

**INFORME DE BALANCE SOCIAL 2021
CB-0021**

EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A.

Febrero 2022

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.

(...)

En la actualidad los 113 km de corredores exclusivos que se extienden a lo largo de las 12 troncales -, sobre las que se ubican 138 estaciones y 9 portales, representan solo el 30 % de la infraestructura proyectada para 2016.

Tal rezago ha generado afectaciones en la prestación del servicio, las cuales se evidencian con la sobrecarga de usuarios en las estaciones, vulnerabilidad de la operación del sistema frente a cualquier interrupción del servicio y el aumento en los tiempos de espera por parte de los usuarios para el acceso a los vehículos. (...).

De acuerdo con las proyecciones realizadas por TransMilenio S.A., a 2021 la demanda de pasajeros en el corredor troncal Av. Caracas crecerá hasta alcanzar cerca de 68.000 p/h/s, superando en un 51 % su capacidad teórica, calculada en 45.000 p/h/s en condiciones ideales de operación. Hoy en día, su demanda excede en 11.000 pasajeros dicho límite.

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%)

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

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.

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 Fase 2 de la PLMB. 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.

La Primera Línea del Metro, y el sistema en general, se consolidará no solo como un elemento estructurador de transporte público, sino como un eje de consolidación de espacio público y articulación de equipamientos para la ciudad. A lo largo de la línea se pretenden consolidar los andenes y los frentes de manzana para generar un espacio más seguro, amplio y con actividad comercial, dotacional y de vivienda enfrentada a la calle; y se enmarca en el pilar de “Democracia urbana”, descrito en el Plan de Desarrollo. A continuación, alineación al Plan de Desarrollo Distrital – PDD – “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Bogotá del Siglo XXI, 2020 - 2024”:

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, movilizándolo 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.

En el marco de la situación de manifestaciones que se desarrollaron durante el primer semestre del año 2021, se presentaron principalmente en la localidad de Kennedy una serie de actos vandálicos a los predios en proceso de adquisición predial para la PLMB, el cual afectó a la población vecina. Con el fin de dar solución oportuna, se declaró urgencia manifiesta mediante la Resolución No. 479 de 2021 *“Por la cual se declara la urgencia manifiesta para la contratación de las obras, los bienes y servicios de interventoría necesarios para la demolición de 106 predios de las estaciones 3, 4 y 5 ubicadas en la localidad de Kennedy, que se encuentran dentro del trazado de la Primera Línea del Metro*

de Bogotá –PLMB”. Siendo así, la Empresa Metro de Bogotá suscribió el contrato para demolición de construcciones No. 196 de 2021 con el Consorcio F&H con el objeto de “Demolición, limpieza, cerramiento y mantenimiento de los predios requeridos por la Empresa Metro de Bogotá S.A. para la primera línea del metro de Bogotá en la localidad de Kennedy, estaciones 3, 4 y 5, de los 106 predios que han sido vandalizados”, ejecución que inicio las labores de demolición el día 24 de junio del presente año en la localidad de Kennedy.

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 Distrital 761 de 2020 “Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020 – 2024 Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” incluyó en el artículo 9 “Propósitos y Logros de Ciudad” en el propósito 4: “Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”. Para tales efectos y con el fin de dar cumplimiento a dicho propósito a través de las acciones materializadas en programas, en el artículo 15 contempló el programa No. 50 “Red de metros”, cuyo objetivo es “(...) 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 Fase 2 de la PLMB. (...)”.

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	

Por otra parte, mediante la Resolución 290 del 29 de octubre de 2019, “*Por medio de la cual se determina la población afectada de manera directa por la ejecución del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá y se establece el número de Unidades Sociales identificadas en el censo y diagnóstico socio económico*”, se identificó a la población a reasentar, estableciendo el cierre del censo de los predios prioridad 2; los resultados del cierre de esta identificación son:

Detalle del número de unidades sociales identificadas

Ubicación	No. Unidades Sociales
E 16	227
E 15	273
E 14	256
E 13	227
E 11	161
E 10	155
E 9	102
E7	153
E 5	251
E 4	199
Patio Taller	1
Total	2355

Se aclara que para los predios prioridad 1, se realizó cierre de censo mediante la Resolución 5974 del 11 de diciembre de 2018 del Instituto de Desarrollo Urbano IDU.

