore la eficiencia en su integración, gestión y relación con del desarrollo urbano. Así mismo, se evidenciaron falencias relacionadas con información para la toma de decisiones de planeación de transporte, la baja oferta de infraestructura y servicios de soporte para modos no motorizados y tecnologías limpias, limitada cantidad de conexiones urbanas con Bogotá, altos niveles de congestión y la falta de continuidad en las especificaciones y capacidad de la infraestructura vial de Bogotá y Cundinamarca.

Frente al transporte de carga y logística, a cargo del Ministerio de transporte como autoridad de transporte, se caracteriza por la multiplicidad de generadores, receptores y transportadores de carga, así como de autoridades locales de tránsito. Dicha multiplicidad de actores ha generado ineficiencia en la integración y gestión de la actividad logística que está determinada por la alta dependencia de vehículos pequeños, la congestión en los corredores de conectividad regional, la ausencia de infraestructura de soporte, la falta de articulación de las reglamentaciones expedidas por Bogotá y por los municipios, la dificultad para recolectar información de las cadenas logísticas; la falta de articulación en horarios de operación, en especial los esquemas de distribución nocturna; la falta de habilitación de grandes superficies destinadas a las maniobras de los vehículos de carga; una alta siniestralidad en corredores donde existe alta afluencia de vehículos de carga; la baja calidad de servicios de transporte de carga y logística de alcance regional; así como la falta de homologación de vehículos de carga para distribución de mercancías de último kilómetro.

3. Situación actual de la movilidad en la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca

En esta sección, se reportan los indicadores señalados en los documentos de identificación de los hechos, a través de los cuales se pueden cuantificar los fenómenos descritos previamente, así como la situación actual frente a la institucionalidad del transporte regional.

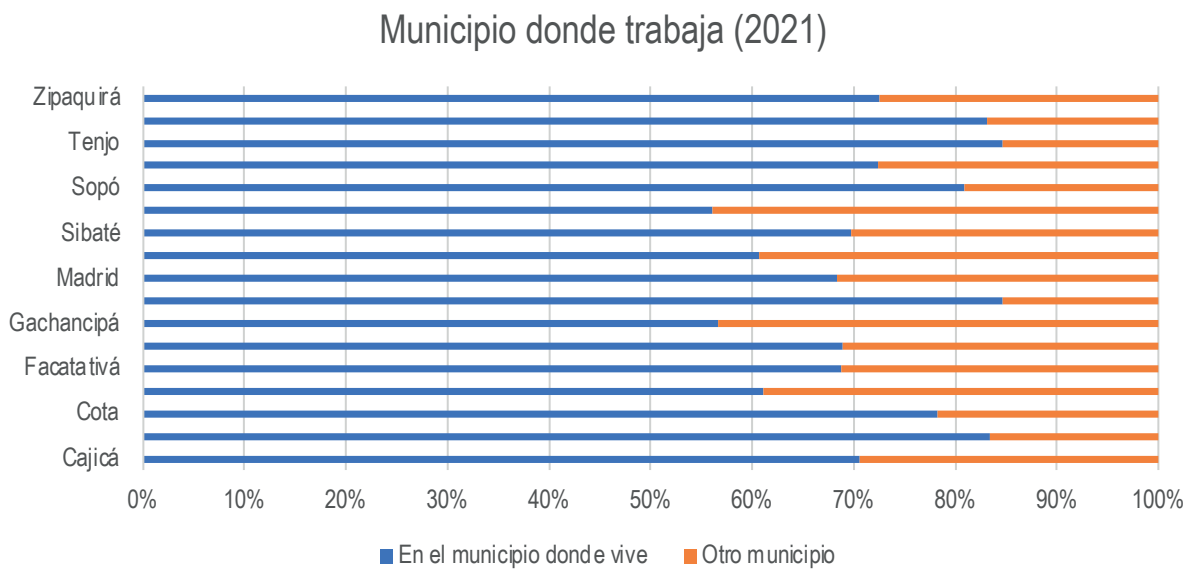
3.1 Indicadores de seguimiento a la movilidad regional

Para el reporte de los indicadores de seguimiento a los fenómenos que sustentan los HM, se indagó por las fuentes y bases de datos identificadas como potenciales en los documentos de soporte. De este ejercicio se obtuvo información actualizada disponible para siete de los nueve indicadores, por lo que en este informe no se reporta información frente a:

- Volumen de flujos total y volúmenes de flujo vehicular de camiones
- Variación de tráfico en corredores viales

3.1.1 Porcentaje de población ocupada que trabajan en Bogotá

La Encuesta Multipropósito realizada en 2021 muestra que para las cabeceras municipales el porcentaje de población ocupada que trabaja en un municipio diferente al de su residencia oscila entre el 15,3% y el 43,9% (ver Figura 1). Al considerar la distribución porcentual del lugar de trabajo de esta población se destacan municipios como Soacha, La Calera, Chía, Cota y Funza donde más del 50% de esta población trabaja en Bogotá.



