

Bogotá llega a 2026 con una movilidad al límite: Los retos que definirán la movilidad en la próxima década



Foto ProBogotá Región.

ProBogotá Región | Artículo

Bogotá inicia 2026 en un punto de inflexión. Mientras avanza la construcción de la Primera Línea del Metro, se ejecutan nuevas troncales, se consolidan proyectos regionales; la ciudad enfrenta una congestión histórica, algunos rezagos en mantenimiento de vías, retos en materia de coordinación regional y una presión creciente de viajes en Bogotá-Cundinamarca.

ProBogotá Región convocó a un grupo de expertos en ocho mesas técnicas para identificar cuáles de los diagnósticos y recomendaciones siguen plenamente vigentes para 2026. El resultado es claro: **la ciudad tiene avances importantes, pero su sistema de movilidad aún es frágil y requiere decisiones estructurales de inmediato.**

1. El pico y placa debe evolucionar.

Bogotá comienza 2026 con un consenso técnico difícil de ignorar: **el modelo actual de pico y placa está agotado**. La congestión no disminuye, los tiempos de viaje crecen y la medida perdió efectividad frente al aumento del parque automotor.

Las recomendaciones que se mantienen vigentes —y que se vuelven más urgentes para 2026— incluyen transformar el pico y placa en un esquema moderno de gestión de demanda: ajustar horarios en horas pico, calcular los pagos por las externalidades generadas que financien en transporte público, incluir el sábado y adoptar una verdadera política pública de estacionamientos con tarifas diferenciales y control en vía.



Darío Hidalgo, profesor Universidad Javeriana y experto en movilidad - Foto ProBogotá Región.

“El reciente ejemplo de Manhattan en Nueva York, muestra la gran ventaja de adoptar un esquema de cobro por congestión, que muestra la efectividad de una medida de ese tipo para reducir la congestión y la contaminación; reducir la siniestralidad y al mismo tiempo, recoger recursos para la mejora del transporte público masivo. Bogotá está en mora de pensar seriamente y llevar al Concejo de la ciudad, un cambio drástico en la medida, pico y placa para transformarlo en verdadero cobro por congestión”. **Afirma Darío Hidalgo, investigador y profesor de la Pontificia Universidad Javeriana.**

Con más obras simultáneas previstas para 2026, este será uno de los debates inaplazables del próximo año.

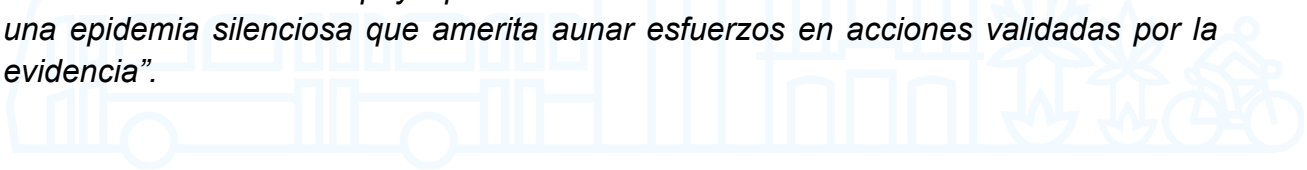
2. Seguridad vial: la crisis silenciosa que sigue creciendo

Los expertos coinciden en que la seguridad vial será uno de los temas decisivos de 2026. La tendencia de siniestralidad, especialmente entre motociclistas, **no se ha revertido**, y la capital sigue registrando cifras preocupantes de muertes y lesiones graves.



Carolina Álvarez, consultora de seguridad vial Bloomberg y experta en movilidad - Foto ProBogotá Región.

Carolina Álvarez trabaja estos temas desde hace años, es consultora de seguridad vial para Bloomberg Initiative for Global Road Safety y afirma que 2026 debe ser un año para intensificar acciones contra la siniestralidad y fortalecer las medidas de infraestructura y control: *“En el país, año a año, vemos como los gobiernos locales se enfrentan al reto de disminuir las víctimas por siniestros viales. Bogotá viene implementando diversas estrategias para contener este flagelo, tristemente sin mucho apoyo político de la sociedad civil. La siniestralidad vial es una epidemia silenciosa que amerita aunar esfuerzos en acciones validadas por la evidencia”*.



