ARM
Agencia
Regional de
Movilidad



Informe de Rendición de Cuentas 2026

Directora General
Claudia Janeth Mercado Velandia

Directora de Planeación y Política de Movilidad Regional (E)
María Camila Páez Páez

Director Operativo de Movilidad (E)
Cristian Miguel Quintero Pérez

Directora Jurídica
María del Pilar Uribe

Director Corporativo
José Guillermo Del Río Baena

EQUIPO TÉCNICO

Coordinación editorial
Oficina Asesora de Planeación (OAP)
Lina María Rojas
Jefe de OAP

Paula Castro Osorio – Contratista OAP

Subdirección Financiera (SF)
Rosa Espitia Riaño– Subdirectora Financiera

Oficina de Participación Ciudadana y Relacionamiento Institucional (OPCRI)
Susana Morales – Asesora Despacho

Laura Salazar Correa – Contratista OPCRI
Henry Baquero Torres– Contratista OPCRI

Corrección de estilo:
Oficina Asesora de Comunicaciones (OAC)
Mariam Soraya Hadra Rolón
Jefe de la OAC

Daniel Sanabria Cendales – Contratista OAC

© Agencia Regional de Movilidad, Colombia, Bogotá D.C., noviembre 2026

TABLA DE CONTENIDO

Introducción **8**

Capítulo I. Contexto regional, marco Institucional y gobernanza 9

1. Apertura y diagnóstico de la Movilidad Regional - ¿Cómo estamos? 9
2. Identidad, Naturaleza Jurídica y Gobernanza ARM - ¿Quiénes somos? 25
3. Alcance institucional, competencias y articulación regional 26

Capítulo II. Gestión misional y su alineación con los hechos metropolitanos de movilidad **30**

4. Sistema de Información para la movilidad regional 30
5. Planeación de Servicios de Transporte e Infraestructura Intermodal 39
6. Fuentes de Financiación y Política Tarifaria 42
7. Operación del Transporte, Autoridad Regional y Supervisión Inteligente 43
8. Acompañamiento en temas de tránsito 64
9. Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR) 68

Capítulo III. Gestión Presupuestal, financiera, contractual y de soporte **69**

10. Gestión Presupuestal 69
11. Gestión Financiera y Situación Contable de la Agencia Regional de Movilidad 71
12. Gestión Administrativa 74
13. Contratación Estatal y Compras Públicas 77
14. Defensa Jurídica, Investigaciones y Control Disciplinario 79

Capítulo IV. Avances en desempeño institucional y políticas del MIPG **83**

15. Talento Humano e Integridad (MIPG Dimensión 1) 83
16. Transparencia, integridad y prevención de riesgos de corrupción 91
17. Planeación, Seguimiento, Evaluación y Control Interno (MIPG Dimensiones 2 y 6) 95
18. Relación Estado - Ciudadanías: Participación, Servicio y PQRSD (MIPG Dimensión 3) 99
19. Gobierno Digital y Seguridad de la Información (MIPG Dimensiones 3 y 4) 104
20. Gestión documental, memoria pública y gestión del conocimiento (MIPG Dimensión 5) 106

Capítulo V. "La ARM en Cifras", Compromisos y Perspectivas 2027 ..... **110**

21. Consolidado institucional de resultados e indicadores "La ARM en Cifras" 110
22. Seguimiento a Compromisos y Plan de Acciones de Mejora 133
23. Diálogo ciudadano, preguntas y compromisos 134
24. Perspectivas y Proyección Estratégica 2027 135

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Huella urbana, población y relación con Bogotá por jurisdicción..... 12
Tabla 2. Distribución de los viajes en un día hábil en el ámbito del Hecho Metropolitano de Movilidad..... 13
Tabla 3. Partición modal de los viajes regionales en un día hábil..... 16
Tabla 4. Tiempo promedio de viaje según el tipo de viaje, día hábil..... 19
Tabla 5. Priorización de los accesos a Bogotá según congestión, viajes y siniestralidad..... 24
Tabla 6. Empresas autorizadas para operar el corredor de Bogotá - Soacha..... 51
Tabla 7. Ejecución Presupuestal 2026..... 51
Tabla 8. Documentos vigentes por proceso y tipo..... 70
Tabla 9. Estado Planta Global ARM 2026..... 77
Tabla 10. Elementos requeridos por el Municipio de Soacha en el marco del convenio..... 78
Tabla 11. Resultado: crecimiento de la comunidad digital..... 84
Tabla 12. Productos de comunicación y su respuesta..... 117
Tabla 13. Principales hitos proyectados para 2027 por proyecto..... 132
Tabla 14. Productos de comunicación y su respuesta..... 133
Tabla 15. Principales hitos proyectados para 2027 por proyecto..... 140

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Evolución de la huella urbana de Bogotá y los 17 municipios del Hecho Metropolitano de Movilidad, 1997–2024..... 11
Ilustración 2. Líneas de deseo de los viajes entre Bogotá y los municipios en un día hábil (ida y vuelta)..... 14
Ilustración 3. Líneas de deseo de los viajes entre municipios, sin Bogotá, en un día hábil..... 15
Ilustración 4. Fallecidos en siniestros viales y tasa de mortalidad en el ámbito ARM, 2021–2026*..... 17
Ilustración 5. Víctimas fatales georreferenciadas sobre los corredores viales regionales, 2016–2025..... 18
Ilustración 6. Tiempo promedio de viaje entre cada municipio y Bogotá en un día hábil..... 20
Ilustración 7. Velocidades en la red vial regional en hora pico de la tarde (17:00)..... 21
Ilustración 8. Vehículos por día en los accesos a Bogotá según tipo de vehículo, 2026..... 23
Ilustración 9. Vehículos por hora en los siete accesos a Bogotá a lo largo del día, 2026..... 24
Ilustración 10. Cobertura de la Encuesta de Movilidad 2027: Bogotá y 20 municipios..... 33
Ilustración 11. Corredores con monitoreo de volúmenes vehiculares de la ARM..... 36
Ilustración 12. Tramos de los corredores regionales con seguimiento de velocidades a través del convenio con Waze..... 38

SIGLAS

- ANSV Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ANI Agencia Nacional de Infraestructura.
- ANT Agencia Nacional de Tierras.
- AGN Archivo General de la Nación.
- ARM Agencia Regional de Movilidad.
- CAR Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.
- CISA Central de Inversiones S.A.
- CNSC Comisión Nacional del Servicio Civil.
- DAFP Departamento Administrativo de la Función Pública.
- DITRA Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
- EAAB Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.
- EFR Empresa Férrea Regional.
- FDN Financiera de Desarrollo Nacional.
- ICCU Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca.
- IDU Instituto de Desarrollo Urbano.
- IFC Corporación Financiera Internacional (International Finance Corporation).
- INMLCF Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- INVIAS Instituto Nacional de Vías.
- RENOBO Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá.
- RMBC Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.
- SAE Sociedad de Activos Especiales.
- SDM Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá
- CIM Centros de Intercambio Modal.
- CONFIS Consejo Superior de Política Fiscal.
- CONPES Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- DTS Documento Técnico de Soporte.
- FET Fondo de Estabilización Tarifaria.
- IPAC Índice de Priorización para la Adopción de Competencias.
- MURC Manual Único de Rendición de Cuentas.
- PLANEO Plan Estratégico y de Ordenamiento Territorial de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.
- PLR Plan Logístico Regional.
- PMSSR Plan de Movilidad Sostenible y Segura Regional.
- PND Plan Nacional de Desarrollo.
- SITP Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- SITR Sistema Integrado de Transporte Regional

- APP Asociación Público-Privada.
- BRT Bus Rapid Transit (Sistema de Transporte Masivo por Autobuses).
- CCO Centro de Control Operacional.
- CEM Centro de Gestión del Tráfico / Centro de Control (SDM).
- CGMR Centro de Gestión y Supervisión de la Movilidad Regional.
- IUIT Informe Único de Infracciones al Transporte.
- IVC Inspección, Vigilancia y Control.
- PECCIT Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte.
- POC Permiso de Ocupación de Cauce.
- PSR Puntos Seguros Regionales.
- PST Puntos Seguros al Territorio.
- RUNT Registro Único Nacional de Tránsito
- CCD Cuadro de Clasificación Documental.
- FURAG Formulario Único de Reporte de Avance de la Gestión.
- IDI Índice de Gestión y Desempeño Institucional.
- MECI Modelo Estándar de Control Interno.
- MIPG Modelo Integrado de Planeación y Gestión.
- MOREQ Modelo de Requisitos para la Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo
- PAI Plan de Acción Institucional.
- PIC Plan Institucional de Capacitación.
- PINAR Plan Institucional de Archivos.
- PTEP Programa de Transparencia y Ética Pública.
- SARLAFT Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo.
- SG-SST Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.
- SGDEA Sistema de Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo.
- SIG Sistema Integrado de Gestión.
- TRD Tablas de Retención Documental
- ARL Administradora de Riesgos Laborales
- CDP Certificado de Disponibilidad Presupuestal.
- PQRSD Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias.
- RP Registro Presupuestal.
- SECOP Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP II).
- SIMO Sistema de Apoyo para la Igualdad, el Mérito y la Oportunidad
- CIGD Comité Institucional de Gestión y Desempeño.
- DOM Dirección Operativa de Movilidad.

- SA Subdirección Administrativa.
- GD Gestión Documental.
- SF Subdirección Financiera.
- STH Subdirección de Talento Humano.
- OAC Oficina Asesora de Comunicaciones.
- OAP Oficina Asesora de Planeación.
- OPCRI Oficina de Participación Ciudadana y Relacionamiento Institucional.
- OTIC Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
- SBS Corredor Soacha–Bogotá–Soacha.
- UTAM Unidad Territorial de Análisis de Movilidad.
- ZAT Zona de Análisis de Transporte

INTRODUCCIÓN

En la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, los límites administrativos no detienen la vida cotidiana de las personas. Cada día hábil se realizan cerca de 14,5 millones de viajes en el territorio, de los cuales 1,14 millones cruzan las fronteras entre Bogotá D.C. y 17 municipios vecinos. Quienes habitan, estudian y trabajan en esta región compartida enfrentan profundos desafíos: desplazarse entre Bogotá y un municipio toma en promedio 93 minutos (40 minutos más que un viaje interno en la capital), la congestión reduce la velocidad a menos de 10 km/h en los accesos clave durante las horas pico, y la siniestralidad vial cobra cerca de 850 vidas al año en los corredores regionales.

Para atender esta realidad integrada, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) fue creada mediante el artículo 32 de la Ley Orgánica 2199 de 2022 y reglamentada por el Acuerdo Regional 007 de 2024, con la responsabilidad de planificar la movilidad y ejercer la autoridad regional de transporte en el marco de los Hechos Metropolitanos declarados mediante los Acuerdos Regionales 006 de 2022 y 008 de 2023.

La presentación de este Informe de Rendición de Cuentas 2026 reafirma el compromiso ético e institucional de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) con la transparencia, el acceso a la información pública y el fortalecimiento del control social. A través de este documento, se ponen a disposición de la ciudadanía, las autoridades locales y los organismos de control los resultados de la gestión institucional, el uso de los recursos públicos y los avances de los proyectos orientados a transformar la movilidad del territorio, correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de octubre de 2026. Asimismo, se presentan las actividades en curso y las proyecciones para los meses de noviembre y diciembre, diferenciándolas de los resultados efectivamente alcanzados, con el propósito de ofrecer información clara, verificable y oportuna que facilite el seguimiento ciudadano y la evaluación de la gestión institucional.

La información contenida en el documento se organiza en cinco capítulos temáticos estructurados de forma lógica para facilitar la lectura y el análisis ciudadano: (i) Contexto Regional y Gobernanza, (ii) Gestión Misional y su alineación con los hechos metropolitanos de movilidad, (iii) Gestión presupuestal, financiera, contractual y de soporte, (iv) Avances en desempeño institucional y políticas MIPG, (v) Compromisos y perspectivas 2027.

1. Apertura y diagnóstico de la Movilidad Regional - ¿Cómo estamos?

Cada día hábil, cerca de 1,14 millones de viajes cruzan un límite municipal en Bogotá y los 17 municipios que la rodean. Son personas que viven en Soacha y trabajan en Bogotá, que salen de Bogotá a estudiar en Chía, que mueven la carga de Funza y Mosquera o que llevan a un familiar a una cita médica en la capital. Para ellas los límites administrativos casi no existen: la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca ya funciona como un solo territorio.

La Agencia Regional de Movilidad (ARM) nace precisamente de esa realidad. Creada por el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022 y reglamentada por el Acuerdo Regional 007 de 2024, tiene la tarea de planear, coordinar y gestionar la movilidad en el ámbito de los hechos metropolitanos de movilidad declarados en los Acuerdos Regionales 006 de 2022 y 008 de 2023.

Es el diagnóstico que orienta todo lo que hace la Agencia: los instrumentos de información (Encuesta de Movilidad, monitoreo e interacción con Waze), los instrumentos de planeación (PLANEO, Plan de Movilidad Sostenible y Segura Regional, Centros de Intercambio Modal y Sistema Integrado de Transporte Regional) y los proyectos de transporte e infraestructura que se presentan en los capítulos siguientes. Cada uno de ellos responde a alguno de los hallazgos que aquí se describen.

El diagnóstico se organiza en cuatro temas que siguen un mismo hilo: la región se mueve junta (viajes), ese movimiento cobra vidas (siniestralidad vial), cuesta tiempo (tiempos y congestión) y se concentra en unas pocas vías de entrada y salida de Bogotá (accesos y salidas).

LA REGIÓN EN UN DÍA HÁBIL		
14,5 millones de viajes en Bogotá y los 17 municipios del ámbito	**1,14 millones** de viajes regionales: cruzan un límite municipal (7,8 %)	**93 minutos** dura un viaje entre Bogotá y un municipio, 76 % más que uno dentro de Bogotá
~850 personas mueren al año en las vías del ámbito; en los municipios el riesgo es 1,8 veces el de Bogotá	**< 10 km/h** es la velocidad en hora pico en los accesos críticos a Bogotá	**534.760** vehículos al día pasan por los siete principales accesos a Bogotá

1.1.Una región que creció como un solo territorio

El diagnóstico abarca Bogotá y los 17 municipios del Hecho Metropolitano de Movilidad: Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá. En conjunto suman cerca de 10 millones de habitantes.

La integración que muestran los viajes tiene una explicación territorial. Entre 2010 y 2024 la huella urbana de los 17 municipios creció 54,8 % (9.400 hectáreas), mientras la de Bogotá creció 5,2 %. Por cada hectárea que se urbanizó en la capital, en los municipios se urbanizaron cerca de cinco. Hoy los municipios tienen el 41,6 % de la huella urbana del ámbito y el 21,2 % de su población, con densidades mucho menores (80 habitantes por hectárea frente a 213 en Bogotá). Ese crecimiento, más disperso y alineado con los grandes corredores (Autopista Sur, Calle 13, Calle 80 y Autopista Norte), alarga los viajes y concentra la presión sobre las vías que conectan con Bogotá.

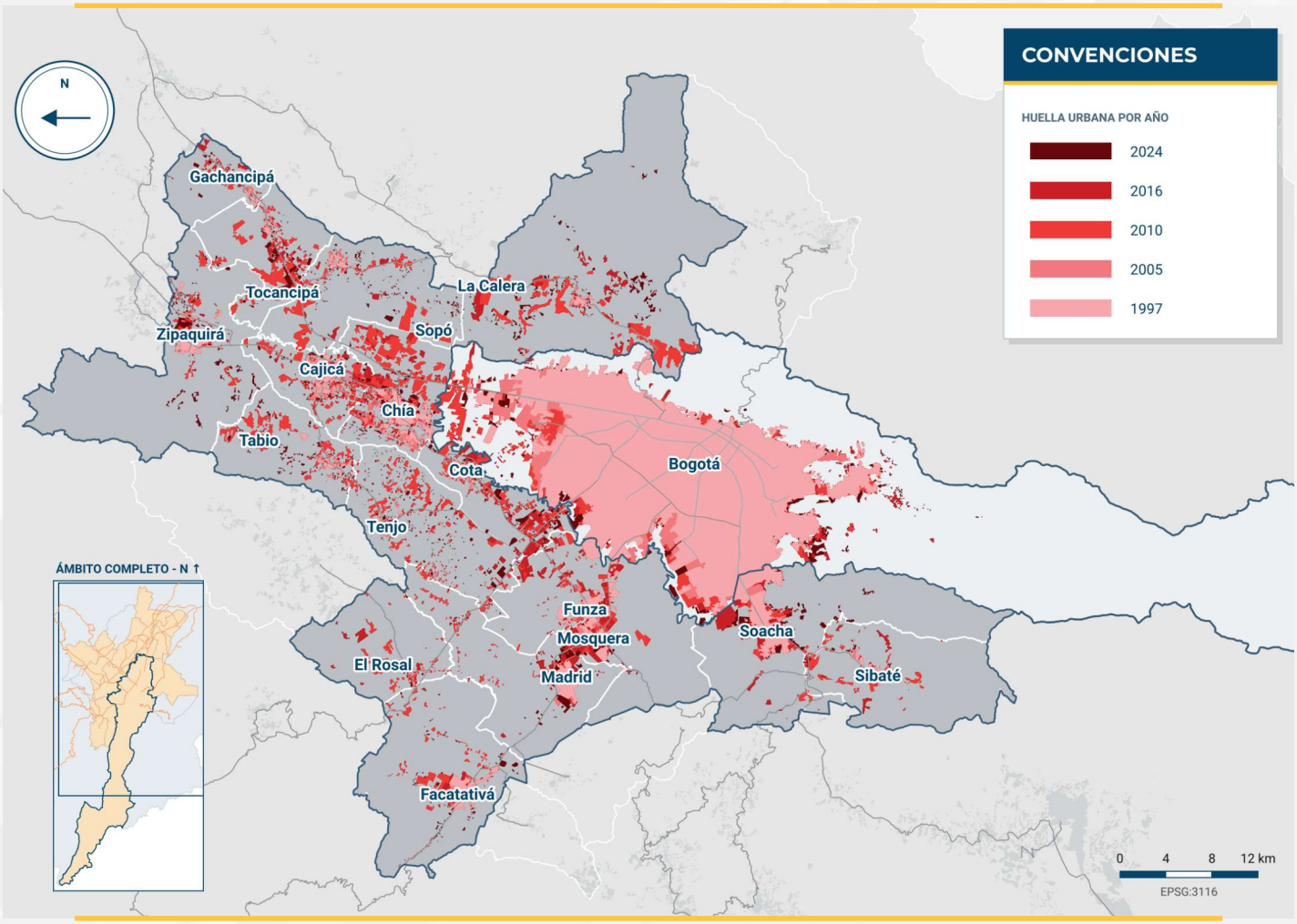
Para entender este proceso se usa el Estudio de Crecimiento y Evolución de la Huella Urbana de Bogotá y municipios de Cundinamarca (IDOM, 2025), recortado al ámbito del Hecho Metropolitano de Movilidad y cruzado con la Encuesta de Movilidad 2023.

La huella urbana se expandió hacia los municipios

Los mayores crecimientos desde 2010 están en Soacha (1.163 ha), La Calera (984), Cota (793), Chía (744), Mosquera (737) y Tenjo (659). Bogotá, en cambio, creció apenas 0,4 %

por año, limitada por los Cerros Orientales, la Reserva Thomas van der Hammen y la escasez de suelo urbanizable. El crecimiento sigue los grandes corredores regionales: la Autopista Sur hacia Soacha, la Calle 13 y la Calle 80 hacia el occidente (Funza, Mosquera y Madrid) y la Autopista Norte y la carretera Central del Norte hacia Chía, Cajicá, Tocancipá y Zipaquirá.

Ilustración 1. Evolución de la huella urbana de Bogotá y los 17 municipios del Hecho Metropolitano de Movilidad, 1997–2024



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM con la geodatabase del Estudio de Crecimiento y Evolución de la Huella Urbana (IDOM, 2025).

Donde más crece la huella, más se viaja hacia Bogotá

Los municipios que más crecieron son también los que más se relacionan con la capital. Soacha, con 840 mil habitantes y 279 por hectárea, es el único municipio con densidad mayor a la de Bogotá y genera 490 mil viajes diarios con ella. Mosquera, Chía, Funza y Cota le siguen en viajes con Bogotá. En Tocancipá, Tenjo, La Calera, Madrid y Soacha más de una de cada cinco personas vive en zonas urbanizadas o transformadas después de 2016, una población nueva que llega sin una oferta de transporte público pensada para ella.

Tabla 1. Huella urbana, población y relación con Bogotá por jurisdicción

Jurisdicción	Huella 2010 (ha)	Huella 2024 (ha)	Crec. anual	Población 2024	Hab/ha	% pob. en zonas nuevas	Viajes diarios con Bogotá
Bogotá	35.372	37.220	0,4 %	7.918.759	213	3,9 %	—
Soacha	1.846	3.009	3,5 %	840.345	279	21,7 %	490.115
Mosquera	821	1.557	4,7 %	166.277	107	16,1 %	85.522
Chía	2.513	3.258	1,9 %	165.318	51	7,4 %	73.701
Funza	956	1.455	3,0 %	107.400	74	6,1 %	49.728
Cota	863	1.656	4,8 %	44.315	27	12,3 %	41.446
Madrid	683	1.272	4,5 %	136.376	107	22,5 %	29.253
Cajicá	1.146	1.620	2,5 %	115.813	72	16,1 %	28.379
Zipaquirá	794	1.397	4,1 %	160.991	115	13,2 %	18.816
La Calera	1.663	2.647	3,4 %	37.223	14	24,1 %	13.722
Tocancipá	897	1.458	3,5 %	45.785	31	35,4 %	11.562
Facatativá	985	1.298	2,0 %	152.491	117	4,6 %	11.235
Sopó	1.059	1.521	2,6 %	29.755	20	14,2 %	10.514
Sibaté	484	698	2,6 %	37.312	53	3,7 %	9.557
Tenjo	936	1.596	3,9 %	21.703	14	25,8 %	8.141
El Rosal	389	552	2,5 %	26.188	47	13,0 %	5.997
Gachancipá	234	419	4,3 %	18.579	44	16,4 %	2.795
Tabio	883	1.139	1,8 %	20.179	18	18,9 %	2.730
Total 17 municipios	**17.152**	**26.552**	**3,2 %**	**2.126.050**	**80**	**16,8 %**	**893.213**

Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM con IDOM (2025) y Encuesta de Movilidad 2023

Nota: ordenado por viajes con Bogotá. Crecimiento anual = tasa media anual de la huella 2010–2024. Viajes con Bogotá =A municipio–Bogotá más Bogotá–municipio en un día hábil, sin viajes a pie de menos de 15 minutos.

1.2. Viajes: una región que se mueve junta

Más de 14,5 millones de viajes al día

Según la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil se hacen cerca de 14,5 millones de viajes en el ámbito. La mayoría ocurre dentro de cada jurisdicción, pero 893 mil cruzan el límite entre Bogotá y los municipios y otros 245 mil se hacen entre municipios sin pasar por la capital. En total, más de 1,1 millones de viajes diarios (7,8 %) tienen carácter regional.

Tabla 2. Distribución de los viajes en un día hábil en el ámbito del Hecho Metropolitano de Movilidad.

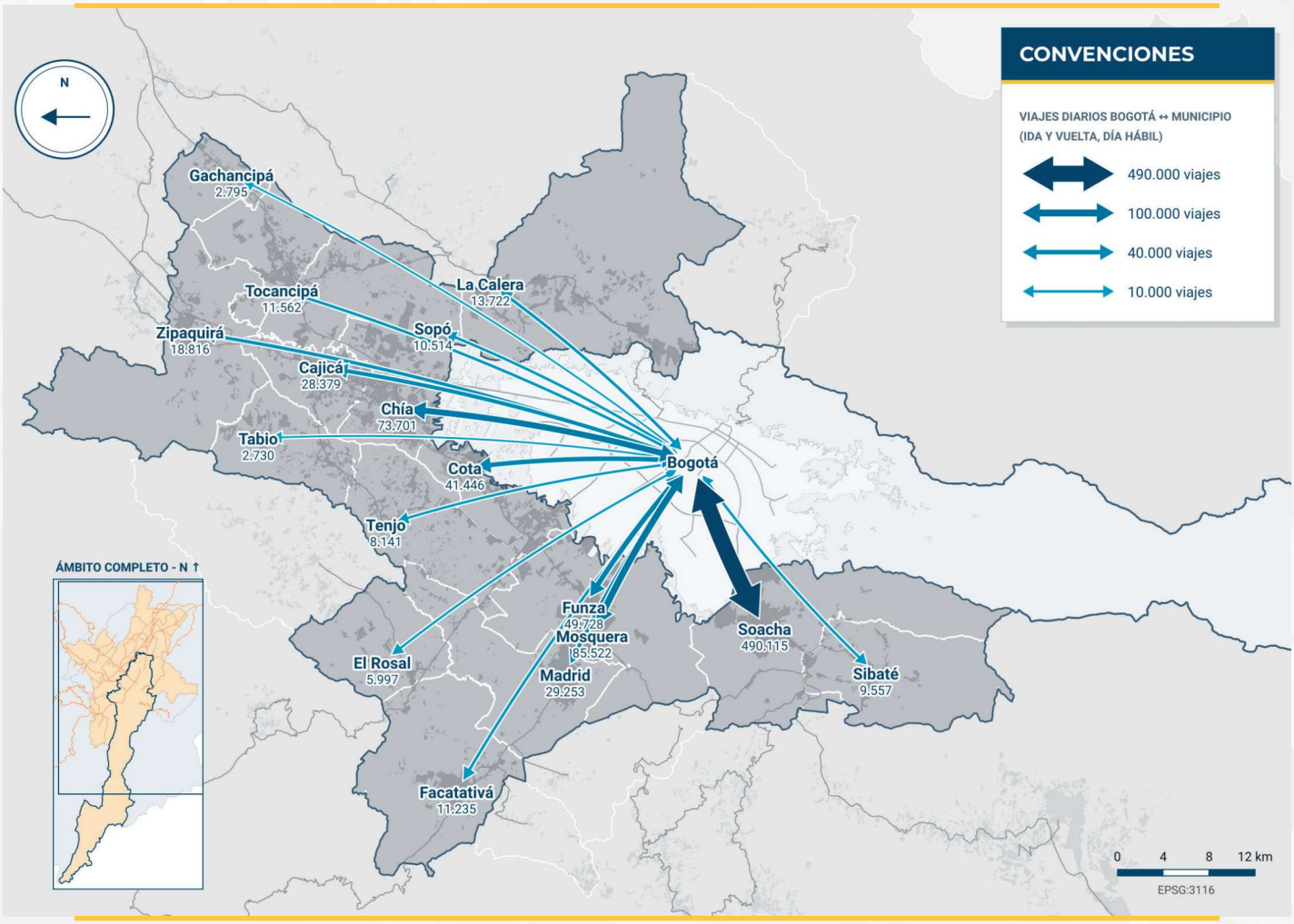
Origen / destino	Bogotá	Municipios	Total
Bogotá	11.864.337 (81,7 %)	437.529 (3,0 %)	12.301.866 (84,8 %)
Municipios	455.684 (3,1 %)	1.757.604 (12,1 %)	2.213.288 (15,2 %)
Total	**12.320.021 (84,9 %)**	**2.195.133 (15,1 %)**	**14.515.154 (100 %)**

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023 (base 261030_EODH2023). Cálculos: Equipo de Datos y Modelación ARM.

Bogotá y los municipios: un intercambio en ambos sentidos

Cada día se hacen cerca de 456 mil viajes de los municipios hacia Bogotá y 438 mil de Bogotá hacia los municipios. La relación no va en una sola dirección: es un intercambio permanente de empleo, estudio, servicios y actividad económica. Soacha, Mosquera y Chía concentran el 72,7 % de estos viajes, y solo entre Soacha y Bogotá se mueven 490 mil viajes diarios. De los viajes que salen de Soacha hacia otra jurisdicción, el 95 % va a la capital.

Ilustración 2. Líneas de deseo de los viajes entre Bogotá y los municipios en un día hábil (ida y vuelta).

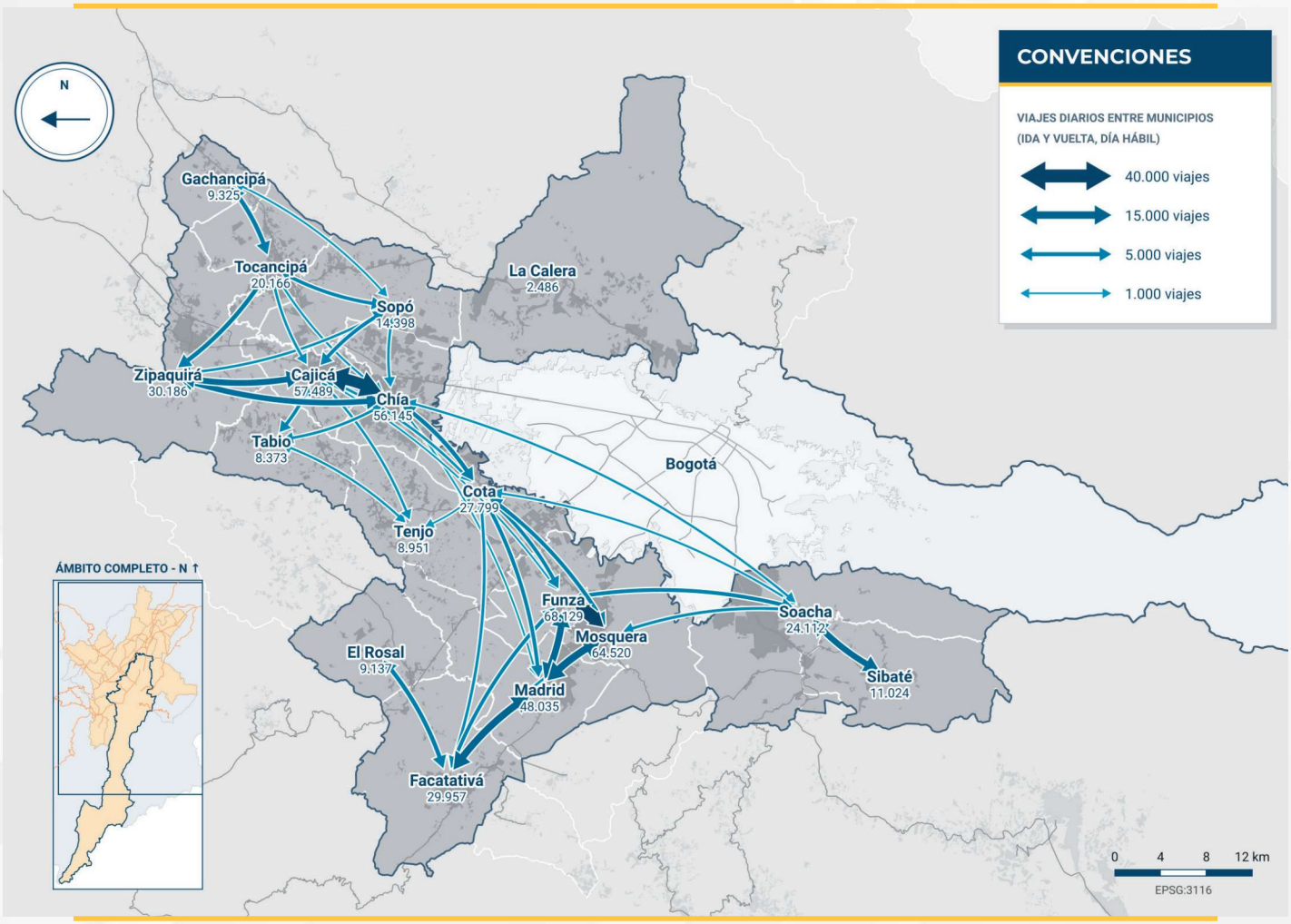


Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos e ilustración: Equipo de Datos y Modelación ARM.

Los municipios también se conectan entre sí

La región no depende solo de Bogotá. Los 245 mil viajes diarios entre municipios se organizan en tres sistemas territoriales: el Occidente (Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá), el Norte (Chía, Cajicá y Zipaquirá) y el Sur (Soacha y Sibaté). En estos viajes predominan el auto y la moto (35 %), seguidos del transporte público intermunicipal (32 %), la movilidad activa (16 %) y el transporte especial (12 %).

Ilustración 3. Líneas de deseo de los viajes entre municipios, sin Bogotá, en un día hábil.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2023 Cálculos e ilustración: Equipo de Datos y Modelación ARM.

El transporte público sostiene la integración

El bus intermunicipal es el principal modo de los viajes entre Bogotá y los municipios (36 % hacia Bogotá y 34 % desde Bogotá). Junto con el SITP, el transporte público atiende más de la mitad de estos viajes. Cada día, cerca de 317 mil viajes regionales usan el SITP, el 87 % en su componente troncal, y el 52 % lo combina con un bus intermunicipal: para el usuario, ambos sistemas ya funcionan como una sola red, aunque no lo sean en tarifa, información ni infraestructura de transbordo.

Tabla 3. Partición modal de los viajes regionales en un día hábil.

Modo principal	Municipios → Bogotá	Bogotá → municipios	Entre municipios
Intermunicipal	36,1 %	33,6 %	32,4 %
Público (SITP)	16,8 %	17,4 %	0,2 %
Privado (auto y moto)	28,9 %	29,2 %	35,0 %
Activo (bicicleta y a pie > 15 min)	9,1 %	9,4 %	15,8 %
Informal y taxi	3,6 %	4,8 %	0,9 %
Otro (especial, escolar y otros)	5,6 %	5,5 %	15,6 %
Total de viajes	**455.684**	**437.529**	**245.111**

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos: Equipo de Datos y Modelación ARM.

Nota: un viaje con al menos una etapa en bus intermunicipal se clasifica como intermunicipal.

Quién se mueve en la región

Los promedios esconden diferencias. Las mujeres hacen la mitad de todos los viajes del ámbito, pero solo el 41 % de los regionales. Ellas viajan más en transporte público (58,8 % frente a 40,1 % de los hombres) y más por salud, compras, trámites y cuidado; ellos usan más la moto y el auto y viajan sobre todo por trabajo. Las personas adultas y jóvenes (20 a 59 años) hacen el 77,6 % de los viajes regionales, y las personas mayores dependen del intermunicipal en el 45 % de sus viajes.

