



Bogotá D.C., 18 de marzo de 2022

Señor  
**Juan Carlos Castro**  
[jccastrol@gmail.com](mailto:jccastrol@gmail.com)

**Asunto: Respuesta a su petición SDQS 778022022 – Rad. PQRS-E22-00318.**

Respetado señor Castro,

En atención a su solicitud, la Empresa Metro de Bogotá – EMB dentro del marco de sus competencias se permite dar respuesta en los siguientes términos:

**1. *Claudia Lopez habla de que en Octubre de este año, las peronas podremos conocer un trendel metro. ¿Será un tren dummie o un tren real?***

**Respuesta:** De conformidad con las obligaciones contractuales, el concesionario a cargo de la construcción de la PLMB, presentará una maqueta tamaño real de uno de los coches a través de la cual el Interventor y la EMB verificarán la ergonomía, confort y estética que tendrán cada uno de los Coches. Dicha maqueta representará un Coche extremo, incluyendo desde la consola de conducción hasta la inter-circulación entre Coches. La EMB ha seleccionado la opción de diseño, en lo que respecta a los colores del tren, que se aprecia en la siguiente imagen.



No obstante, la EMB podrá formular observaciones, las cuales deberán ser implementadas por el Concesionario en los Estudios y Diseños de los trenes. En consecuencia, el diseño del tren podría sufrir modificaciones en el desarrollo de los Estudios y Diseños actualmente en ejecución.

**2. ¿Cuál es el cronograma del proyecto de la extensión de la L1 hasta la calle 100?**

**Respuesta:** En primer lugar, en necesario señalar que, la empresa Metro de Bogotá S.A. suscribió con la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN, el Contrato Interadministrativo No. 277 de 2021 cuyo objeto es “Realizar la estructuración técnica y financiera de la extensión de la PLMB-Tramo 1 hasta el sector de la calle 100, de acuerdo con las definiciones establecidas en el Contrato de Concesión No. 163 de 2019”.

Dicho contrato cuenta con un plazo de ejecución de 10 meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio, lo cual ocurrió el pasado 25 de noviembre de 2021. Como parte de los hitos contractuales, se tiene lo siguiente:

FASES E HITOS DEL PROYECTO	FECHA CONTRACTUAL
<b>Actividad 1 – Plan de trabajo, cronograma y enfoque metodológico</b>	
<b>Hito # 1:</b> Presentar a LA EMB con el cierre de la contratación del Asesor Técnico, el cronograma detallado de las actividades descritas en el Anexo 2 – Especificaciones del Servicio, a más tardar el 10 de diciembre de 2021.	10/12/2021
<b>Actividad 2 - Análisis, Estudios y Diseños de factibilidad (aval técnico y fiscal)</b>	
<p><b>Hito # 2:</b> Entregar a la EMB los análisis, estudios y diseños de factibilidad de los componentes técnicos y financieros requeridos para presentar ante el gobierno Nacional y obtener el aval técnico y el aval fiscal del Proyecto para acceder a la cofinanciación por parte de la Nación, en el marco de la Ley 1955 de 2019 y la Resolución 20203040013685 del Ministerio de Transporte.</p> <p>Para los documentos previstos en el Hito 2, las Partes evaluarán la fecha estratégica de corte con base en la cual se concluirán los documentos requeridos para presentar ante el Gobierno Nacional y obtener el aval técnico y el aval fiscal del Proyecto para acceder a la cofinanciación por parte de la Nación, en el marco de la Ley 1955 de 2019 y la Resolución 20203040013685 del Ministerio de Transporte. La fecha máxima de entrega de estos documentos completos, incluidas las revisiones EMB, no podrá superar el 30 de mayo de 2022.</p>	30/05/2022
<b>Actividad 3 – Análisis y Documentos Técnicos y Financieros definitivos para la Implementación de la Extensión de la PLMB.</b>	
<b>Hito # 3:</b> Presentar la información y el sustento necesario para elaborar el CONPES que declare la importancia estratégica del Proyecto y para la elaboración de propuesta del convenio de cofinanciación. La fecha máxima será el 30 de junio de 2022.	30/06/2022
<b>Hito # 4:</b> Acompañamiento a la EMB desde el ámbito técnico y financiero a la elaboración para la entrega y hasta la suscripción y firma del convenio de cofinanciación de la extensión, lo cual se tiene previsto hasta el 6 de agosto de 2022.	6/08/2022
<b>Hito # 5:</b> Presentar los productos finales asociados a todas las especificaciones técnicas contenidas en el apéndice 1 y 2 del presente documento. La fecha máxima será el 11 de septiembre de 2022.	11/09/2022
<b>Hito # 6:</b> Acompañamiento en los componentes técnico y financiero de la posible concertación con el concesionario e interventoría del Contrato de Concesión No. 163 de	11/09/2022