El llamado sigue siendo adoptar un enfoque de **Sistema Seguro**, basado en rediseñar cruces e intersecciones, intervenir zonas históricas de alta siniestralidad, exigir mejores requisitos de licencia para motociclistas y mejorar la infraestructura con velocidades seguras. La seguridad vial no es solo un problema de comportamiento: es un problema de diseño urbano.

3. Una Autoridad Regional de Movilidad incipiente.

Bogotá y Cundinamarca están integradas en la práctica. Los viajes intermunicipales crecen cada año, y cientos de miles de personas dependen de la capital para empleo, educación y servicios. Sin embargo, la recién creada **Autoridad Regional de Movilidad (ARM)** tiene como reto en 2026 la planificación, operación y control de tarifas.



Alexander Reyes, Profesor, investigador y experto en movilidad - Foto ProBogotá Región.

“La reciente discusión sobre la unificación de criterios para el cobro del impuesto vehicular y la matrícula en Bogotá y Cundinamarca reflejan la urgencia de avanzar hacia una gobernanza regional en movilidad. Hoy la fragmentación normativa no solo genera inequidades en el recaudo, sino que dificulta la consolidación de un fondo tarifario regional que establezca costos y garantice la sostenibilidad del sistema. La Agencia Regional de Movilidad, más que una figura administrativa, debe convertirse

en el articulador de estas decisiones, asegurando que los recursos derivados de la movilidad se reinviertan en infraestructura y operación integrada.”. Afirma Alexander Reyes Moreno. Profesor, investigador y consultor en transporte y logística de la Universidad CAFAM.

Las recomendaciones vigentes apuntan a que dicha autoridad asuma el transporte intermunicipal en corredores críticos, lidere la integración tarifaria y modal, active un Fondo Tarifario Regional y formule una visión compartida de movilidad sostenible. En 2026, con más proyectos de escala metropolitana entrando en operación, esta discusión será inevitable.

4. ¿Expansión del Metro de Bogotá?

La construcción del Metro marca el tono de la transformación urbana de la ciudad, pero su expansión requiere decisiones basadas en evidencia. Lo que sigue vigente para 2026, por un lado, la extensión de la **Línea 1** hacia la Calle 100 y la 170 es la intervención más costo-efectiva por su alta demanda proyectada. Adicionalmente, la **Línea 3** solo es viable si evita redundancias con la Línea 1 y se conecta de manera sólida con Soacha, uno de los municipios con mayor presión de viajes.

Finalmente, la planeación férrea debe complementarse con BRT, buses eléctricos y modos activos; no puede reemplazarlos. La expansión del metro requiere **captura de valor urbano**, renovación del espacio público e integración con el entorno.



Juan Pablo Bocarejo, Directo departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la U. Andes - Foto ProBogotá Región.

Juan Pablo Bocarejo, Director y profesor del departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad de los Andes, destaca que diversos sectores productivos de la ciudad se preparan para hacer inversiones dentro de un nuevo marco regulatorio que estimula la renovación urbana, el desarrollo de nuevos negocios y un cambio de cultura frente a los temas de movilidad.

Bogotá tiene una oportunidad única de transformarse en torno a la Primera Línea del Metro. *“El liderazgo de la empresa Metro y la coordinación con otras entidades del Distrito, es fundamental para catalizar estas iniciativas, algunas de las cuales se requieren en el corto plazo, como la apropiación del proyecto por parte de los bogotanos, la construcción de la cultura metro, el mejoramiento del acceso y alimentación en estaciones; otras más de largo plazo como grandes proyectos de renovación urbana y la consolidación de nodos intermodales”*. Destaca Bocarejo.

En 2026, la ciudad deberá evitar que las decisiones sobre el metro se politicen, pues su costo condiciona la sostenibilidad del resto del sistema.

5. Micromovilidad: una realidad que avanza más rápido que la regulación

Bogotá ya no es solo una ciudad de bicicletas. Patinetas eléctricas, monociclos y bicicletas eléctricas transformaron el uso del espacio público y los patrones de viaje. La recomendación de rediseñar la infraestructura para velocidades diferenciadas, controlar a importadores y fortalecer cicloparqueaderos sigue plenamente vigente.