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, Suba, 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/sites/default/files/eias20190612/5.2.3%20%20MEDIO%20SOCIOECONOMICO.pdf>

Por otra parte, de acuerdo con las proyecciones de población del DANE y la Secretaría Distrital de Planeación SDP, la población de la ciudad capital en el año 2017 alcanzó los 8.080.734 habitantes, representando el 16,31% del total de la población del país. En ese sentido la PLMB influenciará a esta población.

Se aclara que de acuerdo al contrato de concesión No. 163 de 2019, en su Apéndice Técnico 15 Anexo 1, el concesionario Metro Línea 1, deberá actualizar el Estudio de Impacto Ambiental y Social, incluyendo la identificación de la población objeto.

4) Plan de Desarrollo

Plan Nacional de Desarrollo	Pacto por Colombia, pacto por la equidad
Plan Distrital de Desarrollo:	Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para el Siglo XXI
Propósito	04 - Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible
Programa	50 - Red de Metros
Meta PDD	401 - Alcanzar el 60 % del ciclo de vida del proyecto 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 Tramo 1, incluidas sus obras complementarias.

4) 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, declarado como tal el pasado 30 de mayo de 2017, 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 ejecutará en jurisdicciones del Distrito Capital, iniciando desde el patio-taller en la localidad de Bosa hasta la Calle 127, y se ejecutará en dos tramos, atendiendo a la restricción presupuestal vigente, así:

- Tramo 1: Patio-taller hasta la estación Calle 72, más cola de maniobras que va hasta la Calle 80.
- Tramo 2: Calle 80 con Avenida Caracas hasta la Calle 127 con Autopista Norte.

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).

5) Acciones.

Como parte del proceso de socializaciones y espacios de participación con la ciudadanía referente al proyecto PLMB y SLMB, se llevaron a cabo diferentes actividades de gestión social con los grupos de interés, donde se presentaban características del proyecto, avances del proyecto y sus obras relacionadas. Se presenta a continuación los espacios de socialización que se llevaron a cabo:

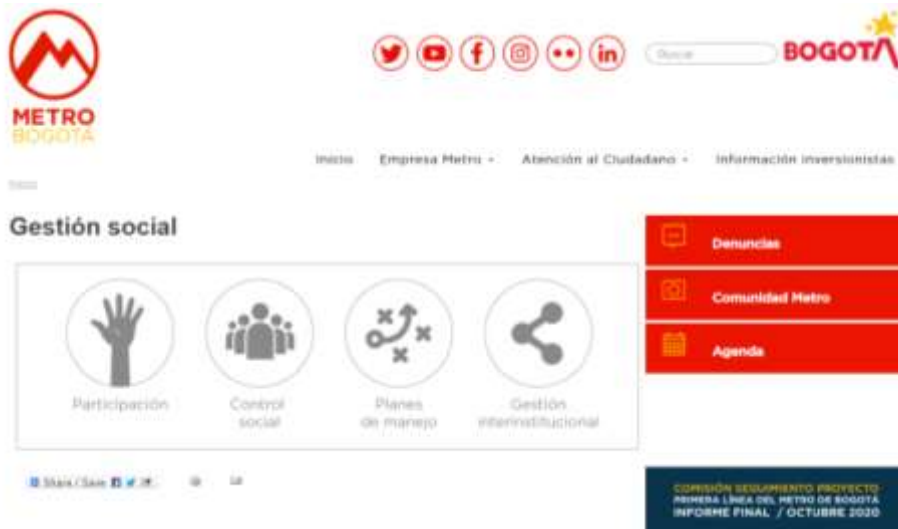
No.	FECHA	REUNIÓN
1	10/02/2021	TAR CODENSA – Alcaldía Local y Personería de la localidad Kennedy
2	18/02/2021	MESA TÉCNICA Calle 8 Sur PLMB LOS MÁRTIRES Y PUENTE ARANDA
3	19/02/2021	TAR CODENSA – Socialización Construcción de la PLMB con el Alcalde Local, Presidente JAL, Personera Local, Presidente JAC; de la localidad de Antonio Nariño.
4	25/02/2021	MESA TÉCNICA Calle 8 Sur PLMB LOS MÁRTIRES Y PUENTE ARANDA
5	27/02/2021	Socialización de avances en temas de adquisición predial de la E7 con la JAL de Puente Aranda
6	05/03/2021	TAR ETB - Reunión de inicio interferencia 41 - Metro ETB
7	15/03/2021	TAR CODENSA - Socialización Avance Obras JAL Antonio Nariño
8	24/03/2021	RdC diálogo ciudadano y audiencias públicas 2020-Nodo Oriente
9	29/03/2021	TAR CODENSA – Convocatoria Socialización de Avance Obra Cruce No. 2
10	29/03/2021	TAR CODENSA – Convocatoria Socialización de Avance Obra Cruce No. 0
11	30/03/2021	TAR TELEFÓNICA – Convocatoria Socialización de la Pila 259
12	08/04/2021	Reunión JAL Barrios Unidos - comité de obra - comisión de obras y espacio público
13	14/04/2021	RdC diálogo ciudadano y audiencias públicas 2021-Nodo SUR
14	16/04/2021	TAR TELEFÓNICA – Convocatoria Socialización de la Pila 545
15	24/04/2021	Comisión de Seguimiento a la Gestión Social y Predial de la PLMB - Consejería Ciudadana y Veeduría Distrital
16	28/04/2021	Reunión TAR-Enel Codensa de socialización reactivación cruce # 6 con JAL localidad de Chapinero
17	28/04/2021	RdC diálogo ciudadano y audiencias públicas 2021-Nodo SUR Oriente
18	30/04/2021	Socialización Obras TAR Codensa - Metro_Alcaldía local Barrios Unidos
19	30/04/2021	Socialización de inicio y avance TAR-Movistar de Calle 1 con Av. Caracas
20	03/05/2021	Convocatoria a alcaldía de Chapinero socialización cruce # 6 TAR-Enel Codensa

21	04/05/2021	Socialización de avances en temas Metro con la JAL de Bosa
22	05/05/2021	TAR CODENSA - Informe de cierre Traslado anticipado de redes Metro - Localidad Santa Fé (delegados alcaldía y Personería)
23	05/05/2021	Reunión TAR-Enel Codensa de socialización reactivación cruce # 6 con JAL localidad de Barrios Unidos
24	06/05/2021	TAR ETB - Reunión de inicio Tramo 5 - Metro ETB
25	07/05/2021	Socialización de inicio y avance TAR-Movistar en la Cra 30 con calle 8 Sur
26	25/05/2021	Socialización de los Aspectos técnicos PLMB – en la IE8 Anexo 2 IDU con Comunidad
27	31/05/2021	Convocatoria Socialización Cruce No2- Kennedy - Puente Aranda
28	31/05/2021	Invitación Socialización Cruce # 6 TAR-Enel Codensa Chapinero/Barrios Unidos
29	02/06/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad BARRIOS UNIDOS
30	09/06/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad PUENTE ARANDA
31	16/06/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad LOS MÁRTIRES
32	25/06/2021	Socialización de inicio y avance TAR- TEL 6 - Proyecto Metro Movistar
33	30/06/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad SANTA FE
34	01/07/2021	TAR ETB - Reunión de inicio Tramo 6 - Metro ETB Chapinero/Barrios Unidos
35	02/07/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad TEUSAQUILLO
36	09/07/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad CHAPINERO
37	16/07/2021	Socialización de inicio y avance TAR- TEL 6 - Proyecto Metro Movistar
38	30/07/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad BOSA
39	04/08/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad KENNEDY
40	17/08/2021	Reunión alcaldía Antonio Nariño
41	24/08/2021	Reunión alcaldía Santa Fe
42	25/08/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad ANTONIO NARIÑO
43	04/09/2021	Socialización JAL Antonio Nariño
44	16/09/2021	Socialización JAL Antonio Nariño
45	30/09/2021	Socialización de Avance de Obra Cruce # 0 / TAR Enel Codensa
46	14/10/2021	Reunión de inicio interferencia 35 y 36 - Proyecto Metro ETB
47	25/10/2021	Socialización de Avance de Obra Cruce # 0 / TAR Enel Codensa 9 AM
48	25/10/2021	Socialización de Avance de Obra Cruce # 2 / TAR Enel Codensa 10 AM
49	03/11/2021	Socialización con grafiteros
50	04/11/2021	Socialización del proyecto y traslado de individuos arbóreos
51	04/11/2021	Socialización del proyecto y traslado de individuos arbóreos
52	04/11/2021	Socialización proyecto JAL Teusaquillo individuos arbóreos
53	04/11/2021	TAR socialización gestión del riesgo cruce 5 localidad Santa Fe
54	05/11/2021	Taller movilidad sostenible
55	06/11/2021	Socialización proyecto recorrido de geotécnica con comunidad
56	06/11/2021	Socialización proyecto recorrido de geotécnica con comunidad
57	09/11/2021	Socialización proyecto JAC Milenta
58	11/11/2021	Comité de participación zonal