FASES E HITOS DEL PROYECTO	FECHA CONTRACTUAL
2019 para la contratación (adición contractual) de la extensión, dentro del plazo y términos del contrato interadministrativo. La fecha máxima será el 11 de septiembre de 2022.	

**3. ¿Cuál sería el valor estimado de dicha extensión?**

**Respuesta:** Como fue mencionado en el numeral anterior, y teniendo en cuenta que el Contrato Interadministrativo No. 277 de 2021 aún se encuentra en desarrollo, a la fecha no se ha obtenido el valor del CAPEX del proyecto.

**4. ¿Dicha extensión se podría manejar como una adición al contrato del consorcio chino o debe ser un contrato independiente?**

**Respuesta:** Como parte del estudio a cargo de la Financiera de Desarrollo Nacional S.A. se encuentra el definir una estructura de transacción adecuada para la ejecución de la Extensión de la PLMB hasta el sector de la Calle 100; en tal sentido, actualmente se encuentra en desarrollo y estudio las diferentes alternativas desde el punto de vista técnico, legal, financiero y de riesgos.

**5. Teniendo en cuenta el volumen de usuarios que maneja la estación de la calle 100, ¿no creen que dicha estación colapsaría totalmente si la línea termina en dicha estación?**

**Respuesta:** Como parte del Entregable No. 3 del Contrato Interadministrativo No. 277 de 2021 se tiene establecido el Estudio de Demanda, el cual, determinará los volúmenes de pasajeros de la línea e intercambios de la PLMB y su Extensión con los diferentes modos de transporte, lo cual, permitirá generar estrategias en sinergia con las diferentes Entidades a cargo de proyectos que se intersecan con la Extensión de la PLMB, tales como, TransMilenio de la Autopsita Norte y Av. 68 y Regiotram del Norte.

**6. Durante la prefactibilidad de la L2, ¿se contempló en algún momento que dicha línea pudiera ser extendida en el borde oriental o ya es definitivo que dicha línea termina en la 72 con K11/K13?**

**Respuesta:** En primer lugar, es importante mencionar que, el proyecto de la Línea 2 del Metro de Bogotá se encuentra actualmente en fase de factibilidad; esta inició el pasado 20 de abril de 2021, cuenta con un plazo de 32 meses y es ejecutada mediante el Contrato Interadministrativo No. 136 de 2021 suscrito entre la empresa Metro de Bogotá S.A. y la Financiera de Desarrollo Nacional S.A. cuyo objeto es “Realizar la estructuración integral del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, incluyendo los componentes legal, de riesgos, técnico y financiero (...)”.

Con la relación a su consulta, se indica que la Línea 2 no fue fundamentada en sus inicios como una línea independiente, sino como una expansión de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB hacia las Localidades que, con base en los estudios de demanda, resultarían mayores atractoras y generadoras de viajes, obteniendo como resultado la localidad de Suba en su recorrido por las localidades de Barrios Unidos y Engativá; posteriormente, con base en diferentes análisis de demanda y metro ferroviarios, entre otros, se determinó la conveniencia técnica de contar con una línea independiente de la PLMB; en tal sentido, todos los análisis se realizaron desde un nodo intersecado con la PLMB y, hacia el occidente o norte de la ciudad, sin contemplar una posible extensión o una línea independiente por el borde oriental de la ciudad en inmediaciones a la Calle 72.