1.3. Siniestralidad vial: el costo en vidas de una región que se mueve junta

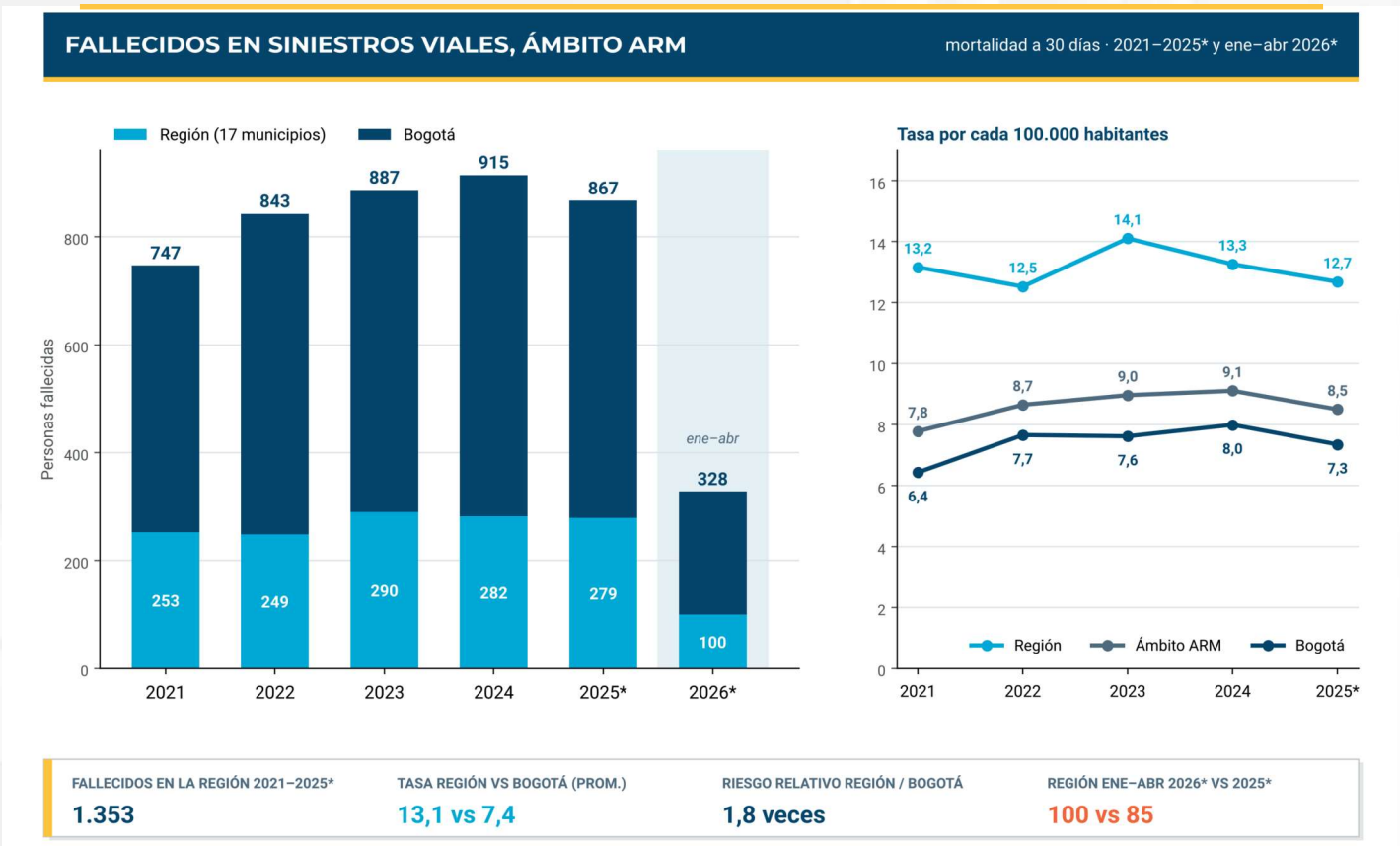
Los mismos corredores que integran la región concentran sus muertes en la vía. Por ellos circulan a diario motociclistas, ciclistas, peatones, buses intermunicipales y vehículos de carga, muchas veces a velocidades de carretera y en tramos sin infraestructura para quienes caminan o van en bicicleta. Por eso la seguridad vial es un tema regional.

En los municipios el riesgo de morir en la vía casi duplica el de Bogotá

Entre 2021 y 2025* murieron 4.259 personas en siniestros viales en el ámbito ARM, cerca de 850 por año; 1.353 de ellas en los 17 municipios. Los 17 municipios aportan el 31,8 % de las muertes con el 21,2 % de la población, y su tasa promedio, 13,1 fallecidos por cada 100.000 habitantes, es 1,8 veces la de Bogotá (7,4). Además, los siniestros son más graves: por cada 100 lesionados hay 19,4 fallecidos en los municipios y 10,7 en Bogotá. La tasa de la región se ha mantenido entre 12,5 y 14,1 desde 2021, sin una tendencia clara de reducción,

y entre enero y abril de 2026* los fallecidos aumentaron 17,6 % frente al mismo periodo de 2025*.

Ilustración 4. Fallecidos en siniestros viales y tasa de mortalidad en el ámbito ARM, 2021–2026*.



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM con datos de la ANSV (Observatorio Nacional de Seguridad Vial) e INMLCF.

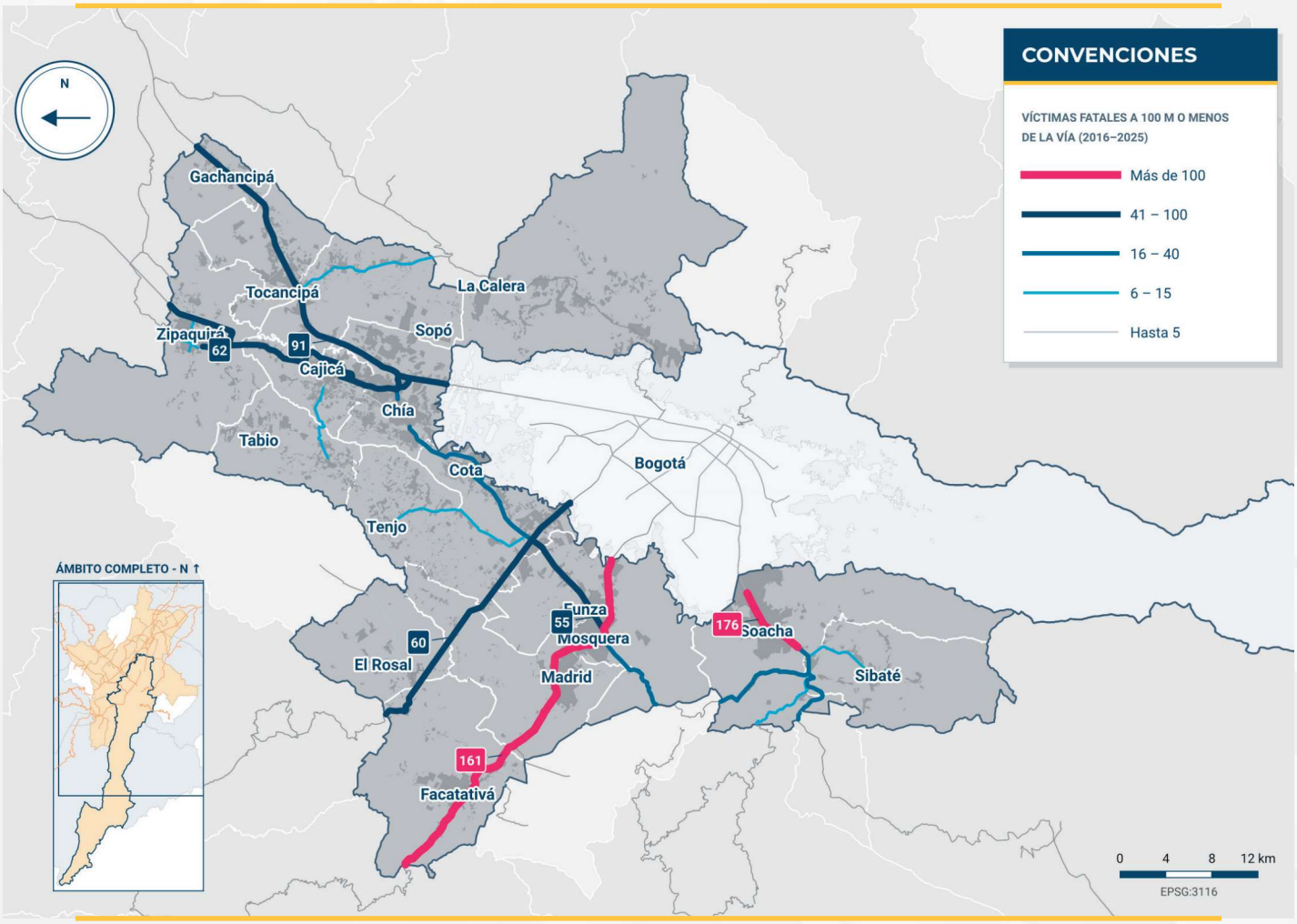
Nota: mortalidad a 30 días. (*) Datos preliminares: 2025 corresponde a la versión parcial a diciembre y 2026 solo incluye enero a abril. Población: IDOM (2025).

Las muertes se concentran en los corredores regionales

El 57,1 % de los fallecidos georreferenciados en la región entre 2016 y 2025 murió a 100 metros o menos de una vía regional. Los tramos más críticos son la vía Soacha–Carrera 4, en el casco urbano de Soacha (176 fallecidos en 6,7 km); la Calle 13 entre Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá (161), y la Autopista Norte entre Chía, Sopó, Tocancipá y Gachancipá (91). Las tasas más altas por habitante están en Cota (48,4), Gachancipá

(36,2) y Tocancipá (32,8), municipios pequeños atravesados por corredores de alto tránsito donde buena parte de las víctimas está de paso. En número de víctimas, Soacha concentra el 23,9 % de la región.

Ilustración 5. Víctimas fatales georreferenciadas sobre los corredores viales regionales, 2016–2025.



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM con las víctimas georreferenciadas de la ANSV, 2016–2025.

Quiénes mueren

Los motociclistas son el 46 % de los fallecidos de la región y su número pasó de 96 en 2021 a 133 en 2025*. Le siguen los peatones (27 %), un tercio de ellos de 60 años o más, y los ciclistas (17,2 %), que circulan por vías rápidas sin cicloinfraestructura. El 42,6 % de las víctimas tenía entre 20 y 34 años. En el 28 % de las muertes la contraparte fue un vehículo

de carga, frente al 18 % en Bogotá, y el 42,2 % ocurrió en zona rural, sobre vías nacionales y departamentales.

1.4. Tiempos de viaje y congestión: el costo en tiempo

Un viaje regional dura 40 minutos más

Un viaje dentro de Bogotá dura en promedio cerca de 53 minutos. Uno entre Bogotá y los municipios supera los 93 minutos, un 76 % más. Los viajes entre municipios distintos duran cerca de 58 minutos. Cerca de 243 mil personas, más de la mitad de quienes viajan entre Bogotá y los municipios, suman más de tres horas de viaje al día; a ese ritmo, una persona pasa unos 46 días al año solo en trayectos.

Tabla 4. Tiempo promedio de viaje según el tipo de viaje, día hábil.

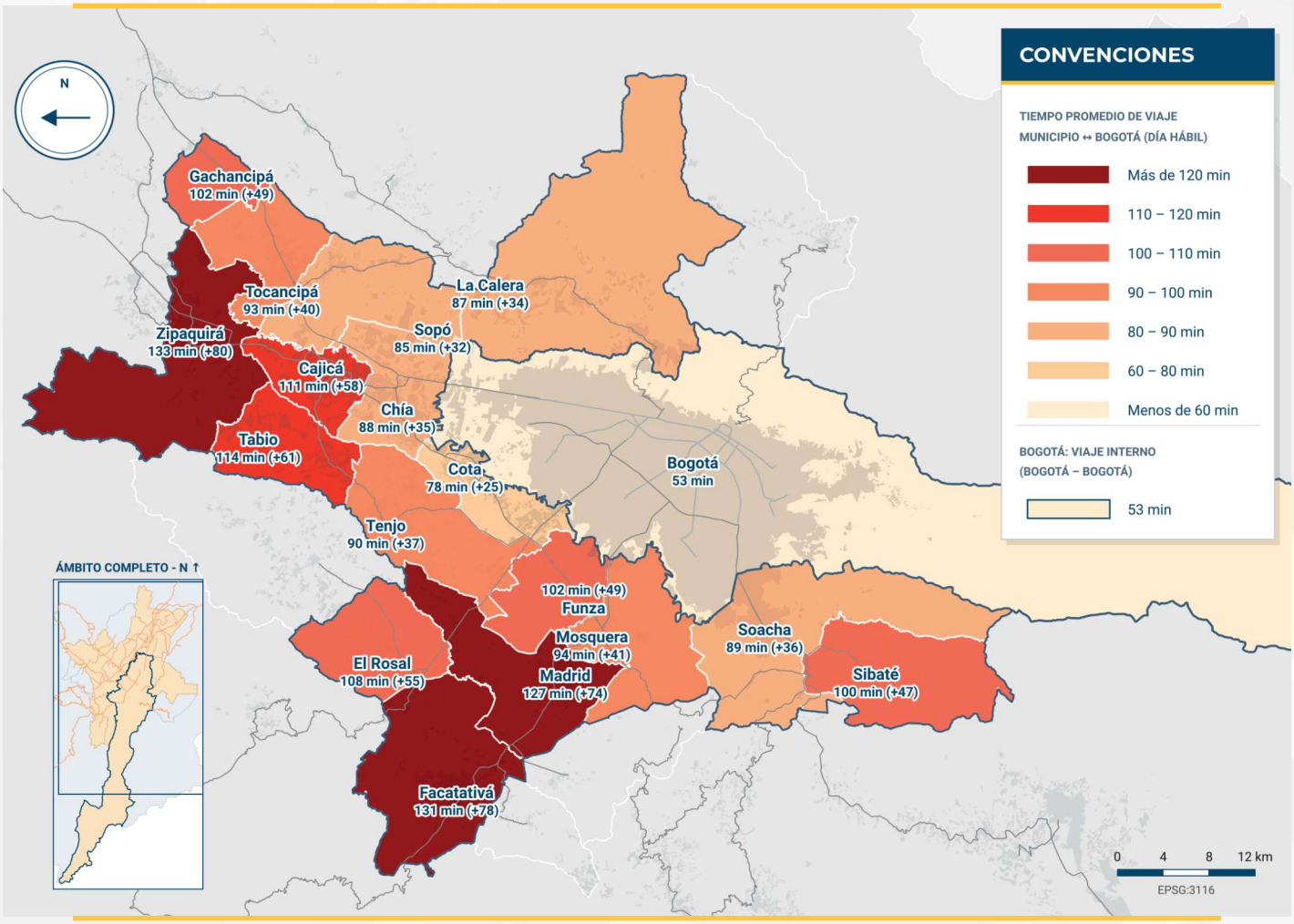
Tipo de viaje	Tiempo promedio (min)	Diferencia frente a un viaje interno de Bogotá
Dentro de Bogotá	53	—
Entre Bogotá y los municipios (ambos sentidos)	93	+40 min (+76 %)
Entre municipios distintos	58	+5 min

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos: Equipo de Datos y Modelación ARM.

Nota: promedios ponderados por el factor de expansión, sin viajes a pie de menos de 15 minutos.

La distancia a Bogotá no lo explica todo. Desde Zipaquirá (133 minutos), Facatativá (131) y Madrid (127) un viaje a la capital tarda más del doble que uno interno de Bogotá, pero también Cajicá (111) y Tabio (114), mucho más cercanos, se acercan a las dos horas por trayecto. El tiempo depende tanto de la oferta de transporte público y de los transbordos como de la congestión en las entradas a la ciudad.

Ilustración 6. Tiempo promedio de viaje entre cada municipio y Bogotá en un día hábil.



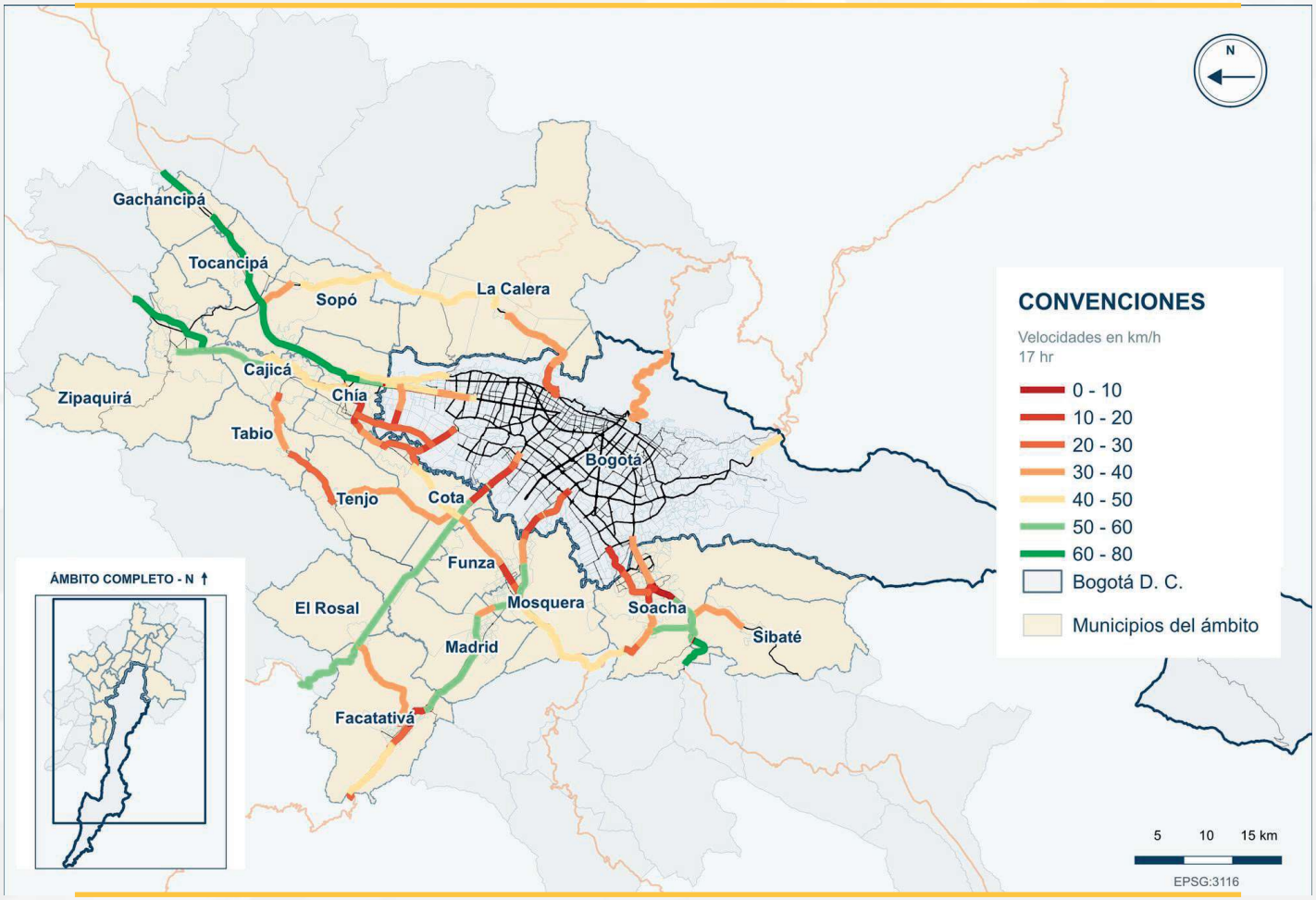
Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos e ilustración: Equipo de Datos y Modelación ARM.
Nota: entre paréntesis, minutos adicionales frente al viaje interno de Bogotá (53 min).

El tiempo tampoco se reparte por igual. Un viaje regional de una mujer dura en promedio 88 minutos y el de un hombre 83, porque ellas dependen más del intermunicipal y del SITP; el 21,4 % de sus viajes regionales supera las dos horas, frente al 17,4 % de los hombres. Las personas mayores tienen los viajes más largos (96 minutos) y el 28,9 % de los suyos supera las dos horas. Mejorar la velocidad del transporte público regional es también una política de equidad.

La congestión en los accesos

Buena parte de ese tiempo se pierde al entrar y salir de Bogotá. En la hora pico de la tarde, las velocidades caen a menos de 10 km/h en los accesos críticos de Bogotá, Soacha, Chía, Mosquera y Facatativá, y se mantienen entre 10 y 30 km/h en buena parte de la Autopista Sur, la Calle 13, la Calle 80 y las vías hacia Chía y Cota. Los tramos que operan por encima de 50 km/h están lejos de la ciudad, como la Autopista Norte al norte de Chía.

Ilustración 7. Velocidades en la red vial regional en hora pico de la tarde (17:00).



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM.

1.5. Accesos y salidas de Bogotá: las puertas de la región

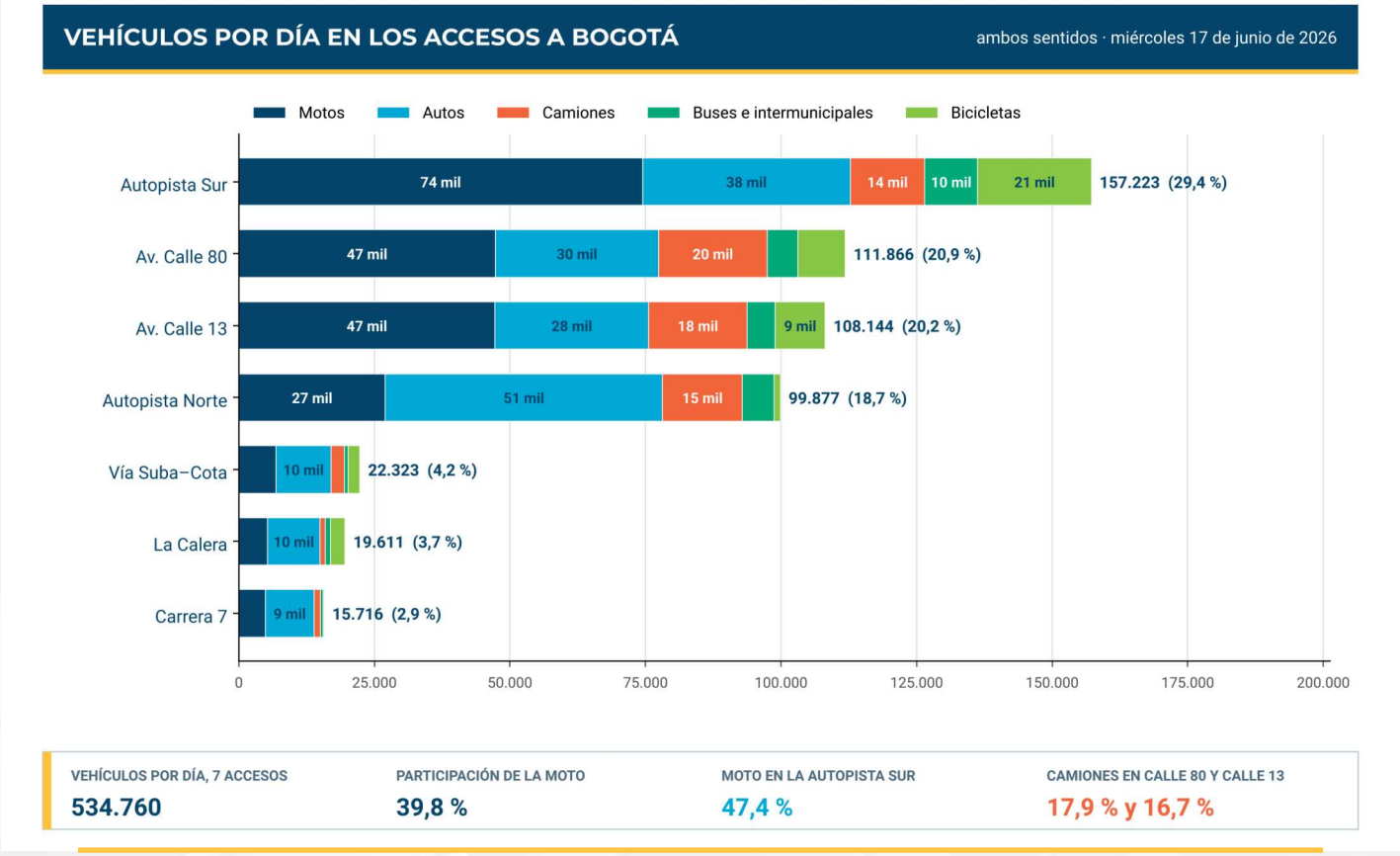
Si los viajes muestran una región integrada, los accesos muestran por dónde pasa esa integración. Siete vías concentran la entrada y la salida de Bogotá hacia la región, y en ellas coinciden los mayores flujos de viaje, las menores velocidades y los tramos con más víctimas.

Más de medio millón de vehículos al día

En un día hábil típico, pasan en promedio 534.760 vehículos por los siete accesos aforados, contando ambos sentidos. La Autopista Sur es el acceso más cargado, con 157.223 vehículos (29,4 %), seguida de la Calle 80 (111.866), la Calle 13 (108.144) y la Autopista Norte (99.877). La vía Suba–Cota, La Calera y la Carrera 7 suman el 10,8 % restante.

La composición del tráfico confirma lo que muestran los viajes y la siniestralidad. La moto es el vehículo más frecuente (39,8 % del total) y en la Autopista Sur llega al 47,4 %. En la Calle 80 y la Calle 13 los camiones son el 17,9 % y el 16,7 % del tráfico, lo que refleja su papel como corredores logísticos del occidente. La Autopista Norte, en cambio, tiene el mayor peso del automóvil (51 %).

Ilustración 8. Vehículos por día en los accesos a Bogotá según tipo de vehículo, 2026.



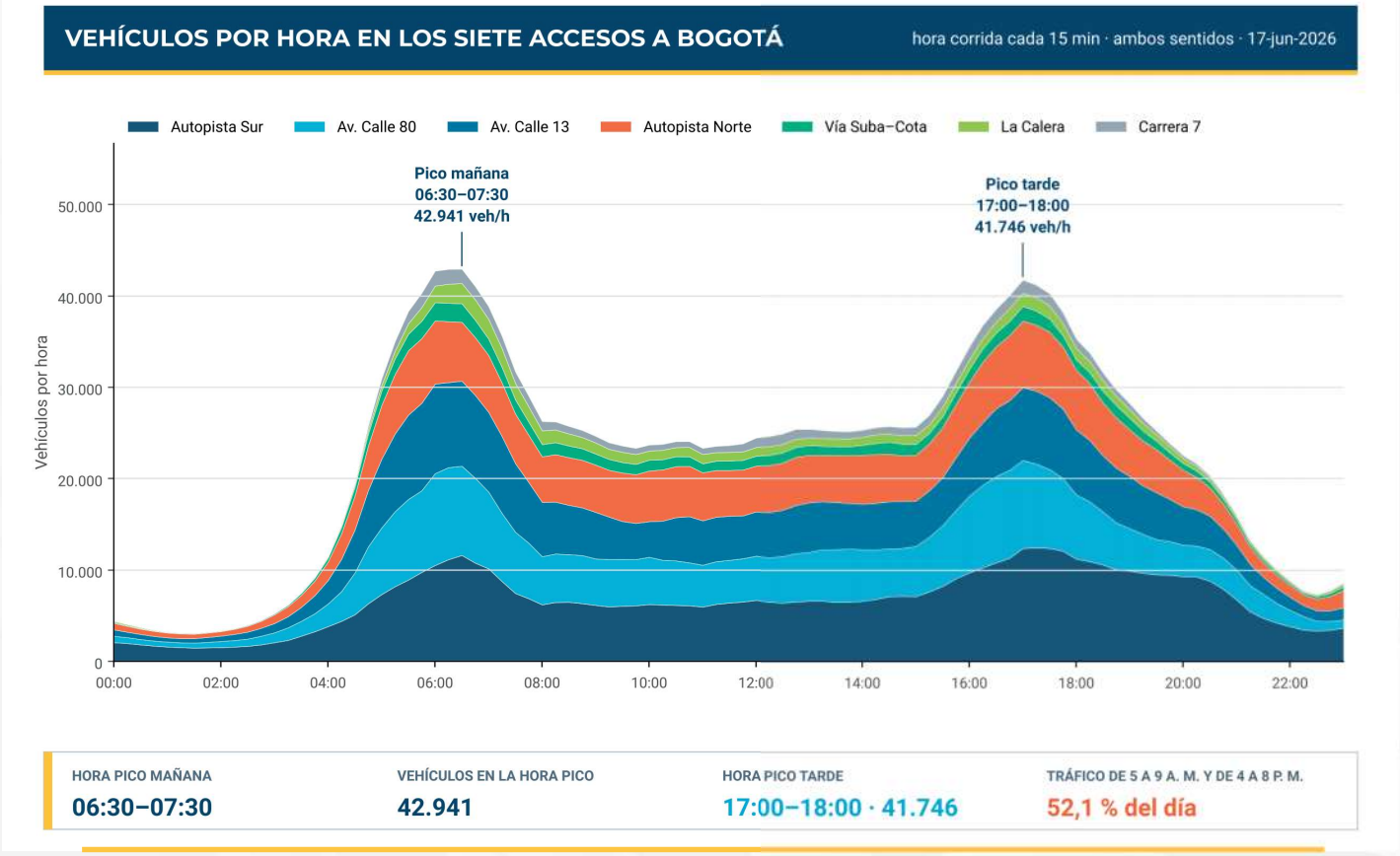
Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM con aforos vehiculares 2026.

Nota: ambos sentidos. Incluye autos, motos, camiones, buses, intermunicipales y bicicletas.

Dos horas pico que se repiten cada día

El tráfico de los accesos tiene dos picos casi iguales. En la mañana, entre las 6:30 y las 7:30, pasan 42.941 vehículos por los siete accesos; en la tarde, entre las 5:00 y las 6:00, pasan 41.746. Entre las 5:00 y las 9:00 de la mañana y las 4:00 y las 8:00 de la noche se mueve el 52,1 % del tráfico del día.

Ilustración 9. Vehículos por hora en los siete accesos a Bogotá a lo largo del día, 2026.



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM con aforos vehiculares 2026.
Nota: hora corrida de 60 minutos que avanza cada 15 minutos, ambos sentidos.

Priorización de los accesos

Al cruzar los tres retos del diagnóstico (congestión, volumen de viajes y siniestralidad), la ARM priorizó los accesos a Bogotá. La Autopista Sur y la Calle 13 resultan de prioridad alta, y la Calle 80, la vía Suba–Cota y la Autopista Norte de prioridad media.

Tabla 5. Priorización de los accesos a Bogotá según congestión, viajes y siniestralidad.

#	Acceso	Congestión	Viajes	Siniestralidad	Prioridad
1	Autopista Sur	3	3	3	9 · Alta
2	Av. Calle 13	3	2	3	8 · Alta
3	Av. Calle 80	3	2	2	7 · Media
4	Av. Suba–Cota	3	1	1	5 · Media
5	Autopista Norte	2	2	1	5 · Media
6	Vía La Calera	2	1	1	4 · Baja

Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM.

2. Identidad, Naturaleza Jurídica y Gobernanza ARM - ¿Quiénes somos?

La Agencia Regional de Movilidad (ARM) es una entidad pública adscrita a la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (RMBC), creada mediante la Ley Orgánica 2199 de 2022 para liderar la planeación, gestión y cofinanciación del Sistema de Movilidad Regional y ejercer la autoridad regional de transporte. Su creación responde a la necesidad de abordar de manera articulada los desafíos de movilidad que trascienden los límites político-administrativos de Bogotá y los municipios de su área de influencia, mediante una visión regional que facilite la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y la ejecución de proyectos e iniciativas de interés común.

En desarrollo de lo dispuesto en la Ley 2199 de 2022, mediante el Acuerdo Regional 007 del 14 de agosto de 2024, el Consejo Regional adoptó los estatutos de la ARM, definiendo su naturaleza jurídica, objeto, funciones y órganos de dirección y administración. Posteriormente, mediante el Acuerdo de Junta Directiva 005 del 23 de septiembre de 2025, se estableció su estructura organizacional y las funciones de sus dependencias, avanzando así en la consolidación institucional y operativa de la entidad para el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad y transporte regional.

El principal órgano de dirección y decisión de la ARM es su Junta Directiva, integrada por la secretaria distrital de Movilidad, como delegada del Alcalde Mayor de Bogotá; el secretario de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, como delegado del Gobernador; el alcalde de Soacha; y el director de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. Asimismo, se contempla la participación de un delegado permanente del Gobierno nacional, con voz y voto, cuya designación aún se encuentra pendiente.

La toma de decisiones en esta instancia se basa en el principio de consenso, con el propósito de garantizar la articulación y concertación entre los diferentes niveles de gobierno que participan en la gestión de la movilidad regional.

Durante 2026, la ARM continuó avanzando en su proceso de consolidación institucional, mediante su vinculación a proyectos estratégicos de impacto regional, entre los que se destacan la construcción del ciclopuente Tibanica, los estudios y diseños de las vías del Distrito Aeroportuario y el mejoramiento de las estaciones de TransMilenio en el corredor Soacha–Bogotá–Soacha. Estas iniciativas reflejan el papel de la Agencia en la articulación interinstitucional y el impulso de proyectos orientados a mejorar la conectividad y la movilidad regional.

3. Alcance institucional, competencias y articulación regional

La responsabilidad de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) comprende el Sistema de Movilidad Regional, entendido como el conjunto de infraestructuras y servicios de transporte público y privado que permiten la conexión de personas y mercancías entre Bogotá y los municipios de la región, así como los elementos necesarios para su planeación, organización, regulación, financiación y operación.

Para cumplir este propósito, la ARM desarrolla funciones en diferentes ámbitos:

- **Planeación de la movilidad regional:** formula propuestas de política, estrategias, programas y proyectos para atender las necesidades de transporte y mejorar la conexión entre los territorios.
- **Transporte público regional:** promueve la integración de los servicios de transporte y ejerce como autoridad regional de transporte en los servicios y ámbitos de su competencia.
- **Infraestructura de transporte:** participa en la planeación, estructuración, financiación, construcción, operación y mantenimiento de proyectos de infraestructura y servicios de transporte y logística.

- **Movilidad sostenible y segura:** promueve alternativas de transporte con menores impactos ambientales, priorizando los desplazamientos a pie, en bicicleta y el uso de tecnologías de bajas emisiones.
- **Carga y logística regional:** coordina iniciativas para mejorar el transporte de mercancías y la conexión logística entre los municipios.
- **Gestión del tránsito:** articula a las autoridades de tránsito de los diferentes territorios para coordinar medidas de circulación, fortalecer la seguridad vial y mejorar la movilidad en los corredores regionales.

¿Dónde desarrolla su gestión la ARM?

La Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca cuenta con tres hechos metropolitanos declarados en materia de movilidad, que reconocen las problemáticas y necesidades que requieren soluciones coordinadas entre los territorios:

1. Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros.
2. Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional.
3. Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad.

Estos hechos metropolitanos comprenden a Bogotá y 17 municipios de Cundinamarca: Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, El Rosal y Zipaquirá.

Su propósito es impulsar soluciones conjuntas que mejoren la conectividad, faciliten el desplazamiento de personas y mercancías, fortalezcan la competitividad y promuevan un sistema de movilidad regional más integrado, eficiente y sostenible.

¿Qué hace la ARM como autoridad regional de transporte?

En ejercicio de sus competencias como autoridad regional de transporte, la ARM tiene responsabilidades relacionadas con la regulación, inspección, vigilancia y control de los servicios de transporte público que están bajo su competencia.

De manera gradual y progresiva, actualmente ejerce estas funciones sobre los servicios de transporte público metropolitano del corredor **Soacha–Bogotá–Soacha.**

Esto incluye actuaciones relacionadas con la definición de tarifas, la gestión de trámites administrativos bajo su competencia y la revisión de las condiciones de prestación del servicio, de acuerdo con la normativa aplicable. Estas acciones buscan mejorar la organización del transporte, modernizar su operación y ofrecer mejores condiciones de servicio a los usuarios.

¿Cómo coordina la ARM la movilidad con otras autoridades?

La movilidad regional requiere decisiones conjuntas, porque las situaciones que se presentan en las vías y los servicios de transporte afectan a diferentes municipios y a Bogotá. Por esta razón, la ARM trabaja con la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, las autoridades municipales, la Policía de Tránsito y Transporte y otras entidades del sector, de acuerdo con sus respectivas competencias.

Uno de los principales espacios de articulación es el **Comité para la Armonización de Medidas de Tránsito**, en el que las autoridades pueden identificar problemáticas comunes, analizar alternativas y coordinar acciones para mejorar la circulación en los corredores regionales.