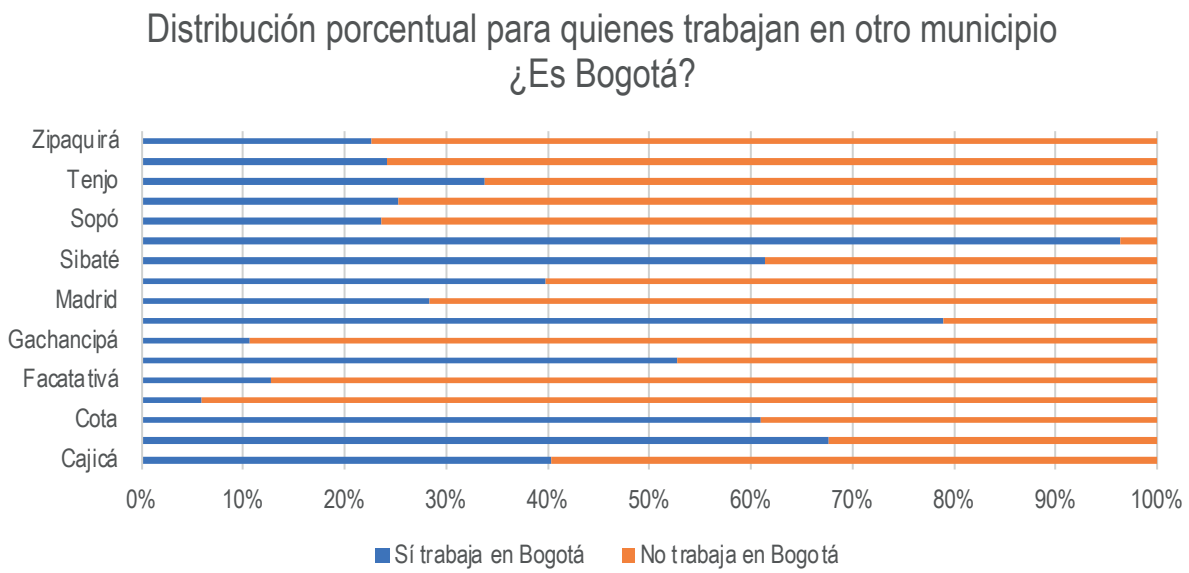


Figura 1. Lugar de trabajo de población ocupada para cabecera municipal de los municipios del ámbito geográfico
Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta Multipropósito 2021

3.1.2 Velocidades promedio de acceso a Bogotá

La movilidad entre los municipios y Bogotá se realiza en corredores de acceso que presentan bajas velocidades en los periodos pico (Ver Ilustración 1). De acuerdo con información de la cartilla de la Encuesta de Movilidad 2023, en el periodo crítico de la mañana el corredor de la Autopista Norte y la Calle 80 experimentaron velocidades que oscilan entre los 9 y 20Km/h, mientras que en la Autopista Sur y la Calle 13 se registraron velocidades promedio que oscilan entre los 20 y 30Km/h en este mismo periodo. En el periodo crítico de la tarde, los registros muestran que los corredores de la Calle 80 y Calle 13 registraron las menores velocidades promedio (entre 9 y 20Km/h).