Por último, hoy en día, el proyecto en su fase de factibilidad se desarrolla con base en los resultados de los estudios realizados en la fase de Prefactibilidad, la cual determinó que, la Línea 2 del Metro de Bogotá debería discurrir por los corredores de la Calle 72 – Av. Ciudad de Cali – ALO y Av. Transversal de Suba, hasta llegar al Patio Taller previsto en el barrio Fontanar el Río de la Localidad de Suba (ver Figura 1).

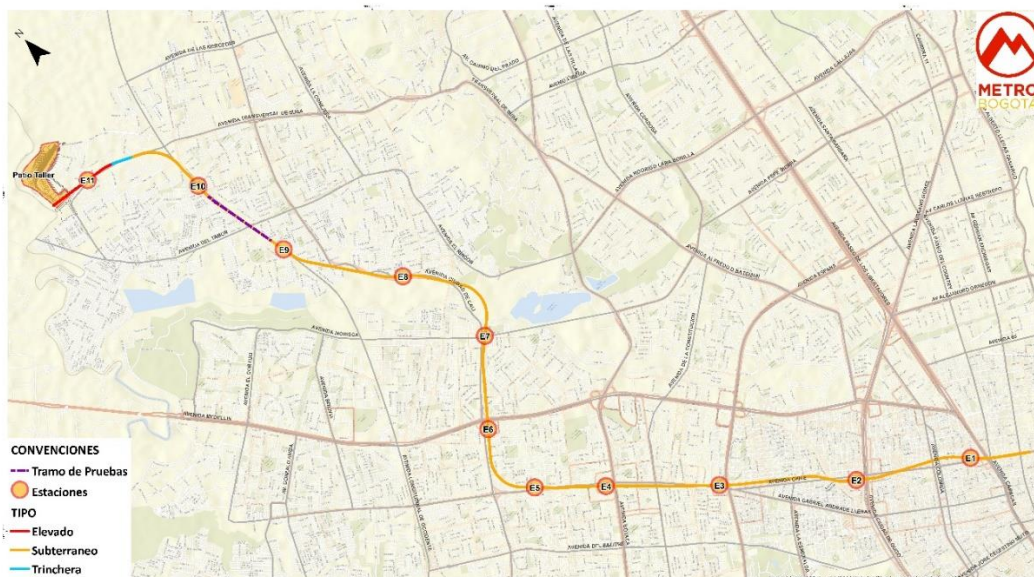


Figura 1. Trazado de la Línea 2 del Metro de Bogotá y estaciones

**7. En los criterios de diseño para la factibilidad de la L2, ¿se contempla la integración de las estaciones con edificios comerciales, convirtiendo cada estación casi en un centro comercial local? ¿Se aprovechará la figura de plusvalía alrededor de las estaciones?**

**Respuesta:** De acuerdo con los criterios de diseño establecidos para el diseño de las estaciones en la factibilidad de la L2MB, se contempla incluir espacios comerciales al interior de la infraestructura

de las estaciones. Esto con el objetivo de generar ingresos no tarifarios para el sistema y mejorar la experiencia de viaje del usuario. Sin embargo, es importante considerar que el Contrato 136 de 2021, el cual tiene por objeto “Realizar la estructuración integral del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, incluyendo los componentes legal, de riesgos, técnico y financiero (...)”, aún se encuentra en proceso de ejecución, por lo tanto, los criterios de diseño y el diseño de las estaciones podrán modificarse según las necesidades del proyecto, en el marco de la ejecución del contrato. Por otra parte, el desarrollo de proyectos que contemplen edificios comerciales aledaños a las estaciones de la L2MB se encuentra en proceso de análisis por parte de la EMB, los cuales podrán ser desarrollados de manera independiente a la construcción de esta línea de metro.

