



Asunto: Respuesta a su Petición S  
Destino: German Ríos  
Anexos: N/A  
Dep: Gerencia de Comunicaciones  
RAD: PQRSD-S20-00620

Bogotá D.C., 30 de julio de 2020

Señor  
**GERMAN RÍOS**  
NO REPORTA DIRECCIÓN DE NOTIFICACIÓN  
Ciudad

**Asunto: Respuesta a su Petición SDQS 1679092020**

Respetado señor Ríos:

Con referencia a su petición radicada a través del Sistema Distrital de Quejas y Soluciones - SDQS - Bogotá Te Escucha, la Empresa Metro de Bogotá – EMB- se permite dar respuesta en los siguientes términos:

- 1. Ahora si con este problema de la epidemia del coronavirus..., van a sacar el pretexto para no hacer el metro, o sea que nunca vamos a tener metro en Bogotá. Primero nos vamos a morir los bogotanos que conocer el metro... porque el metro era para que lo hubieran hecho hace mucho tiempo.***

**Respuesta:** El proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1 -PLMB T1-, pese al estado de emergencia económica, social y ecológica decretada por el gobierno nacional, avanza dentro del margen de tiempos previstos en el cronograma de actividades.

En este sentido, le informamos que mediante el proceso licitatorio GT-LPI-001-2018, la EMB adjudicó el contrato de concesión 163 de 2019<sup>1</sup> a la sociedad Metro Línea 1 S.A.S integrada por *las empresas chinas - Xi'An Metro Company Limited y China Harbour Engineering Company Limited-*, quien será el responsable del cumplimiento de las obligaciones contractuales en calidad de concesionario, para que lleve a cabo por su cuenta y riesgo, todas las actividades necesarias para la financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, operación y el mantenimiento del proyecto y la reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1, así como la financiación, diseño, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición,

<sup>1</sup> El perfeccionamiento del contrato se llevó a cabo el 27 de noviembre de 2019. <https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.495736&isFromPublicArea=True&isModal=False>

Documento:  
176457

Este documento está disponible digitalmente, para descargar la versión digital puede escanear el código QR o dirigirse a Xiomara Torrado Bonilla

<https://metro.analitica.com.co/AZ/Digital/ControlAdmin/./?Descarga>



mantenimiento y reversión del material rodante (trenes) y de los sistemas metro-ferroviarios y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá, a través de la PLMB – T 1.

Así mismo, la EMB se encuentra adelantado el traslado anticipado de redes (TAR) y la gestión socio predial, además de la contratación de la actividad de gerenciamiento de proyecto (PMO).

De igual forma, se encuentra en curso el proceso de selección GT-SBCC-001-2019<sup>2</sup>, el cual tiene por objeto la contratación de “La interventoría integral al Contrato de Concesión que resulte del Proceso de Selección GT-LPI-001-2018 adelantado por la Empresa Metro de Bogotá”. En este sentido, el pasado 11 de junio de 2020 se recibieron 3 ofertas para contratar la interventoría del metro de Bogotá. Los grupos que presentaron propuestas fueron:

- Consorcio Supervisor PLMB,
- Consorcio Metro Integral Ineco-Idom y
- Consorcio LBR-Peyco-SEG-SMZ-CJC-OTZ,

La adjudicación del contrato se prevé para el próximo 18 de agosto de 2020 y su suscripción, el 25 de agosto siguiente. Una vez suscrito el contrato con la interventoría, la EMB y Metro Línea 1 S.A.S firmarán el acta de inicio. Este documento dará luz verde para el arranque de las obras.

Tenga en cuenta que los trabajos de la Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1 finalizarán en el año 2027, y, el inicio de la operación comercial se realizará una vez se culmine la fase de pruebas, certificaciones y puesta en marcha, lo cual está previsto para el primer semestre del año 2028.

- 2. El único alcalde que dejó diseñado el metro fue Francisco Petro (sic), pero no le alcanzó el tiempo. Lo dejó diseñado subterráneo, pero Peñaloza lo rechazó porque dijo que salía muy costoso y ahora ni subterráneo ni elevado.**

**Respuesta:** La construcción del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá elevado o en viaducto, así como construir el proyecto por tramos, fue una alternativa planteada en enero de 2016, dadas las importantes dudas sobre la viabilidad del proyecto del Metro subterráneo, por efecto de la devaluación del peso frente al dólar (que, dada la limitación de recursos, podría tener como efecto la necesidad de reducir el alcance hasta la calle 53), además de la incertidumbre por la calidad de los suelos, los tiempos de obra bajo tierra, el costo del traslado de kilómetros de redes de servicios públicos, los riesgos y los sobrecostos, que estaban pendientes de analizar. Dicho esto, la construcción del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá- PLMB T1 es 100% elevado. Esta decisión fue tomada en el año 2016 por los gobiernos nacional y distrital, quienes impulsaron un estudio de alternativas, tipologías y costos que fue encargado a la empresa SYSTRA, una de las compañías internacionales con mayor experiencia en este tipo de análisis para proyectos de

<sup>2</sup> <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=19-4-9721525>

sistemas tipo metro en todo el mundo. En el ejercicio de este análisis, Systra evaluó y comparó ocho opciones de longitudes de trazado, con tramos elevados y bajo tierra, a través de 31 indicadores (ambientales, urbanos, constructivos, sociales, financieros y de riesgos), para otorgar elementos de juicio que permitieran al gobierno nacional y distrital, tomar la mejor decisión para Bogotá.

