



Asunto: Respuesta a Proposición N
Destino: David Andres Giraldo Umbarila
Anexos: N/A
Dep: Gerencia General
RAD: PQRSD-S25-01457

Bogotá D.C., 21 de noviembre de 2025

Doctor

DAVID ANDRÉS GIRALDO UMBARILA

Subsecretario

Comisión Primera del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

Concejo de Bogotá

comisiondelplan@concejobogota.gov.co

Ciudad

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-11-2025 08:31:17
2025ER32334 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: EMPRESA METRO BOGOTÁ/LEONIDAS NARVÁEZ
DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT
ASUNTO: RESPUESTA A LA PROPOSICION 1281 DE 2025
OBS: RAD. PQRSD-S25-01457

Asunto: Respuesta a Proposición No. 1281 de 2025. Radicado EMB No. PQRSD-E25-02478

Referencia: Radicado Concejo de Bogotá No. 2025EE20807 / Sistema Metro de Bogotá.

Respetado doctor Giraldo,

En atención a la comunicación del asunto, por medio de la cual remite la proposición presentada por los Honorables Concejales Juan Javier Baena Merlano y Jesús David Araque Mejía, nos permitimos dar respuesta a los asuntos de competencia de la Empresa Metro de Bogotá S.A. así:

1. *Sírvase informar ¿cuál es el porcentaje real de avance físico y financiero del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá a octubre de 2025?*

Respuesta: El avance financiero del proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) a cierre de septiembre de 2025 es de 18,23%. La información se presenta con corte a septiembre debido a que, a la fecha de esta solicitud, la EMB se encuentra ejecutando sus procesos de cierres contables y financieros del mes de octubre de 2025.

Con corte al 31 de octubre de 2025, el Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá presenta un avance real ejecutado del 67.17%.

2. *Sírvase informar ¿cuál era el estado físico, financiero y contractual del proyecto al cierre de la administración anterior, y cómo se compara con el avance actual? ¿Hubo modificaciones sustanciales en el cronograma, el presupuesto o el alcance del proyecto entre el año 2024 y el año 2025?*

Respuesta: De acuerdo con la información presentada se puede observar que entre el cierre de la Administración anterior y lo corrido de la actual, la ejecución financiera del proyecto L1MB, tuvo un avance del 7,68%, determinado por la ejecución del 10,56% a cierre de diciembre de 2023 comparado con la ejecución del 18,23% al cierre del mes de septiembre de 2025.

Ahora bien, no hubo modificaciones presupuestales entre el año 2024 y 2025.

CONCEPTO	VALOR TOTAL PRESUPUESTO (\$DIC/17)	VALOR PAGADO AL 31 DICIEMBRE 2023 (\$DIC/17)	% Ejecución Financiera	VALOR PAGADO AL 30 SEPTIEMBRE 2025 (\$DIC/17)	% Ejecución Financiera
TOTAL CAPEX PLMB	12.945.270.024.403	2.156.817.969.336	16,66%	3.583.236.254.130	27,68%
SERVICIO DE LA DEUDA Y COSTOS FINANCIEROS	9.385.718.250.438	201.209.979.380	2,14%	488.720.443.950	5,21%
TOTAL CAPEX PLMB + SERV. DEUDA Y COSTOS FINANCIEROS	22.330.988.274.841	2.358.027.948.715	10,56%	4.071.956.698.079	18,23%

Respecto del avance físico del proyecto a la fecha de cierre de la administración anterior (corte 31 de diciembre de 2023), la Línea 1 del Metro de Bogotá presentaba un avance del 28.98%.

Actualmente, el Proyecto presenta un avance del 67.17% con corte 31 de octubre de 2025, lo cual representa una ejecución total de 38.19% desde enero de 2024 a la fecha.

El Cronograma del Contrato de Concesión N°163 de 2019, a través del cual se ejecuta el Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, está conformado por tres (3) etapas: una Etapa Preoperativa, una Etapa de Operación y Mantenimiento y una Etapa de Reversión. La Etapa Preoperativa actualmente en ejecución está compuesta por tres (3) fases así:

- **Fase Previa:** Terminada
- **Fase de construcción:** Inició el 25 de julio de 2023, actualmente en ejecución hasta el 14 de septiembre de 2027.
- **Fase de pruebas y puesta en marcha:** Iniciará en septiembre del 2027 tras la finalización de la Fase de Construcción.

La Etapa de Operación y Mantenimiento, tiene una duración de 20 años e iniciará con la suscripción del Acta de Terminación de la Fase de Pruebas, Certificaciones y Puesta en Marcha la cual está prevista para marzo del 2028, y se extenderá hasta la fecha de terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento a cargo del Concesionario Metro Línea 1 S.A.S (ML1).

Finalmente, se informa que el Plan de Ejecución inicial y el Plan de Ejecución vigente del Contrato de Concesión N°163 de 2019, así como el presupuesto y el alcance del Proyecto, no han presentado modificaciones.

3. ¿Puede la Empresa Metro de Bogotá precisar cuánto se ha avanzado en materia de adquisición de predios, licenciamiento ambiental y gestión social frente a las metas que se recibieron en 2024?

Respuesta:

- **Adquisición de predios:**

El proceso de gestión predial adelantado para el desarrollo del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, contempló inicialmente, la gestión de 1.429 predios, conforme a las disposiciones del Apéndice Técnico (AT) 12 del Contrato de Concesión, que para el cierre del año 2023 se habían puesto a disposición del Concesionario 1401 y por su parte, para el cierre de 2024 la disposición de predios al Concesionario ascendió a 1428, como se detalla en la siguiente tabla:

HITO	Cantidad Total de Predios	VIGENCIA	
		2023	2024
Entregas al Concesionario	1429	1401	1428

Por otra parte y de conformidad con lo establecido en el numeral 11.2 del Capítulo XI del Contrato de Concesión 163 de 2019 y el modificatorio 6, el cual establece: *“Si de la presentación de los Estudios y Diseños de Detalle Principales o de los Otros Estudios y Diseños de Detalle en estado de avance del 60%, en los términos del Apéndice Técnico 3, validados por parte de la interventoría, el Concesionario identifica la necesidad de poner a disposición Predios y/o Espacio Público adicionales a los señalados en el Apéndice Técnico 12, lo solicitará a la interventoría y la EMB. (...)”*.

A través de la Resolución No. 691 de 2022, se incorporaron al Proyecto 32 áreas (31 antejardines y 1 predio), los cuales fueron requeridos para la construcción del Intercambiador Vial de la Calle 72. De estas áreas, 31 fueron entregadas al concesionario durante el año 2023, mientras que el antejardín restante fue entregado en 2024, como se detalla en la siguiente tabla:

HITO	Cantidad Total de Antejardines y predio	VIGENCIA	
		2023	2024
Entregas al Concesionario	32	31	1

Posteriormente, fueron incorporados 82 predios adicionales a través de la Resolución N°490 del 2024, para los cuales se adelantan las actividades propias del proceso de adquisición, lo que permitirá su puesta a disposición al Concesionario ML1.

Finalmente, se informa que el Concesionario ML1 solicitó mediante oficio L1T1-CON-CE252432 / EXTS25-0006043 de fecha 27 de marzo de 2025, áreas adicionales, sobre las cuales se están adelantando los trámites requeridos, previo al inicio de su proceso de adquisición, tales como la

modificación de reserva ante la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y validaciones adicionales ante la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del ministerio de Transporte y actores como el Concesionario ML1 y la Interventoría del Proyecto Consorcio Supervisor PLMB (CSPLMB).