Esta coordinación permite sumar capacidades técnicas, operativas y logísticas, armonizar medidas de tránsito y desarrollar iniciativas conjuntas. Para ello, la ARM puede celebrar convenios interadministrativos y utilizar otros mecanismos de cooperación que faciliten el desarrollo de proyectos y el intercambio de información, sin sustituir las competencias que corresponden a cada autoridad.

¿Cómo asume la ARM sus responsabilidades?

La Agencia desarrolla sus competencias de manera gradual y progresiva, de acuerdo con su capacidad técnica, administrativa y financiera, y en concordancia con las políticas y los instrumentos de planeación de la Región Metropolitana, el Plan Estratégico y de Ordenamiento Territorial y las decisiones del Consejo Regional.

En este contexto, el presente informe de rendición de cuentas presenta los principales avances y resultados de la gestión de la ARM, identificando su participación en cada iniciativa y diferenciando las acciones que desarrolla en materia de planeación, regulación, coordinación, gestión, financiación y ejecución, así como los aportes y responsabilidades de las demás entidades participantes.

De esta manera, la ciudadanía podrá conocer cómo trabaja la Agencia, qué responsabilidades tiene, con quién articula sus acciones y cómo contribuye a mejorar la movilidad de Bogotá y los municipios de la región.

Articulación Regional

La gestión de la movilidad regional requiere la coordinación y toma de decisiones conjuntas entre Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, los municipios de la región y las entidades del orden nacional, debido a que las condiciones de tránsito en los corredores de conexión regional involucran competencias, recursos y responsabilidades de diferentes autoridades. En este sentido, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) promueve espacios de articulación institucional para concertar decisiones relacionadas con:

- La planeación de operativos de movilidad: coordinación de las acciones de éxodo y retorno, especialmente durante temporadas de alta demanda vehicular.
- La intervención de los corredores regionales: definición conjunta de los puntos críticos que requieren atención, las medidas de regulación del tránsito y la distribución de los equipos de control en vía.

- La gestión del tráfico: concertación de medidas como cierres viales, contraflujos, manejo de intersecciones y ajustes en la operación semafórica, de acuerdo con las competencias de cada autoridad.
- La asignación de recursos y responsabilidades: articulación del personal, los recursos técnicos, operativos y logísticos necesarios para implementar las medidas acordadas.
- La atención a los ciudadanos: coordinación de acciones de señalización, orientación y pedagogía para facilitar los desplazamientos y brindar información oportuna a los usuarios de los corredores regionales.

Como parte de este trabajo, la ARM lideró la articulación de las autoridades para implementar un piloto de gestión de tráfico en el corredor de la Calle 13, que contempló medidas operativas como cierres viales, regulación de intersecciones, prioridad semafórica para el ingreso a Bogotá y medidas de contraflujo, con el acompañamiento de las autoridades de tránsito y transporte.

Estas decisiones requieren un trabajo coordinado entre las entidades involucradas, de manera que las intervenciones respondan a una visión regional de la movilidad, optimicen el uso de la infraestructura vial y contribuyan a mejorar las condiciones de desplazamiento de los ciudadanos.

Capítulo II. Gestión misional y su alineación con los hechos metropolitanos de movilidad

4. Sistema de Información para la movilidad regional

Para una entidad encargada de planificar, coordinar, regular y cofinanciar la movilidad en 18 jurisdicciones, la información no es un insumo complementario: es la base sobre la cual se toman las decisiones. De ella dependen la identificación de necesidades, la priorización de inversiones, la estructuración y evaluación de proyectos, la sustentación técnica de los procesos de cofinanciación ante la Nación, el seguimiento a los resultados y la rendición de cuentas a la ciudadanía.

Con ese propósito, la Agencia Regional de Movilidad ha consolidado un sistema de información sustentado en tres instrumentos complementarios. La Encuesta de Movilidad permite comprender cómo, por qué y en qué condiciones se desplazan las personas en la región. El monitoreo permanente aporta información sobre el comportamiento de la infraestructura y de los principales corredores regionales a lo largo del tiempo. Por su parte, la interacción con Waze proporciona información operacional en tiempo real, fortaleciendo la gestión de la movilidad y acercando la toma de decisiones a la experiencia cotidiana de los usuarios.

Actualmente, la ARM adelanta la Encuesta de Movilidad 2027 para Bogotá y 20 municipios de la región, monitorea 66 puntos estratégicos distribuidos en 18 municipios y realiza seguimiento continuo a las velocidades de circulación en 19 corredores regionales mediante su convenio con Waze, con actualizaciones cada dos minutos. La información generada a través de estos instrumentos constituye la base técnica para la planeación de la movilidad regional y será puesta a disposición de la ciudadanía como información pública.

LO QUE MIDEN LOS INSTRUMENTOS		
Bogotá + 20 municipios cubrirá la Encuesta de Movilidad 2027, hoy en construcción	**66 puntos** estratégicos monitoreados en 18 municipios	**19 corredores** regionales con seguimiento de velocidades a través del convenio con Waze
Cada 2 minutos se actualizan las velocidades en esos corredores	**100.174** viajes reportados por 67.556 personas en la Encuesta de Movilidad 2023, base del diagnóstico actual	**100 % pública** erá la información, para municipios, entidades, academia y equipos técnicos

Fuente: Equipo de Datos y Modelación ARM; Encuesta de Movilidad 2023 (SDM).

4.1. Encuesta de Movilidad Regional

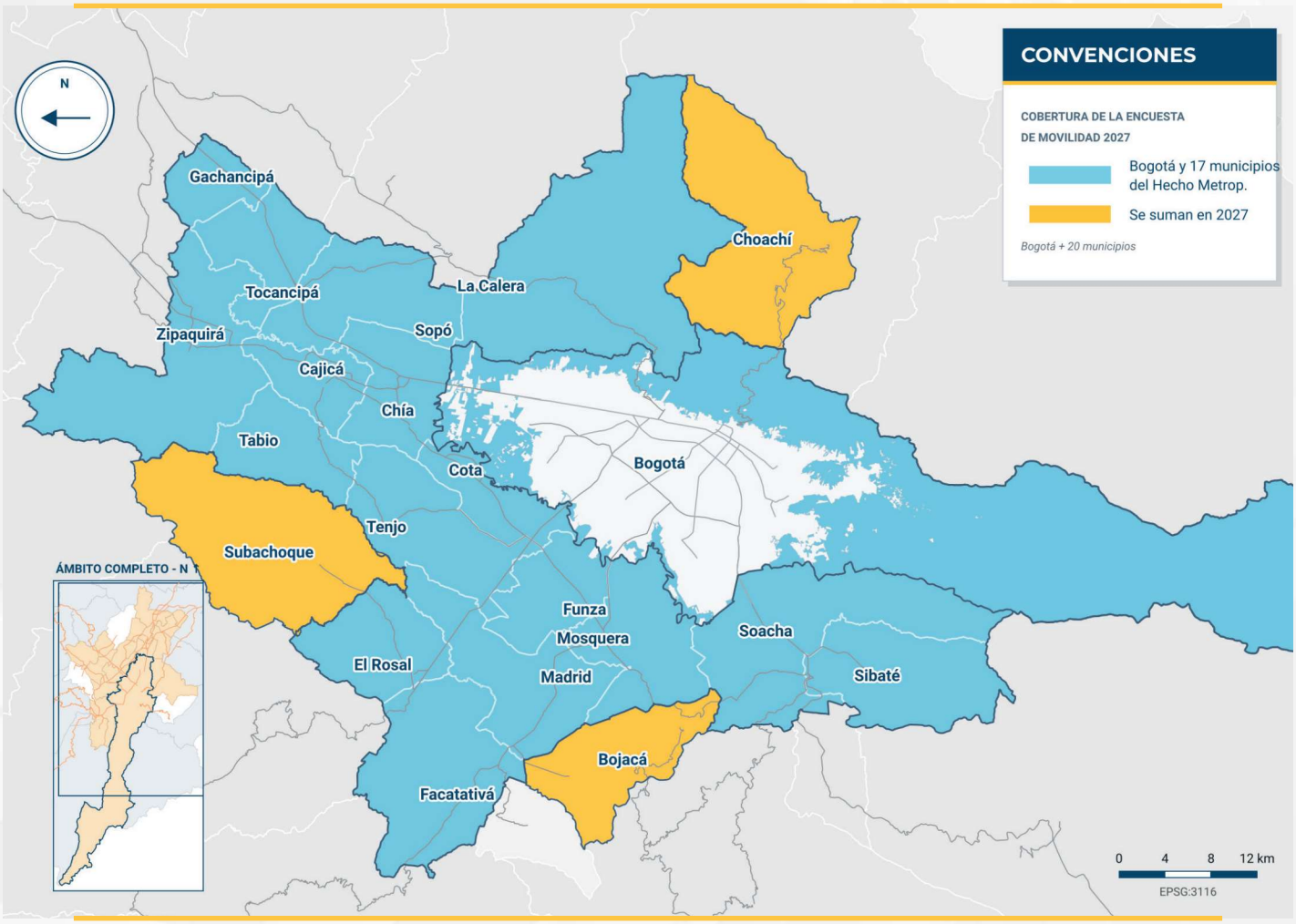
La Encuesta de Movilidad Regional es el principal insumo para comprender cómo se mueve la región y sustentar la planeación, coordinación y gestión de la movilidad regional. Su información permite caracterizar los viajes entre Bogotá y los municipios, evidenciar las dinámicas que soportan los Hechos Metropolitanos de Movilidad y orientar la formulación de políticas, planes y proyectos estratégicos.

La encuesta permite conocer quiénes viajan, entre qué lugares se desplazan, por qué motivo, en qué modo de transporte y cuánto tiempo les toma. Con esta información se construyen las matrices origen-destino y los modelos de transporte que soportan la planeación regional.

Como antecedente, la Encuesta de Movilidad 2023 encuestó 22.755 hogares y 67.556 personas, quienes reportaron 100.174 viajes entre abril y octubre de 2023. Adicionalmente, se realizaron 200.945 encuestas de interceptación en 272 estaciones y se estructuró una zonificación de 1.215 ZAT y 142 UTAM, constituyéndose en la fuente de información más detallada sobre la movilidad de Bogotá y su entorno regional.

La Encuesta de Movilidad 2027 cubrirá Bogotá y 20 municipios: los 17 municipios del Hecho Metropolitano de Movilidad más Bojacá, Choachí y Subachoque.

Ilustración 10. Cobertura de la Encuesta de Movilidad 2027: Bogotá y 20 municipios.



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM.

Con el propósito de fortalecer la toma de decisiones a escala regional, la ARM y la Secretaría Distrital de Movilidad adelantan la estructuración de la Encuesta de Movilidad 2027 mediante el Convenio Derivado 2026-2771, con una inversión total de $6.694,9 millones, de los cuales la ARM aporta $3.300 millones (49,3 %). El estudio cubrirá Bogotá, los 17 municipios del Hecho Metropolitano de Movilidad y tres municipios adicionales: Bojacá, Choachí y Subachoque.

Durante 2026 se avanzó en la estructuración técnica y metodológica del proyecto y en el procesamiento de la Encuesta de Movilidad 2023 para la elaboración del diagnóstico regional de movilidad. Para el cierre de la vigencia se proyecta finalizar el diseño metodológico y operativo, consolidar el diseño muestral e instrumentos de captura y preparar las actividades de levantamiento de información.

En 2027 se ejecutará el trabajo de campo, se procesará y validará la información recolectada y se construirán las nuevas matrices origen-destino regionales. Con ello, la región contará con una línea base actualizada y representativa para orientar la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura Regional, la estructuración del Sistema Integrado de Transporte Regional y la evaluación de los principales proyectos de movilidad durante la próxima década.

4.2. Monitoreo de volúmenes de tráfico

El monitoreo de la movilidad regional permite observar de manera continua cómo evoluciona la región y complementar la información que aportan las encuestas de movilidad. Mientras la encuesta ofrece una fotografía detallada de la demanda de transporte cada varios años, el monitoreo permite seguir día a día los cambios en los patrones de viaje, los niveles de congestión, la seguridad vial y el comportamiento de los principales corredores regionales.

Para ello, la ARM integra información proveniente de aforos vehiculares, velocidades de circulación, registros de siniestralidad vial y otras fuentes de información operacional. Como parte de este trabajo, el Equipo de Datos y Modelación consolidó una base histórica de aforos vehiculares de la Secretaría Distrital de Movilidad con 186 días de medición entre septiembre de 2021 y agosto de 2026, incluyendo conteos cada 15 minutos por tipo de vehículo en los accesos regionales a Bogotá. Este análisis permitió identificar, entre otros aspectos, que más de 534.000 vehículos circulan diariamente por los principales accesos a la ciudad, los comportamientos horarios de la demanda y las dinámicas de movilidad asociadas a los fines de semana y puentes festivos.

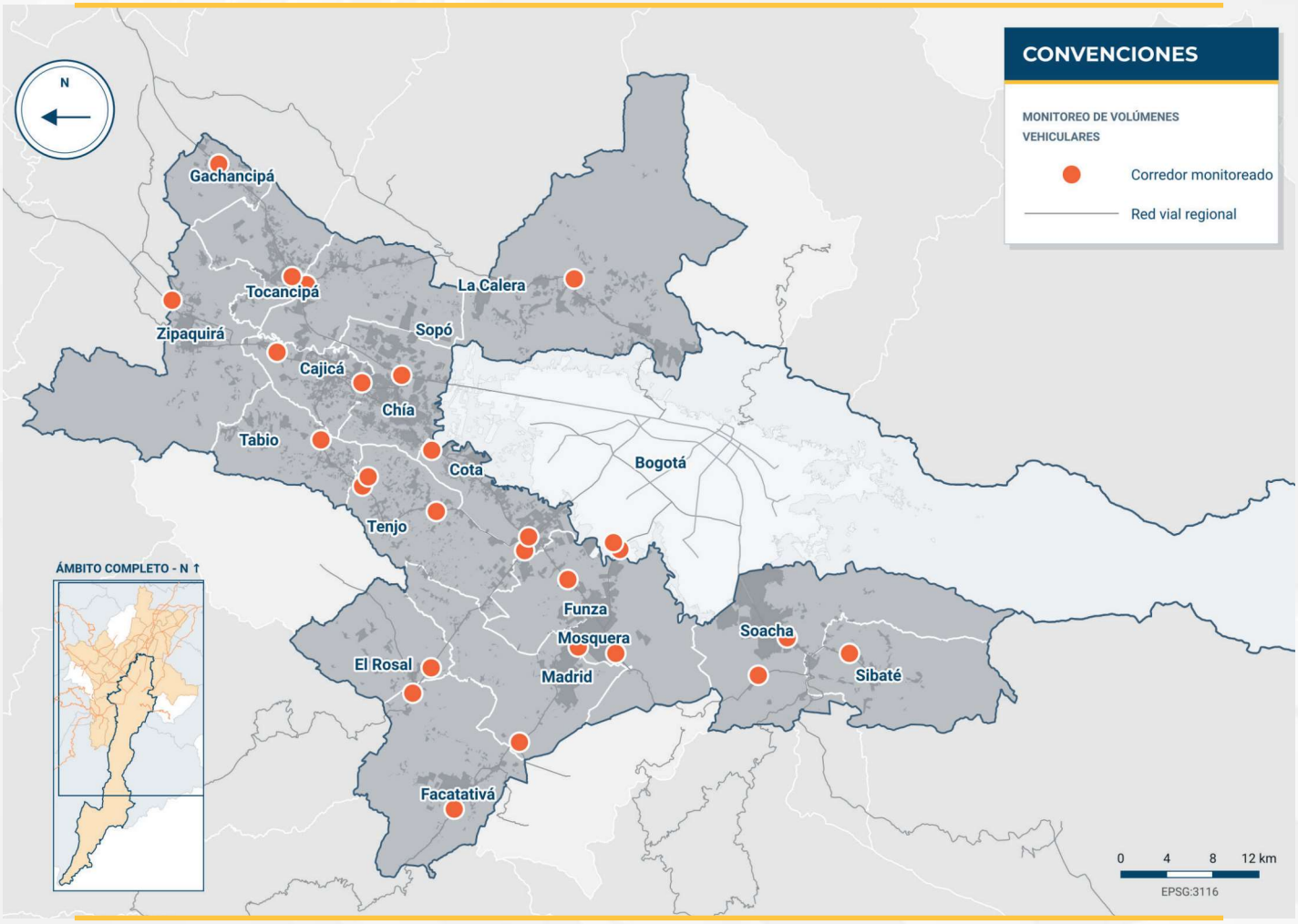
La información de monitoreo es fundamental para la gestión regional porque permite detectar oportunamente cambios en las condiciones de movilidad, priorizar intervenciones con base en evidencia, evaluar el impacto de los proyectos estratégicos y apoyar la toma de decisiones operacionales. Asimismo, facilita el seguimiento permanente de indicadores de congestión, demanda vehicular y seguridad vial, permitiendo identificar corredores críticos y orientar acciones coordinadas entre las distintas entidades responsables de la movilidad.

Con el fin de fortalecer esta capacidad de observación regional, la ARM avanza en la consolidación de una red propia de monitoreo que actualmente cubre 66 puntos estratégicos distribuidos en 18 municipios. Esta red amplía la cobertura de medición más allá de los accesos a Bogotá e incorpora corredores y nodos fundamentales para la conectividad entre municipios, generando por primera vez una visión regional y continua del comportamiento de la movilidad.

Durante 2026 se avanzó en la consolidación de las bases de información, la estructuración de indicadores regionales y la implementación de la red de monitoreo. Para el cierre de la vigencia se proyecta completar la instrumentación de los puntos definidos, fortalecer los procesos de procesamiento y visualización de datos y consolidar los tableros de seguimiento para la toma de decisiones.

En 2027 la ARM continuará ampliando y fortaleciendo la red regional de monitoreo, integrando nuevas fuentes de información y consolidando un sistema permanente de seguimiento que permita evaluar el comportamiento de la movilidad, medir los resultados de los proyectos estratégicos y proporcionar información pública para la planeación y gestión de la movilidad regional.

Ilustración 11. Corredores con monitoreo de volúmenes vehiculares de la ARM.



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM.

4.3. Convenio con Waze

La interacción con Waze complementa las capacidades de monitoreo de la ARM mediante el acceso a información operacional en tiempo real sobre el comportamiento de la red vial regional. A través de millones de reportes generados por los usuarios de la plataforma, es posible conocer las condiciones de circulación, niveles de congestión, velocidades de operación y eventos que afectan la movilidad, incluso en corredores donde no existen sistemas de medición tradicionales.

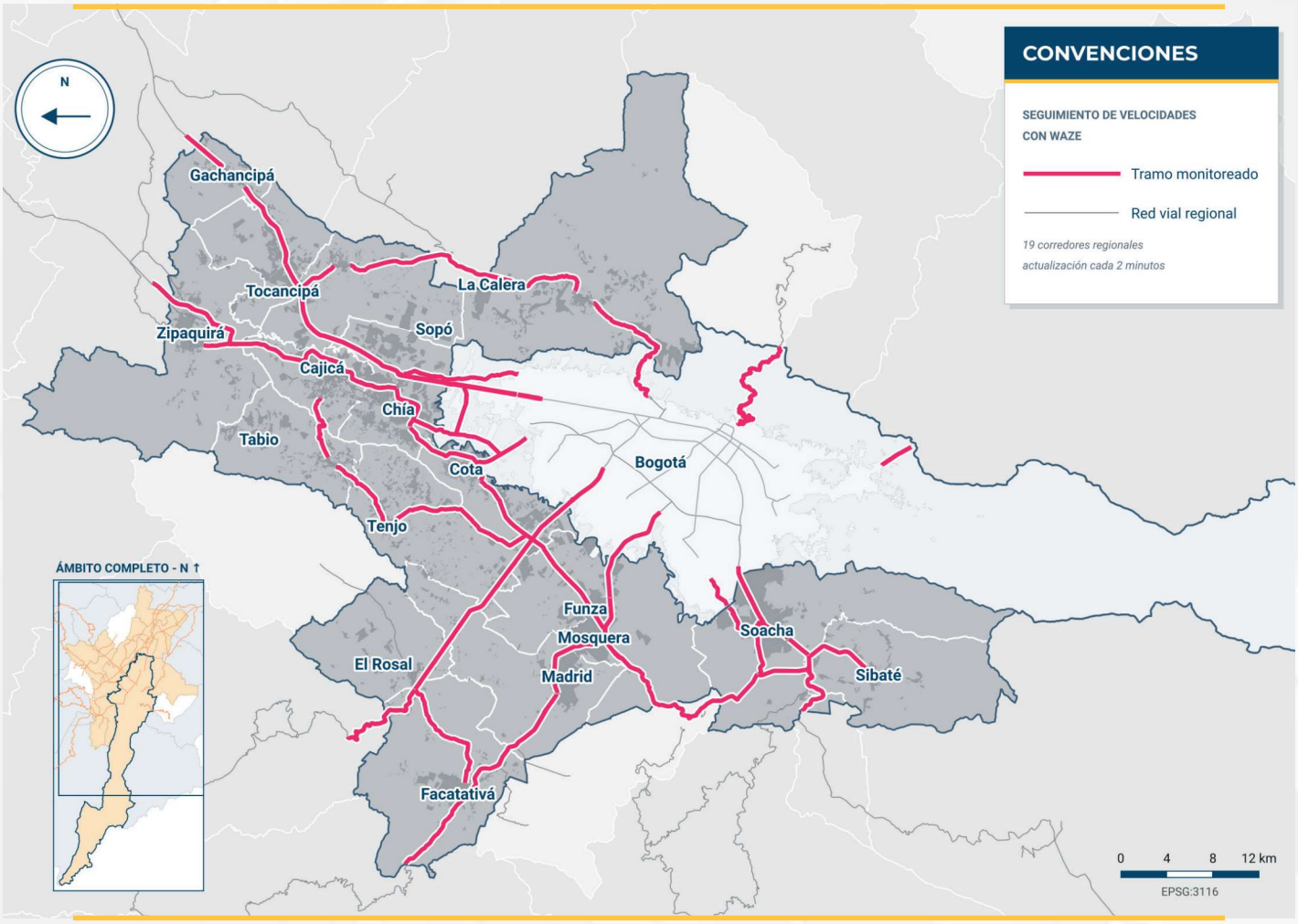
La relación entre la autoridad y Waze funciona en doble vía. Por una parte, la plataforma suministra información agregada sobre el comportamiento del tráfico y las incidencias

reportadas por los usuarios. Por otra, la ARM y las entidades de tránsito comparten información oficial sobre cierres, obras, desvíos y eventos que afectan la movilidad, permitiendo que esta sea incorporada en las rutas y recomendaciones que reciben los ciudadanos en tiempo real.

Esta información es especialmente valiosa para la gestión regional porque complementa los sistemas tradicionales de monitoreo, amplía la cobertura sobre la totalidad de la red vial, permite realizar seguimiento permanente a los niveles de congestión y facilita la evaluación de intervenciones operacionales e infraestructura. Asimismo, fortalece la comunicación con los usuarios, llevando información oficial directamente a quienes toman decisiones de viaje en cada momento.

Como parte de esta estrategia, la ARM realiza seguimiento permanente a las velocidades de circulación en 19 corredores regionales mediante el convenio de intercambio de información con Waze, con actualizaciones cada dos minutos. Esto permite identificar los tramos con mayores niveles de congestión, analizar el comportamiento de los accesos regionales, evaluar los efectos de obras y eventos especiales y hacer seguimiento continuo a las condiciones de movilidad en los principales corredores que conectan Bogotá con los municipios de la región.

Ilustración 12. Tramos de los corredores regionales con seguimiento de velocidades a través del convenio con Waze.



Fuente: Elaboración Equipo de Datos y Modelación ARM.

Durante 2026 la ARM consolidó la integración y explotación de esta fuente de información como complemento de sus actividades de monitoreo regional. Para el cierre de la vigencia se proyecta fortalecer los procesos de análisis y visualización de velocidades e incidencias en tiempo real e integrar estos resultados a los tableros de seguimiento de la movilidad regional.

En 2027 se continuará ampliando el uso de la información proveniente de Waze para apoyar la toma de decisiones, el seguimiento a proyectos estratégicos y la gestión operativa de los corredores regionales, consolidando una capacidad de observación continua que permita comprender con mayor precisión la evolución de la movilidad y mejorar la información que reciben los ciudadanos sobre el estado de la red vial regional.

5. Planeación de Servicios de Transporte e Infraestructura Intermodal

5.1. Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (PLANEO)

El Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (PLANEO) es el instrumento de planeación regional que articula el desarrollo socioeconómico y el ordenamiento territorial en una visión de largo plazo, para planear la región como una sola unidad y no de forma fragmentada.

PLANEO proyecta la región a 2039 como un referente de desarrollo armónico, competitivo, equitativo y sostenible, con una gestión corresponsable del territorio que protege sus recursos ecosistémicos, equilibra la oferta de servicios, mejora la calidad de vida de sus habitantes y fortalece las relaciones funcionales entre Bogotá y los municipios.

PLANEO se soporta en los hechos metropolitanos declarados para la región. Su Sistema de Movilidad se estructura en tres de ellos: la gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros; la integración y gestión del tránsito y la infraestructura regional, y la integración y gestión de la carga y la logística regional, en el ámbito de Bogotá D.C. y los 17 municipios.

El Sistema de Movilidad de PLANEO busca una movilidad integrada, multimodal, sostenible, segura y accesible, en la que las centralidades regionales sean los nodos que estructuran los viajes, conectados con la red de transporte público regional y con la infraestructura logística que soporta la competitividad de la región.

A la fecha, PLANEO cuenta con el documento técnico de soporte (DTS) de diagnóstico y formulación terminado y en revisión final, y con una primera versión del proyecto de acuerdo regional. También se realizaron encuentros ciudadanos y talleres con las entidades territoriales para socializarlo.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta aprobar el DTS. A inicios de 2027 se proyecta concertar y firmar el acuerdo regional que adopta PLANEO.

5.2. Plan de Movilidad Sostenible y Segura Regional (PMSSR)

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura Regional (PMSSR) es el instrumento de planeación de largo plazo que organiza, bajo una visión común, las decisiones sobre cómo se mueven las personas y las mercancías en el ámbito de los hechos metropolitanos de movilidad: Bogotá D.C. y 17 municipios declarados en los Acuerdos Regionales 006 de 2022 y 008 de 2023. Desarrolla la misión de la Agencia Regional de Movilidad (ARM), creada por el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022 para planificar, coordinar y articular la movilidad regional.

El Plan busca dar al Sistema de Movilidad Regional una visión y una hoja de ruta comunes, con programas y proyectos priorizados, costeados y con fuentes de financiación. También ordenará la articulación institucional, mejorará la seguridad vial y la sostenibilidad, y será insumo para el Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR).

A la fecha, el PMSSR avanza en el diagnóstico y cuenta con la base técnica para su formulación. La guía metodológica está construida y fue socializada con los asociados.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta consolidar el diagnóstico y hacer el estudio de mercado para definir el alcance y la modalidad de contratación. Durante 2027 se proyecta desarrollar la visión, la formulación y los documentos finales, socializar cada etapa con los asociados y adoptar el Plan en octubre, para iniciar su socialización e implementación.

5.3. Plan Logístico Regional (PLR)

El Plan Logístico Regional (PLR) desarrolla el hecho metropolitano de integración y gestión de la logística y el transporte de carga, que el Consejo Regional declaró en el Acuerdo Regional 06 de 2022 como uno de los ejes de la movilidad metropolitana.

De este hecho metropolitano se derivan las responsabilidades de la ARM en la formulación del PLR, en articulación con la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC); la definición de anillos y corredores logísticos; la promoción de plataformas y nodos de intercambio modal, y la armonización con PLANEO. La ARM también coordina espacios de gobernanza colaborativa como la Alianza Logística Regional Bogotá-Cundinamarca, que reúne a entidades nacionales y territoriales y al sector productivo. El PLR identificará los corredores y nodos de carga prioritarios, definirá las iniciativas que reducen las fricciones de la operación logística y entregará una hoja de ruta de implementación.

A la fecha, la ARM presentó una propuesta metodológica, compuesta por una guía y una cadena de valor, que orientará la hoja de ruta del Plan, y realizó tres mesas de trabajo con los asociados para articular esfuerzos frente a los retos logísticos de la región. Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta un avance del 50 % del diagnóstico. Durante 2027 se proyecta terminar el diagnóstico (febrero) y formular el PLR (noviembre).

5.4. Centros de Intercambio Modal (CIM)

Los Centros de Intercambio Modal (CIM) desarrollan el hecho metropolitano “Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros”, que tiene entre sus objetivos implementar infraestructuras de intercambio modal para integrar el transporte público intermunicipal y el urbano. Los artículos 33 (literal f) y 34 de la Ley 2199 de 2022 asignan a la ARM la habilitación de los CIM y la definición del precio público y la tarifa por su acceso o uso. Es la primera vez que una entidad está a cargo de su definición.

Los CIM son infraestructuras que integran dos o más modos de transporte (bus intermunicipal, TransMilenio, Regiotram y Metro). El proyecto expedirá las reglas para habilitarlos: su definición, requisitos mínimos, reglas de cobro y el procedimiento para evaluar propuestas. Se identificaron cinco zonas para su localización: Calle 80, Norte, Calle 13, Sur y Llanos.

Los estándares darán criterios homogéneos para constituir, diseñar, operar y financiar los CIM, con niveles mínimos de calidad, accesibilidad, seguridad y conectividad entre modos, para que los usuarios cambien de modo de forma ágil, cómoda y segura. También darán certeza técnica e institucional a inversionistas, desarrolladores y operadores, facilitarán la atracción de recursos públicos y privados y permitirán que los CIM operen como parte de un sistema regional y no como infraestructuras aisladas.

Al 31 de octubre de 2026 la ARM cerró el diagnóstico normativo, la definición conceptual de los CIM y los parámetros de categorización para su reglamentación. Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta consolidar el proyecto de resolución y sus documentos técnicos de soporte, y socializarlo con los actores estratégicos. Durante 2027 se proyecta validar el precio público ante la Junta Directiva, expedir en febrero la resolución de habilitación y de precio público o tarifa, recibir las primeras solicitudes entre marzo y julio y habilitar el primer CIM en el segundo semestre.

6. Fuentes de Financiación y Política Tarifaria

La Ley 2199 de 2022 asigna a la ARM dos funciones complementarias: identificar, formular, implementar y recaudar fuentes de financiación y fondeo para la movilidad regional (arts. 10 y 33) y, como autoridad de transporte, definir la política tarifaria de los servicios a su cargo (art. 33, lit. c). Ambas se relacionan con el hecho metropolitano de gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros, y las fuentes son además el insumo de los hechos metropolitanos de carga y logística e infraestructura de transporte y accesibilidad.

Durante 2027 se proyecta acompañar con los asociados el trámite del nuevo PND, que se radicará ante el Congreso en febrero, para incluir nuevas fuentes para la movilidad regional; priorizar los instrumentos más viables y avanzar en su estructuración. En enero se adoptará la tarifa 2027 del corredor y en el primer trimestre las tarifas de trámites y servicios de la entidad.

7. Operación del Transporte, Autoridad Regional y Supervisión Inteligente

7.1. Avances en la estructuración del Centro de Gestión y Supervisión de la Movilidad Regional (CGMR)

Durante 2026, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) avanzó en la estructuración técnica del Centro de Gestión y Supervisión de la Movilidad Regional (CGMR), concebido como un "centro de centros" que supervisa, integra datos y coordina la movilidad de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca-Bogotá y 17 municipios, sin reemplazar los centros de control que ya operan otras entidades. Esta iniciativa contribuye al hecho metropolitano «Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros», al fortalecer la articulación institucional, la integración de información, la supervisión del servicio colectivo metropolitano y la coordinación de los diferentes componentes del sistema integrado de transporte regional.

Los principales avances son:

- **Documento técnico base:** Se elaboró el estudio que sustenta el CGMR, marco normativo y competencias de la ARM (Ley 2199 de 2022, Acuerdo Regional 07 de 2024 y Acuerdo de Junta Directiva 05 de 2025), la matriz de competencias frente a las demás entidades y la gobernanza interna del Centro, en donde, la Dirección Operativa de Movilidad como responsable misional y la Oficina TIC como responsable de arquitectura, datos, interoperabilidad y ciberseguridad.
- **Estudio de referentes:** Se analizaron referentes nacionales (CEM de la SDM, CCO de TransMilenio, CCO de las concesiones de la ANI, PCC del Metro, RegioTram y Medellín) e internacionales (Madrid, Seúl, Londres, Santiago y Lima), que confirman el modelo de una autoridad regional que federa los centros existentes en lugar de operarlos.

- **Modelo de integración federada:** Se definió una arquitectura en cuatro capas con cuatro conexiones directas, el CEM de la SDM (canal único de los centros de Bogotá conforme a la Resolución SDM 1080049 de 2026), el RegioTram de Occidente, los CCO de la ANI y los operadores intermunicipales y una hoja de ruta en tres fases, armonizada con el PMSIT 2026–2035.
- **Instrumentos de levantamiento de información:** Se construyó un catálogo inicial de 62 variables y los formatos de solicitud de información por actor, listos para radicar ante los centros que se federarían.
- **Articulación institucional:** Se prepararon las sesiones de socialización con el sector privado, la mesa técnica con la SDM y TransMilenio y la revisión jurídica y corporativa interna.

Como paso siguiente, la ARM ejecuta un plan de trabajo en siete actividades orientado a cerrar 2026 con el documento validado, el catálogo de variables definido, el diagnóstico de la información recibida de los centros federados y la decisión sobre el modelo de estructuración del CGMR (diseño propio, contratado con una empresa especializada o contratación conjunta de diseño e implementación). El estudio de mercado y el proceso de contratación están previstos a partir de 2027.

7.2. Transición, gestión y supervisión del servicio público regional de transporte

Generalidades

La Agencia Regional de Movilidad avanzó durante 2026 en la consolidación del ejercicio de la autoridad regional de transporte público de pasajeros, mediante actuaciones de coordinación institucional, revisión y depuración de información operacional y construcción de instrumentos técnicos y jurídicos para la asunción gradual de sus competencias.

La gestión comprendió, además, la regulación tarifaria, la preparación de trámites y el fortalecimiento de los mecanismos de inspección, vigilancia y control del servicio e información a los usuarios.

La gestión se concentró principalmente en el corredor Soacha–Bogotá–Soacha, como primer escenario de implementación de la autoridad regional, y en la preparación de herramientas para orientar su ejercicio progresivo en los demás servicios del ámbito geográfico de movilidad. Estas actuaciones contribuyen al hecho metropolitano «Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros», identificado y declarado, respectivamente, mediante los Acuerdos Regionales 006 de 2022 y 008 de 2023, orientado a mejorar la eficiencia de los desplazamientos regionales y las condiciones de movilidad de sus habitantes.

Propósito y alcance de la gestión

La Ley Orgánica 2199 de 2022 atribuye a la ARM el ejercicio de la autoridad sobre los servicios de transporte público de pasajeros terrestre y férreo que conectan los municipios del ámbito geográfico de movilidad, en las condiciones previstas en sus artículos 32 y 33, con excepción del transporte especial. Para las modalidades y radios de acción a su cargo, sus funciones comprenden el otorgamiento de permisos y habilitaciones, la política tarifaria y la vigilancia y el control de la prestación del servicio, entre otras.