La suma del análisis de los criterios anteriormente referenciados, concluyó que **la tipología en viaducto o elevada era la más conveniente. La alternativa seleccionada es la que ofrece mayores beneficios y menores efectos negativos**; razón por la cual y gracias a la tipología de construcción seleccionada, los encargados del diseño, construcción, suministro, puesta en marcha, operación y mantenimiento de la PLMB – Tramo 1, no estarán bajo tierra o en espacios confinados.

El proyecto incluye la construcción de la infraestructura de una línea en viaducto de 23,96 km; construcción de 16 estaciones y 28 edificios de acceso. 12 estaciones tendrán edificios laterales de acceso y 4 serán convencionales. De igual forma se realizará:

- La reconfiguración completa de los corredores viales por donde pasa el metro (22,2 km).
- La renovación de 1,3 millones de metros cuadrados de espacio público (estas áreas incluyen andenes, separadores, parques, ciclorrutas y vías).
- La generación de 94.856 m<sup>2</sup> nuevos de espacio público.
- La construcción de la Ciclorruta bajo el viaducto (13 km en el tramo occidental) y Ciclorruta Lateral en la Av. Caracas (6 km).
- La construcción del Patio Taller en un área de 32 hectáreas.
- La adquisición del material rodante para el inicio de la operación. Los trenes tendrán una longitud de 140 metros y 2,90 mts de ancho. Serán metros de 6 a 7 vagones con una capacidad de 1800 pasajeros, en cada tren.
- Construcción del Nuevo Monumento a Los Héroes, del Museo del Bicentenario y del espacio público.

La PLMB T1 será un sistema de movilidad amigable con el ambiente, gracias a que operará con luz y ventilación natural, además de trenes 100% eléctricos dotados con tecnología de regeneración eléctrica y frenado silencioso. Esta obra no solo es un proyecto de transporte, es un plan de desarrollo urbano y mejoramiento para la ciudad, con decenas de kilómetros de nuevo espacio público que mejorará la infraestructura urbana y los accesos en el corredor donde se construirá el proyecto. Para su conocimiento ponemos de presente los siguientes aspectos considerados en los diseños:

- Estaciones descentralizadas, con edificios de acceso de amplia accesibilidad en el espacio público y no lo intervienen con columnas o escaleras.
- Altura doble de viaducto (13 mts, equivalente a dos gálibos urbanos) para disminuir el efecto sombra sobre el espacio público.
- Ancho máximo del viaducto: 10 metros.
- Viaducto en “Gran U” para disminuir su dimensión vertical y el impacto visual.

- Distancia mínima entre las fachadas y el tablero del viaducto con estándar Metro de París.
- Arquitectura bioclimática (iluminación y ventilación natural).
- Mitigación del ruido:
  - Paredes del viaducto en gran U para dirigir el ruido hacia el cielo.
  - Paredes de viga en gran U recubiertas en material plástico poroso.
  - Apoyos de viga sobre capitel en cojín de plomo.
  - Frenos magnéticos de trenes (sin fricción).
  - Rieles curvos que no generan vértices ni dilataciones.

Recuerde que el diseño del proyecto de la Primera Línea de Metro de Bogotá – PLMB T1, tiene como objetivo el desarrollo de entornos seguros que garanticen la igualdad y el derecho de todos los ciudadanos de desplazarse y disfrutar la ciudad. Por lo tanto, con la renovación de espacio público a lo largo del trazado del Metro se han contemplado diferentes estrategias que permitan garantizar la accesibilidad tanto en las estaciones de Metro como en el espacio público; pero, sobre todo, la conservación y generación de espacios amigables con el ambiente que permitan a Bogotá seguir contando con una amplia variedad de zonas verdes.

Para obtener más información sobre el proyecto, lo invitamos a consultar la página [www.metrodebogota.gov.co](http://www.metrodebogota.gov.co), donde podrá encontrar todo lo relacionado con los procesos contractuales citados previamente; además de un amplio contenido que le permitirá conocer de primera mano temas de interés.

Finalmente, le recordamos que la PLMB T1, más que un proyecto de transporte, es una oportunidad para transformar el espacio público a lo largo del trazado, mejorando la calidad de vida de los usuarios del sistema y de los ciudadanos que vivan o trabajen en sus cercanías.

Esperamos con lo hasta aquí expuesto, haber atendido los planteamientos presentados. Cualquier duda o inquietud adicional, estamos prestos a atenderla.

Atentamente,

**XIOMARA TORRADO BONILLA**  
**Gerente de Comunicaciones y Ciudadanía**

Proyectó: Catalina Flórez López – Contratista SG-CAMI- GT

Revisó: Johanna M. Lobo G. Subgerente Control Administrativo y Manejo de Interfaces - GT