



INFORME DE BALANCE SOCIAL 2024

EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A.

Febrero 2025



1) Identificación y descripción de la problemática social.

“Las condiciones de movilidad de la ciudad de Bogotá se caracterizan por una oferta pública de transporte insuficiente para responder las necesidades de desplazamiento de sus habitantes. (...) El sistema de transporte público de Bogotá exhibe altos niveles de saturación que demandan inversiones dirigidas a subsanar el déficit en la prestación del servicio (...).

(...)

Las políticas de transporte del Gobierno distrital desarrolladas (...), han conducido a que en Bogotá el transporte público sea, a 2015, el principal modo de transporte; de los cerca de 12,5 millones de viajes diarios, 5 millones (45 %) se efectúan en este medio. Entretanto, los viajes en motocicleta y automóvil participan con el 17 % del total diario. (...) a pesar de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en la ciudad, según la encuesta de movilidad de 2015, el transporte público ha venido perdiendo participación: pasó de 29 % en 2011 a 27 % en el año 2015, lo que implica una reducción de más de 60.000 viajes en un día típico. Mientras tanto, los viajes en vehículos particulares (automóvil y motocicleta) aumentaron en 200.000 con respecto a 2011, es decir el 11 %.

No obstante, los continuos esfuerzos realizados, las condiciones de movilidad se han venido deteriorando, en especial para los usuarios de transporte público, para quienes la velocidad promedio de desplazamiento pasó de 19,2 km/h en el año 2010 a 16,6 km/h en 2015. En consecuencia, los tiempos de viaje en Transporte Público Colectivo y en SITP aumentaron en promedio 3 minutos por viaje, lo que en total constituye una pérdida de productividad para la ciudad de 172.000 horas al día.

De igual manera, según registros de TransMilenio, la demanda de transporte masivo ha experimentado una tasa de crecimiento promedio anual del 9 %, alcanzando en 2015 un total de cerca de 638 millones de viajes. Así mismo, la encuesta de movilidad de 2015, entre 2011 y 2015, la demanda diaria creció 572.000 viajes (38 %); tal incremento no se vio acompañado de una ampliación constante de la oferta del sistema.

(...)

De acuerdo con lo expuesto, se hace necesario implementar estrategias que permitan la consolidación y mejoramiento del sistema de transporte público, a través del

fortalecimiento de los corredores de transporte masivo y el aumento de la oferta en medios de transporte que se articulen e integren física y operativamente al SITP de Bogotá”¹

El transporte público es, a 2019, el principal modo de transporte en la ciudad. De los cerca de 13,36 Millones de viaje diarios, 4,56 Millones (34%) se efectúan en transporte público. Entretanto, los viajes en motocicleta y automóvil participan con el 15% del total diario. A pesar de la avanzada implementación del SITP en la ciudad, el transporte público ha venido perdiendo participación. Pasó de 26% en 2015 a 18% en el año 2019 lo que implica una reducción de cerca de 1 millón de viajes en un día típico. Mientras tanto, los viajes en vehículos particulares (automóvil y motocicleta) aumentaron respecto al 2015, pasando de 16% a 20% en el 2019.

La demanda de transporte masivo experimentó una tasa de crecimiento del 3.7% entre el 2018 y 2019, alcanzando en 2019 un total de cerca de 347 millones de viajes durante el primer semestre de 2019. Entre 2015 y 2019, la demanda diaria creció 340.000 viajes (17%) sin haberse acompañado de una ampliación constante del sistema, los 114,4 km que se extienden a lo largo de 12 troncales, sobre las que se ubican 143 estaciones, 9 portales y 11 patio-garajes, con los que se cuenta hoy el sistema representan solo el 30% de la infraestructura proyectada. Tal rezago genera congestión en estaciones, demoras adicionales en las frecuencias de los servicios y vulnerabilidad de la operación del sistema frente a cualquier interrupción del servicio. Así mismo, en algunos periodos del día las troncales del sistema operan al límite de su capacidad, la Caracas y la NQS registran cargas de 53.000 y 44.000 pasajeros/hora/sentido en la hora pico de la mañana.

Por otra parte, El transporte público colectivo ha venido perdiendo participación. Pasó de 40% en 2011 a 34% en el año 2019. Si bien el sistema Troncal ha mantenido un crecimiento constante con el paso del tiempo, la demanda del SITP zonal ha caído drásticamente. De igual manera, los viajes en vehículos particulares (automóvil y motocicleta) aumentaron por participación modal del 16% en el 2015 al 20% en el 2020.

La velocidad promedio del SITP zonal pasó de 19,2 km/h en el año 2010 a 16,6 km/h en 2019. En consecuencia, sus tiempos de viaje aumentaron en promedio 12 minutos, lo que en total constituye una pérdida de productividad para la ciudad de 476.000 horas al día.

