

Bogotá D.C., 12 de junio de 2025

Doctora  
**LIZ YADIRA MONROY DELGADO**  
Subsecretaria de Despacho  
Concejo de Bogotá  
[comision\\_tercera@concejobogota.gov.co](mailto:comision_tercera@concejobogota.gov.co)  
Ciudad



METRO DE BOGOTÁ S.A.  
FECHA: 2025-06-12 21:02:26  
SDQS:  
FOLIOS: 43



Asunto: Respuesta a la Proposición  
Destino: Liz Yadira Monroy Delgado  
Anexos: 1 Link en carta + 1 Link en co  
Dep: Gerencia General  
**RAD: PQRSD-S25-00715**

CONCEJO DE BOGOTÁ 13-06-2025 12:43:29

2025ER16279 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: METRO/JOSÉ LEÓNIDAS NARVÁEZ MORALES

DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/MO

ASUNTO: RTA PROPOSICION 728 DE 2025

OBS: RECIBIDO 12-06-2025

**Asunto:** Respuesta a la Proposición No. 728 de 2025, Radicado EMB No. PQRSD-E25-01228

**Referencia:** Radicado Concejo de Bogotá No. 2025EE10416 / Retos y oportunidades del Metro de Bogotá.

Respetada doctora Monroy,

En relación con su solicitud, por medio de la cual remite la Proposición presentada por las Honorables concejales Rocío Dussan Pérez, Quena María Ribadeneira Miño y Donka Atanassova Iakimova, nos permitimos dar respuesta a los asuntos de competencia de la Empresa Metro de Bogotá S.A. así:

- 1. *Presente el cronograma de construcción de la Primera Línea del Metro – PLMB de Bogotá Favor desagregar por fase y etapas con calendario específico.***

**Respuesta:** A continuación, se muestra el cronograma de etapas y fases c de la Línea 1 del Metro de Bogotá, de acuerdo con los términos del Contrato de Concesión N°163 de 2019, suscrito con el Concesionario Metro Línea 1 (ML1).

#### **Etapas del contrato 163 de 2019.**

- 1. Etapa Preoperativa:** Esta etapa comprende:
  - Fase Previa: Inició el 20 de octubre de 2020 y finalizó el 30 de marzo de 2023
  - Fase de Construcción: inicio el 25 de julio de 2023 y su terminación está programada para el 14 de septiembre de 2027
  - Fase de pruebas y Puesta en marcha: Debe iniciar el 15 de septiembre de 2027 hasta marzo 14 de 2028
- 2. Etapa de Operación y mantenimiento:** 20 años de duración: marzo 15 de 2028 a marzo 15 de 2048
- 3. Etapa de reversión:** 180 días contados a partir de la fecha de terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento - marzo 15 de 2048 a septiembre 11 de 2048.



## 2. Del punto anterior, informe sobre el porcentaje de ejecución de cada etapa y fase desagregando al mayor nivel posible.

**Respuesta:** El contrato se encuentra en la etapa preoperativa, fase de construcción con un avance del 55.42% al corte al 31 de mayo.

### Avance General del Proyecto

Avance al 31 de mayo de 2025  
Plan de Ejecución V13



Desempeño  
97.6%



% PROGRAMADO TEMPRANO	% EJECUTADO REAL
56.81%	55.42%
% PROGRAMADO TARDÍO	
50.09%	

#### Contrato de Concesión

Temprano: 51.06%	Real: 49.50%
Tardío: 43.29%	E/P: 96.9%

#### Gestión predial

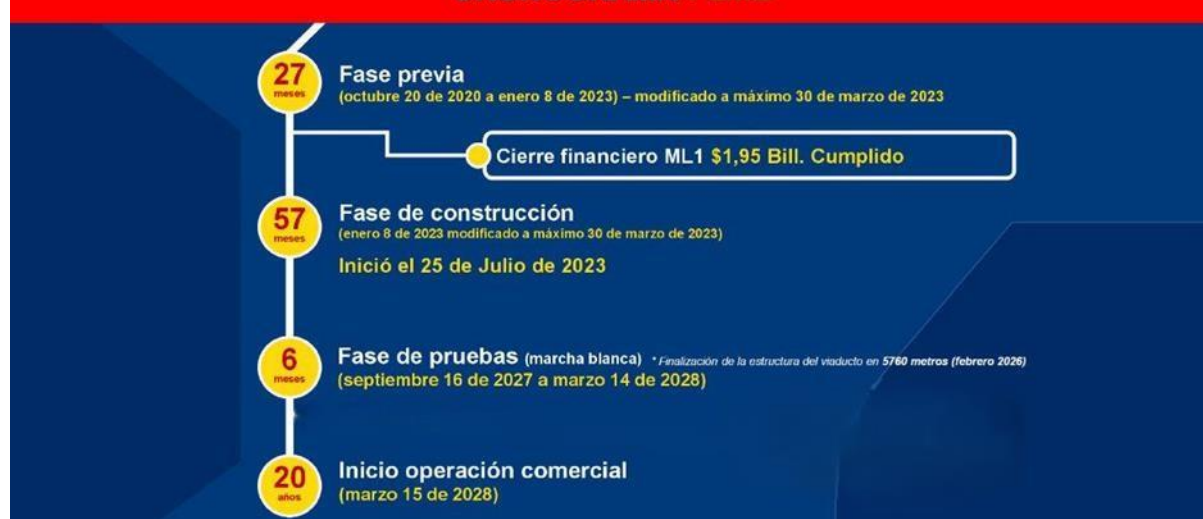
Temprano: 100.00%	Real: 99.59%
Tardío: 100.00%	

#### Gestión TAR

Temprano: 100.00%	Real: 100.00%
Tardío: 100.00%	



### CRONOGRAMA PLMB



**3. ¿Cuál es la ejecución financiera del proyecto a la fecha? Detalle los pagos realizados por el Distrito.**

**Respuesta:** A continuación, la ejecución financiera del proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá - L1MB a corte 30 de abril de 2025.

CONCEPTO	VALOR TOTAL PRESUPUESTO (\$DIC/17)	VALOR PAGADO AL 30 ABRIL 2025 (\$DIC/17)	% Ejecución Financiera	VALOR PAGADO AL 30 ABRIL 2025 (\$CORRIENTES)
<b>TAR (Empresas de Servicios Públicos)</b>	321.459.114.850	291.970.581.662	90,83%	333.228.781.509
<b>Predios y Reasentamientos</b>	1.491.237.172.409	1.044.476.905.493	70,04%	1.217.819.075.609
<b>Concesionario (incluye Redes Secundarias)</b>	10.349.677.041.593	1.283.070.639.199	12,40%	1.809.755.434.017
<b>Interventoría</b>	267.669.719.459	98.863.014.114	36,93%	131.587.015.381
<b>Consultores PMO</b>	90.888.581.876	55.997.456.630	61,61%	68.157.107.440
<b>Otros (*)</b>	424.338.394.217	64.714.217.748	15,25%	74.247.391.264
<b>Total CAPEX</b>	<b>12.945.270.024.403</b>	<b>2.839.092.814.847</b>	<b>21,93%</b>	<b>3.634.794.805.220</b>
Fuente Nación		366.430.351.735		459.619.622.080
Fuente Distrito		2.472.473.741.237		3.174.913.383.140
Fuente Banca		188.721.874		261.800.000
<b>Total CAPEX</b>		<b>2.839.092.814.847</b>		<b>3.634.794.805.220</b>
<b>Costos Financieros y Administrativos</b>	<b>9.385.718.250.438</b>	<b>388.834.058.546</b>	<b>4,14%</b>	<b>552.508.256.396</b>
Fuente Nación		382.425.939.536		545.660.656.058
Fuente Distrito		6.408.119.010		6.847.600.337
Fuente Banca		-		-
<b>Total Costos Financieros y Administrativos</b>		<b>388.834.058.546</b>		<b>552.508.256.396</b>
<b>Total Proyecto PLMB</b>	<b>22.330.988.274.841</b>	<b>3.227.926.873.392</b>	<b>14,45%</b>	<b>4.187.303.061.615</b>

\*\*\* ESPACIO EN BLANCO \*\*\*

4. **Informe sobre los problemas que se han generado respecto al pago de los operadores del Metro. Detalle toda la cadena para que se realicen dichos pagos, lo ocurrido con los incumplimientos a la fecha y las actuaciones tomadas por su empresa para evitar que dicha situación siga ocurriendo.**

**Respuesta:** La primera Línea del Metro de Bogotá se encuentra en fase de construcción y entrará en operación a partir del 14 de marzo de 2028, fecha en la cual se tendrán operadores del Metro.

5. **Cuáles son los principales problemas identificados por la Empresa Metro de Bogotá durante la ejecución de las obras, en términos de:**

**a) Impacto en la movilidad de la ciudad**

**Respuesta:** Con ocasión de los cierres viales implementados por los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), ha sido necesario, entre otros, modificar los sentidos viales y aplicación de esquemas de reordenamiento vehicular, reubicar estratégicamente los paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), adecuación de retornos vehiculares, y cierre de vías por mantenimiento; no obstante, se han implementado diferentes medidas para su manejo.

**b) Afectación de redes de servicios públicos.**

**Respuesta:** Las afectaciones a redes de servicios públicos ocasionados durante el desarrollo del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, son atendidos de forma inmediata, conforme con los protocolos establecidos entre el Concesionario ML1 y las respectivas Empresas Prestadoras de Servicios Públicos (ESP). Las reparaciones se realizan garantizando la restitución de las condiciones originales de la infraestructura afectada, asegurando su correcto funcionamiento y la pronta reanudación del servicio para los usuarios impactados.

**c) Generación de escombros y disposición de residuos.**

**Respuesta:** En términos de generación de escombros y disposición de residuos, la EMB no ha identificado problemas durante la ejecución de las obras requeridas para la construcción del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá. El Concesionario ML1, ha implementado, bajo la supervisión permanente de la Interventoría CSPLMB, las medidas ambientales adoptadas en el Plan de Manejo Ambiental y Social (PMAS), para la gestión de los residuos generados en los frentes de trabajo activos.

\*\*\* ESPACIO EN BLANCO \*\*\*

**d) Impacto en el comercio local y economía de barrios afectados.**

**Respuesta:** El Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) que contiene el análisis e identificación de cada uno de los impactos que se generan con el Proyecto y PMAS, contempla las acciones y medidas establecidas para la atención de los impactos identificados.

Uno de los programas establecidos en el PMAS es el “Programa de manejo para la sostenibilidad económica del comercio formal” que contemplan entre otras las siguientes acciones:

- Capacitación a comerciantes en gestión comercial y acceso a clientes.
- Apoyo en la formulación y desarrollo de estrategias publicitarias que contribuyan a la visibilización de los negocios.
- Facilitación de acceso a líneas de crédito, en articulación con entidades pertinentes.
- Establecimiento de áreas para el cargue y descargue de mercancías, en concertación con los comerciantes, garantizando el adecuado acceso a sus locales.
- Creación de espacios para eventos que promuevan y dinamicen la actividad económica en la zona de influencia del Proyecto.

De manera adicional, la EMB viene implementando una estrategia de articulación interinstitucional denominada “Metro te Acompaña” que promueve la coordinación de acciones entre diferentes Entidades del Distrito para la atención de diferentes situaciones que inciden en los entornos y corredores del Proyecto, 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 y específicamente de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) a los comerciantes del corredor.

**e) Afectación a la seguridad de peatones y ciclistas en zonas de obra.**

**Respuesta:** En relación con las afectaciones a la seguridad de peatones y ciclistas en las zonas de intervención del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, se han identificado las siguientes:

- Cambios en la circulación para peatones y ciclistas
- Adecuación, habilitación y/o redefinición de senderos peatonales y ciclorutas
- Cambios temporales y reubicación de paraderos

Ante lo anterior y en cumplimiento de las normativas vigentes aplicables a la ejecución de obras de infraestructura urbana, el Concesionario ML1, cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), el cual contempla una serie de medidas orientadas a mitigar los riesgos asociados al tránsito vehicular y peatonal en las áreas de influencia del proyecto.

Entre los principales controles implementados se destacan:

- Diseño e implementación de señalización temporal.
- Socialización con la comunidad.
- Gestión del tráfico y pasos peatonales seguros
- Supervisión permanente por parte de la interventoría

De manera adicional y tal como se mencionó anteriormente en el marco de la estrategia “Metro te Acompaña” se promueve la coordinación de acciones entre diferentes Entidades del Distrito para la atención de diferentes situaciones que inciden en las condiciones de movilidad sostenible en los entornos y corredores del proyecto.

En la siguiente imagen se detallan las actividades implementadas por las diferentes Entidades:



Imagen 1. Fuente: Empresa Metro de Bogotá- EMB, 2025

Estas acciones, se implementan a lo largo del corredor del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá y se monitorean a través de un equipo de seguimiento, que emite las alertas e informa si hay nuevos requerimientos de la comunidad, para coordinar su atención por parte de las entidades competentes.