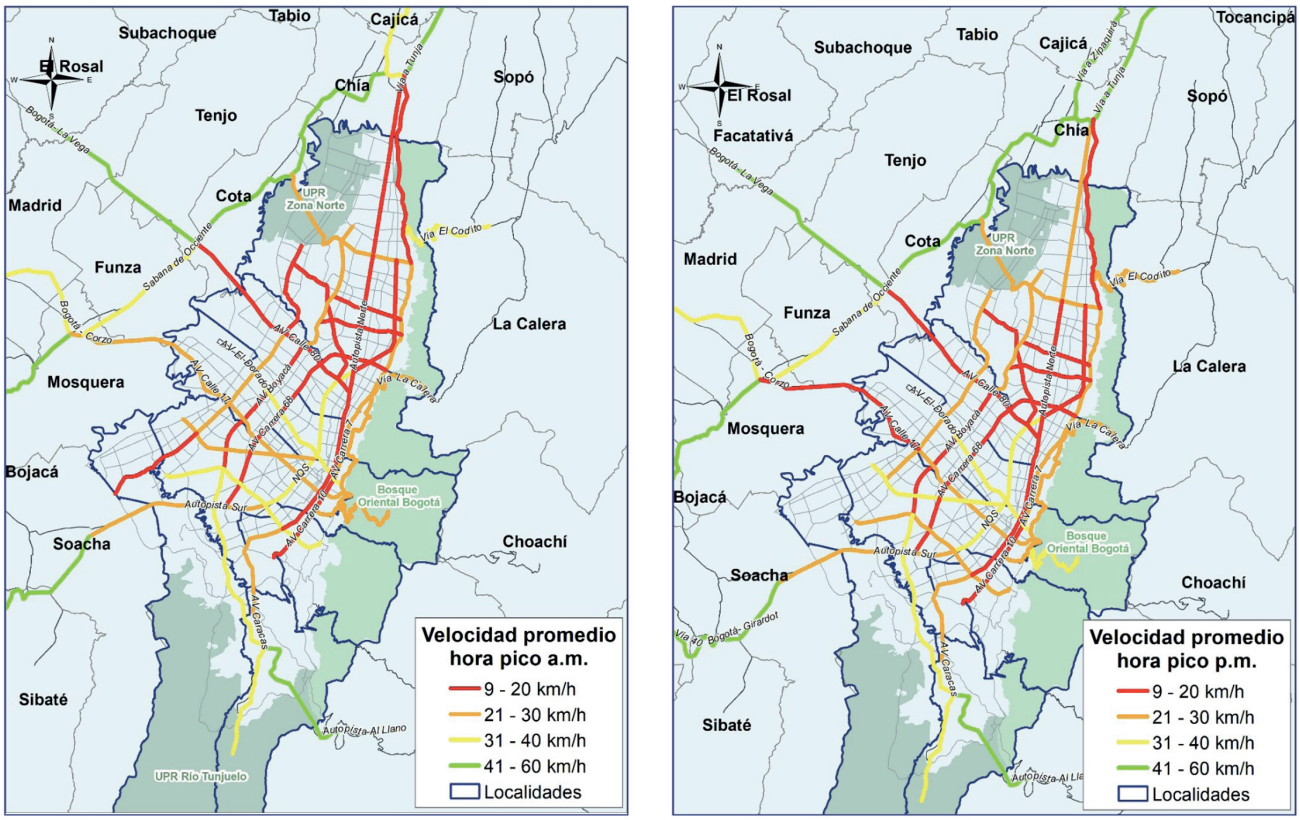


Ilustración 1. Velocidad en infraestructura de transporte privado en el periodo crítico de la mañana (izq) y de la tarde (der)
Fuente: Cartilla Encuesta de Movilidad 2023

Complementariamente, según información del Observatorio de Movilidad de Bogotá la velocidad promedio diaria de los corredores de acceso a Bogotá durante el primer semestre de 2024 comparado con el mismo periodo de 2025 muestra una variación de -3,2%, pasando de 23,9 km/h en 2024 a 23,2 km/h en 2025. (Ver Figura 2). Entretanto, en el periodo pico de la mañana se registró una variación de -1,6%, indicando una reducción de velocidad promedio de 26 km/h a 25,5 km/h en esos corredores y el mismo periodo. En cuanto al periodo pico de la tarde la velocidad pasó de 25,2 km/h a 24,3 km/h, experimentado una variación de -3,8%.

[2] https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/tableros/gestion-de-la-velocidad

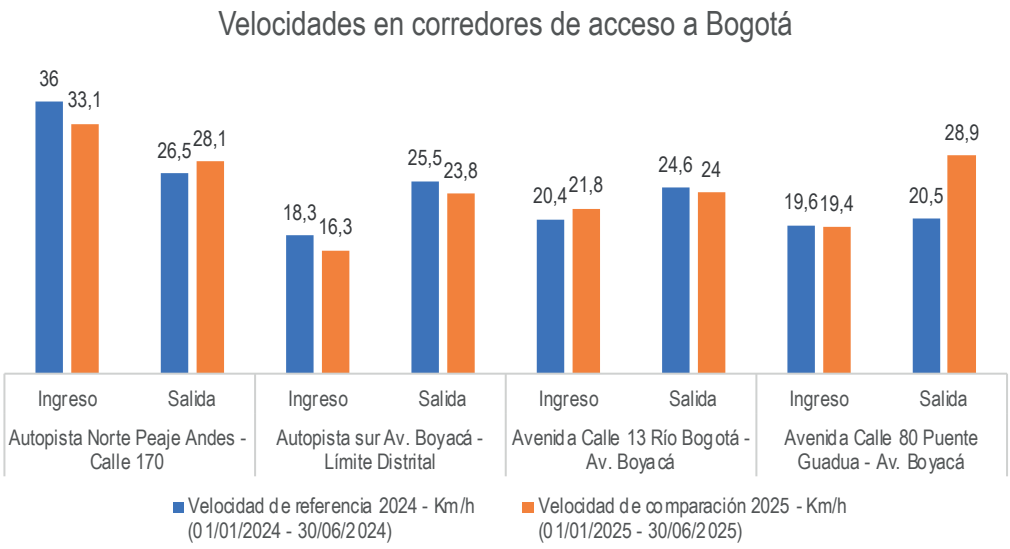


Figura 2 Velocidades promedio diarias en corredores de acceso a Bogotá. Comparación primer semestre 2024 y primer semestre 2025.
Fuente: Elaboración propia a partir de Observatorio de Movilidad de Bogotá

3.1.3 Viajes totales desde los municipios hasta Bogotá

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad de 2023, en Bogotá y los 17 municipios del ámbito geográfico de los Hechos Metropolitanos del área temática de movilidad, en un día promedio se realizaron 14,51 millones de viajes al día. De estos, el 3% correspondió con viajes con origen Bogotá y destino otro municipio del ámbito, un 3% correspondió con viajes con destino Bogotá y origen otro municipio del ámbito geográfico, un 2% correspondió a viajes entre los municipios del ámbito excluyendo a Bogotá, un 82% a viajes con origen y destino Bogotá, y el restante 10% a viajes internos de los municipios distintos a Bogotá (ver Figura 2).