En cuanto a la tasa de motorización, Bogotá pasó de tener 160,8 vehículos por cada 1000 habitantes en el 2015, a tener una tasa de motorización de 237,9 en el 2019, crecimiento debido principalmente al aumento en el parque automotor de las motocicletas. Congestión en estaciones, demoras adicionales en las frecuencias de los servicios y vulnerabilidad de la operación del sistema frente a cualquier interrupción del servicio, así como en periodos del día las troncales y portales del sistema operan al límite de su capacidad.

¹ COLOMBIA. Departamento Nacional de Planeación. Documento Conpes 3900. Apoyo del gobierno nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto primera línea de metro-tramo. Septiembre de 2017

La utilización del transporte público como modo predominante en el desplazamiento de los habitantes de Bogotá se constituye como un activo estratégico para el desarrollo de su sistema de transporte y del ordenamiento urbano. Sin embargo, dado que el sistema de troncales ha superado su capacidad de diseño, los tiempos de viaje han aumentado sistemáticamente, así como el porcentaje del ingreso familiar destinado al gasto en transporte, por lo que tener disponibles alternativas complementarias en materia de transporte público es uno de los principales desafíos para la política de movilidad de la Región Capital, con el objetivo no solamente de frenar la tendencia en el aumento en la propiedad y uso de vehículos particulares, sino de contar con un sistema de transporte público de buen nivel de servicio, eficiente, seguro y amable con el medio ambiente.

Dado lo anterior, y consciente de que es necesario tener una solución a esta problemática, en el marco del programa 50. Red de Metros, definido en el Plan de Desarrollo, se establece definir la red de metros como el eje estructurador de la movilidad y de transporte de pasajeros en la ciudad, mediante el avance del ciclo de vida del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB – Tramo 1 y realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la Línea 2 del Metro de Bogotá. Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur.

Como se mencionó, la ciudad ha realizado varios estudios encaminados a definir una red de metros y la primera línea. En el año 2013, el Distrito contrató al Consorcio L1 (CL1) conformado por las firmas Euroestudios, IDOM y Cano Jiménez, para realizar los estudios de ingeniería básica avanzada de un trazado 100% subterráneo que iniciaba en el Portal de Las Américas y finalizaba en la calle 127 con carrera 9, con 27 estaciones, más un patio taller ubicado 5,6 km al suroccidente de la primera estación (Portal de las Américas).

A mediados del año 2015, teniendo en cuenta el techo presupuestal acordado por los gobiernos nacional y distrital, por valor de \$13,79 billones de pesos de 2014, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) a través de un convenio con el Distrito, contrató la realización de un estudio de “ingeniería de valor” con la firma SENER, con el fin de optimizar el valor del proyecto (funcionalidad y costos) desde una perspectiva de ciclo de vida y abordando aspectos de diseño, construcción por fases, cronograma y riesgos.

Este ejercicio identificó cuarenta y nueve (49) propuestas para ahorrar costos, de las cuales se aceptó la disminución del alcance del trazado en una distancia de 2,1 kilómetros (de la calle 127 a la calle 100). Este proyecto ajustado se presentó ante el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) para solicitar su aval fiscal, el cual fue otorgado en la sesión del 26 de octubre de 2015 por un valor total de \$13,79 billones de pesos de 2014, para el cual la Nación aportaría el 70%, correspondiente a \$9,65 billones de pesos de 2014, y el Distrito Capital el 30% restante (\$4,14 billones de pesos de 2014).

A finales de 2015, la administración entrante de la ciudad en la revisión del proyecto encontró un incremento que superaba el 50%, a causa de la devaluación del peso frente al dólar, entre otros. Dado lo anterior, planteó desde su programa de gobierno, la propuesta de optimizar el proyecto a la luz de la nueva visión de ciudad contemplada en el Plan de Desarrollo Distrital 2016-2019.

Así, la actual administración distrital tenía dos alternativas: (i) construir un metro subterráneo con el tope presupuestal del aval fiscal, el cual se estimó que alcanzaría para una línea que llegaría hasta la calle 53, o (ii) evaluar alternativas de trazado y tipología para beneficiar una mayor cantidad de población. El Distrito optó por la segunda alternativa y se propuso evaluar opciones que incluyeran la tipología elevada, tanto por ser una solución que estadísticamente presenta costos inferiores por kilómetro, como porque la experiencia de la ciudad con obras bajo tierra ha demostrado importantes sobrecostos y demoras en la construcción.

Adicionalmente, la nueva administración de la ciudad planteó la posibilidad de utilizar los ahorros derivados de construir una línea elevada, en troncales de Transmilenio que alimenten y optimicen la inversión en la PLMB. Los beneficios que la nueva administración espera generar con esta estrategia deben reflejarse en una mejora generalizada del sistema de transporte masivo de la ciudad, movilizandando un mayor número de pasajeros, con menores tiempos de viaje y mayor calidad en el servicio. Lo anterior, teniendo en cuenta las restricciones fiscales de la Nación y el Distrito.