## 6. ¿Qué acciones puntuales ha implementado la Empresa Metro para mitigar cada uno de estos problemas? ¿Podrían compartir resultados o indicadores de estas medidas?

**Respuesta:** En lo que se refiere a los impactos en la movilidad de la ciudad debido a las actividades preliminares y de construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá, el Concesionario ML1 ha adelantado cerca de nueve mil PMT que han sido revisados y No Objetados por la Interventoría del Proyecto (Consorcio Supervisor PLMB - CSPLMB), y aprobados por la SDM.



Con el objetivo de mitigar los impactos derivados de dichos cierres viales para las obras del Metro, se han implementado diversas medidas técnicas y operativas, entre las cuales se destacan:

- Habilitación de vías de desvío y construcción de senderos peatonales seguros.
- Instalación de señalización horizontal y vertical específica para cada frente de obra.
- Implementación de intersecciones semaforizadas provisionales y optimización de la red semafórica existente.
- Mantenimiento periódico de la superficie de rodadura en las vías alternas habilitadas para desvíos.
- Reubicación estratégica de paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
- Modificación de sentidos viales y aplicación de esquemas de reordenamiento vehicular.
- Ejecución de obras complementarias, tales como mejoras geométricas, apertura de separadores, construcción de pasos pompeyanos y adecuación de retornos vehiculares.
- Estrategias de divulgación y procesos de socialización con las comunidades directamente afectadas por los cierres.

Estas acciones han permitido mantener condiciones de movilidad seguras y funcionales durante el desarrollo de las obras, minimizando los efectos negativos sobre la operación habitual de la red vial y el transporte público en el área de influencia del Proyecto.

Se han establecido protocolos entre el Concesionario ML1 y las respectivas E.S.P., para atender las afectaciones a redes de servicios públicos, estas reparaciones se deben realizar garantizando la restitución de las condiciones originales de la infraestructura afectada, asegurando su correcto funcionamiento y la pronta reanudación del servicio para los usuarios impactados.

La EMB, a través del Contrato de Interventoría N°148 de 2020 y de lo definido en sus obligaciones específicas de supervisión y control, informa que realiza un seguimiento riguroso al cumplimiento de las obligaciones contractuales al Concesionario ML1 y sus empresas subcontratistas, que garanticen las medidas de prevención y protección a los peatones y ciclistas.

Complementario con lo anterior, a continuación, se presentan el balance de las actividades realizadas por diferentes entidades que hacen parte de la estrategia “Metro te Acompaña”:

**\*\*ESPACIO EN BLANCO\*\***



Fuente: Empresa Metro de Bogotá- EMB, 2025

Con corte a mayo del presente año, las diferentes entidades del distrito que integran la estrategia “Metro te acompaña”, han realizado 6784 actividades a lo largo del corredor del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá. El detalle de las actividades realizadas por cada entidad se puede observar en la imagen incluida en la pregunta anterior.

**7. ¿Existen estudios o diagnósticos actualizados sobre los efectos de la construcción en la calidad de vida de las comunidades cercanas? Si es así, favor compartirlos.**

**Respuesta:** El Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, cuenta con el EIAS el cual se elaboró con base a los estándares y lineamientos de la Banca multilateral. En este documento se realizó una caracterización de los medios bióticos, abióticos y socioeconómico del área de influencia (AI) definida para el proyecto, se identifican y analizan los impactos que se generan con las diferentes actividades constructivas, impactos que pueden tener incidencia en la calidad de vida de los ciudadanos. Con base en esta información se formuló el PMAS, con los programas acciones y medidas que permiten prevenir, mitigar o corregir cada uno de estos impactos identificados.

En el siguiente enlace, se puede consultar el EIAS elaborado durante la fase de factibilidad en el año 2018, con base en los lineamientos, políticas y salvaguardas de la banca multilateral y el EIAS actualizado posteriormente por el Concesionario ML1 siendo no objetado por la Banca Multilateral en el año 2024; ambos documentos pueden ser consultados a continuación:

<https://www.metrodebogota.gov.co/estudios-ambientales/estudios-ambientales-y-sociales>.

**8. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana se han implementado para informar, consultar y resolver inquietudes de la comunidad afectada por las obras? ¿Qué balance hacen de estos espacios? Presentar un informe de la cantidad de acciones, personas participantes, números de acuerdos generados y número de acuerdos cumplidos.**



**Respuesta:** El Concesionario ML1, tiene a su cargo la implementación de diferentes mecanismos de participación ciudadana, establecidos contractualmente, con el fin de garantizar el diálogo con la comunidad del del Proyecto, informando de manera permanente sobre las diferentes actividades constructivas. Los mecanismos de participación implementados se encuentran en el marco de los siguientes programas del PMAS:

- Programa de Participación ciudadana: Establece las acciones a adelantar en cada una de las Etapas y Fases del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá en materia de reuniones de información y participación en diferentes momentos del Proyecto, la creación de comités de participación zonal, con el fin de hacer seguimiento al Contrato, promover las acciones de Veeduría Ciudadana, divulgar la información sobre el Proyecto, facilitar la comunicación y fortalecer la participación para la construcción de vida urbana. En el marco de este programa se promueve la participación de todos los interesados sin discriminación de origen, género, condición física entre otros.
- Programa Metro escucha, Metro resuelve mediante el cual se generan canales y herramientas de comunicación directa con los ciudadanos para la atención oportuna de las solicitudes de la ciudadanía en general referidas al Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, incluye acciones de comunicación y atención de PQRS.
- Programa de Información y Comunicación Pública: Contempla todas las acciones informativas de las actividades del Proyecto a comunidades, vecinos, residentes y partes interesadas a través de diferentes reuniones de información e implementación de mecanismos y estrategia de divulgación de las actividades a ejecutar en las áreas a intervenir.

La EMB también implementa diferentes acciones en el marco de la implementación de la política de participación. A continuación, se adjunta el enlace en el cual pueden consultar los informes de participación de la EMB, publicados en la página web de la entidad.

<https://www.metrodebogota.gov.co/participa/consulta-ciudadana/informes-socializacion-y-consulta>

Adicionalmente, en la [carpeta "P8"](#) adjunta a la comunicación se incluye la relación de acciones implementadas en el marco del programa de participación implementado por el Concesionario ML1 y el informe de la rendición de cuentas del año 2024.

**9. ¿Como se garantiza la transparencia en la contratación de servicios para la mitigación de impactos y atención a comunidades durante las obras?**

**Respuesta:** Las acciones de mitigación de impactos generados por las obras de construcción del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, se materializan a través del PMAS, que se deriva de lo establecido en el EIAS, documentos que son de obligatorio cumplimiento y que hace parte integral del Contrato Concesión; por lo tanto, las actividades realizadas por el Concesionario ML1 en cumplimiento del PMAS, son reportadas a la interventoría CSPLMB, mediante los informes mensuales, quien realiza el seguimiento y verificación permanente de las mismas.

Los programas y actividades ejecutadas por el Concesionario ML1, se realizan con un equipo de profesionales sociales y técnicos, que debe cumplir con los perfiles y requisitos establecidos en el Apéndice Técnico 14 del contrato de concesión.

Adicionalmente, se cuenta con diferentes canales y herramientas de información y divulgación, tales como las oficinas de atención al usuario, ubicadas en cada tramo o frente de trabajo del proyecto, la página web, puntos móviles de atención, líneas telefónicas, entre otros. A continuación, se relacionan las oficinas de atención al usuario:

<u>WF</u>	<u>DIRECCIÓN</u>	<u>TELÉFONOS</u>	<u>CORREOS ELECTRÓNICOS</u>
1	Carrera 88ª No. 42 F32 Sur Barrio Tintalito	6016478710 3058285515	<a href="mailto:socialtramo1@metro1.com.co">socialtramo1@metro1.com.co</a>
2	Av. Primero de Mayo (transversal 78H) No. 41C -67 sur.	3058322265 6016478710	<a href="mailto:socialtramo2@metro1.com.co">socialtramo2@metro1.com.co</a>
3	Av. Calle 26 sur No 68i -12/18	<a href="tel:3058801430">3058801430</a> <a href="tel:6016467343">6016467343</a>	<a href="mailto:socialtramo2@metro1.com.co">socialtramo2@metro1.com.co</a>
4	Av Calle 1No 24b-55- La Fragueta	3058801347 6016478710	<a href="mailto:socialtramo2@metro1.com.co">socialtramo2@metro1.com.co</a>
5	Cra 13 A No 38-90	3023231278 6016478710	<a href="mailto:socialtramo2@metro1.com.co">socialtramo2@metro1.com.co</a>
6	Cll 72 No 10-34 Local 147 CC Av. Chile	3058083719 6016478	<a href="mailto:socialtramo2@metro1.com.co">socialtramo2@metro1.com.co</a>

**10. ¿Existen veedurías ciudadanas registradas para hacer control a la PLMB? Por favor informar sobre cada una de ellas la cantidad de mesas de trabajo y adjuntar las actas de trabajo y comunicaciones recibidas y resueltas.**

**Respuesta:** En el desarrollo del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, se cuenta formalmente con la Veeduría Consejería Metro de Bogotá y la Veeduría para el traslado de redes del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá; no obstante, existen organizaciones sociales que se reconocen como veedores y con quienes se vienen realizando actividades, contribuyendo así al fortalecimiento del control social.

A continuación, presentamos un consolidado de las actividades ejecutadas con las organizaciones sociales que ejercen roles de veedores, acciones que se vienen coordinando con la Veeduría Distrital para consolidar las veedurías ciudadanas del proyecto en general.

<u>Fecha</u>	<u>Tema</u>
10/02/2022	Reunión general veeduría consejería Metro
16/02/2022	Reunión acciones de articulación veeduría distrital
13/07/2022	Reunión capacitación con veeduría distrital
27/07/2022	Capacitación con veeduría distrital “curso dialogo”

22/09/2022	1 encuentro redes veeduría ciudadana
26/09/2022	Socialización de buenas prácticas
29/09/2022	Reunión acciones de articulación veeduría distrital
11/10/2022	Socialización conclusiones taller co-creación
13/10/2022	Reunión con veeduría ciudadana TAR
29/11/2022	Rendición de cuentas EMB presencia veedores ciudadanos.
09/02/2022	Socialización vagón escuela veeduría consejería metro de Bogotá
20/04/2023	Primer encuentro socialización de la guía de participación y control social, evento presencial red interinstitucional.
16/05/2023	Recorrido con Veeduría Distrital y EMB, verificación avances de obra.
29/05/2023	Reunión de articulación con la Veeduría Distrital
27/06/2023	Segundo encuentro presencial de la red interinstitucional de colaboradores/as del distrito.
05/07/2023	Reunión de articulación con Veeduría Distrital
08/08/2023	Reunión con el delegado de movilidad de la Veeduría Distrital
16/08/2023	Reunión con Veeduría Consejería Metro de Bogotá
29/08/2023	Recorrido con Veeduría Distrital, verificación avances de obra.
06/09/2023	Recorrido con veedores ciudadanos Vagón Escuela.
25/09/2023	Atención a veeduría obras TAR
17/10/2023	Café participativo con la veedora distrital
31/10/2023	Reunión de articulación con la Veeduría Distrital.
15/12/2023	Reunión cierre de año 2023 articulación con la Veeduría Distrital
26/01/2024	Comité de Participación WF2 (Work Front por sus siglas en inglés) con presencia de Veeduría Ciudadana TAR
06/02/2024	Recorrido con veedurías ciudadanas para verificación de traslado de individuos arbóreos WF2 con ML1, Interventoría y EMB
13/02/2024	Evento de formación en control social de la Veeduría Distrital
10/03/2024	Acompañar el proceso de distribución de funciones y roles para las integrantes de la veeduría mujeres Metro tramo 6 y organización del cronograma de trabajo.
01/09/2024	Atención Concesionario ML1 Veeduría Obras TAR
19/09/2024	Conformar la veeduría de mujeres Metro, tramo 6 localidades de Barrios Unidos, Chapinero y Teusaquillo.
13/03/2024	Atender las inquietudes manifestadas por dos ciudadanas pertenecientes a veeduría ciudadana (CORPOBIENES)
20/03/2024	Comité de Participación WF2 con presencia de Veeduría Ciudadana TAR
10/04/2024	Capacitación Personería – Veeduría Ciudadana.
20/04/2024	Realizar un recorrido solicitado por los veedores (CORPOBIENES) en cuanto al manejo silvicultural para el tramo 6 e Intercambiador Vial de la CL 72.