• **Licenciamiento ambiental:**

Es importante señalar que con base en la normatividad ambiental, como parte de la estructuración técnica del Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá, se procedió en primera instancia a verificar la pertinencia de Licenciar el Proyecto, por lo cual se realizó consulta a la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y la Corporación Autónoma Regional (CAR) de Cundinamarca, y con base en sus pronunciamientos se estableció lo siguiente:

- ✓ La ANLA en comunicación No. 2017055100-2-000 del 19 de julio de 2017, manifestó que el Proyecto no se encuentra dentro de las actividades indicadas en el numeral 2.2.2.3.2.2 Decreto 1076 de 2015, y por ende no es objeto de licenciamiento ambiental.
- ✓ La SDA quien es la autoridad ambiental dentro del perímetro urbano de Bogotá, indicó que *“Solamente es exigible la licencia ambiental (y por ende la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental) a los proyectos, obras o actividades descritos en los artículos mencionados, dentro de los cuales la única actividad que podría estar asociada es la construcción de vías férreas según el numeral 9 del artículo 2.2.2.3.2.3 del Decreto 1076 de 2015, sin embargo, solo es licenciado si la vía es de carácter regional, y en este caso, según el plano remitido de la ubicación del proyecto se desarrollará únicamente dentro del perímetro urbano D.C.”*. Teniendo en cuenta lo anterior, la SDA señala que el Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá no requiere licencia ambiental.
- ✓ La CAR indicó que *“Ahora, teniendo como referente la definición contenida en el Decreto 1008 de 2015 del Ministerio de Transporte, para metro ligero y sistema metro o metrovía, la cual se podría relacionar a vías férreas y en concordancia, al revisar particularmente el numeral 8.3. del artículo 2.2.2.3.2.2. y el numeral 9 del artículo 2.2.2.3.2.3., del Decreto 1076 de 2015, se puede establecer que los proyectos de construcción de vías férreas ya sean de carácter nacional o regional, tanto públicos como privados, están sujetos al trámite y obtención previa de licencia ambiental.*

Así las cosas, y dado que la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB, se pretende construir en el Distrito Capital, dicho proyecto no es objeto de trámite y obtención de Licencia Ambiental.

Con base en los pronunciamientos de la ANLA, SDA y CAR, el Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá no requiere licencia ambiental; sin embargo, a medida que el Proyecto se ha ido desarrollando, se han solicitado las licencias ambientales específicas y que son requeridas para actividades puntuales relacionadas con la Construcción y Operación de tres Subestaciones Eléctricas con tres licencias ambientales y la Construcción, Instalación y Operación de tres Plantas de Concreto con una licencia ambiental otorgada, las cuales fueron expedidas por la autoridad ambiental en el año 2023. A la fecha no se han requerido licencias ambientales adicionales.

- **Gestión Social:**

A nivel de la gestión social, es importante destacar que el Concesionario ML1 continúa implementando los programas de gestión social establecidos en el marco del Contrato de Concesión N°163 de 2019, los cuales se describen a continuación:

Medio	Programa
Socioeconómico	Programa de información y comunicación pública
	Programa Metro escucha, Metro resuelve
	Programa de participación ciudadana
	Programa de fortalecimiento ciudadano
	Programa de articulación interinstitucional
	Programa de cultura movilidad sostenible
	Programa de protección a la infraestructura y bienes de terceros
	Programa de inclusión socio laboral
	Programa de manejo para la sostenibilidad económica del comercio formal
	Programa de manejo para ocupantes del espacio público
	Programa de observatorio de ocupación y valor del suelo
	Programa para la construcción de tejido urbano
	Programa de manejo para la protección del patrimonio cultural
	Programa de manejo para el monumento a Los Héroes
	Programa de reasentamiento
	Plan de manejo de tránsito
	Programa de manejo para el influjo laboral y violencia en razón del género

Tabla 1: Programas de gestión social

En este sentido, el Concesionario ha venido adelantando ejercicios de participación e información de manera permanente. Con corte a octubre de 2025 se han ejecutado 301 acciones de socialización, participación, información, recorridos y atención a veedurías, entre otras actividades de gestión social. Este avance se compara con las 155 acciones desarrolladas al cierre de la vigencia 2023 (corte a

diciembre), y con las 317 acciones desarrolladas al cierre de la vigencia 2024 (diciembre), evidenciando que para octubre de 2025 ya se registra un nivel de ejecución mayor al de las vigencias anteriores. Lo anterior, permite evidenciar un incremento en la demanda de actividades de gestión social de cara a la fase en la que se encuentra el Proyecto.

Por otro lado, en el marco de la estrategia “Metro te acompaña”, iniciada en el mes de mayo de 2024, se han realizado 5,298 actividades con corte a diciembre de 2024. Para 2025, el balance a la fecha es el siguiente:



4. ¿Cómo ha variado la ejecución presupuestal del proyecto entre los años 2024 y 2025, tanto en recursos del Distrito como de la Nación?

Respuesta: La ejecución presupuestal del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá L1MB T1 (Código ficha EBID 7501-7519) comparativo diciembre 2024 y octubre 2025 es el siguiente:

CODIGO	DESCRIPCIÓN	COMPROMISOS 2024	COMPROMISOS A OCT 2025	VARIACION	% VARIACION
PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ TRAMO 1.		1.497.989.928.252	2.289.768.484.686	791.778.556.434	53%
423011604507501	PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ TRAMO 1.	1.396.071.819.014	2.151.176.709.596	755.104.890.582	54%
423011604507519	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ TRAMO 1, INCLUIDAS SUS OBRAS COMPLEMENTARIAS.	101.918.109.238	138.591.775.090	36.673.665.852	36%

5. ¿Existen retrasos respecto al cronograma contractual original y, de ser así, cuáles son las causas técnicas, administrativas o prediales que los explican? Relacione ¿Qué medidas se están tomando para mitigar el riesgo de nuevos retrasos en la ejecución del proyecto?

Respuesta: De acuerdo con el Plan de Ejecución vigente, el Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá no presenta retrasos en sus fechas globales estimadas, entre ellas la entrada en operación en marzo del 2028.

6. Sírvase informar ¿cuál es el estado actual del presupuesto total del proyecto y qué proporción ha sido ejecutada hasta la fecha?

Respuesta: Conforme con lo indicado en el Convenio de Cofinanciación del proyecto L1MB, firmado el 09 de noviembre de 2017, el costo total del proyecto es de \$22.330.988.274.841 pesos constantes de diciembre de 2017, de los cuales se han pagado 4.071.956.698.079 pesos constantes de diciembre de 2017 a cierre de septiembre de 2025, representando una ejecución financiera del 18,23%.

7. ¿Se han presentado adiciones presupuestales o modificaciones contractuales que afecten el costo total del proyecto? En caso afirmativo, ¿cuáles son las razones y los montos involucrados?

Respuesta: Se informa que a la fecha el Contrato de Concesión No. 163 de 2019 no presenta adiciones presupuestales, ni variaciones en el costo total del proyecto

8. *¿Cómo se está garantizando la coordinación entre la Empresa Metro de Bogotá, el IDU y TransMilenio para integrar las obras del Metro con las intervenciones viales, el SITP y los planes de manejo de tráfico y mitigación ambiental, asegurando continuidad en la movilidad y reducción de afectaciones a la ciudadanía?*

Respuesta: La EMB, en el marco del Contrato de Concesión No. 163 de 2019, lidera la ejecución del Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá, que contempla la construcción de 16 estaciones de Metro y la construcción de 13 nuevas estaciones del sistema BRT (por sus siglas en inglés Bus Rapid Transit - TransMilenio).

