



**DESPUÉS DE 60
AÑOS TENDREMOS
LA PRIMERA 1RA
LÍNEA DE METRO**

**TRABAJEMOS
UNIDOS!**

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



NO ES EL METRO DE
PETRO

NO ES EL METRO DE
PEÑALOSA

ES EL METRO DE
LOS
BOGOTANOS!

*PROYECTO
VIGENCIAS
FUTURAS
PRIMERA
LÍNEA DEL
METRO DE
BOGOTÁ -
TRAMO 1*

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



CONSTRUYENDO SOBRE LO CONSTRUIDO

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



CONPES METRO BOGOTÁ EN CIFRAS

Fuente: Departamento Nacional de Planeación - DNP

BENEFICIOS DEL METRO PARA BOGOTÁ

Tarifa asequible



Baja accidentalidad

Menos contaminación



Menores tiempos de viaje



Más pasajeros por hora



72.000

Pasajeros adicionales se podrán movilizar en la hora pico



La primera línea tendrá **23,96 km**

15 estaciones

500.000

usuarios adicionales se trasladarían al transporte masivo

- METRO CALLE 72
- Troncal Avenida 68
- Troncal Avenida Boyacá
- Troncal Avenida Ciudad de Cali
- Otras troncales Av. Séptima y Av. Caracas

DATOS OPERACIÓN PLMB

43 km/h Velocidad comercial

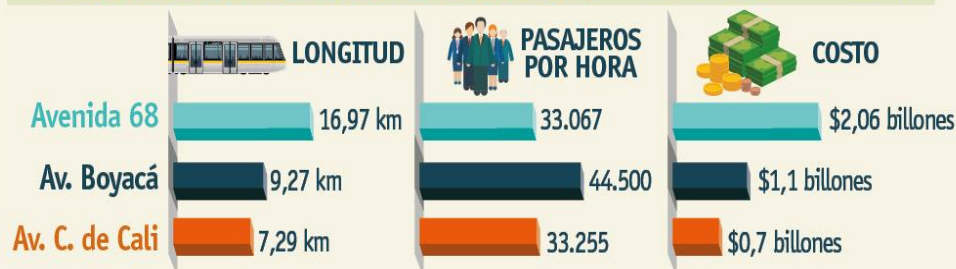
20 trenes/h Frecuencia en hora pico

6 Pasajeros por metro cuadrado

COSTO TOTAL



TRONCALES ALIMENTADORAS (incluye tramos complementarios)



ANTECEDENTES

Documento
Conpes

2999

Sistema del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Santa Fe de Bogotá

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
DNP-UF-UMACRO-UNSEF- Gerencia de Participación Privada en Infraestructura

Versión aprobada

“Sistema de servicio público Urbano de Transporte Masivo de pasajeros para la ciudad de Santa Fe de Bogotá”

Documento

Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

3167

POLÍTICA PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS

Política para mejorar el servicio de transporte Público Urbano de Pasajeros”

Documento
Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

3260

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO

“Política nacional de Transporte Urbano y Masivo”

Documento
Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

3368

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO - SEGUIMIENTO

Política nacional de Transporte Urbanos y Masivo”

Documento
Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

3677

CONPES DE MOVILIDAD INTEGRAL PARA LA REGIÓN CAPITAL BOGOTÁ - CUNDINAMARCA

Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca

Documento
Conpes

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

3819

POLÍTICA NACIONAL PARA CONSOLIDAR EL SISTEMA DE CIUDADES EN COLOMBIA

“Política Nacional para consolidar el sistema de ciudades de Colombia

Documento
CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

3882

APOYO DEL GOBIERNO NACIONAL A LA POLÍTICA DE MOVILIDAD DE LA REGIÓN CAPITAL BOGOTÁ-CUNDINAMARCA Y DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO – SOACHA FASES II Y III

Apoyo del Gobierno Nacional a la política de movilidad de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo Soacha Fases II y III”

Documento
CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

3900

Actualización del documento CONPES 3882 Apoyo del Gobierno Nacional a la política de movilidad de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo Soacha Fases II y III”

Lucía Bastidas

Concejala de Bogotá



OBJETO

Otorgar la autorización del primer nivel, para garantizar el aporte del distrito en la cofinanciación del proyecto. Posteriormente, los entes de gestores deberán tramitar ante el CONFIS las autorizaciones de vigencias futuras ordinarias para las obras que se requieren.



Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



**LA INGENIERÍA DEL
PROYECTO HA
ALCANZADO EL**



**NIVEL DE FACTIBILIDAD
REQUERIDO**

**EN EL PROCESO DE DISEÑO
DEL PROYECTO.”**

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



DESCRIPCION DETALLADA DEL PROYECTO

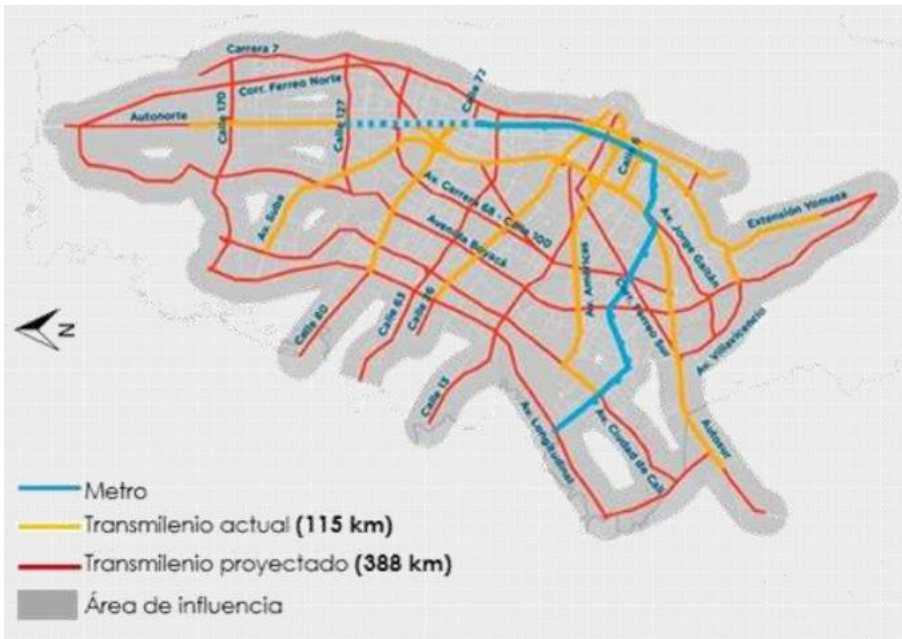
El Tramo 1 de la PLMB es una línea de aproximadamente 23,96 km de longitud entre las estaciones Portal Américas y Calle 72, cola de maniobras al norte de esta estación y un ramal técnico hacia el patio-taller. El Tramo 1 de la PLMB contará con quince (15) estaciones, diez (10) de ellas integradas con troncales de Transmilenio y dejará prevista una estación sobre la Avenida Villavicencio adyacente al futuro Parque Gibraltar.

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



Deficiencias del Transporte Público en Bogotá

La red de transporte público se encuentra rezagada



- En el 2011 se realizaban 1,494,000 viajes diarios en TM. En 2015 esta cifra ascendió a 2,289,878.
- La infraestructura del Sistema de transporte masivo representa el 30% del total proyectado.
- Los tiempos de viaje de TM aumentaron un 18%, pasando de 50 minutos en el 2011 a 59 minutos en el 2015.
- Del 2011 al 2015 hubo una reducción de más de 60,000 viajes diarios en el TPC.
- La velocidad promedio del TPC pasó de 19,2 Km/h a 16,6 Km/h