59	12/11/2021	Socialización con grafiteros
60	16/11/2021	Recorrido del proyecto PLMB con veedores del proyecto, equipo técnico, social, ambiental y comunicaciones.
61	17/11/2021	Taller de movilidad sostenible
62	17/11/2021	Taller de movilidad sostenible
63	17/11/2021	Socialización proyecto JAC Remanso
64	18/11/2021	Socialización proyecto estudio de pavimentos con comunidad
65	19/11/2021	Socialización proyecto estudio de pavimentos con comunidad
66	19/11/2021	Socialización proyecto estudio de pavimentos con comunidad
67	19/11/2021	Feria empleabilidad secretaría de la mujer
68	20/11/2021	Socialización proyecto estudio de pavimentos con comunidad
69	23/11/2021	Socialización proyecto estudio de pavimentos con comunidad
70	29/11/2021	Cumplimiento del compromiso adquirido en la reunión del 17 de noviembre de 2021 con la JAC Remanso Sur
71	29/11/2021	TAR ENEL cruce 0 socialización proyecto
72	29/11/2021	TAR ENEL cruce 2 socialización proyecto
73	29/11/2021	TER ENEL socialización JAL Puente Aranda
74	30/11/2021	Feria empleabilidad secretaría de la mujer
75	06/12/2021	Mesa de grafiteros
76	09/12/2021	Socialización proyecto Línea 2 Personeria y alcaldía local Chapinero
77	09/12/2021	Socialización proyecto Línea 2 Personeria y alcaldía local Barrios Unidos
78	10/12/2021	Socialización proyecto niños
79	10/12/2021	Socialización con líderes de Barrios Unidos
80	10/12/2021	Socialización con líderes de Barrios Unidos
81	10/12/2021	Socialización proyecto Línea 2 Personeria y alcaldía local Engativa
82	10/12/2021	Socialización proyecto Línea 2 Personeria y alcaldía local Suba
83	13/12/2021	Socialización TAR Telefónica
84	14/12/2021	TAR socialización ENEL
85	14/12/2021	TAR socialización ENEL
86	14/12/2021	Socialización Línea 2 JAL Barrios Unidos
87	15/12/2021	Comité de participación
88	15/12/2021	Socialización Línea 2 Sector movilidad
89	16/12/2021	Taller de diversidad y equidad
90	16/12/2021	Socialización Línea 2 sector cultura
91	20/12/2021	Taller movilidad sostenible
92	21/12/2021	Socialización Línea 2 ONG's ambientales
93	22/12/2021	TAR socialización Telefónica
94	22/12/2021	TAR socialización Telefónica
95	23/12/2021	Taller movilidad sostenible
96	23/12/2021	Taller movilidad sostenible