La EMB, el Concesionario ML1 y la Interventoría CSPLMB vienen trabajando de manera articulada con diversas Entidades Distritales como lo son:

- La SDM: En todo lo relacionado con Planes de Manejo de Tráfico (PMTs) para la construcción de Línea 1 del Metro de Bogotá deben ser avalados por esta entidad.
- Transmilenio S.A. (TM.SA): Se coordina con esta entidad todo lo relacionado con el desmante de estaciones BRT, la adecuación y puesta en servicio de estaciones Temporales, la construcción de nuevas estaciones BRT y mantener en operación el sistema de buses de TMSA en los corredores en los que se está adelantando la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Para las obras y actividades (PMTs) que intervengan tanto el sistema Troncal como el SITP Zonal, requerirán del visto bueno de TMSA para su visto bueno.
- El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Se comparten y concilian los Estudios y Diseños de la Línea 1 del Metro de Bogotá con los proyectos de esta entidad. Las obras y desvíos del IDU que tengan incidencia con las del Metro, se requiere que los PMTs estén armonizados entre ambas partes.

Estas Entidades intervienen en los procesos de validación técnica, emisión de vistos buenos y planificación urbana, con el propósito de consolidar nodos de movilidad con enfoque multimodal. Dichos nodos buscan optimizar la interoperabilidad entre los distintos modos de transporte público, promoviendo un sistema de movilidad urbana más integrado, accesible y sostenible.

Cabe resaltar que la coordinación interinstitucional se da tanto a nivel técnico entre especialistas, como entre directivos en los casos en que estas son necesarias. Lo anterior aplica tanto para las obras, desvíos (PMTs) y los estudios y diseños del Proyecto.

Ahora bien, es importante resaltar que todos los Planes de Manejo de Tránsito (PMTs) que se han implementado cuentan con la No Objeción de la Interventoría CSPLMB y están aprobados por la autoridad competente. Estos cumplen con estrictos criterios técnicos en términos de velocidades de circulación, tiempos de viaje, señalización, semaforización, seguridad vial, entre otros.

En línea con lo anterior, se indica que, tanto a las vías intervenidas por las obras del Metro como las que son utilizadas como desvíos, a las cuales se les realiza permanente monitoreo, cumplen con los parámetros e indicadores de tránsito exigidos en el Contrato de Concesión No. 163 de 2019.

Por otra parte, y en cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión N°163 de 2019, el Concesionario ML1 realiza la mitigación ambiental por medio de la implementación de los instrumentos ambientales y sociales definidos contractualmente, como: el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y su Plan de Manejo Ambiental y Social (PMAS), validados por la Interventoría CSPLMB, así como No Objetado por la Banca Multilateral como organismos financiadores del Proyecto. El PMAS contempla los programas necesarios para gestionar los impactos ambientales que puedan presentarse por la ejecución del Proyecto e incorporan las medidas orientadas a la prevención, mitigación, control y compensación para el manejo de los impactos.

Es importante indicar que la implementación de la gestión ambiental es transversal y abarca el manejo de los impactos en todas las actividades que se ejecuten dentro del Área de Influencia Directa del Proyecto, y en caso de ser necesario, se debe realizar la articulación interinstitucional con las entidades para abordar los temas ambientales que se presenten y estén asociados a las intervenciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá; lo anterior con el fin de minimizar cualquier afectación que se pueda generar a la movilidad y la ciudadanía.

Así mismo, el seguimiento al cumplimiento de las medidas de gestión ambiental se encuentra a cargo de la Interventoría CSPLMB, que de manera continua exhorta y valida el cumplimiento de lo estipulado en el PMAS por parte del Concesionario ML1.

9. ¿Qué acuerdos técnicos y contractuales existen entre TransMilenio S.A., la Empresa Metro de Bogotá y el operador del sistema de recaudo para garantizar un sistema de pago interoperable?

Respuesta: A la fecha la EMB no tiene ningún acuerdo técnico ni contractual con Transmilenio S.A. y Recaudo Bogotá S.A.S para garantizar un sistema de pago interoperable. Sin embargo, para la Etapa de operación comercial del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, de acuerdo con lo establecido en el Decreto N°168 de 2023 "Por medio del cual se crea el Sistema Interoperable de Recaudo para el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones" y el Decreto N°338 de 2025 "Por medio del cual se modifica el artículo 10 del Decreto Distrital 168 de 2023", el Metro tendrá integración tarifaria y operacional con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Adicionalmente, en el marco del Decreto 338 de 2025 se suscribió el Convenio Interadministrativo No.2025-3091 entre la Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y la empresa Metro de Bogotá S.A. cuyo objeto es "Aunar esfuerzos entre la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM Transmilenio S.A. – TMSA y la Empresa Metro de Bogotá – EMB para orientar, estructurar, coordinar, aprobar, supervisar y dirigir el diseño desarrollo, implementación y operación del sistema interoperable de recaudo para el distrito capital – SIR de los componentes institucional, técnico, tecnológico, comercial y financiero articulado con la operación del sistema inteligente de transporte"; a través de este convenio se espera licitar el Sistema Interoperable de Recaudo de la ciudad, el cual tendrá en su alcance el desarrollo e implementación de un estándar de interoperabilidad, sistema central, cámara de compensación, entre otros. De esta forma se logrará

que el SITP cuente con la posibilidad de implementar diversos medios de pago cerrados y abiertos que pueden interoperar en todo el sistema de la ciudad.

10. ¿Qué tipo de integración física se tiene prevista entre las estaciones del Metro y las troncales o rutas alimentadoras de TransMilenio, incluyendo los portales de conexión directa?

Respuesta: El Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá, el cual se ejecuta bajo el marco del Contrato de Concesión N°163 del 2019, cuenta con un recorrido aproximadamente de 23,9 kilómetros. Los Estudios y Diseños del Proyecto contemplan 16 estaciones Metro y 13 estaciones BRT. En la *Tabla 2* presentada a continuación, se relacionan los trabajos de armonización de las estaciones Metro de la Línea 1 con los diferentes sistemas de transporte público:

	Integración con otro sistema de Transporte Público			
	Segunda Línea del Metro de Bogotá	Sistema BRT (Transmilenio)	Regiotram	Cable Centro Histórico
Estación Metro 02 – L1MB		Portal Américas y Futura Estación - Troncal Av. Ciudad de Cali (En Construcción)		
Estación Metro 07 – L1MB		Futura Estación – Troncal Av. 68 (En Construcción)	Futura Estación – Regiotram del Sur (Prefactibilidad)	
Estación Metro 09 – L1MB		BRT 01 Sena – Troncal Av. NQS		
Estación Metro 11 – L1MB		BRT 02 Calle 1 Hospital – Troncal Av. Caracas		Futura Estación – Línea Sur (Prefactibilidad)
Estación Metro 12 – L1MB		BRT 04 Av. Jiménez – Troncal Av. Caracas		
Estación Metro 13 – L1MB			Futura Estación – Regiotram Occidente (En construcción)	Futura Estación – Línea Norte (Prefactibilidad)
Estación Metro 14 – L1MB		BRT 08 Calle 45 – Troncal Av. Caracas		
Estación Metro 15 – L1MB		BRT 10 Calle 63 – Troncal Av. Caracas		
Estación Metro 16 – L1MB	Estación Metro 01 – Línea 2 del Metro de Bogotá	BRT 13 Calle 76 – Troncal Av. Caracas		

	(En licitación su construcción)			
--	---------------------------------	--	--	--

En cuanto a la integración con el SITP, se informa que, a lo largo del trazado del Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá, los buses del SITP continuarán transitando y se habilitarán paraderos en inmediaciones de las estaciones del Metro, lo que facilitará la conexión entre ambos sistemas de transporte

11. ¿Se ha definido una política clara para la conexión de los modos no motorizados —como la red de ciclorrutas, el sistema de bicicletas públicas y los corredores peatonales— con las estaciones del Metro?