Lucía Bastidas
Concejala de Bogotá

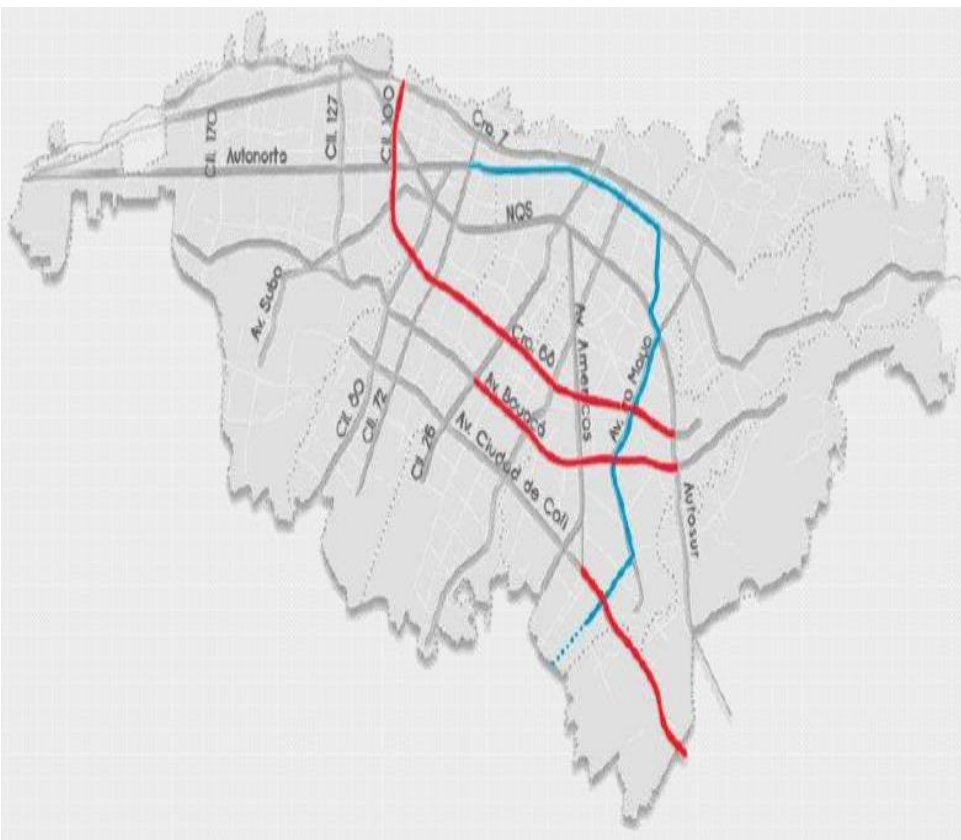


POBLACIÓN BENEFICIADA

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



Estará compuesto por 19,5 Km y 15 estaciones desde el portal de las Américas hasta la calle 72 por la Av. caracas



| Localidad | Población proyectada 2020 |
|------------------|----------------------------------|
| Antonio Nariño | 108,976 |
| Barrios unidos | 276,453 |
| Chapinero | 125,294 |
| Kennedy | 1,273,390 |
| Candelaria | 21,830 |
| Los mártires | 92,234 |
| Puente Aranda | 211,802 |
| Teusaquillo | 139,369 |
| Santafé | 91,111 |

Lucía Bastidas
Concejala de Bogotá



CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS



Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



DISTRITO

Las autorizaciones para comprometer vigencias futuras serán impartidas por la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación del CONFIS territorial: **El cumplimiento del requisito lo acredita** el acta N° 15 de 2017 del Consejo Distrital de Política Económica y fiscal - CONFIS

El monto máximo de las vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del marco fiscal de mediano plazo de que trata el artículo 1° de esta ley. : **El cumplimiento del requisito lo acredita** el acta 15 de 2017 del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal - CONFIS

Como mínimo, de las vigencias futuras que se solicite se deberá contar con apropiación del quince (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas. **El cumplimiento del requisito lo acredita** la certificación expedida por la directora Distrital de Presupuesto del 22 de septiembre de 2017

Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación - DNP. **El cumplimiento del requisito lo acredita** la comunicación 20174300576241 del director de inversiones y Finanzas Públicas, Yesid Parra Vera director de Inversiones y Finanzas Públicas del DNP del 26 de septiembre de 2017

La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo. **El cumplimiento del requisito lo acredita** la comunicación 2-2017-45115 de la Dirección de Planes de Desarrollo y Fortalecimiento Local de la Secretaria Distrital de Planeación

Inclusión en el banco de Programas y proyectos consultado la base de SEGPLAN que administra la Dirección de Programación y Seguimiento a la Inversión de la Secretaria Distrital de Planeación, en el módulo del banco de programas y proyectos, se encuentra en estado inscrito y registrado el proyecto de inversión 7501 PLMB a cargo de la empresa Metro de Bogotá

Autorización por parte del CONFIS para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo periodo de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno previamente los declare de importancia estratégica. **El cumplimiento del requisito lo acredita** las actas 40 y 41 de 2017 del Consejo Distrital de Gobierno

sumados todos los compromisos que se pretender adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, se excede su capacidad de endeudamiento. **El cumplimiento del requisito lo acredita** el acta 15 de 2017 del 26 de septiembre de 2017 del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal CONFIS

Lucía Bastidas

Concejala de Bogotá



NACIÓN

Que el Distrito constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital. El Concejo de Bogotá autorizó al alcalde Enrique Peñalosa a través del Acuerdo Distrital 642 de 2016 conformar la empresa Metro de Bogotá.