24/04/2024	Capacitación Personería – Veeduría Ciudadana WF2
27/05/2024	Capacitación control social y fortalecimiento de veedurías.
30/05/2024	Segundo evento de la red institucional promocionada por la Veeduría Distrital conoce historias inspiradoras.
02/06/2024	Recorrido con veeduría ciudadana para verificación de traslado silvicultural en WF2
21/06/2024	WF3 – Capacitación con líderes para el fortalecimiento de las veedurías ciudadanas y el control social
16/07/2024	Comité de Participación Zonal participación corpobienes.
29/07/2024	Reunión de articulación interinstitucional entre EMB y Veeduría Distrital
08/10/ 2024	Capacitación en control social – Veeduría Distrital
21/10/2024	Capacitación fortalecimiento ciudadano espacio con enfoque ciudadano red Metro de Bogotá
01/09/2024	WF1 – Encuentro red de vecinos, comerciantes y veedores ciudadanos
18/09/2024	WF5 – Capacitación en fortalecimiento ciudadano y veedurías de control social
27/09/2024	Comité con la participación de Corpobienes
23/10/2024	WF1 – Capacitación veedurías ciudadanas
25/10/2024	Capacitación en fortalecimiento ciudadano a líderes
29/10/2024	Rendición de cuentas – EMB (Asistencia Veedurías ciudadanas)
30/10/ 2024	Capacitación en fortalecimiento veedurías ciudadanas.
07/11/2024	Socialización circular 004 de 2024 – Veeduría Distrital
12/11/2024	Atención a la veeduría de comerciantes del sector de las cerámicas.
18/12/2024	Atención a la veeduría de comerciantes del sector de las cerámicas en la oficina de atención del Concesionario ML1
27/12/2024	Atención a compromisos veeduría de comerciantes de acuerdo con la reunión del 18/12/2024
17/01/2025	Atender citación de la Personería y la veeduría de mujeres.
28/02/2025	Capacitación fortalecimiento veedurías ciudadanas
28/02/2025	Realizar un recorrido silvicultural en cumplimiento del compromiso adquirido en acta de CPZ (T2-PC-CPZ-09) del 20 de febrero de 2025, con el fin de atender la solicitud del veedor ciudadano.
26/03/2025	Realizar un recorrido silvicultural en cumplimiento del compromiso adquirido en acta de CPZ (T2-PC-VC-10) del 28 de febrero de 2025, con el fin de atender la solicitud del veedor ciudadano de TAR.
23/04/2025	Realizar un recorrido silvicultural sobre la av Villavicencio en cumplimiento del compromiso del 26 de marzo 2025, con el fin de atender las solicitudes de los actores sociales.
29/04/2025	Capacitación control social y conformación de veedurías.
16/05/2025	Capacitación fortalecimiento ciudadano en el tema de control social

28/05/2025	Capacitación veedurías – red de vecinos de Bosa
28/05/2025	Realizar un recorrido silvicultura en la Av. primero de mayo, con el fin de atender las solicitudes de la Veeduría TAR.

Tabla 1. Actividades ejecutadas con organizaciones y Veeduría Distrital

Ahora bien, se adjunta en la [carpeta “P10”](#) los soportes de las comunicaciones recibidas y contestadas. En lo que corresponde a las actas de reunión no es procedente el aporte de información que contengan información sensible o datos personales, en cumplimiento de la Ley 1581 de 2012 de protección de datos personales (habeas data) y demás disposiciones legales vigentes en Colombia. Esta medida busca garantizar la privacidad de los ciudadanos y el adecuado tratamiento de su información conforme a la normatividad aplicable.

**11. Informe sobre los presuntos casos de personas fallecidas por cuenta de las obras de la PLMB tanto para la ciudadanía como para operadores. Explique para cada caso las actuaciones de la empresa previo y posterior a los accidentes.**

**Respuesta:** A la fecha de corte de junio de 2025, no se han presentado accidentes mortales atribuibles a las actividades de construcción del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá. Este resultado es reflejo de la implementación rigurosa de protocolos de seguridad industrial, salud en el trabajo y gestión del riesgo.

La EMB, mantiene un sistema de monitoreo continuo de los indicadores de accidentalidad, así mismo y en cumplimiento de las funciones de control y seguimiento de la Interventoría CSPLMB, las acciones adelantadas incluyen:

- Seguimiento de los reportes diarios de incidentes y condiciones inseguras.
- Inspecciones en seguridad administrativas y gerenciales.
- Seguimiento al cumplimiento de los planes de capacitación
- Seguimiento de los planes de mejora para prevenir la accidentalidad.
- Seguimiento de a la implementación de Planes de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) por parte de los contratistas.
- Campañas de sensibilización comunitaria sobre riesgos asociados a las obras.

**12. Respecto a la presencia de vendedores informales:**

**a) ¿Qué análisis ha realizado la Empresa Metro sobre la posible concentración de vendedores informales alrededor de las columnas y estaciones del Metro elevado?**

**Respuesta:** En el año 2017, durante los estudios de factibilidad del proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, se suscribió un primer convenio entre la EMB y el Instituto para la Economía Social - IPES, con el objeto de realizar la caracterización y registro de los vendedores informales que ocupan el espacio público en el área de influencia del Proyecto Línea del Metro de Bogotá; y el diagnóstico y formulación del Plan Integral para Ocupantes del Espacio Público, en su componente de vendedores informales, en

cumplimiento de la Resolución No. 1023 de 2017 del Ministerio de Transporte, los estándares y lineamientos de la Banca Multilateral.

Posteriormente, la EMB y el IPES, celebraron el convenio interadministrativo 001 de 2023, cuyo objeto es *“Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para ejecutar el plan integral para ocupantes del espacio público (OEP) de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB Tramo 1, en su componente de vendedores informales”*.

Ahora bien, es preciso indicar que, de acuerdo con las funciones misionales establecidas al IPES de conformidad con el Acuerdo 005 de 2011, es dicha entidad la competente para: *“Definir, diseñar y ejecutar programas, en concordancia con los planes de desarrollo y las políticas trazadas por el Gobierno Distrital, dirigidos a otorgar alternativas para los sectores de la economía informal a través de la formación de capital humano, el acceso al crédito, la inserción en los mercados de bienes y servicios y la reubicación de las actividades comerciales o de servicios”*.

**b) ¿Existe una política, plan o protocolo de manejo concertado con otras entidades distritales (IDU, IPES, Secretaría de Gobierno) para prevenir o gestionar esta situación?**

**Respuesta:** La EMB y el IPES suscribieron el Convenio No. 001 de 2023 cuyo objeto es *“Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para ejecutar el plan integral de ocupantes de espacio público (OEP) de la Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1, en su componente de vendedores informales”*. Lo anterior, con miras a dar cumplimiento a la normatividad vigente, relocalizar a la población identificada, apoyar su formalización y prevenir impactos durante las obras y operación del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, en virtud a la competencia misional que le ha sido otorgada al IPES.

**c) ¿Cuál es el plan de inclusión de los actuales vendedores informales y formales alrededor de la obra en el momento de la operación del sistema?**

**Respuesta:** En lo que corresponde a vendedores informales, nos permitimos reiterar que, de acuerdo con las funciones misionales establecidas al IPES, de conformidad con el Acuerdo 005 de 2011, es dicha entidad la competente para: *“Definir, diseñar y ejecutar programas, en concordancia con los planes de desarrollo y las políticas trazadas por el Gobierno Distrital, dirigidos a otorgar alternativas para los sectores de la economía informal a través de la formación de capital humano, el acceso al crédito, la inserción en los mercados de bienes y servicios y la reubicación de las actividades comerciales o de servicios”*.

Así mismo, durante la etapa de operación se continuarán con las acciones de gestión social, la implementación de la estrategia “Metro te Acompaña” y el desarrollo de acciones de cultura alrededor del metro, con el fin de garantizar la apropiación y cuidado de los entornos del proyecto.



### **13. Frente a la población habitante de calle:**

#### **a) ¿Qué diagnósticos han realizado sobre la posible ocupación de espacios bajo las columnas o cerca de estaciones por población habitante de calle?**

**Respuesta:** La Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS) es la entidad que por competencia misional tiene a cargo de la atención a población en condición de habitabilidad de calle en Bogotá. La SDIS, es la encargada de la formulación de políticas públicas para la atención a esta población y con la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) realizan el proceso de censos y la identificación de las necesidades de esta población.

#### **b) ¿Como se está articulando la Empresa Metro con entidades como la Secretaría de Integración Social y la Secretaría de Seguridad para abordar esta situación de manera integral y con enfoque de derechos humanos?**

**Respuesta:** De acuerdo con lo informado anteriormente, desde la EMB se implementa la estrategia "Metro te Acompaña" que promueve la articulación interinstitucional con entidades del Distrito contando con la participación de la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia (SDSCJ) y la SDIS entre otras entidades, lo cual permite atender diferentes situaciones que inciden en las condiciones de los entornos del proyecto tales como: deficiencia en la iluminación, presencia de habitantes de calle y carreteros, manejo y recolección de residuos, manejo y control de vendedores ambulantes, ocupación indebida del espacio público y el acercamiento de oferta institucional del distrito a los comerciantes impactados por las obras, entre otros.

Estas acciones, se implementan a lo largo del corredor del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá y se monitorean a través de un equipo de seguimiento, que emite las alertas e informa si hay nuevos requerimientos de la comunidad, para coordinar su atención oportuna por parte de las entidades competentes.

### **14. Sobre los impactos estéticos y paisajísticos:**

#### **a) ¿Qué criterios de diseño se aplicaron para minimizar el impacto visual de las columnas y estructuras del Metro elevado?**

**Respuesta:** En el marco del Contrato de Concesión N°163 de 2019 del proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, se aplicaron los siguientes criterios de diseño para minimizar el impacto visual de las columnas y estructuras del Metro elevado:

- **Integración paisajística:** Se diseñaron zonas verdes arborizadas y césped debajo del viaducto, con especies de porte bajo, para reverdecer el entorno urbano y suavizar la presencia de la infraestructura.

- **Iluminación urbana:** Se instalarán luminarias en las franjas paisajísticas para mejorar la visibilidad, la seguridad y la percepción del entorno durante la noche.
- **Tratamiento estético de estructuras:** Las columnas tendrán un acabado liso y uniforme, con pintura anti-grafiti hasta una altura de 5 metros, lo que mejora su apariencia y facilita el mantenimiento.
- **Uso de viga en “U” de gran formato:** El viaducto se construirá con una viga en “U” de gran formato, lo que permite una estructura más esbelta, continua y visualmente limpia, reduciendo la percepción de fragmentación y mejorando la integración visual con el entorno urbano. Esta Viga en U, también ayuda a reducir el ruido.
- **Altura libre (gálibo) bajo el viaducto:** Se contará con un gálibo promedio de 14 metros, lo que permite el paso seguro de peatones, ciclistas y vehículos, y contribuye a una percepción de amplitud y apertura en el espacio público.
- **Apropiación del espacio público:** Se incorporaron ciclorrutas bidireccionales y nuevas estaciones de TransMilenio en el tramo de la Avenida Caracas, bajo el viaducto, para fomentar la apropiación ciudadana y mantener las calles activas.

Estas medidas, contempladas en los Apéndices Técnicos del contrato, buscan reducir el impacto visual del viaducto y promover una integración armónica con el paisaje urbano.

**b) ¿La Empresa Metro tiene prevista alguna estrategia de embellecimiento, integración paisajística o arte urbano en estas infraestructuras? Por favor adjunte los diseños y contratos a desarrollar.**

**Respuesta:** En el marco del Contrato de Concesión N°163 de 2019, se establece la obligación de realizar los diseños paisajísticos a lo largo de la L1MB los cuales deben contar con la aprobación Jardín Botánico de Bogotá (JBB). Dentro de los diseños paisajísticos, el Concesionario debe asegurar un mínimo de 5.000 individuos arbóreos dentro del diseño paisajístico del Proyecto con sesenta y nueve (69) especies nativas, las cuales fueron revisadas en conjunto con el JBB y harán parte de las especies utilizadas en las actividades de compensación de árboles.

Por otro lado, respecto al tema asociado a embellecimiento e integración paisajística, el Concesionario ML1, se encuentra realizando un piloto para realizar el revestimiento externo de las columnas a través de jardines verticales, lo cual tiene como fin permitir que se genere un entorno verde en las columnas del viaducto. Una vez verificado y analizado el resultado del piloto, se determinará los pasos a seguir para viabilizar su implementación.

#### **15. Respecto a los problemas de ruido:**

**a) ¿Qué estudios de impacto acústico se han realizado respecto al Metro elevado durante la construcción y operación del sistema?**

**Respuesta:** El Contrato de Concesión N°163 de 2019, a través del cual se ejecuta el Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, y sus Apéndices Técnicos, en especial el Apéndice Técnico 15 *"Gestión Ambiental y Seguridad y Salud en el Trabajo"* y el Apéndice Técnico 7 *"Especificaciones técnicas de diseño, fabricación y suministro de Material Rodante"*, determinan las normas, niveles y tipo de monitoreo de ruido y vibración que debe cumplir el Concesionario ML1 en todas las etapas del Proyecto, incluidas las de Operación y Mantenimiento, los cuales deben garantizar que no hayan afectaciones a los residentes aledaños a todo el trazado del sistema.