De igual manera, dentro de las actividades que hacen parte de la gestión social para la EMB, se actualizó la sección de gestión social de la página web del metro de Bogotá, incluyendo informes de participación y actividades de gestión social

<https://www.metrodebogota.gov.co/?q=gestion-social-EMB>



Por otra parte la gestión social relacionada con la adquisición predial y reasentamiento de la Empresa Metro de Bogotá se enmarca en los establecido Resolución 190 de 2021 *“por la cual se adopta la Política de Reasentamiento y de Gestión Social para el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá”* y el Plan General de Reasentamiento de la Empresa Metro de Bogotá, documentos que orientan el quehacer social con las unidades sociales asociadas a los predios que se están adquiriendo y los que están en proceso.

De acuerdo a lo informado anteriormente, la Empresa Metro de Bogotá, en el marco de la situación presentada en la localidad de Kennedy, se declaró urgencia manifiesta mediante la Resolución No. 479 de 2021 *“Por la cual se declara la urgencia manifiesta para la contratación de las obras, los bienes y servicios de interventoría necesarios para la demolición de 106 predios de las estaciones 3, 4 y 5 ubicadas en la localidad de Kennedy, que se encuentran dentro del trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá –PLMB”*. Siendo así, la Empresa Metro de Bogotá suscribió el contrato para demolición de construcciones No. 196 de 2021 con el Consorcio F&H con el objeto de *“Demolición, limpieza, cerramiento y mantenimiento de los predios requeridos por la Empresa Metro de*

Bogotá S.A. para la primera línea del metro de Bogotá en la localidad de Kennedy, estaciones 3, 4 y 5, de los 106 predios que han sido vandalizados”, ejecución que inicio las labores de demolición el día 24 de junio del presente año en la localidad de Kennedy.

Adicionalmente se logró un acuerdo comercial con el operador de servicio de aseo de la localidad de Kennedy, Ciudad Limpia, para la limpieza y recolección de residuos producto de las acciones de vandalismo, lo cual afectó la libre circulación y disfrute del espacio público.

Frente a los hechos de vandalismo presentados, por parte de la EMB se realizó:

- **Refuerzo de unidades de vigilancia:** Refuerzo de unidades fijas y móviles en cada una de las zonas impactadas por vandalismo. En el marco del contrato 173 de 2020.
- **Puntos de atención y orientación:** Solución de adquisición predial, pagos taponamiento de servicios y acompañamiento de la Fiscalía para orientar denuncias. Especialmente en las localidades de Kennedy y Puente Aranda.
- **Denuncias en la Fiscalía General de la Nación por vandalización de los predios por parte de la EMB.**
- **Acompañamiento constante a población**
- **Se declara urgencia manifiesta a través de la resolución 479 de 2021 para intervenir 106 predios vandalizados en Kennedy.**
- **Acuerdo Comercial: EMB-Ciudad Limpia, recolección de escombros. RETIRO DE APROX. 2.000 TON DE RCD**
- En el marco de la declaración de la Urgencia Manifiesta (Resolución 479 de 2021) Se adelantó el **contrato 196 de 2021, EMB - consorcio F&H2021**. Para adelantar la demolición de los predios vandalizados en las estaciones E3, E4 y E5 (**DEMOLIDOS 76 DE 106 PREDIOS VANDALIZADOS**)
- Sumado al numeral anterior, se contrató la **Interventoría: contrato 204 de 2021, EMB - JESAK S.A.S**

De igual manera, con el fin de mitigar el impacto que se generaron por los hechos de vandalismo que se presentaron a mitad de año, la Empresa implementó acciones conjuntas con la Policía Nacional; la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia; el IDIGER; la UAESP; las Empresas de Servicios Públicos; entre otras entidades, para que cada una, en el marco de sus competencias, realizara las acciones necesarias para dar pronta solución a los hechos de vandalismo presentados, así como mitigar los riesgos que dichas vandalizaciones han acarreado.

Sumado a lo anterior, se instaló un punto de atención permanente, en la localidad de Kennedy y 2 itinerantes en Puente Aranda, barrios El remanso y El Tejar.