Respuesta: Como parte de las estrategias para promover el uso intermodal y multimodal de la bicicleta como modo de transporte no motorizado complementario al Metro, el Proyecto contempla la implementación de infraestructura ciclista a lo largo del corredor principal. Esta infraestructura garantizará un recorrido continuo, seguro y eficiente, e incluye:

- Ciclorruta bidireccional ubicada bajo el viaducto, complementada con zonas verdes.
- Ciclo bandas unidireccionales, segregadas, dispuestas a ambos costados de la calzada en el tramo comprendido entre la Calle 1 y la Calle 76 sobre la Avenida Caracas.
- Ciclo parqueaderos en todas las estaciones del Proyecto, con un total de más de 9.750 espacios distribuidos en todas las estaciones del Metro.
- Intersecciones seguras y semaforizadas, diseñadas para facilitar la conexión con la infraestructura ciclista existente en la ciudad. Estas intersecciones han sido revisadas y validadas por la SDM y TMSA.

12. ¿Cómo se está garantizando la accesibilidad universal en las estaciones y entornos del Metro de Bogotá, incluyendo la infraestructura para personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres gestantes, ¿así como zonas seguras de ascenso, descenso y conexión con transporte de apoyo?

Respuesta: El Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá ha sido concebido para ofrecer una experiencia de transporte segura, cómoda e incluyente, con infraestructura adaptada para personas con movilidad reducida, tanto dentro de las estaciones como en el espacio público circundante. Estas mejoras contribuirán significativamente a una ciudad más accesible y equitativa para todos.

Las medidas de accesibilidad previstas incluyen una variedad de intervenciones diseñadas para garantizar que todos los usuarios puedan utilizar el sistema de transporte público masivo de manera autónoma y segura. Estas se implementan desde el corredor principal del espacio público hasta el interior de las estaciones de Metro y aquellas integradas con las estaciones de TransMilenio.

A continuación, se detallan las principales herramientas de accesibilidad, las cuales han sido contempladas en el desarrollo de los estudios y diseños de las estaciones y del espacio público, No Objetados por la Interventoría del Proyecto y en cumplimiento de las normas vigentes aplicables:

- **Medidas de accesibilidad universal:** Instalación de rampas, guías y alertas podotáctiles, así como cruces seguros en intersecciones, tanto en el espacio público como en las estaciones, para garantizar un recorrido continuo y seguro para todos los usuarios.
- **Ascensores en estaciones de Metro:** Todas las estaciones contarán con ascensores que permitirán el acceso desde el nivel del espacio público hasta el nivel de plataforma, facilitando el desplazamiento de personas con movilidad reducida.
- **Accesibilidad en estaciones de TransMilenio integradas:** Se instalarán ascensores, rampas y pasarelas en las estaciones donde haya integración con el Metro, permitiendo una conexión eficiente y accesible entre ambos sistemas.
- **Plataformas y pasillos accesibles:** Se ampliarán los pasillos y plataformas para facilitar el movimiento de personas en silla de ruedas o con ayudas técnicas de movilidad.
- **Diseño inclusivo de trenes:** Los trenes contarán con espacios prioritarios y preferenciales para personas con movilidad reducida y discapacidad.
- **Señalización accesible:** Se implementará señalización táctil, visual y auditiva clara, para facilitar la orientación de personas con discapacidad visual o auditiva dentro de las estaciones y trenes.

13. *Sírvase informar cuántos casos de robo o vandalismo se han reportado en las obras del Metro de Bogotá durante los últimos meses, qué impacto económico y operativo han tenido, y qué medidas de seguridad física y tecnológica se han implementado para proteger la infraestructura.*

Respuesta: Es preciso indicar que, conforme con la normativa vigente en Colombia, le corresponde a la Policía Nacional y a la Fiscalía General de la Nación (FGN) la recepción, registro y trámite de denuncias que los ciudadanos realicen para el caso en particular, por hechos delictivos.

Lo anterior, teniendo en cuenta que son dichas entidades las competentes para adelantar las investigaciones penales y consolidar estadísticas relacionadas con delitos, conforme con lo dispuesto en el Artículo 69 del Código de Procedimiento Penal (Ley 906 de 2004), en el cual se indica de manera adicional que las denuncias pueden presentarse de forma verbal, escrita o por medios técnicos, y deben contener una descripción detallada de los hechos, fecha, hora y lugar de ocurrencia.

Ahora bien, en el marco del Contrato de Concesión N°163 de 2019 se establecen obligaciones en el Apéndice 15 anexo 1 dentro del Programa “Cultura Movilidad Sostenible” – Corredores seguros, a saber:

“(…) 100% de los corredores deberán ser seguros para residentes, peatones, mujeres, niñas, población en general, usuarios de las instituciones educativas y de salud, comerciantes, personas en condiciones de discapacidad, durante las diferentes Etapas y Fases de la PLMB (…)”

“(…) Identificar la estrategia de cada uno de los corredores para su correcto manejo en procura de ofrecer seguridad a los transeúntes, por lo tanto, se deberá considerar, entre otros temas: iluminación, adecuación, señalización y tipo de cerramiento. En todo caso, se propende en adecuar corredores amigables con el entorno que no solamente ofrezcan condiciones seguras para los frentes de obra, sino que favorezcan el tránsito de la población con mayor vulnerabilidad (…)”.

“(…) Creación de una red de apoyo entre vecinos y comerciantes. Esto significa generar un trabajo organizado en red para salvaguardar la seguridad de usuarios del corredor, gestionar la presencia de policía, en las zonas más críticas o el Concesionario prestará apoyo mediante seguridad privada en los frentes de obra que considere necesario (…)”.

Además, es preciso señalar que desde mayo de 2024, se viene implementando la estrategia interinstitucional **“Metro te Acompaña”** que promueve la articulación entre las entidades, y la atención de diferentes situaciones que inciden en las condiciones de seguridad de los corredores tales como: iluminación, presencia de habitantes de calle y carreteros, manejo y recolección de residuos, desarrollo de actividades tácticas y estratégicas que contribuyan a la resignificación de entornos, manejo y control de vendedores ambulantes, ocupación del espacio público y el acercamiento de oferta institucional del Distrito a grupos y poblaciones de interés de las Entidades, como comerciantes, entre otros. A continuación, se presentan las Entidades que hacen parte de la estrategia y las acciones que implementan.