Frente a este panorama, en febrero de 2016, la nueva administración distrital, a través de la FDN contrató a la firma consultora SYSTRA para realizar el “Estudio comparativo de alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá (PLMB), con identificación y cuantificación de ahorros que optimicen el beneficio” (SYSTRA, 2016). La consultoría concluyó: i) acoger algunas de las ideas de ahorro surgidas durante el proceso de ingeniería de valor realizado en el primer semestre de 2015, (ii) tener como techo presupuestal acordado por los gobiernos nacional y distrital, por valor de 13,79 billones de pesos de 2014, según el aval del CONFIS del 26 de octubre de 2015, (iii) considerar la devaluación que sufrió la moneda local frente al dólar estadounidense, que luego de superar los 3.000 pesos por dólar en agosto de 2015, causó un desbalance entre el costo del proyecto y el presupuesto asignado, e (iv) introducir ajustes al diseño como parte de la nueva visión de ciudad de la administración Distrital, la cual incluye la apuesta por la sustitución del transporte privado por el público, así como una visión de mayor crecimiento poblacional hacia el norte y occidente de la ciudad.

En total fueron ocho (8) las alternativas analizadas por SYSTRA, combinando posibles trazados y la tipología de la infraestructura. La alternativa base fue la del proyecto subterráneo derivado de la propuesta de CL1 hasta la calle 53, de ahí se combinó la infraestructura subterránea y de viaducto en diferentes porcentajes y trazados hasta llegar a una alternativa de solo viaducto. Dichas alternativas fueron analizadas mediante una matriz multicriterio, que ponderó los siguientes criterios: (i) optimización de la inversión de los recursos; (ii) beneficios sociales derivados de la implementación del proyecto; (iii) riesgos tanto geotécnicos como sísmicos, e impactos sobre la explotación de la línea y sobre el territorio que la atraviesa; (iv) impactos del proyecto durante el periodo de construcción de las obras; (v) coherencia de la inserción del proyecto en la dinámica

urbana; (vi) restricciones ambientales que podrían impactar las alternativas propuestas, así como la racionalización del uso de los recursos naturales, y menores impactos negativos al medio ambiente; y (vii) percepción del usuario del sistema de transporte a partir de su experiencia de viaje.

Adicionalmente, se sometió a análisis como alternativa utilizar parte del presupuesto para complementar la línea de Metro con troncales alimentadoras, con el fin de acercar y beneficiar a más usuarios, lo cual sería viable si se confirmaran los ahorros teóricos asociados a construir una línea elevada.

El estudio SYSTRA (2016) y otros documentos fueron la base para que el 10 de enero de 2017 el Gobierno Nacional aprobara el documento CONPES 3882 “Apoyo del Gobierno Nacional a la Política de Movilidad de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca y Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo – Soacha Fases II Y III”, que sometió a consideración del gobierno nacional el apoyo a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca, precisó los mecanismos y requisitos necesarios para materializar el apoyo del Gobierno nacional en los proyectos que contribuyen a mejorar la movilidad de la Región Capital establecidos en el documento CONPES 3677, presentó los componentes elegibles de cofinanciación y los lineamientos para su evaluación por parte del Ministerio de Transporte, describió la participación de la Nación en el seguimiento y desarrollo de los proyectos y presentó los tres proyectos susceptibles de cofinanciación de la Nación que han sido priorizados por las entidades territoriales, dentro de los cuales se encuentra la PLMB.

2) Política Pública.

Documento CONPES 3882 de 2017: Apoyo del Gobierno Nacional a la Política de Movilidad de la Región Capital Bogotá-Cundinamarca y Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo - Soacha Fases II y III.

Documento CONPES 3899 de 2017: Actualización del Documento CONPES 3882 Apoyo del Gobierno nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá- Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo-Soacha Fases II y III.

Documento CONPES 3900 de 2017: Apoyo del Gobierno Nacional al Sistema de Transporte Público de Bogotá y Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto Primera Línea de Metro-Tramo 1.

Documento CONPES 3923 de 2018: Concepto favorable a la Nación para otorgar garantía a la Empresa Metro de Bogotá (EMB) para contratar operaciones de crédito público interno o externo hasta por la suma de 7,8 billones de pesos constantes de 2017, o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar el Proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá – Tramo 1.

Documento CONPES 3991 de 2020: Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

Acuerdo 927 DE 2024: *“Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”.*

Decreto 318 de 2017: Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 577 de 2013, 425 de 2014 de Anuncio del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., se deroga el Decreto Distrital 136 de 2015, se declara la existencia de especiales condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social para la adquisición de los predios necesarios para la ejecución del proyecto, y se dictan otras disposiciones.