En cumplimiento de las especificaciones del Contrato de Concesión, el Concesionario ML1 ha elaborado los siguientes estudios:

## **1. Etapa preoperativa de la Línea 1 del Metro de Bogotá:**

- **Estudios de ruido ambiental:**
- **Línea base de ruido ambiental:** el Concesionario ML1, realizó un monitoreo de ruido ambiental en el área de influencia directa del proyecto, para establecer el comportamiento de los niveles de presión sonora antes del inicio de la fase de construcción del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá.
- **Monitoreo de ruido ambiental:** el Concesionario ML1, ha realizado campañas de monitoreo de ruido ambiental en la fase construcción del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, con el fin de estudiar el comportamiento de los niveles de presión sonora generados por las actividades constructivas dentro del área de influencia directa y establecer un comparativo entre la línea base y la normatividad vigente.
- **Estudios de vibraciones y ruido estructural:**
- **Línea base de vibraciones y ruido estructural:** el Concesionario ML1, realizó un monitoreo de vibraciones y ruido estructural en el área de influencia directa del proyecto, para establecer su comportamiento antes del inicio de la fase de construcción del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá.
- **Monitoreo de vibraciones y ruido estructural:** el Concesionario ML1, ha realizado campañas de monitoreo de vibraciones y ruido estructural en la fase construcción del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, con el fin de estudiar el comportamiento de estas dos variables generadas por las actividades constructivas dentro del área de influencia directa y establecer un comparativo entre la línea base y los estándares máximos definidos en la normatividad nacional y estándares internacionales adoptados por el proyecto.

## **2. Etapa de operación y mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Bogotá:**

- **Predicción de vibraciones y ruido estructural en fase de operación:** el Concesionario ML1, realizó un estudio para predecir el ruido del tráfico ferroviario y las actividades de

mantenimiento de los trenes a realizarse en el patio taller del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá.

- **Estudio de control de ruido del vehículo:** El Concesionario ML1, elaboró el estudio de control de ruido del material rodante del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá.

Adjunto a la presente respuesta en la [carpeta “P15 a\)”](#) el Informe de Vibraciones y Ruido Estructural-Línea Base, el Programa de Medición de la Línea Base-Ruido y Vibraciones y el Informe de Ruido Ambiental durante la Fase de construcción.

**b) ¿Qué medidas de mitigación están previstas para evitar afectaciones a las viviendas, colegios, hospitales y comercios cercanos?**

**Respuesta:** El PMAS determina los programas, medidas y acciones que debe implementar el concesionario para atender los impactos que se puedan generar con el Proyecto; en el siguiente enlace se puede consultar el PMAS y el alcance de los programas del componente socioeconómico establecidos contractualmente para prevenir y mitigar cada uno de los impactos que se generen.

<https://www.metrodebogota.gov.co/estudios-ambientales/estudios-ambientales-y-sociales>

El Contrato de Concesión N°163 de 2019, a través del cual se ejecuta el Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, y sus Apéndices Técnicos, en especial el Apéndice Técnico 15 “*Gestión Ambiental y Seguridad y Salud en el Trabajo*” y el Apéndice Técnico 7 “*Especificaciones técnicas de diseño, fabricación y suministro de Material Rodante*”, determinan las normas, niveles y tipo de monitoreo de ruido y vibración que debe cumplir el Concesionario ML1 en todas las etapas del proyecto, incluidas las de Operación y Mantenimiento, los cuales deben garantizar que no hayan afectaciones a los residentes aledaños a todo el trazado del sistema.

La EMB, con el acompañamiento de la Interventoría CSPLMB, seguirán realizando el seguimiento al cumplimiento de todas las medidas que el Concesionario ML1 debe implementar para reducir las posibles incomodidades que las comunidades puedan presentar por causa de la generación de ruido proveniente del proyecto.

Para más información, se anexan a la presente respuesta en la [carpeta “P15 b\)”](#) los Apéndices Técnicos 7 y 15 del Contrato de Concesión N°163 de 2019.

**16. Podrían compartir las lecciones aprendidas hasta ahora en términos de gestión de impactos sociales, ambientales y económicos de la obra del Metro?**

**Respuesta:**

- **Gestión de impactos ambientales:**

La gestión ambiental del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, es relevante para EMB debido a que las actividades constructivas que actualmente se desarrollan en la ciudad como también las actividades que se realizarán de operación y mantenimiento del sistema férreo deben garantizar un equilibrio con

los recursos naturales de la ciudad y garantizar su desarrollo sostenible. Por esta razón, desde la estructuración del proyecto, la EMB ha incluido fuertes estándares y lineamientos ambientales para que el Concesionario ML1 ejecute sus actividades contractuales en el marco de la normatividad ambiental nacional y local vigente y, las políticas y salvaguardas de la Banca Multilateral.

Es así como, la EMB reglamentó en el Contrato de Concesión N°163 de 2019, específicamente en el Apéndice Técnico No. 15 y su Anexo 1, todos los lineamientos para que el Concesionario ML1 elaborara los instrumentos ambientales necesarios para la gestión de los posibles impactos ambientales negativos derivados de las actividades constructivas del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá que actualmente se encuentran en implementación y en constante supervisión por parte de la EMB y la Interventoría CSPLMB. Hoy día, la gestión de los posibles impactos ambientales identificados por el Concesionario ML1 en sus instrumentos ha sido satisfactoria en la fase constructiva del proyecto, lo anterior se puede evidenciar con los resultados de las actividades de control y seguimiento efectuados por la autoridad ambiental competente, en las cuales no se han iniciado procesos administrativos ambientales en contra del proyecto. De acuerdo con lo anteriormente señalado, se puede afirmar que, al estructurar un proyecto de las dimensiones del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá con lineamientos fuertes, inclusive, adoptando altos estándares nacionales e internacional, se puede lograr un equilibrio entre el desarrollo de las obras requeridas con el entorno ambiental de la ciudad.

De otra parte, para el desarrollo del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, ha sido fundamental el promover la coordinación entre diferentes entidades del distrito para atender de manera oportuna situaciones que afecten las condiciones físicas, de movilidad y de seguridad en los entornos de obra y acercar la oferta institucional del distrito a los ciudadanos de la zona de influencia del proyecto. Esta articulación interinstitucional se realiza principalmente a través de la Estrategia “Metro te Acompaña”, la cual ha permitido coordinar acciones interinstitucionales para responder de manera eficiente a los requerimientos de los ciudadanos en materia de seguridad, limpieza de entornos, control a la ocupación indebida del espacio público, ofrecimiento de programas de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económicos (SDDE) a los comerciantes del corredor, entre otros. complemento de las medidas que realiza el Concesionario ML1. Esta articulación se realiza principalmente a través de la estrategia “Metro te Acompaña”, la cual ha permitido coordinar acciones interinstitucionales para responder de manera eficiente a los requerimientos de los ciudadanos en materia de seguridad, limpieza de entornos, control a la ocupación indebida del espacio público, ofrecimiento de programas de la SDDE a los comerciantes del corredor, entre otros.

***17. Que compromisos asume la Empresa Metro de Bogotá para fortalecer la articulación interinstitucional en la prevención de los problemas que podrían surgir con la entrada en operación del sistema?***

**Respuesta:** Durante la etapa de operación se continuarán con las acciones gestión social, la implementación de la estrategia “Metro te Acompaña” y el desarrollo de acciones de cultura alrededor del metro, con el fin de garantizar la apropiación y cuidado de los entornos del proyecto.

**18. Como se está garantizando que el Metro sea un proyecto que no solo transforme la movilidad, sino que también sea un proyecto socialmente inclusivo, ambientalmente sostenible y respetuoso con el entorno urbano?**

**Respuesta:** EL Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, incluyó los siguientes criterios de sostenibilidad ambiental que buscan hacer de este proyecto un sistema amigable con el medio ambiente:

➤ **Construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá:**

**1. Uso eficiente del recurso hídrico:**

**Patio Taller de la Línea 1 del Metro de Bogotá:**

En el Patio Taller, principal centro de mantenimiento de los trenes del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, el Concesionario Metro Línea 1 debe implementar en los diseños de las edificaciones del Patio Taller, las siguientes medidas para el uso eficiente del recurso hídrico:

- Zona de lavado automático de trenes: su área de lavado debe contar con un sistema de reciclado de agua independiente que debe estar conectado a la red de aguas residuales del Patio Taller.
- Planta de Tratamiento de Aguas Residuales: en el patio taller se deberá instalar, operar y mantener una Planta de tratamiento de Aguas residuales y un sistema de recirculación del agua residual generada en la operación del Patio taller.
- Sistema de recirculación y aprovechamiento de aguas lluvias: en el Patio Taller se deberá diseñar, operar y mantener un sistema de recirculación y aprovechamiento de aguas lluvias para ser reciclada y utilizada en actividades que no involucren agua potable, como sanitarios, sistema de riego de zonas verdes, entre otros.

**Estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá:**

En los diseños de las estaciones del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, el Concesionario ML1 debe incluir las siguientes medidas:

- Sistema de recolección de aguas lluvias: El Concesionario deberá incluir un sistema para la recolección de aguas lluvias como mínimo en los Edificios de Acceso Principal de las Estaciones, con el fin de ser usada en la recarga de sanitarios, riego de plantas y lavado de pisos y otras superficies.
- Dispositivos para el ahorro de agua: todas las llaves, sanitarios o duchas deben contar con dispositivos que promuevan el ahorro del agua.

**2. Uso eficiente de la energía:**

**Patio Taller del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá:**



- Se podrá implementar un sistema de generación de energía fotovoltaica, paneles solares, sobre la cubierta de todas las estaciones.
- El diseño de las edificaciones del Patio Taller deberá tener ventilación natural.

### **Estaciones del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá:**

- El sistema de iluminación de las estaciones debe implementar dispositivos LED u otra tecnología más eficiente.
- El sistema eléctrico de las escaleras mecánicas debe contar con sistemas de ahorro de energía
- El consumo eléctrico de todos los equipos de las estaciones deberá tener certificado de bajo consumo energético.
- Se podrá implementar un sistema de generación de energía fotovoltaica, paneles solares, sobre la cubierta de todas las estaciones.

### **3. Diseño sostenible:**

El Concesionario ML1, deberá vincularse al programa distrital de reconocimiento – Bogotá Construcción Sostenible, establecido por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA). Este programa otorga un reconocimiento a los proyectos que logren cumplir con los indicadores de diseño que buscan medir el nivel de implementación de las estrategias de Ecourbanismo y/o Construcción Sostenible definidas por la Autoridad Ambiental. Dentro de los ejes a evaluar por la autoridad ambiental se encuentran, entre otros:

- Disminuir el consumo de agua potable por implementación sistemas de alta eficiencia, sin comprometer el bienestar del usuario.
- Implementar tecnologías de aprovechamiento de fuentes no convencionales de energía, para disminución de consumo energético.
- Diseñar eficientemente las redes eléctricas e implementar tecnologías ahorradoras en los equipos integrados a ella, para disminuir el consumo energético de la edificación
- Implementar sistemas para tratamiento de aguas residuales producto de las actividades del proyecto, antes de servir a la red pública.

### **4. Diseño paisajístico**

En relación con el manejo silvicultural, en el marco del Contrato de Concesión N°163 de 2019, se establece dentro de las obligaciones para el Concesionario asegurar un mínimo de 5.000 individuos arbóreos dentro del diseño paisajístico del Proyecto con sesenta y nueve (69) especies nativas, las cuales fueron revisadas en conjunto con el Jardín Botánico de Bogotá (JBB) y harán parte de las especies utilizadas en las actividades de compensación de árboles.

### **5. Diseño urbano**

El Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, generará una revitalización urbana y contará con 1.348.106 m<sup>2</sup> de espacio público renovado, además de 94.856 m<sup>2</sup> de espacio público nuevo, los cuales serán destinados a áreas para andenes, separadores, parques y siembra de árboles.

### **Operación del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá:**

El Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, es concebido con altos estándares ambientales y eficiencia energética. El metro operará con trenes 100% eléctricos.

Por ser un sistema eléctrico se alimentará principalmente con fuentes de energía renovable o bajas en carbono, lo cual reduce significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en comparación con el transporte que usa combustibles fósiles. Esto contribuirá directamente a la reducción de la huella de carbono de la ciudad. Así como a la reducción de combustibles fósiles.

Se estima que cuando inicie la operación del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá en 2028 se dejarán de emitir cerca de 171.000 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

Esta descarbonización del transporte público permitirá ahorrar por lo menos 19 millones galones de combustibles fósiles al año, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire, teniendo en cuenta que se generará una reducción de contaminantes locales (NO<sub>2</sub> (dióxido de nitrógeno), CO (monóxido de carbono), SO<sub>2</sub> (dióxido de azufre), PM<sub>10</sub> (material particulado), PM<sub>2.5</sub> (material particulado)), lo cual ayudará a mejorar la calidad del aire de Bogotá, generando beneficios directos para la salud pública.

En resumen, el Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá será un sistema amigable con el ambiente generando entre otros, los siguientes beneficios ambientales:

- Trenes 100 % eléctricos.
- Se dejarán de utilizar 19 millones de galones de combustibles fósiles| cada año.
- Estaciones con ventilación e iluminación natural.
- Se reutilizará el agua lluvia.
- Trenes con tecnología de regeneración eléctrica y frenado silencioso.
- Implementación de iluminación LED en los trenes y estaciones.