 <p>SDSCJ – SGD - MEBOG Operativos de inspección, vigilancia y control en los sectores aledaños a la estación.</p>		 <p>SDHábitat Desarrollo de acciones de Wayfinding, estrategia de artística y pedagogía..</p>
 <p>UAESP Jornadas recolección de residuos, atención estado de luminarias, abordaje población carreteros.</p>	 <p>SDIS Abordaje y atención población habitante de calle – Tropa social.</p>	 <p>DADEP Jornadas de sensibilización prevención y manejo de ocupación del espacio público.</p>
 <p>Transmilenio Implementación estrategia de comunicaciones y acompañamiento de los usuarios en las estaciones.</p>	 <p>IPES Jornadas para presentar la oferta institucional a vendedores informales, caracterización y acciones de pedagogía.</p>	 <p>SDMujer Socialización Casa de igualdad de oportunidades, ruta de atención a mujeres víctimas de violencias. Ruta púrpura.</p>
 <p>SDM Operativos de control a tránsito, acompañamiento guías de movilidad, jornadas pedagógicas.</p>	 <p>SDDE Presentación oferta institucional a vendedores corredor Caracas.</p>	 <p>SDCRD Campañas de sensibilización y bienestar “Reflejos de responsabilidad”.</p>

14. ¿Cuál será la reducción estimada en los tiempos de viaje entre el suroccidente y el norte de la ciudad, y qué ahorros diarios o anuales de tiempo por persona se proyectan en comparación con el sistema TransMilenio?

Respuesta: El recorrido entre la estación 1 y la estación 16 de la L1MB, tomará 27 minutos. Este tiempo permitirá el desplazamiento desde la Avenida Villavicencio con Carrera 94, hasta la Avenida Caracas con Calle 74. Hoy, un ciudadano promedio que se desplaza desde estos sectores hacia zonas como Chapinero puede tardar hasta hora y media por trayecto, en condiciones de alta congestión.

De acuerdo con la Evaluación Socioeconómica realizada para la Línea 1 del Metro de Bogotá, el ahorro de tiempo de viaje en el año 2030 para usuarios de transporte privado será de 12,8 millones de horas al año, y para los usuarios de transporte público de 67,3 millones de horas al año con la entrada en operación del proyecto.

Esto quiere decir que, la Línea 1 del Metro de Bogotá no sólo beneficiará a los usuarios del metro sino también beneficiará a los usuarios de otros modos de transporte público y usuarios de vehículo particular.

15. ¿Qué estrategias pedagógicas, comunicativas o sancionatorias se están implementando para promover la cultura ciudadana en torno al uso del Metro, prevenir conductas como colados, vandalismo o daños a la infraestructura, y acompañar el cambio cultural hacia este nuevo modo de transporte?

Respuesta: Respecto al ingreso al sistema y al manejo que se les dará a los colados, indicamos que, como sistema de anti - evasión, desde el sistema de peaje/control de acceso, se contará con barreras de control de acceso tipo puerta doble con hojas deslizantes, una altura de 1,7 metros, un sistema de control que permitirá realizar una caracterización del paso de los usuarios por ellas, con alta capacidad de control para el flujo masivo de usuarios. El sistema de control permitirá incrementar la zona de seguridad hasta alcanzar el equilibrio deseado entre seguridad para evitar el fraude y comodidad para el usuario después de una validación correcta del medio de pago. Las barreras de acceso contarán con dispositivos de lectura de los medios de pago definidos por el Sistema Interoperable de Recaudo.

Para prevenir la evasión en el sistema de peaje/control de acceso, se contará también con los siguientes atributos técnicos:

Identificación de medios de pago válidos para el ingreso al sistema.

1. Detección de fraude en la validación del medio de pago.
2. Detección de medios de pago con restricciones, por ejemplo, medios de pago robados o sin fondos.
3. Reportes periódicos de intentos de fraude detectados.

En este mismo sentido, también se contará con lo siguiente:

- El área próxima a las barreras de control de acceso contará con cámaras de videovigilancia, a través de las cuales se emitirán alarmas sonoras en caso de intento de evasión.
- El sistema de videovigilancia dispondrá de una herramienta a través de la cual se determinará la cantidad de pasajeros que evadieron el pago.

Adicional a lo anterior, en el sistema se define lo siguiente:

- ✓ Zona no paga: es la zona de una estación a la que pueden acceder pasajeros y no pasajeros antes de validar su medio de pago en los puntos de control de las estaciones.
- ✓ Zona paga: es la zona a la que pueden acceder los pasajeros después de validar su medio de pago en los puntos de control de las estaciones.

De acuerdo con las definiciones anteriores, a parte de las barreras de control de acceso para delimitar la zona paga y la zona no paga en las estaciones Metro, estas contarán con una separación de piso a techo que ayudará a evitar, también, la evasión del pago. Las barreras de control de acceso se encuentran diseñadas con estándares de calidad y accesibilidad.

Adicionalmente, se contará con un manual de usuario, el cual determinará, en entre otras, las normas, derechos y obligaciones de los usuarios; y las sanciones en caso de incumplimiento de las normas establecidas para el uso del sistema.

Frente al tema de vandalismo o daños a la infraestructura, precisamos que, el Contrato de Concesión N°163 de 2019 y sus Apéndices Técnicos, específicamente el Apéndice Técnico 8 "*Especificaciones Técnicas de diseño, fabricación y suministro de Sistemas Metro-ferroviarios*" Sección 5 "*Sistemas de Telecomunicaciones*", define las especificaciones mínimas técnicas y operativas de las cámaras de seguridad, las cuales hacen parte del Sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) y en conjunto con otros subsistemas, hace parte del sistema de telecomunicaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

A nivel de especificaciones operativas, la finalidad de estos elementos está orientada a la disuasión, prevención y registro de eventos. Debido a la gran cobertura que se tendrá con las cámaras en las estaciones, sobre todo en las zonas de circulación de usuarios, se podrá tener el detalle para la identificación y seguimiento de personas que estén realizando infracciones a la ley.

El sistema de videovigilancia, al ser tecnología de punta, cuenta con los protocolos de red estándares de la industria, los cuales permitirán que, con las debidas gestiones interinstitucionales, se realice la integración tecnológica con el Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (C4).

Tal como lo define el Contrato de Concesión N°163 de 2019 y sus Apéndices Técnicos, la administración, operación y mantenimiento del sistema de videovigilancia de la Línea 1 del Metro de Bogotá estará a cargo del Concesionario ML1.

De manera complementaria a las especificaciones técnicas y operativas del sistema orientadas a prevenir la evasión del pago y el daño a la infraestructura, la Empresa Metro de Bogotá reconoce la importancia de construir, junto con la ciudadanía, una cultura de cuidado, respeto y buen uso del Metro. Por ello, desde 2021 se vienen desarrollando acciones en las nueve localidades del área de influencia directa de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Estas acciones están enmarcadas dentro del Proyecto de Inversión *"Implementación del Programa de Cultura Ciudadana para la Red Metro"*, cuyo propósito es fortalecer el tejido social a lo largo del trazado para generar actitudes y comportamientos cívicos por parte de la ciudadanía. Este proyecto se alinea también con la *"Política Institucional de Cultura Ciudadana de la Empresa Metro de Bogotá (EMB)"*, que apunta a promover la apropiación del sistema en todas sus fases (construcción y operación) y a propiciar transformaciones sociales y culturales para este propósito.

Bajo estos lineamientos del Proyecto de Inversión y la Política Institucional de Cultura Ciudadana, la EMB implementa anualmente un Plan de Acción con estrategias orientadas a fomentar la apropiación hacia el sistema. Estas acciones se realizan en articulación con el Concesionario Metro Línea 1 (ML1) y con diversas entidades distritales.