La implementación gradual de estas competencias requiere capacidades institucionales e instrumentos de coordinación que permitan asumir la gestión de los servicios con información suficiente y sin afectar su continuidad. En ese contexto, durante 2026 la ARM adelantó dos líneas de trabajo enfocadas en el corredor Bogotá–Soacha: el cierre de la transición de los servicios anteriormente administrados por el Ministerio de Transporte y la construcción, con el municipio de Soacha, de una alternativa para los servicios urbanos que operan en el corredor.

[1] El ámbito geográfico del hecho metropolitano de movilidad de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca comprende Bogotá D.C. y los municipios de Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá, para un total de 18 entidades territoriales.

Esta priorización obedece a la alta intensidad de los desplazamientos entre Soacha y Bogotá. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad de Soacha de 2025, este corredor concentra una de las dinámicas de movilidad de pasajeros más relevantes de la Región Metropolitana. En ese año se registraron 251.997 viajes diarios desde Soacha hacia Bogotá, cifra que evidencia la estrecha relación funcional entre ambos territorios y su importancia estratégica para la movilidad regional.

Líneas de trabajo, avances y retos

- **Transición y consolidación de la autoridad regional de transporte Soacha-Bogotá**

Uno de los principales retos para la movilidad en el corredor Bogotá–Soacha ha sido la fragmentación histórica de la gestión del transporte público entre distintas autoridades, modalidades de servicio y ámbitos territoriales. Esta situación ha dificultado la adopción de decisiones integrales sobre la operación, la regulación y el mejoramiento de servicios que, en la práctica, responden a una misma dinámica de movilidad regional.

En este contexto, y bajo los principios de gradualidad, coordinación y continuidad del servicio, la ARM ha orientado su gestión a superar progresivamente esta fragmentación y avanzar hacia la consolidación de una autoridad regional única para los servicios de transporte colectivo de pasajeros que operan entre Bogotá y Soacha, independientemente de su origen administrativo. Este proceso comprende tanto el servicio colectivo metropolitano de pasajeros (anteriormente prestado como servicio intermunicipal bajo la autoridad del Ministerio de Transporte) como aquellos servicios urbanos de Soacha cuya operación trasciende el ámbito estrictamente local y atiende desplazamientos de carácter regional.

[2]Agencia Regional de Movilidad. Boletín Técnico No. 1. El corredor Soacha-Bogotá. 2026. Disponible en: https://agenciaregionaldemovilidad.gov.co/sites/default/files/boletines/2026-04/boletin-arm-febrero.pdf

Hasta 2023, la continuidad de estos servicios dependió en buena medida de convenios interadministrativos transitorios, lo que generaba incertidumbre sobre su permanencia y limitaba la posibilidad de adoptar soluciones estructurales para el corredor. La creación de un marco regional y la asunción progresiva de competencias por parte de la ARM representan, por tanto, un cambio en el modelo de gestión al pasar de una administración fragmentada y transitoria a una gestión regional articulada, con una autoridad capaz de planificar y regular el corredor de manera integral.

- **Transición de los servicios con anterioridad a cargo de Mintransporte**

Desde el 16 de abril de 2025, la ARM inició formalmente y de manera gradual el ejercicio de la autoridad sobre el transporte colectivo metropolitano de pasajeros en la ruta Soacha–Bogotá y viceversa, correspondiente al anterior servicio de pasajeros por carretera que se encontraba bajo la autoridad del Ministerio de Transporte. En efecto, mediante la Resolución ARM 002 de 2025, se definieron las condiciones para el inicio de esta competencia, en el marco de lo previsto en la Ley 2199 de 2022 que dispone la asunción de esta autoridad sin requisito adicional; sin embargo, para su implementación, se ha requerido una transición coordinada entre las entidades involucradas, orientada a asegurar la entrega de información, la continuidad del servicio, la protección de usuarios y claridad para los prestadores durante el proceso.

Por ello, durante 2026, la ARM dio continuidad a la coordinación con el Ministerio de Transporte para consolidar la información sobre empresas, capacidad transportadora, parque automotor y condiciones de operación. Como instrumento de este proceso, ambas entidades suscribieron el Acta No. 3 del 26 de febrero de 2026, que estableció las fases de cierre técnico y transición para la expedición de tarjetas de operación.

[3] Desde 2024, con la expedición del Acuerdo de Junta Directiva 8, se constituyó un marco regional para la continuidad de los servicios del corredor mientras se adopta el esquema definitivo de prestación.

En ese contexto, con corte al 31 de octubre de 2026, la gestión de la Agencia ha comprendido la revisión y formulación de observaciones a los proyectos de actos administrativos, solicitudes de información y expedientes, identificación de inconsistencias, seguimiento a los compromisos y mesas de trabajo con el Ministerio y la Concesión RUNT 2.0. Asimismo, la ARM remitió los formularios requeridos para avanzar en su interacción con el Registro Único Nacional de Tránsito y participó en la revisión de las condiciones jurídicas y tecnológicas necesarias para gestionar los trámites del servicio.

En este proceso, el Ministerio de Transporte expidió y comunicó los quince (15) actos administrativos correspondientes a la entrega de información operacional de las empresas autorizadas. De acuerdo con el balance documentado por la ARM a la fecha, se han recibido seis (6) constancias de ejecutoria; por tanto, se mantienen nueve (9) actos pendientes de la resolución de recursos para su firmeza. También permanecen pendientes las correcciones que correspondan y la entrega integral de los expedientes.

En todo caso, estos avances han permitido disponer de información para delimitar el parque automotor y las condiciones de los servicios que debe gestionar la Agencia. Sin embargo, la expedición de los 15 actos no representa la culminación de la transición, pues siguen pendientes actuaciones jurídicas y técnicas necesarias para que la ARM gestione autónomamente los trámites asociados.

Uno de los principales riesgos identificados en este proceso corresponde a la falta de correspondencia entre los plazos de vigencia de las tarjetas de operación y las condiciones necesarias para que la Agencia pueda asumir su renovación. Mientras la prórroga otorgada por el Ministerio de Transporte se contabiliza a partir de la firmeza de cada acto administrativo, en las mesas técnicas se ha identificado la necesidad de contar con la firmeza de la totalidad de los actos y con la parametrización de la capacidad transportadora global del corredor para completar adecuadamente la interacción con el RUNT.

Con el fin de gestionar este riesgo y avanzar en el cierre de la transición, durante octubre de 2026 la ARM sostuvo mesas de trabajo con el Viceministerio de Transporte y la Subdirección de Transporte del Ministerio. Como resultado de estos espacios, la Agencia consolidó y remitió a esa cartera la trazabilidad del proceso y la documentación de soporte, precisó los asuntos pendientes y solicitó mantener un seguimiento conjunto que permita resolver los aspectos aún requeridos para culminar la transición.

De cara al cierre de 2026, la gestión se concentra en obtener las decisiones sobre los recursos pendientes y las respectivas constancias de firmeza, completar los expedientes, definir la capacidad transportadora global y acordar las condiciones necesarias para la gestión de trámites en el RUNT, incluida la migración de pólizas y el flujo de interacción con la plataforma. La culminación de estas actividades requiere una actuación coordinada entre la ARM, el Ministerio de Transporte y la Concesión RUNT 2.0.

- **Coordinación con Soacha para los servicios urbanos que operan en el corredor**

De manera complementaria, la ARM avanzó con el municipio de Soacha en la revisión de las alternativas para la gestión de los servicios urbanos que, en virtud de los convenios interadministrativos suscritos históricamente desde el año 2000, han operado entre Soacha y Bogotá.

El propósito es avanzar hacia una gestión articulada de los servicios que comparten el corredor, con claridad sobre las responsabilidades de planeación, organización y supervisión, considerando su interacción con el transporte interno del municipio.

Durante los meses de septiembre y octubre de 2026 se realizaron cuatro (4) mesas de trabajo, en las cuales se avanzó en el análisis de un esquema jurídico transitorio para el ejercicio de la autoridad, mientras se definen las condiciones de operación del corredor a partir de la estructuración integral que adelanta la ARM.

Asimismo, se planteó el acompañamiento técnico al municipio para la revisión de su transporte interno, de manera que las decisiones sobre ambos servicios se analicen conjuntamente y permitan mitigar riesgos operacionales.

Este frente comprende trece (13) empresas y una flota activa reportada de 254 vehículos. Al corte del informe, el esquema jurídico se encuentra en construcción conjunta; por tanto, el avance corresponde a la coordinación y preparación de la alternativa institucional, sin que se reporte como concluida la asunción de estos servicios.

Así las cosas, el siguiente paso consiste en concretar con Soacha el instrumento jurídicamente procedente, su alcance y las responsabilidades de cada entidad, con el propósito de definir, antes del cierre de 2026, las condiciones para la gestión transitoria de estos servicios y su articulación con las decisiones futuras sobre la operación del corredor.

- **Depuración de información y diagnóstico del parque automotor**

Los ejercicios de transición y coordinación adelantados por la ARM con Mintransporte y el municipio de Soacha han permitido avanzar en la consolidación y depuración de la información sobre las empresas y los vehículos asociados al corredor Bogotá–Soacha. Este trabajo permite conocer con mayor precisión cómo está conformado actualmente el servicio y contar con información confiable para orientar las decisiones de organización, regulación y transformación futura del corredor.

Actualmente, 23 empresas están autorizadas para operar en el corredor Bogotá–Soacha. Su distribución evidencia una particularidad importante: algunas participan exclusivamente en uno de los servicios, mientras otras tienen autorización para operar tanto en el servicio metropolitano como en el urbano de Soacha.

Tabla 6. Empresas autorizadas para operar el corredor de Bogotá - Soacha

Grupo	Empresas
Servicio metropolitano (anterior intermunicipal)	10
Servicio urbano de Soacha	8
Operación en ambos servicios	5
Total de empresas diferentes	**23**

Fuente: Agencia Regional de Movilidad – Subdirección de Transporte. Información con corte al 31 de octubre de 2026.

Así, el servicio metropolitano agrupa en total 15 empresas —10 exclusivas y 5 que también participan en el urbano—, mientras que el servicio urbano comprende 13 empresas —8 exclusivas y 5 que también operan en el metropolitano—. Por esta razón, estas cifras no pueden sumarse como si correspondieran a operadores distintos. Esta configuración evidencia la necesidad de avanzar hacia una gestión más articulada de servicios que, aunque tienen orígenes administrativos diferentes, comparten un mismo corredor y atienden una dinámica de movilidad regional.

Por otra parte, la revisión de la información también ha permitido dimensionar con mayor precisión la flota asociada al corredor. El Anexo del Convenio de 2023 (último convenio vigente para la operación del corredor) contemplaba un potencial de 1.828 vehículos entre ambos tipos de servicio. Con el ejercicio de depuración que adelanta la ARM, se proyectan aproximadamente 1.142 vehículos, lo que representa 686 vehículos menos, equivalentes a una reducción cercana al 37,5 % frente al inventario de referencia.

Tabla 7. Proyección flota corredor de Bogotá - Soacha

Servicio	Referencia 2023	Proyección en revisión	Diferencia
Servicio intermunicipal → actual servicio metropolitano	1.129 vehículos	888 vehículos	241 menos (-21,3 %)
Servicio urbano de Soacha	699 vehículos	254 vehículos	445 menos (-63,7 %)
Total de ambas modalidades	**1.828 vehículos**	**1.142 vehículos**	**686 menos (-37,5 %)**

Fuente: Anexo del Convenio de 2023 y balance de depuración realizado por la Subdirección de Transporte a partir de lo entregado o reportado por las entonces autoridades competentes. Información con corte al 31 de octubre de 2026.

Estas diferencias corresponden a la depuración de los inventarios disponibles por parte de las autoridades de transporte competentes inicialmente del servicio (Mintransporte y municipio de Soacha). El ejercicio busca establecer con mayor precisión qué flota se encuentra efectivamente vinculada y cuál es su situación administrativa y operacional.

La premisa de la ARM para esta transición es clara: recibir y gestionar la flota que efectivamente corresponde a la realidad operacional del corredor, y no capacidades históricas o registros que ya no reflejan las condiciones actuales del servicio. Esto permitirá que las decisiones sobre reorganización, modernización y necesidades de financiación se construyan sobre una base de información más confiable.

El diagnóstico evidencia, además, retos importantes para la modernización del servicio. Aproximadamente el 73 % de la flota corresponde a microbuses y su edad promedio alcanza los 25,7 años, condiciones que deberán tenerse en cuenta en la evolución del modelo de prestación y en las alternativas de renovación de la flota.

A ello se suma una dimensión social especialmente relevante: cerca del 80 % de los propietarios cuenta con un solo vehículo. Esto significa que cualquier proceso de reorganización o transformación del corredor deberá reconocer las características de quienes hoy participan en la prestación del servicio y desarrollarse de manera gradual, gestionando adecuadamente sus impactos.

El siguiente paso consiste en consolidar una base única y trazable por empresa y vehículo, con una fecha de corte común, que permita identificar la capacidad autorizada, los vehículos vinculados, la vigencia de su documentación y su condición efectiva de operación.

En este contexto, culminar los procesos de transición constituye una prioridad institucional para que la ARM pueda ejercer plenamente sus competencias como autoridad regional y avanzar hacia una gestión integral del corredor, con información confiable para la toma de decisiones y capacidad para asumir los trámites asociados a la operación del servicio.

- **Preparación de la asunción gradual de la autoridad para otros servicios del ámbito regional**

Para orientar las siguientes etapas del ejercicio de la autoridad regional de transporte, la ARM avanza en la construcción de una metodología que permita definir, con criterios objetivos, qué servicios actualmente bajo autoridad nacional deberían ser priorizados para su incorporación progresiva al ámbito metropolitano, dentro del ámbito geográfico de movilidad conformado por Bogotá y diecisiete municipios de Cundinamarca.

Este proceso se concibe como una manifestación de la descentralización de competencias hacia una autoridad regional, orientada a acercar la gestión del transporte a las dinámicas reales de movilidad del territorio. En consecuencia, no busca sustituir ni desconocer las competencias propias de las entidades territoriales ni afectar su autonomía, sino definir de manera gradual y coordinada la asunción de aquellos servicios de pasajeros por carretera que, por sus características funcionales y regionales, puedan ser gestionados por la ARM en el marco de las competencias que le atribuye la ley.

La propuesta contempla la creación de un Índice de Priorización para la Adopción de Competencias —IPAC—, estructurado a partir de tres componentes: demanda de transporte, oferta de servicios e infraestructura y proyectos estratégicos. Esta herramienta permitirá comparar las dinámicas de movilidad entre municipios y, cuando corresponda, analizar corredores o agrupaciones territoriales que funcionan de manera articulada, reconociendo que los desplazamientos cotidianos de las personas superan los límites administrativos.

A la fecha, la ARM cuenta con una primera propuesta sobre el objetivo, alcance, componentes y escenarios de evaluación de la metodología. Durante el cierre de 2026 se continuará trabajando en la definición y validación de las variables, fuentes de información, ponderaciones y reglas de cálculo necesarias para aplicar el índice. Por esta razón, todavía no existe una clasificación definitiva de municipios ni un cronograma formal de nuevas asunciones de competencias.

El propósito es que las futuras decisiones no respondan únicamente a la importancia de un corredor, sino también a la capacidad técnica, administrativa y financiera de la Agencia para asumirlo de manera responsable. Cada proceso deberá definir con claridad los servicios objeto de asunción, las condiciones de transición, la información requerida y los mecanismos de coordinación con las autoridades que actualmente los gestionan.

En este ejercicio, la experiencia del corredor Bogotá–Soacha constituye una referencia fundamental. La transición adelantada en este corredor ha evidenciado que el traslado efectivo de una competencia entre autoridades puede requerir procesos prolongados de entrega de información, definición de capacidades, resolución de actuaciones administrativas y habilitación de trámites. Estas lecciones están siendo incorporadas en el diseño de las futuras asunciones, con el fin de anticipar riesgos y establecer desde el inicio condiciones más claras para la transición.

Como parte de esta estrategia de mitigación, la ARM elaboró además una propuesta técnica y normativa para aportar a la discusión del próximo Plan Nacional de Desarrollo, orientada a fortalecer las reglas aplicables a las autoridades regionales de transporte. La iniciativa recoge las dificultades identificadas en la transición Bogotá–Soacha y plantea mecanismos más claros para la entrega oportuna de información y expedientes, la coordinación entre entidades, la definición de periodos y condiciones de transición, la continuidad de los trámites administrativos y la adaptación gradual de los servicios a las nuevas condiciones regionales.

Con estas acciones, la Agencia busca que las próximas asunciones de competencias se desarrollen sobre bases más sólidas, reduciendo la incertidumbre institucional y evitando que se repitan dificultades ya identificadas. La experiencia de Soacha se incorpora como una fuente de aprendizaje para mejorar la planeación de los procesos futuros y avanzar hacia una descentralización ordenada de la gestión de aquellos servicios cuya dinámica trasciende el ámbito estrictamente nacional y responde cada vez más a relaciones funcionales metropolitanas.

El beneficio esperado es avanzar progresivamente hacia una gestión regional del transporte público, en la que las decisiones sobre rutas, frecuencias, condiciones de operación, tarifas e información al usuario respondan cada vez más a la forma como realmente se movilizan las personas en la región.

- **Regulación tarifaria del servicio de transporte**

Como parte de la consolidación progresiva de la autoridad regional de transporte, la ARM adoptó mediante el Acuerdo de Junta Directiva 001 del 9 de enero de 2026 una tarifa común para el servicio de transporte colectivo de pasajeros que opera en la ruta Soacha–Bogotá y viceversa. La decisión representó un avance concreto hacia una gestión más integrada del corredor, al establecer una misma regla tarifaria para el servicio metropolitano —anteriormente intermunicipal— y para el servicio urbano de Soacha autorizado para operar en esta ruta.

La medida permitió que, para los vehículos comprendidos en el acuerdo, el valor pagado por el usuario no dependiera de si el vehículo provenía del servicio metropolitano o del urbano. Para 2026 se fijó una tarifa de $3.300 en horario diurno de lunes a sábado y de $3.400 en horario nocturno, domingos y festivos, sustentada en los respectivos estudios de costos y aplicable desde el 13 de enero de 2026.

Más allá de la fijación del valor del pasaje, esta decisión constituye un primer ejercicio de armonización de las condiciones de prestación de servicios que históricamente habían sido administrados bajo esquemas y autoridades diferentes, pero que atienden una misma dinámica de movilidad entre Bogotá y Soacha. En el caso del servicio urbano, la ARM asumió de manera gradual la competencia específicamente en materia tarifaria, mientras las demás condiciones de operación continuaron sujetas al régimen transitorio definido para el corredor, hasta la adopción de las decisiones correspondientes sobre su esquema definitivo.
La medida también incorporó herramientas orientadas a proteger al usuario. El acuerdo estableció la obligación de exhibir avisos visibles con el valor de la tarifa, contempló acciones de inspección, vigilancia y control y dispuso mecanismos de coordinación con otras autoridades para fortalecer el control tarifario. Con ello se buscó garantizar que los usuarios cuenten con información clara, verificable y comprensible sobre el precio del servicio y promover condiciones equitativas entre los operadores del corredor.

En términos de gestión, el resultado de 2026 es la adopción e implementación de un acuerdo tarifario común para el corredor, como expresión del ejercicio progresivo de la autoridad regional. El reto hacia adelante es consolidar esta medida mediante su adecuada divulgación, seguimiento y control, y articularla con las decisiones que se adopten sobre el modelo definitivo de operación, de manera que la integración tarifaria avance junto con la transformación integral del servicio.

- **Preparación y formalización de trámites**

A medida que la ARM consolida su papel como autoridad regional de transporte, también debe garantizar que las empresas, propietarios y demás actores del servicio cuenten con trámites claros, accesibles y con reglas conocidas para gestionar sus solicitudes ante la Agencia.

Durante 2026 se avanzó en la identificación y estructuración de catorce (14) trámites asociados al ejercicio de las competencias de la ARM. Para cada uno se revisaron aspectos como su fundamento jurídico, requisitos, procedimiento y posibles impactos, con el propósito de evitar cargas innecesarias y brindar mayor claridad a quienes deban realizarlos.

Este trabajo constituye un paso previo necesario para su formalización. Actualmente, la Agencia prepara la solicitud de concepto que debe presentarse ante el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), prevista para el cierre de 2026. Posteriormente, y una vez surtidas las etapas correspondientes, podrán adoptarse e implementarse los trámites que resulten procedentes.

La importancia de este proceso radica en que la consolidación de una autoridad regional no solo implica asumir competencias, sino también contar con los mecanismos necesarios para atender de manera ordenada las necesidades de quienes prestan el servicio. El objetivo es que empresas y propietarios sepan qué deben solicitar, cuáles son los requisitos, ante quién deben hacerlo y cuál es el procedimiento aplicable, reduciendo incertidumbres y facilitando su relación con la Administración.

En una primera etapa, este esfuerzo está estrechamente relacionado con las necesidades identificadas en el corredor Soacha–Bogotá, donde la transición de competencias ha evidenciado la importancia de contar con procedimientos previamente definidos y habilitados para dar continuidad a la gestión de los servicios.

De esta manera, la preparación y formalización de los trámites hacen parte del fortalecimiento institucional necesario para que la ARM pueda ejercer plenamente sus competencias y ofrecer a los actores del transporte una atención más clara, previsible y organizada.

- **Inspección, vigilancia y control del servicio de transporte**

La Inspección, Vigilancia y Control (IVC) del servicio de transporte público regional se desarrolla a partir de la Estrategia para la Implementación de Funciones de IVC (código GIST-DOM-ES-01), adoptada por la Agencia Regional de Movilidad en marzo de 2026 dentro de su Sistema de Gestión de Calidad. En aplicación del principio de gradualidad previsto en la Ley Orgánica 2199 de 2022, esta estrategia orienta la consolidación progresiva de un modelo de supervisión integral, enfocado no solo en la imposición de sanciones, sino también en la prevención y la promoción del cumplimiento normativo.

Bajo este enfoque, la estrategia combina acciones de inspección, pedagogía, divulgación de las reglas aplicables y coordinación con otras autoridades competentes. El propósito es fortalecer una cultura de cumplimiento entre las empresas y demás actores vigilados, brindar mayor información a los usuarios y contribuir al mejoramiento de las condiciones de prestación del servicio.

Durante 2026, la implementación se concentra principalmente en el corredor Bogotá-Soacha, como primera experiencia para consolidar capacidades y procedimientos que puedan ser ampliados progresivamente a otros servicios y territorios bajo competencia de la ARM. La estrategia se organiza en cinco líneas de trabajo que pueden desarrollarse de manera simultánea y que permiten combinar prevención, supervisión en territorio y, cuando corresponda, actuaciones correctivas y sancionatorias.

A continuación, se señalan las principales acciones ejecutadas y resultados obtenidos con corte al 31 de octubre de 2026:

No.	Línea estratégica	¿De qué trata?	Acciones ejecutadas	Beneficiarios / resultados
1	**Promoción de cumplimiento**	Acercar las reglas del servicio a transportadores, usuarios y equipos de la Agencia mediante jornadas pedagógicas, sensibilización, material informativo y acompañamiento en territorio. Busca facilitar la comprensión de la normativa, promover el uso de servicios formales y fortalecer la confianza en la autoridad regional.	a. Jornadas pedagógicas dirigidas a gerentes, conductores y demás personal involucrado en la prestación del servicio con el fin de divulgar y apropiar la normativa aplicable para esta actividad especialmente la relacionada con la seguridad operativa: b. Generación interna de capacidades para la apropiación de la normativa aplicable que rige el ejercicio de las competencias de autoridad a cargo de la Agencia. c. Espacios de sensibilización y elaboración de material infográfico dirigido a los usuarios con el propósito de fortalecer la importancia de la utilización de servicios formales.	a. Dentro de la actividad denominada *"Jornadas pedagógicas"* se adelantaron las siguientes actividades específicas: ✓ Se llevó a cabo una reunión el 24 de marzo de 2024 con representantes legales de las empresas vigiladas para la divulgación de la Estrategia IVC para el bienio 2026 – 2027. ✓ Se realizó la capacitación de *"Choques simples"*, el 24 de abril de 2026, la cual se repitió de manera virtual el 26 de junio de 2026. ✓ Se realizó la capacitación *"Programa de Mantenimientos Preventivos y Correctivos Resolución 315 de 2013"*, el 29 de mayo de 2026 y se repitió de manera virtual el 26 de junio de 2026. ✓ Se realizó el *"Taller con la Red de Seguridad Vial de la SDM. Socialización estrategia IVC"*, el 30 de julio de 2026. b. Dentro de la actividad denominada *"Generación de capacidades internas"*, se llevó a cabo la capacitación *"¿Quien hace que? La ARM y las Autoridades de Transporte"*, el 13 de octubre de 2026. c. Dentro de la actividad denominada *"Espacios de sensibilización y elaboración de material infográfico"*, se llevaron a cabo las siguientes actividades específicas: ✓ Participación en los puntos seguros de Sibaté el 20 de marzo donde se sensibilizaron 334 usuarios, San Mateo el 22 de mayo donde se sensibilizaron 1.902 usuarios, Distracom Autosur Sibaté el 11 de septiembre donde se sensibilizaron 785 usuarios y Funza Siberia el 16 de octubre de 2026 donde se sensibilizaron 126 usuarios. En estos se realiza la sensibilización con usuarios y conductores del servicio de transporte acerca de las funciones que cumple la ARM como autoridad en la materia. ✓ En coordinación con la Oficina Asesora de Comunicaciones, se elaboraron tres publicaciones que orientan a la ciudadanía frente al ejercicio de la autoridad regional de transporte, estas son: (i) Abecé de la Agencia Regional de Movilidad que cuenta con un acápite específico de autoridad;[4] (ii) Cartilla Ciudadana para el Cuidado del servicio

[4] Disponible en: https://agenciaregionaldemovilidad.gov.co/sites/default/files/publicaciones/2026-03/actualizacion-abece-arm-260319.pdf

No.	Línea estratégica	¿De qué trata?	Acciones ejecutadas	Beneficiarios / resultados
				Región[5] y, Boletín Técnico No. 1 del Corredor Bogotá-Soacha.[6]
2	**Cultura de prevención**	Promover el cumplimiento antes de que se materialicen incumplimientos. Incluye divulgación proactiva de la normativa, mecanismos de consulta, autoevaluación y planes de mejoramiento para que los vigilados identifiquen riesgos y adopten correctivos de manera oportuna.	Con el propósito de facilitar el acceso ciudadano a la información sobre el ejercicio de la autoridad de transporte y avanzar en el cumplimiento de la meta del Plan de Acción Institucional, se elaboró la propuesta de contenidos del micrositio de autoridad de transporte. Esta actividad correspondió a la primera fase de implementación, cuyo lanzamiento se programó para el 30 de junio de 2026. Como parte de esta fase, se publicaron en el micrositio leyes, resoluciones, circulares y acuerdos relacionados con las competencias de la ARM como autoridad de transporte, poniendo a disposición de la ciudadanía y de los actores del sector información normativa para su consulta.	Implementación de micrositio de autoridad de transporte.[7]
3	**Coordinación interinstitucional**	Articular a la ARM con autoridades de tránsito, transporte y seguridad vial para planear y ejecutar acciones de supervisión, especialmente control operativo en vía. Comprende mesas de trabajo, protocolos, acuerdos y mecanismos de coordinación que permitan actuar de manera conjunta en el territorio.	a. Articulación con la Superintendencia de Transporte. Se adelantaron mesas de trabajo para precisar la calidad de vigilado de la ARM y abordar la formulación del Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte (PECCIT), incluido el espacio del 15 de julio de 2026. Adicionalmente, el 20 de octubre de 2026 se realizó una mesa para resolver inquietudes sobre el ejercicio de las competencias de la Agencia y articular el trabajo con el nuevo Gobierno nacional. b. Controles en vía en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. Se desarrollaron jornadas de control al transporte en los corredores de conexión regional Bogotá–Soacha, en el marco de las competencias de cada entidad. c. Intercambio de experiencias y herramientas de inspección con la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. El 28 de mayo de 2026, la ARM participó en la socialización de la metodología de visitas de inspección de la Subdirección de	a. Se avanzó en la aclaración de inquietudes sobre las obligaciones de la ARM como sujeto de vigilancia y la formulación del PECCIT, así como en la identificación de asuntos que requieren coordinación y seguimiento entre ambas entidades. b. Se realizaron 80 controles en vía, en los cuales las autoridades de tránsito competentes impusieron 561 comparendos y efectuaron la inmovilización de 175 vehículos. c. Se identificaron referentes metodológicos para fortalecer las visitas de inspección de la ARM y se acordó la remisión de documentos y formatos por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, con fecha prevista del 22 de octubre de 2026. d. Se enviaron dos manifestaciones de interés y se realizaron tres mesas de trabajo para avanzar en la estructuración del convenio. Estas actuaciones corresponden a la etapa preparatoria para su eventual suscripción.

[5] Disponible en: https://agenciaregionaldemovilidad.gov.co/sites/default/files/publicaciones/2026-03/cartilla-ciudadana-para-el-cuidado-del-servicio-publico-de-transporte-de-pasajeros-en-la-region.pdf

[6] Disponible en: https://agenciaregionaldemovilidad.gov.co/sites/default/files/boletines/2026-04/boletin-arm-febrero.pdf

[7] Disponible en: https://www.agenciaregionaldemovilidad.gov.co/la-agencia/micrositios-arm/autoridad-de-transporte/documentos-y-recursos

No.	Línea estratégica	¿De qué trata?	Acciones ejecutadas	Beneficiarios / resultados
			Control e Investigaciones al Transporte Público (SCITP). d. Gestiones para la celebración de un convenio con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA). Se adelantaron acercamientos institucionales para definir mecanismos de apoyo y coordinación en las labores de control al transporte dentro del ámbito de competencia de la ARM.	
4	**Inspección estratégica**	Definir criterios técnicos y jurídicos para realizar visitas de inspección y requerimientos focalizados, priorizando riesgos y verificando en terreno el cumplimiento de las obligaciones aplicables a empresas y demás vigilados, con énfasis en la seguridad y la adecuada prestación del servicio.	Se adelantaron visitas para verificar el cumplimiento de las obligaciones aplicables al servicio de transporte colectivo metropolitano en el corredor Bogotá–Soacha. Se revisaron aspectos jurídicos, administrativos y operativos, incluidos las autorizaciones del servicio, la documentación y el mantenimiento de los vehículos, los seguros, las condiciones laborales y la capacitación de los conductores.	Con corte al 30 de octubre de 2026, se efectuaron 13 visitas de inspección, frente a una meta anual de 8, lo que representa un 162,5 % de cumplimiento. Adicionalmente, se registró una visita que no pudo desarrollarse porque la empresa no atendió la diligencia. En las inspecciones realizadas se identificaron aspectos que requerían atención y se comunicaron a las empresas para orientar la mejora de las condiciones de seguridad y el cumplimiento de sus obligaciones. El siguiente paso es verificar la atención de las observaciones formuladas.
5	**Control responsable**	Ejercer la facultad sancionatoria cuando sea necesario, bajo reglas claras de debido proceso, imparcialidad, proporcionalidad y celeridad. La estrategia prioriza la prevención, pero contempla actuaciones correctivas y sancionatorias frente a incumplimientos que lo ameriten.	a. Orientación para la entrega de vehículos inmovilizados. Se expidió la Circular No. 004 del 29 de abril de 2026, con orientaciones sobre la solicitud y entrega de estos vehículos. b. Estandarización de los documentos para la entrega de vehículos inmovilizados. El 25 de junio de 2026 se aprobaron los formatos de acta de compromiso y acta de entrega. c. Formalización del procedimiento administrativo sancionatorio. El 17 de julio de 2026 se aprobó el procedimiento de la Subdirección de Investigaciones.	a. Se dispuso de un instrumento de orientación para facilitar a los interesados la comprensión de las condiciones aplicables a la solicitud y entrega de vehículos inmovilizados. b. Se contó con dos formatos aprobados para documentar los compromisos adquiridos y la entrega de los vehículos, y facilitar la trazabilidad de estas actuaciones. c. Se dispuso de un procedimiento aprobado para orientar el desarrollo de las actuaciones administrativas sancionatorias y la aplicación de las garantías del debido proceso.

Para lo que resta de la vigencia 2026, en el marco de esta estrategia, se proyecta continuar ejecutando las acciones de Inspección, Vigilancia y Control orientadas al fortalecimiento del cumplimiento de la normativa y la adecuada prestación del servicio de transporte, mediante cinco líneas estratégicas: Dentro de las acciones que se llevarán a cabo están la de seguir participando activamente en los cuatro (04) puntos seguros al territorio que se programaron para noviembre y diciembre; se continuará acompañando a la Alcaldía Local de Antonio Nariño con la finalidad de abordar los diferentes temas de movilidad en los que se ven involucrados los vehículos que prestan el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en el corredor Soacha – Bogotá y que circulan por las vías de esa localidad, para lo cual, se efectuarán requerimientos estratégicos con la finalidad de analizar

si están adoptando medidas pertinentes para mitigar los problemas advertidos por la comunidad; y, se buscará desarrollar una infografía explicativa sobre qué son los planes de mejoramiento y cuál es su finalidad, con el propósito de facilitar la comprensión de su alcance e importancia de cara al año 2027.

Por otra parte, la ARM avanzó durante 2026 en la formulación de una propuesta de seguimiento a los niveles de servicio del corredor Soacha–Bogotá–Soacha, concebida como una herramienta transversal para fortalecer progresivamente las funciones de inspección y vigilancia mediante el uso sistemático de información sobre la operación. La propuesta se encuentra aún en evaluación y ajuste, pero proyecta un modelo de supervisión en el que la Agencia pueda contar con reportes periódicos, comparables y verificables para identificar tendencias, alertas y oportunidades de mejora, y orientar sus decisiones con base en evidencia.

El esquema preliminar contempla nueve (9) indicadores, organizados en cuatro componentes. El componente de operación incluye el seguimiento al cumplimiento de despachos, intervalos y recorridos; el de flota, al cumplimiento documental, mantenimiento preventivo, estado y alistamiento de los vehículos y fallas que afecten la prestación del servicio; el de seguridad vial, al comportamiento de la siniestralidad asociada a la operación; y el de capacitación, al cumplimiento de las actividades dirigidas a los conductores.

En su primera etapa, se proyecta que el modelo se soporte principalmente en información reportada periódicamente por las empresas transportadoras y por quienes participan en la programación y despacho de los servicios, complementada con los registros disponibles para la Agencia y organizada mediante formatos estandarizados definidos por la ARM. La aspiración es avanzar hacia un esquema de supervisión basado en datos, en el que la información recibida permita focalizar verificaciones, detectar posibles incumplimientos y orientar acciones preventivas, correctivas o de inspección cuando corresponda.

La puesta en marcha de esta propuesta requiere aún completar el relacionamiento con las empresas, precisar las responsabilidades y periodicidad de los reportes, finalizar los formatos y validar el instrumento institucional que sustente las obligaciones de suministro de información. En esta fase inicial no se prevé una medición permanente con personal propio en campo; el objetivo es consolidar primero una fuente regular, trazable y verificable de información operacional que posteriormente pueda contrastarse con otras herramientas de inspección y vigilancia.

En consecuencia, el avance de 2026 corresponde a la estructuración metodológica y al diseño de una herramienta que aún se encuentra en evaluación, y no a resultados medidos de cumplimiento de los nueve indicadores. No obstante, su consolidación representa una apuesta relevante para fortalecer la capacidad de la ARM de ejercer una supervisión más preventiva, focalizada y soportada en evidencia.