Que el proyecto tenga concepto previo del CONPES mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, socio-ambiental y físico espacial que defina claramente tanto la estrategia como el sistema integral de transporte masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución. A través de los documentos CONPES 2999, 3093, 3167, 3260, 3368, 3677, 3882, 3899 definió los criterios y requisitos para avalar y estructurar el proyecto y los lineamientos para su evaluación, culminando dicho proceso con la expedición del CONPES 3900



El Documento CONPES 3900 afirma que se dio cumplimiento al objetivo de los requisitos necesarios para la cofinanciación de la PLMB tramo 1 por parte de la Nación



Que el plan integral de transporte masivo propuesto sea coherente con el plan integral de desarrollo urbano. El cumplimiento del requisito lo acredita



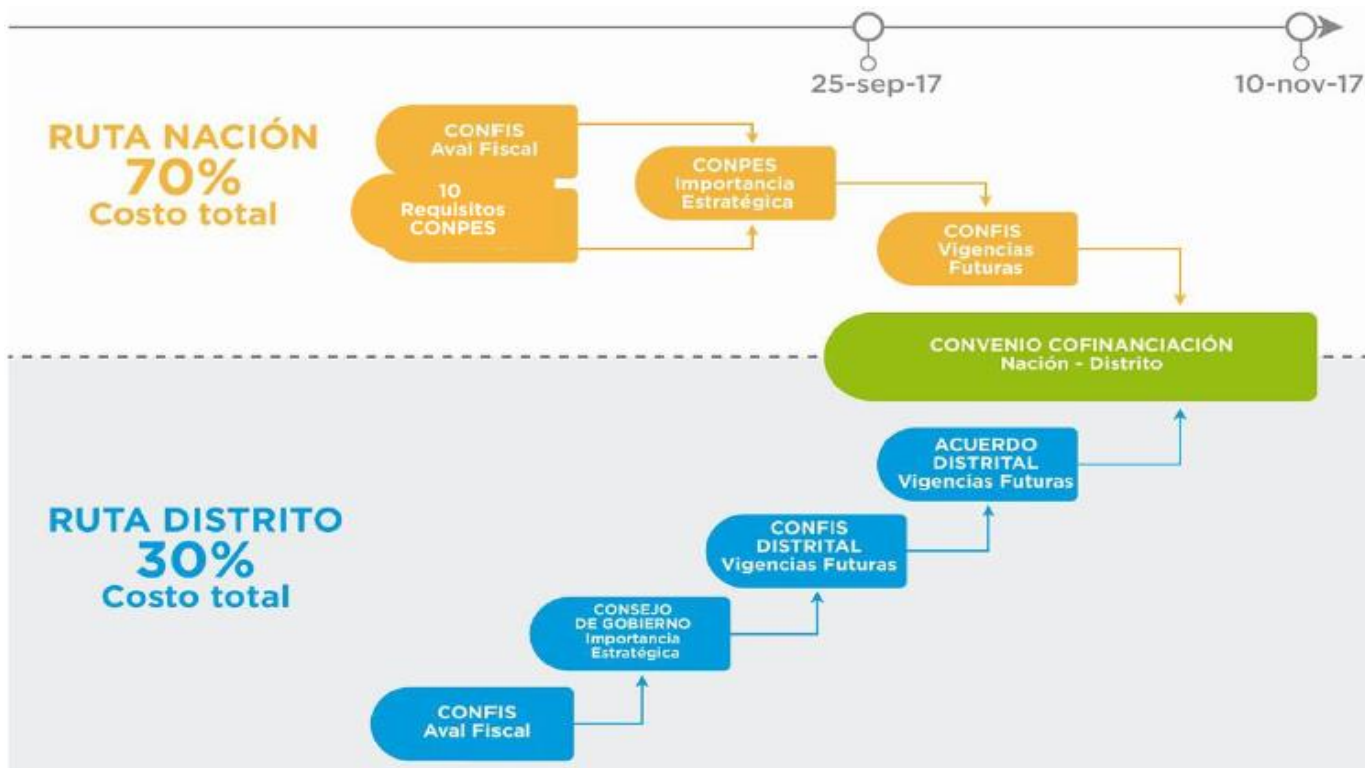
Que el proyecto este registrado en el banco de proyectos de inversión nacional. El cumplimiento del requisito lo acredita “la construcción e implementación de la PLMB está registrada en el sistema Unificado de Inversiones y Finanzas bajo el código BPIN N° 2015011000338” según se indica en la exposición de motivos del proyecto 602 de 2017.