En cuanto a la Plusvalía aprobada por el Acuerdo 118 de 2003, modificado por el Acuerdo 352 de 2008, 682 de 2017, Acuerdo 642 de 2017; este último el de creación de la EMB, modifica el artículo 7 del Acuerdo 118 de 2003 en el que se establece que los recursos producto de la participación de la plusvalía en el área de influencia del sistema Metro tendrá la destinación específica para el financiamiento de la planeación, estructuración, y construcción del sistema de transporte público.

Estos Acuerdos fueron reglamentados y compilados por la administración mediante el Decreto 790 de 2017 y define los lineamientos y competencias para la determinación, liquidación y el recaudo con el Decreto 803 de 2018, siendo solo la EMB beneficiario dentro de su área de influencia. Conforme al Decreto 803 de 2018, una vez, se concreten las acciones urbanísticas que constituyen los hechos generadores, la Secretaría Distrital de Planeación solicitará a la Unidad Especial Administrativa Catastro se establezca el mayor valor por metro cuadrado del suelo en cada zona o subzonas beneficiarias de los hechos generadores de la participación de plusvalía. Una vez se determine el efecto plusvalía, se emite el acto administrativo y el recaudo será realizado por la Secretaría Distrital de Hacienda. Según lo anterior, la EMB no participa en la liquidación o recaudo, sino únicamente como beneficiario último de los recursos obtenidos con destinación específica para la planeación, estructuración y construcción del sistema de transporte.

#### **8. ¿La L2 contemplará conexión con el Regiotram del norte?**

**Respuesta:** Como parte del alcance a cargo de la Financiera de Desarrollo Nacional S.A., en el marco del desarrollo mediante el Contrato Interadministrativo No. 136 de 2021 cuyo objeto es “Realizar la estructuración integral del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, incluyendo los componentes legal, de riesgos, técnico y financiero (...)”, se debe analizar y definir en el Entregable 10 entre otras, las siguientes particularidades de cada una de las estaciones de la L2MB y las condiciones urbanísticas de su entorno:

- Localización detallada de las estaciones y las condiciones de acceso por parte de los usuarios en los diferentes sectores seleccionados.

- Implantación urbanística de la estación y su relación con la estructura urbana de la ciudad.
- Condiciones de acceso en superficie o en edificios aledaños y urbanismo exterior, incluyendo las vías existentes o proyectadas tanto vehiculares como peatonales y ciclorrutas.
- Definición de las áreas de prevestíbulos, vestíbulos y su conexión con las plataformas de embarque, así como con los demás espacios de la estación (áreas técnicas, áreas operativas, servicios conexos a los pasajeros, interconexión con otros sistemas de transporte, entre otros).

Por lo anterior, la integración con los diferentes modos de transporte incluyendo Regiotram del norte se realizará en el marco de la ejecución del Contrato Interadministrativo No. 136 de 2021.

#### **9. ¿Cuándo contratan la prefactibilidad de la tan mencionada L3 a Soacha?**

**Respuesta:** La EMB suscribió el primero (01) de septiembre de 2021 con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, el Convenio Interadministrativo IDU 1539 de 2021, cuyo objeto es *“AUNAR ESFUERZOS PARA LA ADECUADA REALIZACIÓN DEL CONTRATO PARA LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL A NIVEL DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.”* En este convenio, la EMB asumió las obligaciones de asesoría y acompañamiento al IDU en todos los aspectos técnicos ferroviarios relacionados con la ejecución de la estructuración integral a nivel de prefactibilidad del corredor férreo del sur.

En el marco de dicho convenio, el IDU suscribió el primero (01) de febrero de 2022 el Contrato No. IDU 1860 de 2022 con el CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA, cuyo objeto es *“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA”*. Es así como los estudios a nivel de prefactibilidad del corredor férreo del sur se encuentran en ejecución.

#### **10. ¿Por qué teniendo el corredor férreo del sur disponible, no se menciona ningún proyecto de transporte masivo por dicho corredor?**

**Respuesta:** De acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*, se establece la política de movilidad sostenible y descarbonizada que *“Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de*

accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.

***Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos regiotram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital.*** (resaltado fuera de texto – Art. 3 Numeral 2).

Así mismo, hace parte los principios rectores del ordenamiento en el componente urbano, la descarbonización de la movilidad a través del subprograma red férrea y de corredores de alta y media capacidad, donde en particular se define el corredor férreo del sur como un proyecto que integra la red férrea.

En el artículo 567 “Programa para descarbonizar la Movilidad” se desarrollan a mayor profundidad las cinco líneas de metro planteadas y los tres corredores férreos, los cuales a su vez se encuentran identificadas en el plano CU-4.4.1 “Sistema de movilidad Red del sistema de transporte público de pasajeros Urbano – Rural –Regional”. A saber, las líneas de metro planteadas y los corredores férreos son las siguientes:

Proyecto	Trazado
Primera línea metro PLMB	Centro – Usaqué – Toberín – Calle 200
Segunda línea metro SGLM	Centro – Engativá – Suba
Tercera línea metro	Avenidas Santafé - Bosa - Villavicencio - Jorge Gaitán Cortés - NQS 92
Cuarta línea metro	Avenida Boyacá Fase II desde el cruce de la Avenida Guaymaral con autopista norte hasta Avenida Chile (Cl 72)
Quinta línea metro	Avenida Boyacá Fase 1 desde Avenida Chile (Cl 72) hasta autopista al llano
Corredor férreo de occidente	Inicia en la carrera 17 con calle 6 hasta el límite del distrito con Funza
Corredor férreo del norte	Inicia en el Km 5 del actual corredor férreo cerca al centro comercial Gran Estación (Calle 26) de Bogotá y conecta Chía, Cajicá y Zipaquirá
Corredor férreo del sur	Inicia en Avenida Batallón Caldas (Carrera 50) y finaliza en Autopista sur

Cabe aclarar que la delimitación de estas líneas y corredores férreos se da de manera indicativa y su trazado definitivo corresponderá a los estudios de detalle que se desarrollen para tal fin.

**11. ¿Por qué se diseñó la estación de Transmilenio de la Av. 68 con Av. primero de Mayo de tal manera que bloqueara el corredor férreo del sur?**

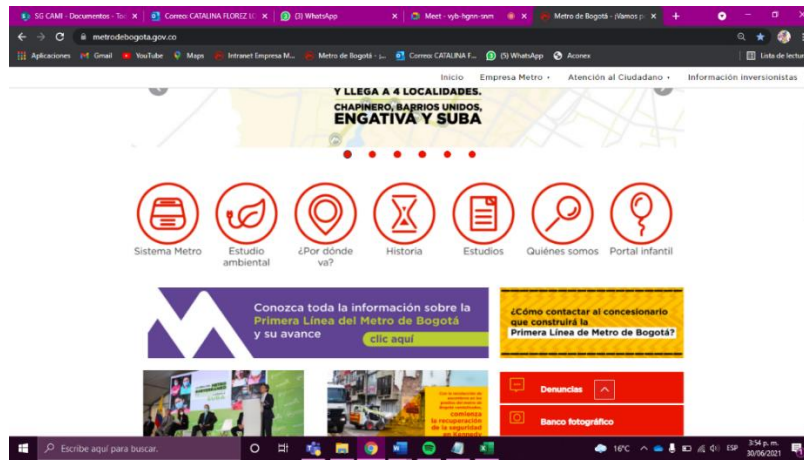
**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia al Secretaría Distrital de Movilidad - SDM mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