De manera adicional, es preciso indicar que, el Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá se rige por las políticas públicas y lineamientos aplicables en materia de género y enfoque diferencial, promoviendo la igualdad, respeto e inclusión; Así las cosas, el PMAS contiene programas y acciones transversales al enfoque de género y diferencial que permiten garantizar la inclusión, salvaguarda derechos. De manera específica los programas que le apuntan a atender los temas de inclusión sociolaboral se tienen los siguientes:

- Programa de inclusión sociolaboral que promueve la contratación de mujeres según lineamientos establecidos en el Decreto Distrital No. 332 de 2020.

- El programa de manejo para el influjo laboral que tiene como propósito el desarrollo de una estrategia para evitar que la afluencia de trabajadores pueda conducir a impactos sociales negativos para mujeres y personas del sector LGTBI+ con acciones tales como:
  - La formulación e implementación de un protocolo para garantizar entornos seguros para mujeres y personas LGTBI+.
  - Implementación de una política de cooperación con las autoridades policiales en la investigación de quejas por motivos de violencia de género y acoso sexual, en cada una de las etapas y fases del proyecto.
  - Desarrollo de un programa de sensibilización para abordar el riesgo de violencia de género en línea con el protocolo de prevención, protección y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio de transporte público en Bogotá.
  - La conformación de un comité zonal de mujeres y personas LGTBI+, para promover su participación, seguimiento y control en el desarrollo del Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá.

**19. Cuál es el nivel de avance de la segunda y tercera línea del metro de Bogotá? Por favor detalle las etapas para cada línea, nivel de avance y tiempos establecidos para cada una.**

**Respuesta:**

**Línea 2 del Metro de Bogotá - L2MB**

Actualmente se adelanta el proceso de selección No. GIPPF-LPI-001-2023, que corresponde a una Licitación Pública Internacional cuyo objeto es *“Contrato para el otorgamiento de una concesión (financiación, diseños, ejecución de obras, operación y mantenimiento, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento de material rodante y sistemas metro-ferroviario) para la ejecución de la Línea 2 del Metro de Bogotá”*; conforme con los documentos del proceso y que se encuentran publicados en el SECOP, específicamente la Adenda 7, cronograma actual, se tiene prevista la recepción de ofertas para el 20 de agosto de 2025.

\*\*\* ESPACIO EN BLANCO \*\*\*

Fecha	Actividad	Lugar
18/10/2023	Publicación de los Documentos de la LPI.	SECOP II
15/12/2023	Primera Fecha de recepción de solicitudes de aclaración a los Documentos de la LPI.	<a href="mailto:procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co">procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co</a>
19/04/2024	Publicación de las respuestas de la Primera Fecha de solicitudes de aclaración a los documentos de la LPI.	SECOP II
15/05/2024	Segunda fecha máxima de recepción de solicitudes de aclaración a los Documentos de la LPI	<a href="mailto:procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co">procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co</a>
14/06/2024	Publicación de las respuestas de la segunda fecha de solicitudes de aclaración a los Documentos de la LPI	SECOP II
03/03/2025	Tercera fecha máxima de recepción de solicitudes de aclaración a los Documentos de la LPI.	<a href="mailto:procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co">procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co</a>
11/04/2025	Publicación de las respuestas de la tercera fecha de solicitudes de aclaración a los Documentos de la LPI	SECOP II
19/05/2025	Fecha máxima para solicitar autorización para modificar la composición de la APCA.	<a href="mailto:procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co">procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co</a>
20/08/2025 10:00 am	Recepción de Ofertas de la LPI.	Metro de Bogotá S.A. Carrera 9 No. 76-49 Piso 4
20/10/2025	A cada Oferente se le notificará el resultado del puntaje de la evaluación de su Oferta Técnica (IAO 35.1 & IAO 35.2).	A cada Oferente el resultado de su evaluación a través de <a href="mailto:procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co">procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co</a>
24/10/2025 10:00am	Apertura de la Oferta Económica	Metro de Bogotá S.A. Carrera 9 No. 76-49 Piso 4
10/12/2025	El Contratante transmitirá a todos los Oferentes la Notificación de Intención de Adjudicar (NIA) del Contrato al Oferente seleccionado junto con el inicio del plazo suspensivo (IAO 48).	A cada Oferente a través de <a href="mailto:procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co">procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co</a> .
Finalizado el plazo suspensivo	El Contratante notificará al Oferente seleccionado, por escrito, que su Oferta ha sido aceptada	Al Oferente seleccionado a través de <a href="mailto:procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co">procesoseleccionL2MB@metrodebogota.gov.co</a> .

Fecha	Actividad	Lugar
Dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la fecha de transmisión de la Carta de Aceptación	Publicación de la notificación de la adjudicación	SECOP II

### **Línea 3 del Metro de Bogotá - L3MB**

Informamos que la Alcaldía de Bogotá D.C., la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía de Soacha, la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca, y la Empresa Metro de Bogotá S.A., el 17 de julio de 2024 suscribieron el Convenio Marco Interadministrativo No. 125 de 2024 cuyo objeto es: *“AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y ECONÓMICOS PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA EXPANSIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROFERROVIARIO EN EL DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ Y EN EL MUNICIPIO DE SOACHA, ENFOCADOS EN LA ESTRUCTURACIÓN, CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN, EN EL MARCO DE LAS MISIONES, FUNCIONES Y FINES INSTITUCIONALES”*. Se trata de un documento que establece las pautas para el avance integral de la expansión del sistema Metro entre el Distrito y el municipio de Soacha.

Dicho lo anterior, el 27 de diciembre de 2024 se celebró el Contrato Interadministrativo 198 de 2024 entre la Gobernación de Cundinamarca, la Agencia Regional de Movilidad, la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca, la empresa Metro de Bogotá S.A., y la Financiera de Desarrollo Nacional S.A. cuyo objeto es *“Elaborar los estudios y análisis para definir la red ferroviaria de pasajeros de la Región Metropolitana Bogotá D.C. – Cundinamarca, priorizando el proyecto de la línea 3 del metro, además de realizar estudios y actividades específicas a nivel de factibilidad que permitan tramitar la cofinanciación del proyecto (el “Proyecto”); que cuenta con un plazo de treinta y seis (36) meses y actualmente, se encuentra en ejecución, específicamente en los entregables correspondientes al Plan de Gestión de Proyecto y a la Formulación y evaluación de las redes de transporte público masivo urbano-regional en modo férreo.*

**20. La Empresa Metro de Bogotá puede remitir la ruta crítica actualizada del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) en formato exportable desde el software Primavera P6, incluyendo la desagregación por hitos, actividades y subactividades, tal como permite esta herramienta? Se solicita además que dicha información contenga la duración estimada, fecha de inicio y terminación proyectada para cada ítem, así como las relaciones de precedencia entre actividades, con el fin de hacer seguimiento técnico a la programación contractual vigente del proyecto.**

**Respuesta:** El Contrato de Concesión N°163 de 2019, no contempla el parámetro de “Ruta Crítica” en su Apéndice Técnico “Gestión de las Fases Previa, de Construcción, de Pruebas, Certificación y Puesta en marcha”. La evaluación y el seguimiento de la ejecución del Proyecto se hace por componentes, utilizando la herramienta Primavera P6, establecida en el Apéndice Técnico 3 del Contrato de Concesión, que define una senda de ejecución entre el programado temprano y el programado tardío y esta diferencia se asocia con las holguras del Proyecto.

No obstante, es importante señalar que, proyectos como la Línea 1 del Metro de Bogotá, los cuales están conformados por diferentes componentes, poseen interfases complejas que determinan la interacción entre ellos. Por lo anterior, todos los componentes establecidos en el Contrato de Concesión, definidos como: patio talleres, viaducto, estaciones metro, estructuras complementarias, malla vial y espacio público, material rodante, sistemas y equipos son requeridos para el cumplimiento de la fase de construcción y la puesta en marcha del Proyecto prevista para marzo del 2028.

Para el seguimiento de los componentes, en el Contrato de Concesión N°163 de 2019, se definieron márgenes de desviación permisibles y los trimestres de evaluación. Teniendo en cuenta que, al corte de 31 de marzo, los componentes se encontraban dentro de estos márgenes, no hubo lugar a presentar planes de acción por parte del Concesionario. No obstante, lo anterior no limita a que tanto la EMB como la Interventoría en su seguimiento detallado del Proyecto exija incrementar los rendimientos por componente para corregir la desviación presentada en algunos de ellos.

Adicionalmente, el Contrato de Concesión define en su Apéndice Técnico 17, Capítulo VII “Hitos” contractuales y fechas máximas para su cumplimiento, a los cuales la EMB y la Interventoría realizan un seguimiento continuo generando los avisos y alertas necesarias para garantizar su debido cumplimiento. A continuación, se relacionan los hitos que se han cumplido a la fecha:

HITO	FECHA CONTRACTUAL AT 17	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



HITO	FECHA CONTRACTUAL AT 17	ESTADO
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

**21. Teniendo en cuenta que la Empresa Metro de Bogotá ha venido cumpliendo con los giros pactados al Concesionario Metro Línea S.A.S., solicitamos un informe detallado sobre los problemas que se han generado en la cadena de pagos, especialmente en lo referente a los subcontratistas y sub-subcontratistas. En particular, se requiere:**

- a) **Descripción completa de la cadena de pagos:** Desde el giro por parte de la Empresa Metro al concesionario, el pago a los principales subcontratistas y posteriormente a las empresas más pequeñas que prestan servicios especializados o mano de obra.
- a) **Relación de subcontratistas y sub-subcontratistas con demoras en pagos:** Identifique las empresas que han reportado o evidenciado demoras en los pagos, especificando el monto adeudado, el tiempo de mora y las causas identificadas para dichos incumplimientos.
- b) **Acciones de supervisión y control ejercidas por la Empresa Metro:** Detalle las medidas adoptadas por la Empresa Metro de Bogotá para prevenir o mitigar los incumplimientos en los pagos dentro de la cadena de contratación, así como los requerimientos o llamados de atención realizados al concesionario y a sus subcontratistas en razón de esta situación.
- c) **Mecanismos de seguimiento y exigibilidad contractual:** Informe si existen cláusulas o procedimientos contractuales que permitan a la Empresa Metro exigir el cumplimiento efectivo y oportuno de los pagos a lo largo de toda la cadena contractual, así como si se han activado.
- d) **Afectaciones reportadas y plan de contingencia:** Indique si la Empresa Metro ha recibido reportes formales por parte de las empresas afectadas y si ha implementado algún plan de contingencia, mesa de trabajo o canal de atención para resolver este tipo de conflictos laborales y contractuales dentro del proyecto.

**Respuesta:** En lo que corresponde a pagos, es preciso indicar que, de acuerdo con el Contrato de Concesión N°163 de 2019, Sección 20.1(b) los trabajadores del Concesionario, sus subcontratistas o proveedores, no tienen relación laboral con la EMB; por lo tanto, la atención de las afectaciones laborales que se puedan presentar del personal vinculado al Proyecto, contratistas o subcontratistas, son atendidas directamente por el Concesionario.

Lo anterior se encuentra conforme con la Sección 20.1(c) del Contrato, según la cual: “correrá por cuenta del Concesionario el pago de los salarios, sueldos, prestaciones sociales legales o extralegales,

*aportes parafiscales de todos los trabajadores vinculados por éste para el cumplimiento del objeto del Contrato y será suya **cualquier responsabilidad por el pasivo laboral. Para tal efecto, el Concesionario deberá cumplir estrictamente cualesquiera normas legales y convencionales aplicables y la EMB no tendrá responsabilidad alguna por tales conceptos (...)***” negrilla fuera de texto.

**22. Con base en la información oficial remitida hasta la fecha y teniendo en cuenta que el presupuesto actualizado del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá asciende a 22,33 billones de pesos, de los cuales la ejecución financiera a corte del 28 de febrero de 2025 apenas alcanza el 21,71 % (\$3,6 billones), y considerando que gran parte del sobrecosto del proyecto respecto a la estimación inicial de 2017 (que era de \$15 billones) ha sido asumido por el Distrito Capital a través de vigencias futuras, sírvase detallar, desagregar y cuantificar con precisión cuales son los costos reales, directos e indirectos que ha asumido o asumirá la ciudadanía bogotana, incluyendo pero sin limitarse a:**

**A) Los aportes distritales al CAPEX total del proyecto, discriminados por componente (infraestructura, predios, sistemas, interventoría, gestión social y ambiental, etc)**

**Respuesta:** Es preciso indicar que el proyecto no ha tenido sobrecostos respecto a la estimación inicial y la EMB manifiesta que en los pronunciamientos realizados en la pregunta 22 no corresponden a la realidad de la ejecución de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

El Costo total del proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá es de \$22.3 billones constantes de diciembre de 2017, dentro de los cuales se estima el CAPEX del proyecto PLMB en un valor de \$12.94 billones de pesos constantes de diciembre de 2017 y \$9.38 billones de pesos constantes de 2017 relacionados con sus costos financieros. Como se presenta en el cuadro de la respuesta No. 3.