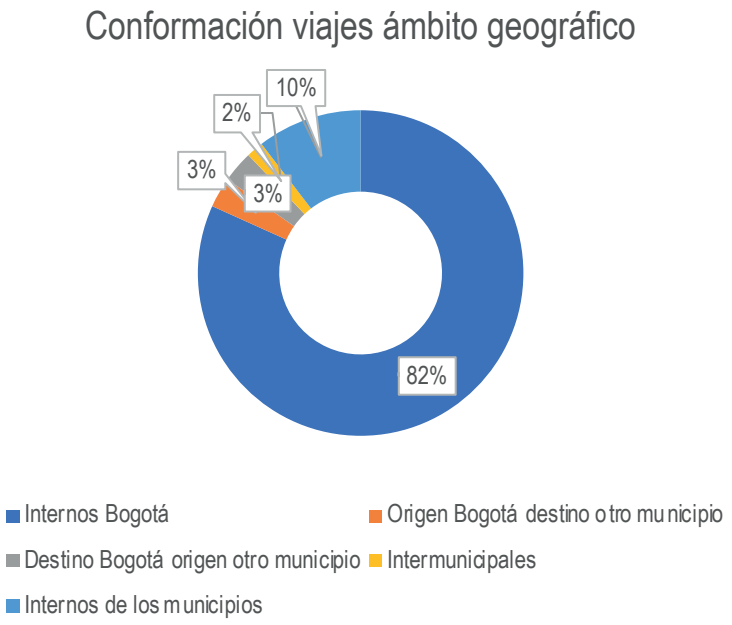


Figura 3: Viajes en el ámbito geográfico según tipo de viaje
Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta de Movilidad 2023

3.1.4 Modo de transporte utilizado entre Bogotá y los municipios y viajes en modos de transporte público y automóvil a nivel regional

Para un día típico de 2023, los viajes entre municipios con origen o destino Bogotá se hicieron mayoritariamente en transporte público (51% y 53% respectivamente), un 15% en auto y un 14% en moto (ver Figura 3). Por su parte, los viajes intermunicipales no relacionados con Bogotá emplearon principalmente transporte público (33%), seguido de auto (23%) y moto (12%). De manera general, al considerar todos los municipios del ámbito geográfico se observa un patrón similar donde priman los viajes en transporte público (38%), los viajes peatonales (28%), seguidos de los viajes en auto con 13% y de los viajes en moto (7%).

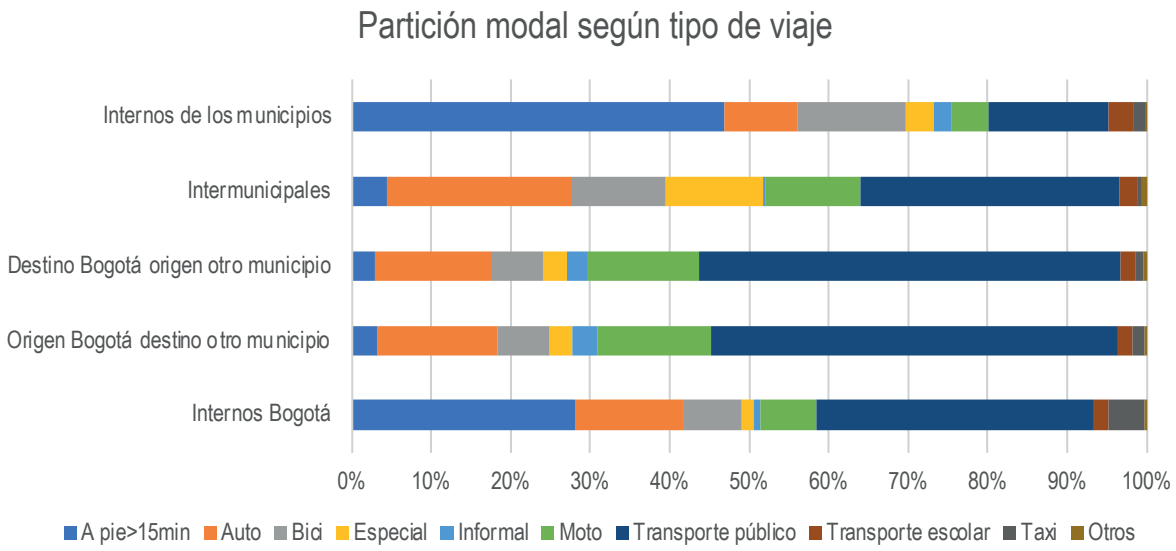


Figura 4. Partición modal según tipo de viaje
Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta de Movilidad 2023