**12. ¿Cómo se puede acceder a los diseños de los proyectos de movilidad como TM, Metro, Cables, corredor verde, etc?**

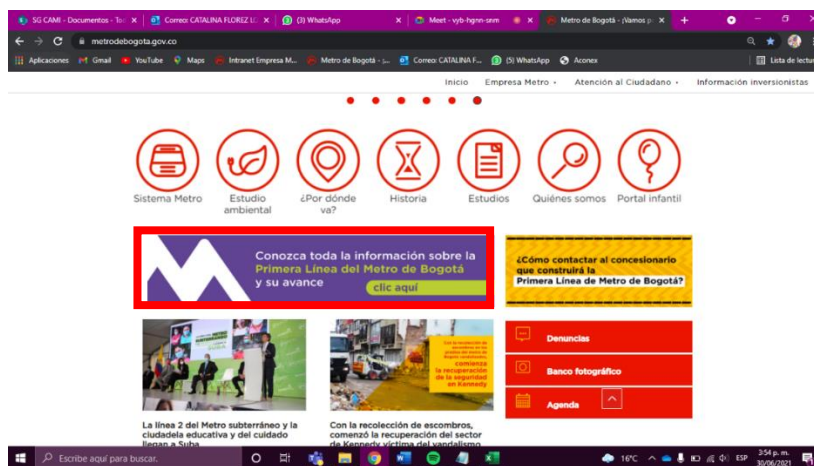
**Respuesta:** Los estudios y diseños de ingeniería básica avanzada realizados por el Consorcio Metrobog en la etapa de factibilidad, reposan en el Cuarto De Datos (CDD) dispuesto para consulta, el cual puede encontrar en la página web de la empresa Metro de Bogotá, [www.metrodebogota.gov.co](http://www.metrodebogota.gov.co) o a través del siguiente enlace <https://www.metrodebogota.gov.co/estudios-ingenieria-basica-avanzada-plmbt1-2017-2018>.

La información que se encuentra en este CDD está organizada temáticamente para facilitar la búsqueda de documentos y su descarga digital. La ruta para acceder al mismo es la siguiente:

- a. Ingresa a <https://www.metrodebogota.gov.co/>

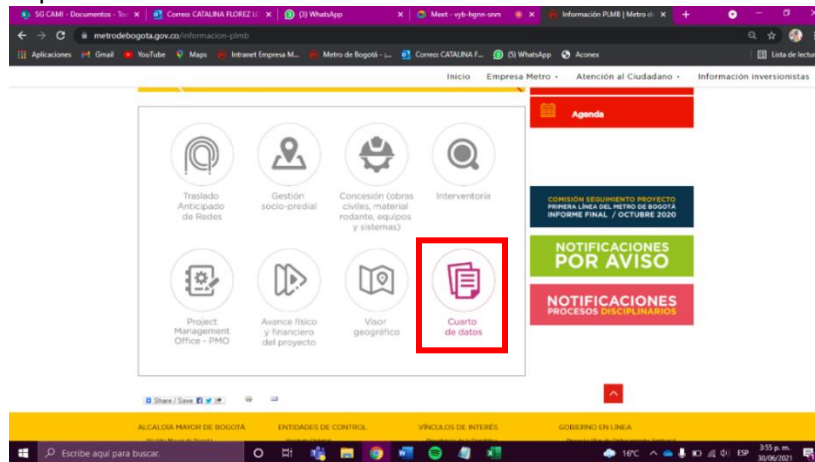


- b. Clic en el icono “Conozca toda la información sobre la Primera Línea del Metro de Bogotá y su avance”.





c. Clic en la pestaña Cuarto de Datos.



Le informamos que los Estudios y Diseños de detalle serán realizados por el Concesionario Metro Línea 1 S.A.S, como parte de las obligaciones contractuales establecidas en el contrato de Concesión No 163 de 2019 durante la fase previa del contrato que actualmente se ejecuta hasta enero de 2023.

A la fecha se cuenta con los estudios de ingeniería de detalle No Objetados para las obras de Fase Previa (Adecuación de terreno Patio Taller e Intercambiador Vial de la Calle 72).