**B) Los costos de reubicación, afectación comercial, compensaciones sociales o programas de mitigación dirigidos a comerciantes y residentes afectados por las obras, detallando los montos ejecutados y proyectados.**

**Respuesta:** En cuanto al proceso de adquisición predial, se informa que, en el marco de la implementación del Plan de Reasentamiento y sus factores de reconocimientos económicos (Anexo II de la Resolución 190 de 2021), el valor ya compensado a las unidades sociales económicas a corte 31 de mayo de 2025 asciende a \$9.564.760.510 que se encuentra incluido dentro de los costos de adquisición predial que se muestran en el cuadro de la respuesta No. 3

Referente a los programas de mitigación dirigido a comerciantes y residentes afectados por las obras, el literal d) de la respuesta No. 5 hace una descripción de las actividades que se realizan por parte del Concesionario ML1 en cumplimiento del PMAS y del programa Metro de Acompaña.

- C) Las afectaciones indirectas al presupuesto distrital derivadas del uso de recursos que, en ausencia del proyecto, podrían haberse destinado a inversión social en otras áreas prioritarias (educación, salud, vivienda, etc)**

**Respuesta:** De conformidad con lo establecido en el Decreto 438 de 2019 artículo 24 “*respuesta a proposiciones*”, la Empresa Metro de Bogotá informa que el tema relacionado en el interrogante planteado no es de competencia de la entidad. Lo anterior, con el fin de que sea la respectiva Comisión del Concejo de Bogotá, quien determine el sujeto objeto del Control Político.

- D) Las previsiones presupuestales futuras para atender posibles demandas o litigios contractuales por parte de subcontratistas o terceros afectados, así como los costos asociados a la defensa judicial del Distrito.**

**Respuesta:** En la actualidad, la EMB no ha sido demandada ni hace parte de “*litigios contractuales por parte de subcontratistas*”, por lo que, no existe hecho generador que dé lugar a valorar, cuantificar y efectuar la debida provisión contable y presupuestal como pasivo contingente.

Adicionalmente, de conformidad con la Sección 6.1(h) del Contrato de Concesión No. 163 de 2019, el Concesionario es el responsable frente a la EMB por la ejecución de la totalidad de las obligaciones contenidas en el Contrato, incluyendo, pero sin limitarse, a aquellas que ejecuten los Contratistas y sus respectivos subcontratistas, y **deberá mantener indemne a la EMB por incumplimientos y demandas de los Contratistas y subcontratistas.**

Ahora bien, en cuanto a “*demandas o litigios contractuales por parte de (...) terceros afectados*”, en la actualidad, la EMB comparece como parte demandada dentro de dos (2) procesos judiciales en los cuales los accionantes solicitan que se declare la responsabilidad administrativa y patrimonial por los presuntos daños ocasionados por el cierre de la Avenida Calle 72; uno de ellos fallado en primera instancia, negando todas las pretensiones de la demanda.

Finalmente, en cuanto a “*los costos asociados a la defensa judicial del Distrito*”, se precisa que, la EMB como empresa industrial y comercial del Estado, cuenta con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal y patrimonio propio, por lo tanto, la defensa de sus intereses se realiza de manera directa a través de su propio cuerpo de abogados, sin que sea necesario asociar estos costos de defensa con el Distrito.

- E) Los costos en términos de pérdida de valor del suelo urbano en sectores deprimidos por las obras, y los impactos económicos no compensados derivados de la fragmentación del tejido comercial, patrimonial y barrial en zonas de influencia del trazado.**

**Respuesta:** Los proyectos de infraestructura de transporte masivo permiten aumentar la accesibilidad de las personas a bienes y servicios, así como a lugares y trabajo, con menores tiempos y costos de desplazamiento, contribuyendo de manera directa al aumento de su bienestar social. De este modo, se espera una cualificación de los entornos asociados al transporte por medio de metodologías como las del Desarrollo Orientado al Transporte – DOT. En todo caso, se resalta que los cambios en el valor del suelo urbano dependen del marco regulatorio y la dinámica del mercado inmobiliario.

En este orden de ideas, vale la pena señalar que existen estudios académicos publicados sobre el impacto de la Línea 1 del Metro de Bogotá. En particular, el estudio de Cárdenas, Gallego, & Urrutia publicado en el 2023 (<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.100941>), identificó que los apartamentos y casas que se ubican en un radio de un (1) km de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá han presentado incrementos de 10,5% y 6,5% en las ofertas de venta de este tipo de inmuebles, respectivamente, desde el 2019, año en que se firmó el contrato de concesión del proyecto. Este estudio indica que en la fase en la que se encuentra el proyecto ya se presentan efectos anticipatorios positivos.

De igual forma, el estudio realizado por la Universidad de los Andes publicado en febrero de este año (<https://jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/2593>), que identifica los efectos de anticipación del proyecto metro en la dinámica inmobiliaria en Bogotá encuentra un efecto positivo en el área a lo largo del corredor de la Línea 1 del Metro de Bogotá, donde se identifican aumentos en el valor por metro cuadrado de los precios de vivienda nueva ubicados alrededor de las estaciones de la línea 1, a 5, 10, 15 y 20 minutos de caminata.

En este contexto, los estudios disponibles no reportan pérdida de valor del suelo urbano en las zonas de influencia del trazado. Por el contrario, los hallazgos permiten anticipar una revalorización progresiva del entorno urbano, impulsada por la transformación del espacio público y la mejora en la conectividad con la implementación del proyecto.

Ahora bien, la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá no solo implica la construcción del viaducto y las estaciones para un sistema metro ferroviario, sino el desarrollo de un sistema de transporte público multimodal, que reducirá los tiempos de viaje y aumentará la capacidad de transporte de pasajeros, beneficiando directamente a 9 localidades.

El sistema de la Línea 1 del Metro de Bogotá mejorará la malla vial, adecuará separadores, modernizará los andenes y el paisajismo a lo largo de todo el recorrido de la línea, impulsando, entre otros, los siguientes aspectos:

- Priorización de peatones y ciclistas con el diseño de rutas que motivarán a los usuarios a combinar viajes sostenibles y multimodales en lo que se ha denominado un “trayecto caminable”. La Línea 1 del Metro contempla cerca de 10.000 ciclo parqueaderos y 22,3 km de nueva ciclo infraestructura.
- Generación de una revitalización urbana, contando con 1.348.106 m<sup>2</sup> de espacio público renovado y 94.856 m<sup>2</sup> de espacio público nuevo, destinados a áreas para andenes, separadores, parques y siembra de árboles.
- Generación de actividades que incentiven el buen uso y apropiación del espacio público a lo largo del viaducto, como lo son recorridos de ciclorruta, la ubicación de puntos de comercio organizado, módulos de bibliotecas, espacios para exposiciones culturales, bio- saludables como los gimnasios al aire libre, entre otras.
- En relación con el manejo silvicultural, la Línea 1 del Metro compensará, como mínimo 5.000 árboles, dentro del diseño paisajístico del proyecto, con 69 especies nativas, las cuales fueron revisadas en conjunto con el Jardín Botánico de Bogotá (JBB) y harán parte de las especies utilizadas en las actividades de compensación arbórea.

Finalmente, y de cara a la integración del Metro con el entorno urbano, en el marco del Plan Distrital de Desarrollo (PDD), se estipuló la puesta en marcha del programa “*Estrategias de conservación de espacio público en líneas de metro*”, el cual determina que la empresa Metro de Bogotá S.A. incentivará estrategias de conservación del espacio público en las áreas de influencia de las líneas del metro, y de las estaciones de los sistemas metroferroviario. Esta dinámica generada por la infraestructura contribuirá a mejorar las condiciones comerciales, urbanísticas y patrimoniales en el área de influencia del metro a lo largo del trazado.

***23. El Gobierno Nacional, a través de dicho Ministerio de Transporte, ha enviado una solicitud formal a la Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá para que se rediseñe integralmente el componente urbanístico del proyecto, con el fin de corregir impactos urbanísticos, sociales, patrimoniales y de movilidad identificados tanto por esa cartera como por la ciudadanía, sírvase informar:***

- A) La Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá ha recibido dicha solicitud formal de rediseño urbano? En caso afirmativo, remita copia de la comunicación y actas donde conste su recepción, análisis y/o difusión.***
- B) Que decisiones ha adoptado la Empresa Metro de Bogotá frente a esta solicitud del Ministerio de Transporte?***
- C) Se ha ordenado o considerado iniciar un proceso de rediseño técnico del componente urbanístico del viaducto, estaciones y espacio público del proyecto? En caso afirmativo, remita cronograma, responsables, alcance y fuentes presupuestales de dicho rediseño.***
- D) Cuál ha sido la respuesta de la Empresa Metro de Bogotá a los reparos formulados por el Ministerio de Transporte, en términos de impactos no mitigados y errores de diseño estructural, funcional o urbano***

**\*\* ESPACIO EN BLANCO \*\***

**E) Como se garantizará la Empresa Metro de Bogotá la participación ciudadana incidente y el cumplimiento del Plan Especial de Manejo y Protección de Teusaquillo en cualquier rediseño del componente urbano del proyecto?**

**Respuesta:** Adjunto a la presente respuesta, con radicado EXTS25-0002136 del 16 de mayo de 2025, se remite la comunicación con asunto ["Respuesta a su solicitud "Gestión integral de impactos PLMB"](#), remitida a la Ministra de Transporte, Dra. María Fernanda Rojas Mantilla, en atención a la petición remitida a la Junta Directiva de la EMB el 5 de mayo de los corrientes.

Como se precisó en la comunicación en cita, los Estudios y Diseños de Urbanismo, al igual que los de las demás disciplinas, fueron desarrollados en cumplimiento de las Especificaciones Técnicas establecidas en el Contrato de Concesión 163 de 2019 y sus Apéndices Técnicos, y a la fecha cuentan con la No Objeción por parte de la Interventoría del Proyecto.

En relación con la protección del patrimonio cultural (mueble e inmueble) localizado en el límite de intervención a lo largo de la avenida Caracas ha requerido desde el inicio de la estructuración del proyecto de Línea 1 del Metro de Bogotá, la articulación con los instrumentos de protección, conservación y manejo del patrimonio cultural distrital y nacional vigentes. Para lo anterior se establecieron mesas de trabajo con el Concesionario, la comunidad y las entidades encargadas del patrimonio distrital y nacional, tales como el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Ministerio de Las Culturas, las Artes y Los Saberes, entre otros.

Así mismo y para garantizar que los diseños y la construcción de la L1MB cumplan con las disposiciones establecidas para la conservación del patrimonio cultural declarado desde los ámbitos distrital y nacional, en armonía con la Ley General de Cultura y los decretos y actos administrativos que la reglamentan, modifican y/o complementan, tales como los Planes Especiales de Manejo y Protección, el Apéndice Técnico 4, sección 2, Urbanismo, numeral 2.5.1. Patrimonio, que forma parte integral del Contrato de Concesión No 163 de 2019 para el diseño y construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá, establece los siguientes requisitos:

**Protección del patrimonio cultural declarado desde del ámbito nacional:**

*"Dado que la relación de la PLMB con los Bienes de Interés Cultural de ámbito Nacional es definida por la Zona de influencia, expuesta en su resolución, o por los parámetros dados en la Resolución 1359 de 2013, en donde se define una zona de influencia (...) "comprendida por 100 metros lineales contados a partir de la finalización del área afectada (Bien), por cada una de sus fachadas, que se extenderán 100 metros en cada uno de los extremos de cada lado para cubrir homogéneamente las esquinas, hasta formar un polígono, y toma predios completos en los casos en que estos se vean afectados parcialmente:...", (...)*

*El Concesionario deberá realizar la articulación de la propuesta con lo dispuesto en la normativa vigente, así como la respectiva gestión ante el Ministerio de Cultura, para que los Estudios y Diseños sean aprobados por dicha institución. Asimismo, todas las propuestas de intervención deberán proteger las características patrimoniales de cada uno de los bienes.*



*El Concesionario deberá articular el diseño de espacio público con los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) que se encuentran en el área de influencia. “*

**Protección del patrimonio cultural declarado desde del ámbito distrital:**

*“Teniendo en cuenta que la PLMB interviene espacio público se evidencian las siguientes afectaciones sobre Sectores declarados de Interés Cultural:*

Teusaquillo

*Sagrado Corazón*

*Chapinero, Quinta Camacho*

*Unidad Residencial Hans Drews Arango*

*El Concesionario deberá realizar las gestiones correspondientes para la obtención de las Licencias y Permisos, así como para la ejecución de las modificaciones requeridas por las Autoridades Gubernamentales para las intervenciones que se vayan a realizar sobre los SIC.*

*Dentro de la propuesta de urbanismo de la PLMB, se deberá analizar de manera integral los sectores, debido a que dicha propuesta de intervención deberá responder a la morfología original de los sectores, la homogeneidad de la materialidad y la conservación de los elementos que dan testimonio de los criterios por lo que se declaró el sector como BIC.*

*Asimismo, esta propuesta deberá contemplar acciones de mitigación de impactos del paisaje urbano y de integración al sistema general de espacio público, desde la valoración del trazado urbano, las dinámicas en términos de uso del suelo, los flujos peatonales y las nuevas cargas que estos espacios van a tener por el desarrollo del Proyecto.*

*Por otra parte, si lo exige el caso de análisis, la propuesta deberá estar basada en una valoración patrimonial, la cual se especifica en el Decreto 1080 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Cultura”.*

De esta manera, los diseños elaborados por el concesionario Metro Línea 1 S.A.S., en los componentes de urbanismo, paisajismo, estaciones, BRT y viaducto, cumplen con las determinantes establecidas en los instrumentos y las normativas vigentes, tal como consta en los expedientes radicados y/o aprobados hasta la fecha ante las entidades competentes.