3.1.5 Número de viajes diarios entre municipios con motivo trabajo o estudio por modos de transporte

Al considerar los motivos de viaje, excluyendo los viajes con motivo regreso al hogar, se observa que se hicieron un total de 7,6 millones de viajes en un día típico de 2023 en el ámbito geográfico de los hechos metropolitanos en materia de movilidad. De estos, el 42% corresponden a viajes con motivo trabajo y 16% a estudiar. En particular, para los viajes intermunicipales que tienen origen o destino Bogotá, el motivo trabajo representaron el 62% y el 61% de los viajes, mientras que el motivo estudio correspondieron al 10% y 9% respectivamente. Los viajes intermunicipales no relacionados con Bogotá tienen un patrón similar donde los viajes relacionados con trabajo ascienden al 69% y los de estudios al 10% del total de viajes diarios.

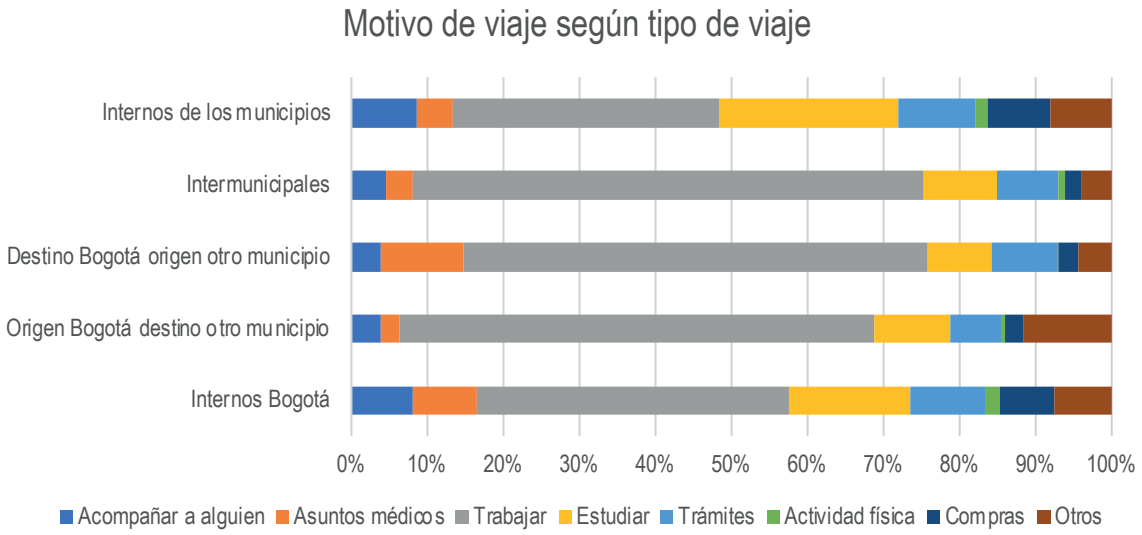


Figura 5. Motivo de viaje según tipo de viaje
Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta de Movilidad 2023

3.1.6 Movimiento de viajes de carga entre Bogotá y la región

Datos del Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC) muestra que para el año 2023, se realizaron un total de 1,22 millones de viajes de carga entre los municipios del ámbito geográfico, viajes que transportaron en total 7,49 millones de toneladas y 311,4 millones de galones de mercancías. Estos viajes se originan principalmente de Funza, Cota, Tenjo y Tocancipá, y tienen por destinos principales Bogotá, Funza y Tocancipá. Ahora bien, para 2024 se registraron un total de 1,61 millones de viajes, que transportaron un total de 8,96 millones de toneladas y 393,4 millones de galones en mercancías, lo que supone un aumento del 20% en el total de viajes para este último año. (ver Figura 6 y Figura 7).