Erik Vergel, Carlos Pardo, Daniel Jaramillo y Felipe Mariño - Foto ProBogotá Región

Daniel Jaramillo, P.h.D y profesor de la Pontificia Universidad Javeriana, plantea que la micromovilidad es una tendencia en el mundo y responde a la unión de tres factores: 1) ciudades muy congestionadas, 2) vehículos eléctricos asequibles y 3) vehículos con poca regulación y bajos costos de operación. La micro movilidad puede generar acceso a una movilidad de bajo costo, sin ruido y sin contaminación.

“En Colombia, la Ley 2486 de 2025 promueve la micromovilidad, pero es excesivamente permisiva”. Según él, para evitar aumentar la siniestralidad es urgente el control de estos vehículos, regulando las importaciones de vehículos con exceso de potencia usando contrapartidas falsas para evitar aranceles; el control en tiendas de vehículos peligrosos y en vía promover controles de velocidad.

La integración con el Metro —a través de conexiones seguras, estaciones de carga y ampliación de capacidad de parqueo— será determinante para 2026. Además, la micromovilidad intermunicipal comenzará a crecer, lo que exige políticas regionales anticipadas.



Foto ProBogotá Región.

6. Obras retrasadas: un problema de gobernanza

Uno de los diagnósticos que no pierde vigencia es el origen de los retrasos en las obras de movilidad: **la coordinación entre entidades**. Históricamente, más del 70 % de los retrasos se han explicado por retos de coordinación entre las entidades del distrito.

“Si bien no se desconocen los retos de ejecutar obras de gran envergadura en una ciudad consolidada como Bogotá, no es menos cierto que la articulación milimétrica a nivel interinstitucional es también un imperativo de gerencia pública. Para que las obras avancen, y la ciudad conviva de forma concomitante, el estándar de articulación es más exigente que nunca” afirma **Julia Rey**. Abogada experta en derecho público y estructuración de APP's.



Julia Rey, abogada experta en derecho público y estructuración de APP's. Foto ProBogotá Región.

Para 2026 se mantiene la urgencia de una **gerencia centralizada de obras**, mayor capacidad para resolver bloqueos entre entidades y la necesidad de replicar las buenas prácticas de la Primera Línea del Metro: gestión predial anticipada, traslado ordenado de redes y supervisión estricta. Sin esto, los cuellos de botella persistirán.

7. Mantenimiento: el rezago que puede frenar todos los avances

Quizá la recomendación más vigente es la necesidad de convertir el mantenimiento en una prioridad estratégica. La ciudad ha invertido en nuevas obras, pero su malla vial, los andenes y las ciclorrutas siguen deteriorándose rápidamente.

En 2026, Bogotá necesita priorizar el mantenimiento de la infraestructura y crear fuentes estables de financiación, reducir brechas territoriales y conformar un sistema único de información que priorice intervenciones con criterios técnicos. Sin una estrategia robusta, cualquier avance queda en riesgo.

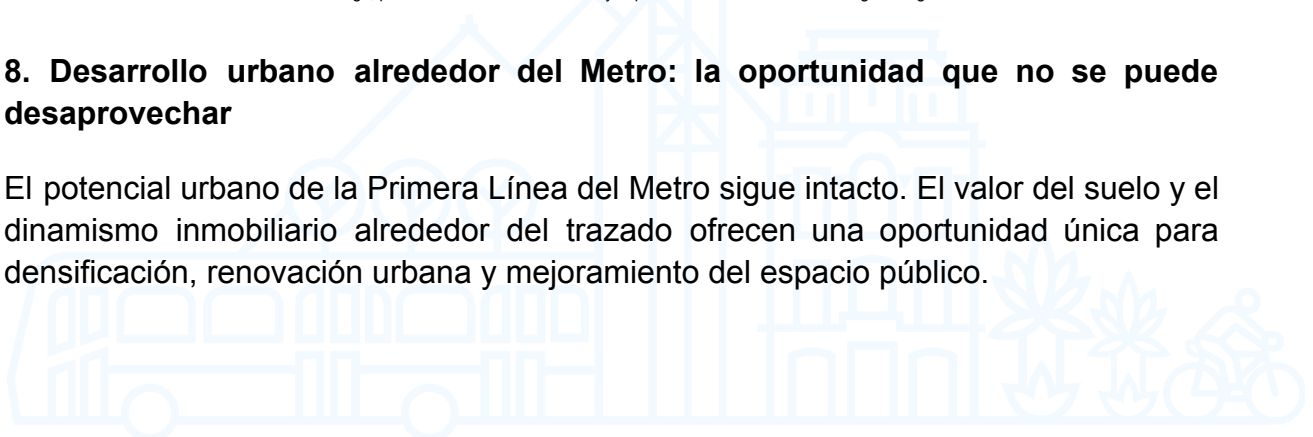
Para Darío Hidalgo, Bogotá no puede seguir financiando la recuperación de la malla vial con bajo presupuesto. El deterioro de las vías aumenta, especialmente las vías locales y la necesidad presupuestal para su recuperación es mayor a 10 billones. *“Bogotá requiere una política de gestión de activos viales y un incremento sustancial en el presupuesto asignado al mantenimiento vial para mejorar la calidad de los viajes”* afirma el profesor.