De otra parte, la Empresa Metro de Bogotá le ha dado prioridad a atender todas las inquietudes de la comunidad relacionadas con los estudios y diseños y a la construcción de la L1MB en el tramo 5, sector de Teusaquillo, para lo cual ha dado respuesta oportuna a la totalidad de requerimientos solicitados ante la entidad y ha atendido las citaciones convocadas por el IDPC, ML1 y JAL Teusaquillo. En este marco, participa actualmente y de manera regular en la *Mesa de Trabajo Metro-Corpobienes*, espacio interinstitucional y participativo convocado por la Dirección de Convivencia y Dialogo Social de la Secretaría Distrital de Gobierno para atender, gestionar y resolver de manera articulada las inquietudes, quejas y reclamos de los habitantes del sector de Teusaquillo relacionadas con las obras de L1MB, tal como se reporta en las [actas de las sesiones](#) del 24 de febrero de 2025, 20 de marzo de 2025, 10 de abril de 2025 y 20 de mayo de 2025 que se adjuntan.

**24. *Sírvase informar cuales son las estrategias que se tienen para promover el uso intermodal y multimodal de la bicicleta como modo de transporte complementario al metro de Bogotá, y como se espera que estas estrategias impacten en lograr uno de los objetivos primarios de la movilidad activa sostenible de la ciudad, que es mas viajes diarios en bicicleta.***

**Respuesta:** El proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá se basa en el modelo de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), que prioriza al peatón y al ciclista mediante un diseño urbano que facilita trayectos caminables, seguros y agradables dentro de un radio de 800 metros alrededor de las estaciones.

Como parte de las estrategias para promover el uso intermodal y multimodal de la bicicleta como modo de transporte complementario al Metro, el Proyecto contempla la implementación de infraestructura ciclista a lo largo del corredor principal, incluyendo:

- 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.
- 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 Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y TransMilenio S.A. (TMSA).

Como resultado, el Proyecto contempla la construcción de aproximadamente 13,6 km de ciclorruta y 8,7 km de ciclo bandas, lo cual representa un aporte significativo a la mejora de la conectividad para los usuarios del sistema Metro y del componente troncal de TransMilenio (TMSA) en sus trayectos de última milla, garantizando un recorrido continuo, seguro y eficiente a lo largo del corredor principal del Proyecto.

**25. *Sírvase informar que infraestructura específica se implementara o se planea implementar para facilitar la integración modal entre el metro y la bicicleta, como ciclorrutas, parqueaderos para bicicletas, rampas de acceso para bicicletas, sistemas de bicicletas compartidas, entre otras.***

**Respuesta:** El Proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá contempla la implementación de infraestructura para ciclousuarios tanto en el espacio público como en las estaciones, tal como se indicó en la respuesta al punto anterior.

En particular, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión N°163 de 2019, Apéndice Técnico 6 “Especificaciones técnicas de diseño y construcción de obras arquitectónicas e instalaciones de edificaciones”, Sección 1.1 - “Arquitectura Estaciones Metro”, Numeral 2.5.6 “Ciclo-parqueaderos”, se prevé la incorporación de los siguientes elementos con el objetivo de facilitar la integración modal con la bicicleta:

- Ciclo-parqueaderos ubicados en el nivel sótano en estaciones descentralizadas y en el nivel de acceso en estaciones tipo mezanine.
- Rampas de acceso desde el paso urbano hacia los ciclo-parqueaderos en el nivel sótano.

- Espacio mínimo de 200 m<sup>2</sup> en estaciones descentralizadas para la carga de bicicletas, patinetas y otros medios eléctricos de movilidad inteligente (excepto automóviles).
- Al menos el 10% de los cupos de parqueo con sistema asistido.
- Acceso de los usuarios en bicicleta mediante barreras de control.
- Por contrato se deben construir 9.750 cupos de ciclo-parqueaderos distribuidos en las 16 estaciones.

Se precisa que, dentro del alcance del Contrato de Concesión, no se contempla la implementación de sistemas de bicicletas compartidas.

**26. *Sírvase informar si dentro de la operación se ha contemplado la implementación de vagones exclusivos o que permitan el ingreso de bicicletas, esto en el marco de la promoción y uso de la bicicleta bajo esquema intermodal o multimodal.***

**Respuesta:** El Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, prevé la implementación a gran escala de infraestructura asociada al uso de la bicicleta en las estaciones, lo cual permite fomentar que el ciclo de viaje se realice mediante modos de transporte sostenible, propendiendo por la integración intermodal del metro con la bicicleta. La Línea 1 del Metro de Bogotá ofrecerá 19 km de ciclorruta y 9.750 cupos de parqueadero para bicicletas, distribuidos entre todas las estaciones del sistema.

En la siguiente tabla se presenta la información correspondiente a cada una de las estaciones que hacen parte de la Línea 1 del Metro de Bogotá, en relación con su tipología, tipo interconexión con el sistema TransMilenio y capacidad de cicloparqueaderos prevista.

No.	Ubicación de Estación	Tipología estación	Tipo de conexión con TransMilenio	Capacidad ciclo-parqueaderos
1	Carrera 96	Mezanine	Sin conexión	1.000
2	Portal de las Américas	Mezanine	Directa	1.250
3	Carrera 80	Descentralizada	Sin conexión	750
4	Calle 42 Sur	Descentralizada	Sin conexión	750
5	Kennedy	Descentralizada	Sin conexión	750
6	Av. Boyacá	Mezanine	Proximidad	500
7	Av. 68	Especial	Directa	500
8	Carrera. 50	Mezanine	Sin conexión	500
9	NQS	Descentralizada	Directa	250
10	Nariño	Descentralizada	Sin conexión	750
11	Calle 1ª	Descentralizada	Directa	250
12	Calle 10	Descentralizada	Directa	250
13	Calle 26	Descentralizada	Proximidad	500
14	Calle 45	Descentralizada	Directa	500
15	Calle 63	Descentralizada	Directa	500
16	Calle 72	Descentralizada	Directa	750

Respecto al manejo de las bicicletas dentro del sistema, no se tiene una consideración distinta a la existente para los medios de transporte masivo de la ciudad, incluida en el Manual del Usuario del Sistema Transmilenio-, que indica que *“Está prohibido subir y llevar la bicicleta en los buses del sistema, con excepción de las bicicletas plegables”*.

**27. *Sírvase informar como se esta trabajando para garantizar la seguridad de los ciclistas que utilizan el metro como parte de su viaje multimodal, especialmente en términos de acceso a las estaciones y conexión con otros modos de transporte.***

**Respuesta:** Adicional a lo ya indicado en las respuestas a los puntos N°24 y 25, se destaca que las ciclorrutas y ciclo bandas han sido diseñadas de manera segregada, con franjas de protección, iluminación, señalización y pavimento adecuado, lo cual contribuye a la seguridad vial de los ciclistas. Asimismo, se garantizará la continuidad de la conexión mediante la implementación de cruces seguros y semaforizados, que faciliten el acceso a las estaciones y su integración con la ciclo infraestructura existente en la ciudad.

En cuanto a la conexión con otros modos de transporte, el proyecto contempla la implementación de interconexiones entre el sistema Metro y el sistema BRT (TransMilenio), facilitando la transferencia entre modos de transporte masivo. Así mismo, los ciclistas podrán estacionar sus bicicletas en las estaciones, utilizando los ciclo-parqueaderos habilitados, lo cual apoya la estrategia de última milla y promueve una movilidad intermodal eficiente y sostenible.

**28. *Sírvase informar que porcentaje del presupuesto destinado a proyectos de movilidad activa y sostenible en Bogotá, incluyendo desde la empresa metro, se ha asignado a iniciativas que promueven el uso de la bicicleta en el marco de la intermodalidad y la multimodalidad con el futuro metro, y como se justifica esta distribución de recursos.***

**Respuesta:** De conformidad con lo establecido en el Decreto 438 de 2019 artículo 24 *“respuesta a proposiciones”*, la Empresa Metro de Bogotá informa que el tema relacionado en el interrogante planteado no es de competencia de la entidad. Lo anterior, con el fin de que sea la respectiva Comisión del Concejo de Bogotá, quien determine el sujeto objeto del Control Político.

**29. *Sírvase informar cual sería la propuesta técnica y operativa para que una persona con su bicicleta pueda hacer transbordo entre la estación elevada de la calle 72 y la estación siguiente de la segunda línea de metro subterránea a Suba.***

**Respuesta:** A la fecha no se tiene una consideración distinta a la existente para los medios de transporte masivo de la ciudad, por tanto, estará prohibido subir y llevar la bicicleta en los trenes del sistema, con excepción de las bicicletas plegables. Estas condiciones estarán contempladas en el modelo operativo y el reglamento del usuario que se encuentra en construcción.

Dicho esto, el diseño arquitectónico de las estaciones de la L1MB y L2MB contemplan espacios amplios para el incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte integrado a la red metro por lo que según los diseños de estos proyectos, en la estación 16 de la L1MB se tendrán 976 parqueaderos y la

estación 1 de la L2MB se tendrán 1000 parqueaderos que servirán como elementos de conexión entre las 2 líneas. Adicionalmente, en todas las demás estaciones del sistema podrá realizar el parqueo y efectuar el trasbordo al sistema metro, como se detalla a continuación:

**Tabla 1. Capacidad de cicloparqueaderos en las estaciones de la L1MB**

Estación L1MB	Capacidad mínima (unidades)
1	1.001
2	1.250
3	758
4	750
5	752
6	500
7	540
8	501
9	258
10	762
11	250
12	377
13	608
14	517
15	515
<b>16*</b>	<b>976</b>

Fuente: Apéndice Técnico 5 Contrato de Concesión 163 de 2019

**Tabla 2. Capacidad de cicloparqueaderos en las estaciones de la L2MB**

Estación L2MB	Capacidad mínima (unidades)
<b>E1*</b>	<b>1.000</b>
E2	250
E3	750
E4	750
E5	500
E6	500
E7	1.250
E8	750
E9	1.500

E10	1.500
E11	1.000

Fuente: Apéndice Técnico 6 - Contrato Interadministrativo 136 de 2021

**30. *Sírvase informar como la empresa metro tiene contemplado el cumplimiento del artículo 3 de la Ley 1811 de 2016 que busca promover el uso intermodal de la bicicleta con el sistema férreo.***

**Respuesta:** Todo el cumplimiento de este artículo se dará a través del Sistema Interoperable de Recaudo que es quien determinará la política tarifaria y los beneficios a los usuarios.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 168 de 2023 *"Por medio del cual se crea el Sistema Interoperable de Recaudo para el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*, el Metro tendrá integración tarifaria y operacional con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP); la EMB es un Ente Gestor del Sistema Interoperable de Recaudo y, por lo tanto, todas las disposiciones de tarifas, integración tarifaria y beneficios que determine el Sistema Interoperable de Recaudo, deberán ser acogidos e implementadas por la EMB con el futuro operador de recaudo.

**31. *Sírvase informar que estrategias han contemplado para en operación tomar medidas relacionadas con el acoso sexual y maltrato hacia las mujeres.***

**Respuesta:** El Proyecto Línea 1 del Metro de Bogotá, se desarrolla en concordancia con las políticas públicas y lineamientos vigentes en materia de género y enfoque diferencial, promoviendo la igualdad, el respeto y la inclusión. En este sentido, se han incorporado estrategias específicas con enfoque de género dentro del Contrato de Concesión N°163 de 2019, particularmente en el Anexo 1 del Apéndice Técnico 15, con el fin de garantizar entornos seguros, libres de violencia y discriminación a lo largo del desarrollo del Proyecto.

Una de las acciones principales es el Programa de Manejo para el Influxo Laboral, cuyo objetivo es prevenir posibles impactos sociales negativos derivados del aumento de trabajadores en las zonas de influencia, especialmente hacia mujeres y personas del sector LGBTI+. Este programa contempla, entre otras, las siguientes medidas:

- Formulación e implementación de un protocolo de entornos seguros para mujeres y personas del sector LGBTI+.
- Aplicación de una política de cooperación con las autoridades policiales para la atención e investigación de quejas por violencia de género o acoso sexual, durante todas las etapas del Proyecto.
- Desarrollo de un programa de sensibilización frente al riesgo de violencias basadas en género, en concordancia con el protocolo distrital de prevención, protección y sanción.
- Conformación de un comité zonal de mujeres y personas LGBTI+, con el fin de promover su participación, seguimiento y control en la ejecución del proyecto.