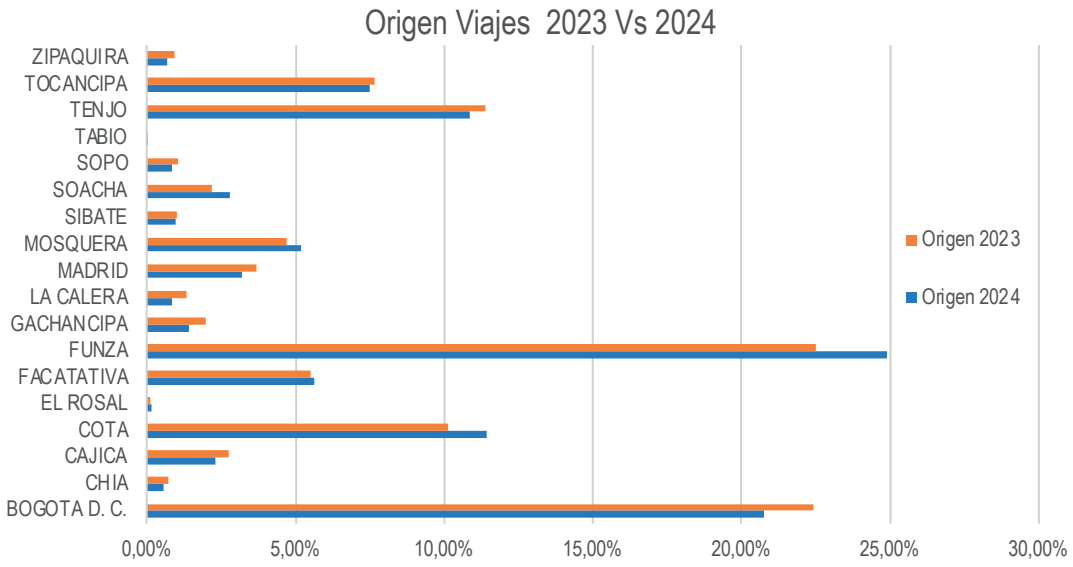


Figura 6. Origen de viajes de carga al año entre municipios del ámbito geográfico 2023-2024
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del RNDC años 2023-2024

Si de los municipios localizados en el ámbito regional y provincial dependiera el crecimiento del departamento, este plausiblemente no habría alcanzado un nivel expresivo. Obsérvese que, para estos municipios, el volumen de la población ha permanecido casi constante durante las últimas tres décadas y su proyección hacia el 2042 no avizora cambios relevantes.

Una mirada necesaria sobre las tendencias de crecimiento poblacional, además de los valores absolutos, es sobre las tasas de crecimiento. Estas revelan la velocidad en que los

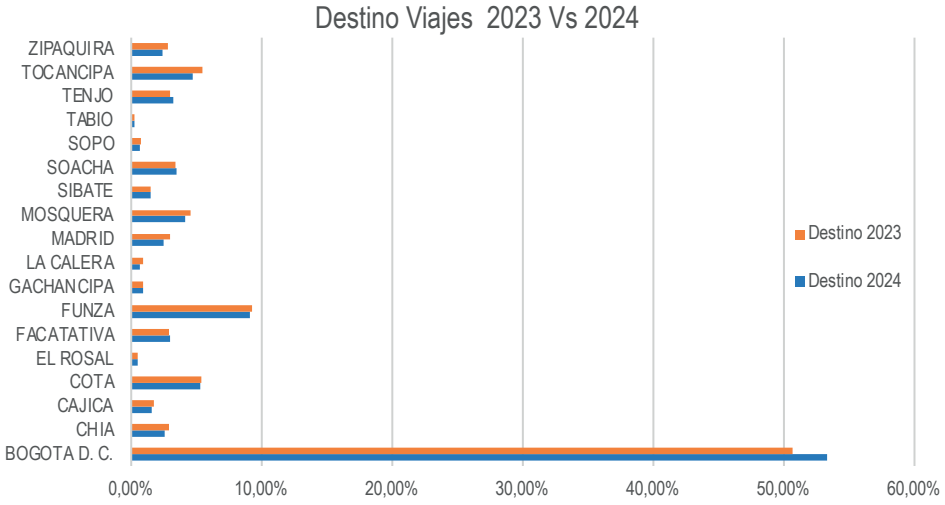


Figura 7. Destino de viajes de carga al año entre municipios del ámbito geográfico 2023-2024
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del RNDC años 2023-2024

Por otro lado, a corte de 30 de septiembre de 2025, según los datos reportados por el RNDC, se han realizado un total de 1,27 millones de viajes dentro de los municipios que componen la región metropolitana Bogotá – Cundinamarca, viajes que han movilizado, a la fecha del reporte un total de 6,99 millones de toneladas y 398,9 galones en mercancías. (ver Figura 8).

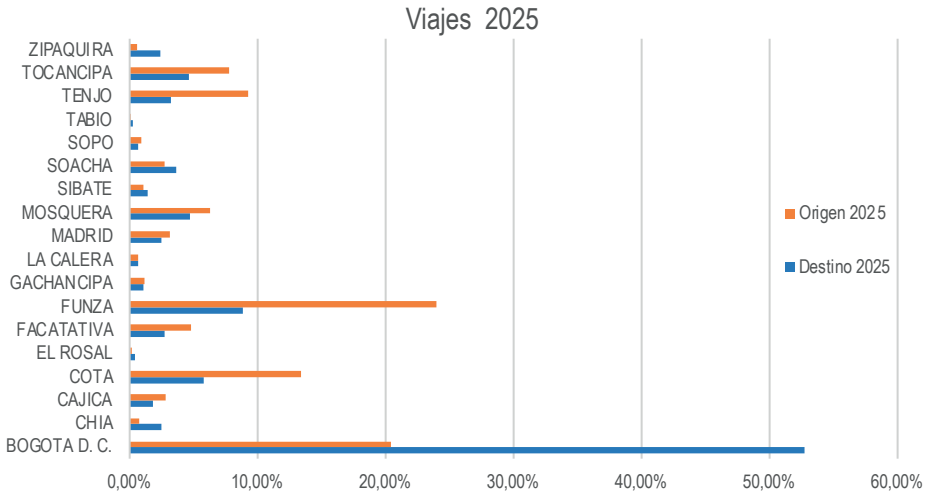


Figura 8. Viajes de carga al año entre municipios del ámbito geográfico 2025
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del RNDC año 2025