Que este formalmente constituida una autoridad de transporte para la administración del sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros. El cumplimiento del requisito lo acredita de conformidad con el artículo 15 del Decreto 3019 de 2006; el artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 y el artículo 7 del Decreto 309 de 2009 la Secretaria Distrital de Movilidad es la autoridad de tránsito y transporte, y del sistema integrado de Transporte Público en Bogotá.



MADURACION DEL PROYECTO



Fuente: Presentación Proyecto PLMB.



Estado actual del Proyecto primera Línea de Metro de Bogotá - Tramo 1

Artículo 16 Ley 1682 de 2013



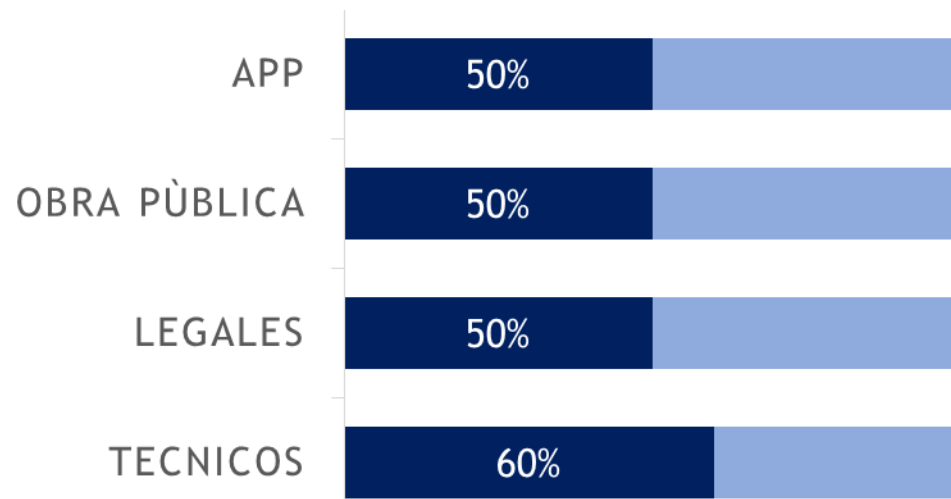
Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuenta con estudios de ingeniería en etapa de Factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales y financieros con que debe contar la entidad.

La FND mediante comunicación 20176630488922 del 15 de septiembre certifica: *Toda la información relacionada (...) como resultado de la estructuración técnica, legal y financiera de la PLMB que se viene adelantando, permite en el marco de las definiciones de maduración de proyecto de acuerdo 1682 de 2013, contar con estudios y diseños que han alcanzado el nivel de factibilidad requerido.*

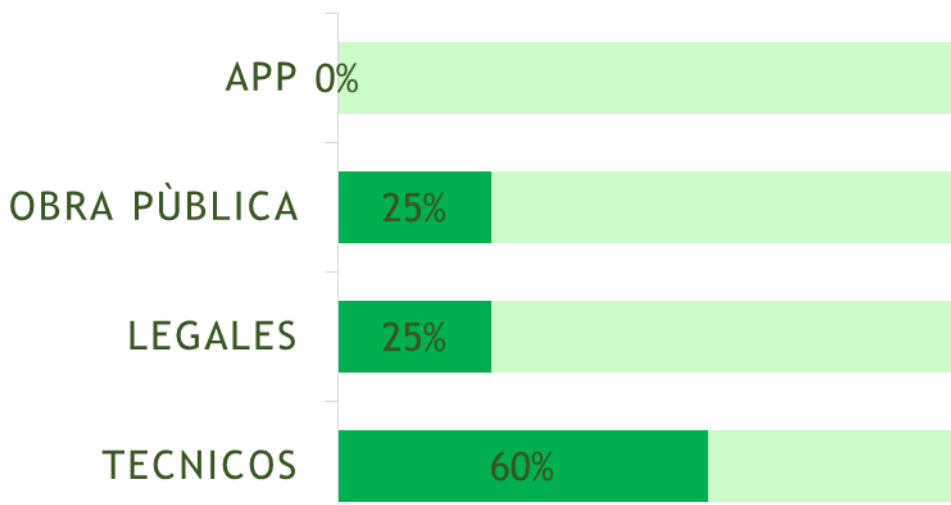
Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