El principal reto será asegurar que la información recibida sea completa, consistente, oportuna y verificable. La siguiente etapa se orienta a ajustar el documento técnico, finalizar y socializar los formatos de reporte, definir responsables y mecanismos de validación, y establecer rutinas periódicas de análisis.

A futuro, y en la medida en que se fortalezcan las capacidades institucionales y tecnológicas de la Agencia, este esquema podrá evolucionar hacia mecanismos de captura y análisis más automatizados, reduciendo progresivamente la dependencia de reportes manuales y fortaleciendo la oportunidad y calidad de la información utilizada para la toma de decisiones.

8. Acompañamiento en temas de tránsito

Durante la vigencia, la Agencia Regional de Movilidad, a través de la Dirección Operativa de Movilidad, desarrolló acciones de asistencia técnica, articulación institucional y acompañamiento territorial orientadas al fortalecimiento de la gestión del tránsito y la seguridad vial en los municipios del ámbito de actuación de la Entidad.

- **Comités de Tránsito**

Como parte de las acciones de acompañamiento y articulación regional en materia de tránsito, la Agencia Regional de Movilidad promovió y lideró el desarrollo de los Comités de Tránsito, espacios permanentes de coordinación interinstitucional orientados al análisis, seguimiento y concertación de acciones relacionadas con la movilidad, la seguridad vial y la gestión operativa del tránsito en el territorio. Estos comités tienen una periodicidad bimestral y constituyen el principal escenario de articulación técnica entre las entidades competentes en materia de movilidad.

Durante la vigencia 2025 se realizaron seis (6) sesiones del Comité de Tránsito, correspondientes a las sesiones No. 16 a la No. 21, desarrolladas entre el 15 de enero y el 4 de noviembre. En estos espacios se fortaleció la coordinación entre los actores regionales para la identificación de necesidades, el seguimiento a iniciativas estratégicas y la definición de acciones conjuntas orientadas a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial de la región.

Los temas abordados se estructuraron alrededor de tres ejes principales. El primero, gestión del tránsito, orientado a la articulación de la planeación de la movilidad regional, el seguimiento al Convenio Interadministrativo No. 039 de 2025 y la atención de requerimientos y necesidades planteadas por los municipios asociados. El segundo, operación del tránsito, enfocado en la coordinación de medidas operativas para temporadas de alta demanda, planes éxodo y retorno, eventos especiales y situaciones con potencial impacto sobre la movilidad regional. Finalmente, el eje de prevención del tránsito permitió realizar seguimiento a la estrategia de Puntos Seguros Regionales y Puntos Seguros al Territorio, así como promover acciones conjuntas de seguridad vial encaminadas a la reducción de factores de riesgo y la protección de la vida en las vías.

Mediante estos espacios de articulación se fortaleció la coordinación institucional entre los diferentes actores de la movilidad regional, promoviendo la adopción de acciones integradas para la gestión del tránsito y la mejora de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los municipios vinculados a la Región Metropolitana.

- **Convenios Interadministrativos**

De igual manera, se realizó seguimiento al Convenio Interadministrativo No. 039 de 2025 suscrito entre la Agencia Regional de Movilidad y el municipio de Soacha, mediante el desarrollo de acciones orientadas al fortalecimiento de la operación y la seguridad vial en los corredores regionales del municipio a través de elementos de señalización vial temporal, contribuyendo al mejoramiento de las condiciones de circulación, organización del tránsito y seguridad de los diferentes actores viales.

Para el 2026 se suscribió el Convenio interadministrativo ARM-166-2026 entre la Agencia Regional de Movilidad y el municipio de Soacha, orientado a "Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, operativos y financieros para identificar y ejecutar iniciativas que contribuyan al fortalecimiento de la movilidad y la seguridad vial en el ámbito geográfico de la Región Metropolitana mediante la coordinación y articulación de estrategias conjuntas, en el marco de las competencias de las entidades participantes", cuya acta de inicio fechada del 30 de octubre de 2026, ya que se identificaron que los principales corredores de integración regional presentan afectaciones recurrentes asociadas a altos volúmenes de tránsito, incrementos significativos de demanda durante los planes éxodo y retorno, ejecución de obras de infraestructura, atención de eventos especiales, implementación de medidas operativas y ocurrencia de incidentes que impactan la movilidad de manera simultánea en varias jurisdicciones.

Esta situación evidencia que las dinámicas de movilidad de la región trascienden los límites político-administrativos de cada entidad territorial y requieren la adopción de medidas coordinadas para garantizar la adecuada circulación de personas y mercancías, optimizar las condiciones de operación de los corredores regionales y fortalecer la movilidad y la seguridad vial de los diferentes actores que los utilizan.

Para la implementación de dichas medidas resulta indispensable contar con elementos que permitan advertir, orientar, canalizar y regular adecuadamente los flujos vehiculares y peatonales en los corredores objeto de intervención. Dentro de estos se encuentran los elementos de señalización, utilizados en estrategias de gestión de movilidad, operativos especiales, planes éxodo y retorno, campañas de seguridad vial, pruebas piloto, intervenciones temporales y demás acciones orientadas a mejorar las condiciones de circulación, movilidad y seguridad vial en los corredores de la región, competencia de las entidades convenientes.

En este contexto, la Agencia Regional de Movilidad, en ejercicio de su rol como autoridad regional de transporte y articuladora de las estrategias de movilidad de la Región Metropolitana y el Municipio de Soacha, identificaron la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales para la implementación coordinada de medidas de movilidad regional mediante la disposición y utilización de elementos de señalización temporal que permitan atender de manera articulada las necesidades identificadas en los corredores regionales estratégicos, sin que esto implique que la suscripción del presente convenio se limita exclusivamente a atender dicha necesidad.

- **Cultura y seguridad vial**

En materia de cultura y seguridad vial, la Agencia Regional de Movilidad lideró, el 12 de febrero de 2026, la suscripción del Pacto por la Seguridad Vial Regional, una alianza interinstitucional que reúne cerca de 20 entidades del orden nacional, departamental, distrital y municipal, así como concesionarios viales, empresas privadas y demás actores estratégicos de la movilidad, con el propósito de fortalecer la coordinación regional, promover conductas seguras en la vía y consolidar la corresponsabilidad institucional y ciudadana frente a la prevención de la siniestralidad vial.

Como resultado de esta iniciativa se impulsó la conformación de la **Liga de la Seguridad Vial Regional**, presentada oficialmente el 24 de junio de 2026, como un escenario permanente de articulación y participación entre autoridades de tránsito, organismos de movilidad, concesionarios viales, operadores de transporte y organizaciones aliadas, orientado a promover acciones conjuntas de pedagogía, prevención, control, sensibilización e intervención en los principales corredores de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, contribuyendo a la protección de la vida y al fortalecimiento de la cultura de seguridad vial en el territorio.

Asimismo, se desarrollaron **Puntos Seguros Regionales (PSR) y Puntos Seguros al Territorio (PST)** como mecanismos de acercamiento institucional a los municipios y comunidades, orientados a fortalecer los procesos de educación vial, identificar necesidades relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, promover la participación de los actores territoriales y consolidar espacios de articulación para la implementación de acciones preventivas y de acompañamiento en campo. Estas estrategias consisten en jornadas integrales desarrolladas en corredores estratégicos y puntos de alta afluencia regional, en las que se articulan entidades públicas, autoridades de tránsito y actores de la movilidad para realizar actividades de sensibilización, pedagogía, orientación a los diferentes actores viales y promoción de comportamientos seguros en la vía.

Durante la vigencia 2026 se llevaron a cabo dieciséis (16) jornadas, correspondientes a doce (12) Puntos Seguros Regionales y cuatro (4) Puntos Seguros al Territorio, desarrolladas en corredores y nodos estratégicos para la movilidad regional, entre ellos la Autopista Sur, Autopista Norte, Calle 13, Calle 26, Calle 80, vía Suba-Cota, vía La Calera, vía Choachí, así como sectores de relevancia logística y de intercambio modal como Terminal El Salitre, Abastos, Funza-Siberia y Auto sur - Estación San Mateo. A través de estas intervenciones se fortaleció la presencia institucional en el territorio, la articulación con los municipios asociados y la promoción de acciones de prevención y cultura vial orientadas a contribuir con la seguridad de los usuarios de la infraestructura de transporte regional.

Las actividades desarrolladas permitieron fortalecer la coordinación institucional, el acompañamiento a los municipios y la promoción de acciones orientadas a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial en el territorio.

Esta gestión aporta al cumplimiento del hecho metropolitano “Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad”, mediante acciones que buscan mejorar la operación del sistema de movilidad regional, fortalecer la seguridad vial y facilitar el acceso y desplazamiento de los ciudadanos en la región.

9. Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR)

El SITR desarrolla la misión de la ARM (artículos 10, 32, 33 y 38 de la Ley 2199 de 2022 y Acuerdo Regional 007 de 2024) y el hecho metropolitano “Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros”. Es el proyecto orientador de la Agencia en transporte público de pasajeros.

El SITR busca articular los servicios, modos, infraestructuras, sistemas tecnológicos, recaudo, financiación, control y gestión del transporte público en el ámbito de los hechos metropolitanos, junto con las instancias de coordinación institucional. Sus beneficios esperados son reglas claras para prestar el servicio; acceso a cofinanciación de la Nación para ascenso tecnológico, infraestructura y renovación de flota; reglas mínimas de operación y mantenimiento para la seguridad vial; menos emisiones; frecuencias y horarios regulados con accesibilidad universal, y un servicio asequible e integrado que mejore la experiencia de viaje de los usuarios.

La ARM avanza en su constitución de forma gradual y corresponsable, articulada con PLANEO, que incluye al SITR como subsistema del Sistema de Movilidad Regional. La implementación será por fases. La Fase 1 es el corredor Soacha–Bogotá–Soacha (SBS), hoy atendido por 23 empresas con 1.149 vehículos; la flota de los servicios metropolitanos tiene en promedio 28 años. Para este corredor avanza la estructuración técnica, legal y financiera de los servicios y de sus condiciones de operación, integración y ascenso tecnológico.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta expedir el acto administrativo con los lineamientos y principios para consolidar el SITR, que articulará los servicios de transporte público en el ámbito de los hechos metropolitanos declarados por los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 de 2023.

Durante 2027 se proyecta terminar la estructuración del corredor SBS (primer semestre), presentar la hoja de ruta con las medidas y decisiones para poner en marcha la Fase 1 y formular el plan de implementación de las demás fases del transporte público colectivo de pasajeros del ámbito.

Capítulo III. Gestión Presupuestal, financiera, contractual y de soporte

10. Gestión Presupuestal

Durante la vigencia 2026, con corte acumulado al mes de septiembre, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) administró una apropiación presupuestal de $372.037 millones de pesos. En cuanto a la disponibilidad previa, los Certificados de Disponibilidad Presupuestal (CDP) ascendieron a $138.585 millones (37,3%), mientras que los giros y pagos efectivos se ubicaron en $14.394 millones (3,87% del total global).

Al desagregar el comportamiento del gasto, el rubro de funcionamiento evidenció un ritmo dinámico con una ejecución del 32,2% ($10.860 millones sobre $33.720 millones asignados), en contraste con el rubro de inversión, que concentró el 16,6% de compromisos ejecutados ($56.105 millones sobre $338.317 millones disponibles), respaldado por proyectos estratégicos de infraestructura y transporte regional. Finalmente, en materia de recaudo, la entidad registró un desempeño sobresaliente al alcanzar ingresos acumulados por $158.400 millones, correspondientes al 126% de la meta prevista para el periodo.

En el siguiente cuadro se muestra la ejecución en cifras con mayor detalle.

Tabla 8. Ejecución Presupuestal 2026 (miles de millones de pesos)

EJECUCIÓN PRESUPUESTAL AÑO 2026 (Compromisos)					% Ejecución Acumulada Total	18,00%	% Ejecución Acumulada de Funcionamiento (RP)	32,20%	% Ejecución Acumulada de Inversión (RP)	16,60%
MES	TIPO DE GASTO	APROPIACIÓN INICIAL	CDPs EXPEDIDOS (con liberación)	% DE EJECUCIÓN CDP	RP EXPEDIDOS	% DE EJECUCIÓN RP	SALDO POR COMPROMETER (RP)	PAGOS	% DE EJECUCIÓN PAGOS ACUMULADOS	LIBERACIONES DE RECURSOS
		$ 372,04	$ 138,59	37,30%	$ 66,97	18,00%	$ 305,05	$ 14,39	3,87%	$ 25,02
ENERO	FUNCIONAMIENTO	$ 33,72	$ 20,16	59,80%	$ 4,16	12,30%	$ 29,56	$ 0,13	0,40%	$ 0,11
	INVERSIÓN	$ 338,32	$ 14,10	4,20%	$ 13,90	4,10%	$ 324,42	$ 0,00	0,00%	$ 0,00
		$ 372,04	**$ 34,26**		**$ 18,06**		**$ 353,98**	**$ 0,13**		**$ 0,00**
FEBRERO	FUNCIONAMIENTO	$ 29,56	$ 1,52	5,20%	$ 0,91	3,10%	$ 28,65	$ 0,29	1,00%	$ 0,16
	INVERSIÓN	$ 324,42	$ 2,99	0,90%	$ 0,00	0,00%	$ 324,42	$ 0,37	0,10%	$ 0,55
		$ 353,98	**$ 4,51**		**$ 0,91**		**$ 353,07**	**$ 0,66**		**$ 0,00**
MARZO	FUNCIONAMIENTO	$ 28,65	$ 1,69	5,90%	$ 0,72	2,50%	$ 27,92	$ 0,48	1,70%	$ 1,75
	INVERSIÓN	$ 324,42	$ 1,01	0,30%	$ 2,96	0,90%	$ 321,46	$ 0,31	0,10%	$ 0,02
		$ 353,07	**$ 2,69**		**$ 3,68**		**$ 349,38**	**$ 0,79**		**$ 0,00**
ABRIL	FUNCIONAMIENTO	$ 27,92	$ 0,06	0,20%	$ 1,37	4,90%	$ 26,56	$ 0,50	1,80%	$ 0,06
	INVERSIÓN	$ 321,44	$ 2,18	0,70%	$ 0,65	0,00%	$ 321,38	$ 0,32	0,10%	$ 0,00
		$ 349,36	**$ 2,25**		**$ 1,42**		**$ 347,94**	**$ 0,83**		**$ 0,00**
SALDO										
MAYO	FUNCIONAMIENTO	$ 26,56	$ 0,11	0,40%	$ 0,19	0,60%	$ 26,41	$ 0,53	2,00%	$ 0,16

	INVERSIÓN	$ 321,38	$ 0,08	0,00%	$ 0,00	0,00%	$ 321,38	$ 0,81	0,30%	$ 0,00
SALDO		$ 347,94	$ 0,19		$ 0,15		$ 347,79	$ 1,34		$ 0,00
JUNIO	FUNCIONAMIENTO	$ 26,41	$ 1,52	5,70%	$ 0,53	2,00%	$ 25,88	$ 0,53	2,00%	$ 0,00
	INVERSIÓN	$ 321,38	$ 1,34	0,40%	$ 1,57	0,50%	$ 319,81	$ 0,81	0,30%	$ 0,00
SALDO		$ 347,79	$ 2,86		$ 2,10		$ 345,69	$ 1,34		$ 0,00
JULIO	FUNCIONAMIENTO	$ 25,88	$ 0,30	1,20%	$ 0,41	1,60%	$ 25,46	$ 1,24	4,80%	$ 1,43
	INVERSIÓN	$ 319,81	$ 32,14	10,00%	$ 2,88	0,90%	$ 316,93	$ 0,79	0,20%	$ 0,67
SALDO		$ 345,69	$ 32,44		$ 3,29		$ 342,40	$ 2,03		$ 0,00
AGOSTO	FUNCIONAMIENTO	$ 25,46	$ 1,91	7,50%	$ 0,47	1,90%	$ 24,99	$ 0,95	3,70%	$ 0,14
	INVERSIÓN	$ 316,93	$ 35,03	11,10%	$ 17,65	5,60%	$ 299,28	$ 2,83	0,90%	$ 0,19
SALDO		$ 342,40	$ 36,95		$ 18,12		$ 324,28	$ 3,78		$ 0,32
SEPTIEMBRE	FUNCIONAMIENTO	$ 24,99	$ 0,28	1,10%	$ 2,13	8,50%	$ 22,86	$ 1,77	7,10%	$ 0,06
	INVERSIÓN	$ 299,28	$ 24,26	8,10%	$ 17,09	5,70%	$ 282,19	$ 1,74	0,60%	$ 19,71
SALDO		$ 324,28	$ 24,54		$ 19,23		$ 305,05	$ 3,51		$ 19,77

Fuente: Dirección Corporativa, ARM, 2026

11. Gestión Financiera y Situación Contable de la Agencia Regional de Movilidad

- **Situación financiera y patrimonial**

Con corte al 30 de septiembre de 2026, la Agencia Regional de Movilidad presenta una situación financiera caracterizada por una estructura patrimonial sólida, sustentada principalmente en los recursos destinados al cumplimiento de sus competencias institucionales y al desarrollo de proyectos estratégicos de movilidad regional.

De acuerdo con los estados financieros, los activos de la entidad ascienden a $410.796 millones, mientras que los pasivos registran $3.395 millones y el patrimonio alcanza $407.401 millones, equivalente aproximadamente al 99,17 % de los activos.

Esta composición refleja un bajo nivel de endeudamiento contable y una estructura financiera respaldada principalmente por recursos propios, lo que contribuye a la sostenibilidad financiera de la entidad y al cumplimiento progresivo de sus objetivos institucionales.

- **Administración y gestión de los recursos financieros**

Uno de los principales componentes de la estructura financiera de la Agencia corresponde a los recursos entregados en administración, cuyo saldo al 30 de septiembre de 2026 asciende a $409.721 millones.

Estos recursos son administrados mediante el esquema de tesorería centralizada de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC), conservando la Agencia su titularidad y reconocimiento contable, de conformidad con el marco institucional aplicable.
Adicionalmente, dentro de este saldo se encuentran recursos por $10.000 millones entregados al Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca (ICCU), en desarrollo del Convenio Interadministrativo No. 1025 de 2025.

La administración de estos recursos permite mantener su identificación, seguimiento y control contable, así como reconocer los rendimientos financieros generados durante el periodo, los cuales contribuyen al fortalecimiento de las fuentes de financiación de la entidad.

- **Resultados de la gestión financiera**

Durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2026, la Agencia reconoció ingresos contables por $161.170 millones, provenientes principalmente de transferencias y subvenciones por $135.487 millones y otros ingresos por $25.683 millones, asociados principalmente a rendimientos financieros.

Por su parte, los gastos reconocidos ascendieron a $16.679 millones, relacionados principalmente con las actividades administrativas, operativas y de apoyo necesarias para el funcionamiento y la consolidación institucional.

Como resultado, la Agencia presenta un excedente contable acumulado de $144.491 millones al cierre de septiembre de 2026.

Es importante precisar que este resultado se determina bajo el principio contable de devengo y no representa necesariamente recursos de libre disponibilidad, toda vez que incluye ingresos reconocidos contablemente y recursos sujetos a las destinaciones y compromisos correspondientes.

- **Gestión contable, seguimiento y control financiero**

Durante la vigencia 2026, la gestión financiera se ha orientado al reconocimiento, registro, seguimiento y control de las operaciones económicas de la Agencia, en cumplimiento del Marco Normativo para Entidades de Gobierno expedido por la Contaduría General de la Nación.

La preparación de los estados financieros y sus notas explicativas permite fortalecer la trazabilidad de los recursos, la identificación de obligaciones, el seguimiento a las cuentas por cobrar y por pagar y la presentación de información financiera para la toma de decisiones institucionales.

Al 30 de septiembre de 2026, las cuentas por pagar ascienden a $3.064 millones y las obligaciones por beneficios a empleados a $331 millones, correspondientes a compromisos reconocidos contablemente en desarrollo de las actividades de la entidad.

La información financiera constituye un instrumento fundamental para el seguimiento de la sostenibilidad institucional, el ejercicio del control sobre los recursos públicos y la rendición de cuentas ante la ciudadanía y los organismos de control.

- **Perspectivas y fortalecimiento de la gestión financiera**

La Agencia continuará fortaleciendo sus procesos de gestión contable y financiera, con énfasis en la calidad, oportunidad y consistencia de la información, la conciliación de operaciones, el seguimiento de los recursos administrados y el cumplimiento de las obligaciones de reporte.

Estas acciones buscan consolidar mecanismos de control que contribuyan a la transparencia, la eficiencia administrativa y la adecuada gestión de los recursos destinados al desarrollo de la movilidad regional.

Fuente: Estados financieros y notas a los informes financieros y contables de la Agencia Regional de Movilidad, con corte al 30 de septiembre de 2026. Cifras expresadas en millones de pesos colombianos. https://www.agenciaregionaldemovilidad.gov.co/informacion-presupuestal/estados-financieros

12. Gestión Administrativa

Durante la vigencia 2026, la Dirección Corporativa adelantó la definición de requerimientos, la evaluación de alternativas y la planeación de la reubicación de sede administrativa de la Agencia Regional de Movilidad, con el propósito de disponer de un espacio acorde con su consolidación institucional y organizar la transición administrativa, logística y tecnológica.

- **Necesidad de ampliación y evaluación de alternativas:** El estudio previo identificó el carácter transitorio y compartido de la sede anterior y sus limitaciones para atender la provisión progresiva de los 117 cargos de planta y la incorporación de otros colaboradores. Con base en ello, proyectó una capacidad aproximada para 150 personas y una necesidad locativa cercana a 1.500 metros cuadrados, incluyendo puestos de trabajo, oficinas, salas de reuniones, archivo, bodegas, cuartos técnicos, recepción, espacios de bienestar y circulación.

Como parte de la búsqueda de alternativas, se consultó la disponibilidad de inmuebles a CISA, RENOBO y SAE. Según el estudio previo, CISA informó que no disponía de oficinas con las características requeridas y las otras dos entidades no habían respondido al momento de su elaboración. El análisis de alternativas privadas incluyó inmuebles de los edificios Atrio, Elemento y World Business Port.

La nueva sede, ubicada en la oficina 901 del Edificio World Business Port, cuenta con **1.515 metros cuadrados.** Tomando como referencia los **770 metros cuadrados de la sede anterior** consignados en el estudio previo, el **incremento de área es del 96,75 %.** Para una misma población proyectada de 150 colaboradores, la disponibilidad de área total pasa de **5,13 a 10,10 metros cuadrados por persona**. Esta relación incluye espacios comunes y de apoyo y no corresponde al tamaño individual de cada puesto ni a una medición de ocupación efectiva.

- **Condiciones económicas y gestión independiente:**

El pago mensual de referencia pasó de $135.584.090 por arrendamiento y administración de la sede anterior a un canon mensual equivalente de $286.022.153, incluido IVA. Los parqueaderos asignados aumentaron de cinco a treinta, un incremento del 500 %. El canon incorpora el uso del inmueble adecuado, dotado y amoblado, los parqueaderos y las actividades de mantenimiento, reparación y reposición que correspondan al arrendador conforme a las condiciones pactadas.

La cuota de administración y los servicios públicos de la nueva sede se pagan separadamente. Por tanto, el porcentaje señalado compara los dos valores de referencia y no representa el incremento del costo total de funcionamiento.

La contratación independiente permite gestionar directamente la relación con el arrendador y supervisar las obligaciones asociadas a la sede, reduciendo la intermediación de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. Esta gestión se desarrolla dentro de las condiciones del contrato y las reglas de la copropiedad, incluidas las autorizaciones que correspondan para reparaciones y modificaciones.

- **Impacto en la gestión cultural y el bienestar.**

De acuerdo con la información de implementación reportada por la entidad, el cambio amplió las posibilidades de trabajo individual y colaboración: las salas de reuniones pasaron de tres a **seis salas múltiples**, se incorporaron **cuatro espacios individuales para reuniones virtuales** y se habilitaron **dos zonas de trabajo** compartido para colaboradores que asisten esporádicamente y no requieren un puesto fijo. Estas mejoras se complementaron con una **cafetería con capacidad para 32 personas** simultáneamente y puestos de trabajo más amplios que los de la sede anterior.

Adicionalmente, la nueva sede contempla **una sala de lactancia propia,** para facilitar la extracción y conservación de la leche materna en condiciones de privacidad y comodidad. Este espacio responde a una limitación identificada en el diagnóstico locativo de la sede anterior. En conjunto, las adecuaciones favorecen el bienestar, la interacción y el uso flexible de las instalaciones; sus efectos sobre la satisfacción y la colaboración podrán valorarse mediante el seguimiento y la percepción de los usuarios.

Para dar soporte al funcionamiento de la Agencia, la Dirección Corporativa gestionó entre otro los contratos de transporte de personal, aseo y cafetería, software contable, presupuestal, nómina y gestión del talento humano, como los de mayor relevancia.

- **Documentos vigentes por proceso y tipo**

Durante 2026, desde la Dirección Corporativa se adelantó la elaboración y actualización de los documentos de los procesos de Gestión de Talento Humano, Gestión Administrativa, Gestión Financiera y Gestión Documental.

Con corte al 31 de octubre, el listado maestro registra 41 documentos con aprobación durante la vigencia, entre versiones iniciales y actualizaciones, orientados a estandarizar las actividades y los registros de estos procesos.

Tabla 9. Documentos vigentes por proceso y tipo

PROCESO	FORMATOS	PROCEDIMIENTOS	PROTOCOLOS	CARACTERIZACIONES	TOTAL
GTH Gestión de Talento Humano	20	2	0	1	**23**
GA Gestión Administrativa	3	2	1	1	**7**
GF Gestión Financiera	10	1	0	1	**12**
GD Gestión Documental	2	0	0	1	**3**
Total	**35**	**5**	**1**	**4**	**45**

Fuente: 00. Listado Maestro -SIG-.xlsx, pestañas GTH, GA, GF y GD.

13. Contratación Estatal y Compras Públicas

13.1. Plan Anual de Adquisiciones

El Plan Anual de Adquisiciones (PAA) es la herramienta de planeación mediante la cual la Agencia Regional de Movilidad identifica, registra, programa y divulga sus necesidades de adquisición de bienes, obras y servicios durante la respectiva vigencia fiscal. El PAA 2026 de la ARM registra 326 líneas por un valor estimado en la vigencia de $180.821.201.357 pesos M/Cte, financiadas en su totalidad con recursos propios.

De conformidad con lo señalado en la normatividad vigente, la Agencia Regional de Movilidad actualizó el Plan Anual de Adquisiciones cuando: (i) se realizaron ajustes a la información del proceso, entre otros Códigos UNSPSC, cronogramas de adquisición, valores, modalidad de selección, origen de los recursos; (ii) para incluir nuevos bienes y/o servicios; (iii) excluir bienes y/o servicios; o (iv) modificar el presupuesto anual de adquisiciones.

13.2. Gestión Contractual:

En la vigencia 2026, con corte a 31 de octubre, se suscribieron 186 contratos, órdenes de compra y convenios, gestión que comprende desde la revisión de documentos precontractuales hasta la adjudicación y suscripción de estos. Se gestionaron modificaciones a 61 contratos, órdenes de compra y convenios celebrados por la Entidad.

La Subdirección Contractual adelanta los procesos de selección para la adquisición de los bienes y servicios que la ARM requiere para su adecuada y oportuna gestión. En cumplimiento de las funciones a su cargo, realizó la revisión, trámite y control de legalidad de los procesos de contratación, según las modalidades legalmente establecidas.

El comportamiento de los procesos de selección en la vigencia 2026 con corte al 31 de octubre, de acuerdo con las modalidades de contratación, es el siguiente:

Tabla 10. Procesos de selección suscritos vigencia 2026

Modalidad	Suscritos	Valor total**
Contratación directa	158	$108.712.887.540,00
Licitación pública	3	$5.843.744.335,00
Acuerdo Marco (TVEC)	7	$2.006.657.917,70
Grandes Superficies (TVEC)	9	$140.028.200,00
Selección abreviada Menor cuantía	1	$544.744.939,00
Selección abreviada Subasta Inversa	1	$1.495.211.498,00
Bolsa Mercantil	1	$536.652.309,00
Mínima cuantía	5	$73.396.594,00
Concurso de méritos abierto*	1	$0,00
Total	**186**	**$119.353.323.332,70****

Fuente: Subdirección Contractual, ARM, 2026

Nota 1. * Contrato ARM-CTO-068-2026. Corredor de Seguros, suscrito con SANTIAGO VELEZ Y ASOCIADOS CORREDORES DE SEGUROS S.A.
Nota 2. **Los valores reportados incluyen las vigencias futuras y los aportes de los asociados en los Convenios Interadministrativos.

En la presente vigencia se suscribieron un (1) contrato y un (1) convenio, con recursos de vigencias futuras así:

- Contrato de arrendamiento No. ARM-CTO-124-2026 por valor total de $4.601.538.881, del cual $1.062.135.732 corresponde al aporte de la ARM para la vigencia 2026 y $3.539.403.149 a vigencias futuras.
- Convenio Interadministrativo No. ARM-CTO-131-2026 por valor total de $6.694.883.539, del cual $630.000.000 corresponde al aporte de la ARM para la vigencia 2026 y $2.670.000.000 a vigencias futuras.

Se pone a disposición de la ciudadanía, los grupos de valor y las partes interesadas la relación de los procesos contractuales adelantados por la Agencia Regional de Movilidad entre el 1 de enero y el 31 de octubre de 2026, (Ver anexo 1)

14. Defensa Jurídica, Investigaciones y Control Disciplinario

14.1. Política de Prevención del Daño Antijuridico

La Agencia Regional de Movilidad cuenta con la Política para la Prevención del Daño Antijurídico en la Configuración del Contrato Realidad, aprobada por el Comité de Conciliación y Defensa Judicial en la sesión ordinaria del 26 de junio de 2026, para las vigencias 2027–2028. La política se formuló conforme a los lineamientos de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Ley 2220 de 2022 y el Decreto 1069 de 2015. Establece lineamientos, responsabilidades, procedimientos y herramientas para prevenir la configuración del contrato realidad en los contratos de prestación de servicios personales que suscribe la Entidad. Para ello define controles en la planeación, estructuración, ejecución, supervisión y cierre de esos contratos. La política identifica tres focos de riesgo:

Información contractual 2026

la redacción de actividades como funciones misionales, la exigencia de horario o presencia que afecta la autonomía del contratista, y la aprobación de informes que evidencian subordinación o permanencia. Con base en ellos prioriza las subcausas y establece nueve procedimientos preventivos obligatorios, entre ellos la validación jurídica previa, la supervisión sin subordinación, el control de prórrogas y contratos sucesivos y la ruta de alerta temprana.

En desarrollo de la política se formuló un plan de acción 2027–2028 con diez (10) medidas, cada una asociada a una subcausa específica, con su mecanismo, responsable, cronograma e indicador. Estas medidas fortalecen los controles preventivos en las diferentes etapas del ciclo contractual. Así mismo, se definieron dieciséis (16) indicadores: seis (6) de gestión, cinco (5) de resultado y cinco (5) de impacto. Con ellos se verifica la ejecución de los mecanismos, se mide la efectividad de las medidas y se evalúa su efecto sobre la litigiosidad, las reclamaciones y el riesgo residual. La política incluye además anexos operativos para su aplicación: lista de chequeo de procedencia, cláusula preventiva, formato de informe por productos, matriz de contratos sucesivos y ruta de alertas tempranas.

Por último, la política establece el esquema de seguimiento, evaluación y mejora continua en dos niveles. El primero es un monitoreo operativo trimestral de acciones, formatos, capacitaciones, alertas y expedientes. El segundo es una evaluación estratégica mediante un informe anual que la Secretaría Técnica presenta al Comité de Conciliación y Defensa Judicial. A esto se suman la auditoría muestral de la Oficina de Control Interno y la incorporación del riesgo al mapa de riesgos institucional por parte de la Oficina Asesora de Planeación. Este esquema asegura la aplicación efectiva de la política, fortalece la gestión preventiva del riesgo de contrato realidad y consolida un proceso de mejoramiento continuo para proteger los intereses jurídicos y patrimoniales de la Agencia Regional de Movilidad.

14.2. Procesos Judiciales

La entidad ha venido realizando el seguimiento, gestión y atención de procesos judiciales, en el marco de sus funciones de defensa jurídica y protección de los intereses institucionales. Al cierre del periodo reportado, se registran en la base de datos histórica cuatro (4) procesos judiciales, dos (2) de los cuales se encontraban activos, estos son. la acción de tutela promovida por la entidad continuaba en etapa de cumplimiento del fallo judicial, mientras que la acción popular se encontraba en trámite, en estado de admisión y pendiente de la realización de la audiencia inicial. En este contexto, la entidad adelantó las actuaciones procesales requeridas en cada caso, garantizando la atención oportuna de los requerimientos judiciales y el seguimiento permanente al estado de los procesos que cursaron durante la vigencia.

14.2.1. Procesos Judiciales en contra de la ARM

1.	**Radicado**	1100141050-13-2026-10016-00
	Demandante	Jargu S.A. Corredores de Seguros.
	Acción Judicial	Acción de Tutela
	Despacho	Juzgado 13 Municipal de Pequeñas Causas Laborales de Bogotá
	Etapa Procesal	Archivo
	Sentencia 1° Instancia	02-feb-2026: FAVORABLE. Niega pretensiones.
	Sentencia 2° Instancia	No aplica porque no hubo apelación.
	Estado Actual (Ultima Actuación)	10-feb-2026: Envío a Corte Constitucional para revisión, no apelación.
2	**Radicado**	110014088071-2026-00224-00
	Demandante	Mario de Jesús Loaiza Suárez - SOTRAM S.A.
	Acción Judicial	Acción de Tutela
	Despacho	Juzgado 71 Penal Municipal con Función de Control de Garantías de Bogotá
	Etapa Procesal	Archivo
	Sentencia 1° Instancia	14-julio-2026: Favorable. Declara improcedente.
	Sentencia 2° Instancia	24-agos-2026: Favorable. Confirma sentencia 1° instancia.
	Estado Actual (Ultima Actuación)	24-08-2026: Favorable. Confirma sentencia 1° instancia.
3	**Radicado**	110014088071-2026-00224-00
	Demandante	Asociación de Industriales y Empresarios de la Sabana de Bogotá – ASOOCCIDENTE

14.2.2. Procesos Judiciales promovidos por la ARM

1	**Radicado**	110014003060-2026-00843-00
	Demandante	Agencia Regional de Movilidad
	Acción Judicial	Acción de Tutela
	Despacho	Juez 60 Civil Municipal de Bogotá
	Etapa Procesal	Cumplimiento del fallo.
	Sentencia 1° Instancia	14-julio-2026: Desfavorable. Niega pretensiones.
	Sentencia 2° Instancia	13-ago-2026: FAVORABLE. Concede pretensiones.
	Estado Actual (Ultima Actuación)	13-oct-2026: Auto corre traslado respuesta accionado incidente de desacato.

14.3. Investigaciones Administrativas Sancionatorias al Transporte

En virtud del artículo 33 y 32 de la Ley 2199 de 2022, la Subdirección de Investigaciones para ejercer la potestad sancionatoria ha venido realizando con la Superintendencia de Transporte mesas de trabajo para definir el esquema de transición, específicamente en el corredor Bogotá-Soacha, en virtud del cambio de radio de acción de la prestación del servicio, pues pasa de pasajeros por carretera a colectivo metropolitano, siendo la autoridad de transporte por mandato legal la ARM.