Decreto 634 de 2017: Por medio del cual se modifica el Decreto 318 de 2017, con el objeto de integrar al anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, la implementación del Ramal Técnico de Conexión y la localización del Patio Taller.

Decreto 634 de 2017: Por medio del cual se modifica parcialmente el Decreto Distrital 309 de 2009, en lo relacionado con la prestación del Servicio Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C, y la operación del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario - SIRCI.

Decreto 259 de 2019: Por medio del cual se desarrolla el Acuerdo Distrital Nro. 0642 de 2016, se adoptan disposiciones relacionadas con la Primera Línea del Metro de Bogotá y la Empresa Metro de Bogotá y se dictan otras disposiciones.

Decreto 647 de 2019: Por el cual se establecen las directrices para la implantación de los proyectos de infraestructura de transporte de la primera línea del Metro de Bogotá en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C, y se dictan otras disposiciones.

3) Población.

La Primera Línea del Metro de Bogotá será un viaducto de aproximadamente 24 kilómetros que beneficiará directamente a 2,9 millones de habitantes de las localidades de Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Antonio Nariño, Santa Fe, Mártires, Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos. El 88% de las comunidades favorecidas son ciudadanos de los estratos 1, 2 y 3. A continuación, relación de Localidades, UPZ y Barrios beneficiados directamente:

Zonificación establecida por la empresa Metro de Bogotá	Localidad	UPZ	Barrio
Patio Taller	Bosa	UPZ 86	Santa fe
			El Corso
			Cañaveralejo
			Parcela El Porvenir
			El Porvenir
Zona 1: Cabecera-Portal Américas Desde Rio Bogotá hasta Carrera 79	Kennedy	UPZ83	Las Margaritas
		UPZ80	Villa Nelly III Sector
		UPZ82	Tintalito
		UPZ80	Chucua De La Vaca I
		UPZ81	Gran Britalia I
		UPZ47	Pastrana
Zona 2: Kennedy Desde Carrera 79 hasta Carrera 69 B	Kennedy	UPZ45	Provienda Occidental (Camilo Torres)

Zonificación establecida por la empresa Metro de Bogotá	Localidad	UPZ	Barrio
		UPZ47	Ciudad Kennedy Sur
		UPZ47	Ciudad Kennedy Occidental
		UPZ80	Villa Nelly III Sector
		UPZ48	Timiza
		UPZ47	Ciudad Kennedy Oriental (California)
		UPZ47	Ciudad Kennedy Central
		UPZ47	Pastrana
		UPZ44	Provienda Oriental
		UPZ45	Provienda
		UPZ48	Timiza C
<p>Zona 3 Puente Aranda Desde la Carrera 69 B hasta Av. NQS Cl.8 Sur</p>	Kennedy	UPZ45	Alquería La Fragua Norte
		UPZ44	Provienda Oriental
		UPZ45	Provienda
	Puente Aranda	UPZ40	Remanso Sur
		UPZ41	Alcalá
		UPZ41	Autopista Muzu
		UPZ40	Remanso
		UPZ41	Autopista Muzu Oriental
		UPZ41	Tejar
		UPZ41	Autopista Sur
		UPZ40	San Eusebio
	Antonio Nariño	UPZ38	La Fragua
		UPZ38	Sena
Los Mártires	UPZ37	Santa Isabel Sur	
<p>Zona 4 Antonio Nariño Desde Av. NQS Cl.8 Sur hasta Av., Caracas con Cl. 2</p>	Antonio Nariño	UPZ38	La Fragueta
		UPZ38	San Antonio
		UPZ38	La Fragua
	Los Mártires	UPZ37	Eduardo Santos
		UPZ37	El Vergel
		UPZ37	Santa Isabel Sur
	Santa Fe	UPZ95	San Bernardino

Zonificación establecida por la empresa Metro de Bogotá	Localidad	UPZ	Barrio
<p>Zona 5 Centro Histórico Desde Av. Caracas con Cl. 2 hasta Av. Caracas con Cl. 28</p>	Los Mártires	UPZ102	La Estanzuela
		UPZ102	La Favorita
		UPZ37	Eduardo Santos
		UPZ102	Santa Fe
		UPZ102	San Victorino
		UPZ102	Voto Nacional
	Santa Fe	UPZ93	Santa Inés
		UPZ93	La Alameda
		UPZ93	La Capuchina
		UPZ95	San Bernardino
<p>Zona 6 Avenida Caracas Desde Av. Caracas con Cl. 28 hasta Av. Caracas con Cl. 78</p>	Santa Fe	UPZ91	San Diego
		UPZ93	La Alameda
		UPZ91	Sagrado Corazón
		UPZ91	Samper
	Los Mártires	UPZ102	Santa Fe
	Teusaquillo	UPZ100	Chapinero Occidental
		UPZ101	La Magdalena
		UPZ101	Palermo
		UPZ101	Teusaquillo
		UPZ101	Armenia
		UPZ101	Santa Teresita
		UPZ100	Quesada
	Chapinero	UPZ97	Porciúncula
		UPZ99	Chapinero Central
		UPZ97	Lago Gaitán
		UPZ99	Sucre
		UPZ97	Quinta Camacho
		UPZ99	Chapinero Norte
		UPZ99	Marly
	Barrios Unidos	UPZ98	La Esperanza
		UPZ98	Concepción Norte
		UPZ98	San Felipe
		UPZ98	Juan XXIII
		UPZ98	Polo Club

De igual manera, el proyecto impactara a toda la ciudadanía de Bogotá en general. La población objetivo son los usuarios del transporte público en Bogotá y los usuarios de la vía.