Darío Hidalgo, profesor Universidad Javeriana y experto en movilidad - Foto ProBogotá Región.

8. Desarrollo urbano alrededor del Metro: la oportunidad que no se puede desaprovechar

El potencial urbano de la Primera Línea del Metro sigue intacto. El valor del suelo y el dinamismo inmobiliario alrededor del trazado ofrecen una oportunidad única para densificación, renovación urbana y mejoramiento del espacio público.





Erik Vergel, Ph.D. en Planificación Urbana y Regional y profesor de la U. Andes - Foto ProBogotá Región.

Erik Vergel es doctor en Planificación Urbana y Regional y profesor de la Universidad de los Andes: *“El proyecto Metro de Bogotá constituye una oportunidad para promover una transformación urbana a diferentes escalas. En la escala de ciudad tiene el potencial de conformar nuevas centralidades que permitan una ciudad policéntrica. En la escala de corredor puede generar espacios públicos, equipamientos y proyectos de vivienda de interés social y prioritario. En la escala de estación, el proyecto tiene la capacidad de aplicar instrumentos de captura de valor para financiar tanto la infraestructura como el desarrollo urbano de la ciudad desde una perspectiva de equidad e inclusión”.*

BogoTank, como respuesta a la Primera Línea del Metro

En línea con esta visión, **la discusión sobre cómo capturar, gobernar y redistribuir el valor generado por el Metro se vuelve central.** No se trata solo de infraestructura de transporte, sino de la capacidad institucional y técnica de convertir esa inversión pública en transformación urbana sostenible.

Es en este contexto donde surge **Bogotank**, un laboratorio de conocimiento para el crecimiento urbano sostenible de la ciudad. Impulsado por **ProBogotá Región** y la **Universidad de los Andes**, el Bogotank se concibe como un proyecto emergente orientado a responder justamente a ese desafío: **traducir la captura de valor alrededor del Metro en beneficios urbanos concretos, medibles y equitativos.**

El laboratorio inicia su trabajo con una propuesta que busca aprovechar la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) como detonante de transformación urbana y desarrollo económico, integrando urbanismo, sostenibilidad y tecnología para rediseñar los entornos de las estaciones y potenciar su impacto en la calidad de vida, la economía local y la sostenibilidad ambiental.



“La primera línea del Metro ya es un hecho, lo que está en juego es sí la convertimos o no en un catalizador de prosperidad sostenible. Con Bogotank queremos dar ideas para que esta obra de infraestructura sea una oportunidad para generar equidad, bienestar y prosperidad urbana sostenible”, afirmó María Carolina Castillo, presidente de ProBogotá Región.

Las recomendaciones vigentes incluyen unificar los estudios DOT en un repositorio accesible, clarificar la gobernanza, fortalecer la captura de valor, integrar caminabilidad y micromovilidad, y diseñar un plan para el uso del espacio bajo el viaducto. En 2026, esta será una de las discusiones más influyentes del año: ¿cómo convertir el metro en un proyecto de ciudad?

"El metro va muy bien, y su avance y alta calidad de implementación son excelentes noticias. Podemos hacer cosas aún mejores (con varios actores de diferentes sectores de la ciudad) para potenciar aún más este proyecto". Carlos Felipe Pardo, experto en movilidad urbana y políticas de transporte y miembro de la Alianza por la Nueva Movilidad Urbana (NUMO).

2026 será el año en que Bogotá defina si logra dar el salto hacia un sistema moderno e integrado, o si sigue atrapada entre retrasos, fragmentación

institucional y falta de visión regional. Las recomendaciones siguen vigentes porque los desafíos siguen siendo los mismos; su urgencia, en cambio, es mayor.