3.2 Institucionalidad

Como respuesta a la fragmentación en la institucionalidad relacionada con la movilidad a nivel regional, la Ley 2199 de 2022 estableció un nuevo arreglo institucional que contempló la creación de la Agencia Regional de Movilidad (ARM), como una entidad pública adscrita a la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, encargada de ejercer como autoridad regional de transporte y de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte a nivel regional.

La ARM es la entidad responsable del Sistema de Movilidad Regional, entendido como el conjunto de infraestructuras y servicios de transporte público y privado de carácter regional que conectan las personas y mercancías entre los municipios del ámbito geográfico de la movilidad, así como los demás elementos requeridos para su organización, planeación, gestión, regulación, financiación y operación.

En este contexto, y de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 32 de la Ley 2199 de 2022, a partir de 2022 se dio inicio al ejercicio transitorio de las competencias de la Agencia Regional de Movilidad por parte de las entidades del Sector Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Posteriormente, mediante el Acuerdo 001 de 2024 de Junta Directiva de la ARM, se dio inicio formal en agosto de 2024 al proceso de alistamiento y puesta en marcha de la entidad, a partir de la adopción de sus estatutos y la designación de la primera directora ad hoc. Estas decisiones se formalizaron a través de los Acuerdos Regionales 007 y 008 de 2024.

Durante 2025 se alcanzaron hitos relevantes para la puesta en marcha de la entidad. En primer lugar, el 28 de abril el Consejo Regional aprobó la incorporación de 244 mil millones de pesos al presupuesto de la entidad, de los cuales la gran mayoría proviene del factor adicional del impuesto vehicular recaudado en Bogotá y Cundinamarca. En segundo lugar, el 23 de septiembre la Junta Directiva aprobó la estructura organizacional, la planta de personal y la escala salarial de la entidad.

Con estos avances, el 5 de noviembre de 2025 finalizó formalmente la etapa de alistamiento institucional, con la posesión de la primera directora en propiedad, lo que permitió dar inicio pleno al ejercicio de las competencias de la entidad.

4. Seguimiento a los programas de los Hechos Metropolitanos del área temática de movilidad.

A continuación, se presentan para cada uno de los HM los programas definidos en sus respectivos documentos de declaratoria, junto con su descripción general, así como los avances obtenidos a la fecha.

4.1 Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la RMBC

Para este HM, el documento de soporte de su declaratoria relaciona cinco programas:

- Coordinación de servicios de transporte de pasajeros (urbano) entre municipios del ámbito geográfico

- Gestión del transporte intermunicipal
- Implementación de nuevos proyectos o sistemas de transporte regional de pasajeros
- Integración del sistema regional de transporte público y otros modos
- Consolidación de fuentes de financiación ARM

En relación con este hecho metropolitano, se avanzó en la ejecución del contrato que tiene por objeto "Formular el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Soacha y diseñar las condiciones de operación del transporte público de pasajeros del corredor Soacha-Bogotá-Soacha". Este estudio comprende dentro de su alcance "definir para el corto, mediano y largo plazo las condiciones de operación del transporte público de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá-Soacha", por lo cual, con el acompañamiento de la Agencia Regional de Movilidad, se avanza en la revisión y aprobación del diagnóstico de la movilidad y el transporte público del municipio, la actualización del modelo de transporte y la propuesta técnica, legal y financiera del corredor, en conjunto con diversos espacios de participación que buscan socializar los resultados obtenidos y conocer los apreciaciones que se puedan generar por parte de los actores que componen el transporte en el corredor. Lo anterior, siendo insumo clave para la consolidación de un sistema regional de transporte público.

De igual forma, la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca y la Agencia Regional de Movilidad avanzan en la estructuración integral de proyectos trascendentales de transporte público de pasajeros a nivel regional, como lo son la Línea 3 del Metro, la Fase IV de TransMilenio en Soacha y la extensión de la troncal de la Calle 80 de TransMilenio hasta Siberia. En el caso de los dos primeros proyectos, durante 2025 se avanzó en el análisis del trazado y se dio inicio formal a la etapa de prefactibilidad.