Entre la población objeto de las intervenciones se contempla como grupos prioritarios:

- Usuarios del transporte público de las localidades de Chapinero, Santa Fe, Bosa, Kennedy, Barrios Unidos, Teusaquillo, Los Mártires, Antonio Nariño y Puente Aranda. El proyecto busca beneficiar directamente a 990 mil usuarios que abordarán el Metro en las estaciones o a través de las troncales alimentadoras.
- Comunidades vecinas al trazado del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá
- Usuarios de la vía (zona de afectación e influencia): tales como peatones, ciclistas, conductores de buses y taxis, motociclistas y conductores de vehículos particulares y de carga.
- Gremios, academia, comunidades locales organizadas y sociedad civil relacionada con el Sector.
- Empresas públicas y privadas del sector de la infraestructura, transporte masivo, transporte férreo, sistemas eléctricos y afines.

La información referente a la línea socioeconómica tanto del área de influencia directa como indirecta se encuentra en el capítulo 5 del Estudio de Impacto Ambiental y Social en el siguiente enlace:

<https://www.metrodebogota.gov.co/estudios-ambientales/estudios-ambientales-y-sociales/plan-manejo-ambiental-y-social-pmas-la>

4) Plan de Desarrollo

Plan Nacional de Desarrollo	Colombia Potencia Mundial de la Vida
Plan Distrital de Desarrollo:	17-Bogotá Camina Segura
Propósito	04 - Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática
Programa	26 – Movilidad Sostenible
Meta PDD	294 - Lograr el 99.70% de la etapa preoperativa de la Primera Línea del Metro (PLMB)- Tramo 1.
Proyecto Entidad	7501 - Primera Línea de Metro de Bogotá (Vigencias Futuras)
	7519 - Diseño, construcción y puesta en operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo1, incluidas sus obras complementarias.

5) Descripción del proyecto

La administración Distrital de Bogotá, en conjunto con el Gobierno Nacional, ha decidido implantar el Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), para lo cual el proyecto ha sido optimizado y en la actualidad hace parte de los Proyectos de Interés Nacional Estratégico y cuyo objetivo es generar el desarrollo integral de la movilidad de la Región Capital Bogotá, mediante un Sistema Integrado de Transporte Masivo.

El Proyecto se ejecuta en jurisdicciones del Distrito Capital, iniciando desde el patio-taller en la localidad de Bosa hasta la Calle 72.

El Tramo 1 de la PLMB es una línea de aproximadamente 23,96 km de longitud entre las estaciones Carrera 96 y Calle 72, cola de maniobras al norte de esta estación y un ramal técnico hacia el patio-taller. El Tramo 1 de la PLMB contará con dieciséis (16) estaciones, diez (10) de ellas integradas con troncales de Transmilenio.

La estructuración técnica del Tramo 1 de la PLMB define principalmente el modo metro, pero tiene un alto componente de definición de la infraestructura BRT asociada a él. En efecto, la interface que se produce axialmente entre los modos metro y BRT a lo largo de la Avenida Caracas entre las calles 1 y 80, en un segmento de la Avenida NQS, entre Av. Primero de Mayo y Calle 8 Sur y de forma transversal con las estaciones Portal Américas, Av. Boyacá y Av. 68 plantea un desafío técnico y funcional para el proyecto porque ambos modos deberán responder a la demanda con un servicio complementario e integrado. Estaciones complejas como la de la Av. 68 donde no solo el intercambio Metro-BRT debe ser resuelto eficientemente, sino que se debe modificar la configuración de puentes vehiculares y estructuras de acceso peatonal a las estaciones también plantean un desafío en las interfaces urbanas del proyecto.

El proyecto de PLMB tendrá una capacidad máxima de cerca de 70.000 pasajeros por hora por sentido y permitirá aumentar la capacidad de la red de transporte masivo en el borde oriental de la ciudad en el cual se estima que a futuro tendrá una demanda potencial de cerca de 90.000 pasajeros por hora por sentido. A corto plazo, 2030, la línea atenderá una demanda de cerca de 33.000 pasajeros hora sentido y recibirá cerca 666.000 abordajes diarios. Para el periodo 2030 el Distrito ha estimado que el proyecto, junto con sus troncales alimentadoras, generará un ahorro acumulado de 268 millones de horas de viaje al año para los usuarios que se transportan de la ciudad (Evaluación socioeconómica, 2017 – CONPES 3900).