En el mes de octubre se llevó a cabo la última mesa de trabajo, en la cual se definió el criterio de que la ARM con la expedición de la Resolución No 02 del 16 de abril de 2025, asumió formalmente como la autoridad de transporte en el corredor Bogotá- Soacha, en efecto, se dejó a revisión de la Superintendencia de Transporte el acta de transición de competencias, en la cual se planteó que la ARM dará trámite a los Informes Únicos de Infracciones al transporte -IUIT que se hayan emitido con posterioridad al 16 de abril de 2025, siempre y cuando la Superintendencia de Transporte no haya expedido acto administrativo de apertura de la investigación.
De manera que los IUIT emitidos con anterioridad al 16 de abril de 2025, son de competencia de la Superintendencia de Transporte, así como, culminar las indagaciones preliminares.

En este sentido, se realizó la revisión de los IUIT allegados a la ARM por el Municipio de Soacha y el Distrito de Bogotá, encontrándose que 71 de estos fueron emitidos con anterioridad al 16 de abril de 2025, por tanto, fueron remitidos a la Superintendencia de Transporte para que realicen el trámite pertinente desde su competencia.

14.4. Procesos Disciplinarios

Con corte a la fecha de este informe, la ARM no registra procesos disciplinarios en curso.

Capítulo IV. Avances en desempeño institucional y políticas del MIPG

15. Talento Humano e Integridad (MIPG Dimensión 1)

La Gestión del Talento Humano de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) trabaja para mejorar las condiciones laborales y el bienestar de sus servidores públicos durante todas las etapas de su vida laboral en la Entidad. Para ello, diseña, implementa y evalúa planes, programas y proyectos que promueven su desarrollo personal y profesional, fortalecen sus capacidades y contribuyen a mejorar la gestión institucional y al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la ARM. A continuación, se presentan los principales avances y resultados de esta gestión:

15.1. Plan Anual de Vacantes y Plan de Previsión de Recursos Humanos – Vigencia 2026.

Este instrumento tiene como propósito, la administración y actualización de la información sobre los cargos vacantes de la ARM, a fin de establecer la programación de la provisión de los empleos con vacancia definitiva o temporal que se deben proveer una vez se genere, para que no afecte el servicio público, siempre y cuando se cuente con la disponibilidad presupuestal para su provisión.

Así mismo, permite proyectar la provisión de los empleos con vacancia definitiva o temporal, el procedimiento de selección, los perfiles y número de cargos existentes que deban ser objeto de provisión, con el fin de garantizar el adecuado funcionamiento de los servicios que se prestan en la Entidad. En lo que corresponde a la actualización de la información de las vacancias esta se debe realizar en la medida en que se vayan cubriendo las mismas o si se generen otras. Igualmente, busca establecer cuáles son las necesidades de planta para el cumplimiento de las funciones de la entidad.

- **Análisis de la planta de personal y vacantes**

Con corte al 31 de octubre de 2026, la provisión de la planta de personal se encuentra de la siguiente manera:

Tabla 11. Estado Planta Global ARM 2026

NIVEL	EMPLEOS PROVISTOS	EMPLEOS VACANTES	TOTAL
Directivo	8	11	19
Asesor	3	3	6
Profesional	1	70	71
Técnico	0	16	16
Asistencial	0	5	5
TOTAL	12	105	117

Fuente: Subdirección de Talento Humano, ARM, 2026

- **Identificación de vacantes de carrera administrativa y de libre nombramiento y remoción**

Una vez identificadas las vacantes, se inicia el proceso de vinculación, para lo cual se adelantaron los estudios de verificación de requisitos, la revisión documental de los soportes requeridos en la lista de chequeo, así como la expedición de las resoluciones de nombramiento y actos de posesión.

- **Estrategias de provisión (concurso, encargo y provisionalidad)**

Para los empleos de carrera administrativa de la ARM, se adelantó el cargue de 90 vacantes definitivas, correspondientes a 88 empleos en el aplicativo SIMO dispuesto por la Comisión Nacional del Servicio Civil- CNSC, como actividad previa para el inicio de la etapa de planeación del concurso público de méritos.

Adicionalmente, con el fin de proveer transitoriamente las vacantes mediante nombramiento provisional, se está adelantando el proceso de verificación de aspirantes, requisitos y demás requerido para el proceso de vinculación.

15.2. Plan Institucional de Bienestar, Estímulos e Incentivos

El plan de bienestar, estímulos e incentivos fue orientado al fortalecimiento del talento humano, el reconocimiento del desempeño, el mejoramiento del clima organizacional y la consolidación de una cultura institucional basada en el trabajo en equipo y la integridad. Con corte al 31 de octubre de 2026, la Entidad ha avanzado en la ejecución del Plan Institucional de Bienestar, Estímulos e Incentivos, fortaleciendo el bienestar, la motivación y el compromiso de sus servidores públicos, ejecutando las siguientes actividades:

- **Jornadas de bienestar emocional y salud mental:**Se gestionó, a través de la Caja de Compensación Compensar, el taller de bienestar “Desconectado para conectar" con el cual se promovió la reflexión sobre el uso responsable y adecuado de las redes sociales.

- **Jornada de fortalecimiento de la identidad institucional:** Se realizó una actividad de bienvenida en las instalaciones de la ARM, con el propósito de fortalecer el sentido de pertenencia y se socializó la estrategia de la entidad y las acciones de fortalecimiento organizacional.

- **Taller de ética pública y valores institucionales:** Los colaboradores de la Agencia Regional de Movilidad realizaron los cursos de "Integridad, Transparencia y Lucha contra la Corrupción", ofertados por el Departamento Administrativo de la Función Pública.

- **Reconocimiento simbólico a servidores destacados:** Durante el aniversario de la Agencia Regional de Movilidad se destacaron los principales logros alcanzados por la entidad a lo largo de su trayectoria y se reconoció la valiosa contribución de trece (13) funcionarios por su dedicación, compromiso y liderazgo, evidenciados desde la creación de la Agencia.

- **Jornadas de integración institucional:** Se llevó a cabo una jornada de integración dirigida a los colaboradores en un espacio externo a la sede de la Entidad, con el propósito de fortalecer el trabajo en equipo, la integración y el sentido de pertenencia, en el marco de la celebración del Día del Amor y la Amistad por medio de un torneo de bolos.

Con el fin de fortalecer la relación entre la Entidad y las familias de los colaboradores, se desarrollaron actividades recreativas para sus hijos en el marco de la semana de receso escolar, generando espacios de integración familiar, bienestar y acercamiento institucional.

15.3. Plan Institucional de Capacitación (PIC) – Vigencia 2026

Este instrumento está orientado al fortalecimiento de las competencias funcionales, técnicas y comportamentales de los servidores públicos de la ARM.

El PIC se estructuró considerando:

- La encuesta de caracterización sociodemográfica, capacitación y bienestar aplicada en diciembre de 2025.
- La identificación de brechas de conocimiento en una entidad en proceso de consolidación.
- Los ejes del Plan Nacional de Formación y Capacitación 2023–2030.
- Los lineamientos del Decreto Ley 1567 de 1998 y el Decreto 1083 de 2015.

Con corte al 31 de octubre de 2026, la ARM realizó, el 13 de octubre de 2026, el curso especializado “Evaluación Ambiental Estratégica y Sostenibilidad en Proyectos de Transporte Regional”, orientado a fortalecer los conocimientos y las capacidades de sus servidores en sostenibilidad ambiental y su aplicación en los proyectos de transporte regional.

15.4. Plan Anual de Seguridad y Salud en el Trabajo – Vigencia 2026

Este instrumento tiene como propósito orientar la generación de ambientes seguros y saludables para el personal vinculado a la ARM, mediante el control de los riesgos prioritarios, contribuyendo a su bienestar físico y mental. Incluye servidores públicos y contratistas entre otros.

En el marco del diseño e implementación del SG-SST se han adelantado una serie de actividades orientadas al cumplimiento del Plan. Es pertinente señalar que la Entidad teniendo en cuenta que fue creada recientemente, se encuentra adelantando la construcción de herramientas para cumplir con los diferentes componentes del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Con corte al 31 de octubre de 2026, la Agencia Regional de Movilidad avanzó en la implementación gradual del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), en el marco de la consolidación institucional. La gestión se concentró en organizar los instrumentos del sistema, promover la prevención de riesgos, fortalecer la preparación ante emergencias y articular acciones con la ARL Positiva para los servidores públicos y contratistas, según las responsabilidades aplicables.

- **Planeación, organización y seguimiento:** Se formuló y se adelantó el seguimiento del Plan Anual de Trabajo del SG-SST para 2026, junto con la identificación de necesidades técnicas, documentales y presupuestales. Se estructuró una programación de formación en asuntos como inducción y reinducción en SST, prevención del acoso, primeros auxilios, brigada de emergencias, evacuación, ergonomía, estilos de vida saludables y seguridad vial. También se avanzó en herramientas para registrar actividades, evidencias, indicadores y requerimientos de la vigencia siguiente. La programación de actividades no implica que todas se hubieran ejecutado al corte.

- **Gestión de afiliaciones y cobertura de riesgos laborales.** En articulación con Talento Humano, Contratación y la ARL Positiva se adelantó la consolidación y depuración de la información de los servidores y contratistas vinculados. Se tramitaron verificaciones de afiliación, prórrogas, correcciones de datos de identificación y otras novedades, con seguimiento a casos que presentaban inconsistencias en los registros. Esta labor permitió fortalecer la trazabilidad administrativa de la cobertura y establecer controles para continuar verificando oportunamente las novedades de vinculación.

- **Medicina preventiva y promoción de la salud.** Se gestionó la práctica de exámenes médicos ocupacionales de acuerdo con las necesidades de vinculación. Asimismo, se promovieron acciones de bienestar y prevención, incluidas algunas pausas activas, y se adelantó la preparación de actividades de salud física y mental con apoyo de aliados. Para el último bimestre se proyectó la Semana de la Salud ARM 2026 y se avanzó en la planeación de la evaluación de factores de riesgo psicosocial para realizarse en 2027.

Durante la vigencia 2026, se realizaron dos sesiones de masajes de relajación muscular dirigidas a los colaboradores de la ARM, como parte de las actividades orientadas a promover el bienestar físico y emocional en el entorno laboral. Estas jornadas brindaron espacios para hacer una pausa en las actividades diarias, liberar tensiones musculares y favorecer la relajación. Con esta iniciativa, la entidad continúa promoviendo hábitos de autocuidado y espacios de bienestar que contribuyen a mejorar la calidad de vida de sus colaboradores y a fortalecer un ambiente de trabajo más saludable.

- **Participación, convivencia y sensibilización.** Durante la vigencia se conformó el Comité de Convivencia Laboral y se coordinó una capacitación inicial para sus integrantes con la ARL Positiva. De manera complementaria, se trabajó en la revisión y ajuste de instrumentos internos para la prevención y atención del acoso laboral y del acoso sexual en el ámbito laboral, incluidos sus procedimientos y rutas de atención. También se aplicó la evaluación de conocimientos del SG-SST como evidencia de la realización de la Inducción-Reinducción.

- **Preparación y respuesta ante emergencias.** Se integró la Brigada de Emergencias con siete (7) participantes y se adelantaron acciones de organización y preparación para la atención de emergencias. Se realizó un simulacro de evacuación en la sede de CEMSA el 8 de julio de 2026 con 39 personas evacuadas y un tiempo registrado de 8 minutos y 46 segundos. El ejercicio permitió identificar oportunidades de mejora en la operación de puertas con cierre electromagnético y la congestión en rutas de evacuación, aspectos que dieron lugar a recomendaciones de verificación técnica y fortalecimiento de los procedimientos dirigidos a la administración de CEMSA.

Recientemente que se cambió de sede administrativa de la ARM, la entidad participó en el simulacro nacional de evacuación el 21 de octubre de 2026 y las mejoras son notables en relación con que la nueva sede cuenta con 3 salidas de emergencia, las nuevas instalaciones de la entidad quedan en el piso 9 y no el 14 como en CEMSA, lo que reduce la distancia del recorrido y por supuesto el tiempo total evacuación. Se evacuaron un total de 49 personas en un tiempo total de 8 minutos y 28 segundos.

Los brigadistas de la ARM participaron en las capacitaciones organizadas por la administración de CEMSA en temas como, sistema comando de incidentes, primeros auxilios y evacuación en situaciones de emergencias.

- **Seguridad de las instalaciones y traslado a la nueva sede.** Con ocasión del traslado a la sede del Edificio World Business Port se revisaron las condiciones de seguridad y se identificaron tres rutas de salida (sur, central y norte), así como el punto de encuentro previsto en el costado norte de la Cámara de Comercio. Se levantaron necesidades de señalización, extintores y otros elementos para la atención de emergencias, y se prepararon especificaciones e insumos para la solicitud de cotizaciones. También se efectuaron observaciones sobre la presencia de material particulado asociado a obras y adecuaciones pendientes, con el fin de orientar las acciones de control y seguimiento.

- **Gestión del cambio.** La nueva sede de la Agencia Regional de Movilidad, ubicada en la oficina 901 del Edificio World Business Port, cuenta con 1.515 metros cuadrados, un espacio considerablemente más amplio frente a los 770 metros cuadrados de la sede anterior. Esto representa un incremento del 96,75 % en el área disponible, lo que permite contar con instalaciones más cómodas, funcionales y acordes con las necesidades actuales y el crecimiento proyectado de la entidad.

Para una población estimada de 150 colaboradores, esta ampliación significa pasar de 5.13 a 10.10 metros cuadrados de área total por persona, incluyendo zonas comunes y espacios de apoyo. Con este cambio, la ARM busca mejorar las condiciones de trabajo, facilitar el desarrollo de las actividades institucionales y ofrecer un entorno más adecuado para sus colaboradores.

- **Protección de la maternidad y seguridad vial.** Se adelantó la estructuración técnica de la sala de lactancia propia de la entidad, con la definición de condiciones y elementos requeridos para su dotación y funcionamiento, entre ellos mobiliario, refrigeración exclusiva, control de temperatura y señalización.

16. Transparencia, integridad y prevención de riesgos de corrupción

En la Agencia Regional de Movilidad (ARM), como autoridad regional de transporte encargada de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad en la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, asumimos la gestión pública con integridad, apertura y cero tolerancia frente a la corrupción. Durante la vigencia 2026, a través del Comité Institucional de Gestión y Desempeño (CIGD), se han consolidado avances fundamentales en el **Programa de Transparencia y Ética Pública (PTEP)** organizando a la ARM para proteger lo público mediante las siguientes acciones:

- **Un plan con hoja de ruta clara:** Se aprobó el Plan de Transparencia y Ética Pública (PTEP) estructurado sobre tres pilares esenciales: la gestión del riesgo de corrupción, la prevención de conflictos de interés y el fortalecimiento de la participación ciudadana.
- **Siete ejes de acción continua:** La estrategia institucional articula la administración del riesgo, la racionalización de trámites, la rendición de cuentas, la atención al ciudadano, el acceso a la información pública, la participación de los usuarios y diversas iniciativas de integridad.
- **Declaración de Compromiso Institucional:** En concordancia con el Decreto 1122 de 2024, fue aprobada la Versión 3 del PTEP y la Declaración de Compromiso Institucional con la Transparencia, la Ética Pública y la Integridad, definiendo las líneas estratégicas para un actuar público ejemplar en la entidad.

Principales Logros y Resultados Alcanzados en 2026

- **Cumplimiento de metas programadas:** Al corte del segundo cuatrimestre de 2026, el PTEP (en su versión 2) alcanzó la finalización de 5 actividades clave —superando la meta parcial de 2 programadas a la fecha—, mientras que otras 38 acciones avanzan en su fase de gestión activa para ser completadas antes del cierre del año.

- **Identificación y control de riesgos de corrupción:** Desde el 2 de octubre de 2026 se encuentra publicado el Mapa de Riesgos Institucionales, el cual permite a los líderes de proceso realizar la aplicación periódica de controles para prevenir desviaciones y posibles hechos de corrupción.
- **Oficial de Cumplimiento:** Se estructuraron tres alternativas técnicas y operativas para la asignación formal del rol de Oficial de Cumplimiento de la ARM, encargado de liderar los sistemas de gestión del riesgo contra el lavado de activos, la corrupción y el fraude (SARLAFT).
- **Visibilidad de la contratación e inversión regional:** Se adelantó la publicidad de las compras públicas mediante la publicación web del Plan Anual de Adquisiciones (PAA Versión 22), estimado en un valor de $180.821 millones de pesos, permitiendo que oferentes y ciudadanos consulten con oportunidad las líneas de contratación de la Agencia.
- **Apertura y custodia documental:** Se publicó en el portal web institucional el Plan Institucional de Archivos (PINAR) el 30 de julio de 2026, asegurando el orden, conservación y libre acceso a la memoria documental de la agencia
- **Integridad:** Se elaboró la propuesta del Código de Integridad (con un avance del 30%), la cual se presentará ante la Junta Directiva para su aprobación formal y posterior difusión pública.
- **Publicación y divulgación de información:** La Oficina Asesora de Comunicaciones (OAC) contribuye al componente de transparencia activa desde la divulgación oportuna y en lenguaje claro de la gestión de la Agencia. Su aporte no reemplaza la publicación de los contenidos obligatorios de la Ley 1712 de 2014, que corresponde a cada dependencia responsable, sino que hace que esa información llegue a la ciudadanía en un formato que pueda entender y usar.

Entre enero y octubre de 2026 la OAC puso en funcionamiento el nuevo portal web institucional (enero de 2026), que concentra la sección de Prensa (noticias, publicaciones, videos y boletines técnicos). En este periodo se publicaron 18 noticias institucionales sobre convenios, proyectos y acciones de seguridad vial, y se dispusieron dos publicaciones de consulta ciudadana: el **Abecé de la Agencia Regional de Movilidad y la Cartilla Ciudadana para el Cuidado del servicio público de transporte de pasajeros en la Región.**

En lenguaje claro, la OAC produjo piezas audiovisuales explicativas sobre las competencias de la entidad —¿Qué es la ARM?, ¿Tránsito o transporte?, ¿Qué es el Comité de Tránsito?, Ser Autoridad de Transporte es más de lo que imaginas y la serie Hablemos Claro—, que traducen el alcance institucional y facilitan el control social informado.

Próximos Pasos y Participación Ciudadana:

- **Espacio Institucional de Rendición de Cuentas:** Conforme a lo programado en la planeación institucional, se adelantará la jornada presencial y virtual de Rendición de Cuentas de la ARM en el último trimestre de 2026.
- **Articulación para la Transparencia y Acceso a la Información Pública:** En articulación entre la OAC, la OAP y la OTIC se generará un protocolo para que toda publicación de la sección de Transparencia que sea de interés ciudadano tenga una pieza de divulgación asociada en redes sociales, con responsable y fecha de publicación.
- **Información siempre al alcance de todos:** Se mantiene una actualización permanente en la página web oficial (sección de Transparencia y Acceso a la Información Pública), asegurando que los actos administrativos, presupuestos y planes sean de consulta abierta y accesible.

Con estas acciones, la Agencia Regional de Movilidad reafirma que la transparencia no es solo un deber legal, sino la base sobre la cual se construye una movilidad regional eficiente, justa y al servicio de toda la ciudadanía.

16.1. Gestión Integral de Riesgos

Gestionar riesgos es evaluar de manera preventiva qué situaciones podrían fallar —desde fallas operativas o digitales hasta riesgos de corrupción o éticos— y definir controles claros para que nunca ocurran. Esto asegura que las obras de infraestructura, la gestión de riesgos contribuye a que los proyectos de infraestructura, la coordinación con las autoridades de tránsito y la supervisión del transporte regional se desarrollen con controles claros.

Como autoridad regional encargada de planear, gestionar y cofinanciar la movilidad de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, la Agencia tiene la responsabilidad de proteger los recursos públicos y anticiparse a cualquier evento o amenaza que pueda afectar los servicios de transporte y la infraestructura de la comunidad.

Anticiparse a los problemas, actuar con transparencia y cuidar el dinero de todos es el propósito central de la Gestión Integral de Riesgos. Durante la vigencia 2026, a través del Comité Institucional de Gestión y Desempeño (CIGD), logramos consolidar hitos determinantes para garantizar una administración segura, eficiente y libre de corrupción, los cuales se abordan a continuación:

- Aprobación de la Política Institucional de Riesgos: En la sesión ordinaria del 17 de julio de 2026, fue aprobada formalmente la Política para la Gestión Integral del Riesgo de la ARM, la cual fija los lineamientos institucionales para identificar, mitigar y monitorear los riesgos en todas las dependencias y procesos de la agencia.
- Publicación del Mapa de Riesgos Institucionales: El 2 de octubre de 2026 se publicó oficialmente el Mapa de Riesgos Institucionales, permitiendo que la ciudadanía y los entes de control conozcan los riesgos identificados (incluidos riesgos de gestión, de corrupción, fiscales y de integridad pública) y los controles aplicados para neutralizarlos.

El seguimiento y monitoreo al cierre de año se llevará a cabo durante enero de 2027.

- **Gestión Integrada en los Procesos de la Entidad:** Se caracterizaron y formalizaron en el Sistema Integrado de Gestión (SIG) de 15 de los 17 procesos de la ARM (88% de avance), lo que permite que cada área de trabajo opere con mapa de riesgos y procedimientos estandarizados. La meta es alcanzar el 100% de los procesos caracterizados antes del 31 de diciembre de 2026.
- **Prevención de Corrupción y Lavado de Activos (SARLAFT):** En el marco del Programa de Transparencia y Ética Pública (PTEP Versión 3), se estructuraron tres alternativas para la asignación del rol de Oficial de Cumplimiento de la ARM, quien liderará la prevención del lavado de activos, la financiación del terrorismo y las conductas fraudulentas. La designación formal se proyecta concretar antes de finalizar el año 2026.
- **Blindaje del Control Interno y Modelo MECI:** Se avanzó en las gestiones administrativas requeridas para la provisión del cargo Jefe de Control Interno y se estableció el compromiso de generar a 31 de diciembre de 2026, el acto administrativo de adopción del Modelo Estándar de Control Interno (MECI) y la creación del Comité Institucional de Control Interno, consolidando el principio de que “todos somos control”.

Cada uno de estos avances se encuentra respaldado en las actas oficiales del CIGD y en los instrumentos publicados en la página web institucional, por lo cual se invita a la ciudadanía y grupos de valor a consultar el mapa de riesgos y el Programa de Transparencia y Ética Pública en el portal oficial de la entidad.

17. Planeación, Seguimiento, Evaluación y Control Interno (MIPG Dimensiones 2 y 6)

17.1. Plan de Acción Institucional 2026

El Plan de Acción Institucional (PAI) es la hoja de ruta anual de la Agencia mediante el cual se define qué metas se van a cumplir, cómo se invierten los recursos públicos y de qué manera se fortalece la operación para prestar un servicio público de calidad.

A continuación, se presenta el balance de ejecución y los principales avances logrados durante la vigencia 2026, evaluados de manera periódica en el Comité Institucional de Gestión y Desempeño (CIGD).

Para garantizar una gestión pública eficiente y flexible ante las necesidades de la entidad, el PAI 2026 no ha sido un documento estático, sino una herramienta de mejora continua, su primera versión fue aprobada el 29 de enero de 2026, articulando las políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), los objetivos estratégicos y los hechos metropolitanos de movilidad.

Durante la vigencia se ha realizado una actualización transparente (Versiones 2 y 3), con el propósito de ajustar las metas a la capacidad real del equipo y reasignar responsabilidades directas, se publicó la Versión 2 del PAI el 31 de marzo de 2026 y se aprobó la Versión 3 el 29 de octubre de 2026. En esta última versión se redistribuye la responsabilidad de 23 de las 42 acciones del plan entre las dependencias correspondientes, optimizando la ejecución institucional.

Balance de Cumplimiento Trimestral de la Gestión 2026

Durante la vigencia 2026, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) realizó seguimiento trimestral al cumplimiento de las acciones e indicadores del Plan de Acción Institucional (PAI). Con corte al 30 de septiembre, se registró un avance acumulado del 72 % frente al 77 % programado, lo que representa una brecha de 5 puntos porcentuales. Comoresultado del seguimiento, se identificaron 8 indicadores con rezago y se priorizaron 25 indicadores cuya ejecución debe culminar durante el cuarto trimestre, con el propósito de fortalecer el cumplimiento de las metas institucionales.

En este contexto, la aprobación de la versión 3 del PAI, el 29 de octubre de 2026, y su publicación el 30 de octubre, constituyen un hito para orientar los esfuerzos institucionales hacia el cierre de la vigencia, fortalecer el seguimiento a los compromisos pendientes y consolidar una gestión basada en la eficiencia, la transparencia y la integridad, al servicio de la movilidad regional.

17.2. Monitoreo Riesgos – Mapa de Riesgos

El **Monitoreo de Riesgos** es el mecanismo que permite anticipar los problemas, identificando de manera oportuna aquellas situaciones operativas, digitales, fiscales o de corrupción que podrían afectar la gestión institucional o la prestación de los servicios de transporte regional.

Como ya se mencionó, durante el segundo semestre de 2026, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) avanzó en el fortalecimiento de la gestión de riesgos institucionales, mediante la aprobación de la Política para la Gestión Integral del Riesgo, la publicación del Mapa de Riesgos Institucionales 2026 y la estandarización del 88 % de los procesos institucionales, en consecuencia se están elaborando los lineamientos para realizar el primer monitoreo cuatrimestral de riesgos, con corte al 31 de diciembre de 2026, cuya ejecución está prevista para enero de 2027. Esta programación y sus orientaciones fueron socializadas con los integrantes del CIGD.

Con estas acciones, se fortalece la capacidad de la ARM para anticipar situaciones que puedan afectar su gestión, prevenir riesgos y actuar de manera oportuna, promoviendo una administración más organizada, transparente y confiable.

17.3. MIPG, Índice de Gestión y Desempeño (IDI) y MECI

El Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) establece la hoja de ruta de la gestión pública estatal estructurada en 6 dimensiones, cuyos avances y evidencias se reportan anualmente a través del Formulario Único de Reporte de Avance de la Gestión (FURAG), herramienta a partir de la cual el Gobierno Nacional calcula el Índice de Gestión y Desempeño Institucional (IDI) para medir la eficiencia, integridad y transparencia de la entidad frente a la ciudadanía. En ese sentido, la ARM proyecta realizar su primer reporte FURAG en la vigencia 2027, para lo cual se presentan los avances alcanzados durante la vigencia 2026 en la adopción del MIPG:

- **Creación del CIGD:** Mediante la Resolución N.º 005 del 28 de enero de 2026, se creó el Comité Institucional de Gestión y Desempeño (CIGD) como el órgano rector encargado de dirigir, articular y hacer seguimiento a la implantación del MIPG en la agencia.
- **Creación Reglamento Interno CIGD:** El 29 de enero de 2026 (Acta N.º 001) se aprobó por unanimidad el Reglamento Interno del CIGD, estableciendo formalmente que todas las actas, compromisos y decisiones institucionales constituyen insumo directo para el reporte en el FURAG.
- **Adopción del MIPG y Plataforma Estratégica:** En la sesión del 26 de marzo de 2026 (Acta N.º 002), se aprobó el acto administrativo de adopción del MIPG en la ARM y se definió la Plataforma Estratégica Institucional, integrada por la misión, visión, valores, objetivos estratégicos y el mapa de 17 procesos institucionales.

Compromisos Prioritarios de Alistamiento para la Medición FURAG

Para garantizar un óptimo reporte en el FURAG y fortalecer la calificación del IDI al cierre del año, el CIGD aprobó una ruta de compromisos con fecha límite al 31 de diciembre de 2026:

- **Adopción del MECI:** Generar la propuesta del acto administrativo para adoptar el Modelo Estándar de Control Interno (MECI) y crear el Comité Institucional de Control Interno.

- **Vinculación de Control Interno:** Concluir el proceso meritocrático para la selección y vinculación formal del Jefe de la Oficina de Control Interno.
- **Formalización del Oficial de Cumplimiento:** Asignar formalmente el rol de Oficial de Cumplimiento para liderar la prevención del riesgo de lavado de activos y corrupción (SARLAFT).
- **Completitud de la Caracterización de Procesos:** Aprobar la caracterización de los 2 procesos de evaluación pendientes para completar el 100% del mapa de procesos de la entidad.

Con esta gestión se reafirma que la adopción del MIPG y la preparación del FURAG constituyen el pilar fundamental para consolidar una Agencia Regional de Movilidad eficiente, íntegra y comprometida con el desarrollo regional.

18. Relación Estado - Ciudadanías: Participación, Servicio y PQRSD (MIPG Dimensión 3)

18.1. Peticiones, quejas, reclamos, sugerencias, denuncias (PQRSD)

Durante el periodo analizado (enero a octubre de 2026) se registraron 296 PQRSD, con un promedio de aproximadamente 30 solicitudes mensuales. El mayor volumen se presentó en octubre, con 42 casos al 28 de octubre, seguido de septiembre con 40 y enero con 37. El menor volumen ocurrió en mayo, con 17 solicitudes. Los cálculos se realizaron sobre la base transaccional vigente.

18.1.1. Volumen y Tipología de las PQRSD:

- Peticiones de interés general: 195 casos, equivalentes al 65,9%.
- Peticiones de documentos: 49 casos, equivalentes al 16,6%.
- Quejas: 18 casos, equivalentes al 6,1%.
- Reclamos: 12 casos, equivalentes al 4,1%.
- Peticiones de información: 10 casos, equivalentes al 3,4%.
- Solicitudes de control político: 8 casos, equivalentes al 2,7%.
- Tutelas: 4 casos, equivalentes al 1,4%.

18.1.2. Tiempos de Respuesta

El estado de las 296 solicitudes muestra al corte, que solo 3 estaban pendientes de respuesta/vencidas. El tiempo promedio de respuesta que cuentan con fechas válidas de radicación y respuesta fue de 10,6 días hábiles, con tiempos entre 0 y 45 días hábiles.

18.1.3. Temas Recurrentes

La revisión de los asuntos registrados permite identificar cuatro grupos principales:

- **Transporte y operación del servicio:** aproximadamente 123 casos relacionados con rutas, tarifas, frecuencias, comportamiento de conductores, estado de vehículos, paraderos y operación de empresas transportadoras.
- **Solicitudes documentales y administrativas:** aproximadamente 74 casos sobre certificados, contratos, pagos, retenciones, facturas, copias y entrega de información.
- **Proyectos de movilidad e infraestructura:** alrededor de 46 solicitudes relacionadas con TransMilenio Soacha Fase IV, Calle 80, Tibanica, estaciones, portales y corredores regionales.
- **Requerimientos jurídicos y de control:** tutelas, solicitudes de concejos, Congreso y organismos de control.

La mayor carga operativa se concentra en la Subdirección de Transporte, con 114 casos, y la Dirección de Planeación y Política de Movilidad Regional, con 80 casos. En conjunto, estas áreas gestionan el 65,5% de las PQRSD del periodo.

18.1.4. Medidas de Mejora

- Implementar alertas automáticas cuando una PQRSD alcance el 70% y el 90% de su plazo legal, con escalamiento al responsable del área.
- Priorizar diariamente los casos abiertos vencidos y aquellos próximos a vencer, con seguimiento semanal por dependencia.
- Crear respuestas estandarizadas, preguntas frecuentes y contenidos públicos sobre rutas, tarifas, frecuencias y proyectos de movilidad.

18.1.5. Otras solicitudes de radicación

La entidad recibe y gestiona un importante volumen de comunicaciones y documentos que, si bien no se encuentran clasificados como Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD), requieren igualmente atención, control y seguimiento por parte de la entidad. Dentro de esta gestión se encuentran las cuentas de cobro, comunicaciones informativas, trámites internos, traslados y otros asuntos administrativos, los cuales demandan actividades de recepción, radicación, distribución, seguimiento y respuesta conforme a los procedimientos establecidos. Lo anterior evidencia la labor permanente que realiza el proceso de correspondencia y gestión documental para garantizar la trazabilidad, organización y atención oportuna de la información que ingresa a la entidad, contribuyendo al adecuado funcionamiento de los procesos administrativos y al cumplimiento de los objetivos institucionales. A continuación, se discrimina cada tipo de solicitud:

- **Cuentas de Cobro**

Durante el período evaluado se gestionaron 774 cuentas de cobro, para un promedio de 77,4 unidades por mes. Las cuentas de cobro representan una actividad fundamental dentro de la gestión administrativa de la entidad, toda vez que están asociadas a los procesos de pago y cumplimiento de obligaciones contractuales. El volumen registrado evidencia un flujo constante de documentación que requiere revisión, validación y trámite oportuno durante un periodo especifico.

- **Informativos**

Durante el período evaluado se recibieron 680 comunicaciones clasificadas como Informativos, con un promedio de 68 unidades por mes. Esta categoría comprende comunicaciones cuyo propósito principal es transmitir información relacionada con la gestión institucional. El comportamiento registrado refleja un flujo permanente de intercambio de información entre ciudadanos, entidades y dependencias de la Agencia.

- **Trámites internos**

Durante el período evaluado se gestionaron 53 comunicaciones clasificadas como Trámites Internos, con un promedio de 5,3 unidades por mes. Estos registros corresponden a actuaciones y procedimientos propios de la operación interna de la entidad, necesarios para el desarrollo y seguimiento de las actividades administrativas.

- **Otros**

Durante el período reportado se registraron 57 comunicaciones clasificadas en la categoría Otros, lo que representa un promedio de 5,7 unidades por mes. Esta clasificación agrupa aquellos documentos que, por sus características particulares, no corresponden a las demás tipologías definidas. Su comportamiento evidencia la diversidad de asuntos que son objeto de gestión documental en la entidad.

18.2. Estrategia de Rendición de Cuentas

Para la Agencia Regional de Movilidad (ARM), las audiencias de rendición de cuentas son más que un trámite institucional: son un espacio de encuentro directo con las personas para construir confianza, escuchar propuestas y transformar la movilidad de la región de manera transparente y colaborativa.

Durante la vigencia 2026 se estructuró el Manual de Relacionamiento con la Ciudadanía, el cual se encuentra en proceso de aprobación por parte de la entidad, se proyecta el diseño de la experiencia de atención cercana y responsable que acompaña a la ciudadanía antes, durante y después de cada jornada de dialogo. Así, aseguramos que cada participación ciudadana sea escuchada, cada inquietud tenga seguimiento claro y el trabajo en equipo entre la entidad y la comunidad impulse de forma transparente las grandes soluciones de movilidad.

Alineado con la estructura del Manual de Relacionamiento con la Ciudadanía, se proyectaron los lineamientos acción humana y eficiente que abarca tres momentos:

- Antes del encuentro: Informamos de manera clara y accesible para invitar al diálogo informado.
- Durante la audiencia: Garantizamos espacios de escucha respetuosos, organizados y donde la voz de las personas sea la protagonista.
- Después de la jornada: Damos seguimiento transparente y trazable a cada compromiso e inquietud recibida, conectando la voz de la comunidad con las metas de la entidad.

18.3. Menú Participa

Para la ARM, la transparencia y la participación de la ciudadanía son pilares esenciales en el desarrollo de la región. Por esta razón, hemos habilitado la sección interactiva www.agenciaregionaldemovilidad.gov.co/participa, un espacio accesible donde compartimos periódicamente los proyectos de norma en los que estamos trabajando.

Este canal busca garantizar que cada parte interesada o grupos de valor, tengan el poder de opinar y aportar a los proyectos de su entorno. Por lo que se motiva a consultar la información disponible y enviar sus comentarios, asegurando así que las regulaciones finales reflejen las realidades y expectativas de nuestras comunidades.