Entre las acciones implementadas por el Concesionario ML1 desde 2021 a la fecha, con el acompañamiento de la Empresa Metro de Bogotá, se destacan:

- **Talleres y campañas para una Cultura de la Movilidad Sostenible:** Estrategia dirigida a niñas, niños y jóvenes de colegios a lo largo del trazado y transeúntes de vías aledañas a las obras, para fortalecer comportamientos de seguridad vial en la fase actual de construcción, así como los comportamientos esperados para el uso de la Línea 1 en la fase de operación. A la fecha, se han realizado más de 500 talleres y campañas.
- **Juventudes Metro:** Espacios de construcción colectiva con jóvenes de las nueve localidades impactadas por la Línea 1, donde, a través del arte y expresiones culturales juveniles, se promueve una cultura de cuidado, respeto y valoración del sistema.
- **MujerES Metro:** Actividades dirigidas tanto a trabajadoras del proyecto como a mujeres de las localidades, con el fin de promover el enfoque de género y generar entornos más seguros a lo largo del trazado de la Línea 1. Las acciones de prevención de violencias basadas en género se implementan con el acompañamiento de la Secretaría de la Mujer.
- **Cuidemos Nuestro Proyecto Metro:** Llegada a colegios de las nueve localidades impactadas, con actividades lúdicas sobre el proceso constructivo de la Línea 1, sus beneficios para la ciudadanía y los comportamientos esperados de buen uso, cuidado y convivencia.

Asimismo, la EMB implementa de forma directa las siguientes iniciativas:

- **Vagón Escuela:** Espacio pedagógico y lúdico donde se implementan actividades para niños, niñas, jóvenes, sus familias y la comunidad educativa, para conocer un vagón del Metro a escala real, y experimentar la sensación de estar en una estación y apropiar las normas sociales para su uso. Desde su apertura, más de 124.000 personas han visitado el Vagón y participado de las actividades lúdico-pedagógicas que allí se desarrollan.
- **Recorriendo Nuestro Metro:** Iniciativa dirigida a la población estudiantil, así como a docentes y familias. Este programa busca, desde un enfoque de transformaciones culturales, llegar a colegios de la ciudad y sensibilizar sobre la importancia de la apropiación y cuidado del sistema. Esta iniciativa ha llegado a más de 14 mil estudiantes de la ciudad.
- **Recorridos de universidades por las obras y presencia en eventos masivos de ciudad:** estos recorridos por las obras con estudiantes y comunidades académicas de universidades de distintas regiones del país, así como la presencia en eventos de ciudad con información y actividades de apropiación, tienen el objetivo de aumentar el conocimiento de la obra, sus avances y beneficios para la ciudad, de forma que se estimule una cultura para su cuidado.

Para la vigencia 2025, el Plan de Acción de la EMB incorpora iniciativas adicionales de transformación cultural, desarrolladas en articulación con entidades distritales, entre ellas:

- **Red de Primeros Cooperadores del Metro de Bogotá,** que consiste en conformar, capacitar y fortalecer una red de multiplicadores (funcionarios y gestores territoriales del Distrito) que motiven la apropiación y cuidado del sistema, con el apoyo del Departamento Administrativo del Servicio Civil y la Secretaría General. Esta estrategia también se implementa en universidades de la ciudad.
- **ArteMetroBOG,** cuyo propósito es acercar a la ciudadanía intervenciones artísticas temporales o permanentes en el espacio público cercano a las estaciones en construcción de la Línea 1. Estas intervenciones son concebidas y desarrolladas por artistas, colectivos y comunidades, para hacer del Metro de Bogotá un escenario para la interacción artística y cultural, la apropiación de los territorios desde el arte, y estimular el relacionamiento positivo de la ciudadanía con la infraestructura pública. Esta iniciativa se diseñó y se implementa con el IDARTES.
- **El Vagón de los Sueños:** actividad lúdica que a través de una puesta en escena educa a niños, niñas y jóvenes sobre los comportamientos de cuidado, buen uso, respeto y convivencia en el Metro de Bogotá. Esta actividad es implementada por la Secretaría de Integración Social en colegios, jardines infantiles y centros amar de la ciudad.
- **Talleres para la construcción del Modelo de Apropiación del Metro de Bogotá,** espacio que busca construir, a través de espacios con entidades distritales y consultas ciudadanas, las emociones y comportamientos que se quiere generar para fortalecer la apropiación del Metro por parte de la ciudadanía, así como las expectativas de la ciudadanía frente al servicio. Esta iniciativa se implementa en alianza con IboLab y la Secretaría General.

- **BiciEscucha Bronx Distrito Creativo**, creación de espacios de inclusión y diversidad para que colectivos del Bronx Distrito Creativo contribuyan a estimular la apropiación ciudadana del Metro de Bogotá, con el apoyo de la Fundación Gilberto Álzate Avendaño -FUGA-.
- **Actitud Metro**, integración de acciones lideradas por alcaldías locales en el marco de la estrategia “*Bogotaneidad*”, con apoyo de la Secretaría de Gobierno y la Red Innova Local, para propiciar transformaciones de comportamientos en la ciudadanía favorables a la apropiación del Metro de Bogotá.

16. *Sírvase informar cuál es el cronograma actualizado de hitos de ejecución y entregas parciales del Metro de Bogotá desde el último trimestre de 2025, indicando los principales hitos técnicos —como llegada de trenes, pruebas eléctricas y de señalización—, así como el nivel de avance de las estaciones y obras complementarias.*

El Contrato de Concesión define en su Apéndice Técnico 17, Capítulo VII, los hitos contractuales y fechas máximas para su cumplimiento. A continuación, se relacionan el estado y fechas contractuales de cumplimiento:

HITO	FECHA CONTRACTUAL DE CUMPLIMIENTO	ESTADO
Inicio de Estudios y Diseños	9/11/2020	CUMPLIDO
Inicio de las obras de adecuación del terreno del patio taller	17/08/2021	CUMPLIDO
Inicio de obras de Av. Caracas por Calle 72	17/09/2021	CUMPLIDO
Inicio actividades de adecuación del área de prefabricación y almacenamiento	18/01/2023	CUMPLIDO
Inicio construcción obras del viaducto en el tramo de la Av. Caracas desde Calle 1 a Calle 76	7/06/2023	CUMPLIDO
Inicio de construcción obras del viaducto entre el Patio Taller y la Av. Caracas con Calle 1	7/06/2023	CUMPLIDO
Finalización de Obras de Estructura Tableros y Obras Complementarias Puente Norte Av. 68.	22/05/2024	CUMPLIDO
Finalización Intercambiador Vial Calle 72	9/10/2024	CUMPLIDO
Inicio de las obras de los edificios del patio taller	29/09/2024	CUMPLIDO
Finalización SER 1 o SER 2	28/03/2025	CUMPLIDO
Inicio montaje tableros	27/04/2025	CUMPLIDO
Finalización Obra Civil – Nave central -Estructura – Estación 3	1/02/2026	EN EJECUCIÓN
Finalización vía de pruebas del material rodante en el Patio Taller	24/09/2025	CUMPLIDO
Finalización estructura del Viaducto (Kilometro 0+000 al 3+760)	21/02/2026	EN EJECUCIÓN
Finalización del desmantelamiento de los patios de prefabricados que se instalarán en los predios del Patio Taller	21/06/2026	PLANIFICADO
Finalización de la señalización y control de trenes e instalación de todos los equipos de acuerdo con el AT 8. Sección 0+000 a 5+760, con pruebas.	22/05/2026	EN EJECUCIÓN
Finalización de instalaciones técnicas de los locales incluyendo CCO de respaldo	21/06/2026	EN EJECUCIÓN