AVANCES PARA EL INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN PLMB



Estudios metro elevado



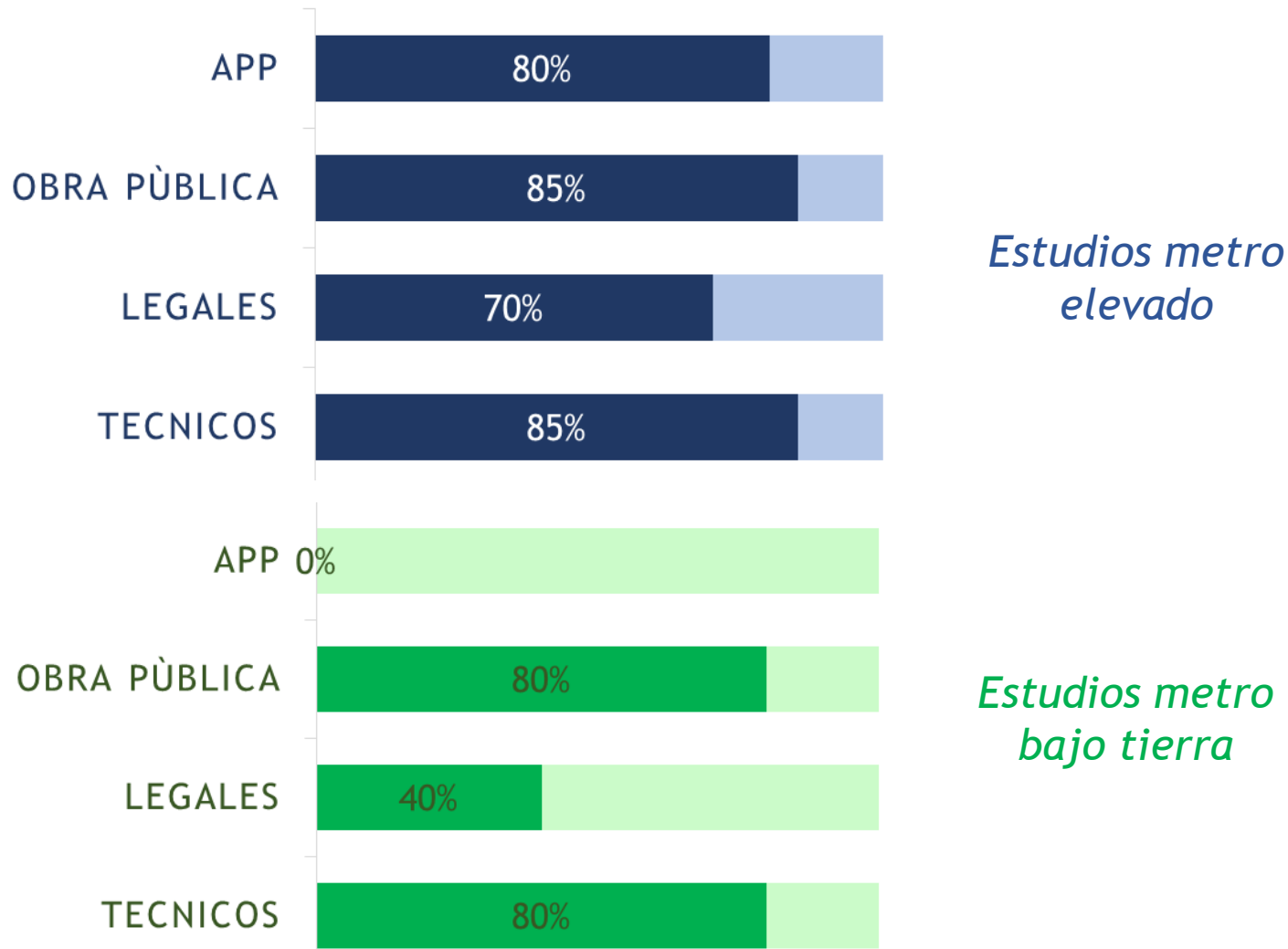
Estudios metro bajo tierra

Fuente: Presentación Proyecto PLMB.