18.4. Espacios de dialogo con la ciudadanía, municipios, asociados y veedurías

En la ARM concebimos la gestión pública como un compromiso compartido. Buscamos tener canales transparentes, fluidos y de confianza para el control social y el trabajo conjunto con las veedurías ciudadanas, la comunidad, nuestras alcaldías municipales y los asociados, garantizando el acceso oportuno a la información y el derecho a participar e incidir en los proyectos, planes y decisiones que transforman el territorio.

Es así, que generamos unas pautas de atención, escucha y articulación territorial, con lo que se busca generar una participación más incidente.

- **Puertas abiertas a la vigilancia ciudadana:** Recibimos a las veedurías legalmente constituidas ante personerías o cámaras de comercio con carácter prioritario. Registramos de forma directa a sus voceros en nuestro Sistema de Relacionamiento para mantener una comunicación constante, formal y respetuosa.
- **Información Clara, Abierta y Oportuna:** Ponemos a disposición de veedores, municipios y comunidades los informes de gestión, planes de acción, estudios y avances de proyectos en tiempos oportunos, garantizando la transparencia pública y la reserva solo sobre los datos protegidos por ley.
- **Mesas de Trabajo y Diálogo Regional (Mesas participativas):** Promovemos espacios periódicos de encuentro, mesas técnicas de seguimiento y jornadas interinstitucionales junto a los municipios asociados, las veedurías y la ciudadanía. En estas mesas escuchamos alertas tempranas, atendemos observaciones y construimos soluciones conjuntas sobre la movilidad del territorio.
- **Trato Humano, Dignidad y Respeto:** Reconocemos a los veedores y líderes comunitarios como aliados fundamentales de la participación. A su vez, garantizamos una atención cordial, imparcial, escuchando activamente sus aportes con absoluto respeto.
- **Respuestas Transparentes y Trazables:** Tramitamos de manera oportuna, formal y en los tiempos de ley cada informe, requerimiento o recomendación formulada

19. Gobierno Digital y Seguridad de la Información (MIPG Dimensiones 3 y 4)

Durante lo corrido de la vigencia 2026, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) continuó fortaleciendo su estrategia de transformación digital mediante la implementación y mejora de servicios tecnológicos orientados a garantizar la eficiencia institucional, la continuidad operativa y la atención oportuna a los usuarios.

En materia de Gobierno Digital, se avanzó en la adopción de los lineamientos establecidos a través del fortalecimiento de los servicios digitales institucionales y la promoción del uso de herramientas tecnológicas que apoyan la gestión administrativa y misional de la entidad. Entre los principales avances se destaca la implementación y aprovechamiento de la solución tecnológica para la gestión contable, financiera, presupuestal y de talento humano, así como la adquisición y puesta en funcionamiento del servicio de licenciamiento Microsoft 365 y Microsoft Teams, herramienta colaborativa que contribuye significativamente al desarrollo eficiente de las actividades diarias de los colaboradores de la ARM.

De igual manera, se impulsaron iniciativas orientadas a mejorar la experiencia de los usuarios mediante la optimización de los canales de atención tecnológica y la implementación de mecanismos para la gestión y seguimiento de incidentes, requerimientos y solicitudes de soporte, permitiendo una atención más ágil, efectiva y trazable. Estas acciones han contribuido al fortalecimiento de las capacidades institucionales, promoviendo una mayor apropiación de las tecnologías digitales y un mejor desempeño en la prestación de los servicios ofrecidos por la entidad.

Dado lo anterior, La entidad mantuvo la disponibilidad de los servicios tecnológicos institucionales, incluyendo plataformas de información, herramientas colaborativas, servicios de conectividad, telefonía y sistemas de gestión administrativa y misional. Se brindó soporte técnico oportuno a los usuarios internos y externos, atendiendo requerimientos, solicitudes e incidencias reportadas.

Los incidentes tecnológicos presentados durante el período fueron gestionados conforme a los procedimientos establecidos, implementando las medidas correctivas necesarias para mitigar riesgos y restablecer los servicios afectados en el menor tiempo posible.

Adicionalmente, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) cuenta con medidas de protección informática orientadas a salvaguardar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información institucional. Entre estas medidas se destaca la utilización de Microsoft Defender Antivirus (Windows Defender) en los equipos de cómputo de la entidad, herramienta que permite la protección contra virus, malware, ransomware y otras amenazas informáticas mediante el monitoreo permanente, análisis en tiempo real y actualización continua de las definiciones de seguridad.

Dentro de los proyectos tecnológicos que actualmente se encuentran en curso se destacan:

- Implementación servicio de telefonía IP y comunicaciones unificadas.
- Optimización de la infraestructura tecnológica y de conectividad institucional.
- Fortalecimiento de los mecanismos de seguridad de la información y ciberseguridad.
- Fortalecimiento de herramientas colaborativas y servicios en la nube para mejorar la productividad institucional.

Estas acciones contribuyen al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Agencia Regional de Movilidad, fortaleciendo la transformación digital, la eficiencia operativa y la prestación de servicios tecnológicos confiables y seguros para los usuarios y grupos de interés.

20. Gestión documental, memoria pública y gestión del conocimiento (MIPG Dimensión 5)

20.1. Gestión documental

En este numeral se presenta el avance de las Tablas de Retención Documental, los instrumentos archivísticos, la organización de expedientes, la preservación de evidencias y la implementación del Sistema de Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo

- **Tablas de Retención Documental (TRD)**

Durante la vigencia 2026, la Agencia Regional de Movilidad avanzó en el proceso de elaboración de las Tablas de Retención Documental (TRD), cuyo alcance comprende las 21 oficinas productoras de la entidad y cuya meta institucional es contar con el 100 % de las tablas listas al 31 de diciembre de 2026.

El proceso comprende dos (2) etapas principales. La primera corresponde a la aplicación y aprobación de la Encuesta de Estudio de Unidad Documental, instrumento que permite identificar la producción documental de las dependencias y constituye un insumo para la elaboración de las TRD. Con corte al 31 de octubre, se registra la aplicación de las encuestas en 20 de las 21 oficinas productoras, equivalente al 95,24 % de avance, se encuentra pendiente una aplicación y se continúa con la gestión de las aprobaciones correspondientes.

La segunda etapa comprende la elaboración y revisión de las propuestas de TRD. A la fecha de corte, se cuenta con propuestas elaboradas para 17 de las 21 oficinas productoras, lo que representa un avance del 80,95 % en la elaboración de estos instrumentos archivísticos. Las cuatro oficinas restantes requieren completar las actividades técnicas necesarias para disponer de sus respectivas propuestas.

De manera paralela, Gestión Documental adelanta la revisión de las propuestas elaboradas, con el propósito de identificar y realizar los ajustes de forma y de fondo que sean necesarios, teniendo en cuenta las observaciones y solicitudes formuladas por las oficinas productoras. Por consiguiente, el proceso continúa en desarrollo y requiere consolidar los ajustes, gestionar las aprobaciones pendientes y avanzar en las etapas de revisión y convalidación que correspondan.

Las acciones previstas para el cierre de la vigencia se orientan a completar la aplicación y aprobación de las encuestas pendientes, elaborar las propuestas de TRD faltantes, finalizar la revisión y los ajustes de las propuestas elaboradas y continuar con los trámites institucionales aplicables, con el propósito de alcanzar la meta establecida para el 31 de diciembre de 2026.

Es importante precisar que los avances reportados corresponden principalmente a la elaboración de las Tablas de Retención Documental (TRD) de las oficinas productoras de la Entidad. Si embargo a partir de noviembre de 2026, se iniciará con la consolidación y organización de los demás documentos y soportes requeridos para conformar el expediente técnico del proceso de aprobación y convalidación de las TRD, entre los cuales se encuentran la elaboración de la memoria descriptiva, que documenta el desarrollo metodológico del proceso desde su inicio, la elaboración de las propuestas, su aprobación interna, implementación y trámite de convalidación ante el Archivo General de la Nación (AGN); la carpeta de actos administrativos relacionados con la elaboración de las TRD; los documentos correspondientes a los órganos consultores de la entidad; el organigrama institucional vigente; el Cuadro de Clasificación Documental (CCD), elaborado con base en la información recopilada mediante la aplicación de la encuesta de estudio de unidad documental; el acta de aprobación interna de las TRD; y los procedimientos asociados a la producción documental de las series y subseries identificadas. La consolidación de estos entregables permitirá complementar y sustentar técnicamente las TRD, avanzar en su formalización y reunir la documentación necesaria para continuar con el trámite de convalidación ante el AGN.

- **Fortalecimiento de la gestión documental de la entidad**

En primer lugar, se realizó la aprobación del **Plan Institucional de Archivos – PINAR** ante el Comité Institucional de Gestión y Desempeño, el cual fue aprobado por medio del Acta No. 004 del 17 de julio de 2026, y fue publicado en la página web de la Entidad, se realizó la socialización de las generalidades de la gestión documental como preámbulo a la elaboración de las TRD, haciendo énfasis en las etapas iniciales del proceso y, particularmente, en la aplicación de la Encuesta de Estudio de Unidad Documental como insumo fundamental para la identificación y clasificación de la producción documental de la entidad. Asimismo, se elaboraron los **Lineamientos para la Reducción del consumo de papel y promoción de los documentos electrónicos,** cuya aprobación se gestionará mediante circular dispositiva de la Dirección General, se elaboró el protocolo Lineamientos para el Uso de Firmas Electrónicas y Digitales, actualmente en proceso de revisión, y se preparó la propuesta de Procedimiento de Correspondencia, la cual también se encuentra en revisión.

Finalmente, se inició la formulación de la propuesta de Política Institucional de Gestión Documental, en concordancia con las disposiciones aplicables del Decreto 1080 de 2015 del Sector Cultura y el Acuerdo 001 de 2024 del Archivo General de la Nación - AGN, con el propósito de establecer directrices institucionales para la adecuada planificación, administración, organización, conservación y preservación de los documentos, independientemente de su soporte o medio de creación.

Adicionalmente, se adelantaron mesas de trabajo con proveedores de soluciones tecnológicas para la implementación de un Sistema de Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo SGDEA, con el propósito de conocer el funcionamiento de las herramientas ofrecidas, evaluar sus funcionalidades y verificar su correspondencia con los requisitos y lineamientos técnicos establecidos en el **Modelo de Requisitos para la Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo - MOREQ** y la cartilla emitida por el Archivo General de la Nación aplicable a este tipo de sistemas.

Como resultado de estas actividades, se elaboró un informe individual por cada proveedor evaluado y un cuadro comparativo de las soluciones presentadas, como insumos técnicos para apoyar el análisis de alternativas y la selección de la opción que mejor responda a las necesidades funcionales, archivísticas, tecnológicas y normativas de la entidad.

20.2. Gestión del Conocimiento

Durante el periodo se avanzó en la revisión y actualización de los lineamientos para implementar la política de Gestión del Conocimiento y la Innovación en la ARM. En el marco de la Resolución 023 de 2026, mediante la cual se adoptó el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) en la entidad, se analizaron los ajustes introducidos en la versión 7 de su Manual Operativo del MIPG del DAFP. Esta actualización incorpora cambios en la dimensión relacionada con la gestión del conocimiento y la innovación, ya que ajusta el nombre a “Gestión del Conocimiento, la innovación y la memoria institucional” y amplia su alcance al integrar la Política de Archivos y Gestión Documental.

Esta revisión constituye un paso previo para iniciar el diagnóstico de la Política de Gestión del Conocimiento y la Innovación en la ARM, con el propósito de identificar qué capacidades existen, cuáles son las oportunidades de mejora y qué aspectos debemos fortalecer para gestionar, conservar, compartir y aprovechar el conocimiento institucional, así como impulsar la innovación. Como resultado de este proceso, se busca establecer las brechas existentes y formular un plan de trabajo para el periodo 2026-2027, que oriente las acciones de implementación y fortalecimiento de esta política en la entidad.

Capítulo V. "La ARM en Cifras", Compromisos y Perspectivas 2027

21. Consolidado institucional de resultados e indicadores "La ARM en Cifras"

En este numeral la ARM consolida las principales cifras en tres grupos de indicadores: resultados de movilidad y territorio; proyectos y recursos; y gestión institucional y relación con la ciudadanía.

21.1. Resultados de Movilidad y Territorio

- **Operaciones de éxodo y retorno**

Desde la Dirección Operativa de Movilidad de la Agencia Regional de Movilidad se ha liderado la coordinación de las operaciones de éxodo y retorno durante los **13 puentes festivos** (corte 31 de octubre 2026), articulando a las autoridades de tránsito de Bogotá, los municipios del hecho metropolitano de movilidad, la Gobernación de Cundinamarca y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. En este trabajo se ha acompañado el planteamiento operativo de cada municipio teniendo una visión regional conservando una sinergia entre los municipios y una comunicación fluida que permita atender las diferentes novedades que se puedan presentar.

En el corredor de la Calle 13 se implementó un piloto operacional cuyos resultados fueron altamente positivos. En un tramo de 5,6 kilómetros (entre el Puente de Tres Esquinas hasta la Carrera 128), el tiempo de recorrido se redujo de aproximadamente de 35 a 15 minutos, lo que representa un ahorro cercano a los 20 minutos por viaje. Durante una jornada entre las 5:30am y 9:30 am se movilizan alrededor de 15.800 vehículos, entre ellos 654 buses y 1.700 camiones. Estos resultados evidencian que la articulación y el trabajo coordinado entre las entidades generan beneficios tangibles para la ciudadanía, contribuyendo al objetivo de alcanzar ahorros en los tiempos de desplazamiento.

Aunado a esto, y como del trabajo conjunto, la Agencia y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá han realizado 80 controles en vía para las rutas del colectivo metropolitano, con un resultado de 561 comparendos y 175 vehículos inmovilizados. Estas jornadas buscan mejorar el control del transporte, hacer cumplir las normas y mantener el orden en los corredores de conexión regional Bogotá - Soacha.

- **Convenio Interadministrativo No. 039 de 2025 ARM - Municipio de Soacha**

Con el propósito de fortalecer la gestión de la movilidad en uno de los principales corredores de acceso y salida de la región, la Agencia Regional de Movilidad y el Municipio de Soacha suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 039 de 2025, orientado a aunar esfuerzos técnicos, administrativos, operativos y logísticos para la implementación de acciones dirigidas al mejoramiento de las condiciones de tránsito, movilidad y seguridad vial en el corredor de la Autopista Sur, mediante el cual se le entregaron a Soacha los siguientes elementos:

1) **750 Conos viales** construidos en material sintético flexible con tres bandas de 10 cm en papel reflectivo blanco tipo IV o superior, altura 90 cm.
2) **100 Maletines plásticos** de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material retrorreflector Tipo IV o de características retrorreflectivas superiores, con un ancho mínimo de 0,05 m y un mínimo de 0,3 m de alto.

3) 100 Delineadores tubulares tipo canalizador de 129 cm de altura con 3 bandas reflectivas de color blanco tipo IV o superior.
4) 60 Resaltos portátiles de caucho con alta resistencia al impacto con ancho mínimo de 30 cm y altura entre 5 y 8 cm.
5) 20 Cintas de señalización, de calibre mínimo 2 mm de 10 cm de ancho por 500m de longitud por rollo.
6) 10 Señales pare/siga en papel retro reflectivo tipo IV o superior (30 cm).
7) 100 bastones luminosos Bicolor Rojo/Verde.
8) 300 Dispositivos luminosos tipo flasher para cono, mínimo 20 cm de diámetro.

Los cuales, se compraron a través del contrato de señalización ARM-CD-050-2025, por un monto de 199.253.310,00 millones de pesos (moneda corriente).

Durante el periodo de ejecución del convenio se adelantaron actividades de seguimiento operacional, monitoreo de las condiciones de circulación, control al transporte de carga, articulación institucional y análisis permanente de indicadores de movilidad y seguridad vial, permitiendo fortalecer la capacidad de respuesta frente a las dinámicas de tránsito que se presentan en este corredor estratégico para la integración regional.

Resultados del convenio: Como resultado de la ejecución de las acciones previstas en el convenio, se alcanzó un cumplimiento del 100 % de las actividades programadas. Asimismo, se desarrollaron 774 operativos de tránsito entre enero y junio de 2026, orientados a mejorar las condiciones de operación del corredor y fortalecer las acciones de control y regulación del tránsito.

Dentro de estos operativos se realizaron 283 controles a vehículos de carga, equivalentes al 36,6 % del total de operativos desarrollados, contribuyendo al seguimiento de las restricciones de circulación y al mejoramiento de la movilidad en la Autopista Sur.

En cuanto a las condiciones operacionales del corredor, el monitoreo realizado permitió establecer que la velocidad promedio presentó variaciones durante el periodo evaluado, registrando valores entre 18 km/h y 25 km/h, comportamiento asociado a las fluctuaciones de la demanda vehicular, las condiciones operativas de la vía y las dinámicas propias del acceso regional a Bogotá.

De igual manera, el convenio permitió mantener un seguimiento permanente a los indicadores de seguridad vial, suministrando información para la toma de decisiones y la implementación de acciones coordinadas entre las entidades competentes para la prevención de siniestros viales y la gestión de la seguridad en el corredor.

Las acciones implementadas en el marco del convenio fortalecieron la articulación institucional entre la Agencia Regional de Movilidad y el Municipio de Soacha, permitiendo mejorar los procesos de gestión del tránsito, monitoreo operacional y control de la movilidad sobre uno de los corredores más importantes de la región.

Seguimiento y supervisión del convenio: se realizó a través de la ejecución de acciones conjuntas orientadas al fortalecimiento de la operación y la seguridad vial en los corredores regionales del municipio. Dichas acciones se materializaron mediante el suministro de elementos de señalización vial temporal, contribuyendo de manera directa al mejoramiento de las condiciones de circulación, a la organización del tránsito y a la protección de la vida e integridad de los diferentes actores viales, en concordancia con lo establecido en la Resolución No. 20243040045005 de 2024 - Manual de Señalización Vial y el Acuerdo Regional No. 06 de 2022.

En el marco de este convenio, se estructuró y adelantó el proceso de selección "Suministro y transporte de elementos de señalización temporal y otros dispositivos móviles para la gestión del tránsito de los corredores regionales en el municipio de Soacha", cuyo objeto corresponde a la adquisición de los elementos solicitados por el municipio de Soacha para la atención de contingencias viales, cierres temporales y regulación del tránsito, previamente mencionados.

- **Estrategia de Puntos Seguros Regionales y Puntos Seguros al Territorio**

Como parte de las acciones orientadas a la promoción de la seguridad vial y el fortalecimiento de la presencia institucional en los municipios asociados, la Agencia Regional de Movilidad implementó la estrategia de Puntos Seguros Regionales (PSR) y Puntos Seguros al Territorio (PST).

Estas jornadas constituyen espacios de intervención en campo orientados a sensibilizar a los diferentes actores viales sobre la importancia de adoptar comportamientos seguros en la vía, promover la corresponsabilidad en la prevención de siniestros viales, fortalecer la cultura ciudadana y acercar la oferta institucional a la comunidad. Para su desarrollo se articulan entidades públicas, organismos de tránsito, autoridades territoriales y actores estratégicos de la movilidad, facilitando la realización de actividades pedagógicas, de orientación y acompañamiento a usuarios de la infraestructura vial regional.

Durante la vigencia 2026 se realizaron 16 jornadas, correspondientes a 12 Puntos Seguros Regionales (PSR) y 4 Puntos Seguros al Territorio (PST), en corredores de alta relevancia para la movilidad metropolitana y regional.

- **Puntos Seguros Regionales (PSR)**

Los Puntos Seguros Regionales fueron desarrollados en corredores estratégicos como la vía La Calera, Calle 26, Calle 13, Autopista Sur, Autopista Norte, vía Choachí, Carrera Séptima, vía Suba-Cota, Calle 80 y Funza-Siberia, concentrando la atención en actores viales que utilizan diariamente la infraestructura regional.

Durante las doce jornadas realizadas se logró impactar a 15.560 actores viales, distribuidos de la siguiente manera:

- 6.293 motociclistas, equivalentes al 40 % de la población sensibilizada.
- 5.289 acompañantes y pasajeros, correspondientes al 34 %.
- 2.258 ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos, equivalentes al 15 %.
- 980 conductores de vehículos livianos, correspondientes al 6 %.
- 404 conductores de vehículos de carga, equivalentes al 3 %.
- 336 usuarios del transporte público intermunicipal, correspondientes al 2 %.

Los resultados evidencian una importante participación de motociclistas, pasajeros y ciclistas, actores que concentran una parte significativa de los factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial regional y que constituyen una población prioritaria dentro de las estrategias de prevención y educación vial.

- **Puntos Seguros al Territorio (PST)**

Los Puntos Seguros al Territorio se desarrollaron en espacios de alta afluencia ciudadana y de intercambio modal, como Autosur - Estación San Mateo, Terminal de Transporte El Salitre, Calle 26 y Abastos, facilitando el acercamiento institucional a la comunidad y ampliando el alcance de las acciones de sensibilización.

Mediante las cuatro jornadas realizadas se impactó a 3.647 peatones y usuarios del sistema de movilidad, fortaleciendo la difusión de mensajes de prevención y la apropiación de comportamientos seguros en los desplazamientos cotidianos.

Estas actividades permitieron consolidar espacios de contacto directo con la ciudadanía, identificar necesidades territoriales relacionadas con la movilidad y fortalecer la articulación entre la Agencia Regional de Movilidad, los municipios y los actores involucrados en la gestión de la seguridad vial.

La estrategia en cifras: Durante la vigencia 2026, la estrategia de Puntos Seguros alcanzó los siguientes resultados:

- 16 jornadas realizadas.
- 12 Puntos Seguros Regionales (PSR).
- 4 Puntos Seguros al Territorio (PST).
- 19.738 actores viales sensibilizados.
- 6.293 motociclistas impactados.
- 2.258 ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos sensibilizados.
- 5.289 acompañantes y pasajeros orientados.
- 980 conductores de vehículos particulares intervenidos.
- 336 usuarios de transporte público intermunicipal sensibilizados.
- 404 conductores de vehículos de carga impactados.
- 4.178 peatones sensibilizados.

Estos resultados reflejan la consolidación de la estrategia como uno de los principales mecanismos de educación, prevención y acompañamiento territorial desarrollados por la Agencia Regional de Movilidad, contribuyendo al fortalecimiento de la cultura de seguridad vial y a la generación de espacios de articulación institucional para la protección de la vida en las vías de la Región Metropolitana.

- **Convenio Marco ARM-166-2026 Municipio de Soacha**

La movilidad entre Bogotá, Soacha y los demás municipios de la región requiere soluciones coordinadas, ya que las congestiones, los accidentes de tránsito, las obras viales y el aumento de vehículos durante las temporadas de éxodo y retorno afectan simultáneamente a diferentes territorios.

Para responder a estas situaciones, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) ha promovido espacios de trabajo conjunto entre las autoridades de tránsito y las entidades de la región, entre ellos el Comité para la Armonización de Medidas de Tránsito. Este comité permite identificar problemas comunes, analizar alternativas y coordinar acciones para mejorar la movilidad en los principales corredores regionales.

Como parte de este trabajo, durante 2026 la ARM suscribió el Convenio Interadministrativo No. ARM-166-2026 con el municipio de Soacha, cuyo propósito es unir esfuerzos técnicos, administrativos, operativos y financieros para desarrollar iniciativas que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial en la región. El convenio inició su ejecución el 30 de octubre de 2026 y contempla la posibilidad de que otras entidades se vinculen para ampliar la coordinación institucional.

Entre las acciones previstas se encuentra el fortalecimiento de la capacidad operativa de las entidades mediante la disposición de elementos de señalización temporal, que permitan orientar y organizar el tránsito de vehículos y peatones en los corredores regionales. Estos elementos podrán utilizarse en operativos especiales, planes éxodo y retorno, campañas de seguridad vial, pruebas piloto, intervenciones temporales y otras actividades que requieran regular la circulación.

En desarrollo de este convenio, se estructuró el proceso de contratación para la adquisición de elementos de señalización temporal destinados a implementar estrategias de movilidad y seguridad vial en los corredores regionales del ámbito de competencia de la ARM. El plazo previsto para la ejecución de este contrato es de 15 días calendario, contados a partir del cumplimiento de los requisitos establecidos para su inicio.

Con esta iniciativa, la ARM busca fortalecer el trabajo conjunto con Soacha y facilitar la implementación de medidas coordinadas que contribuyan a mejorar la circulación de personas y mercancías, atender situaciones que afectan el tránsito y brindar condiciones más seguras para quienes se movilizan por los corredores de conexión regional.

Tabla 12. Elementos requeridos por el Municipio de Soacha en el marco del convenio

ITEM	Producto	Métrica	Cantidad Soacha
1	Cono vial construido en material sintético flexible con tres bandas de 10 cm en papel reflectivo blanco tipo IV o superior, altura 90 cm.	UNIDAD	600

2	Maletín plástico de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material retrorreflector Tipo IV o de características retrorreflectivas superiores, con un ancho mínimo de 0,05 m y un mínimo de 0,3 m de alto.	UNIDAD	158
3	Resalto portátil de caucho con alta resistencia al impacto con ancho mínimo de 30 cm y altura entre 2 y 8 cm. Incluye accesorios y materiales para fijación. Figura 5.32 Resolución 20243040045005 de 17 de septiembre de 2024	UNIDAD	800
4	Señal pare/siga en papel retro reflectivo tipo IV o superior (30 cm)	UNIDAD	40
5	Bastón luminoso Bicolor Rojo/Verde	UNIDAD	200
6	Dispositivos luminosos tipo flasher para cono, mínimo 20 cm de diámetro	UNIDAD	100
7	Valla de puesto de control tipo A	UNIDAD	12

Fuente: Dirección Operativa de Movilidad, ARM, 2026

21.2. Proyectos e Inversiones de transporte e infraestructura

21.2.1. Transporte público

Línea 3 del Metro de Bogotá a Soacha

La Línea 3 del Metro de Bogotá es la primera gran apuesta férrea para conectar a Soacha con el sistema de transporte masivo de Bogotá. Desarrolla la misión de la ARM (Ley 2199 de 2022 y Acuerdo Regional 007 de 2024) y los hechos metropolitanos “Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros” y “Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad”.

Mediante el Contrato Interadministrativo 198 de 2024 con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), y junto con la Empresa Metro de Bogotá, la RMBC y la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, la ARM adelanta los estudios para definir la red ferroviaria de pasajeros de la región, con prioridad en la Línea 3, y los estudios de factibilidad necesarios para tramitar su cofinanciación ante la Nación.

El trazado definido es una línea completamente subterránea de 24,9 km, con 18 estaciones y patio-taller en Soacha, que integra a Soacha con las localidades de Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Teusaquillo y Barrios Unidos. Se estima una demanda de 46.051 pasajeros en la hora pico de la mañana y un ahorro de tiempo de 24,14 minutos por pasajero. Hoy el proyecto cierra la fase de prefactibilidad.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta aprobar todos los entregables de prefactibilidad y avanzar en la factibilidad: plan de trabajo detallado del resto del proyecto (incluidos los componentes legal y financiero), cierre de la campaña geotécnica, estudios topográficos y debida diligencia técnica, legal y financiera.

Durante 2027 se proyecta presentar el proyecto a cofinanciación (mayo), terminar los estudios de factibilidad (diciembre) y suscribir el convenio de cofinanciación con la Nación.

Fase IV del Sistema TransMilenio (Extensión de la troncal Av. Ciudad de Cali a Soacha)

El proyecto desarrolla la misión de la ARM de planear, gestionar y cofinanciar el Sistema de Movilidad Regional (Ley 2199 de 2022 y Acuerdo Regional 007 de 2024). Se articula con los hechos metropolitanos “Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros” y “Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad”, declarados mediante los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 de 2023. El documento técnico de soporte de este último identifica la conexión suroccidental entre Bogotá y Soacha (Ciudad Verde) mediante la extensión de la troncal Avenida Ciudad de Cali de TransMilenio.

El proyecto comprende un corredor con una longitud aproximada de 5,1 km, de los cuales 3,6 km se proyectan sobre la Avenida Ciudad de Cali y 1,5 km sobre la Avenida San Marón. Incluye seis estaciones con doble acceso, un patio portal de aproximadamente 9,92 hectáreas en el sector de Bosatama con capacidad para 180 buses biarticulados.

Para su estructuración e implementación se divide en tres tramos y el patio portal. El Tramo 1, de 1.493 m, va por la Avenida Ciudad de Cali desde la Avenida Terreros hasta el retorno operacional previo a la intersección con la Avenida Luis Carlos Galán, e incluye la intersección con la Avenida Potrero Grande y dos estaciones. El Tramo 2, de 2.193 m, continúa por la Avenida Ciudad de Cali hasta el patio portal Bosatama e incluye las intersecciones con las avenidas Luis Carlos Galán y San Marón y una estación. El Tramo 3, de 1.542 m, recorre la Avenida San Marón entre la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Indumil, con las intersecciones con las avenidas Soacha e Indumil, tres estaciones y las dos bahías operacionales, y completa la conexión con el sector occidental de Soacha.

Según la factibilidad adelantada a la fecha, el tramo 1 cuesta $121.865 millones y lo financiaría en su totalidad la ARM, con ejecución entre 2027 y 2035. Los tramos 2 y 3 cuestan $831.774 millones y dependen de la cofinanciación de la Nación, que aportaría el 70 %. La consultoría de prefactibilidad y factibilidad vale $18.032 millones, con aportes de la ARM por $11.728 millones.

Entre Soacha y Bogotá se hacen más de 500.000 viajes al día. El proyecto busca diversificar la oferta de transporte masivo, atender a 220.000 habitantes con capacidad para 14.300 pasajeros en hora pico, reducir la presión sobre la troncal de la Autopista Sur y disminuir el transporte ilegal e informal. El tramo 1 (1,5 km y dos estaciones) atendería en el corto plazo cerca de la mitad de la demanda del proyecto con cerca del 13 % de su costo, y puede operar sin los otros tramos ni el patio portal.

El proyecto se soporta en el Convenio Marco RM-CD-101 de 2024 entre Cundinamarca, la RMBC, la ARM y Soacha, al que se adhirieron TRANSMILENIO S.A. y la Empresa Férrea Regional (EFR). Con el Contrato Interadministrativo ARM-CD-019-2025, suscrito con la FDN e iniciado el 6 de junio de 2025, la prefactibilidad y la selección del trazado están terminadas y aprobadas, y la factibilidad avanza cerca del 80 %. Hay borradores de los procesos de selección y de los convenios con TRANSMILENIO S.A., para los documentos de aval técnico, y con la EFR y Soacha, para ejecutar el tramo 1. Se han comprometido $9.181 millones.

Para el período octubre–diciembre de 2026 se proyecta suscribir el otrosí 4 del contrato con la FDN, aprobar la totalidad de los entregables técnicos de factibilidad, avanzar en el convenio con TRANSMILENIO S.A., hacer la primera radicación de los documentos de aval técnico ante el Ministerio de Transporte y revisar con la EFR y Soacha los borradores del estudio previo y del convenio del tramo 1.

Durante 2027 se proyecta presentar el convenio del tramo 1 y el aval de vigencias futuras a la Junta Directiva (enero), obtener la declaratoria de importancia estratégica en el Consejo Regional y suscribir el convenio con la EFR (febrero), y acompañar los procesos de selección de obra, con estudios y diseños de detalle, e interventoría (febrero a julio). Para los tramos 2 y 3 se suscribirá el convenio para los documentos de aval técnico (marzo y abril) y se gestionará la cofinanciación de la Nación.

Mejoramiento de estaciones de TransMilenio en Soacha

El proyecto contribuye al cumplimiento de la misión de la ARM, relacionada con la planeación, gestión y cofinanciación del Sistema Regional de Movilidad, conforme a la Ley 2199 de 2022 y al Acuerdo Regional 007 de 2024. Se articula principalmente con el hecho metropolitano “Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros” y, complementariamente, con “Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad”, identificados y declarados mediante los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 de 2023, al promover el mejoramiento de la infraestructura que soporta la prestación del servicio de transporte público y fortalecer la integración funcional, la accesibilidad y la seguridad del corredor Bogotá–Soacha–Bogotá.

El proyecto contempla el mejoramiento de siete estaciones del Sistema TransMilenio: Madelena, Perdomo y Bosa, en Bogotá, y La Despensa, León XIII, Terreros y San Mateo, en Soacha. Comprende diez componentes de intervención asociados a la instalación y mantenimiento de puertas automáticas, adecuaciones físicas y operativas, aseo, barreras de control de acceso piso a techo, señalización, barreras perimetrales, seguridad, comunicaciones y relacionamiento con los usuarios, adecuaciones en la Estación de Integración de San Mateo y equipo de trabajo para su implementación.

Se desarrolla mediante el Convenio Interadministrativo ARM-155-2026, derivado del Convenio Marco ARM-072-2026, por un valor estimado de $42.763,71 millones, con aportes de la ARM por $23.296,02 millones, y de TRANSMILENIO S.A. por $19.467,69 millones.

El proyecto busca mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad de las estaciones priorizadas, fortalecer los mecanismos de control de acceso, contribuir a la mitigación de la evasión del pago de la tarifa y mejorar la experiencia de viaje de los usuarios. Asimismo, contempla adecuaciones en la Estación de Integración de San Mateo para facilitar el acceso de algunas rutas del transporte público colectivo urbano de Soacha al componente troncal del Sistema TransMilenio, promoviendo una mayor integración funcional del transporte público regional. Estas intervenciones beneficiarán a los usuarios del sistema que registran aproximadamente 130.000 validaciones por día hábil, de las cuales cerca del 78 % se realizan en puntos de acceso ubicados en Soacha y el 22 % en Bogotá, evidenciando su importancia para la movilidad regional.

Durante 2026 se adelantó la estructuración técnica, operativa, jurídica, presupuestal y financiera del proyecto, en desarrollo del Convenio Marco Interadministrativo ARM-072-2026, suscrito entre la ARM, el municipio de Soacha y TRANSMILENIO S.A. Como resultado, el 1 de octubre de 2026 se suscribió el Convenio Interadministrativo Derivado ARM-155-2026 entre la ARM y TRANSMILENIO S.A., mediante el cual se formalizaron los compromisos, aportes, responsabilidades y mecanismos de ejecución de las intervenciones priorizadas. Adicionalmente, el 20 de octubre de 2026 se suscribió el acta de inicio del convenio, dando paso a su ejecución, con plazo establecido hasta el 31 de diciembre de 2027.

Para el período octubre–diciembre de 2026 se proyecta gestionar la presentación, revisión y aprobación del Plan de Gerencia del Proyecto y adelantar el desembolso de los recursos dinerarios aportados por la ARM, conforme a los requisitos contractuales. Asimismo, se prevé definir la programación técnica y operativa de las intervenciones, establecer las prioridades por estación y avanzar en la coordinación interinstitucional para la obtención de permisos y autorizaciones, particularmente los relacionados con las barreras perimetrales de la Fase I de la extensión de la Troncal NQS a Soacha y las adecuaciones previstas en la Estación de Integración de San Mateo.

Durante 2027 se proyecta ejecutar la implementación progresiva de las intervenciones previstas en las siete estaciones, conforme a la programación y priorización establecidas en el Plan de Gerencia aprobado. Las actuaciones estarán orientadas al mejoramiento de la infraestructura, la seguridad, el control de acceso, la operación y la integración funcional del transporte público en el corredor Bogotá–Soacha–Bogotá.

Corredor Calle 80

El proyecto desarrolla la misión de la ARM (Ley 2199 de 2022 y Acuerdo Regional 007 de 2024). Se articula con el hecho metropolitano “Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros”, en sus programas de nuevos sistemas de transporte regional e integración con otros modos, y con “Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad”, en su programa de ampliación de capacidad en los corredores de conectividad regional.