HITO	FECHA CONTRACTUAL DE CUMPLIMIENTO	ESTADO
Finalización Obra Civil - Nave central - Estructura – Estación 1	21/06/2026	EN EJECUCIÓN
Finalización de 27 Ues completas de Cimentación, pilas y capiteles del viaducto	20/08/2026	CUMPLIDO
Entrega primer tren con ensayos en sitio	19/09/2026	EN EJECUCIÓN
Finalización urbanismo AV. Caracas entre Calle1 y Calle 26	19/10/2026	PLANIFICADO
Finalización Instalación vía férrea	17/01/2027	EN EJECUCIÓN
Finalización Obra Civil Estación Portal Américas	17/01/2027	EN EJECUCIÓN
Suministro y ensayo de trenes del N°2 al No. 13.	17/01/2027	EN EJECUCIÓN
Finalización Instalación de sistemas metroferroviarios Estación Portal Américas (E2)	17/05/2027	PLANIFICADO
Fin pruebas equipos Sistema de Alimentación Eléctrica de Tracción 750V	16/06/2027	PLANIFICADO
Finalización instalación sistema CBTC	16/07/2027	PLANIFICADO
Puesto central de control – Pruebas de acuerdo con lo establecido en el AT 8.	14/09/2027	PLANIFICADO
Obtención de Certificaciones de las Pruebas Individuales y de integración de sistemas metroferroviarios, y obtención del permiso de operación.	12/03/2028	PLANIFICADO

Tabla 3. Hitos del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá

En cuanto al nivel de avance de las estaciones y obras complementarias, informamos que, con corte al 31 de octubre de 2025, el componente Estaciones Metro y Edificios de Acceso presenta un avance ejecutado del 27.07%, y el componente Estructuras Complementarias presenta un avance ejecutado del 85.95%.

17. ¿Cuál es el diseño urbano y paisajístico previsto para los espacios bajo y alrededor del viaducto del Metro de Bogotá, y qué criterios arquitectónicos, ambientales y funcionales se están aplicando para garantizar su integración al entorno, evitando el deterioro visual o su uso inadecuado?

Respuesta: El Proyecto contempla una intervención urbanística integral conforme al Apéndice Técnico 4 del Contrato de Concesión N°163 de 2019, que incluye diseño paisajístico y urbano con zonas verdes, arborización, mobiliario, iluminación, ciclo infraestructura y elementos que garanticen funcionalidad, seguridad y apropiación ciudadana. El viaducto será 100% elevado en “Gran U”, con usos planificados debajo para incentivar la apropiación del espacio público:

- Tramos 1 a 4: ciclorrutas bidireccionales y zonas verdes de transición.
- Tramos 4 a 6: integración con nuevas estaciones de TransMilenio y reverdecimiento urbano.

Estas áreas serán objeto de una intervención urbanística integral, conforme al Apéndice Técnico 4 – Sección 2 del Contrato. El diseño contempla usos activos como ciclorrutas y estaciones de TransMilenio, complementados con paisajismo y arborización para mejorar la funcionalidad, la seguridad y la apropiación ciudadana. En el tramo de Av. Caracas se proyectan 12 estaciones nuevas de TransMilenio, asegurando la integración operativa con el sistema Metro. Además, se renovarán

intersecciones semaforizadas o desniveladas para garantizar accesibilidad universal y cruces seguros, y se habilitarán pasos transversales entre ambos costados de la vía.

El Proyecto busca rehabilitar el espacio público del corredor principal, fortalecer la movilidad, mejorar la seguridad y dinamizar los espacios urbanos, con el propósito de prevenir el deterioro y la inseguridad bajo el viaducto, y promover la vitalidad comercial y social en las áreas intervenidas.

Como acción ambiental, se ejecutará arborización con especies nativas, sistemas de drenaje sostenible y compensación por tala, asegurando la siembra de mínimo 5.000 árboles en el área de influencia directa.

Estas acciones como el resultado de los criterios arquitectónicos, ambientales y funcionales aplicables para los estudios y diseños de la Línea 1 del Metro de Bogotá, buscan que el Metro sea un catalizador de transformación positiva, promoviendo bienestar, sostenibilidad y sentido de pertenencia, evitando que el espacio bajo el viaducto se convierta en zonas inseguras o deterioradas.

18. ¿Qué iniciativas se están adoptando para que los espacios bajo el viaducto sean seguros, bien iluminados y apropiados por la ciudadanía, incluyendo la posibilidad de destinarlos a zonas verdes, proyectos culturales, recreativos o de comercio local regulado que fortalezcan el sentido de apropiación ciudadana?

Respuesta: El Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá contempla un sistema de iluminación específico para el espacio público y el viaducto, diseñado para garantizar condiciones óptimas de seguridad y visibilidad, especialmente durante las horas nocturnas.

En el viaducto se dispondrá de un espacio aproximado de 80 cm en la parte superior de las vigas, destinado al desplazamiento del personal de mantenimiento y, en casos específicos, para la evacuación. Por motivos de seguridad, se instalará una baranda continua entre estaciones, la cual incorporará luminarias lineales tipo LED empotradas. La alimentación eléctrica provendrá de las estaciones, mediante ductos integrados en las vigas tipo "U". Estas luminarias cumplen una función técnica y su encendido estará restringido a situaciones de emergencia o incidentes operativos, conforme a los protocolos establecidos.

El Concesionario ML1 ha propuesto la instalación de luminarias nuevas en los andenes, ubicadas dentro de la franja destinada a paisajismo y mobiliario urbano. La iluminación será tipo LED, con postes metálicos y redes de cableado canalizado y subterráneo. Esta propuesta responde a la necesidad de reconfigurar el diseño geométrico vial, tanto para la adecuación del viaducto como de las zonas de andén. Asimismo, la propuesta ha sido revisada y No Objetada por la Interventoría CSPLMB, y aprobada por las entidades competentes.

19. ¿Existe una coordinación entre la Empresa Metro de Bogotá, el IDU y la Secretaría Distrital de Planeación para el diseño integral del espacio público adyacente a las estaciones, y qué estrategias de arte público, diseño participativo o renovación urbana se están promoviendo para darle identidad visual y cohesión social al corredor del Metro?

Respuesta: El Proyecto Línea 1 del Metro Bogotá tiene previsto implementar acciones de mejoramiento integral del entorno urbano dentro de su Límite de Intervención, según lo previsto en el Contrato de Concesión N°163 de 2019, así:

- Reconfiguración vial para adecuación del viaducto y mejoramiento de los andenes y bocacalles para garantizar accesibilidad y seguridad.
- Instalación de mobiliario urbano como papeleras, bancas, luminarias y señalización adecuada, para activar el espacio público.
- Diseño y ejecución de un paisajismo atractivo y funcional, reverdecimiento de la ciudad e implementación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS).
- Arborización con especies nativas y paisajísticas, incluyendo plantas en jardines cerca de las Estaciones.

Estas acciones no solo embellecen la ciudad, sino que también promueven el bienestar de los ciudadanos, fortalecen el sentido de pertenencia y contribuyen a la sostenibilidad ambiental.