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



AVANCES EN LOS ESTUDIOS PARA PLMB



Fuente: Presentación Proyecto PLMB.



COFINANCIACIÓN

Metro subterráneo

| | | |
|--------------------|-------------------|-------------------|
| Costo total | 13.790.000 | 16.192.461 |
| Nación | 9.653.000 | 11.334.723 |
| Distrito | 4.137.000 | 4.857.738 |

| Metro elevado | Constantes 2017 | Troncales constantas | total | % |
|----------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------|------------|
| Costo total | 15.945.270 | 6.550.110 | 19.495.380 | |
| Nación | 9.086.783 | 2.247.940 | 11.334.723 | 58% |
| Distrito | 3.858.487 | 4.302.170 | 8.160.657 | 42% |

Fuente: Presentación Proyecto PLMB.

Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



CONTRADICCIONES



Gustavo Petro ✓

@petrogustavo

Seguir

Con una estafa intelectual pudieron afirmar que el metro elevado era más barato y eficaz que el subterráneo.



¿Cuesta más el metro elevado que el subterráneo? | Al ...

Por: @cerob1 Bogotá se enfrenta a una decisión que la cambiara por los siguientes 50 o 100 años, los ciudadanos tenemos que definir el tipo de metro que construiremos con los algarrete.com.co

7:50 - 15 oct. 2017

406 Retweets 523 Me gusta



86 406 523



Julio Mejía @juliomej49 · 15 oct.

En respuesta a @petrogustavo

Siempre un metro real será mucho más costoso que el metro imaginario que construyeron Petro y el Polo en Bogotá.

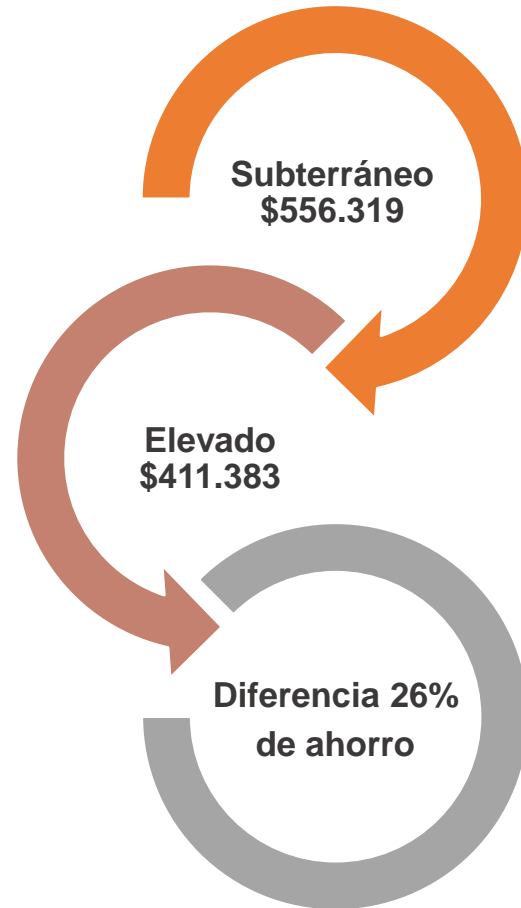
7 5 14



Mónica Humana @Monyrica · 15 oct.

El imaginario fantástico y sexy es el de PeñaRosk

El subterráneo es el símbolo de la paz en la capital de la paz Colombia con cheque Santos



Lucía Bastidas
Concejal de Bogotá



CONTRADICCIONES



**Metro
elevado
transportaría
82.513
usuarios**



**Metro
subterráneo
79.919
usuarios**



**el metro
elevado
transportaría
2.599
usuarios más
es decir, el
3.14% por
encima del
subterráneo**

CONTRADICCIONES



Hollman Morris
@HOLLMANMORRIS

Seguir

Metro elevado es un puente que genera contaminación visual, ruido, inseguridad y desvaloriza predios, ¿Quién quiere eso frente a su casa?