**13. ¿Cuál es el cronograma de ejecución de los próximos cables aéreos para la ciudad?**

**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia a TransMilenio S.A mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

**14. ¿Por qué en las intervenciones de la alcaldía, no se menciona que el cable reencuentro esté conectado en un extremo con la estación central (estación 13 de la L1) y por el otro extremo con la estación 12?**

**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

**15. ¿Cuál es el cronograma de construcción de la tan mencionada y tan esperada estación central?**

**Respuesta:** Se resalta que actualmente se encuentra vigente el Decreto Distrital 822 de 2019 “Por medio del cual se adopta la modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central”, hoy denominado “Estación Metro 26”, ubicado en las Localidades de Santa Fe y los Mártires y se dictan otras disposiciones”. Sin embargo, este plan parcial se encuentra en modificación y su

formulación fue radicada en legal y debida forma ante la Secretaría Distrital de Planeación. La documentación de esta modificación puede ser consultada en el siguiente enlace:

<http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-renovacion-urbana/planes/plan-parcial-de-renovacion-urbana-estacion-metro-calle-26>

En términos de lo establecido en el artículo 2.2.4.1.1.9 del Decreto Nacional 1077 de 2015, la modificación del plan parcial se encuentra en la fase de revisión de la radicación inicial de la formulación.

La Empresa de Desarrollo y Renovación Urbana – ERU es el operador urbano encargado de la formulación de la modificación del plan parcial. Cualquier información adicional sobre este proyecto deberá ser articulada a través de esta entidad.

**16. ¿Alguno de los proyectos contempla la integración de la troncal K10 y el corredor verde de la K7, con la estación central?**

**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

**17. ¿Las conexiones peatonales de la troncal Av. Cali-PLMB, troncal Av. 68-troncal Calle 80, Troncal Av 68/Cll100-troncal Autonorte serán con puentes peatonales convencionales o tendrán techo de protección para la lluvia?**

**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

**18. La estación de TM de la Av. 68 con 1 de mayo contempla comercio bajo la estación como se ve en algunas presentaciones?**

**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia a TransMilenio S.A mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

**19. ¿Cuándo se sabe cuál será el tipo de vehículos que se utilizarán en el corredor verde K7? Si ya se sabe, ¿cuáles son?**

**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia al Secretaría Distrital de Movilidad - SDM mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

**20. ¿Cuál es el modelo seleccionado para los trenes de la PLMB? ¿Podrían mostrar fotos del modelo seleccionado durante la presentación?**

**Respuesta:** En el marco del Contrato de Concesión No. 163 de 2019, específicamente en el desarrollo de los Estudios y Diseños de los trenes, se han definido las siguientes características generales requeridas para el diseño:

Longitud total máxima del Tren (6 o 7 Coches)	145 m
Ancho mínimo del Tren	2,90 m
Altura máxima desde la cabeza del riel al techo del Tren	3,90 m
Altura mínima libre desde el piso al cielo del Coche	2,10 m
Altura desde la cabeza del riel al piso del Tren	1 100 mm +50/-0
Norma de densidad	6 pasajeros/m <sup>2</sup>
Capacidad mínima por Tren, respetando la norma de densidad	1 800 pasajeros

Los requerimientos mencionados deben ser precisados en el desarrollo de los Estudios y Diseños, los cuales están siendo desarrollado actualmente por el Concesionario.

En tal sentido, la PLMB contará con trenes 100% eléctricos, de conducción automática sin conductor (Unattended Train Operation, UTO por sus siglas en inglés), grado de automatización 4 (Grade of Automation 4, GoA 4, por sus siglas en inglés), en donde el arranque, las paradas y la apertura y cierre de puertas de los trenes es completamente automático. La operación de la línea con este grado de automatización hace necesario el uso de Puertas de Andén- PDA y un sistema de Control de Trenes Basado en Comunicaciones (Communications - Based Train Control, CBTC por sus siglas del inglés). Esta tecnología es la más avanzada que se ha adoptado en la operación de sistemas de alta capacidad y permite garantizar la seguridad de los usuarios, lo que pone a la PLMB a la vanguardia tecnológica en sistemas ferroviarios tipo metro.

Por otra parte, la imagen que ilustra el diseño estético seleccionado, puede ser revisada en la pregunta 1 del cuestionario, el cual como allí se indica será observado por la EMB en la maqueta y podría sufrir modificaciones.