Como parte del proceso de solución del conflicto social generado se realizaron con actores relevantes, se presenta a continuación tabla de reuniones

FECHA	LOCALIDAD	ALCALDÍAS-ENTIDADES	REUNIÓN	ENTIDAD CITANTE
26 y 27 de mayo	Kennedy	Alcaldía- Instituciones Distritales- Veeduría-EMB	Participación PMU y recorrido en territorio con IDIGER- Veeduría- Alcaldía- Policía	Alcaldia Kennedy
5/06/21	Kennedy	Alcaldía Local- UAESP- Secretaría de Gobierno- EMB	Definición de estrategias de intervención frente a situación de predios.	
9/06/21	General	Secretaría Distrital del Habitat- Acueducto y EMB	Coordinar la estrategia de cierre y taponamiento de los servicios públicos de los predios adquiridos por la EMB.	Secretaría Distrital del Hábitat
9/06/21	General	Enel- Codensa	Coordinar la estrategia de cierre y taponamiento de los servicios públicos de los predios adquiridos por la EMB.	ENEL - CODENSA
9/06/21	Kennedy	Ciudad Limpia- EMB	Coordinación interinstitucional acciones para la recolección de escombros.	EMB
16/06/21	Kennedy	Líderes- JAC	Punto de atención permanente por parte de la EMB	EMB- Para atención a la ciudadanía
16/06/21	Puente Aranda	Alcaldía Local- EMB- Policia Nacional- Presidente Junta de Acción Comunal, comunidad	Reunión de articulación interinstitucional, por los hechos vandálicos en predios de la PLMB,	Alcaldia de Puente Aranda
19/06/21	Kennedy	Alcaldía - JAL - EMB- Comunidad	Convocatoria Ediles, para conocer la estrategia de la EMB, para atender vandalización en la localidad.	Alcaldia

24/06/21	Puente Aranda	Líderes- JAC	Punto de atención itinerante por parte de la EMB- barrio El Remanso.	EMB- Para atención a la ciudadanía
24 y 28/06/2021	Puente Aranda	Líderes- JAC	Punto de atención itinerante por parte de la EMB- barrio El Tejar.	EMB- Para atención a la ciudadanía
24/06/21	Mártires	Alcaldía- Policía- EMB	Coordinación de estrategias impactos de vandalización y de recorridos en campo.	Alcaldia de Antonio Nariño
25/06/21	Puente Aranda	Alcaldía Local- Secretaría de Seguridad, Policía, EMB, Secretaria de Seguridad	Articulación interinstitucional para el manejo de la vandalización de los predios	Alcaldia de Puente Aranda
25/06/21	Mártires	Policía- EMB- Alcaldia	Recorrido en territorio	Alcaldia de Martires , Policía Nacional, EMB
25/06/21	Antonio Nariño	Alcaldía- Policía- EMB	Recorrido en territorio	Alcaldia de Antonio Nariño y EMB
7/07/21	Puente Aranda	Alcaldía Local- Secretaría de Seguridad, Policía, Personería Local Kennedy e IDU- EMB-	Articulación interinstitucional para el manejo de la vandalización de los predios	Alcaldia de Martires y EMB
7/07/21	Mártires	Alcaldía Local- EMB	Articulación interinstitucional para el manejo de la vandalización de los predios	
9/07/21	Mártires	Alcaldía Local- Secretaría de Seguridad- Secretaría de Salud- Policía- EMB	Recorrido y articulación interinstitucional para el manejo de la vandalización de los predios	Alcaldia de Martires y EMB
9/07/21	Puente Aranda	Alcaldía Local- Secretaría de Seguridad- Líderes- Veeduría proyecto Metro- IDU- EMB.	Articulación interinstitucional para el manejo de la vandalización de predios y atención observaciones gestión predial.	