6) Acciones.

Uno de los pilares establecidos para la ejecución del proyecto es la participación, en sus diferentes etapas, la cual se promueve a través de un ejercicio de conocimiento y relacionamiento continuo con las diferentes comunidades, líderes, organizaciones y actores sociales, institucionales y partes interesadas, presentes en la zona de influencia del proyecto. Como parte del proceso de

relacionamiento con la ciudadanía referente al proyecto PLMB, se llevaron a cabo 317 de socialización y participación con los grupos de interés, donde se presentaron las principales características del proyecto, avances del proyecto y sus obras relacionadas, se promovieron ejercicios de control social y se atendieron las diferentes inquietudes por parte de la ciudadanía.

Así mismo, para el 2024 y en desarrollo de las diferentes políticas públicas ejecutadas por la EMB desde el componente social, se presentan los siguientes resultados:

Política Pública de Participación Ciudadana

En el marco de la implementación de esta política, se trabajó en el fortalecimiento ciudadano para la planeación participativa. Este esfuerzo incluyó el desarrollo de actividades significativas, como las siguientes:

- **Promoción de procesos de participación y gestión social:**

Se publicaron y promocionaron los procesos de participación y gestión social del proyecto a través de diversas plataformas digitales, incluida la página web de la Empresa Metro de Bogotá (EMB). Estas acciones buscan fomentar una mayor interacción entre la ciudadanía y el proyecto, promoviendo la transparencia, la apropiación social y el empoderamiento de las comunidades en las decisiones que impactan el entorno de las zonas de influencia de cada tramo.

- **Rendición de cuentas y conversatorios:**

Se gestionaron y desarrollaron ejercicios de rendición de cuentas y conversatorios en las localidades de **Chapinero, Puente Aranda, Kennedy y Teusaquillo**, acercando a la comunidad a los avances y decisiones relacionadas con el proyecto.

- **Actividades con la comunidad:**

67 actividades de socialización, divulgación e información se llevaron a cabo con la comunidad del área de influencia del proyecto, asegurando su participación incidente y el acceso a información clara y oportuna.

- **Divulgación en plataformas digitales:**

113 actividades de divulgación sobre la gestión social del proyecto fueron realizadas en redes sociales como Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter y YouTube, además de la página web de la EMB.

- **Publicación de agendas semanales:**

Se divulgaron 25 agendas semanales, con el objetivo de informar a la comunidad sobre los diferentes espacios participativos desarrollados por la EMB, promoviendo la inclusión y el acceso a las actividades programadas.

Estas acciones contribuyeron a fortalecer la transparencia, la confianza ciudadana y el sentido de apropiación social del proyecto. Además, se promovió el diálogo abierto entre la Empresa Metro y la comunidad, consolidando la participación como un eje clave en la implementación de la Primera Línea del Metro.

Política Pública LGBTI

Con el propósito de garantizar el ejercicio pleno de los derechos de las personas pertenecientes a los sectores LGBTI, y dando cumplimiento al objetivo general de esta política *"Garantizar el ejercicio pleno de derechos a las personas de los sectores LGBTI como parte de la producción, gestión social y bienestar colectivo de la ciudad"*, se llevaron a cabo acciones enmarcadas en el plan de actividades y en los lineamientos establecidos por la directiva 005 de 2021. Este acuerdo incluye el producto 1.4.6, orientado al fortalecimiento de la capacitación y la promoción de la vinculación laboral de mujeres y hombres trans en los quince sectores de la administración distrital. Entre estas experiencias significativas se encuentran:

- **Capacitaciones:**

Dirigidas a funcionarios y contratistas de la entidad, en las cuales se presentó la estrategia de Ambientes Laborales Inclusivos (ALI), promoción y sensibilización de la Política Pública LGBTI.

- **Difusión de actividades:**

Se promovieron actividades institucionales relacionadas con la política pública LGBTI, destacando la estrategia Ambientes Laborales Inclusivos - ALI, *"Aquí entran todos"* y la promoción de la diversidad sexual.

- **Sensibilización y capacitación técnica:**

Durante el segundo semestre, se recibió asistencia técnica por parte de la Dirección de Diversidad Sexual de la Secretaría Distrital de Planeación, mediante la capacitación del equipo de Talento Humano y la oficina contractual. Esta capacitación incluyó los lineamientos de la Directiva 005, orientados a ajustar procedimientos, manuales, protocolos y formatos de contratación y vinculación de personal.