16:41 - 17 nov. 2015

56 Retweets 40 Me gusta



20 56 40



COLOMBIA PRESENTE @elguadualcucuta · 18 nov. 2015

En respuesta a @HOLLMANMORRIS

@HOLLMANMORRIS @tutorsena metro elevado es la mejor y más rentable alternativa

1



Contando la Verdad @JorgeBogotano · 18 nov. 2015

@elguadualcucuta @HOLLMANMORRIS Factor Rentabilidad no es lo único que se debe tener en cuenta. Metro elevado = Ruido & Desvalorización.

1



COLOMBIA PRESENTE @elguadualcucuta · 18 nov. 2015

@tutorsena @HOLLMANMORRIS metro elevado = solución para un % muy alto de ciudadanos es más incluyente

- Metro elevado generaría 1 millón 515 mil m². aumenta un 60% el potencial urbanístico

Urbano paisajístico



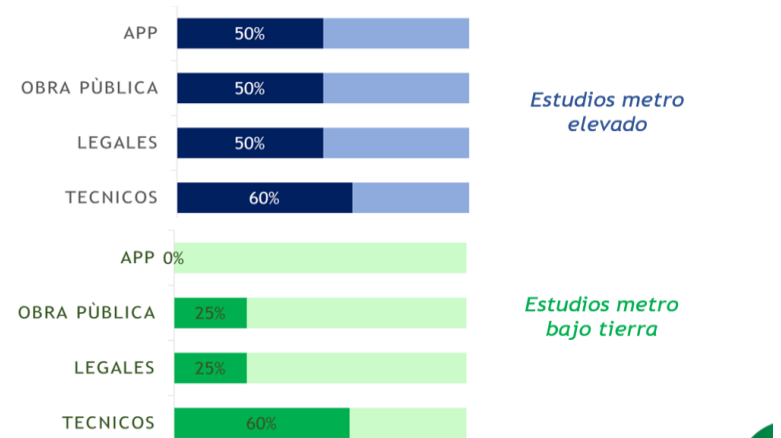
- El metro elevado 112 mil m².
 - El metro subterráneo produciría 103 m².
 - Es decir 9 m² de más.

Espacio Público

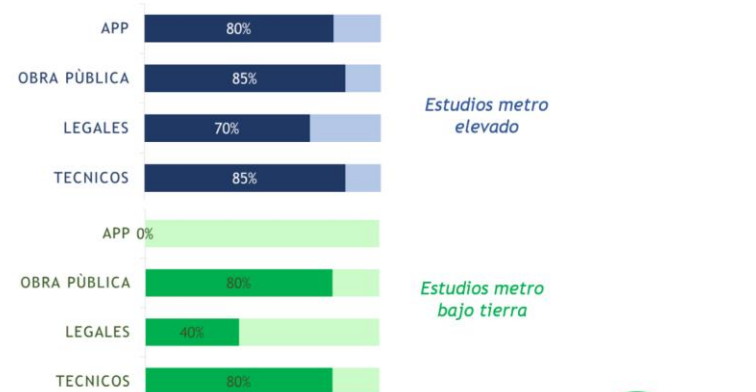


CONTRADICCIONES

AVANCES PARA EL INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN PLMB



AVANCES EN LOS ESTUDIOS PARA PLMB



Celso Tete Crespo
@elsemblante

Seguir

¿Si podía ser un metro subterráneo, más barato y extenso, con estudios ya listos... por qué pasar a uno elevado, más caro y sin estudios?

20:37 - 25 sept. 2017

123 Retweets 103 Me gusta



18 123 103



Carlos Campo @ccampo5200 · 26 sept.

En respuesta a @elsemblante

Porque es mentira. Ni el subterráneo tenía los requisitos del conpes 3677 / 2010, ni es mas barato ni mueve más gente.

4 1 2



Celso Tete Crespo @elsemblante · 26 sept.

Todo lo que salió a la luz pública hoy desmiente tu respuesta.

1 3



Carlos Campo @ccampo5200 · 26 sept.

Falso¿Me puede presentar los estudios que unen a Subway Sener(2015) con el plan movilidad Bogotá y q definen tarifa técnica?Ambos Requisitos

1 1

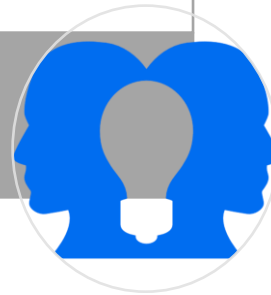


LOS OPOSITORES DEL METRO

- Expresidente Ernesto Samper



- La oposición



- Candidatos presidenciales



GRACIAS