Mediante el Convenio ARM-CD-040-2025, la Corporación Financiera Internacional (IFC) apoya a la ARM en la estructuración, a nivel de factibilidad, de una Asociación Público-Privada (APP) para ampliar, rehabilitar, operar y mantener el corredor de la Calle 80, incluida la extensión de TransMilenio de 7,7 km desde el Portal 80 hasta Siberia (3 km en Bogotá y 4,7 km en Cundinamarca). Se organiza en dos módulos: el módulo 1, un tercer carril para tráfico mixto entre el río Bogotá y Siberia, que se ejecutaría como obra pública, y el módulo 2, la extensión troncal, que haría parte de la APP. Incluye el acompañamiento a la ARM durante la licitación, de cerca de diez (10) meses.

El corredor mueve más de 320.000 pasajeros al día y tiene cuellos de botella por falta de carriles e integración con el sistema metropolitano. El proyecto busca mejorar el acceso y la calidad del transporte público entre Bogotá y la Sabana de Occidente, reforzar el Portal 80 como nodo intermodal, mejorar la gestión del tráfico y preparar el corredor para buses de bajas o cero emisiones. La demanda preliminar de la extensión es de 15.024 entradas en hora pico en 2032 y de 20.787 en 2042 (38 % más).

En el tramo urbano (Portal 80–río Bogotá) se obtuvieron los permisos del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y las empresas de servicios públicos (julio de 2026), terminó la toma de información y se radicó el diseño geométrico conceptual (octubre de 2026). Con el IDU se acordó que el consultor técnico de la IFC diseñe las intersecciones a desnivel de las carreras 104, 110 y 119, y con el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural se analiza la intervención sobre el Puente de Guadua. En el tramo suburbano (río Bogotá–Siberia), que está concesionado, siguen pendientes los permisos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) para los trabajos de campo, aunque el concesionario y la interventoría dieron concepto favorable en octubre. El diseño conceptual del módulo 1 ya está radicado.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta decidir la intervención del Puente de Guadua (desmonte o viaducto exclusivo para TransMilenio al costado sur), entregar la topografía, el diseño geométrico, la geotecnia y los pavimentos del tramo urbano, obtener los permisos e iniciar los trabajos de campo del tramo suburbano, e iniciar los estudios y diseños de fase II en diciembre.

Durante 2027 se proyecta entregar la factibilidad del módulo 1 (abril) y del módulo 2 (mayo), y adelantar la licitación del módulo 1 entre julio y diciembre. Para el módulo 2 se gestionarán la declaratoria de importancia estratégica (CONPES), el CONFIS y el convenio de cofinanciación con la Nación (junio a diciembre), y se cerrarán los documentos del proceso de obra, con estudios y diseños de fase III, e interventoría.

21.2.2. Tráfico mixto

Puente Tibanica

El proyecto contribuye al cumplimiento de la misión de la ARM, relacionada con la planeación, gestión y cofinanciación del Sistema Regional de Movilidad, conforme a la Ley 2199 de 2022 y al Acuerdo Regional 007 de 2024. Se articula con el hecho metropolitano "Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad", identificado y declarado mediante los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 de 2023, al promover una nueva conexión vial y de espacio público entre Bogotá y Soacha que fortalece la conectividad regional, la integración territorial y las condiciones de accesibilidad y movilidad entre ambos territorios.

El proyecto contempla la construcción de una conexión vial y de espacio público sobre la quebrada Tibanica, a la altura de la avenida Ciudad de Cali, entre Bogotá D.C. y el municipio de Soacha. Comprende la infraestructura vehicular, sus accesos y las obras complementarias de espacio público, así como las actuaciones técnicas, prediales, ambientales, sociales y contractuales necesarias para su ejecución. Se desarrolla mediante el Convenio Interadministrativo 1025 de 2025, con participación de la ARM, el IDU, la Gobernación de Cundinamarca, el municipio de Soacha y el Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca (ICCU), entidad encargada de la ejecución integral. La inversión total asciende a $118.896,97 millones, con aportes del IDU por $56.685,77 millones, la Gobernación de Cundinamarca por $36.685,77 millones, la ARM por $10.000 millones, el municipio de Soacha por $14.232,50 millones y el ICCU por $1.292,93 millones, estos dos últimos en especie.
II en diciembre.

El proyecto busca fortalecer la conectividad vial entre Bogotá y Soacha a la altura de la quebrada Tibanica, superando las limitaciones actuales de conexión y mejorando la continuidad de la red vial regional. La intervención permitirá habilitar una nueva alternativa de desplazamiento para más de 61.000 vehículos diarios, beneficiando a más de 250.000 habitantes, contribuyendo a reducir hasta en un 40 % la demanda vehicular de la Autopista Sur y disminuyendo los tiempos de viaje hasta en 30 minutos. Asimismo, mejorará las condiciones de accesibilidad y circulación, incorporará espacios públicos e infraestructura segura para peatones y ciclistas, y facilitará la integración territorial y el acceso de las comunidades a oportunidades de empleo, educación, comercio y servicios. Adicionalmente, contempla la preparación del corredor para la futura implementación del sistema BRT.

Durante 2026 se adelantaron actuaciones técnicas, administrativas, ambientales, prediales y contractuales orientadas a consolidar las condiciones necesarias para la ejecución del proyecto. El 24 de junio de 2026 se formalizó la prórroga del Convenio Interadministrativo 1025 de 2025, extendiendo su plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2028. En materia contractual, el proceso de selección de obra culminó con la adjudicación el 5 de octubre de 2026, mientras que el proceso de contratación de interventoría continuaba en seguimiento, con su adjudicación y la formalización de los contratos derivados previstas para noviembre de 2026.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta culminar la contratación de la interventoría, formalizar los contratos derivados de obra e interventoría y verificar el cumplimiento de los requisitos necesarios para suscribir las respectivas actas de inicio. Asimismo, se prevé consolidar la programación técnica, administrativa y financiera de la ejecución, articulando las actividades de preconstrucción, con la gestión predial, ambiental y social, las autorizaciones requeridas y las obligaciones derivadas de los procesos de consulta previa que correspondan. Estas actuaciones permitirán avanzar en la preparación de los frentes de intervención y establecer las condiciones necesarias para el inicio de las obras.

Durante 2027 se proyecta iniciar la obra en enero, con terminación prevista en abril de 2028, y cerrar la gestión predial en el primer bimestre. La ejecución de las obras de infraestructura vial y espacio público seguirá los cronogramas de los contratos derivados, con el acompañamiento de la interventoría y la coordinación de las entidades participantes, dentro del plazo del convenio (31 de diciembre de 2028).

Vías Distrito Aeroportuario

El proyecto contribuye al cumplimiento de la misión de la ARM, relacionada con la planeación, gestión y cofinanciación del Sistema Regional de Movilidad, conforme a la Ley 2199 de 2022 y al Acuerdo Regional 007 de 2024. Se articula con el hecho metropolitano "Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad", identificado y declarado mediante los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 de 2023, al promover una nueva conexión vial y de espacio público entre Bogotá y el municipio de Funza que fortalece la conectividad regional, la integración territorial y las condiciones de accesibilidad y movilidad entre ambos territorios.

El Circuito Aeroportuario busca fortalecer la conectividad entre Bogotá, Funza, los municipios de la Sabana de Occidente y el Aeropuerto Internacional El Dorado mediante nuevas alternativas de acceso que reduzcan la dependencia de las calles 13 y 80. Por estos dos corredores circulan cerca de 38.000 camiones diarios, y el desplazamiento de carga entre la glorieta de Mosquera y el aeropuerto puede tomar hasta 90 minutos, lo que incrementa los tiempos y costos logísticos y afecta la movilidad cotidiana de la población. Así las cosas, el proyecto permitiría mejorar los desplazamientos de pasajeros y carga, conectar mejor los centros productivos con el aeropuerto y aliviar la presión sobre los corredores existentes. Se prevé beneficiar a más de 95.000 personas que se desplazan entre Funza, Mosquera, Madrid, Facatativá, El Rosal, Tenjo y Bogotá y a más de 150.000 habitantes de las localidades de Fontibón y Engativá, así como a transportadores, operadores logísticos, empresas y productores que utilizan El Dorado.

La ARM participa en su estructuración con el municipio de Funza y el IDU, mediante el Convenio Interadministrativo IDU-1573-2026, suscrito el 21 de septiembre de 2026 e iniciado el 25 de septiembre de 2026. El convenio comprende la articulación técnica, administrativa, jurídica y financiera para desarrollar los estudios de prefactibilidad de la Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento o Avenida La Esperanza y los de factibilidad de los tres corredores que conforman el circuito: la Avenida La Esperanza, la Carrera 103 y la Carrera 129 o Avenida TAM, con los componentes técnicos, ambientales, sociales, prediales, jurídicos, financieros y de riesgos necesarios para evaluar la viabilidad del proyecto y definir su esquema de ejecución. Su valor total es de $21.036,22 millones, con aportes de la ARM por $14.837,96 millones y del municipio de Funza por $6.198,25 millones. Estos recursos se destinan a la consultoría y su interventoría, cuya contratación adelanta Funza con el acompañamiento técnico del IDU y de la ARM.

A la fecha se ha ejecutado el 30 % de los recursos del convenio. Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta continuar el acompañamiento técnico a la Alcaldía de Funza y al IDU en la preparación de los documentos precontractuales. Con la publicación de los prepliegos de consultoría e interventoría en el SECOP se tramitará el segundo desembolso, equivalente al 70 % del aporte de la Agencia, con lo que se ejecutará el 100 % de los recursos. Durante 2027 se proyecta ejecutar los estudios de factibilidad de las tres vías y dejar estructurado, hacia finales del año, el proceso de selección para contratar las obras.

Intercambiador Calle 80

El proyecto desarrolla la misión de la ARM (Ley 2199 de 2022 y Acuerdo Regional 007 de 2024) y el hecho metropolitano “Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad”, al ordenar el acceso occidental de Bogotá por la Calle 80. La ARM es titular de la competencia y cofinancia la gestión predial; el IDU ejecuta en ejercicio transitorio de sus funciones y la RMBC es el financiador principal.

El proyecto comprende los estudios y diseños de fase III y la construcción del intercambiador de la Avenida Medellín (Calle 80) con la Avenida Las Quintas (carrera 119) y la carrera 120 (contrato IDU-636-2024, con interventoría IDU-1079-2024): un paso elevado de tres carriles en la calzada lateral norte, una glorieta a nivel, dos puentes peatonales y ciclistas, espacio público hasta el Puente de Guadua y la compra de cuatro predios. El costo estimado es de $134.006 millones, con aportes de la RMBC por $110.001 millones, el IDU por $12.800 millones y la ARM por $11.205 millones.

El proyecto busca reducir los conflictos entre los flujos de entrada y salida por la Calle 80 y los giros hacia Engativá y Suba (Lisboa, Bilbao y Gran Granada), y dar a peatones y ciclistas un cruce seguro. Beneficiará a cerca de 250.000 personas de manera directa y a 800.000 de manera indirecta.

Al 30 de septiembre de 2026 los diseños de fase III van en 98,47 %. Faltan las aprobaciones de ENEL y de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) y el permiso de ocupación de cauce (POC) ante la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), que depende de la titularidad del predio de la EAAB ante la Agencia Nacional de Tierras (ANT). El cambio a la etapa de obra no se ha formalizado: requiere un modificatorio (prórroga, recomposición de la etapa de diseños y 48 precios no previstos), y el atraso integral es del 11 %. La ARM expidió con el IDU y la RMBC la Resolución Conjunta 001 de 2026 y el CDP 143 de 2026 por $11.204,6 millones para el predio RT 55250A, cuya oferta se aceptó el 28 de agosto de 2026; los otros tres predios ya están pagados. Hay $21.882 millones comprometidos.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta formalizar el cambio a la etapa de obra y girar el anticipo de la RMBC ($16.948 millones), recibir el predio RT 55251, suscribir la promesa de compraventa del predio RT 55250A y hacer el desembolso de la ARM, y avanzar con la EAAB, la ANT y la CAR para radicar de nuevo el POC.

Durante 2027 se proyecta iniciar la obra en enero, con un plazo de 18 meses y fin estimado en octubre de 2028, sujeto al cambio de etapa; recibir el predio RT 55250A en el segundo trimestre; obtener el POC en el primer semestre, y definir con la RMBC la fuente de la adición por precios no previstos, estimada en cerca de $5.000 millones.

21.2.3. Movilidad activa

Ciclopuente Tibanica

El proyecto contribuye al cumplimiento de la misión de la ARM, relacionada con la planeación, gestión y cofinanciación del Sistema Regional de Movilidad, conforme a la Ley 2199 de 2022 y al Acuerdo Regional 007 de 2024. Se articula con el hecho metropolitano "Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad", identificado y declarado mediante los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 de 2023, al promover una conexión peatonal y ciclista entre Bogotá y Soacha que fortalece la integración territorial, la accesibilidad y las alternativas de movilidad sostenible y segura.

El proyecto contempla la construcción de una conexión peatonal y ciclista sobre la quebrada Tibanica entre la Alameda El Porvenir, en Bogotá, y la avenida Terreros, en Soacha. Comprende el ciclopuente, sus accesos, una plazoleta de conexión, espacio público complementario y la prolongación de ciclorruta, con un alcance aproximado de 2.240 m^2 de obras asociadas al espacio público y 0,59 km de ciclorruta. Se soporta en los estudios y diseños elaborados por el IDU mediante el Contrato de Consultoría 407 de 2021 y se desarrolla a través del Convenio Interadministrativo ARM-156-2026, por un valor total de $22.087,65 millones, con aportes de la ARM por $17.487,52 millones y contribuciones en especie del IDU, ICCU y municipio de Soacha.

El proyecto busca superar la discontinuidad de la infraestructura peatonal y ciclista existente entre Bogotá y Soacha, mediante una conexión segura, accesible y continua que sustituya las condiciones de desplazamiento asociadas al uso de pasos improvisados sobre la quebrada Tibanica. En el sector se registran aproximadamente 6.000 cruces diarios, distribuidos entre ciclistas (64%) y peatones (36%).

La intervención beneficiaría a más de 37.000 habitantes de Bosa y Ciudad Verde, mejorando las condiciones de acceso al empleo, la educación, el comercio, los servicios y los espacios recreativos del entorno, y fortaleciendo la integración de las redes de movilidad activa de ambos territorios.

Durante 2026 se adelantó la estructuración técnica, jurídica, presupuestal e interinstitucional del proyecto, culminando con la suscripción del Convenio Interadministrativo ARM-156-2026 el 13 de octubre de 2026, mediante el cual se formalizaron los compromisos, aportes y responsabilidades de las entidades participantes. El 16 de octubre de 2026 se suscribió el acta de inicio, dando paso a la ejecución del convenio, cuyo plazo contractual es de 25 meses.

Para el periodo octubre–diciembre de 2026 se proyecta efectuar el desembolso de los recursos dinerarios aportados por la ARM, consolidar la programación integral del proyecto y avanzar en la entrega y empalme técnico de los estudios y diseños elaborados por el IDU. Asimismo, se prevé iniciar las actividades de gestión socio-predial y adelantar las actuaciones necesarias ante las autoridades competentes para determinar la procedencia de consulta previa y gestionar los permisos y autorizaciones requeridos.

Durante 2027 se proyecta continuar con las gestiones socio-prediales, ambientales y técnicas, así como con los trámites de permisos y autorizaciones requeridos y el desarrollo de la consulta previa, si la autoridad competente determina su procedencia. Asimismo, se prevé avanzar en la adquisición predial y adelantar la estructuración, selección y contratación de obra e interventoría. Según el cronograma preliminar del proyecto, el inicio de la construcción se contempla para diciembre de 2027.

21.3. Gestión institucional y relación con la ciudadanía

- **La ARM como la autoridad de transporte de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca**

La Oficina Asesora de Comunicaciones tuvo como objetivo en 2026 posicionar a la ARM como la autoridad de transporte de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca a través de canales propios, con un equipo fortalecido y una producción de contenidos más rigurosa. La consigna fue estar en la calle y en los territorios, con la gente, mostrando sus necesidades y cómo estas se traducen en los proyectos que la región requiere.

Para cumplir el criterio común del informe, las cifras se presentan diferenciando productos (lo que la OAC produjo) de resultados (la respuesta de la ciudadanía). Ninguna de estas cifras debe leerse como impacto en la movilidad: miden posicionamiento y relación con la ciudadanía.

Tabla 13. Resultado: crecimiento de la comunidad digital

Canal	Línea base 31 ene 2026	Corte 31 oct 2026	Variación absoluta	Variación %	% de la comunidad
LinkedIn	882	2.438	+1.556	+176,4%	45,6%
Instagram	328	1.584	+1.256	+382,9%	29,7%
Facebook	33	791	+758	+2.297%	14,8%
X	366	480	+114	+31,1%	9,0%
TikTok (abierta el 30 ene 2026)	10	48	+38	+380,0%	0,9%
Total, comunidad digital	**1.619**	**5.341**	**+3.722**	**+229,9%**	**100%**

Fuente: Informe de seguimiento de la estrategia digital – OAC, enero de 2026 (línea base) y consulta pública de los perfiles @armovilidad / @ARMovilidad. Responsable: OAC. En enero de 2026, la comunidad era de 1.619 seguidores. YouTube (@AgenciaRegionaldeMovilidad) suma 56 suscriptores.

Las redes sociales de la ARM se consolidaron en 2026 como un canal de relación con la ciudadanía y no solo de difusión: la comunidad digital pasó de 1.619 a 5.341 seguidores entre enero y octubre y la producción de contenidos se orientó a mostrar el territorio y a las personas que viven la movilidad regional, con presencia en jornadas como los Puntos Seguros Regionales y en recorridos con comunidades y conductores del corredor Soacha–Bogotá.

En diez meses la comunidad digital de la ARM se multiplicó por 3,3. El mayor volumen está en LinkedIn, la red de la audiencia técnica, institucional y del sector, coherente con el papel de la ARM como articulador regional. Instagram y Facebook registraron los crecimientos relativos más altos: son las redes de la ciudadanía general y reflejan la apuesta por contenidos de territorio. X mantiene un crecimiento moderado, pero cumple una función distinta: es el canal de articulación pública con los aliados (Región Metropolitana, Gobernación, Alcaldías de Bogotá y Soacha, Metro de Bogotá, IFC, entre otros).

Tabla 14. Productos de comunicación y su respuesta

Indicador	Tipo	Unidad	Resultado ene–oct 2026	Fuente
Noticias institucionales publicadas en el portal web	Producto	Número	18	Portal web – Sala de prensa
Publicaciones de consulta ciudadana (Abecé ARM y Cartilla Ciudadana)	Producto	Número	2	Portal web – Publicaciones
Productos de identidad institucional: portal web, nuevo logo, Manual de Identidad Visual, plantillas de documentos y personaje ARMandito	Producto	Número	5	OAC

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones, ARM, 2026

Qué nos dice el contenido. Las piezas con mejor desempeño son las que cuentan historias del territorio y de las personas, no las institucionales. En YouTube, las historias de conductores del corredor (Conoce la historia de Carlos Julio Chacón: 910 visualizaciones) y el recorrido ¿Cómo es moverse hoy por Tibanica? (897) superan cinco veces a las piezas institucionales como ¿Qué es la ARM? (176). Esto confirma la línea editorial: la ARM conecta cuando muestra la necesidad concreta que justifica cada proyecto.

22. Seguimiento a Compromisos y Plan de Acciones de Mejora

A lo largo de la vigencia 2026 desde la Oficina de Participación Ciudadana y Relacionamiento se ha brindado acompañamiento a los contratistas responsables de la ejecución e implementación de los proyectos estratégicos para la entidad.

acompañamiento ha permitido evaluar, observar y generar recomendaciones a los planes socio ambientales y/o socio económicos aplicados a cada uno de los proyectos, así como la participación en las mesas de incidencia ciudadana.

De manera complementaria, se ha implementado el Plan Institucional de Participación Ciudadana y Relacionamiento, lo cual contribuye al fortalecimiento de las relaciones de valor entre la ARM, la ciudadanía y el territorio. Lo cual conlleva a la formulación de documentos, instrumentos y herramientas que facilitan la interacción entre la entidad y la ciudadanía desde los enfoques de relacionamiento y de participación incidente.

23. Diálogo ciudadano, preguntas y compromisos

- **Articulación interinstitucional y fortalecimiento territorial**

En el marco de los procesos de aprestamiento y fortalecimiento de la participación ciudadana, desde la Oficina de Participación y Relacionamiento con la Ciudadanía (OPRC) se han desarrollado articulaciones interinstitucionales en el municipio de Soacha. Estas acciones han tenido como propósito fortalecer el conocimiento del territorio, afianzar los temas técnicos de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) y territorializarlos mediante un lenguaje claro, cercano y comprensible para los grupos de valor, garantizando una comunicación efectiva entre la entidad y la ciudadanía.

- **Acercamiento con grupos de valor - Corredor Soacha – Bogotá.**

En el componente de grupos de valor, la OPRC realizó acercamiento con una de las asociaciones de transportadores vigente del corredor Soacha - Bogotá. Este grupo de valor representa a conductores y propietarios minoritarios de diferentes empresas, quienes manifestaron la necesidad de contar con claridad frente al proceso de desmonte de los buses tradicionales. Asimismo, expresaron su preocupación por el inicio de operación de TransMilenio en el corredor y el temor de no ser reconocidos como afectados por dicho proceso de desmonte, datos que mencionan deben estar en los estudios y los cuales no han sido socializados.

- **Resultados y percepción del grupo de valor**

El grupo de valor agradeció la gestión realizada por la Oficina de Participación de la Agencia Regional de Movilidad, destacando la articulación de las jornadas de información y reconocimiento de la Agencia. Estas jornadas han permitido un mayor acercamiento a la entidad, no solo en términos legales y normativos, sino también en el marco de procesos reales de participación ciudadana, fortaleciendo la confianza y el diálogo entre la ARM y los transportadores del corredor.

24. Perspectivas y Proyección Estratégica 2027

En este numeral se presentan los principales hitos y proyectos de las direcciones y oficinas de la ARM para 2027.

24.1. Hitos estratégicos de la Dirección General y dependencias adscritas

- **Oficina Asesora de Comunicaciones**

En 2027 la conversación de la ARM cambia de naturaleza: pasa de anunciar convenios a mostrar su materialización. Varios instrumentos firmados en 2026 entrarán en ejecución —la construcción del Puente Tibanica, la intervención de las estaciones de TransMilenio del corredor Autosur–Soacha, el avance del convenio Funza–Bogotá–ARM y la estructuración de la extensión de la calle 80—. Eso ofrece contenidos de beneficio directo para las personas y, con ellos, una oportunidad de crecimiento. Al mismo tiempo, exige rigor: comunicar el papel real de la ARM como articulador y cofinanciador, sin atribuirse la ejecución de obras que corresponden a otras entidades, y sin anunciar fechas que no dependen de la Agencia.

Elemento	Hito 1. Comunicar la materialización de los proyectos regionales	Hito 2. Consolidar el ecosistema digital de la autoridad de transporte
Resultado esperado	Cada proyecto prioritario que entre en ejecución en 2027 cuenta con un plan de comunicación territorial (antes, durante y después de la intervención), con información clara para la comunidad del área de influencia.	La comunidad digital crece entre 15% y 20% frente al corte de 2026, y el alcance y las interacciones crecen por encima de ese ritmo, como señal de contenidos útiles para la ciudadanía.
Responsable	OAC, con las direcciones misionales.	OAC.
Aliados	Oficinas de comunicaciones de la Región Metropolitana, la Gobernación de Cundinamarca, las Alcaldías de Bogotá, Soacha y Funza, ICCU, TransMilenio, IDU y demás entidades ejecutoras.	Entidades asociadas y aliadas, para la coproducción y amplificación de contenidos.
Plazo	Enero–diciembre de 2027, según el cronograma de cada proyecto.	Enero–diciembre de 2027, con seguimiento mensual.
Riesgo principal	Retrasos en obras ejecutadas por terceros que generen expectativas incumplidas. Mitigación: comunicar etapas y responsables reales, y no comprometer fechas ajenas a la ARM.	Que el crecimiento se apoye en contenidos institucionales de bajo interés. Mitigación: mantener la línea editorial de territorio y medir mensualmente qué contenidos generan respuesta.
Indicador	Proyectos prioritarios con el plan estratégico de comunicaciones implementado / proyectos prioritarios en ejecución.	Variación % de seguidores consolidados; variación % de alcance e interacciones acumuladas.
Meta 2027	100% de los proyectos prioritarios.	Seguidores: de 5.341 a entre 6.142 (+15%) y 6.409 (+20%). Alcance e interacciones: crecimiento superior al de seguidores.

Proyección de la comunidad digital 2027

Canal	Corte 2026	Meta 2027 piso (+15%)	Meta 2027 objetivo (+20%)
LinkedIn	2.438	2.804	2.926
Instagram	1.584	1.822	1.901
Facebook	791	910	949
X	480	552	576
TikTok	48	55	58
Total comunidad digital	**5.341**	**6.142**	**6.409**

24.2. Hitos estratégicos de la Dirección Operativa de Movilidad – Vigencia 2027

Hito 1. Fortalecimiento de los operativos de control al transporte público en el corredor Bogotá–Soacha–Bogotá

La ARM coordinará con la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional operativos de control para verificar el cumplimiento de las normas de transporte y tránsito en el corredor Bogotá–Soacha–Bogotá y en las rutas del transporte colectivo metropolitano, anteriormente intermunicipal.

Resultado esperado: Realizar 100 operativos de control durante 2027, distribuidos en 25 operativos por trimestre, que contribuyan a fortalecer la vigilancia de la prestación del servicio de transporte y el cumplimiento de las normas por parte de los prestadores y demás actores involucrados.

Ficha descriptiva del Hito 1	
Elemento	**Descripción**
Responsable	Dirección Operativa de Movilidad y Subdirección de Transporte de la ARM.
Aliados	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
Recursos requeridos	Personal operativo y agentes de control, vehículos, equipos y herramientas para realizar los operativos.
Plazo	Enero a diciembre de 2027 (25 operativos por trimestre)
Riesgo principal	Disponibilidad limitada de personal y recursos operativos de las entidades aliadas, especialmente de la Secretaría Distrital de Movilidad.
Indicadores	Seguimiento: • Número de operativos de control realizados. Resultado: • Número de Informes Únicos de Infracciones al Transporte (IUIT). • Número de órdenes de comparendo de tránsito. • Número de vehículos inmovilizados
Meta 2027	100 operativos.

Hito 2. Estructuración del Centro de Gestión del Tránsito y Transporte Regional

La ARM avanzará en la estructuración de un Centro de Gestión del Tránsito y Transporte Regional, concebido como un esquema de gestión de información que integre diferentes fuentes de datos disponibles en la región.

Para 2027 se proyecta definir su modelo de funcionamiento bajo un esquema federado, que permita articular información de distintas entidades y avanzar en su integración con iniciativas como el Sistema Integrado de Recaudo propuesto por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.

Adicionalmente, se estudiarán las alternativas técnicas y económicas para incorporar herramientas de seguimiento y control de flota y recaudo, inicialmente para las rutas metropolitanas del corredor Bogotá–Soacha–Bogotá.
Resultado esperado: Contar con una propuesta estructurada del Centro de Gestión del Tránsito y Transporte Regional, que incluya su modelo de operación, fuentes de información, componentes tecnológicos, alternativas de implementación por fases y estimación de costos, como base para fortalecer el seguimiento a la prestación del servicio de transporte metropolitano.

Ficha descriptiva del Hito 2	
Elemento	**Descripción**
Responsable	Dirección Operativa de Movilidad, en coordinación con la Subdirección de Transporte y la Dirección de Planeación de la Política y Movilidad Regional, a través del equipo del Sistema Integrado de Transporte Regional.
Aliados	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y entidades regionales que dispongan de fuentes de información relevantes.
Recursos requeridos	Recursos técnicos, tecnológicos, humanos y financieros; información de las entidades participantes y estudios de mercado para estimar costos de implementación.
Plazo	Enero a diciembre de 2027
Riesgo principal	Dificultades para integrar las fuentes de información de diferentes entidades, así como restricciones presupuestales o tecnológicas para implementar el modelo por fases.
Indicadores	Seguimiento: • Porcentaje de avance en la estructuración del Centro de Gestión del Tránsito y Transporte Regional.

	Resultado: • Identificación de las fuentes de información disponibles en la región. • Definición del modelo federado de gestión de información. • Articulación con la propuesta del Sistema Integrado de Recaudo. • Estudio de mercado para determinar costos y alternativas de implementación por fases. • Definición de herramientas para realizar seguimiento a los niveles de servicio de las rutas metropolitanas.
Meta 2027	Propuesta estructurada del Centro, con modelo federado, componentes funcionales y tecnológicos, fases de implementación y estimación de costos.

Hito 3. Implementación del seguimiento a niveles de servicio soportado en la herramienta de control de flota y recaudo del corredor Bogotá–Soacha.

Resultado esperado: Contar, durante el segundo semestre de 2027, con un esquema de seguimiento operacional que aproveche la información generada por la herramienta de control de flota y recaudo para medir progresivamente los niveles de servicio, construir líneas base e identificar alertas para la supervisión del corredor.

Ficha descriptiva del Hito 3	
Elemento	**Descripción**
Responsable	Subdirección de Transporte, en articulación con la Dirección Operativa de Movilidad y las dependencias responsables de la implementación tecnológica.
Aliados	Empresas transportadoras y operadores del corredor, municipio de Soacha, Secretaría Distrital de Movilidad, proveedores tecnológicos y demás autoridades que permitan complementar o validar la información operacional.
Recursos requeridos	Recursos aprobados para la implementación de la herramienta de control operacional y recaudo, así como para el desarrollo del esquema de niveles de servicio y las capacidades de gestión y análisis de información asociadas.
Plazo	Diciembre de 2027. Se proyecta contar con la herramienta de control de flota y recaudo hacia mediados de 2027 e iniciar, a partir de su disponibilidad, la medición progresiva de los niveles de servicio durante el segundo semestre.
Riesgo principal	Retrasos en la implementación o disponibilidad efectiva de la herramienta tecnológica, así como problemas de calidad,

	interoperabilidad o completitud de la información necesaria para calcular los indicadores.
Indicadores	Seguimiento: • Porcentaje de indicadores de niveles de servicio habilitados para medición con información proveniente de la herramienta de control de flota y recaudo, frente a los indicadores programados para 2027. Resultado: • Herramienta de control de flota y recaudo en operación; metodología y formatos de niveles de servicio ajustados; línea base de los indicadores que cuenten con información disponible; y reportes de seguimiento operacional generados durante el segundo semestre
Meta 2027	100 % de los indicadores priorizados para 2027 habilitados para seguimiento, sujeto a la entrada en operación de la herramienta y a la disponibilidad efectiva de las fuentes de información requeridas.

24.3. Proyecciones Dirección de Planeación y Política de Movilidad Regional 2027

En 2027 la ARM pasa de la estructuración a la ejecución. Arrancan las obras del Puente Tibanica y del Intercambiador Calle 80 (enero), y se presentan o gestionan ante la Nación la cofinanciación de la Línea 3 del Metro, de los tramos 2 y 3 de la Fase IV de TransMilenio y del módulo 2 de la Calle 80. En planeación y regulación, se adoptan PLANEO, el PMSSR y el PLR, se expide la resolución de habilitación de los CIM y se define la hoja de ruta de la Fase 1 del SITR. La Encuesta de Movilidad 2027 actualizará la línea base de la región.

La siguiente tabla recoge los hitos que cada proyecto proyecta para 2027.

Tabla 15. Principales hitos proyectados para 2027 por proyecto.

Proyecto	Qué se proyecta en 2027
INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD REGIONAL	
Encuesta de Movilidad 2027	Se hará el trabajo de campo, se procesará y validará la información y se construirán las nuevas matrices origen-destino regionales.

Proyecto	Qué se proyecta en 2027
Monitoreo de volúmenes de tráfico	Se ampliará la red regional de monitoreo con nuevas fuentes de información y se consolidará un sistema permanente de seguimiento, con datos públicos.
Convenio con Waze	Se ampliará el uso de la información para la toma de decisiones, el seguimiento a los proyectos estratégicos y la gestión operativa de los corredores.
PLANES E INSTRUMENTOS	
PLANEO	A inicios de 2027 se concertará y firmará el acuerdo regional que adopta el instrumento.
PMSSR	Se desarrollarán la visión, la formulación y los documentos finales, con socialización a los asociados en cada etapa. El Plan se adoptará en octubre.
Plan Logístico Regional	El diagnóstico terminará en febrero y el Plan se formulará en noviembre.
SITR	En el primer semestre terminará la estructuración del corredor SBS. Luego se presentará la hoja de ruta para poner en marcha la Fase 1 y se formulará el plan de implementación de las demás fases.
CIM	La Junta Directiva validará el precio público y en febrero se expedirá la resolución de habilitación. Entre marzo y julio se recibirán las primeras solicitudes, y en el segundo semestre se habilitará el primer CIM.
TRANSPORTE PÚBLICO	
Línea 3 del Metro	En mayo se presentará el proyecto a cofinanciación y en diciembre terminarán los estudios de factibilidad. También se proyecta suscribir el convenio de cofinanciación con la Nación.
Fase IV TransMilenio – tramo 1	En enero se presentarán a la Junta Directiva el convenio y el aval de vigencias futuras. En febrero se buscará la declaratoria de importancia estratégica y se suscribirá el convenio con la EFR. Entre febrero y julio se acompañarán los procesos de selección de obra e interventoría.
Fase IV TransMilenio – tramos 2 y 3	Entre marzo y abril se suscribirá el convenio para los documentos de aval técnico, y se gestionará la cofinanciación de la Nación.

Proyecto	Qué se proyecta en 2027
Mejoramiento de estaciones en Soacha	Las intervenciones se ejecutarán de forma progresiva en las siete estaciones, según el Plan de Gerencia, hasta el 31 de diciembre de 2027.
Corredor Calle 80	La factibilidad del módulo 1 se entregará en abril y la del módulo 2 en mayo. Entre julio y diciembre se licitará el módulo 1. Entre junio y diciembre se gestionarán para el módulo 2 el CONPES, el CONFIS y el convenio de cofinanciación con la Nación.
TRÁFICO MIXTO	
Puente Tibanica	La obra iniciará en enero y terminará en abril de 2028. La gestión predial se cerrará en el primer bimestre.
Vías Distrito Aeroportuario	Se ejecutarán los estudios de factibilidad de las tres vías y, hacia finales del año, quedará estructurado el proceso de selección de las obras.
Intercambiador Calle 80	La obra iniciará en enero, con un plazo de 18 meses, sujeta al cambio de etapa. En el primer semestre se obtendrá el POC y en el segundo trimestre se recibirá el predio RT 55250A. Además, se definirá con la RMBC la fuente de la adición por precios no previstos, de cerca de $5.000 millones.
MOVILIDAD ACTIVA	
Ciclopuente Tibanica	Avanzarán la gestión socio-predial, los permisos y la consulta previa, si procede. Después se contratarán la obra y la interventoría, y la construcción iniciará en diciembre.
FINANCIACIÓN Y TARIFAS	
Fuentes de financiación y política tarifaria	En enero se adoptará la tarifa 2027 del corredor SBS y en el primer trimestre las tarifas de trámites y servicios. Se acompañará el trámite del PND, que se radica en febrero, y se priorizarán y estructurarán los instrumentos de financiación más viables.

Fuente: secciones de cada proyecto en este informe.