Mesa Distrital SOFIA

Con la finalidad de dar cumplimiento a esta instancia, la cual tiene por objeto el desarrollo de acciones para la prevención de violencias basadas en género por parte de las entidades distritales, se implementaron las siguientes actividades:

- **Divulgación en redes sociales:**

Publicación de piezas gráficas en redes sociales, incluyendo X (antes Twitter), Instagram, Facebook y la página web de la Empresa Metro de Bogotá (EMB), sobre la conmemoración del día internacional para la eliminación de la violencia contra la Mujer (25 de noviembre).



Ilustración 1: divulgación ruta de atención (25N). Fuente EMB. 2024.

- **Recorrido del Vagón Escuela con población del sector social LGBTI**

Se llevaron a cabo actividades lúdico-pedagógicas orientadas a promover comportamientos responsables como actores viales. De manera paralela, se resaltó la importancia de fomentar, desde ahora, un sistema de transporte masivo incluyente, igualitario y equitativo, en línea con los valores del Metro de Bogotá, dirigido especialmente hacia el sector LGBTI.



Ilustración 2: Recorrido vagón escuela sector social LGBTI. Fuente EMB. 2024.

Con el objetivo de fomentar la transparencia en los procesos y mantener informada a la ciudadanía, se actualizó la sección de gestión social de la página web del metro de Bogotá, incluyendo de manera permanente los informes de participación generados y las agendas con las actividades de gestión social a desarrollar; así como el Plan de Acción de Participación Ciudadana 2024, el cual contiene diferentes acciones relacionadas con la promoción de la participación ciudadana. Esta información, puede consultarse en el siguiente enlace:

<https://www.metrodebogota.gov.co/participa>

Participa

Bienvenidos al Menú Participa

¿De qué se trata?

Consulte aquí la información sobre los espacios, mecanismos y acciones que las entidades implementan para dar cumplimiento a lo establecido en la política de participación ciudadana en la gestión pública, esto con el propósito de dinamizar la vinculación de la ciudadanía en las decisiones y acciones públicas durante su diagnóstico, formulación, implementación, evaluación y seguimiento.

[Ir a Caja de Herramientas](#)

Enlaces relacionados

- Estrategia de participación ciudadana
- Autodiagnóstico - Participación Ciudadana
- Informe de Rendición de Cuentas Locales 2024 - Nodo Movilidad
- Matriz del Plan de Participación Ciudadana 2024
- Informe sistematización encuestas de participación ciudadana y control social 2024
- Estrategia anual de rendición de cuentas
- Programa de Transparencia y Ética Pública
- Informes de rendición de cuentas generales
- Convocatorias para la participación de la ciudadanía y grupos de valor en los espacios, instancias o acciones que ofrece la entidad
- Calendario de la estrategia anual de participación ciudadana
- Formulario de inscripción ciudadana a procesos de participación, instancias o acciones que ofrece la entidad.
- Canal de interacción deliberatoria para la participación ciudadana

Ilustración 3: Página web botón participa. Fuente EMB. 2024.

Por otra parte, con el objetivo desarrollar estrategias de gestión social encaminadas a atender las necesidades de las comunidades del área de influencia del proyecto de cara a los cierres presentados con el desarrollo de las obras, se consolidó la estrategia Metro te Acompaña, la cual se detalla a continuación:

Estrategia interinstitucional “Metro te Acompaña”

La estrategia interinstitucional “Metro te Acompaña” tiene como propósito fomentar la coordinación entre las diferentes entidades del Distrito para abordar de manera integral las

situaciones que afectan las condiciones de movilidad peatonal y seguridad en los corredores impactados por las obras de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Entre estas situaciones se incluyen:

- Mejoramiento de la iluminación.
- Atención a habitantes de calle y carreteros.
- Gestión y recolección adecuada de residuos.
- Implementación de actividades tácticas y estratégicas para resignificar los entornos.
- Regulación y control de vendedores ambulantes.
- Gestión de la ocupación del espacio público.
- Acercamiento de la oferta institucional a grupos poblacionales identificados, tales como mujeres, personas en actividades sexuales pagas, instituciones educativas y de salud, personas en condición de discapacidad, entre otros.

Esta estrategia busca generar entornos más seguros, ordenados y dignos, contribuyendo al bienestar de las comunidades y promoviendo una convivencia armoniosa en las zonas intervenidas.

Frente a las acciones desarrolladas en el marco de la estrategia, a continuación, se presenta el balance por entidad, con corte al 31 de diciembre de 2024:



5298 actividades realizadas por las entidades distritales a lo largo del corredor de la PLMB.

Ilustración 4: Balance Metro te Acompaña. Fuente EMB. 2024.