9/07/21	Santa Fé	Alcaldía Local-EMB.	Presentación del proyecto Metro- Propuesta de articulación interinstitucional	EMB
---------	----------	---------------------	---	-----

Por otra parte, con el concesionario Metro Línea 1 SAS, se iniciaron las actividades de gestión social establecidas en el contrato de concesión No. 163 de 2019 para los dos puntos de actividades de obra. En donde se establece los programas sociales a ejecutar durante la presente etapa del proyecto por parte del concesionario:

- Programa de información y comunicación pública
- Programa Metro escucha, Metro resuelve
- Programa de participación ciudadana
- Programa de fortalecimiento ciudadano
- Programa de articulación interinstitucional
- Programa de cultura movilidad sostenible
- Programa de protección a la infraestructura y bienes de terceros
- Programa de inclusión socio laboral
- Programa de manejo para la sostenibilidad económica del comercio formal
- Programa de manejo para ocupantes del espacio público
- Programa de manejo para la protección del patrimonio cultural
- Plan de manejo de tránsito (componente social)
- Programa de manejo para el influjo laboral y violencia en razón del género

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

Veeduría Metro de Bogotá

Se contó con la asistencia de la Veeduría Metro de Bogotá a las reuniones que se relacionan a continuación:

Fecha del Evento	Temática
24 de abril de 2021	Plan estratégico de comunicaciones 2021
24 de abril de 2021	Control social a la gestión predial y social
27 de abril de 2021	Control social a la gestión Ambiental y SST
29 de abril de 2021	Control social al diseño de detalle
04 de mayo de 2021	Control social al modelo de gerencia
06 de mayo de 2021	Control social a la estructuración financiera

17 de agosto de 2021	Evento de inicio de obras en el patio taller de la PMLB
16 de noviembre de 2021	Recorrido Primera línea del Metro de Bogotá con veeduría para control social
29 de noviembre de 2021	Dialogo ciudadano previo a rendición de cuentas
10 de diciembre de 2021	Rendición de Cuentas

Veeduría Distrital

Esta entidad realizó una serie de invitaciones a diversos eventos los cuales se presentan a continuación, es importante resaltar que se contó con la asistencia de delegados de Empresa Metro de Bogotá a cada una de estas reuniones.

Fecha del Evento	Temática
21 de abril de 2021	Presentación primeros resultados de la consejería ciudadana proyecto Metro
16 de diciembre de 2021	Resultados de la encuesta de percepción – participación ciudadana

De igual manera, con la Veeduría Distrital se trabajó para el seguimiento y formación de los veedores ciudadanos que harían control social al proyecto PLMB.

Por otra parte, la EMB participó en los Diálogos Ciudadanos desarrollados por el Sector Movilidad, al igual que su propio Diálogo Ciudadano y su rendición de cuentas, actividades que se presentan en el numeral XI a continuación.

Dialogo ciudadano y rendición de cuentas:

Se desarrolló el espacio de diálogo ciudadano de manera virtual el día 29 de noviembre de 2021, se transmitió a través de canales como Teams, en donde participaron cerca de 112 asistentes, y Youtube, en donde se consiguieron cerca de 455 reproducciones, con corte al 13 de diciembre, entre colaboradores de la empresa, representantes de otras entidades y ciudadanos.

Con respecto a la divulgación del evento, la EMB realizó la publicidad de la invitación al espacio de diálogo ciudadano a: funcionarios, colaboradores y grupos de interés previamente identificados, a través de medios como: (correo electrónico, somos metros, redes sociales y pagina web de la entidad)

Posterior al espacio de dialogo ciudadano, se realizó el evento de rendición de cuentas el 10 de diciembre de 2021 a las 3:30 p.m., en el Coliseo de barrio La Fragua, en donde también participaron el concesionario Metro Línea 1; la interventoría del proyecto, el Consorcio Supervisor Primera Línea Metro de Bogotá y el PMO.