**21. ¿Cuándo se tienen los resultados del estudio para la integración urbana del regiotram de occidente?**

**Respuesta:** El proyecto Regiotram de Occidente fue concesionado por parte de la Empresa Férrea Regional de la Gobernación de Cundinamarca, mediante Contrato No. 001 del 2019. Este proyecto cuenta con recursos de la Nación y de la Gobernación de Cundinamarca para llevar a cabo su construcción y posterior operación.

Mediante convenio interadministrativo No. EFR: 74-2020, SDM: 2020-1925 y TMSA: 796-20 cuyo objeto es: “Aunar esfuerzos entre las partes para (i) realizar los análisis y estudios técnicos,

*financieros y legales que resultan necesarios para evaluar y, de resultar viable para las partes lograr la integración física, operacional, tarifaria y del medio de pago del proyecto Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte Público- SITP de la ciudad de Bogotá, así como (ii) establecer la viabilidad de los cambios que se derivarían de estos análisis y estudios en el contrato de concesión No. 01 de 2020 y en el contrato de interventoría No. 28-EFR-2020”, se han realizado diferentes análisis de una posible integración física y tarifaria entre los dos sistemas de transporte que eventualmente derivarían en costos para las partes; sin embargo, el convenio actualmente se encuentra en ejecución y, estos análisis aún no han sido culminados. La empresa Metro de Bogotá S.A., participa en el comité técnico de dicho convenio, como delegado de la Secretaría Distrital de Movilidad.*

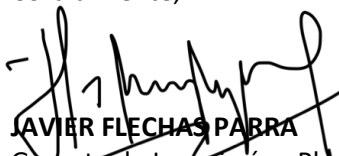
Por otra parte, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Empresa Férrea Regional, celebraron el convenio interadministrativo No. IDU-1736-2021 que tiene como objeto: *“Aunar esfuerzos para adelantar los estudios y diseños de las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de transporte de Bogotá”*. En virtud de lo cual se envía copia de esta respuesta al Instituto de Desarrollo Urbano en caso de que consideren pertinente ampliar esta información.

**22. ¿El contrato de accesos norte II, incluye la extensión de la troncal Autonorte de Transmilenio hasta la calle 245?**

**Respuesta:** Informamos que se realizó traslado por competencia a TransMilenio S.A mediante el radicado SDQS 778022022, para que, con fundamento en el artículo 21 de la ley 1755 de 2015, de respuesta a este interrogante.

Quedamos atentos a cualquier duda o inquietud adicional.

Cordialmente,



**JAVIER FLECHAS PARRA**

Gerente de Ingeniería y Planeación de Proyectos Férreos  
Proyectó:

Pregunta 1,12, 14, 16,17,20 : Catalina Flórez López – Profesional Subgerencia de Gestión de Proyecto  
Pregunta 2,3,4,5,6: William González Piraquive – Profesional Gerencia de Ingeniería y Planeación de Proyectos Férreos  
Pregunta 7: Diana Galarza Molina – Profesional Gerencia de Desarrollo Urbano Inmobiliario e Ingresos No Tarifarios  
Pregunta 8,9,10,21: Sebastián Alejandro Cárdenas Reyes - Profesional Gerencia de Ingeniería y Planeación de Proyectos Férreos  
Pregunta 15: Fabián Andrés Carrascal Peñaranda - Profesional Subgerencia de Gestión de Proyecto

Revisó:

Preguntas 1 y 20: Luis Eduardo Castrillón Agudelo – Subgerente Material Rodante Equipos y Sistemas  
Pregunta 7: Jorge Hernández – Gerente de Desarrollo Urbano Inmobiliario e Ingresos No Tarifarios  
Preguntas 12 y 15: Paula Jimena Vinasco Vergara – Subgerente Gestión de Proyecto  
Preguntas 14, 16 y 17: José Ricardo Villadiego Bockelmann – Subgerente Construcción e Infraestructura