4.2 Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad

Para este HM, el documento de soporte de su declaratoria relaciona tres programas:

- Ampliación de capacidad en los corredores de conectividad regional y generación de nuevos accesos regionales
- Coordinación de medidas de gestión de la demanda en vías regionales
- Consolidación de fuentes de financiación ARM

Dentro de este hecho metropolitano, con el fin de mejorar la movilidad del transporte particular, público y de carga, la Agencia Regional de Movilidad suscribió un convenio con IFC, miembro del Grupo Banco Mundial, para estructurar a nivel de prefactibilidad y factibilidad del tercer carril de la Calle 80 entre el puente de guadua y la intersección de Siberia, así como la extensión del corredor BRT (TransMilenio) desde el Portal de la Calle 80 hasta este mismo punto.
Por otra parte, la Agencia Regional de Movilidad, suscribió un convenio con la Gobernación de Cundinamarca, el ICCU, el IDU y la Alcaldía de Soacha para asegurar los recursos para la construcción del Puente de Tibanica. Este proyecto permitirá generar una nueva conexión vial entre Soacha y Bogotá, reduciendo los tiempos de viaje de los habitantes de Ciudad Verde y contribuyendo a la disminución de la congestión en la Autopista Sur.
Finalmente, el IDU, con recursos de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca,

continuó avanzando en la ejecución del contrato para la construcción del intercambiador vial de la Calle 80 con la Avenida Las Quintas, el cual permitirá mejorar las condiciones de operación y movilidad en este corredor vial.

4.3 Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional

Para este HM, el documento de soporte de su declaratoria relaciona cuatro programas:

- Coordinación regional
- Red Regional de Infraestructuras para un sistema de logística y abastecimiento
- Creación del sistema de información para la gestión de la circulación de carga en la RM en tiempo real
- Consolidación de fuentes de financiación ARM

Durante este periodo, la Agencia Regional de Movilidad consolidó su rol en materia de tránsito como instancia de articulación y apoyo a los territorios, a través de iniciativas como el Comité de Tránsito, Punto Seguro Regional y Señalización de Tránsito.

En particular, se llevó a cabo una sesión mensual del Comité de Tránsito, con la participación de actores clave de la movilidad regional, en la cual se revisaron y concertaron diferentes iniciativas orientadas a mejorar las condiciones de tránsito en los principales corredores viales de la Región Metropolitana.

En complemento, se desarrolló la estrategia Punto Seguro Regional como una iniciativa para promover la seguridad vial y el respeto por las normas de tránsito en corredores viales de impacto regional. En este marco, se implementaron los tres primeros puntos regionales en la Calle 80, la Calle 13 y la Autopista Sur, donde se realizaron actividades de pedagogía y sensibilización dirigidas a más de 1.000 actores viales que transitan por estos corredores.

Por otra parte, la Agencia Regional de Movilidad adquirió material de señalización temporal para su entrega a la Alcaldía de Soacha, con el objetivo de fortalecer su capacidad para implementar medidas de control y gestión del tránsito en la Autopista Sur durante periodos críticos. Este ejercicio se desarrolló como un proyecto piloto, que permitirá identificar fortalezas y oportunidades de mejora, así como medir su impacto, con miras a estructurar una iniciativa de mayor escala.

La Agencia Regional de Movilidad suscribió un convenio con la Secretaría Distrital de Movilidad para aunar esfuerzos en la estructuración y desarrollo de la Encuesta de Movilidad Bogotá–Región 2027, lo que permitirá que la entidad participe, durante 2026 y 2027, tanto técnica como financieramente en la implementación de este importante instrumento de recolección de información, orientado a caracterizar la movilidad en Bogotá y en los municipios de su área de influencia

5. Bibliografía

Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría de Transporte y movilidad de Cundinamarca, Secretaría de Planeación de Cundinamarca, Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca. (2022). Documento Preliminar de Identificación de Hechos Metropolitanos. dimensión de transporte público de pasajeros. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría de Transporte y movilidad de Cundinamarca, Secretaría de Planeación de Cundinamarca, Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca. (2022). Documento preliminar de identificación de hechos metropolitanos. Dimensión carga. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría de Transporte y movilidad de Cundinamarca, Secretaría de Planeación de Cundinamarca, Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca. (2022). Documento preliminar de identificación de hechos metropolitanos. Dimensión de Infraestructura. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría de Transporte y movilidad de Cundinamarca, Secretaría de Planeación de Cundinamarca, Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca. (2023). Documento Preliminar de Declaratoria de Hechos Metropolitanos. Planeación, Integración y Gestión de la Infraestructura de Transporte y Accesibilidad. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría de Transporte y movilidad de Cundinamarca, Secretaría de Planeación de Cundinamarca, Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca. (2023). Documento Preliminar de Declaratoria de Hechos Metropolitanos. Gestión Integral del Sistema Regional de Transporte Público de Pasajeros. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría de Transporte y movilidad de Cundinamarca, Secretaría de Planeación de Cundinamarca, Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca. (2023). Documento Preliminar de Declaratoria de Hechos Metropolitanos. Integración y Gestión de la Actividad de Carga y Logística. Bogotá.
Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). Cartilla Encuesta de Movilidad 2023. Bogotá.

Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca

Smosregionmbc

Region Metropolitana
BOGOTÁ - CUNDINAMARCA