Por parte de la EMB, se determinó un cronograma para llevar a cabo la Audiencia Pública de rendición de cuentas, la cual consistió en una presentación liderada por directivos de la EMB, entre ellos el Gerente General. La intervención se centró en diferentes temáticas de interés para la ciudadanía como lo fue:

- Avances de la PLMB
- Traslado anticipado de redes de servicios públicos
- Gestión predial y reasentamiento
- Vandalización de predios
- Medidas tomadas en el marco de la urgencia manifiesta
- Contrato de demoliciones
- Gestión ambiental
- Gestión social
- El metro hasta Suba y Engativá
- Extensión Línea 1 hasta la calle 100
- Generación de empleo
- Estrategia cultura metro

Durante la ejecución del diálogo ciudadano y el evento de rendición de cuentas, las preguntas de la comunidad fueron contestadas por diferentes delegados de la Empresa Metro de Bogotá.

De igual manera, durante el año 2021, la EMB participó en 9 Diálogos Ciudadanos del sector movilidad, presentando los avances del proyecto a la comunidad:

Fecha	Reunión
02/06/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad BARRIOS UNIDOS
09/06/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad PUENTE ARANDA
16/06/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad LOS MÁRTIRES
02/07/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad TEUSAQUILLO
09/07/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad CHAPINERO
30/07/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad BOSA
30/07/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad BOSA
04/08/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad KENNEDY
25/08/2021	RENDICIÓN DE CUENTAS Sector Movilidad – Localidad ANTONIO NARIÑO

6) Resultados en la transformación de la problemática.

El inicio de actividades de obra tanto en la zona de Patio Taller como del Intercambiador Vial de la Calle 72, generó un inicio de actividades y de trabajo constante con la comunidad vecina a estas obras, en donde en línea con los diferentes programas sociales incluidos en el Plan de Manejo Ambiental y Social, se ha logrado responder a las dudas y preguntas de la comunidad referente a las características de la obra y los diferentes impactos que se pueden llegar a generar.

Este inicio de actividades sociales generó una mayor presencia en territorio con puntos de atención fijos y móviles, actividades sociales con comunidad y comerciantes, al igual que actividades de levantamiento de actas de vecindad, manejo de bienes de interés cultural, entre otros. Con estas actividades se generaron espacios de confianza con la comunidad, la cual venía esperando el inicio de obras para el metro desde hace varios años.

Por otra parte, la articulación interinstitucional sumado al constante acompañamiento por parte de la EMB con la comunidad vecina y afectada por el vandalismo, generó lazos de confianza y solución de las problemáticas presentadas en el corredor de la PLMB.

7) Observaciones.

La gestión social para la vigencia 2021, continuó representando retos en la forma de realizar los diferentes espacios con la comunidad, dada las restricciones y protocolos de bioseguridad decretadas por el gobierno nacional y distrital, con ocasión de la Pandemia por el COVID 19.

Así las cosas, se estimularon mecanismos virtuales de gestión utilizando diversas plataformas virtuales tales como Google meets y Teams. De igual manera, se consolidó un equipo que, en cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, realizaron acompañamiento en territorio a la comunidad, al igual que se iniciaron las actividades sociales con el concesionario Metro Línea 1.

Fue un periodo de adaptación a nuevas estrategias y metodologías de intervención, que permitieron continuar el proceso, mitigando los impactos propios del inicio de obras previas para la PLMB.

Esto implicó que el equipo social estuviese atento a la escucha activa y la sensibilización como proceso de resiliencia a las oportunidades y nuevos cambios, al igual que realizar y generar diversas actividades de gestión social en territorio.

Los espacios de socialización adelantados frente al Traslado Anticipado de Redes de Servicios Públicos (TAR), planes de manejo social durante obra, los avances del proyecto y canales de información con diferentes grupos poblacionales tanto para la línea 1 como para la línea 2, promovió la confianza y la relación de la ciudadanía con el proyecto y con la entidad. Por otra parte, con estos espacios de socialización se da cumplimiento a las obligaciones para la ejecución de los Planes de Manejo Social y el cumplimiento de las salvaguardas de la Banca Multilateral.

En trabajo articulado entre las entidades locales, así como el equipo de la EMB, permitió solucionar las afectaciones ocurridas referentes al vandalismo presentado a mitad del año 2021.

Subgerencia de Gestión Social, Ambiental y SST

Gerencia Ejecutiva

Empresa Metro de Bogotá S.A.