Adicionalmente, desde 2024, la EMB está vinculada a la Mesa del Sistema Orgánico Funcional Integral y Articulador (SOFIA) de la Secretaría Distrital de la Mujer (SDMujer), instancia orientada a fortalecer acciones institucionales para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias.

En este marco, y como parte de la Estrategia Metro te Acompaña, se han desarrollado acciones conjuntas con la SDMujer, implementando 236 actividades enfocadas en la atención, orientación y cuidado de mujeres en los corredores de obra del Proyecto. Entre estas acciones se destacan:

- Divulgación de la Ruta Única de Atención a Mujeres.
- Difusión de la oferta de los Centros de Información y Orientación a Mujeres (CIOM).
- Disposición del Bus Manzana Móvil del Cuidado, espacio itinerante para la promoción del bienestar y la atención integral.

Estas acciones, reafirman el compromiso institucional de la EMB con la construcción de una infraestructura urbana segura, incluyente y respetuosa de los derechos de las mujeres y poblaciones diversas.

***32. Sírvase informar que programas de educación y concienciación han desarrollado o contemplado dirigido a los usuarios del metro y ciclistas para promover una cultura de respeto mutuo y uso eficiente de la infraestructura compartida.***

**Respuesta:** Desde la Empresa Metro de Bogotá se están implementando diversas iniciativas pedagógicas orientadas a la generación de una cultura de buen uso, respeto y auto y mutuo cuidado. Estas iniciativas se desarrollan de forma independiente, o de forma articulada con el Concesionario Metro Línea 1, como se detalla a continuación.

Acciones implementadas por el Concesionario Metro Línea 1, acompañadas por la Empresa Metro de Bogotá:

- **Guardianes del Sendero:** Estrategia dirigida a niñas y niños para fortalecer comportamientos de seguridad vial y construir entornos seguros alrededor del proceso constructivo.
- **Cuidamos Nuestros Pasos:** Busca motivar la reflexión sobre la construcción corresponsable de una cultura ciudadana y de movilidad sostenible basada en el cuidado propio y de otros/as. En esta estrategia se enfatizan los comportamientos esperados por parte de transeúntes y de usuarios y usuarias de bicicletas.
- **Cultura de Movilidad Sostenible:** Campañas y estrategias pedagógicas para promover el respeto y comportamientos adecuados en la vía pública.
- **Juventudes Metro:** Espacios de construcción colectiva con jóvenes de las nueve localidades impactadas por la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), donde, a través del arte y expresiones culturales juveniles, se promueve una cultura del cuidado, respeto y valoración del sistema.

Acciones implementadas por la Empresa Metro de Bogotá:



- **Vagón Escuela:** Espacio pedagógico y lúdico donde niños, niñas, jóvenes, sus familias y la comunidad educativa, pueden conocer de cerca un vagón del Metro a escala real, experimentar la sensación de estar en una estación y apropiar las normas sociales de buen uso y convivencia.
- **Recorriendo Nuestro Metro:** Iniciativa dirigida a la población estudiantil (niños, niñas y jóvenes de colegios cercanos al trazado de la Red Metro), así como a docentes y familias. Este programa busca, desde un enfoque de transformaciones culturales, llegar a los colegios presentes en el trazado de la Línea 1 y sensibilizar sobre la importancia de la apropiación y cuidado del sistema.

**33. *Sírvase informar como se pretende medir el impacto de las políticas de promoción y uso de la bicicleta desde la intermodalidad y la multimodalidad en la reducción de la congestión vehicular y la contaminación ambiental en Bogotá, y que resultados se esperarían.***

**Respuesta:** De conformidad con lo establecido en el Decreto 438 de 2019 artículo 24 “*respuesta a proposiciones*”, la Empresa Metro de Bogotá informa que el tema relacionado en el interrogante planteado no es de competencia de la entidad. Lo anterior, con el fin de que sea la respectiva Comisión del Concejo de Bogotá, quien determine el sujeto objeto del Control Político.

**34. *Sírvase informar cuales han sido los espacios de colaboración y participación que ha logrado la empresa metro de Bogotá con organizaciones ciclistas para fomentar el uso de la bicicleta como parte integral del sistema de transporte público?***

**Respuesta:** El Concesionario ML1, en el marco del programa de movilidad sostenible realiza Campañas de seguridad vial en espacio público con participación de diferentes grupos poblacionales que incluyen peatones, bici usuarios, vecinos, y población en general.

A continuación, se relacionan las campañas implementadas por ML1:

- 6/07/2024 Campaña de movilidad sostenible para los distintos actores viales (peatones, ciclistas y conductores).
- 30/10/2024 jornada lúdico-pedagógica en el jardín infantil La Esperanza para informar y concienciar sobre medidas de seguridad vial.
- 15 y 21/04/2025 Campaña de seguridad vial “Ángel y muerte” dirigida a los diferentes actores viales sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y hacer uso adecuado de los pasos semafóricos en la Calle 3 A Sur con carrera 19.
- 7/05/2025 Taller de movilidad sostenible: Sector educativo - grupo junior – Uso de elementos de protección para bici usuarios “Juntos por la movilidad que soñamos en Bogotá”
- 22/11/2023: Sensibilizar a la ciudadanía en temas de prevención de accidentes y seguridad vial.
- 4/07/2024: Campaña movilidad sostenible actores viales.
- 31/10/2024: Campaña de movilidad sostenible para los distintos actores viales de la Calle 43 Sur.
- 22/11/2024: Campaña BTL “Me muevo seguro, bici usuario metro” jornada con bici usuarios.
- 27/11/2024: Campaña de movilidad sostenible para los distintos actores viales.

- 16 y 23 /12 /2024: Campaña de movilidad sostenible para los distintos actores viales.
- 14/02/2025: Campaña de movilidad sostenible sector SENA, en la Primero de Mayo con Autopista Sur.
- 22/04/ 2025: Campaña movilidad sostenible Avenida Primero de Mayo con carrera 50.

De manera adicional, se participa en el Concejo de la bici especialmente en las localidades de Santa Fe y Mártires, con el fin de socializar los planes de manejo tráfico y demás acciones de interés para esta población.

**35. *Sírvase informar que desafíos específicos, tomando como referencia otros sistemas metro del mundo, enfrentaría la implementación de políticas de movilidad activa y sostenible que integren la promoción y uso de la bicicleta con el sistema metro, y como se están abordando estos retos en la planificación y ejecución de proyectos.***

**Respuesta:** De conformidad con lo establecido en el Decreto 438 de 2019 artículo 24 “*respuesta a proposiciones*”, la Empresa Metro de Bogotá informa que el tema relacionado en el interrogante planteado no es de competencia de la entidad. Lo anterior, con el fin de que sea la respectiva Comisión del Concejo de Bogotá, quien determine el sujeto objeto del Control Político.

**36. *Sírvase informar como se esta involucrando a la comunidad ciclista, potenciales usuarios del metro en el proceso de toma de decisiones sobre la planificación y desarrollo de infraestructura ciclista y de transporte público.***

**Respuesta:** La EMB solicita remitirse a las respuestas dadas en los puntos N°24, 25 y 27. Tal como se explicó, el proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá, en el marco de las decisiones adoptadas para la implementación de cicloinfraestructura, está involucrando a la futura comunidad ciclista y a los potenciales usuarios del Metro en el proceso de planificación y desarrollo del sistema.

(espacio en blanco)

**37. Sírvase informar que planes, proyectos y estrategias se tienen previstos para promover el uso intermodal y multimodal y así la conectividad entre el sistema metro y los sistemas de bicicleta pública y/o compartida, y como se espera que estos planes beneficien a los usuarios y a la ciudad en general.**

**Respuesta:** Tal como se explicó en las respuestas a los puntos N°24, 25 y 27, se aclara que el proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá promueve el uso intermodal y multimodal, y así, la conectividad entre el sistema Metro y los sistemas de bicicleta pública y/o compartida.

Cordialmente,



**JOSE LEONIDAS  
NARVAEZ  
MORALES**

**LEÓNIDAS NARVÁEZ**

Gerente General

Empresa Metro de Bogotá

Copia a: Concejo de Bogotá – [correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)

Anexos: [Archivo en formato \(.Zip\) contentivo de los archivos enunciados en la respuesta.](#)

Proyectó:

Puntos 1, 2, 20, 23 parcial: Iván Gómez Maldonado – Contratista Subgerencia de Gestión de Proyecto.

Puntos 4 y 11: Nathalia Sophia Álvarez Ochoa – Profesional Subgerencia de Gestión Social, Ambiental y SST.

Puntos 5 (c), 14 (b), 15 (a), 16 (Parcial), 18 (Parcial): Nelson Eduardo Peñaloza Pabón – Profesional Subgerencia de Gestión Social, Ambiental y SST.

Puntos 5 (d), 5 (e), 6 (parcial), 7, 8, 12 (a), 12 (c), 13 (a), 13 (b), 15 (b), 16 (Parcial), 17, 18 (Parcial), 22 (b), 31: Maola Barrios Arrieta – Profesional Subgerencia de Gestión Social, Ambiental y SST.

Punto 12 (b), 22 (b) parcial: Jaime Vargas y Edgar Amaya: Contratistas Subgerencia Gestión Predial

Puntos 5 (a), 6 parcial, 14 (a), 23 parcial, 24, 25, 27 parcial, 30, 36 y 37: Roberto Monsalvo, Ying Fang Chen - Profesionales Subgerencia Construcción e Infraestructura.

Puntos 5 (b) y 6 parcial: Rafael Gallardo- Profesional Subgerencia Traslado Anticipado de Redes.

Puntos 15 (a) parcial, (b) parcial, 26 y 27 parcial: Mario Yisbey Gil Álvarez – Subgerente de Material Rodante, Equipos y Sistemas.

Punto 3. , 22. A). Oscar J. González – Profesional Gerencia Financiera

Punto 12. c) Sergio Jiménez – Profesional GDU

Punto 22. e) Lorena Molano – Profesional GDU

Punto 23. e) Parcial: Margarita Mariño - Contratista GDU

Camila Neira – Profesional GDU

Punto 22 d): Alejandro Gutiérrez Ramírez - Subgerente de Defensa Judicial y Solución de Controversias Contractuales.

Punto 32: Paola Andrea Zuñiga - Contratista GCC

Juan Mauricio Ruiz – Profesional GCC

Punto 19: Víctor Hugo Rojas – Profesional Gerencia de Ingeniería y Planeación de Proyectos Férreos

Punto 29: Ana María Sepulveda – Profesional Gerencia de Ingeniería y Planeación de Proyectos Férreos

Revisó:

Puntos 1, 2, 20, 23 parcial: Paula Jimena Vinasco Vergara – Subgerente de Gestión de Proyecto.

Puntos 4 y 11, 5 (c), 14 (b), 15 (a), 16 (Parcial), 18 (Parcial), 5 (d), 5 (e), 6 (parcial), 7, 8, 12 (a), 12 (c), 13 (a), 13 (b), 15 (b), 16 (Parcial), 17, 18 (Parcial), 22 (b), 31: Diana Alexandra Aldana Labrador - Subgerente de Gestión Social, Ambiental y SST.

Punto 12 (b), 22 (b) Mónica Francisca Olarte Gamarra- Subgerente de Gestión Predial.

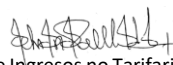
Puntos 5 (a), 6 parcial, 14 (a), (b) 23 parcial, 24, 25, 27 parcial, 30, 36 y 37: José Ricardo Villadiego – Subgerente de Construcción e Infraestructura.


Puntos 5 (b) y 6 parcial Natalia Escobar Carreño – Subgerente Traslado Anticipado de Redes.

Puntos 15 (a) parcial, (b) parcial, 26 y 27 parcial: Mario Yisbey Gil Álvarez – Subgerente de Material Rodante, Equipos y Sistemas.


Aprobó:

Punto 3. , 22. A). Adriana Mazuera Child – Gerente Financiera 

Punto 32: Adriana Padilla Leal – Gerente de Comunicaciones, Ciudadanía y Cultura 

Punto 12 c), 22 e), 23 e) Camila Neira – Gerente de Desarrollo Urbano, Inmobiliario e Ingresos no Tarifarios (e) 

Punto 22 d: Priscila Sánchez Sanabria – Gerente Jurídica

Punto 19 y 29: Javier Flechas Parra - Gerente de Ingeniería y Planeación de Proyectos Férreos 

Puntos 1, 2, 20, 23 parcial, 4, 11, 14 (a), 14 (b), 15 (a) parcial, (b) parcial, 16 (Parcial), 17, 18 (Parcial), 5 (a), 5 (b), 5(c) 5 (d), 5 (e), 6 (parcial), 7, 8, 12 (a), 12 (b), 12 (c), 13 (a), 13 (b), 22 (b) parcial, 31, 23 parcial, 24, 25, 26, 27 parcial, 30, 36, 37: Leonel Mauricio Vera Maldonado – Gerente Ejecutivo PLMB.