El plan de gestión del corredor del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, se desarrolla en cumplimiento del Contrato de Concesión N°163 de 2019 y sus Apéndices Técnicos e incluye diversas medidas para la recuperación y mejora del espacio público. Estas medidas están orientadas en adecuar la infraestructura del sistema Metro con el viaducto 100% elevado; construir nuevas estaciones BRT y crear un entorno más accesible, seguro y agradable para todos los usuarios de los sistemas y los ciudadanos. A continuación, se detallan las principales acciones adoptadas y proyectadas:

- **Rehabilitación y Mantenimiento de espacio público existente:**
 - Construcción, rehabilitación, reconfiguración y mantenimiento de andenes, intersecciones y espacio público adyacente.
 - Creación de los espacios públicos en plazoletas en las estaciones del Metro.
 - Tratamiento de culatas y manejo de espacios remanentes con planificación de áreas que generen actividades dinámicas urbanas.
- **Mejoras en la Movilidad y Ordenamiento Urbanístico:**
 - Implementación de corredores de transporte público con sistema Metro y Transmilenio para mejorar la movilidad y reducir el congestionamiento vehicular.
 - Continuidad de la ciclo infraestructura e implementación de ciclo-parqueaderos en las estaciones del Metro, con el fin de que el ciudadano utilice estos medios de transporte.
 - Adecuación en las intersecciones con cruces seguros para peatones y ciclistas.

A continuación, se presentan algunos espacios culturales y de servicios a la ciudadanía que se tendrán dentro de las estaciones del Metro, los cuales contribuirán a la activación y uso del espacio público:

- Espacios de Arte, Cultura y Memoria: Dentro de cada Estación Metro, se implementarán espacios que aportarán al desarrollo cultural de todos los ciudadanos.
- Áreas CADEs y Super CADES: En las estaciones Metro 4, 6, 9, 12 y 16, se implementarán áreas donde los ciudadanos podrán realizar trámites distritales con diferentes entidades de la ciudad, con acceso directo desde el espacio público.

Como acción ambiental para mejorar el entorno del trazado de la Línea 1 del Metro de Bogotá, el Concesionario ML1 contempla la implementación de diseños paisajísticos a lo largo del Proyecto, cuyos criterios y especificaciones se establecen conforme a los lineamientos contractuales, a las normas técnicas y urbanísticas previstas en el Contrato de Concesión, y acorde con los lineamientos y requisitos establecidos por parte de las autoridades ambientales y/o gubernamentales.

Los diseños paisajísticos del Proyecto deben surtir un proceso de aprobación ante la SDA y del Jardín Botánico de Bogotá (JBB), en aspectos específicos como la selección de especies arbóreas, el tipo de contenedor de raíces y otros criterios técnicos ambientales. Como resultado se elabora un acta de aprobación de los diseños de arbolado y jardinería.

De igual forma, el Concesionario ML1 debe realizar las compensaciones establecidas por la autoridad ambiental por los árboles talados acorde con lo indicado en cada permiso silvicultural, las cuales también han sido proyectadas y se están incorporando dentro del diseño paisajístico del Proyecto, teniendo en cuenta que dentro del Contrato de Concesión se establece como obligación que el Concesionario ML1 asegure un mínimo de 5.000 árboles sembrados dentro del área de influencia directa del Proyecto.

Por otra parte, la Empresa Metro de Bogotá, en conjunto con el Sector de Movilidad y en articulación con la Secretaría Distrital de Planeación, participó en la revisión de los Decreto 061 y 062 cuyos objetos son *"precisar los lineamientos, requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, para la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenibles, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 555 de 2021."* y *"Por medio del cual se reglamentan las funciones de los Operadores Urbanos Públicos en el marco de las Actuaciones Estratégicas, los Proyectos de Renovación Urbana para la movilidad Sostenible (PRUMS) y las Áreas de Integración Multimodal (AIM) y se dictan otras disposiciones "*respectivamente.

Lo anterior, con el objetivo de establecer las condiciones para los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible que se desarrollen en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte dentro de las cuales se encuentra la infraestructura vial y de

transporte del Distrito, de manera que se mejoren las condiciones urbanísticas y se aprovechen las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano, y en los cuales se debe aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOT- para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.

Cordialmente,



**JOSE LEONIDAS
NARVAEZ
MORALES**

LEONIDAS NARVAEZ

Gerente General

Empresa Metro de Bogotá

Copia a: correspondencia@concejobogota.gov.co

Anexos:

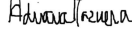


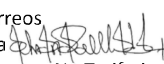

Proyectó:

Puntos 1 parcial, 2 parcial, 5 y 16: Catalina Flórez y Fabián Carrascal – Profesionales Subgerencia de Gestión de Proyecto.
Punto 3 parcial, 8 parcial, 13 parcial: Ángela Arias y Adriana Ocampo - Profesionales Subgerencia de Gestión Social, Ambiental y SST.
Punto 1 parcial: Carlos F. León F. – Profesional Gerencia Financiera.
Punto 2 parcial: Fabian A. Gómez D. / Carlos F. León F. – Profesionales Gerencia Financiera.
Punto 4: Fabian A. Gómez D. – Profesional Gerencia Financiera.
Punto 6: Carlos F. León F. – Profesional Gerencia Financiera.
Punto 3 parcial: Augusto Sánchez - Profesional SUP
Punto 14: Sebastián Cárdenas Reyes, Ana María Sepúlveda Delgado – Profesionales GIP
Punto 15 parcial: Paola Zuñiga Valcárcel – Contratista GCC
Punto 7: Carlos Andres Tobos Triana – Profesional SGC
Punto 19 parcial: Mauricio Chaves – Profesional Gerencia Desarrollo Urbano
Punto 8 parcial, 10, 11, 12, 13 parcial, 17, 18 parcial, 19: Luis Ballesteros y Ying Fang Chen – Profesionales Subgerencia de Construcción e Infraestructura.
Puntos 9 y 15 parcial: Alexander Aranzazu Arias – Subgerente de Material Rodante, Equipos y Sistemas (E).
Punto 18 parcial: Rafael Gallardo – Profesional Subgerencia Traslado Anticipado de Redes.

Revisó:

Punto 3 parcial: Aidee Lora Pineda - Subgerente de Gestión Predial
Punto 7: Karenn Roza Pinilla – Subgerente SGC (E)
Puntos 1 parcial, 2 parcial, 5 y 16: Paula Jimena Vinasco Vergara - Subgerente de Gestión de Proyecto.
Punto 3 parcial: Aidee Lora Pineda - Subgerente de Gestión Predial.
Puntos 3 parcial, 8 parcial, 13 parcial: Diana Aldana Labrador – Subgerente de Gestión Social, Ambiental y SST.
Puntos 8 parcial, 10, 11, 12, 13 parcial, 17, 18 parcial, 19 parcial: José Ricardo Villadiego Bockelmann - Subgerente de Construcción e Infraestructura.
Puntos 9 y 15 parcial: Alexander Aranzazu Arias – Subgerente de Material Rodante, Equipos y Sistemas (E).
Punto 18 parcial: Natalia Escobar Carreño - Subgerente Traslado Anticipado de Redes.

Aprobó:

Punto 1 parcial, 2 parcial, 4, 6: Adriana Mazuera Child – Gerente Financiera. 
Puntos 1 parcial, 2 parcial, 3, 5, 8, 9 parcial, 10, 11, 12, 13, 15 parcial, 16, 17, 18, 19 parcial: José Ricardo Villadiego Bockelmann - Gerente Ejecutivo PLMB (E). 
Punto 7: Priscila Sánchez Sanabria – Gerente Jurídica 
Punto 9 parcial y 14: Javier Flechas - Gerente de Ingeniería y Planeación de Proyectos Férreos 
Punto 15 parcial: Adriana Padilla Leal – Gerente de Comunicaciones, Ciudadanía y Cultura 
Punto 19 parcial: Amalia Muñoz Neira – Gerente de Desarrollo Urbano, Inmobiliario e Ingresos No Tarifarios 