Adicionalmente, el concesionario Metro Línea 1 SAS (ML1), ejecutó las acciones de gestión social establecidas en el contrato de concesión No. 163 de 2019 en los diferentes frentes de obra abiertos. El contrato tiene el siguiente estado de implementación de los programas de gestión social asociados al avance de obras:

AVANCE EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PROGRAMAS PMAS

Programas asociados al avance de obras

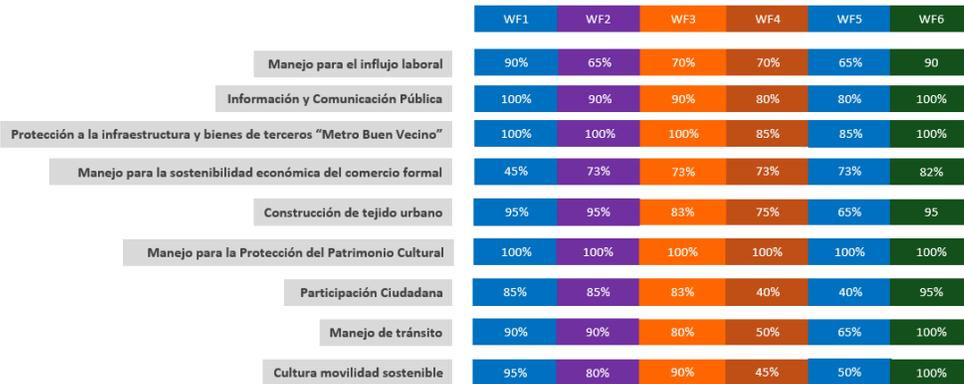


Ilustración 5: Cumplimiento programas de gestión social. Fuente EMB. 2024.

En cuanto a la promoción del control social con la veeduría Metro y Veedurías distritales fueron las siguientes.

Fecha del Evento	Temática
26 de enero de 2024	Comité de Participación WF2 con presencia de Veeduría Ciudadana TAR
06 de febrero de 2024	Recorrido con veedurías ciudadanas para verificación de traslado de individuos arbóreos WF2 con ML1, Interventoría y EMB
13 de marzo de 2024	Evento de formación en control social de la Veeduría Distrital
20 de marzo de 2024	Comité de Participación WF2 con presencia de Veeduría Ciudadana TAR
30 de mayo de 2024	Segundo evento de la red institucional promocionada por la Veeduría Distrital conoce historias inspiradoras.
29 de Julio de 2024	Reunión de articulación interinstitucional entre EMB y Veeduría Distrital
01 de septiembre de 2024	WF1 – Encuentro red de vecinos, comerciantes y veedores ciudadanos
18 de septiembre de 2024	WF5 – Capacitación en fortalecimiento ciudadano y veedurías de control social
19 de septiembre de 2024	WF6 – Conformación de veeduría mujeres metro.
03 de octubre de 2024	Reunión veeduría mujeres metro

23 de octubre de 2024	WF1 – Capacitación veedurías ciudadanas
30 de octubre de 2024	Capacitación en fortalecimiento veedurías ciudadanas.
07 de noviembre de 2024	Socialización circular 004 de 2024 – Veeduría Distrital
15 de noviembre de 2024	Mesa de trabajo veeduría mujeres metro.
20 de noviembre de 2024	Encuentro veeduría mujeres metro con la Banca Multilateral
28 de noviembre de 2024	Mesa de trabajo veeduría mujeres metro.

Fuente: Elaboración propia Empresa Metro de Bogotá.



Ilustración 6: Control social. Fuente EMB. 2024.

7) Resultados en la transformación de la problemática.

Conclusiones generales

- A través de la estrategia “Metro te Acompaña” la Empresa Metro de Bogotá (EMB) logró articularse con diversas entidades distritales para abordar problemáticas específicas en las áreas de influencia del proyecto, lo que ha permitido fortalecer la confianza y el relacionamiento con las comunidades del área de influencia del proyecto PLMB. Así mismo, se han robustecido las acciones en materia de gestión social, complementando las establecidas en el contrato de concesión.
- Durante el periodo, se realizaron diferentes espacios de participación con comunidades locales, abordando temas de interés de cara a la fase constructiva tales como: impactos y promoción de actividades comerciales para la sostenibilidad económica, movilidad y seguridad, etc., lo cual permite generar escenarios de control social al proyecto y afianzar las relaciones de credibilidad y confianza entre el concesionario ML1, EMB y la ciudadanía.

- Enfoque en equidad de género e inclusión social: Se implementaron estrategias diferenciadas para prevenir la violencia de género y promover la inclusión de poblaciones vulnerables. Esto incluyó talleres, campañas, actividades educativas y escenarios de conmemoración del 25N en cada uno de los tramos.
- Garantizar la sostenibilidad de las estrategias y compromisos adquiridos con comerciantes, así como, seguir apoyando la promoción y divulgación de los comercios con miras al cumplimiento y efectividad del programa de sostenibilidad económica para seguir mitigando los posibles impactos de las obras de la primera línea del metro de Bogotá.

Subgerencia de Gestión Social, Ambiental y SST

Gerencia Ejecutiva

Empresa Metro de Bogotá S.A.